



HASTIGHETSPLAN :: Vellinge kommun

TITEL: HASTIGHETSPLAN :: Vellinge kommun, oktober 2011

BESTÄLLARE: Vellinge kommun, Annette Bengtsson

VELLINGE KOMMUNS ÄRENDENUMMER: Tn 2009/51

KONSULT: Tyréns AB

UPPDRAGSANSVARIG: Emma Holgersson

TYRÉNS UPPDRAGSNUMMER: 225 805

TILLSTÅND: Alla foton är tagna av Tyréns AB i juli 2010. Kartor används med tillstånd av Vellinge kommun.

FRAMSIDA: Foton från Arrie, Höllviken och Vellinge.

SÖKVÄG: M:_UPPDRAG\225805\Teknik\=Rapport=\hastighetsplan vellinge kommun 111014.indd

INLEDNING	1
SAMMANFATTNING	2
NULÄGESBESKRIVNING	7
Befintliga hastighetsgränser	7
Livsrum.....	12
Dimensionerande trafiksäkerhetssituation.....	17
Trafiknät	18
Upplevda och uppmätta störningar	19
ANALYS	22
Nulägesanalys.....	22
Länkoptimering.....	23
Nätanpassning.....	29
Systemanpassning	29
Justeringar av systemanpassade hastigheter	30
GENOMFÖRANDE AV HASTIGHETSPLAN	33
Sammanfattning	33
Hastighetsavvikelser	34
Policy för 30 km/h.....	34
Röda kvalitetsavvikelser med åtgärder	34
Gula kvalitetsavvikelser med åtgärder.....	35
DTSS punkter	36
Tillgänglighet kollektiv- och utryckningstrafik	36
Miljö och hälsa	37
Genomförande	38

BILAGOR

Befintliga hastighetsgränser enligt NVDB - sist i detta dokument
Samrådsredogörelse 2011-09-29 - separat dokument



INLEDNING

Denna hastighetsplan för 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 stadens 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.

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 avspeglade 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.

OMFATTNING

Följande tätorter ingår i analysen: Arrie, Falsterbo, Gessie by, Hököpinge, Hököpinge kyrkby, Höllviken, Kämpinge, Ljunghusen, Räng, Skanör, Vellinge, Västra Ingelstad och Östra Grevie. Både kommunala och statliga vägar ingår. Övriga tätorter i Vellinge kommun ingår inte i denna analys, men många har en liknande karaktär som de som analyserats och kommunen kommer därför själva att göra en analys av dessa.

I ett första skede omfattade hastighetsplanen utvalda huvud- och uppsamlingsgator inom ovan nämnda tätbebyggda områden i kommunen. Efter samrådsprocessen har en komplettering gjorts så att alla gator inom de tätbebyggda områdena ingår i analysen. Analysen av dessa tillkommande gator har gjorts områdesvis. Texten och kartorna i denna rapport, behandlar huvudsakligen de utvalda huvud- och uppsamlingsgatorna. I kartorna över förslaget till nya hastighetsgränser (hastighetsplanen) redovisas dock ett förslag för alla gator.

Nr	Namn	Typ	Hastighet		Livsrum		DTSS		Trafiknät		
			Befintlig		Vägg	Golv	Sträcka	Punkt	Bil	Koll	Utryckning
		Plats Sträcka Område		T IT M IF F			Bil-möte Fast Bil-kors GC	y st x st GC	Övergripande Huvudnät Lokalnät	Regionbuss Stombuss Stadsbuss	Primär Sekundär
x	x		x	x							
Kolumner markerade med x måste fyllas i. Övriga kan lämnas tomma, men bedöms då inte inom respektive kvalitetsaspekt.											
Rätt fart i :			ABC staden								
Nr	Namn	Typ	Hastighet	Livsrum	DTSS		Trafiknät				
			Befintlig	Vägg	Golv	Sträcka	Punkt	Bil	Koll	Utryckning	
0	Rängs byväg		50 IT	IT	GC		0	Huvudnät		Primär	
1	Rängs byväg		50 M	IT	GC		0	Huvudnät		Primär	
2	Rängs byväg		50 IT	IT	GC		0	Huvudnät		Primär	
3	Fredshögsvägen		50 IT	IT	GC		0	Huvudnät		Primär	
4	Östra Fädriften		50 IT	IT	GC		0	Huvudnät	Regionbuss	Primär	
5	Trelleborgsvägen		50 IT	IT	Bil-kors		0	Huvudnät		Primär	

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

SAMMANFATTNING

Hastighetsplanen för Vellinge kommun har arbetats fram enligt metodiken i handboken "Rätt fart i staden - Hastighetsnivåer i en attraktiv stad". Den omfattar följande tätorter: Vellinge, Höllviken, Ljunghusen, Skanör, Falsterbo, Hököpinge, Gessie by, Hököpinge kyrkby, Arrie, V Ingelstad, Ö Grevie samt Rängs kyrkby. Övriga tätorter i Vellinge kommun ingår inte i denna analys, men många har en liknande karaktär som de som analyserats och kommunen kommer därför själva att göra en analys av dessa. Syftet med hastighetsplanen är att anpassa trafiksystemet efter tätortens förutsättningar, samt skapa ett underlag för beslut om nya, justerade hastighetsgränser.

Nulägesbeskrivningen är en sammanfattning av Vellinge kommun stads- och gaturum enligt de fem stadsbyggnadskvaliteter som beskrivs i TRAST. 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"

Tätorternas gaturum har delats upp i ett stort antal homogena länkar som var och en har inventerats och bedömts utifrån stadens 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.

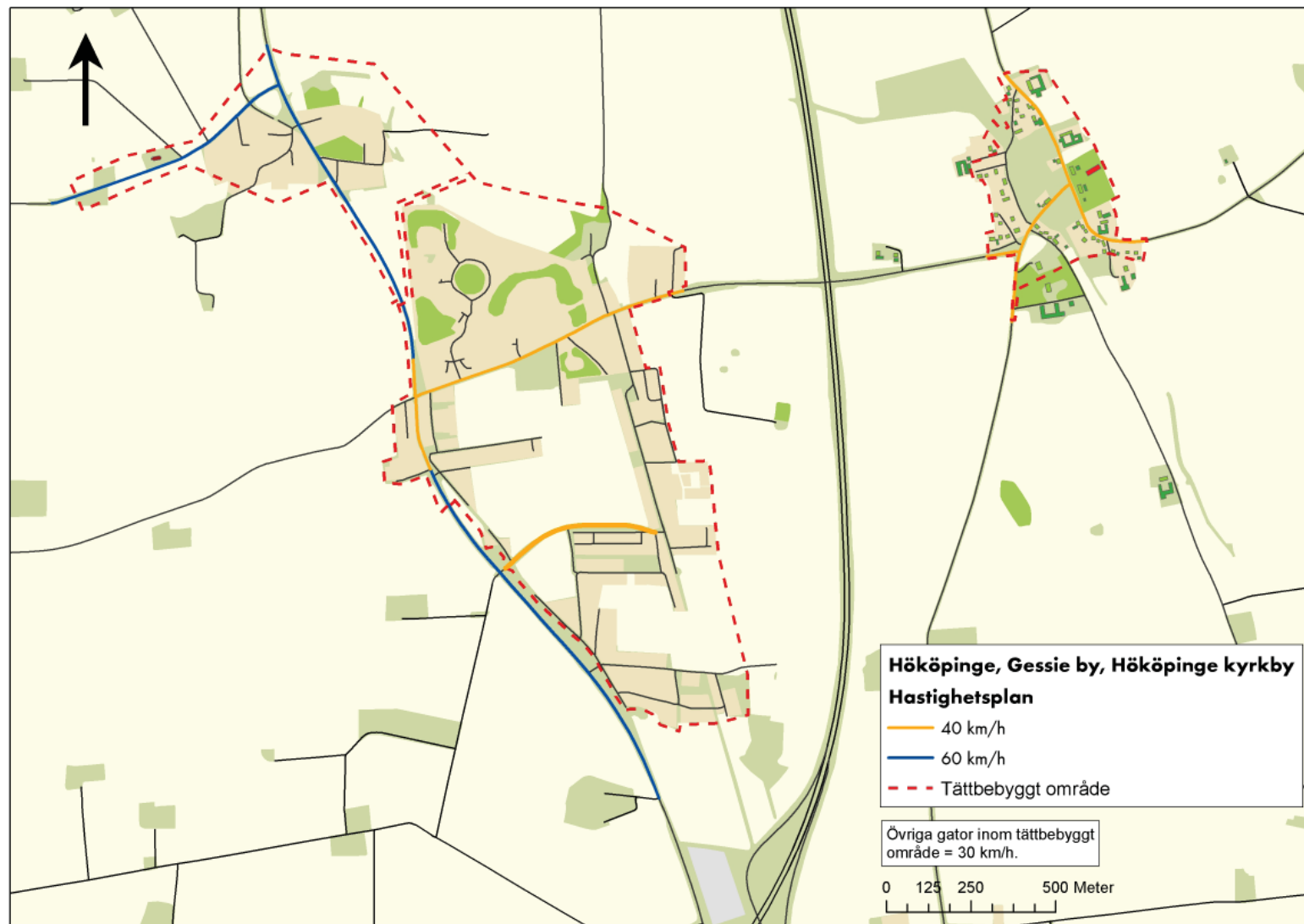
I dagsläget har kommunerna rätt att inom tätbebyggt område använda sig av alla jämna 10-steg från 30 till 110 km/h samt gångfart. På sikt bör kom-

munerna dock sträva efter att använda hastighetsgränserna 30, 40, 60, 80 och 100 km/h samt gångfart.

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. 60 km/h skulle vara en naturlig hastighet på huvudvägnätet om man bara såg till den motorburna trafikens behov, men i många fall rör sig ett stort flöde av oskyddade trafikanter längs och tvärs huvudvägnätet, vilket gör att 40 km/h bedömts vara en mer lämplig hastighet på många huvudvägar. På ett fåtal huvudvägar föreslås 50 km/h behållas tills vidare. Generellt gäller 30 km/h i lokalnätet. Industri- och verksamhetsområden är dock ett undantag, som får hastigheten 40 km/h. Gatorna i dessa områden är ofta långa, breda och raka med dåligt definierade väggar och golv. Antalet oskyddade trafikanter är få och det bedöms därför som rimligt att ha hastigheten 40 km/h.

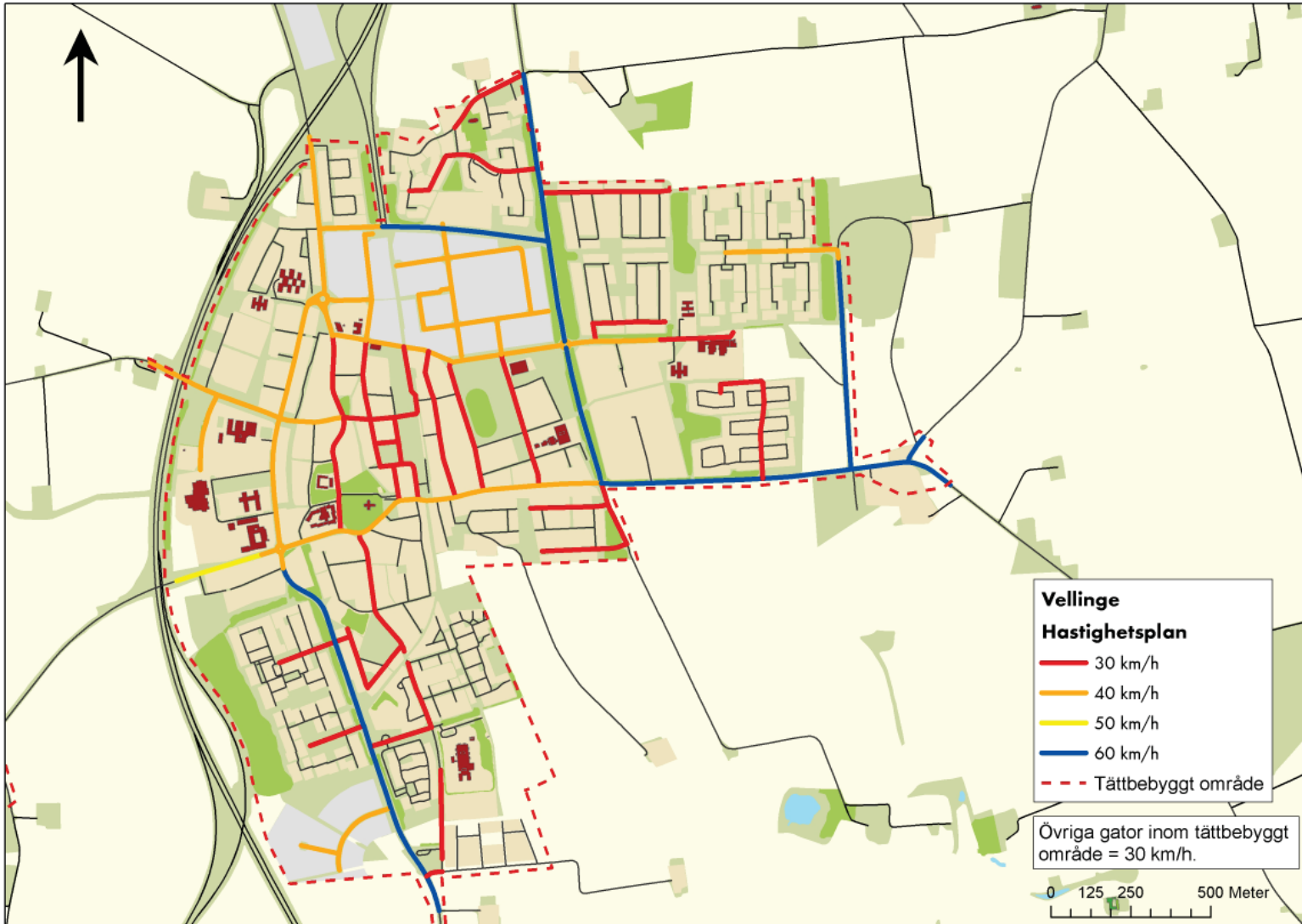
I Ö Grevie, V Ingelstad och i viss mån Arrie, kommer det att ske relativt stora strukturförändringar i samband med tågutbyggnaden. En analys har gjorts för dessa orter men i denna plan presenteras inget slutligt förslag utan avvaktar att utbyggnaderna sker och att hastighetsgränserna därmed ses över.

Sammanfattningsvis innebär föreslagen hastighetsplan (se kartor på följande sidor) ett väl avvägt förslag mellan olika intressen. På vissa platser innebär dock planförslaget att vissa kvalitetsavvikelser uppstår. Många av avvikelserna kommer att elimineras med åtgärder som redan är planerade men inte genomförda. I övrigt finns behov framför allt av att bygga separerade gång- och cykelvägar längs delar av huvudnätet så som vid Gessievägen från Gessie by till Gessie villastad samt längs huvudnätet i Vellinge på de sträckor som saknar separerad cykelbana. Visa korsningspunkter bör dessutom hastighetssäkras.









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 trafiksäkerhetssituation"
- 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. Nulägesbeskrivningen med informationen för varje länk finns även i den till hastighetsplanen tillhörande excel-tabellen under fliken "Nuläge".

BEFINTLIGA HASTIGHETSGRÄNSER

Idag är 50 km/h den vanligaste hastighetsgränsen inom de tätbebyggda områdena (se kartor följande sidor för de utvalda huvud- och uppsamlingsgatorna samt i bilagor för alla befintliga hastighetsgränser). På vissa gator i bostadsområden samt i de mindre tätorterna på landsbygden är hastigheten begränsad till 30 km/h. Vid skolor och förskolor gäller 30 km/h mellan kl. 07.00 och 16.30. Några av de inventerade vägarna av mer transportkaraktär har 70 km/h. I centrala Vellinge gäller rekommenderad hastighet 30 km/h.











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 tätorten 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. Tätortens 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 golvet utformning blir självförklarande och lätt att förstå för alla som vistas i rummet. För majoriteten av alla de inventerade gatorna har väggarna och golvet bedömts ha samma livsrum, men på vissa gator skiljer det sig åt vilket får ses som negativt eftersom det då blir svårt för trafikanten att uppfatta och hålla lämplig hastighet.



Illustration Livrumsmodellen 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 tätortsstrukturen.

Efter matrisen redovisas ett par exempel på resultat av inventeringen av livsrummen tillsammans med den eventuella problematik som funnits kring bedömningarna.

	FORDON	OSKYDDADE TRAFIKANTER	KORSNINGSBEHOV GC	FUNKTION MILJÖ	BEBYGGELSE	ENTRÉER
FRIRUM F	GÅENDE / CYKLISTER Ingen motorfordons- trafik!			Renodlat vistelserum för oskyddade trafikanter 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 angringstrafik till fastighet	Bebyggelsen tät och i direkt kontakt med gaturummet	Många, tätt placerade entréer i direkt anslutning till gaturummet
MJUKTRAFIKRUM M	GÅENDE / CYKLISTER MOTORFORDON Samspe!	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, indirekt mot gaturummet
INTEGRERAT TRANSPORTRUM IT	MOTORFORDON gående / cyklister	Färdas på separerad gång- o cykelväg i gaturummet eller längs kanten av gaturummet	Litet korsningsbehov, endast i korsningspunkter	Huvudsakligen ett transportrum	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 separerade gång- o cykelstråk utanför gaturummet	Inget korsningsbehov, sker planskilt	Renodlat transportrum, barriärer	Ingen bebyggelse i direkt anslutning till gaturummet	Inga

Transportrum

I några av tätorterna finns sträckor där väggarna bedömts som transportrum. Det är sträckor som saknar bebyggelse i direkt anslutning till vägen. Endast en länk, södra delen av Hököpingevägen i Vellinge, har golv som bedömts som transportrum. För att golvet ska vara transportrum, ska inga oskyddade trafikanter röra sig längs vägen och korsningsbehovet måste ske planskilt.

Integrerat transportrum

Flera olika typer av gaturum ryms i kategorin integrerat transportrum. Sett till golven är integrerat transportrum det klart dominerande livsrummet. Merparten av huvudvägarna och infartsvägarna, har golv där karaktären är integrerat transportrum. Här rör sig oskyddade trafikanter längs gatan, men de har inget stort korsningsbehov förutom i specifika punkter. På en del av dessa gator har även väggarna bedömts som integrerat transportrum, men eftersom bebyggelsen varierar mycket längs olika vägar, har vissa sträckor bedömts vara mjuktrafikrum och andra transportrum.

I de mindre orterna har gaturummen lantlig karaktär och i merparten har därför både väggar och golv klassificerats som integrerat transportrum. Bebyggelsen är gles och gatorna domineras av bilar även om oskyddade trafikanter rör sig längs vägarna. I några av orterna övergår väggarna ibland till mjuktrafikrum när bebyggelsen tätnar.

I industri- och verksamhetsområden har väggarna och golven klassats som integrerat transportrum. Tre gator, Östra Kanalvägen och Västra Kanalvägen i Ljunghusen/Höllviken samt Hamnvägen i Skanör, har vatten som avgränsare. Här har väggarna (och golven) bedömts som integrerat transportrum eftersom vattnet fångar blicken och ringar in gaturummet trots att ingen bebyggelse förekommer.



Hököpingevägen, Vellinge: Både väggar och golv är transportrum. De oskyddade trafikanternas korsningsbehov sker planskilt.



Strandbadsvägen, Falsterbo: Väggarna är transportrum och golvet integrerat transportrum



Rängs byväg, Räng: Väg med lantlig karaktär där både väggar och golv är integrerat transportrum.



Västra Kanalvägen, Ljunghusen: Vattnet ger liv åt väggarna som därför bedömts som integrerat transportrum, precis som golvet.

I Vellinge finns gator i centrum och bostadsområdena där bebyggelsen är gles och/eller indragen från gatan samt där entréerna ut mot gatan är få. Här har en bedömning gjorts att väggarna inte är mjuktrafikrum såsom i de flesta fall för denna typ av gator, utan integrerat transportrum. Golvet är däremot ofta mjuktrafikrum.

Mjuktrafikrum

Mjuktrafikrum förekommer generellt i bostadsområden och i de centrala delarna av de större orterna både på väggarna och golven. Såsom beskrivits under integrerat transportrum finns dock undantag från detta.

Integrerat frirum

På de allra mest centrala gatorna i Vellinge har väggarnas karaktär bedömts som integrerat frirum.



Fabriksgatan, Vellinge: Industrigata där väggar och golv bedömts som integrerat transportrum.



Strandbadsvägen, Falsterbo: Bebyggelsen ramar in gatan men är gles, vilket gör att både väggar och golv är integrerat transportrum.



Smidts gata, Vellinge: Bostadsgata där både väggar och golv bedömts som mjuktrafikrum.



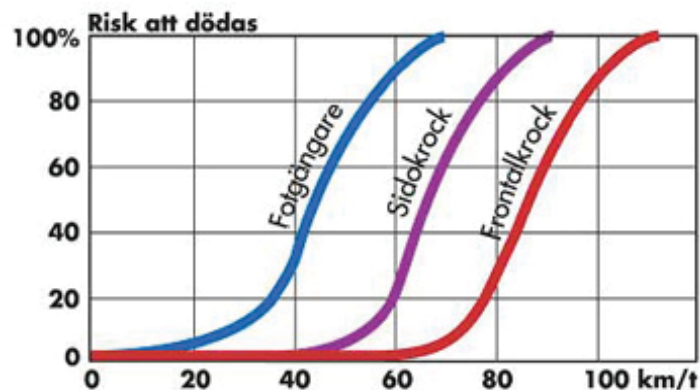
Falsterbovägen, Höllviken: Centrumgata där väggarna bedömts som mjuktrafikrum men där golvet bedömts som integrerat transportrum.



Stortorget, Vellinge: I centrala Vellinge har väggarna bedömts som integrerat frirum eftersom det är tätt med entréer.

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 trafikant.



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.

I Arrie, V Ingelstad, Ö Grevie, Räng och Hököpinge kyrkby har alla länkar klassats som gc/bil eftersom separat cykelbana saknas. I Gessie by och Hököpinge förekommer alla fyra typer av DTSS. Längs Vellingevägen (väg 500) finns en separerad gång- och cykelväg som korta partier går på parallella lokalgator. Separat gång- och cykelväg finns även längs västra delen av Bruksvägen, vilket gör att DTSS på denna sträcka blir bil/fast hinder.

I Skanör/Falsterbo finns få separerade cykelvägar längs bilvägarna. Det finns dock en del gång- och cykelvägar mellan områden och genom grönområden men cyklister tvingas ändå ofta cykla i blandtrafik. Åtgärder som gjorts för att förbättra för cyklister, huvudsakligen målade cykelfält, har dock inte bedömts som tillräcklig separering och därför fått DTSS gc/bil. Detta gäller till exempel Falsterbovägen. I de fall det finns en parallell lokalgata precis bredvid huvudgatan har DTSS bedömts vara annat än gc/bil eftersom oskyddade trafikanter väljer lokalgatan. I Skanör/Falsterbo gäller detta norra delen av Strandbadsvägen och östra delen av Malmövägen.

I Höllviken finns längs nordvästra delen av Östersjövägen GCM-stöd som separerar cyklister från bilarna. Bedömningen har gjorts att detta är tillräcklig separering för att sträckan ska klassas som DTSS bil/fast hinder.

I Vellinge håller några separerade cykelvägar på att byggas och beslut finns om ytterligare några. Dessa finns med i nulägesanalysen.



Falsterbovägen, Falsterbo: Gatans målade cykelfält har inte bedömts som tillräcklig separering för cyklister utan gatan har fått DTSS gc/bil.



Östersjövägen, Höllviken: GCM-stöden ger en godtagbar separering av cyklister och därmed har sträckan fått DTSS 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 fortsatta analysen är de punkter med en avvikande DTSS för gång- och cykeltrafiken. Detta gäller i huvudsak övergångsställen eller gång- och cykelöverfarer men även vissa busshållplatser där övergångsställen saknas.

TRAFIKNÄT

Trafiknäten för biltrafik, kollektivtrafik samt utryckningstrafik är en del av nulägesbeskrivningen. Bilnätet delas in i ett övergripande nät, ett huvudnät samt ett lokalnät. Av de vägar som ingår i analysen har ingen sträcka klassats som övergripande nät eftersom ingen väg används av trafik som har regionala eller nationella start- och målpunkter.

Huvudnätet motsvarar de större, mest trafikerade vägarna inom tätorten som kopplar ihop ortens olika områden. 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. Av de utvalda gatorna i analysen tillhör majoriteten huvudnätet. Det är framför allt vissa gator i Vellinge som klassats som lokalnät.

Kollektivtrafiknätet delas in i nät för region-, stom- och stadsbuslinjer. För Vellinge kommun har busslinjenätet för alla linjer förutom linje 143 och 379 angetts som ett regionbusslinjenät. Linje 143 mellan Svedala och V Ingelstad måste förbeställas och går bara med 3 turer per dag. Linje 379 körs antingen med taxi och måste förbeställas eller samkörs med skolbuss. Sträckor

där dessa två linjer trafikerar har ansetts som stadsbusslinjenät eftersom de inte har samma krav på tillgänglighet.

Primära utryckningsvägar har schablonmässigt antagits vara samma som huvudnätet för biltrafik.

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 Vellinge kommuns del har trafiksäkerhet, buller och hastighet studerats.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhetsläget baseras på utdrag ur olycksstatistikdatabasen STRADA för en femårsperiod, 2005-2009. Utdrag ur STRADA har både gjorts för de gator som ingår i analysen och för alla gator inom tätorten för att kunna se om någon gata som inte är med i analysen sticker ut speciellt.

I *Skanör/Falsterbo* har det skett 46 olyckor på de analyserade vägarna. 26 av olyckorna var singelolyckor med oskyddade trafikanter eller olyckor oskyddade trafikanter sinsemellan. 8 olyckor var mellan oskyddade trafikant-

ter och motorfordon, i vilka inga blev allvarligt skadade. I singelolyckorna med motorfordon eller olyckor motorfordon sinsemellan har ingen skadats allvarligt. Olyckorna är relativt jämnt spridda över de analyserade vägarna. På övriga vägar inom tätbebyggt område har det skett totalt 57 olyckor.

På de vägar som ingår i analysen i *Höllviken, Ljunghusen och Kämpinge* har det totalt skett 71 olyckor, varav 33 olyckor var singelolyckor med oskyddade trafikanter eller olyckor oskyddade trafikanter sinsemellan. 17 av olyckorna har skett mellan cyklister/mopedister och motorfordon och 3 olyckor mellan fotgängare och motorfordon. Antal olyckor som enbart involverat motorfordon är 16 stycken, varav 7 är singelolyckor. 13 personer har skadats svårt. Majoriteten av olyckorna är koncentrerade till Falsterbovägen och Stenbocks väg. Något anmärkningsvärt är att det skett färre än 5 olyckor längs hela den långa sträckan Östersjövägen/Östra Fädriften. Utöver de vägar som ingår i analysen har det skett så många som 117 olyckor.

Av totalt 79 olyckor på de analyserade vägarna i *Vellinge tätort*, involverade 40 stycken enbart oskyddade trafikanter. 35 av dessa var singelolyckor. Ungefär en fjärdedel av olyckorna, 19 stycken, var mellan cyklister och motorfordon medan 17 olyckor var singel-, upphinnande-, avsväng-, eller korsningsolyckor som bara involverade motorfordon. Det har inträffat 8 svåra olyckor under perioden. Olyckorna är relativt utspridda över Vellinge men med viss koncentration till Perstorpsgatan/Vattentornsgatan samt sträckan Ängavägen-Kompanigatan-Östergatan. Ytterligare 14 olyckor har inträffat på de gator som inte ingår i analysen.

I *Hököpinge/Gessie* har det skett 7 olyckor under den studerade perioden varav 1 var en mötesolycka mellan motorfordon, 3 skedde mellan fotgängare och motorfordon och de 3 resterande olyckorna var singelolyckor med

fotgängare och cyklister. Alla olyckorna var lindriga. 3 av olyckorna inträffade i Gessie och 4 i Hököpings länsväg Bruksvägen.

Det har inträffat 4 olyckor i Hököpings kyrkby. Av dessa var 1 singelolycka med en fotgängare, 1 korsningsolycka mellan motorfordon och 2 singelolyckor med motorfordon varav en svår olycka.

I Östra Grevie har det skett 3 olyckor längs de vägar som ingår i analysen. Två var singelolyckor med oskyddade trafikanter och en singelolycka med motorfordon. Ingen resulterade i allvarliga skador.

Av de 6 olyckor som inträffat i Västra Ingelstad var 3 singelolyckor med fotgängare och cyklister, 2 var korsningsolyckor och 1 var en avsvängsolycka. Ingen blev svårt skadad. Olyckorna är utspridda över byn.

I Arrie och Räng har inga olyckor inträffat på de vägar som ingår i analysen.

Buller

I Vellinge kommun har bullerberäkningar utförts i juni 2009. Materialet består av bullerkartor som dels beskriver maximalt uppmätta dB(A) och dels ekvivalentnivåer dB(A). Riktvärdena för buller från vägtrafik vid befintlig bebyggelse är på ekvivalent ljudnivå 65dB(A). Vid nybyggnad är riktvärdet för ekvivalent ljudnivå 55 dB(A).

De orter i Vellinge kommun som har några byggnader som skulle kunna vara i riskzonen för att närma sig riktvärdet på ekvivalenta ljudnivåer 65 dB(A) är Vellinge, Höllviken, Ljunghusen, Falsterbo och Skanör.

För Vellinge tätort finns det byggnader på sydsidan av Östergatan samt öster

om Trafikplats Vellinge nr 2 som eventuellt är bullerstörda. I Höllviken är det enbart några byggnader längs väg 100 uppe vid Fotevik och i Ljunghusen är det ett par hus längs väg 100 längst österut i tätorten som eventuellt berörs av bullerproblem. I Skanör fanns byggnader angränsande till buller zonen på Mellangatan och i Falsterbo var det några byggnader runt korsningen Norra Vånggatan och Falsterbovägen. Övriga tätorter hade inga byggnader som angränsade till ekvivalenta ljudnivåer på > 65 dB(A). Det kan även finnas boende utmed andra gator som kan uppleva bullerstörningar.

Uppmätta hastigheter

Vellinge kommun mäter regelbundet hastigheterna på de kommunala vägarna. 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. Följande tabell visar ett urval av de hastighetsmätningar som gjorts för de aktuella gatorna år 2008-2009. I de fall en gata finns med två gånger är det olika mätpunkter. Sammanfattningsvis finns problem i alla tätorterna med för höga hastigheter.

Gata	Mätår	85-percentil (km/h)	Skyltad hastighet (km/h)
HÖLLVIKEN			
Stenbocks väg	2009	58	50
Stenbocks väg	2009	62	50
Östersjövägen	2009	46	50
Falsterbovägen	2008	50	50
Ängdalavägen	2009	52	50
Östra Fädriften	2008	58	50

SKANÖR-FALSTERBO			
Falsterbovägen	2009	52	50
Falsterbovägen	2009	59	50
Falsterbovägen	2009	55	50
Strandbadsvägen	2009	60	50
Nyvångsvägen	2008	51	50
Clemensagervägen	2009	48	50
Mellangatan	2008	53	50
Hamnvägen	2008	49	50
VELLINGE			
Falsterbovägen	2009	48	50 (rek. 30)
Mejerigatan	2009	35	50 (rek. 30)
Lövsångaregatan	2009	32	30
Trädgårdsgatan	2009	32	30
Norra Leden	2009	60	50
Södervångsgatan	2009	63	50
Fabriksgratan	2009	41	50
Hököpingevägen	2009	62	50
Vattentornsgatan	2009	49	50
Olsgårdsgatan	2008	74	70
Norrevångsgatan	2008	55	50
Malmövägen	2008	58	50

Även Trafikverket gör mätningar på de statliga vägarna. I Hököpinge finns en mät punkt på Vellingevägen (väg 500), strax norr om Hököpinge vägen. En mätning gjord under ett dygn i november 2003 i denna punkt där skyltad hastighet är 50 km/h, visar att medelhastigheten var strax över 60 km/h.

Under samma tidpunkt gjordes även en mätning på Hököpingevägen i höjd med Bruksparken. Även här är skyltad hastighet 50 km/h. Medelhastigheten under dygnet låg på strax under 55 km/h.

I Östra Grevie och Västra Ingelstad har Trafikverket mätt hastigheterna i oktober 2005 i två punkter i vardera by, alla belägna där skyltad hastighet är 30 km/h. Resultatet från ett dygns mätning på Gamla Landsvägen i höjd med Östra Grevie skola i Östra Grevie visar att medelhastigheten låg på något under 40 km/h. Lägre söderut på samma väg var medelhastigheten knappt 50 km/h. I Västra Ingelstad har en mätning gjorts på Byvägen. Resultatet från mätningen i södra delen av byn visar på en medelhastighet kring 45 km/h. I höjd med Hästskovägen är medelhastigheten knappt 40 km/h. I Rängs kyrkby och Arrie finns inga mätningar gjorda på aktuella vägar.

ANALYS

NULÄGESANALYS

Efter att ovan nämnda nulägesbeskrivning noterats i excel-tabellen, 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, vilka redovisas under fliken "Kvalitetsbedömning av nuläget". Dessa kvaliteter bedöms utefter en röd-gul-grön skala, där grönt motsvarar god kvalitet, gul motsvarar mindre god kvalitet och röd motsvarar låg kvalitet. För varje länk bedöms hur väl befintlig hastighet uppfyller 5 kvaliteter (karaktär, tillgänglighet biltrafik, tillgänglighet kollektivtrafik, trygghet och trafiksäkerhet).

Ö Grevie, V Ingelstad och Arrie

Enligt nulägesanalysen får de länkar som idag har 50 km/h röda kvalitetsavvikelse gällande trafiksäkerheten. För att trafiksäkerheten ska bli god ska hastigheten vara högst 30 km/h där oskyddade trafikanter färdas i blandtrafik. I Ö Grevie går regionbussar genom byn och dessa får låg tillgänglighet på de sträckor där hastigheten är begränsad till 30 km/h. Biltrafiken får mindre god tillgänglighet på de länkar där hastigheten är begränsad till 30 km/h.

Hököpinge, Gessie by och Hököpinge kyrkby

De länkar som saknar separerad gång- och cykelbana och som samtidigt har en befintlig hastighetsgräns på 50 km/h eller högre får röda kvalitetsavvikelse gällande trafiksäkerheten. I övrigt förekommer inga andra röda kvalitetsavvikelse. Några länkar får gula kvalitetsavvikelse gällande biltrafiken och kollektivtrafikens tillgänglighet.

Höllviken, Ljunghusen och Rängs kyrkby

Nulägeanalysen visar att ett flertal länkar har problem med trafiksäkerheten då dessa får röda avvikelser. Som tidigare är det på grund av att separerad gång- och cykelbana saknas i kombination med befintliga hastighetsgränser på antingen 50 km/h eller 70 km/h. Det finns även några röda kvalitetsavvikelse för karaktären, tryggheten och kollektivtrafikens tillgänglighet. Cirka hälften av länkarna får gula kvalitetsavvikelse för kollektivtrafikens tillgänglighet. Biltrafikens tillgänglighet är generellt mycket god.

Skanör och Falsterbo

I Skanör och Falsterbo finns få separerade gång- och cykelvägar, vilket ger utslag i nulägesanalysen där mer än hälften av länkarna får röda kvalitetsavvikelse gällande trafiksäkerheten eftersom hastigheten är 50 km/h. En del av dessa länkar får även röda kvalitetsavvikelse gällande karaktären och tryggheten eftersom livsrummet bedömts som mjuktrafikrum. Fyra länkar, där hastigheten är begränsad till 30 km/h men som trafikerar av kollektivtrafik, får röda kvalitetsavvikelse för kollektivtrafikens tillgänglighet. Biltrafikens tillgänglighet är mycket god överlag.

Vellinge

Enligt nulägesanalysen får alla länkar god tillgänglighet för biltrafiken. Drygt hälften av länkarna får röda kvalitetsavvikelse gällande trafiksäkerheten eftersom separerad gång- och cykelbana saknas. Ett flertal av dessa länkar får även röda kvalitetsavvikelse gällande karaktären och tryggheten eftersom livsrummet bedömts som mjuktrafikrum. Gula kvalitetsavvikelse finns gällande kollektivtrafikens tillgänglighet på cirka hälften av länkarna trafikerade av regionbuss.

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 stadsbyggnadskvaliteterna. Det görs genom att välja den hastighetsnivå som resulterar i minst antal kvalitetsavvikelser. I första hand ska de röda kvalitetsavvikelserna minimeras. Två gula avvikelser är bättre än en röd. Varje länk definieras var för sig. 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 har alla röda avvikelser eliminerats men de gula avvikelserna har ökat.

Ö Grevie, V Ingelstad och Arrie

Efter länkoptimeringen får majoriteten av gatorna 30 km/h. 40 km/h förekommer på den sträcka i Ö Grevie som har kollektivtrafik med höga tillgänglighetsanspråk. Genom länkoptimeringen förbättras trafiksäkerheten och kollektivtrafikens tillgänglighet. Biltrafikens tillgänglighet försämras på alla länkar från god till mindre god tillgänglighet.

Hököpinge, Gessie by och Hököpinge kyrkby

Länkoptimeringen innebär att hela Hököpinge kyrkby får 30 km/h. I Gessie by och Hököpinge varierar hastigheterna mellan 30 och 70 km/h på olika länkar. Sammantaget förbättras trafiksäkerheten medan biltrafikens tillgänglighet försämras något.

Höllviken, Ljunghusen och Rängs kyrkby

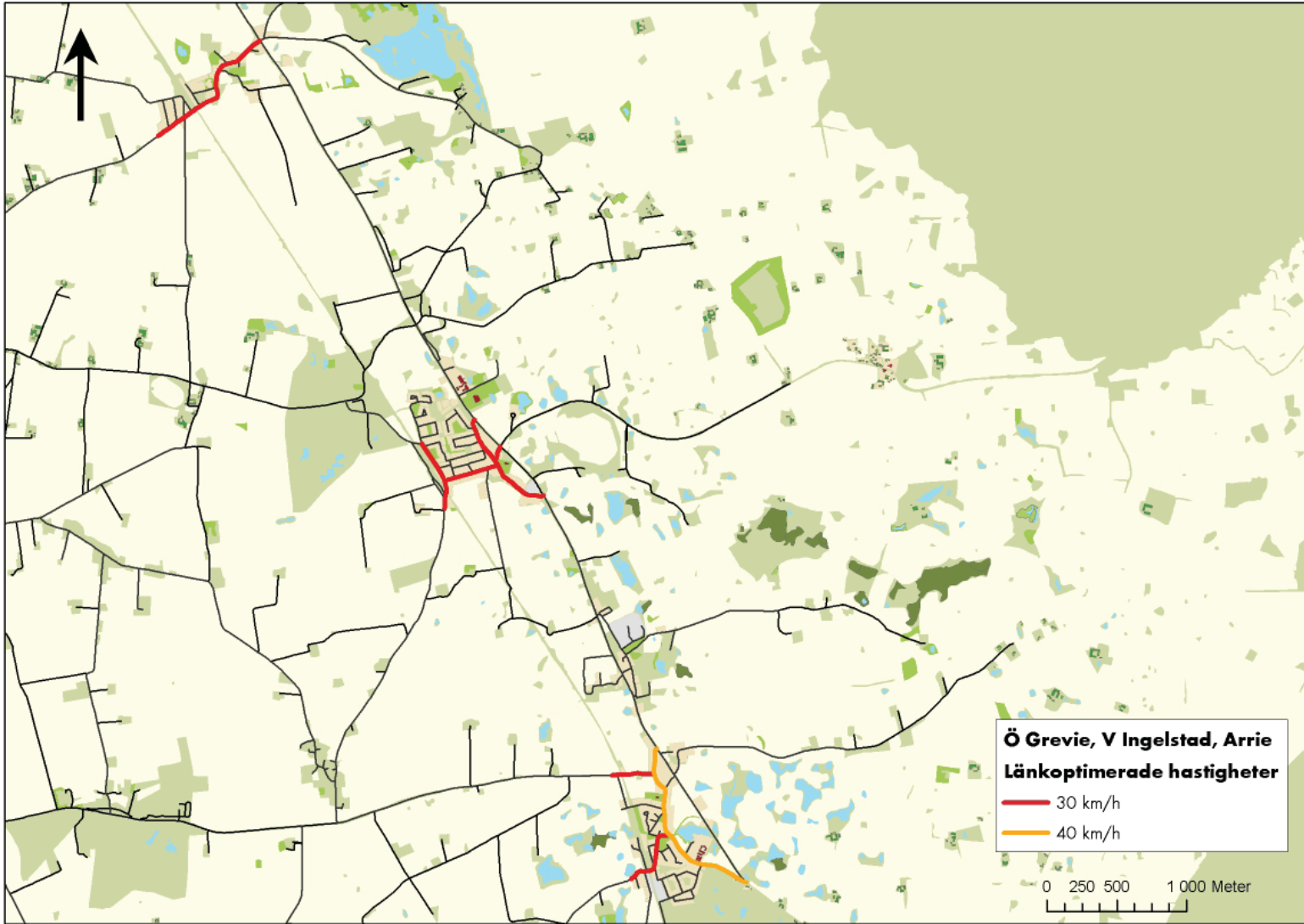
Efter länkoptimeringen finns ett nät med länkar där hastigheterna varierar mellan 30, 40, 50 och 60 km/h. Optimeringen innebär att alla röda kvalitetsavvikelser försvinner där trafiksäkerheten tidigare stod för merparten av avvikelserna. Samtidigt ökar antalet gula kvalitetsavvikelser. Framför allt är det biltrafikens tillgänglighet som försämras.

Skanör och Falsterbo

När länkoptimeringen gjorts finns ett nät med länkar där hastigheterna varierar mellan 30, 40, 50 och 60 km/h. Långa sträckor har fått 30 km/h, vilket är positivt för trafiksäkerheten men innebär sämre tillgänglighet för kollektivtrafiken och biltrafiken. För kollektivtrafiken blir tillgängligheten mindre god på alla länkar utom en. Inga röda kvalitetsavvikelser finns efter länkoptimeringen.

Vellinge

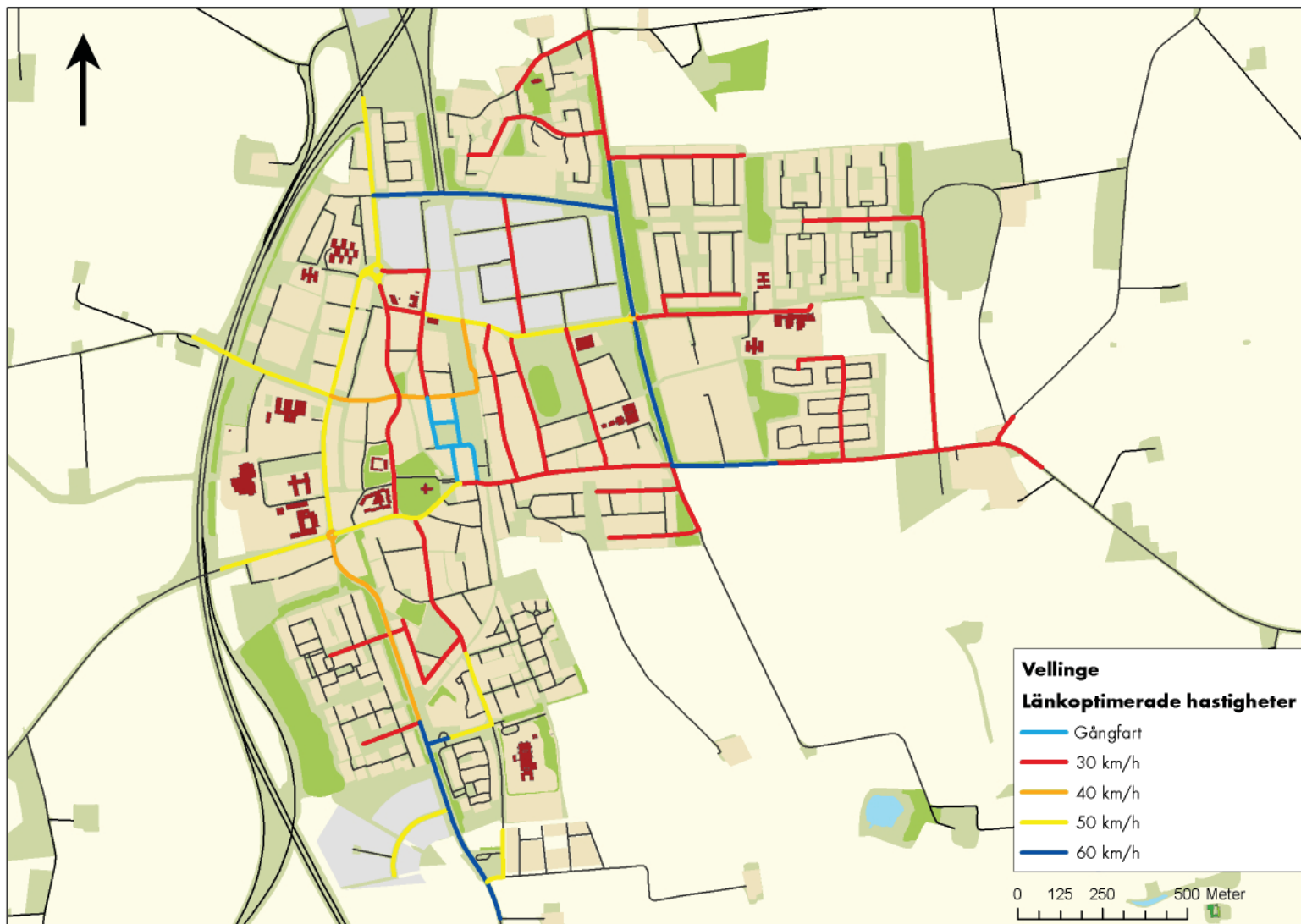
De länkoptimerade hastigheterna varierar mellan gångfart och 60 km/h. Länkoptimeringen innebär att trafiksäkerheten förbättras avsevärt där bara ett fåtal sträckor fått mindre god kvalitet. Likaså förbättras karaktären och tryggheten så att inga avvikelser finns kvar. För biltrafikens tillgänglighet innebär länkoptimeringen att tillgängligheten blir något sämre. Kollektivtrafikens tillgänglighet blir i stort sett oförändrad.











NÄTANPASSNING

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

Ö Grevie, V Ingelstad och Arrie

I nätanpassningsfasen justeras de länkar i Ö Grevie som fått 40 km/h till 30 km/h vilket försämrar för kollektivtrafiken.

Hököpinge, Gessie by och Hököpinge kyrkby

I Gessie by och Hököpinge justeras länkarna så att alla får 50 km/h. Samtidigt hålls kvalitetsavvikelse nere. Röda avvikelse uppstår dock på de länkar som saknar separerad cykelbana. Ingen ändring görs i Hököpinge kyrkby då alla länkar redan i länkoptimeringsfasen fått 30 km/h.

Höllviken, Ljunghusen och Rängs kyrkby

Genom att i nätanpassningsfasen huvudsakligen justera de länkar som fått 50 km/h till 40 km/h minskas plottrigheten, samtidigt innebär det försämrade tillgänglighet för biltrafiken. I Rängs kyrkby görs ingen justering.

Skanör och Falsterbo

I nätanpassningsfasen görs huvudsakligen en höjning av vissa länkar från 30 km/h till 40 km/h. Detta innebär att trafiksäkerheten går från god till mindre god.

Vellinge

Vissa justeringar görs i nätanpassningsfasen. Några ändringar berör länkar

i huvudnätet som saknar separerad gång- och cykelbana men som ändå bör få samma hastighetsgräns som omgivande nät. Höjningarna från antingen 30 eller 40 km/h till 60 km/h innebär att trafiksäkerheten försämras och får låg kvalitet på dessa länkar. Även några mindre justeringar i bostadsområden görs.

SYSTEMANPASSNING

Efter nätanpassningen finns ett vägnät med hastigheter från gångfart till 60 km/h. Alltför många steg skapar otydlighet och därför måste antalet hastighetsgränser justeras. 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. Anpassningen innebär att kvalitetsavvikelse ändras.

Ö Grevie, V Ingelstad och Arrie

Eftersom hastighetsgränserna redan i föregående steg föreslagits bli 30 km/h görs ingen förändring i detta steg.

Hököpinge, Gessie by och Hököpinge kyrkby

I systemanpassningsfasen görs ingen justering i Hököpinge kyrkby som fått 30 km/h sen tidigare. På resterande länkar ska antingen 40 eller 60 km/h väljas. 60 km/h väljs på väg 500 (Vellingevägen) eftersom det bäst överensstämmer med övriga hastighetsgränser på den långa sträckan från Malmö till Höllviken. Korsningen med Hököpingevägen undantas och får 40 km/h. 60 km/h innebär att bil- och kollektivtrafikens tillgänglighetsanspråk på sträckan tillgodoses. Även Gessievägen får 60 km/h vilket innebär 2 röda kvalitetsavvikelse eftersom separerad gång- och cykelbana saknas. För att förstärka

känslan av tätort kring Bruksparken samt på grund av det korsningsbehov som finns för gående och cyklister väljs 40 km/h på Bruksvägen.

Höllviken, Ljunghusen och Rängs kyrkby

Eftersom hastighetsgränserna redan i föregående steg föreslagits få 30, 40 och 60 km/h görs ingen förändring i detta steg.

Skanör och Falsterbo

De länkar som efter nätanpassningen har 50 km/h justeras till 40 km/h. För Hamngatan/Hamnvägen fortsätter alla kvaliteter att vara goda trots sänkningen. En höjning hade däremot försämrat karaktären och tryggheten. För Gässlingekroksvägen och Halörsvägen innebär sänkningen en försämring för kollektivtrafiken som får mindre god tillgänglighet. En höjning till 60 km/h är dock inte ett alternativ sett till att många oskyddade trafikanter rör sig längs och tvärs vägen.

Vellinge

I systemanpassningen justeras de länkar som i föregående steg fått 50 km/h. 40 km/h väljs för alla vägarna runt centrum. Infartsvägarna får antingen 40 eller 60 km/h beroende på vilken karaktär gatan har. I de fall 40 km/h väljs blir bil- och kollektivtrafikens tillgänglighet mindre god. Valet 60 km/h innebär mindre god karaktär och trygghet och in något fall även försämrad trafiksäkerhet.

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. I vissa fall har bedömningen gjorts att resul-

tatet från systemanpassningsfasen behövs justeras ytterligare för att fungera i praktiken. Nedan beskrivs dessa förändringar samt motiv till förändringarna.

Ö Grevie, V Ingelstad och Arrie

I Östra Grevie, Västra Ingelstad och Arrie görs inga justeringar.

Hököpinge, Gessie by och Hököpinge kyrkby

Befintlig hastighetsgräns i Hököpinge kyrkby är idag 30 km/h, men efterlevnaden är dålig. Tidigare fanns bara möjlighet att välja mellan 30 och 50 km/h och då ansågs 50 km/h vara för högt. Som en logisk följd av att flertalet huvudvägar i de större tätorterna med korsningsbehov ges 40 km/h i denna hastighetsplan görs bedömningen att detta också ska gälla i de mindre orterna där Hököpinge kyrkby är en av dem.

Höllviken, Ljunghusen och Rängs kyrkby

Jämfört med övriga mindre byar (t.ex. Arrie och Hököpinge kyrkby) i Vellinge kommun har Rängs kyrkby inte samma täthet i bebyggelsen. Därför har denna by i nuläget hastighetsbegränsningen 50 km/h och inte 30 km/h som i de övriga. I framtiden förelås Rängs kyrkby dock få samma hastighet, 40 km/h på samma sätt som i övriga byar, vilket innebär ökad trafiksäkerhet jämfört med idag, men något sämre än i föregående steg.

Östra Kanalvägen och Västra Kanalvägen fick i systemanpassningsfasen 30 km/h. Jämfört med de gator där 30 km/h är vanligast förekommande, huvudsakligen bostadsgator, har dock Kanalvägarna en annan karaktär. Sommartid rör sig en del gående och cyklister längs vägen men övrig tid är flödet av oskyddade trafikanter begränsat. Med denna bakgrund bedöms 40 km/h vara en mer lämplig hastighet. Jämfört med idag förbättras trafiksäkerheten, men förslaget är något sämre sett till denna kvalitet jämfört med föregående steg.

Stenbocks väg föreslogs i systemanpassningsfasen få 60 km/h vilket inte innebär några kvalitetsavvikelser enligt modellen. I praktiken upplever dock många problem med hastighetsgränserna på Stenbocks väg, vilket det stora antalet yttranden som inkom gällande Stenbocksväg under samrådsprocessen visar på. Gatans funktion och utformning samt till viss del kollektivtrafikens behov av framkomlighet talar för en höjning till 60 km/h. Sett till framför allt trafiksäkerheten för korsande oskyddade trafikanter och upplevda bullerproblem, är dock lägre hastigheter att föredra. Då de negativa konsekvenserna av en höjning är svåra att åtgärda på kort sikt, bör hastigheten 50 km/h tills vidare behållas. Om man behåller 50 km/h på Stenbocks väg, bör man även behålla 50 km/h på Trelleborgsvägen för att få enhetliga länkar.

Räng Sandsvägen har idag 30 km/h på den del som går genom bebyggelsen, vilket i systemanpassningsfasen föreslogs höjas till 40 km/h, huvudsakligen med hänsyn till kollektivtrafikens tillgänglighetsanspråk samt för att få sammanhängande sträckor. Att höja hastigheten är dock alltid känsligt. I framtiden kommer denna väg att få ändrad roll eftersom en ny väg planeras byggas mellan väg 585 och 519, vilken blir en form av "förbifart" förbi den aktuella bebyggelsen och vägsträckan. Räng Sandsvägen kommer därmed gå från huvudnät till lokalnät och inte heller längre ha kollektivtrafik, vilket gör 30 km/h till en lämplig hastighet. Vilken hastighet som är lämplig på Räng Sandsvägens försättning mot bebyggelsen i Räng Sand studeras utanför denna utredning.

Henriksdalsvägen och Ängdalavägen är två vägar med liknande funktion och karaktär. Längs båda vägarna finns skolor/förskolor. Med anledning av att separerad cykelväg finns längs hela Henriksdalsvägen föreslogs i systemanpassningsfasen Henriksdalsvägen få 60 km/h medan Ängdalavägen fick 40 km/h. Denna utredning föreslår att båda vägarna får hastighetsbegränsningen 40 km/h med lägre hastighet, 30 km/h, utanför skolan på Ängdalavägen.

Skanör och Falsterbo

Den sträcka av Halörsvägen som idag har 70 km/h justeras från 40 till 60 km/h. Höjningen innebär att tillgängligheten förbättras för bil- och kollektivtrafiken. Samtidigt försämrats trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter som får låg kvalitet. Inom kort förbättras dock de oskyddade trafikanternas trafiksäkerhet eftersom en utbyggnad av området väster om Storevångsvägen har påbörjats som bland annat innefattar alternativa vägar för oskyddade trafikanter att färdas längs.

För att skapa enhetlighet i nätet höjs hastigheten från föregående steg på Mellangatan/Lagmanshejdevägen/norra delen av Gässlinegroksvägen från 30 km/h till 40 km/h. Ändringen innebär huvudsakligen att karaktären och tryggheten försämrats något. Idag har en del av Halörsvägen tidsbegränsad 30 km/h (7.00-16.30). Denna sträcka bör även fortsättningsvis ha 30 km/h eftersom här finns ett stort flöde av korsande barn och ungdomar. Förslagsvis tas dock tidsbegränsningen bort så att 30 km/h gäller alla tider på dygnet, 7 dagar i veckan.

Flödet av bilar, gående och cyklister längs Strandbadsvägen varierar stort över året, med ett betydligt större flöde sommartid. På grund av detta föreslås delar av Strandbadsvägen få 40 km/h sommartid och 60 km/h övrig tid på året.

Vellinge

De allra mest centrala gatorna som fått gångfart justeras till 30 km/h eftersom gatornas karaktär i nuläget inte har den utformning som krävs för att gångfart ska få acceptans.

Två matargator till bostadsområden, Stenskvättegatan samt östra delen av

Vattentornsgatan justeras från 30 till 40 km/h, med motiveringen att gatorna är raka, breda samt saknar direktutfarter.

Den del av Östergatan som i tidigare steg fått 30 km/h justeras till 40 km/h eftersom gatan utgör en del i huvudnätet och är en viktig länk i öst-västlig riktning.

Västra delen av Norra Leden justeras från 60 till 40 km/h eftersom denna sträcka har mer gemensamt med Malmövägen än resterande del av Norra Leden.

Olsgårdsgatan justeras från föreslagna 30 km/h i föregående steg till 60 km/h. Anledningen till tidigare föreslagna 30 km/h är att vägen saknar separerad gång- och cykelbana. Med anledning av att få gående och cyklister rör sig längs vägen eftersom alternativa vägar finns i bostadsområdena väster om gatan samt att gatan idag har 70 km/h föreslås i framtiden 60 km/h.

Verkstadsgatan/Kompanigatan samt Fabriksgatan föreslås få 40 km/h istället för tidigare föreslagna 30 km/h. Gatorna ligger i industriområden som liksom övriga industriområden föreslås få 40 km/h främst med anledning av att flödet av gående och cyklister är begränsat.

Börjesgatan/Larsgatan föreslås få 30 km/h eftersom gatan ligger i centrum. 40 km/h från föregående steg baseras på att regionbusstrafik trafikerar sträckan, men eftersom det är en kort sträcka kan lägre hastighet accepteras.

Falsterbovägen justeras från 60 till 50 km/h. 50 km/h förelås tills vidare behålls dels på grund av osäkerhet kring bullersituationen och dels på grund av att en dialog pågår med Trafikverket om denna sträcka, då den kopplar är en koppling mellan vägarna inom och utanför tätbebyggt område.

GENOMFÖRANDE AV HASTIGHETSPLAN

Den föreslagna hastighetsplanen 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 kvalitetsavvikelser 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 följande sidor.

SAMMANFATTNING

Mindre tätorter

I Hököpinge och Gessie har Vellingevägen (väg 500) samt Gessievägen fått 60 km/h medan Hököpingevägen som mer har karaktären av bygata fått 40 km/h. I Rängs kyrkby bedöms 40 km/h vara lämplig hastighet med hänsyn till byns täthet samt att befintlig hastighetsgräns är 50 km/h. Även Hököpinge kyrkby föreslås få 40 km/h.

I Östra Grevie och Västra Ingelstad och i viss mån även Arrie kommer det att ske relativt stora strukturförändringar i samband med tågutbyggnaden varför endast dagens hastigheter redovisas i avvaktan på att utbyggnaderna sker. Då skillnaderna i förra steget är små jämfört mot idag är det också naturligt att låta befintliga hastighetsgränser vara kvar tills vidare. I framtiden kan 40 km/h vara aktuell hastighet på vissa länkar i V Ingelstad och Ö Grevie eftersom kollektivtrafiken kommer att förändras i byarna när Pågatåg börjar trafikera sträckan mellan Malmö och Trelleborg med stopp i V Ingelstad och Ö Grevie.

Höllviken, Ljunghusen, Skanör och Falsterbo

För att biltrafikens tillgänglighet ska vara god krävs 50 km/h på huvudnätet och 60 km/h krävs för regionbusstrafiken. Majoriteten av de vägar som ingår i analysen i Höllviken, Ljunghusen, Skanör och Falsterbo ingår i huvudnätet och har därför höga tillgänglighetsanspråk. Av olika anledningar har dock bedömningar gjorts att endast ett fåtal länkar är lämpliga för hastigheter på 50 eller 60 km/h. Den huvudsakliga anledningen är att vägarna saknar separerad gång- och cykelbana samtidigt som vägarna i många fall är ett naturligt val för gående och cyklister att färdas längs. Med hänsyn till de oskyddade trafikanternas trafiksäkerhet är 40 km/h en mer lämplig hastighet. I Skanör och Falsterbo är infartsvägarna undantagna från detta eftersom här finns parallella lokalgator där gående och cyklister kan färdas. Stenbocks väg i Höllviken har föreslagits få 50 km/h.

Vellinge

Tillgänglighetsanspråken för bil- och kollektivtrafiken är som nämnts ovan 50 km/h för biltrafiken och 60 km/h för kollektivtrafiken. Dessa tillgänglighetsanspråk kan inte tillgodoses i och kring centrum. Huvudgatunätet i och i kring centrum bör vara 40 km/h med anledning av den stora frekvens med oskyddade trafikanter som rör sig längs och tvärs gatorna samt med hänsyn till gatornas karaktär. Däremot eftersträvas 60 km/h på de länkar av huvudgatunätet som går utanför de centrala delarna.

Generellt gäller 30 km/h i lokalnätet, det vill säga i centrum samt i bostadsområden. Ett undantag är dock industri- och verksamhetsområden, som får hastigheten 40 km/h. Gatorna i dessa områden är ofta långa, breda och raka med dåligt definierade väggar och golv. Antalet oskyddade trafikanter är få, det bedöms därför som rimligt att ha hastigheten 40 km/h.

HASTIGHETSÄVVIKELSER

Det förslag till nya hastighetsgränser i Vellinge kommun som tagits fram och som presenteras i kartor på följande sidor, innebär stora förändringar jämfört med idag. Totalt omfattar de utvalda huvud- och uppsamlingsgatorna 202 länkar (Ö Grevie, V Ingelstad och Arrie borttagna). Av dessa får 18 länkar samma hastighet som idag. 41 länkar får höjd hastighet och 4 länkar får sänkt hastighet sommartid och höjd övrig tid på året. Övriga länkar, totalt 137 stycken, får sänkt hastighet.

POLICY FÖR 30 KM/H

En viktig väg till en säker tätortstrafik är att anpassa hastigheterna efter vad människokroppen tål. Nio av tio oskyddade trafikanter överlever att bli påkörda av en bil i 30 km/h. Vid 40 km/h överlever sju av tio och vid 50 km/h överlever bara två av tio. Därför bör hastigheterna inte överstiga 30 km/h i miljöer där oskyddade trafikanter och bilister blandas. I praktiken innebär detta att sträckor där oskyddade trafikanter inte är separerade från biltrafiken bör ha högst 30 km/h. Om gatan har separering kan högre hastigheter tillåtas men då bör punkter (korsningar/passager) där konflikter mellan oskyddade och skyddade trafikanter kan uppstå ändå ha hastigheter på högst 30 km/h, vilket till exempel kan uppnås genom farthinder.

Med ovanstående bakgrund blir 30 km/h en naturlig hastighet att eftersträva i alla bostadsområden. I trafikmiljöer där många barn rör sig, i första hand vid skolor, är det mycket viktigt att hastigheterna hålls låga. I de flesta fall förekommer flera olika punkter där barn passerar och hela sträckor utanför skolor bör därför ha hastighetsbegränsningen 30 km/h. Eftersom skolor ofta används för många fritidsaktiviteter på både kvällar och helger bör 30 km/h råda alla tider på dygnet, alla dagar i veckan och inte vara tidsbegränsad som i dagsläget.

De nya hastigheterna med 10-steg erbjuder fler möjligheter till att sätta rätt hastighet i rätt miljö. För en del sträckor och områden används idag anvisningsmärket, rekommenderad lägre hastighet 30 km/h. I förslaget till ny hastighetsplan föreslås dessa sträckor ersättas med antingen 30 eller 40 km/h.

RÖDA KVALITETSÄVVIKELSER MED ÅTGÄRDER

Hököpinge, Gessie by och Hököpinge kyrkby

Förslaget till nya hastighetsgränser innebär att Gessievägen får låg standard gällande trafiksäkerhet. Dagens hastighet, 50 km/h föreslås höjas till 60 km/h. God trafiksäkerhet kräver en hastighet på högst 30 km/h eller separerad gång- och cykelbana. För att säkerställa de oskyddade trafikanternas säkerhet bör gång- och cykeltrafiken separeras från biltrafiken längs Gessievägen.

Höllviken, Ljunghusen och Rängs kyrkby

För Höllviken, Ljunghusen och Rängs kyrkby, innebär föreslagen hastighetsplan endast en röd kvalitetsavvikelse. Den gäller för kollektivtrafikens tillgänglighet på Räng Sandsvägen. Som tidigare beskrivits kommer regionbussarna få en annan sträckning när en form av "förbifart" byggs förbi den aktuella platsen. Därför behöver ingen annan åtgärd vidtas i nuläget.

Skanör och Falsterbo

Den del av Halörsvägen och Storevångsvägen som föreslås få 60 km/h men som idag saknar separerad gång- och cykelbana får låg kvalitet avseende trafiksäkerhet. Utbyggnaden av området väster om Storevångsvägen kommer dock att förbättra de oskyddade trafikanternas trafiksäkerhet och ingen ytterligare åtgärd behöver därför vidtas.

Kollektivtrafiken får låg tillgänglighet på den korta sträcka av Halörsvägen som får 30 km/h. Eftersom det rör sig om en kort sträcka bör den låga tillgängligheten accepteras.

Den tid av året som hastighetsbegränsningen är 60 km/h på Strandbadsvägen blir trafiksäkerheten låg för oskyddade trafikanter. En bedömning har dock gjorts att det finns alternativa vägar för oskyddade trafikanter att färdas och att den lägre trafiksäkerhetsstandarden därför kan accepteras. Det kan dock finnas specifika punkter som behövs åtgärder för att säkra korsningsbehovet (se mer under "DTSS Punkter").

Vellinge

Föreslagen hastighetsplan innebär ett antal röda kvalitetsavvikelse för kollektivtrafikens tillgänglighet samt för trafiksäkerheten. Gällande kollektivtrafiken har denna låg kvalitet en kort sträcka genom Vellinge centrum (Börjesgatan/Larsgatan) då hastigheten är begränsad till 30 km/h. Eftersom det rör sig om en kort sträcka samt att bussarna har sin huvudhållplats här, kan den låga tillgängligheten accepteras.

Kvalitetsavvikelseerna avseende trafiksäkerheten gäller alla gator som föreslås få 60 km/h men som saknar separerad gång- och cykelbana. De aktuella sträckorna är (delar av): Olsgårdsgatan, Östergatan-Grevievägen, Södervångsgatan samt Hököpingsvägen. Längs och tvärs Olsgårdsgatan bedöms få oskyddade trafikanter röra sig och därför behövs ingen åtgärd. Södervångsgatan har få långsgående rörelser av oskyddade trafikanter men har däremot korsande rörelser där åtgärder kan behöva vidtas (se mer under "DTSS Punkter"). Östergatan-Grevievägen samt de delar av Hököpingsvägen som saknar separerad cykelbana bör kompletteras med separerad gång- och cykelbana för att förbättra de oskyddade trafikanternas trafiksäkerhet.

GULA KVALITETSAVVIKELSER MED ÅTGÄRDER

Hököpinge, Gessie by och Hököpinge kyrkby

På de länkar som får 40 km/h innebär detta mindre god kvalitet för tillgängligheten samt för trafiksäkerheten, eftersom 40 km/h får ses som en kompromiss mellan behovet av tillgänglighet och en säker trafikmiljö för oskyddade trafikanter. De länkar som har 60 km/h har mindre god kvalitet avseende karaktären och tryggheten.

Höllviken, Ljunghusen och Rängs kyrkby

För Höllviken, Ljunghusen och Rängs kyrkby finns ett stort antal gula kvalitetsavvikelse för alla bedömda kvaliteter. I dessa orter föreslås merparten av vägarna få 40 km/h, vilket kan sägas vara en slags medelväg. Eftersom separerad gång- och cykelväg saknas krävs, sett till trafiksäkerheten 30 km/h. Samtidigt finns både biltrafik och kollektivtrafik med tillgänglighetsanspråk på 50 eller 60 km/h. Den valda hastigheten tillgodoses till viss del bådars behov, men ger samtidigt upphov till ett stort antal gula kvalitetsavvikelse.

Skanör och Falsterbo

Liksom i Höllviken och Ljunghusen föreslås merparten av huvudvägarna i Skanör och Falsterbo få 40 km/h. Av samma anledningar som beskrivits ovan innebär detta många gula kvalitetsavvikelse både för trafiksäkerheten, karaktären, tryggheten samt bil- och kollektivtrafikens tillgänglighetsanspråk.

Vellinge

I Vellinge finns få gula kvalitetsavvikelse. De som finns berör även här huvudsakligen bil- och kollektivtrafikens tillgänglighet på huvudvägnätet där föreslagen hastighetsgräns är 40 km/h. Det finns även några gula kvalitets-

avvikelser för trafiksäkerheten på gator med föreslagen hastighetsgräns 40 km/h där oskyddade trafikanter inte är separerade.

DTSS PUNKTER

En genomgång har gjorts av de punkter som avviker från sträckans DTSS (dimensionerande trafiksäkerhetssituation) för att se om någon av dessa 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 60 km/h men som saknar planskilda gång- och cykelöverfarter. Obevakade övergångsställen bör undvikas på 60-gator. Finns behov av ett övergångsställe på denna typ av gata bör det hastighetssäkras.

Längs väg 500 genom Hököpinge/Gessie by bör man se över korsningsbehovet för oskyddade trafikanter och hur deras säkerhet kan säkerställas. Samtidigt är denna sträcka en viktig länk både för bil- och kollektivtrafiken, vilket man bör ta hänsyn till vid utformningen av åtgärderna.

I Skanör bör cykelöverfarten som korsar Storevångsvägen hastighetssäkras. Man bör även se över trafiksäkerheten i korsningspunkterna på Malmövägen och Strandbadsvägen, både där oskyddade trafikanter korsar och i korsningsar med andra vägar. Eventuellt krävs ombyggnader av korsningspunkterna.

I Vellinge tätort har i föreslagen hastighetsplan Olsgårdsgatan, Södervångsgatan, Norra Leden, Hököpingevägen samt Östergatan fått 60 km/h. På dessa gator bör man hastighetssäkra punkter där konflikter kan uppstå mel-

lan oskyddade trafikanter och bilar, genom till exempel gupp eller upphöjd gång- och cykelöverfart. Inga övergångsställen bör förekomma som inte hastighetssäkrats.

På de gator som i förslaget får hastighetsgränsen 40 km/h finns också punkter som kan behöva hastighetssäkras. Även om hastigheterna är betydligt lägre på dessa gator, bör man sett till både tryggheten och trafiksäkerheten, se över behov av att hastighetssäkra vissa punkter. Speciellt barn och äldre kan uppleva det som otryggt att korsa dessa gator och sett till krockvårdskurvan finns starka argument för att även hastighetssäkra punkter på 40-gator. Eftersom olika former av hastighetssäkring dock påverkar bil-, kollektiv- och utryckningstrafikens framkomlighet negativt, bör behovet i varje enskilt fall diskuteras.

TILLGÄNGLIGHET KOLLEKTIV- OCH UTRYCKNINGSTRAFIK

Många av de länkar som trafikeras av kollektivtrafik får i föreslagen hastighetsplan sänkt hastighet från 50 till 40 km/h, vilket innebär mindre god tillgänglighet. Detta förekommer speciellt i Höllviken, Skanör och Falsterbo. För att förbättra kollektivtrafikens tillgänglighet krävs en höjning till 60 km/h, vilket skulle innebära alltför stora trafiksäkerhetsrisker. Några sträckor i Vellinge och får höjd hastighet, från 50 till 60 km/h, vilket förbättrar kollektivtrafikens tillgänglighet. Höjd hastighet från 50 till 60 km/h gäller även delar av Strandbadsvägen i Falsterbo (undantaget sommartid). Vellinge kommun bör tillsammans med Skånetrafiken se över kollektivtrafikens tillgänglighet och se om det finns andra åtgärder man kan vidta för att kompensera tidsförlusten med föreslagen hastighetsplan.

För utryckningstrafiken blir tillgängligheten sämre än idag på de huvudgator

som får sänkt hastighet från 50 till 40 km/h. En högre hastighet vid utryckning bedöms 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.

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. Generellt kan man dock säga att där bullerkvalitetsnormerna överskrids bör man inte höja hastigheten. I dagsläget är det få byggnader i Vellinge kommuns tätorter som berörs av bullervärden där riktvärden på ekvivalent ljudnivå på 65 dB(A) överskrids.

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%. På de flesta gator i Vellinge kommun som föreslås få en ändrad skyltad hastighet kommer förändringen av körhastigheten ligga kring 10 km/h. På ett fåtal gator kan förändringen

dock vara större eller mindre. I Vellinge tätort finns det vissa bullerproblem längs Östergatan. Denna gatan har en befintlig hastighet på 50 km/h dock med rekommenderad hastighet 30 km/h. Med den föreslagna hastigheten 40 km/h möjliggörs en ökad kontroll av den lägre hastigheten.

De byggnader som berörs av buller i Höllviken och Ljunghusen påverkas av vägbuller från väg 100. Denna väg ingår inte i hastighetsöversynen då Trafikverket redan gjort en översyn av sträckan. Kommunen har fått in synpunkter på höga bullernivåer längs Stenbocks väg, men bullerberäkningarna ger inte samma resultat. Kommunen har dock varit tillmötesgående med bullerplank längs vägen även om man i övrigt är restriktiva med bygglov för sådana åtgärder.

I Skanör och i Falsterbo är den befintliga hastigheten 50 km/h på de berörda gatorna (Mellangatan samt runt korsningen Norra Vånggatan och Falsterbovägen) som eventuellt har bullerproblem. Den föreslagna hastigheten är 40 km/h varpå problemet bör minska vid en hastighetsändring.

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.

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 i Vellinge kommun 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%.

GENOMFÖRANDE

Införandet av nya hastighetsgränser blir mest effektivt, tydligt och kommunicerbart om det sker samtidigt i hela tätorten, gärna hela kommunen. Av praktiska och ekonomiska skäl kan detta dock vara svårt att uppnå och införandet

av nya hastighetsgränser kan därför behöva delas in i etapper. Förutom införandet av nya hastighetsgränser med den omskyllning det innebär, krävs det också i vissa fall fysiska åtgärder för att målen med de nya hastighetsgränserna ska uppnås. För Vellinge kommun är det även viktigt att i samarbete med Trafikverket synkronisera en omskyllning av de statliga vägar som ansluter till de vägar som ingår i hastighetsplanen.

Följande tabell sammanfattar de åtgärder som behöver vidtas för att kunna införa nya hastighetsgränser enligt förslaget i Vellinge kommun:

Ort	Problem	Åtgärd
Gessie	Trafiksäkerhet	Separera gång- och cykeltrafik från biltrafik längs Gessiev.
Vellinge	Trafiksäkerhet	Separera gång- och cykeltrafik från biltrafik längs föreslagen 60-sträcka på Österg.-Greviev..
Vellinge	Trafiksäkerhet	Komplettera befintlig gång- och cykelbana längs Hököpingev. så att hela sträckan i tätorten blir separerad.
Alla vägar som får 60 km/h	Trafiksäkerhet	Översyn och analys av behovet av trafiksäkerhetshöjande åtgärder på vägar som förslås få 60 km/h. Detta gäller t.ex. övergångsställen och busshållplatser.
Alla vägar som får 60 km/h	Miljö	Analys av befintliga och framtida bullernivåer samt vibrationer.
Hela kommunen	Tillgänglighet kollektivtrafik	Översyn av regionbusstrafikens tillgänglighet i kommunen tillsammans med Skånetrafiken för att se om det finns möjligheter att förbättra tillgängligheten.

Det finns också ett stort behov av lokal förankring kring nya hastighetsgränser så att alla berörda har acceptans för de nya hastighetsgränserna. Hösten 2010 hölls en workshop för politiker, tjänstemän och Polisen inom kommu-

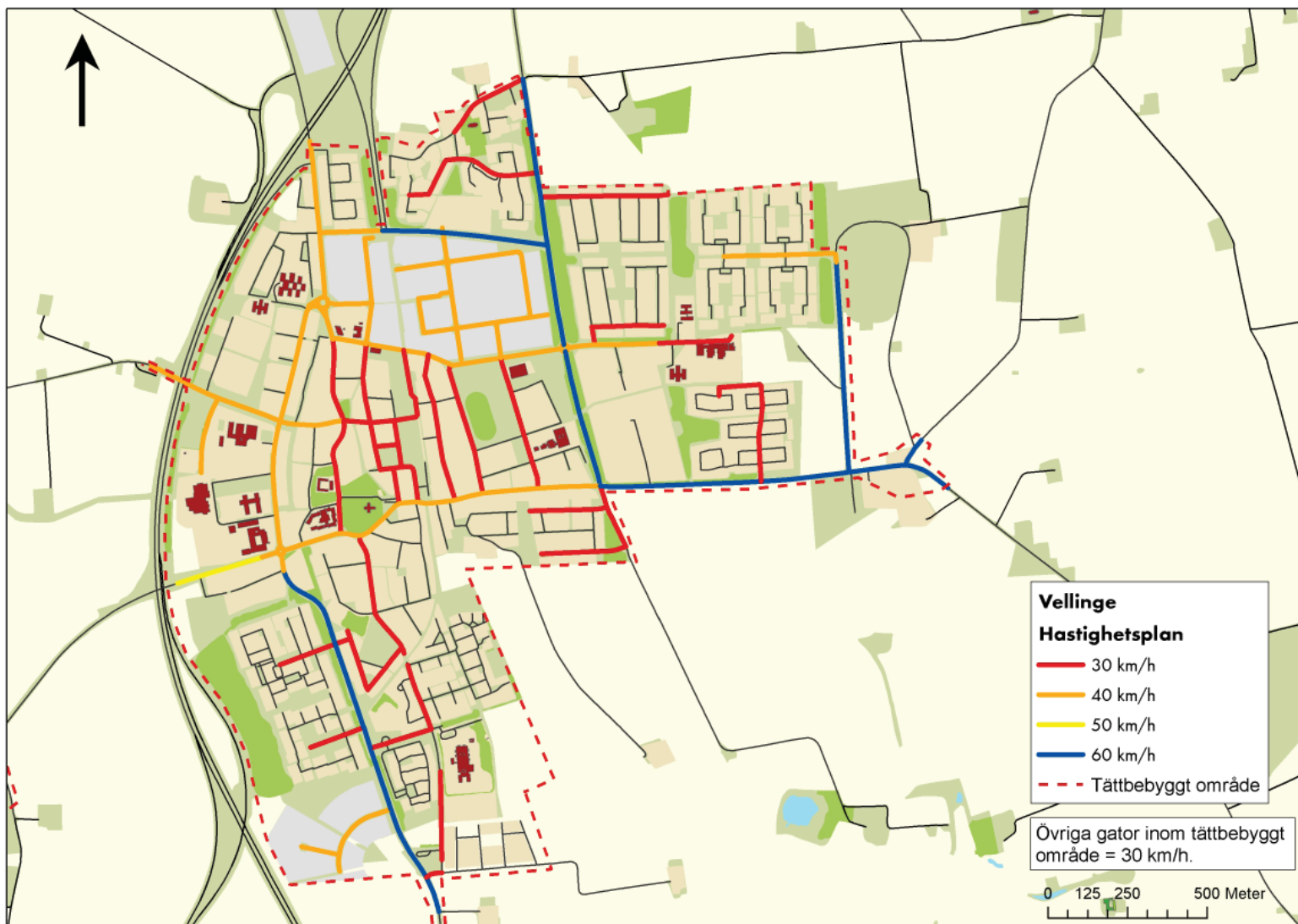
nen där förslaget till nya hastighetsgränser diskuterades. Efter mindre justeringar sammanställdes sedan ett förslag till hastighetsplan. Förslaget till nya hastighetsgränser var under våren 2011 på remiss. Hastighetsplanen var utställd på kommunhuset samt på biblioteken i Vellinge, Höllviken, Skanör och V. Ingelstad. Den var även tillgänglig på kommunens hemsida. Synpunkter kunde lämnas fram till den 31 maj 2011. 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.

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.



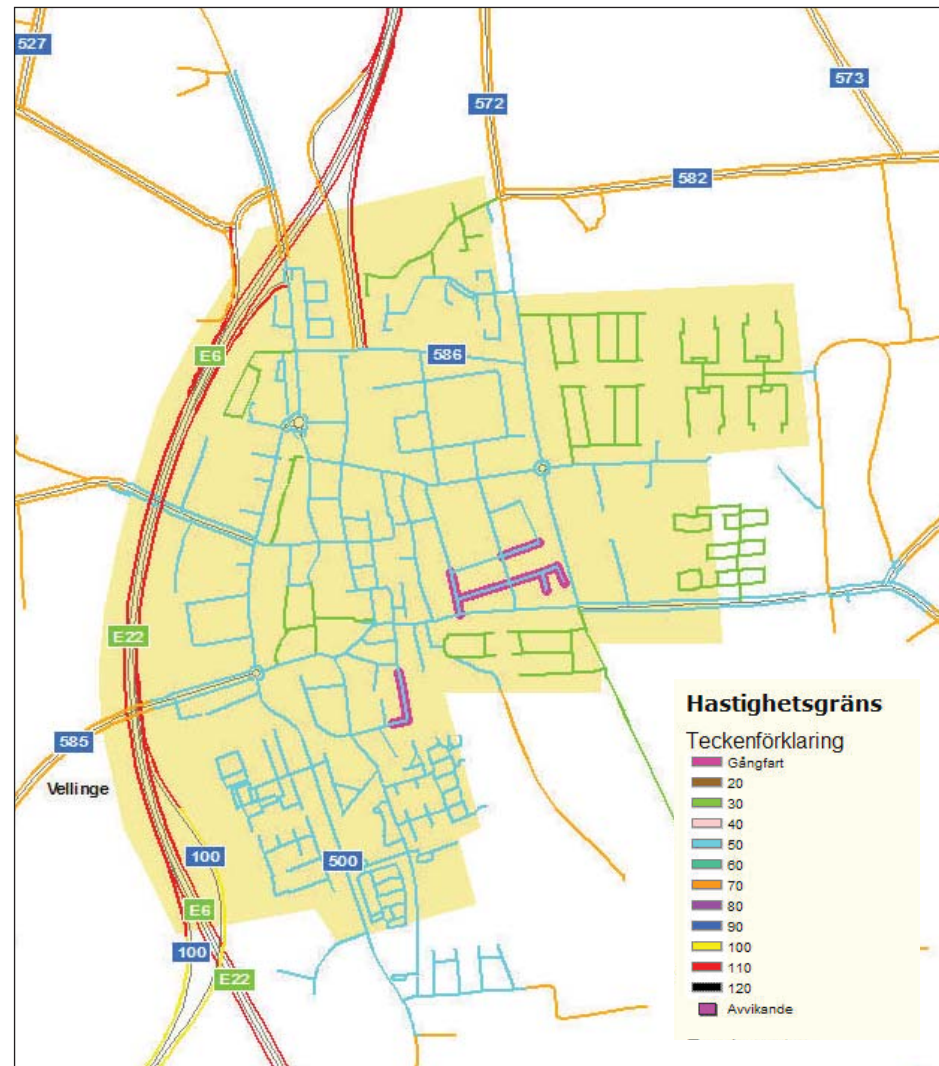
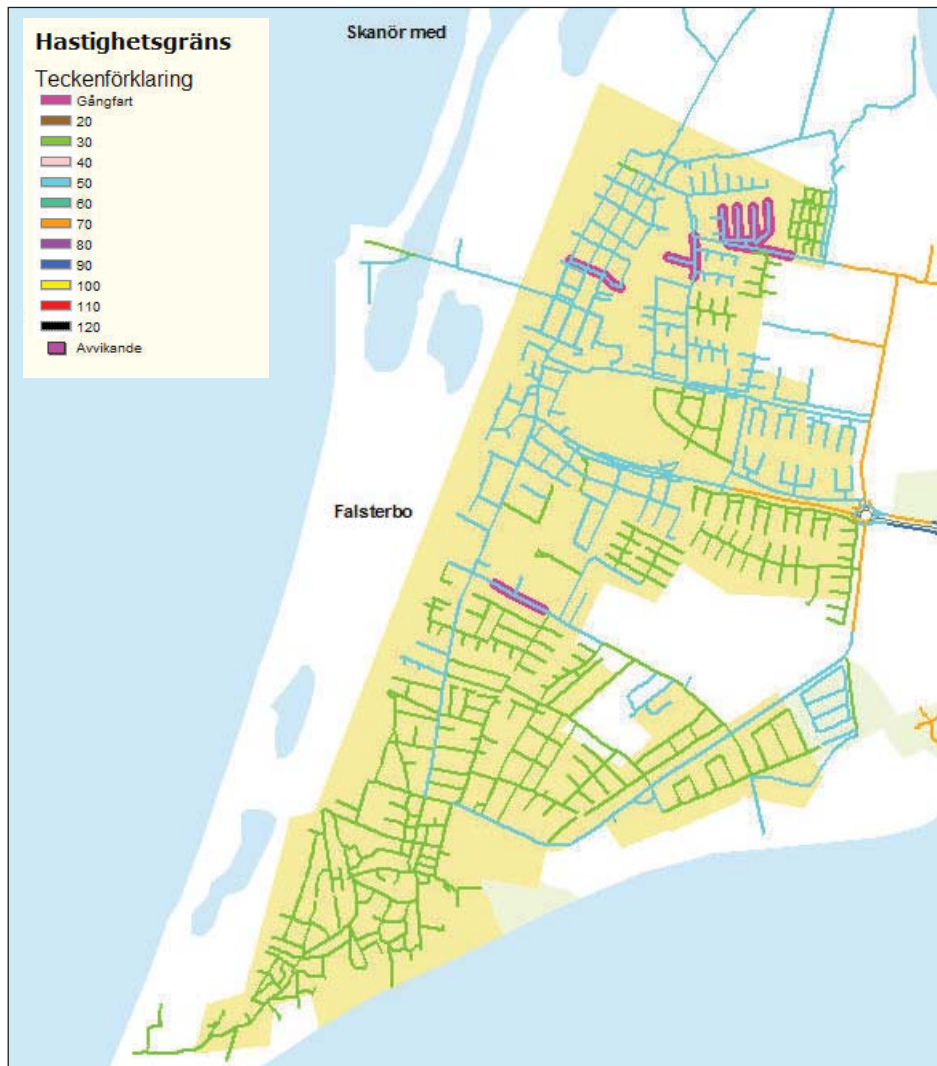




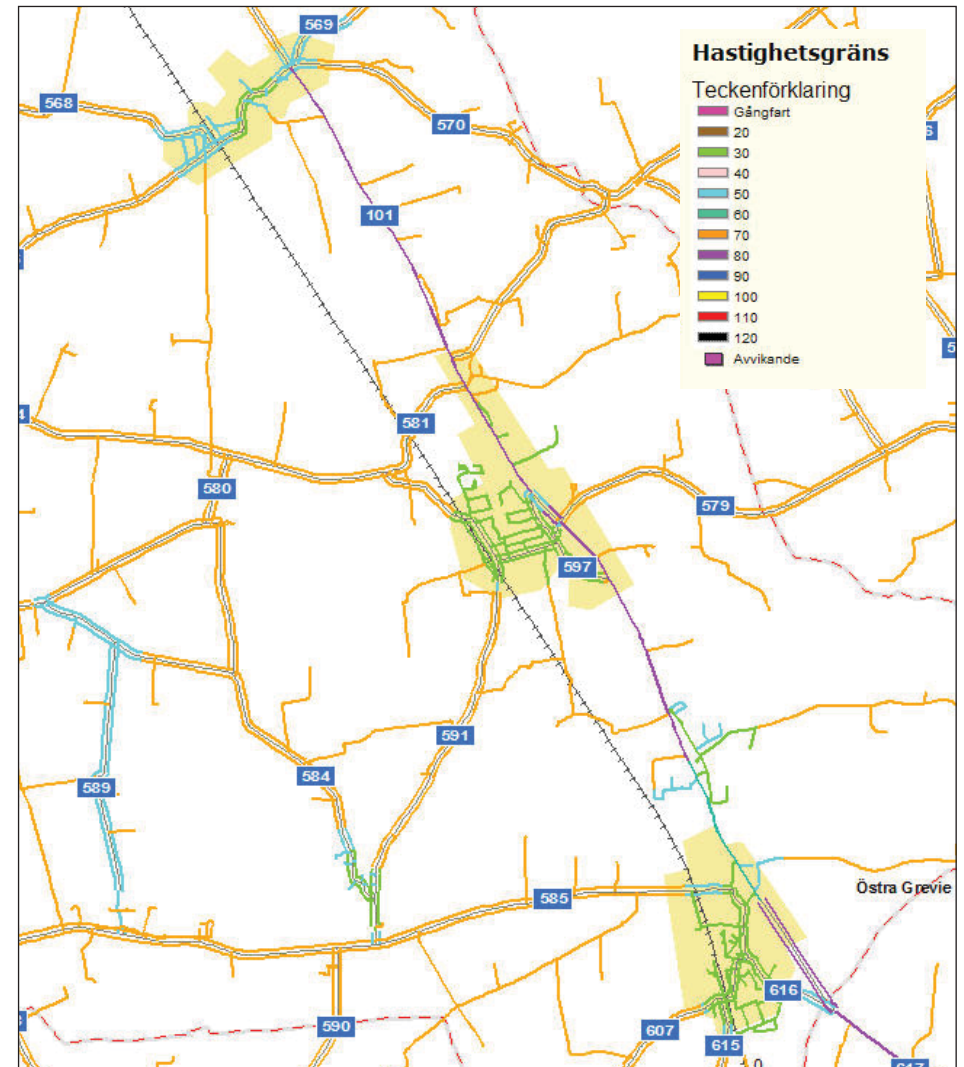
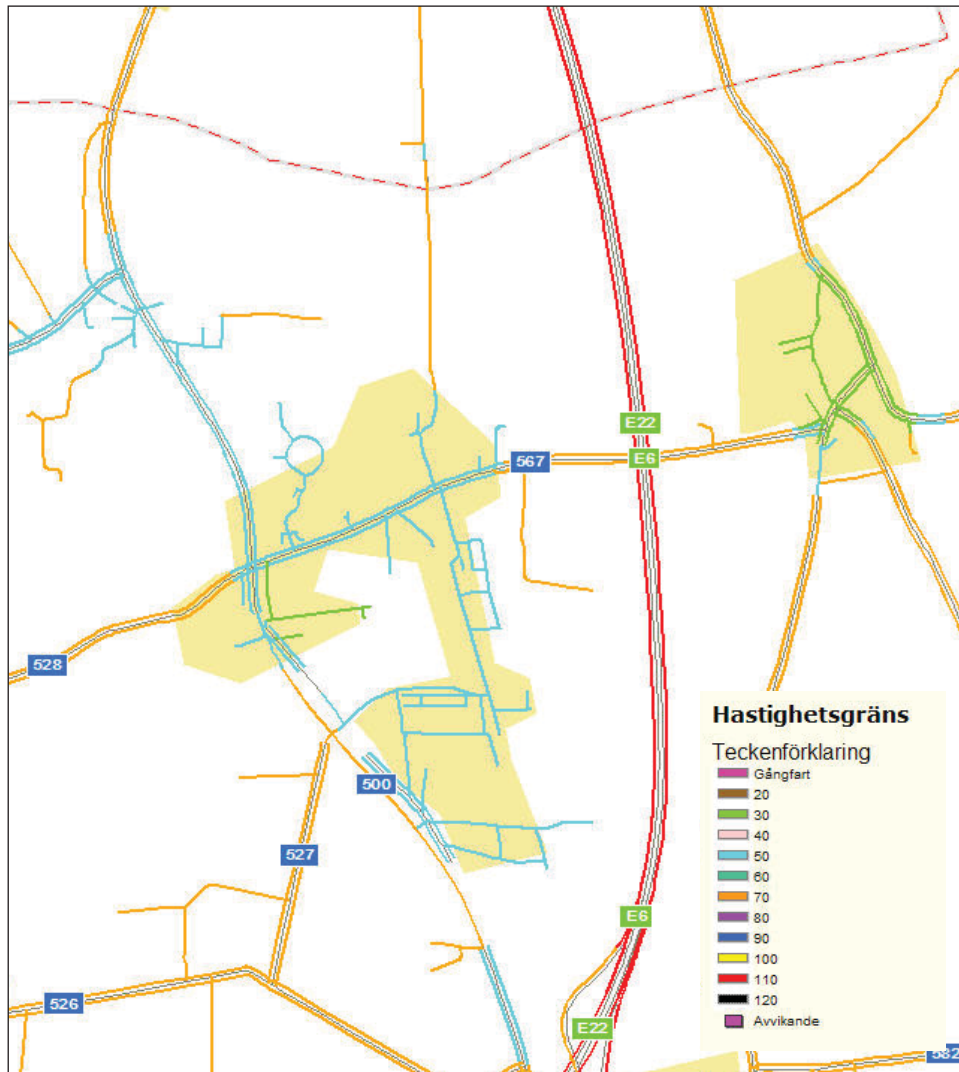


BILAGOR

BEFINTLIGA HASTIGHETSGRÄNSER ENLIGT NVDB








SAMRÅDSREDOGÖRELSE

HASTIGHETSPLAN :: Vellinge kommun




HASTIGHETSPLAN :: Vellinge kommun



Utkast 2010-11-25
november 2010

2011-09-29

2011-09-29

NGM 2011/193

Innehållsförteckning

<i>Inledning</i>	5
Samrådsprocessen	5
Kompletteringar till hastighetsplanen	6
Förslag på åtgärder	7
Läsanvisning	7
<i>Generella synpunkter på hastighetsplanen</i>	8
Trafikverket	8
Skånetrafiken	8
Miljö- och Byggnadsnämnden	8
Svedala kommun	9
Moderaterna i Höllviken	10
Pensionärsrådet	10
PRO Månstorp	11
Privatpersoner	11
<i>Vellinge tätort</i>	13
Generella synpunkter	13
Södervångsgatan	13
Falsterbovägen	16
Norra Leden	17
Trelleborgsvägen	17
Östergatan	18
<i>Skånör och Falsterbo</i>	20
Generella synpunkter	20
40 km/h i Skånör och Falsterbo	20
Strandbadsvägen	20
Malmövägen	23
Falsterbovägen	24
Storevångsvägen	25
Anslutande vägar till Hagarondellen	26
Större genomfartsleder	27

<i>Ljunghusen/Höllviken</i> _____	28
Generella synpunkter _____	28
Västra Kanalvägen _____	28
Falsterbovägen, Höllviken _____	28
Östersjövägen/Östra Fädriften _____	29
Kungstorpsvägen _____	30
Ängdalavägen _____	31
Skegrievägen/Räng Sandsvägen _____	31
Hastigheter vid skolor och förskolor _____	32
<i>Stenbocks väg och Trelleborgsvägen, Höllviken</i> _____	33
Antal inkomna yttranden _____	33
Önskar sänkt eller bibehållen hastighet _____	33
Önskar höjd hastighet _____	37
Kommentarer till yttrandena _____	38
<i>Rängs by</i> _____	42
Rängs byväg (väg 521) samt Fredshögsvägen (väg 515) _____	42
<i>Hököpinge kyrkby</i> _____	43
30 km/h genom Hököpinge kyrkby _____	43
<i>Hököpinge – Gessie</i> _____	45
Väg 500, Vellingevägen, genom Hököpinge _____	45
Väg 500, Vellingevägen, genom Gessie _____	45
<i>Västra Ingelstad</i> _____	47
Norra Stationsvägen samt Byvägen (väg 597) _____	47
Kyrkovägen (väg 574), Stationsvägen (väg 574) samt ny väg längs järnvägen _____	47
<i>Orter och sträckor som inte ingår i befintlig plan</i> _____	48
Vellinge: Området kring Bifrostgatan _____	48
Vellinge: Vellinge ridsportanläggning (Åkarspsgården) _____	48
Vellinge: Ängavägen (väg 525, utanför tätbebyggt område) _____	48
Skanör: Stortrappsvägen _____	49
Skanör: Ljungstyckevägen _____	49
Höllviken: Kronodalsvägen _____	50
Höllviken: Östersjövägen (från Ö. Fädriften ner till Kämpinge strandbad) _____	50

Ljunghusen/Höllviken: väg 100 _____	50
Höllviken: Falsterbovägen/Kämpingevägen (väg 585) _____	51
Kämpingevägen (väg 585) _____	51
Räng Sand _____	52
Mindre byar _____	52
Väg 101 _____	53
<i>Övriga inkomna synpunkter som ej direkt berör hastighetsplanen</i> _____	54
Generellt _____	54
Vellinge tätort _____	54
Skanör och Falsterbo _____	54
Höllviken _____	55
Ö. Grevie _____	56
Gessie villastad _____	56

Faktarutor

<i>Buller</i> _____	9
<i>Nya hastighetsgränser</i> _____	10
<i>Resultat från försök med nya hastighetsgränser</i> _____	15
<i>Trafiksäkerhet på övergångsställen</i> _____	39
<i>Luftföroreningar</i> _____	40

Inledning

Under sommaren och hösten 2010, arbetades ett första förslag fram till nya hastighetsgränser i Vellinge kommun. Hastighetsplanen omfattar utvalda gator och vägar i följande tätorter: Vellinge, Höllviken, Ljunghusen, Skanör, Falsterbo, Hököpinge, Gessie by, Hököpinge kyrkby, Arrie, V. Ingelstad, Ö. Grevie samt Rängs kyrkby. Syftet med hastighetsplanen är att anpassa trafiksystemet efter tätortens 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 avspeglas i hastighetsgränserna, förbättra trafiksäkerheten där det behövs och framkomligheten där det behövs.

Samrådsprocessen

Hösten 2010 hölls en workshop för politiker, tjänstemän och Polisen inom kommunen där förslaget till nya hastighetsgränser diskuterades. Efter mindre justeringar sammanställdes sedan ett förslag till hastighetsplan.

Förslaget till nya hastighetsgränser, redovisat i rapporten "Hastighetsplan – Vellinge kommun, november 2010" (daterad 2010-11-25), var under våren 2011 på remiss. Hastighetsplanen var utställd på kommunhuset samt på biblioteken i Vellinge, Höllviken, Skanör och V. Ingelstad. Den var även tillgänglig på kommunens hemsida där den publicerades 2011-04-15. 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 31 maj 2011.

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 266 yttranden inkommit som berör hastighetsplanen. Av dessa yttranden kommer 246 från privatpersoner. Totalt har 309 personer samt 6 familjer skrivit under dessa 246 yttranden. 20 yttranden har inkommit från förvaltningar, myndigheter eller föreningar.

Längre fram i samrådsredogörelsen kan man se hur många som haft synpunkter på respektive gata eller sakområde. Många 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
- Pensionärsrådet, Vellinge kommun
- Trafikverket
- Skånetrafiken
- Kommunstyrelsen, Svedala kommun
- Moderaterna i Höllviken
- PRO Månstorp
- Folkvandvården i Höllviken
- Jordholmens vägförening
- Gamla Haga vägförening
- Ljunghusens vägförening
- Höllviken nr 5 samfällighetsförening
- Höllvikens vägförening nr 4
- Kronodal-Granviks samfällighetsförening
- Norra Torsgårdens samfällighet
- Västra Pilens samfällighet
- Gårdarike samfällighet
- Hököpinge M 745 U
- Hököpinge Kyrkbys Byalag
- Vellinge Hästsportförening

Kompletteringar till hastighetsplanen

I den hastighetsplan som varit på remiss, ingick inte alla gator inom de tätbebyggda områdena. Det har dock inkommit en del synpunkter även på de gator som inte ingick. Därför har beslutet tagits att alla gator inom de tätbebyggda områdena som fanns med i planen, bör ha ett förslag till nya hastighetsgränser. Efter att en inventering gjorts, har ett förslag tagits fram på dessa gator, vilket framför allt är bostadsgator.

Inga nya tättnbebyggda områden har lagts till. Förslag till nya hastighetsgränser i övriga tättnbebyggda områden inom Vellinge kommun kommer att studeras i ett senare skede.

Förslag på åtgärder

Många av yttrandena innehåller förslag på åtgärder. Alla inkomna förslag finns med i samrådsredogörelsen. Däremot kommenteras inte varje enskilt förslag 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. Ett undantag gäller här; synpunkter som berör Stenbocks väg – Trelleborgsvägen i Höllviken har, på grund av det stora antal ärenden som inkommit på just denna sträcka, ett eget kapitel. De två sista kapitlen i samrådsredogörelsen sammanfattar de synpunkter som inkommit som inte direkt berör hastighetsplanen. Ett kapitel inkluderar synpunkter på hastigheterna på orter och sträckor som inte ingår i befintlig plan och det andra 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. Det går dock att se exakt antal yttranden som önskar en viss hastighet.

Generella synpunkter på hastighetsplanen

Trafikverket

- Trafikverket har inget att erinra om hastighetsöversynen mer än att de undrar om inte kommunen ska se över väg 100 som går igenom vissa av kommunens tätbebyggda områden.

Kommentarer till yttrandet

Väg 100 går från Vellinge till Skanör, där vissa delsträckor går inom tätbebyggda områden i Vellinge kommun. Vellinge kommun menar att det är viktigt att vägen ses i sitt sammanhang och att ett förslag till nya hastighetsgränser görs för stråket som helhet. Just nu pågår en förstudie för sträckan Vellinge-Höllviken. Mellan Ljunghusen och Skanör har Trafikverket tills vidare bestämt att 90 km/h ska gälla.

Vellinge kommun önskar att Trafikverket och kommunen gemensamt gör en studie av väg 100 i framtiden. Därför lämnas tills vidare väg 100 utanför hastighetsplanen.

Skånetrafiken

- Skånetrafiken vill ha en dialog med kommunen om hastighetsöversynen innan beslut fattas.
- Skånetrafiken skriver att alla hastighetsänkningar på lite tyngre linjer (starka och medelstarka stråk) fullt ut behöver kompenseras med framkomlighetsåtgärder för att inte kollektivtrafiken ska tappa i konkurrenskraft. Exempelvis är det mycket kritiskt att sänka farten för linje 100 och 300.
- Framtida utbyggnader av Skanör, kan leda till ytterligare sänkt hastighet. Alla dessa åtgärder kan leda till att Skånetrafiken tvingas korta linjerna och inte köra ut till Falsterbo strandbad.
- Angående sträckan Ö. Grevie-Malmö, där Pågatåg ersätter 2015, är det bra om kommunen kan vänta med hastighetsförändringarna till efter 2015 på busskörvägarna för att inte försämrade för busstrafiken innan trafiken ersätts av tåg.

Kommentarer till yttrandet

Vellinge kommun har haft samråd med Skånetrafiken. Förslaget till nya hastighetsgränser ligger fast, dock kommer en fortsatt dialog föras om linje 100 och 300, före införandet av de nya hastighetsgränserna. Kommunen kommer också att beakta Skånetrafikens synpunkt för sträckan Ö.Grevie-Malmö, i det fortsatta planeringsarbetet.

Miljö- och Byggnadsnämnden

- Miljö- och Byggnadsnämnden rekommenderar inte höjd hastighet, främst ur bullersynpunkt, på nedanstående vägar:
 - Stenbocks väg, Höllviken
 - Södervångsgatan, Vellinge
 - Falsterbovägen (väster om skolan Borgen), Vellinge
 - Väg 585 (Östergatan) från Hököpingevägen förbi trevägskorset i Herrestorp, Vellinge
 - Norra Leden, Vellinge

En reservation inlämnades dock till beslutet där ett förtydligande görs om att hastigheten önskas sänkas till 40 km/h på de aktuella vägarna.

Kommentar till yttrandet

För ovan nämnda gator har fler synpunkter kommit in, både från allmänheten och från föreningar. Kommentarer till yttrandet ges därför under respektive gata längre fram i samrådsredogörelsen.

Fakta: Buller

Trafikbuller alstras dels av däckens kontakt med vägbanan, dels av motorljudet. För trafikbuller finns både riktvärden som gäller vid befintlig bebyggelse och riktvärden vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. För befintlig bebyggelse är riktvärdet för vägtrafikbuller följande:

- 65 dBA ekvivalentnivå utomhus

Riktvärdena vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur är:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Det är svårt att generellt säga hur olika förändringar av skyltad hastighet påverkar bullervärdena. Först och främst beror ändring i bullernivåer på hur stor den faktiska hastighetsförändringen blir. Ändrad skyltad hastighet med t.ex. 10 km/h innebär inte nödvändigtvis att körhastigheten ändras med 10 km/h (se mer i faktarutan "Resultat från försök med nya hastighetsgränser" på sidan 14). Hur bullernivåerna påverkas beror också bland annat på hur sammansättningen är av trafiken, det vill säga hur stor andel som är tung trafik och hur långt husen ligger från vägen. Nya tumregler säger att en förändring av bullernivån med 1dBA förändrar den upplevda störningen med 20 %. Generellt gäller att en förändring av körhastigheten med 10 km/h förändrar bullernivån med 1-2 dBA.

Generellt kan man dock säga att där buller kvalitetsnormerna överskrids bör man inte höja hastigheten. I dagsläget är det få byggnader i Vellinge kommun som berörs av bullervärden där riktvärdet på ekvivalent ljudnivå på 65 dBA överskrids.

Svedala kommun

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

Moderaterna i Höllviken

- Anser att det inte är tillräckligt att resonera kring trafiksäkerhet endast med hänsyn till hastighet. Det är trots allt möjligt att med fysiska förändringar i trafikmiljön skapa förutsättningar för säkrare trafik.
- Att blint göra en "EU-anpassning" av hastigheterna är inte rimligt så länge vi lagmässigt inte tvingas till detta.
- Bilarna har blivit betydligt säkrare att färdas i och då bör vi istället se på hur vi kan skydda andra trafikanter utan att låta trafiksäkerheten bekostas av inskränkning i framkomligheten.
- Ta hänsyn till vid vilken hastighet och beteende våra nuvarande fordon förbrukar minst bränsle = förorenar minst.
- Hänsyn ska tas till buller men det finns positiva åtgärder att utföra som inte bara handlar om bullervallar.

Kommentarer till yttrandet

Förslaget till nya hastighetsgränser har arbetats fram enligt metodiken i handboken "Rätt fart i staden". I analysen har hänsyn tagits till ett flertal parametrar, inte endast trafiksäkerhet. En bedömning har gjorts av totalt 5 kvaliteter: karaktären, tillgängligheten, tryggheten, trafiksäkerheten och miljö och hälsa. Förutom att hastighetsplanen innehåller förslag till nya hastighetsgränser, finns också förslag till fysiska åtgärder. För att nå önskade hastighetsnivåer krävs ofta en kombination av rätt hastighetsgräns och fysiska åtgärder, och ibland också övervakning. I faktarutan nedan förklaras varför valet gjorts att endast föreslå hastighetsgränser på 30, 40 och 60 km/h i den nya planen.

Fakta: Nya hastighetsgränser

Den 2 maj 2008 infördes ett nytt system med hastighetsgränser i Sverige, vilket består av hastighetsgränser i steg om 10 km/h, från 30 upp till 120 km/h. Anpassningen av hastighetsgränserna är avsedd att ge ökad trafiksäkerhet, en minskad miljöpåverkan samt en ökad respekt och acceptans för hastighetsgränserna.

Förslaget till nya hastighetsgränser i Vellinge kommun baseras på hastigheterna 30, 40, 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.

Pensionärsrådet

- Förslag på att införa olika hastigheter sommar- respektive vintertid.
- Synpunkt på att vissa 30-vägar t.ex. Ljungstyckevägen inte finns med i översynen. Frågan är om det är meningen att hastigheten på sådana vägar ska kvarstå?
- Ifrågasättande av varför hastigheterna överhuvudtaget ska ändras.
- Synpunkt på att remisstiden för en så stor översyn är för kort.
- Förslag om att dela upp områden i zoner istället för att märka upp med hastighetsskyltar, röd zon, grön zon etc.

Kommentarer till yttrandet

I föreslagen hastighetsplan har Strandbadsvägen i Falsterbo olika hastighet sommar- respektive vintertid. Övriga gator i kommunen bedöms inte gynnas av olika hastigheter sommar- och vintertid.

Befintlig hastighetsplan har kompletterats med de gator inom tätbebyggt område som inte tidigare ingick. I det nya förslaget har inga höjningar från 30 km/h gjorts. Däremot föreslås ett flertal gator som tidigare haft 50 km/h få 30 km/h.

Sveriges kommuner och landsting samt Trafikverket har under flera års tid uppmanat alla kommuner i Sverige att göra en hastighetsöversyn, med anledning av kommunernas möjlighet sedan år 2008 att införa hastighetsgränserna 40, 60 och 80 km/h. Faktarutan "Nya hastighetsgränser" på föregående sida förklarar utförligare motiven till detta.

För en hastighetsplan finns inga formella regler för hur samrådsprocessen ska fungera och hur lång remisstiden bör vara. Kommunen har fått in många synpunkter på hastighetsplanen, vilket kommunen uppfattar som att de som velat yttra sig har haft möjlighet att göra detta.

Enligt Trafikförordningen ska hastighetsgränser märkas ut enligt bestämmelserna i Vägmärkesförordningen, vilken säger att skyltar ska ange vilken hastighet fordon max får föras i. Det går alltså inte att dela in i färgade zoner. Däremot eftersträvas i hastighetsplanen att en hastighet ska gälla inom ett större område så att det inte blir plottrigt.

PRO Månstorp

- Viktigt med tydlighet och konsekvens i hela trafikmiljön.
- Istället för olika hastigheter skulle man kunna dela in de större orterna i zoner.
- 30 km/h borde vara en generell hastighetsgräns i de flesta bostadsområdena. Avsteg bör nog övervägas och måste i så fall tydligt märkas.
- Inga avsteg från 30-regeln bör förekomma i de mindre orterna/byarna.

Kommentarer till yttrandet

Målet med de nya hastighetsgränserna är att dessa ska samspela med gatornas funktion och karaktär, det vill säga trafikmiljön ska bli tydligare för trafikanterna. 30 km/h är en naturlig hastighet i alla bostadsområden, men genomfartsgator kan ibland ha 40 km/h, vilket också är förslaget i hastighetsplanen.

Privatpersoner

- 1 yttrande gäller plottrigheten med hastighetsgränserna där exempel ges på sträckor personen kör. Personen anser att enhetligare hastigheter är bättre för trafikanterna och miljön och förslår att det ska vara 40 km/h i byarna och 60 alt. 70 km/h utanför.
- 1 yttrande menar att förslaget inte uppnått målet om logiska och sammanhängande hastighetsgränser, utan att detta är bättre i nuläget. Det lämpligaste är att behålla 50 km/h där kommunen är väghållare och att det är 30 km/h inom vägföreningarna samt vid skolor och förskolor. Om man inte kan ha kvar 50 km/h är det bäst att sätta 40 km/h inom hela tätorten förutom vid skolor och förskolor.

- 1 yttrande har inkommit med synpunkt på hur hastighetsplanen var utställd. Personen menar att hastighetsplanen inte varit tillräckligt tillgänglig.
- 2 yttranden anser att 50 km/h är bra, dock utan att ange vilken gata det gäller.
- 1 yttrande anser att hastigheten ska sänkas till 40 km/h, dock utan att ange vilken gata det gäller.
- 1 yttrande anser att förslaget till nya hastighetsgränser inom tätbebyggt område är alldeles utmärkt. Personen kommer inte att ha några problem att hålla 40 km/h.
- 1 yttrande är generellt emot höjda hastigheter och önskar så låga farter som möjligt i hela kommunen. Att höja farten på vägarna ger fel signaler. Följande motiv anges:
 - Alla barn/elever ska tryggt kunna korsa vägarna.
 - Vägarna är smala och korsningarna många.
 - Barn på cyklar rör sig snabbt överallt.
 - "Mjuka" trafikanter måste gå före.

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. Att strikt hålla sig till 40 km/h i byarna och 60 alt. 70 km/h utanför eller 30 respektive 50 km/h är inte optimalt, bland annat med hänsyn till trafiksäkerheten. Den plottrighet som många trafikanter idag upplever kan bero på att översyner och omskyltningar enligt det nya hastighetsgränssystemet fortfarande pågår både inom kommunerna och på Trafikverkets vägar. Efterhand bör plottrigheten minska.

För en hastighetsplan finns inga formella regler för hur samrådsprocessen ska fungera och hur utställningen ska ske. Kommunen har fått in många synpunkter på hastighetsplanen, vilket kommunen uppfattar som att med medborgare som velat yttra sig har fått möjlighet att göra detta.

Sett till förslaget som helhet innebär detta fler sänkningar än höjningar. Det finns dock gator, där det är motiverat att höja hastigheten. Dessa gator ingår alla i huvudvägnätet och trafikeras ofta av kollektivtrafik. Samtidigt är det viktigt att den föreslagna höjningen inte innebär andra negativa stora konsekvenser, till exempel för trafiksäkerheten. På de sträckor som föreslås få höja hastigheter, bedöms en hög trafiksäkerhetsstandard fortfarande kunna hållas. Ibland kan det behöva vidtas åtgärder innan höjningen genomförs.

Vellinge tätort

Generella synpunkter

- 2 yttranden menar att det generellt behövs lägre hastigheter i Vellinge.
- 1 yttrande har inkommit från samfällighetsföreningen Västra Pilen. Samfällighetsföreningen är positiv till de föreslagna hastighetsbegränsningarna i området kring Västra Pilgatan.
- 1 yttrande är emot 40-gränserna i Vellinge eftersom det ger en massa problem att sänka, framför allt sommartid, när trafiken tätar och många utnyttjar vägen som parkeringsplats och samtalsplats. Kommer ta onödigt lång tid att köra vilket inte gagnar de boende.

Södervångsgatan

Antal inkomna yttranden

- 13 yttranden från privatpersoner, påskrivna av 13 personer
- 1 yttrande från styrelsen för Norra Torsgårdens Samfällighet
- 1 yttrande från Miljö- och Byggnadsnämnden

Sammanfattning av yttrandena

- Samtliga inkomna yttranden är negativa till den föreslagna höjningen från 50 till 60 km/h på Södervångsvägen. Förslag till lämplig hastighet varierar enligt följande:

<i>Förslag till lämplig hastighet</i>	<i>Antal yttranden</i>
Behålla 50 km/h	1
Behålla 50 km/h eller sänka	1
Behålla 50 km/h men införa 30 km/h kl. 7.30-8.30	1
Sänka (ej angivet till vilken hastighet)	2
Sänkning eller farthinder	1
Sänkning till 40 km/h	3
Sänkningen av hastigheten vid överfarten Torsgården-Prästgården	1
Åtgärder för att sänka hastigheterna	1 (Norra Torsgårdens samfällighet)
Rekommenderar inte höjd hastighet, främst ur bullersynpunkt	1 (Miljö- och Byggnadsnämnden)
Inget förslag	3
SUMMA	15

Motiv till varför man inte vill höja från 50 till 60 km/h

Befintliga höga hastigheter:

- Bilar och motorcyklar kör idag fortare än tillåten hastighet. En ökning av hastigheten ger en tydlig signal till trafikanterna att detta beteende är befogat.
- Höjer man hastigheten till 60 km/h kommer hastigheten i praktiken vara runt 70 km/h då många lägger till cirka 10 km/h på gällande hastighetsgräns.

- Både bilar och MC tävlar på rakan. Att då höja hastigheten skulle med all säkerhet göra att man drar på ytterligare.
- Förmodad ökad trafikmängd när den nya motorvägsplanen blir färdig och dessutom risk för högre hastigheter in i samhället i och med anslutningen till motorvägen.

Korsningspunkter:

- Stort korsningsbehov, speciellt för barn och ungdomar som bor väster om Södervångsvägen och ska ta sig till skolan öster om Södervångsvägen.
- Befintliga korsningspunkter är inte säkra och den tunnel som finns innebär för de flesta en omväg.
- Gatan ligger mitt i ett stråk av gångvägar till kollektivtrafik.

Övrigt:

- Rör sig en del långsgående trafik längs vägen. Vägen är smal med i princip obefintliga vägrenar och belysningen är bristfällig.
- Södervångsskolan ligger nära vägen. Det är inte lämpligt att höja till 60 km/h runt ett skolområde.
- Ingen behöver köra 60 km/h på Södervångsgatan. Tidsvinsten på de få metrarna är minsta möjliga.
- Ökat buller för boende.

Förslag till åtgärder framförda i yttrandena

- Fler farthinder längs vägen. Ett förslag är att ha en rondell vid Torsgården/Prästgårdsgatan.
- Mer frekventa hastighetskontroller.
- Åtgärder för att göra övergångarna säkrare.

Kommentarer till yttrandena**Befintliga höga hastigheter**

Som kommenterats i många yttranden kör idag många bilister för fort på Södervångsvägen idag. Hastighetsmätningar gjorda på Södervångsgatan år 2009 visade på en 85-percentil på 63 km/h (85-percentilen används ofta som mått på hastigheter och anger vilken hastighet som 85 % av bilisterna underskrider). En del av detta beteende kan förklaras med att Södervångsgatans funktion och utformning inte stämmer överens med hastighetsgränsen 50 km/h (se faktarutan "Resultat från försök med nya hastighetsgränser"). En höjning av hastighetsgränsen till 60 km/h skulle inte nödvändigtvis innebära ökade faktiska hastigheter på gatan. Sett till utformningen och funktionen finns stor skillnad mot till exempel Östergatan. Samma hastighetsgräns på dessa båda gator är inte logiskt.

Korsningspunkter

På Södervångsgatan finns idag ett flertal korsningspunkter, både formella och informella. Generellt gäller att obehagade eller icke hastighetsräddade övergångsställen bör undvikas på 60-gator. Att införa 60 km/h är sett till korsningsbehovet inte helt enkelt att genomföra, då detta skulle innebära behov av fysiska åtgärder.

Övrigt:

Södervångsgatan är inte utformad för att gående och cyklister ska röra sig längs vägen. För detta behov finns ett parallellt lokalnät och gång- och cykelvägar.

På gator runt skolområden ska hastigheterna hållas låga. I fallet med Södervångsskolan ligger dock skolområdet en bit från Södervångsgatan. Skolområdet påverkar därmed inte direkt hastigheten, även om det är viktigt att barnens vägar till och från skolan är säkra och trygga.

Målet med förslaget att höja hastigheten från 50 till 60 km/h är huvudsakligen inte att bilisterna ska ta sig fram snabbare, utan att gatans funktion och utformning ska samspela med hastighetsgränsen. Södervångsgatan trafikeras dock av kollektivtrafik. För kollektivtrafiken är det viktigt att tillgängligheten och framkomligheten inte försämras, för att den inte ska tappa i konkurrenskraft.

Påverkan på buller beror på hur stor den faktiska hastighetsförändringen blir (se mer i faktarutan "Buller" på sidan 9). Då det är svårt att på förhand förutse hur stor förändringen blir, är det också svårt att förutspå påverkan på buller. Gjorda bullerberäkningar i juni 2009 visade att det inte finns några fastigheter utmed Södervångsgatan som låg över eller i närheten av riktvärdet 65 dBA (ekvivalentnivå utomhus). Boende kan ändå uppleva att buller från vägen stör, vilket skulle kunna öka om vägens hastighet höjs.

Fakta: Resultat från försök med nya hastighetsgränser

Under 2007 och 2008 genomfördes försök med hastighetsgränserna 40 och 60 km/h i tolv svenska städer. På uppdrag av Vägverket (nuvarande Trafikverket), gjordes under 2007 och 2008 utvärderingar av försöken i sex av orterna. Utvärderingen avsåg de förändrade hastighetsgränsernas effekt på faktiska hastighetsnivåer, trafiksäkerhet, miljö och restider, samt attityder till de nya hastighetsgränserna.

I försöken gjordes totalt 23 mätningar på gator som före ändringen hade skyltad hastighet 50 km/h och där skyltad hastighet höjdes till 60 km/h. 85-percentilen för dessa gator låg mellan 55 och 65 km/h (85-percentilen används ofta som mått på hastigheter och anger vilken hastighet som 85 % av bilisterna underskrider). Snittet för de 23 gatorna låg på 62 km/h. Resultaten av försöken visade att ökningen av både medelhastigheten och 85-percentilen blev liten, trots att hastighetsgränsen höjdes med 10 km/h. 85-percentilen ökade från 62 till 63 km/h.

Slutsatsen av resultaten är att gatornas "självförklarande" egenskaper påverkar hastighetsvalet mer än höjningen av hastighetsgränsen på 10 km/h. En "självförklarande" gata innebär att trafikanterna naturligt väljer den hastighetsnivå gatan är avsedd för.

Slutsats:

Gällande Södervångsgatan finns både argument för och emot en höjning till 60 km/h. Gatans funktion och utformning samt kollektivtrafikens behov av framkomlighet talar för en höjning. Sett till trafiksäkerheten för korsande oskyddade trafikanter och upplevda bullerproblem, är dock lägre hastigheter att föredra. Senast gjorda bullerberäkningar visar dock inte att riktvärdet på 65 dBA (ekvivalentnivå utomhus) överskrids. Innan hastighetsgränsen ändras på Södervångsgatan, bör det dock studeras om den nya trafikplatsen på E6 i södra Vellinge, har påverkat trafikflödena på Södervångsgatan och därmed bullernivåerna.

Förslaget om 60 km/h kvarstår.

Falsterbovägen

Antal inkomna yttranden

- 3 yttranden från privatpersoner, påskrivna av 2 personer samt en grupp av privatpersoner (familjerna på Falsterbovägen)
- 1 yttrande från Miljö- och Byggnadsnämnden

Sammanfattning av yttrandena

- Alla inkomna yttranden är negativa till den föreslagna höjningen från 50 till 60 km/h.
- 2 av yttrandena vill ha en sänkning till 40 km/h medan den tredje endast anger en generell sänkning.
- Nämnden rekommenderar inte höjd hastighet, främst ur bullersynpunkt.

Motiv till varför man inte vill höja från 50 till 60 km/h

- Finns redan problem med bilar och motorcyklar som kör betydligt fortare än 50 km/h och det är troligt att en höjning av hastigheten kommer att leda till ännu högre hastigheter.
- Eftersom det längre in i Vellinge föreslås bli 40 km/h och utanför tätorten är 70 km/h är det meningslöst att ha 60 km/h på en så kort sträcka.
- När man går på cykelbanan i tunneln upplevs det som en risk att bli påkörd.
- Många barn och ungdomar passerar vägen när de ska till skola och aktiviteter.
- Problem med buller redan idag.

Förslag till åtgärder framförda i yttrandena

- Förstärk gränsen mellan gång/cykelbana och biltrafik i tunneln.
- Kontroller av att hastigheterna hålls, antingen i form av fartkameror eller vägbulor.

Kommentarer till yttrandena

Såsom beskrivits i faktarutan " Resultat från försök med nya hastighetsgränser" (se sidan 14) innebär en höjning av hastighetsgränsen i många fall inte en stor höjning av de faktiska hastigheterna. Istället är det gatans funktion och utformning som spelar roll. Falsterbovägen är en infartsväg till Vellinge. På en sådan väg är det naturligt med en nedtrappning av hastigheterna från omgivande nät. Huvudsakligt korsningsbehov sker i anslutning till cirkulationsplatsen i korsningen med Norrevångsgatan/Södervångsgatan, där också hastigheterna är lägre.

Falsterbovägen, är en relativt kort sträcka, som fungerar som en länk mellan vägnätet utanför tätbebyggt område och de mer centrala delarna av Vellinge. För att inte plottrigheten ska öka med införandet av nya hastighetsgränser, kommer Vellinge kommun fortsätta dialogen med Trafikverket om hur de kommunala hastighetsbesluten påverkar trafikanternas upplevelser av stråk som går både inom och utanför tätbebyggda områden.

Påverkan på buller beror på hur stor den faktiska hastighetsförändringen blir (se mer i faktarutan "Buller" på sidan 9). Då det är svårt att på förhand förutse hur stor förändringen blir, är det också svårt att förutspå påverkan på buller. Gjorda bullerberäkningar i juni 2009 visade att det inte finns några fastigheter utmed Falsterbovägen som låg över eller i närheten av riktvärdet 65 dBA (ekvivalentnivå utomhus).

Med anledning av osäkerheten kring buller samt under tiden dialogen pågår med Trafikverket, föreslås att 50 km/h tills vidare behålls.

Föreslagen hastighet bör ändras från 60 till 50 km/h.

Norra Leden

Antal inkomna yttranden

- 1 yttrande från Miljö- och Byggnadsnämnden

Sammanfattning av yttrandet

- Nämnden rekommenderar inte höjd hastighet, främst ur bullersynpunkt.

Kommentarer till yttrandet

Påverkan på buller beror på hur stor den faktiska hastighetsförändringen blir (se mer i faktarutan "Buller" på sidan 9). Då det är svårt att på förhand förutse hur stor förändringen blir, är det också svårt att förutspå påverkan på buller. Gjorda bullerberäkningar i juni 2009 visade dock att det inte finns några bostadsfastigheter utmed den sträcka av Norra Leden som låg över eller i närheten av riktvärdet 65 dBA (ekvivalentnivå utomhus). Hänsyn har tagits till buller genom att inte hela sträckan av Norra Leden föreslås få 60 km/h utan endast den sträcka där bostadsbebyggelsen ligger med ett relativt långt avstånd till Norra Leden.

Förslaget om 60 km/h på östra delen och 40 km/h på västra delen kvarstår.

Trelleborgsvägen

Antal inkomna yttranden

- 1 yttrande från en privatperson

Sammanfattning av yttrandet

- Enligt yttrandet bör det vara 30 km/h på Trelleborgsvägen.

Motiv till varför det ska vara 30 km/h på Trelleborgsvägen

- Idag gasar många upp när de kör ut från Prästgårdsgatan där det idag är 30 km/h och kör vidare på Trelleborgsvägen där det idag är 50 km/h.

Förslag till åtgärder framförda i yttrandet

- Sätt upp cementrör vid belysningsstolparna på Trelleborgsvägen som sänker hastigheten.

Kommentarer till yttrandet

I förslagen hastighetsplan är hastigheten på Trelleborgsvägen 30 km/h. Eventuellt behov av fysiska åtgärder för att nå efterlevnad kan komma att bli aktuella i framtiden, men ingår i kommunens löpande arbete för ökad trafiksäkerhet.

Förslaget om 30 km/h kvarstår.

Östergatan

Antal inkomna yttranden

- 3 yttranden från privatpersoner, påskrivna av 5 personer
- 1 yttrande från Miljö- och Byggnadsnämnden

Sammanfattning av yttrandena

- De inkomna yttrandena om Östergatan berör olika delar av vägen och har olika förslag på vad som bör förändras.

Östergatan- sträckan mellan Hököpingsvägen och Södervångsgatan

- 1 yttrande, påskrivet av 2 personer, ogillar förslaget om 40 km/h på Östergatan och vill ha 30 km/h.
- Följande motiv anges till varför hastigheten ska sänkas till 30 km/h:
 - Redan idag upplevs trafiken som störande, främst vid kraftfulla accelerationer som vissa fordon gör efter fartguppen. Nuvarande förslag på 40 km/h gör problemet något mindre, men om man inför 30 km/h kommer "bullrande" accelerationer att minska kraftfullt.
 - Lägre ljudnivåer är positivt och dessa blir störst om man sänker till 30 km/h.
 - Hårt trafikerad gata.
 - Tidsförlusten blir marginell.
 - Nuvarande fartgupp på Östergatan är utformade för 25-30 km/h. Det går att passera fartguppen i 30 km/h utan att varken bilen eller komforten blir lidande. Vid 40 km/h krävs det ständiga inbromsningar och accelerationer vid passage av fartguppen vilket innebär en ökad miljöbelastning/ökat trafikbuller.

Östergatan – sträckan öster om Hököpingsvägen

- 2 yttranden påskrivna av 3 personer samt yttrandet från Miljö- och Byggnadsnämnden, är negativa till den föreslagna höjningen från 50 till 60 km/h.
- Ett av yttrandena vill behålla 50 km/h medan det andra yttrandet vill ha 30 km/h förbi Algatan.
- Nämnden rekommenderar inte höjd hastighet, främst ur bullersynpunkt.
- Följande motiv anges till varför hastigheten inte ska höjas:
 - Bilister kör redan idag för fort. Man bör få folk att köra i 50 km/h istället.
 - Östergatan ligger vid ett bostadsområde med barn som leker. Barnen leker även ute vid Östergatan i buskarna.
 - Ska inte behövas fler olyckor för att man ska göra något.
 - Buller.
- Som åtgärd föreslås en rondell i korsningen Algatan/Östergatan.

Kommentarer till yttrandena

Östergatan ingår i huvudnätet och är en viktig länk i öst-västlig riktning. Därmed bör gatan ha något högre hastighet än omgivande nät. För sträckan mellan Hököpingsvägen och Södervångsgatan är förslaget med 40 km/h en sänkning från befintliga 50 km/h med syfte att verka för lägre ljudnivåer, mindre accelerationer samt ökad säkerhet.

Östergatan, sträckan öster om Hököpingevägen, är en viktig infartsväg till Vellinge. Vägens utformning och funktion har karaktären av ett transportrum. Såsom beskrivs i faktarutan "Resultat från försök med nya hastighetsgränser" (sidan 14) är det viktigt att gatans funktion och utformning är kopplad till hastighetsgränsen, så att det blir tydligt för trafikanterna vad som gäller. En höjning av hastighetsgränsen innebär inte nödvändigtvis att den faktiska hastigheten ökar.

Eftersom all bebyggelse ligger norr om vägen finns inget korsningsbehov över vägen. Däremot finns behov av ökad säkerhet för gående och cyklister som rör sig längs med vägen. På sikt bör det finnas en separerad gång- och cykelväg längs med Östergatan, där hastigheten föreslås bli 60 km/h.

Påverkan på buller beror på hur stor den faktiska hastighetsförändringen blir (se mer i faktarutan "Buller" på sidan 9). Hastighetsförändringar bör inte påverka bullernivåerna så att riktvärdena överskrids. Enligt bullerberäkningar utförda i juni 2009 finns två fastigheter, i östra delen av sträckan som, ligger kring gränsen 65 dBA (ekvivalenta ljudnivåer). Innan hastigheten höjs bör detta utredas närmare. På övriga sträckan ligger husen relativt långt från vägen med buskage emellan.

Förslaget med 40 km/h på Östergatan, sträckan mellan Hököpingevägen och Södervångsgatan, kvarstår.

Förslaget med 60 km/h på Östergatan, sträckan öster om Hököpingevägen, kvarstår, men bullersituationen och trafiksäkerheten bör utredas närmare i östra delen av sträckan.

Skanör och Falsterbo

Generella synpunkter

- En person menar att det är stort slöseri med skattepengar att skylta om, speciellt stort slöseri med hela undersökningen som ligger till grund för projektet.
- En person undrar varför man ska plöttra med så många hastighetsgränser.
- En person har en generell synpunkt på att det saknas praktisk anledning att höja hastighetsgränserna, t.ex. infarten från Hagarondellen.
- En person påpekar att där det är trångt och mycket trafik och inne i villaområdena där det finns många lekande barn, är det bra att genom hastighetsbegränsningar och andra farthinder få ner hastigheterna. 30 km/h känns naturligt där. På vissa genomfartsvägar ska det vara 40 km/h, t.ex. Västergatan, Mellangatan och Östergatan. På större genomfartsgator ska det vara 50, 60 eller 70 km/h.
- En person ifrågasätter om det är relevant att framföra bullerproblem som en anledning till att sänka hastigheten från 50 till 40 km/h.

40 km/h i Skanör och Falsterbo

Antal inkomna yttranden

- 2 yttranden från privatpersoner, påskrivna av 3 personer

Sammanfattning av yttrandena

- Ett förslag innebär en generell sänkning till 40 km/h i Skanör och Falsterbo sommartid medan det andra anger en sänkning till 40 km/h (ej tidsspecificerad) på hela Näset.

Motiv till varför det ska vara 40 km/h

- Ökad trafik och fler boende som belastar gator och torg.
- Lättare och trevligare med samma hastighet överallt.

Kommentarer till yttrandena

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. Ett införande av 40 km/h överallt, skulle innebära att hastigheten är för hög på vissa gator och därmed framför allt försämra trafiksäkerheten, medan den skulle vara för låg på andra gator och inte få acceptans och påverka tillgängligheten negativt.

Förslaget med differentierade hastighetsgränser kvarstår.

Strandbadsvägen

Antal inkomna yttranden

- 16 yttranden från privatpersoner, påskrivna av 22 personer

Sammanfattning av yttrandena

- De inkomna yttrandena om Strandbadsvägen berör olika delar av vägen och har olika förslag på vad som bör förändras.

Strandbadsvägen – ingen specificerad sträcka

- 6 yttranden påskrivna av 8 personer har synpunkter på Strandbadsvägen (ingen speciell sträcka).

<i>Förslag till lämplig hastighet</i>	<i>Antal yttranden</i>
60 km/h på hela sträckan	1
Bibehållen hastighetsgräns 50 km/h samt sänkning till 40 km/h sommartid	1
Ändra hastigheten till 50 km/h där det nu är högre	1
Tillåt inte ökad hastighet	1
Bra med variabel hastighet som skiftar mellan sommar- och vintertid	1
Sänk hastigheten, åtminstone sommartid men helst hela året, till 40 km/h	1
SUMMA	6

- Av de som önskar bibehållen hastighet eller sänkt anges följande motiv:
 - Många kör idag för fort, mellan 60 och 70 km/h (eller ännu högre) där det idag är 50 km/h. Om man höjer hastigheten till 60 finns risken att många tycker det är ok att köra i 70-80 km/h.
 - Hus nära vägen, många har grind ut mot gatan.
 - Många boende störs av buller från trafiken.
 - Korsande behov för gående, t.ex. för att gå till bussen.
 - Många barn rör sig i området och på helgerna även många ungdomar.
 - Sommartid rör sig extra många gåenden och cyklister längs vägen.
 - Dålig respekt för hastighetsbegränsningen och övergångsställena.
 - De boende längs norra sidan har ingen möjlighet att skydda sig mot buller eftersom tångvallen förhindrar all byggnation. Bullerskydd kan således inte ordnas.
 - Buskörning med motorcyklar och sportbilar.
- Av de som önskar 60 km/h på hela sträckan anges följande motiv:
 - Man kör redan idag som regel 70 km/h eftersom vägen är rak och det är förhållandevis lite bilar.
 - Man kommer inte att hålla 40 km/h eftersom den upplevs som felaktig.
 - Från Clemensagervägen och norrut kan det vara 60 km/h eftersom det inte finns några korsande vägar, inga trottoarer och det finns väldigt sällan fotgängare på sträckan.
- Följande åtgärder föreslås:
 - Cykelbana längs Strandbadsvägen mellan Hagarondellen och Falsterbo.
 - Fartkameror.

Strandbadsvägen – sträckan Hagarondellen till Reuterswärds väg

- 3 yttranden påskrivna av 4 personer berör sträckan från Hagarondellen till Reuterswärds väg.
- 2 av yttrandena önskar att 40 km/h införs sommartid medan det tredje yttrandet önskar att sträckan får 30 km/h.

- Följande motiveringar anges:
 - Miljöanpassning: inte rimligt att fordon ska gasa upp mellan rondellen och avtagsvägarna antingen till Mästers gata eller Ljungens camping.
 - Höga hastigheter leder till störningar som drabbar de boende.
 - Risker vid utfarten från Mästers gata; dålig sikt och mycket trafik.
 - Sträckan används ofta som fartsträcka.
- Följande åtgärder föreslås:
 - Förbättra utfarten vid Mästers gata genom att sätta en utfartsspegel och kapa tallarna.
 - Markera cykelöverfarten vid Reuterswärds väg ordentligt.

Strandbadsvägen – sträckan Falsterbovägen till kurvan vid Strandbadsparkeringens västra del

- 7 yttranden påskrivna av 11 personer berör sträckan från Falsterbovägen till Strandbadsparkeringens västra del.
- Samtliga yttranden vill att kommunen omedelbart sänker hastigheten, helst till 30 km/h.
- Följande motiveringar ges till den sänkta hastigheten:
 - Bilar accelererar upp i hastigheter på 70-80 km/h.
 - Gatan är mycket hårt trafikerad samtidigt som det finns ett stort flöde av långsgående och korsande oskyddade trafikanter, framför allt sommardag.
 - Föräldrar är oroliga när deras barn ska korsa Strandbadsvägen.
 - Korsningen Östergatan/Norra Vånggatan (Strandbadsvägen) är utsatt då det ofta är nära olyckor.
 - Gång- och cykelstigen i Stadsparken mynnar ut i Strandbadsvägen utan barriär.
 - Busstationen med stillastående bussar skapar en horribel trafiksituation med omkörande fordon.
 - Obehagliga trafiksituationer uppstår vid kiosken.
- Följande åtgärder föreslås:
 - Att kommunen skapar ytterligare någon form av hastighetsdämpande åtgärd, chikan, parti/partier med gatsten eller liknande (som vid utfart från Höllviken/Kämpinge mot Trelleborg) som tvingar fram lägre hastigheter.
 - Att kommunen permanent sätter upp en digital skylt som visar hur fort varje bil passerar Strandbadsvägen. Gäller i riktning ut från centrala Falsterbo. Förslagsvis någonstans runt Strandbadsvägen 14-16.
 - Åtgärd i korsningen Östergatan/Norra Vånggatan.

Kommentarer till yttrandena

Som kommenterats i många yttranden kör idag många bilister för fort på Strandbadsvägen. En del av detta beteende kan förklaras med att delar av Strandbadsvägens funktion och utformning inte stämmer överens med hastighetsgränsen 50 km/h (se faktarutan "Resultat från försök med nya hastighetsgränser" på sidan 14). En höjning av hastighetsgränsen till 60 km/h på delar av sträckan ökar inte nödvändigtvis de faktiska hastigheterna på gatan, däremot förståelsen för hastighetsgränserna i samhället, både på Strandbadsvägen och övriga gator i och utanför kommunen. Sett till utformningen och funktionen finns stor skillnad mot till exempel Falsterbovägen. Samma hastighetsgräns på dessa båda gator är inte logiskt.

Föreslagen hastighetsplan innebär en sänkning av hastighetsgränserna på de sträckor där bebyggelsen ligger nära vägen, vilket syftar till att förbättra boendemiljön. De höjningar av hastighetsgränsen från 50 till 60 km/h som föreslås på Strandbadsvägen får inte påverka bullernivåerna så att riktvärdena överskrids (se mer i faktarutan "Buller" på sidan 9). Enligt bullerberäkningar utförda i juni 2009 finns inga fastigheter längs den föreslagna sträckan som ligger nära gränsen på 65 dB(A) (ekvivalenta ljudnivåer) och därmed bör inte riktvärdet överskridas.

Korsningsbehovet längs med Strandbadsvägen varierar stort längs sträckan. I södra delen är behovet för korsande gång- och cykeltrafikanter stort under hela året. På denna sträcka bör hastigheten därför vara låg. Sänkningen från 50 till 40 km/h ökar säkerheten. I norra delen av Strandbadsvägen finns inget stort korsningsbehov och man kan därför ha högre hastighet, 60 km/h, på denna sträcka. På mellersta delen av sträckan, varierar korsningsbehovet under året, varvid hastighetsgränserna föreslås vara olika mellan sommar- och vintertid.

På samma sätt som korsningsbehovet ser olika ut längs sträckan, är också karaktären olika. På de sträckor där bebyggelse finns nära vägen, föreslås hastigheten vara lägre än på övriga sträckor. Där utfarterna ligger tätt, föreslås hastigheten vara 40 km/h.

På de sträckor som föreslås få 60 km/h (hela året alternativt när det inte är sommar) är det glest med utfarter. Det är dock viktigt att de korsningspunkter som finns, både anslutande vägar och övergångsställen, görs säkra. I samband med att hastighetsgränserna förändras ska en översyn göras av eventuellt behov av åtgärder i dessa punkter.

Förslaget i hastighetsplanen står fast, det vill säga:

- ***60 km/h mellan cirkulationsplatsen med väg 100/Malmövägen och till strax norr om Reuterswärds väg (befintlig gräns 70/50).***
- ***40 km/h sommartid och 60 m/h övrig tid på sträckan från strax norr om Reuterswärds väg till strax före svängen vid södra delen av parkeringen vid Falsterbo strandbad.***
- ***40 km/h från strax före svängen vid södra delen av parkeringen vid Falsterbo strandbad till Falsterbovägen.***

Malmövägen

Antal inkomna yttranden

- 3 yttranden från privatpersoner, påskrivna av 5 personer

Sammanfattning av yttrandena

- Förslag till lämplig hastighet varierar enligt följande:
 - Ändra hastigheten till 50 respektive 70 km/h där det nu är högre: 1 yttrande
 - Sänk till 60 km/h: 1 yttrande
 - Ha kvar befintlig 70 respektive 50 km/h: 1 yttrande

Motiv till varför hastigheten ska vara 50 alt. 70 km/h där det idag är högre

- Många boende runt omkring störs av den trafik som pågår där dag som natt.
- Buskörning med motorcyklar och sportbilar.

De som är positiva till sänkningen till 60 km/h eller önskar ha kvar befintlig 50/70 km/h anger inga motiv.

Förslag till åtgärder framförda i yttrandena

- Omsorgsnämnden bör tillsammans med kommunstyrelsen och Trafikverket samarbeta med kommunens trafikingenjörer för att få till stånd en bättre trafikmiljö på Malmövägen.
- Sätt upp trafikkameror.
- Efterlyser mer bevakning av hastigheten så att föreslagen hastighet om 60 km/h hålls. Undrar om det är möjligt att ha fartkameror och vill även ha fler fartkontroller av Polisen, även på befintlig 70-sträcka samt i båda riktningarna.
- Ha kvar hastigheten 70 km/h men bygg parallella cykelbanor med huvudvägen och gör överfarter/övergångsställen i samband med större korsningar där trafiken ändå saktar ned.

Kommentarer till yttrandena

Ingen sträcka av Malmövägen inom tätbebyggt område har idag högre hastighet än 70 km/h. Förslaget i hastighetsplanen är att den sträcka som idag har 70 km/h sänks till 60 km/h. Östra delen av befintlig 50-sträcka (ca 200 meter lång) höjs till 60 km/h. Därefter sänks hastigheten till 40 km/h. Att sänka till 40 km/h på hela den sträcka som idag har 60 km/h innebär att sträckan med 40 km/h blir lång, vilket innebär en stor risk för dålig efterlevnad. Höjningen från 50 till 60 km/h på en del av sträckan, påverkar trafiksäkerheten vid en korsningspunkt för gående och cyklister. Här behöver åtgärder vidtas för att öka säkerheten.

Förslaget till nya hastighetsgränser baseras på hastigheterna 30, 40, 60 km/h, vilka är de hastighetsgränser Trafikverket och Sveriges kommuner och landsting rekommenderar 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, där så är möjligt.

Buskörning på Malmövägen har ingen direkt koppling till hastighetsplanen, då hastighetsgränsen troligtvis inte påverkar beteendet hos dessa personer. Polisen arbetar redan idag med problemet och detta arbete kommer att fortsätta.

Förslaget med 40 respektive 60 km/h på Malmövägen enligt kartorna i hastighetsplanen kvarstår.

Falsterbovägen

Antal inkomna yttranden

- 5 yttranden från privatpersoner, påskrivna av 6 personer

Sammanfattning av yttrandena

- Förslag till lämplig hastighet varierar enligt följande:
 - 40 km/h: 3 yttranden
 - Emot en sänkning till 40 km/h utan att ange ett annat förslag på hastighet: 1 yttrande
 - Bibehålla 50 km/h: 1 yttrande

Motiv till varför man vill sänka till 40 km/h

- Få bilister håller hastigheten utan kör snarare mellan 70-90 km/h.

- Hänsyn måste tas till boende längs vägen, även om bussar också har tillgänglighetsanspråk.
- Bostadshus nära vägen.

Motiv till varför man inte ska sänka till 40 km/h

- Att sänka ger en massa problem, framför allt sommartid, när trafiken tättnar och många utnyttjar vägen som parkeringsplats och samtalsplats.
- Kommer ta onödigt lång tid att köra vilket inte gagnar de boende.
- Kan vara bra med en sänkning ur säkerhetssynpunkt men det är redan gjorts så många åtgärder att hastigheten som regel inte är mer än 40-50 km/h.

Förslag till åtgärder framförda i yttrandena

- Komplettera med vissa fartdämpande åtgärder liknande dem i Vellinge.
- Rondell vid Triangel och kanske även en vid ICA.
- Övergångsställe i höjd med Spelabäcksvägen.

Kommentarer till yttrandena

Längs Falsterbovägen är det tätt med korsningspunkter från anslutande gator och utfarter från husen som ligger nära vägen. Detta tillsammans med att det saknas fullvärdig separerad gång- och cykelbana gör att det finns ett behov av låga hastigheter. 40 km/h får anses vara en kompromiss mellan bil- och kollektivtrafikens tillgänglighetsanspråk och trafiksäkerhet och miljöhänsyn. Sett till utformningen av gaturummet finns stora skillnader mellan Falsterbovägen och till exempel östra delen av Malmövägen där 60 km/h föreslås, vilket också bör avspeglade sig i hastighetsgränserna för att skapa en förståelse hos trafikanterna.

Förslaget med 40 km/h på Falsterbovägen kvarstår.

Storevångsvägen

Antal inkomna yttranden

- 2 yttranden från privatpersoner, påskrivna av 3 personer

Sammanfattning av yttrandena

- Ett yttrande motsätter sig en hastighetshöjning och vill istället ha 40 km/h på sträckan mellan rondellen och efter korsningen med Nyvångsvägen. Det andra yttrandet menar att hastigheten bör sänkas från 70 till 50 km/h längs hela Storevångsvägen.

Motiv till varför man vill sänka hastigheten

- En höjning är en kraftig försämring av den redan dåliga säkerheten för oskyddade trafikanter.
- Busshållplats med cykelparkeringar, pendlarparkering, återvinningsstation och korsande fotgängare och cyklister.
- Bullerproblem, som kommer att öka med utbyggnaden av vångarna.

Förslag till åtgärder framförda i yttrandena

- Hastighetsdämpande hinder.

Kommentarer till yttrandena

Befintlig hastighet är idag 70 km/h på Storevångsvägen förutom en kort sträcka norr om cirkulationsplatsen vid väg 100/Malmövägen där hastigheten är begränsad till 50 km/h. I föreslagen hastighetsplan blir hastigheten 60 km/h på hela sträckan, vilket minskar plottrigheten. Där hastigheten sänks innebär detta en ökad säkerhet för oskyddade trafikanter och något lägre bullernivåer. En ytterligare sänkning av hastigheten kan inte motiveras med tanke på gatans utformning och funktion. Innan hastighetsförändringarna genomförs behöver åtgärder vidtas för att öka säkerheten vid busshållplatsen i södra delen av Storevångsvägen.

Förslaget med 60 km/h på Storevångsvägen kvarstår, men åtgärd behöver vidtas för att förbättra trafiksäkerheten i anslutning till busshållplatsen i södra delen av Storevångsvägen.

Anslutande vägar till Hagarondellen

Antal inkomna yttranden

- 1 yttrande från privatperson, påskrivet av 2 personer

Sammanfattning av yttrandet

- I yttrandet kommenteras höga hastigheter på anslutande vägar till Hagarondellen. Hastigheten borde sänkas till 40 km/h, åtminstone under sommaren.

Motiv till varför man vill sänka hastigheten

- Så gott som alla accelererar precis när de kommit ut ur rondellen, för att bara ett par hundra meter senare behöva släppa på gasen eller till och med bromsa.
- Samma, lägre, hastighet genom rondellen och efter rondellen minskar både buller och olycksrisk och är bättre för miljön.
- Man vinner endast ett par sekunder i kortare restid.
- Boende på Haga och Björkhaga störs mycket av buller, framför allt på sommaren.

Förslag till åtgärder framförda i yttrandena

- Bullermätningar i området kring Hagarondellen sommartid.

Kommentarer till yttrandet

Med analysmetodik som används i Rätt fart i staden ser man både till de individuella gatorna och helheten i hastighetssystemet. Att använda sig av för många olika hastigheter på kortare sträckor riskerar att göra trafikmiljön plottrig. Samtidigt måste en avvägning göras så att hastighetsgränsen stöds av omgivningen. Anslutande vägar till Hagarondellen, dvs. Malmövägen, Storevångsvägen och Strandbadsvägen, har en funktion av infartsvägar till Skanör och Falsterbo. På denna typ av vägar bör hastigheterna vara högre.

Valet av hastighetsgräns är hela tiden en avvägning mellan framför allt trafiksäkerhet, miljö och buller och framkomlighet. Sett till trafiksäkerheten är det bra med låga hastigheter och sett till miljön och buller är det viktigt med jämna hastigheter. Att införa samma låga hastighetsgräns på lägre sträckor med olika karaktär skulle dock inte få någon acceptans. Höjd hastighet handlar i första hand inte om vunnen restid utan om acceptans och efterlevnad.

Som trafikant ska du anpassa din hastighet efter rådande förhållande och till exempel anpassa hastigheten när du närmar dig en korsning. En cirkulationsplats med rätt utformning ger en hastighetsreduktion och kan anses vara självförklarande när det gäller att hålla en låg hastighet.

Förslaget med 60 km/h genom cirkulationsplatsen och på anslutande gator till denna (Malmövägen, Storevångsvägen, väg 100 samt Strandbadsvägen) kvarstår.

Större genomfartsleder

Antal inkomna yttranden

- 1 yttrande från en privatperson, påskrivet av 1 person

Sammanfattning av yttrandena

- Förslaget är att höja hastigheten till minst 60 km/h där det idag är 50 km/h och behålla dagens 70 km/h på slingan Hagarondellen-Malmövägen-Falsterbovägen-Strandbadsvägen-Hagarondellen.

Motiv till varför man vill höja hastigheten

- Inte ok med låga hastigheter på de större genomfartslederna. Redan idag tar det halva restiden till Malmö att ta sig från centrala Skanör till Höllviken. Kommunen bör verka för snabba, enkla och säkra genomfartsvägar.

Förslag till åtgärder framförda i yttrandena

- Bygg cykelbanor parallella med huvudvägen och gör överfarter/övergångsställen i samband med större korsningar där trafiken ändå saktar ned.
- Tag bort alla stolpar på Falsterbovägen mellan Skanör och Falsterbo, då de är en trafikfara eftersom folk kör mitt i gatan.

Kommentarer till yttrandena

På slingan Hagarondellen-Malmövägen-Falsterbovägen-Strandbadsvägen-Hagarondellen varierar idag hastigheterna mellan 50 och 70 km/h. Förslaget är att hastigheterna 40 och 60 km/h ska gälla. Några sträckor får höjd hastighet, men de sträckor som får sänkt hastighet är längre. Då dessa vägar ingår i huvudnätet ska de ha högre hastighet än omgivande nät, vilket de också får. Att ha 70 km/h på hela slingan är dock inte realistiskt, bland annat sett till korsningsbehovet och de många husen längs med vägen. Fysiska åtgärder kan förbättra trafiksäkerheten men god boendemiljö kan inte enbart uppnås genom fysiska åtgärder.

Förslaget med 40 respektive 60 km/h på de större genomfartslederna enligt kartorna i hastighetsplanen kvarstår.

Ljunghusen/Höllviken

Generella synpunkter

- En person är emot 40-gränserna i Höllviken eftersom det ger en massa problem att sänka, framför allt sommartid, när trafiken tätar och många utnyttjar vägen som parkeringsplats och samtalsplats. Kommer ta onödigt lång tid att köra vilket inte gagnar de boende.
- En person anser att det är viktigt att begränsa hastigheterna både vid skolor och förskolor. Förskolegrupper är ofta ute och går, ofta med 20-25 barn på två vuxna. De har även ofta sin verksamhet utomhus.

Västra Kanalvägen

Antal inkomna yttranden

- 1 yttrande från Ljunghusens vägförening

Sammanfattning av yttrandet

- Vägföreningens styrelse vill ha oförändrad hastighet på Västra Kanalvägen, dvs. 50 km/h. Inga motiv anges.

Kommentarer till yttrandena

Förslaget till nya hastighetsgränser baseras på hastigheterna 30, 40, 60 km/h, vilka är de hastighetsgränser Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting rekommenderar 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 där detta är möjligt. Eftersom gående och cyklister inte är separerade längs Västra Kanalvägen är det positivt med en sänkning till 40 km/h eftersom trafiksäkerheten förbättras.

Förslaget med 40 km/h på Västra Kanalvägen kvarstår.

Falsterbovägen, Höllviken

Antal inkomna yttranden

- 7 yttranden från privatpersoner, påskrivna av 10 personer
- 1 yttrande från Höllviken nr 5 samfällighetsförening
- 1 yttrande från Moderaterna i Höllviken

Sammanfattning av yttrandena

- 8 av 9 yttranden önskar en sänkning av hastigheten från dagens 50 km/h. 5 av yttrandena från privatpersonerna samt yttrandet från samfällighetsföreningen är positiva till föreslagen sänkning till 40 km/h. 2 yttranden vill se en sänkning till 30 km/h.
- Moderaterna i Höllviken vill bibehålla 50 km/h.

Motiv till varför man vill ha sänkt hastighet

- Fordonens höga hastigheter och accelerationer orsakar mycket störande buller. Vibrationer orsakade av tung trafik är ett problemområde som inte hör hemma i ett mjuktrafikrum.
- Nuvarande trafikintensitet och framtida planer på fler affärer (livligare centrum) och parkeringsproblemen.

Motiv till varför man vill bibehålla 50 km/h

- Redan idag kan man under stora delar av dygnet, pga. rådande trafiksituation, inte köra fortare än 20-30 km/h på vissa delar av Falsterbovägen. Att tvinga bilister under de tider då det i princip inte förekommer trafik eller människor längs med vägen att köra 40 km/h är inte rimligt.

Förslag till åtgärder framförda i yttrandena

- Vägen behöver förstärkas om den ska användas av tung trafik.
- Övervakning av den nya hastighetsgränsen.
- Investera i hastighetsdämpande hinder.
- Folk parkerar på trottoaren vilket gör det farligt att gå ut med barnvagn på övergångsstället.
- Fler "blå pinnar" bör sättas upp för att hindra parkering på trottoaren alternativt p-vakter som lappar bilar som står på trottoaren.

Kommentarer till yttrandena

Hastighetsbegränsningen föreslås enligt planen sänkas från 50 till 40 km/h. En ytterligare sänkning till 30 km/h skulle få stor påverkan på tillgängligheten, framför allt busstrafikens och skulle i så fall påverka kollektivtrafikens konkurrenskraft gent emot bilen negativt. Åtgärder för att få bilisterna att hålla hastigheterna ingår i kommunens löpande arbete. Att bibehålla 50 km/h följer inte de ambitioner som planen har att följa Trafikverkets och Sveriges Kommuner och Landstings rekommendation om att ha 30, 40 och 60 km/h där det är möjligt. Dessutom innebär 50 km/h att befintliga brister i trafiksäkerheten, tryggheten och karaktären kvarstår.

Förslaget med 40 km/h på Falsterbovägen kvarstår.

Östersjövägen/Östra Fädriften

Antal inkomna yttranden

- 4 yttranden från privatpersoner, påskrivna av 5 personer
- 1 yttrande från Höllviken nr 5 samfällighetsförening
- 1 yttrande från Moderaterna i Höllviken

Sammanfattning av yttrandena

- 4 av 5 inlämnade yttranden (där ibland Höllviken nr 5 samfällighetsförening) ser positivt på föreslagen sänkning till 40 km/h. En person undrar dessutom om det inte är möjligt att ha 30 km/h längs hela Östersjövägen.
- Moderaterna i Höllviken anser att hastigheten huvudsakligen ska förbli 50 km/h.
- 1 yttrande önskar en höjning av hastigheten till 70 km/h på Östersjövägen/Ö. Fädriften.

Motiv till varför man vill sänka hastigheten till 40 km/h

- Barnfamiljer känner otrygghet att låta sina barn färdas på denna väg.
- Bullernivån: husen längs Östersjövägen ligger betydligt närmare vägen än de längs Stenbocks väg där de boende klagat mycket på bullernivåerna.
- Många boende längs Östersjövägen är tvungna att backa ut från sina utfarter och det ökar säkerheten om hastigheten sänks.

Motiv till varför man vill bibehålla 50 km/h

- Vägen fungerar som en genomfartsled.
- Gång- och cykeltrafikanterna bör "lotsas" annan väg eller så bör andra fysiska förutsättningar skapas för säkrare framfart.

Motiv till varför man vill höja hastigheten till 70 km/h

- För lång restid om alla genomfartsvägar har låga hastigheter.

Förslag till åtgärder framförda i yttrandena

- Stoppa genomfartstrafiken.
- Belägg vägen med "tyst" asfalt, vilket skulle sänka ljudnivån avsevärt.
- Bygg ut cykelvägarna på Östra Fädriften.
- Bredda Östersjövägen/Ö. Fädriften. Ta bort avsmalningar där ingen vet vem som kör först och bygg tunnlar under vägen vid ett begränsat antal cykelkorsningar.
- De farliga farthinderna som finns bör tas bort/omformas.

Kommentarer till yttrandena

Hastighetsbegränsningen föreslås enligt planen sänkas från 50 till 40 km/h. En ytterligare sänkning till 30 km/h skulle få stor påverkan på tillgängligheten, framför allt busstrafikens och skulle i så fall påverka kollektivtrafikens konkurrenskraft gent emot bilen negativt.

Förslaget att höja hastigheten till 70 km/h innebär alltför negativa konsekvenser avseende trafiksäkerheten, både på sträckan och i korsningspunkterna, buller och miljö. Utmed Östersjövägen/Östra Fädriften finns många hus med direktutfarter.

Att bibehålla 50 km/h innebär att befintliga brister i trafiksäkerheten, tryggheten och karaktären inte förbättras. Trafikverkets och Sveriges Kommuner och Landstings rekommenderar dessutom att alla kommuner tar fram en hastighetsplan som bygger på hastighetsgränserna 30, 40 och 60 km/h.

Förslaget med 40 km/h på Östersjövägen/Östra Fädriften kvarstår.

Kungstorpsvägen

Antal inkomna yttranden

- 1 yttrande från en privatperson, påskrivet av 1 person
- 1 yttrande från Höllviken nr 5 samfällighetsförening

Sammanfattning av yttrandena

- Synpunkterna gäller att hela Kungstorpsvägen från rondellen vid Stenbocks väg fram till och med avfarten till nya Stora Hammars skola ska ha 40 km/h.

Motiv till varför hela Kungstorpsvägen ska ha 40 km/h

- Ny skola
- Köpcentrat Toppen med intensiv tung trafik.

Kommentarer till yttrandena

Med hänsyn till den nya bebyggelse som byggs söder om Kungstorpsvägen, där ibland Stora Hammars nya skola, bör hela sträckan från Stenbocks väg till norr om infarten till skolan ha 40 km/h. Hastighetsplanen kompletteras med denna sträcka.

Förslaget med 40 km/h på Kungstorpsvägen kvarstår. Gränsen för 40 km/h flyttas till norr om infarten till nya Stora Hammars skola.

Ängdalavägen

Antal inkomna yttranden

- 1 yttrande från privatperson, påskrivet av 2 personer

Sammanfattning av yttrandet

- Yttrandet gäller en förlängning av 30-sträckan till minst skylten "Tättbebyggt område upphör".

Motiv till varför 30-sträckan ska förlängas

- Ny trafiksituation på grund av Ängdala skolor, med ökad trafik och ökade hastigheter.
- Störande buller och minskad trivsel vid morgonrusningen, men även andra tidpunkter.
- Hastighetsgränserna leder till upprepade och helt onödiga accelerationer och nedbromsningar i olika riktningar.

Förslag till åtgärder

- Permanenta "Din fart"-tavlor och/eller hastighetskameror.

Kommentarer till yttrandet

- Ängdalavägen ingår i huvudnätet till Höllviken och är en av flera infartsvägar. Därmed bör gatan ha något högre hastighet än omgivande nät. Förslaget med 40 km/h är en sänkning från befintliga 50 km/h med syfte att verka för lägre ljudnivåer, mindre accelerationer samt ökad säkerhet.

Förslaget för var gränsen mellan 30 och 40 km/h går på Ängdalavägen kvarstår.

Skegrievägen/Räng Sandsvägen

Antal inkomna yttranden

- 1 yttrande från en privatperson, påskrivet av 2 personer

Sammanfattning av yttrandet

- Yttrandet gäller att 30 km/h ska gälla förbi korsningen Skegrivägen/Räng Sandsvägen samt även innan den skarpa kurvan framför Kämpingero gård.

Motiv till varför man vill sänka till 30 km/h

- Trafikmiljön har försämrats dramatiskt de senaste åren, dels genom utbyggnaden av Räng Sand, men inte minst pga. grönsakslagret på Skegrievägen. Många traktorer kör snabbt och ljudnivåerna är höga.
- Busstrafiken genom gamla Kämpinge är värdefull men problematisk.

Förslag till åtgärder

- Farthinder precis i anslutning till kurvan.
- Skylt vid Kämpingero gård som varnar för stall/ridskoleverksamhet.
- Den sedan flera år diskuterade nya vägen från korset Skegrievägen/Räng Sandsvägen till Kämpingevägen skulle lösa trafiksituationen i gamla Kämpinge by.

Kommentarer till yttrandet

30 km/h finns idag genom Kämpinge eftersom vägen är smal, separerad gång- och cykelbana saknas och husen ligger nära vägen. Vid föreslagen gräns mellan 30 och 40 ändrar vägen karaktär då bebyggelsen glesnar och en separerad gång- och cykelbanan finns längs vägen. Av dessa anledningar är det inte motiverat att förlänga befintlig 30-sträcka. Förslaget om 40 km/h innebär dock en sänkning från 50 km/h. Eventuella problem med bilar och traktorer som kör fort, avhjälps i första hand inte genom sänkt skyltad hastighet. Planeringen för den nya vägen fortgår.

Hastigheter vid skolor och förskolor

Antal inkomna yttranden

- 2 yttranden från privatpersoner, påskrivna av 2 personer
- 1 yttrande från Höllviken nr 5 samfällighetsförening

Sammanfattning av yttrandena

- 2 av yttrandena anser att 30 km/h på vardagar ska gälla kl. 7-17 vid alla skolor och förskolor. Det framgår inte helt tydligt i planen om kommunen tänker sig detta.
- 1 yttrande undrar varför det är 30 km/h på Ängdalavägen vid Sandeplan men 50 km/h utanför Ängdalaskolan.

Kommentarer till yttrandena

Eftersom skolor ofta används för många fritidsaktiviteter på både kvällar och helger föreslås i hastighetsplanen att 30 km/h bör råda alla tider på dygnet, alla dagar i veckan och inte vara tidsbegränsade. Denna rekommendation gäller alla skolor. Eftersom barn inte går själva till förskolor ser behovet annorlunda ut på dessa platser. Ett generellt beslut bör inte tas som gäller 30 km/h vid alla förskolor, utan varje enskild förskola får utredas för sig. Infartsvägen till Ängdala skola fanns inte med i förslaget till nya hastighetsgränser, men vägen ingår bland de vägar som hastighetsplanen kompletterats med. I detta förslag får vägen in till Ängdala skolor 30 km/h.

Stenbocks väg och Trelleborgsvägen, Höllviken

Antal inkomna yttranden

- 180 yttranden från privatpersoner
- 1 yttrande från Höllviken nr 5 samfällighetsförening
- 1 yttrande från Kronodals-Granviks samfällighetsförening
- 1 yttrande från Höllviken vägförening nr 4
- 1 yttrande från Folkvandvården
- 1 yttrande från Moderaterna i Höllviken
- 1 yttrande från Pensionärsrådet
- 1 yttrande från Miljö- och Byggnadsnämnden

Önskar sänkt eller bibehållen hastighet

Antal yttranden

- 1 yttrande från Höllviken nr 5 samfällighetsförening
- 1 yttrande från Kronodals-Granviks samfällighetsförening
- 1 yttrande från Höllviken vägförening nr 4
- 1 yttrande från Folkvandvården
- 1 yttrande från Moderaterna i Höllviken
- 1 yttrande från Pensionärsrådet
- 1 yttrande från Miljö- och Byggnadsnämnden
- 170 yttranden från privatpersoner, underskrivna av 216 personer samt 4 familjer

Sammanfattning av yttrandena

Förslag på lämplig hastighet varierar enligt följande:

<i>Förslag till lämplig hastighet</i>	<i>Antal yttranden</i>
30 km/h	3
30 km/h tidvis på dagen	1
30 km/h kring de ställen där det finns fotgängare och i övrigt max 50 km/h	1
30 km/h på sträckor där barn passerar men 60 km/h på övriga sträckan	1
Sänk till 40 km/h eller till och med till 30 km/h	1
40 km/h	38
Sänk till 40 km/h samt planera långsiktigt för att få bort all genomfartstrafik	75 (inkl. Folkvandvården)
Sänk till 40 km/h alternativt behåll 50 km/h	8
Bibehållen hastighet 50 km/h	11 (inkl. Kronodals-Granviks samfällighetsförening, Moderaterna i Höllviken)

Sänkning av hastigheten utmed Stenbocks väg mellan Grenvägen och Henriksdalsvägen	1
Generell kommentar om att inte höja hastigheten (utan förslag på vad det ska vara istället)	36 (inkl. Höllviken vägförening nr 4, Höllviken nr 5 samfällighetsförening, Pensionärsrådet)
Rekommenderar inte höjd hastighet, främst ur bullersynpunkt.	1 (Miljö- och Byggnadsnämnden)
SUMMA	177

Motiv till varför man vill ha sänkt eller bibehållen hastighet

Befintliga höga hastigheter:

- En höjning innebär ett legitimerande av dagens faktiska hastigheter och, mest troligt, en framtida hastighetsökning.
- Många kör fort redan idag, långt mer än lagliga 50 km/h. Om man höjer till 60 km/h kommer flera bilister "våga" köra upp mot 80 km/h.
- Rondellerna har bara hjälpt att sänka farten i själva rondellerna men är irriterande vilket gör att det accelereras om möjligt ännu mer efter dessa.
- Vägen är spikrak och inbjuder till hög hastighet. Därför bör man dels sänka hastigheten och dels öka hastighetsövervakningen.
- Tung trafik, däribland många bussar, kör för fort. En del av bussarna som kör för fort på Trelleborgsvägen är tomma på väg till depån i Trelleborg.

Korsningspunkter:

- Trafikljusen är farliga. Barnen litar på att bilarna ska stanna vid ljusen.
- Barnen har problem med hur de ska hantera rondellerna.
- Många fler barn och ungdomar korsar idag Stenbocks väg än när den byggdes.
- För boende på Henriksdalsvägen är det redan idag ett kritiskt moment att korsa eller svänga in på Stenbocks väg eftersom sikten är dålig och hastigheterna höga.
- Korsande skolbarn vid framför allt Henriksdalsvägen, Ljungvägen, Ängdalavägen och Gränsvägen. Inte vid någon av dessa överfarter ser man som bilist att det är ett övergångsställe eller en cykelöverfart. Mittrefugen vid Ljungvägen är så smal att man inte får plats med cykeln.
- Tunneln under Stenbocks väg är mörk (inga lampor fungerar), hålig och livsfarlig (alltid full med glasskärvor) att köra genom. Dessutom innebär den en omväg för många.
- Finns bebyggelse på båda sidor om Stenbocks väg men endast tre "säkra" passager för fotgängare över denna; ljusreglerat övergångsställe vid Gamleväg, gångtunnel vid Ängdalavägen och markerat övergångsställe vid Fädriften. Det finns cirkulationsplatser och refuger men dessa ger ju inte gång- och cykeltrafikanterna någon säker passage över vägen.
- Busshållplatserna längs vägen skapar ett korsningsbehov.

Miljöbelastning och buller:

- Kommunen har under de senaste åren lagt in ett antal hastighetsdämpande cirkulationsplatser m.m., längs vägen. Om fordon ska öka till 60, bromsa ner till 20/30 i rondellen och sedan öka till 60 igen, så åkar både utsläpp, buller och riskerna i trafiken.
- Trafiken har ökat under senare år och därmed bullret.

- Om man ska höja hastigheten måste man ge samtliga boende mot vägen bullerplank så att man överhuvudtaget ska kunna bo kvar.
- Enligt miljöbalken så skall kommunen verka för att förebygga uppkomsten av "sanitär olägenhet" vilket är en olägenhet som inte är ringa eller helt tillfällig. Anmärkningsvärt att kommunen vill gå emot gällande miljölagar.
- 40 km/h skulle bidra till god trafikrytm med mindre buller och mindre avgasutsläpp.
- Att kunna cykla säkert bidrar till ett hållbart miljötänk.

Tillgänglighetsanspråk:

- Tillgänglighetsanspråk för bil- och kollektivtrafiken med önskemål om 50 resp. 60 km/h på t.ex. Stenbocks väg kan inte bedömas vara lika viktiga som trafiksäkerhet, buller och miljöfrågor. Kollektivtrafiken måste även idag sakta ner i alla rondeller längs Stenbocks väg.
- Tidsbesparingen blir marginell pga. inbromsningarna vid rondellerna.
- Rondellerna är irriterande för utryckningsfordon.

Ökad olycksrisk:

- Högre fart ökar olycksrisken. Detta går inte ihop med statens Nollvision.
- Ökade broms- och reaktionssträckor.
- Idag övergår allt fler till hybridbilar och elbilar. Dessa är relativt tystgående. Bra ur miljösynpunkt (buller) men är svårare att uppfatta vad gäller avstånd och hastighet. En höjd hastighet kan vara förödande.

Bebyggelse och målpunkter:

- Att jämföra förhållandena på Stenbocks väg med sträckan Hököpinge-Gessie är absurd eftersom bebyggelse i stort sett saknas där och går således inte att jämföra med förhållandena på Stenbocks väg.
- Stenbocks väg är smal med fastigheter på båda sidor.
- Barn passerar vägen även kvällstid för att komma till aktiviteter.
- Skolor, boende och förskolor ligger på bägge sidor om Stenbocks väg.
- Ligger ett dagis utmed Trelleborgsvägen i Kämpinge.
- På Ängdalavägen utanför Sandeplansskolan och idrottsplatsen är hastigheten begränsad till 30 km/h. Det verkar då ologiskt att höja hastigheten på den närliggande vägen som också utnyttjas av folk som ska till och från skolan och som korsas av barn och ungdomar.

Styrning av trafik:

- I takt med införande av hinder på t.ex. Östra Fädriften och Östersjövägen har man styrt mer trafik till Stenbocks väg och när man nu föreslår att nämnda vägar skall ha en begränsad hastighet till 40 km/h kommer än mer trafik att styras till Stenbocks väg.

Övrigt:

- Hastigheten på kustvägen från Trelleborgs kommun har sänkts, så det är mer logiskt att sänka hastigheten även vidare på kustvägen när den blir Stenbocks väg inne i tätorten.
- Det har sagts att hastigheten aldrig skulle bli högre än 50 km/h.
- Om man höjer hastighetsgränsen innebär det att man kan köra i nästan 90 km/h i tätorten utan att bli av med körkortet.
- Husets värde sjunker.
- Man ska inte uppmana folk till att köra fortare inne i ett samhälle.

Förslag till åtgärder framförda i yttrandena

Buller

- För att minska bullret från Stenbocks väg föreslås att den beläggs med tyst asfalt och att det blir bullerplank eller armerad bullervall ängs hela vägen.
- Önskan om att kommunen kan hjälpa till med "buller-sänkande" murar eller staket. Horribelt att det idag krävs bygglov för att få sätta upp plank eller mur.

Fysiska åtgärder

- Gör fler insatser för att folk inte ska kunna köra för fort, t.ex. fler hastighetsgupp eller trafikljus för gående och cyklister. Rondellerna gör lite verkan men långt ifrån tillräckligt.
- Fler övergångsställen med ljus och upphöjda övergångsställen.
- Satsa på ordentliga övergångsställen och helst av allt ett trafikljus vid Ljungvägen, av samma modell som finns vid Gamleväg, så att barnen kan få en säker cykelväg till och från skolan.
- Sätt upp ljus vid korsningen Henriksdalsvägen samt vid Ängdalavägen för att få ner hastigheten.
- Lagg hellre skattepengar på att färdigställa redan påbörjade säkerhetsprojekt, t.ex. sätt ett riktigt staket mellan körbana och cykelbana.
- Rondell saknas där den behövs bäst, i korsningen väg 511/Östra Fädriften/Stenbocks väg.
- Ökad översyn av trafiksäkerheten från Brorslundsvägen över gröningen till Ängdalavägen, samt vidare upp mot cykelbanan upp till Stenbocks väg.
- Ökad översyn av trafiksäkerheten från infarten på skolgången vid Skolgångens förskola upp till idrottsplatsen.
- Bygg en ny kort cykel/gångbana från infarten till Matöppet till Stenbocks väg.
- Förbättra sikten i korsningen Stenbocks väg – Henriksdalsvägen.
- Markera att det finns en korsande cykel/gångbana vid infarten till Matöppet på Ängdalavägen.
- Bygg ny cykel/gångbana upp till idrottsplatsen längs Ängdalavägen från Norjevägen.
- Klipp buskaget vid infarten till parkeringen till Skolgången pga. dålig sikt.

Beteendepåverkan

- Sätt upp några skyltar med slogans typ "Håll hastigheten – rädda liv" eller "Goda grannar – håller hastigheten – Tummen upp".
- I samarbete med polis ha hastighetskontroller på Stenbocks väg.
- Fartkameror längs Stenbocks väg och vid stadporten.

Genomfartstrafik

- Planera långsiktigt för att få bort all genomfartstrafik, såväl privatbilister som tunga transporter, på Stenbocks väg.
- Led trafiken över S:t Hammars väg/Sanderovägen och tillåt infart österifrån vid Ö. Fädriften men inte västerifrån. Ringlinjen bör fortfarande ha framkomlighet på Stenbocks väg. Vid Kungstorpsleden sätter man upp hinder för bilar där endast bussen har framfört (se hur detta är löst i Borgeby).
- Bygg en väg mellan Näset och Trelleborg uppe vid E6:an.
- Genomför det förslag man diskuterade 1975 med att dra genomfartstrafiken utanför bebyggelsen.

- Förbjud alla tunga transporter med lastbil och långträdare att köra in i Höllviken från Trelleborg respektive Falsterbovägen.
- Dra trafiken från Fredshög rakt över åkrarna och förbi Rängbågsbyn (nedgrävd ca 1 m för bullerreduktion) fram till väg 585.
- Ansluta E6 söderifrån in på väg 100 vid Vellinge södra alternativt en avfart i Håslöv och ansluta till väg 100 vid Kungstorp.

Önskar höjd hastighet

Antal yttranden

- 11 yttranden från privatpersoner, underskrivna av 12 personer

Sammanfattning av yttrandena

Förslag på lämplig hastighet varierar enligt följande:

<i>Förslag till lämplig hastighet</i>	<i>Antal yttranden</i>
60 km/h	4
60 km/h med lägre hastighet vid de utsatta korsningarna	1
60 km/h men med 50 km/h vid busshållplatsen vid Ångdalarondellen samt på sträckan från Östra Fädriften till 70 km/h-gränsen mot Trelleborg (Trelleborgsvägen)	1
70 km/h	1
Höjd hastighet möjlig endast om det finns ordentliga stängsel längs hela sträckan	1
Höjd hastighet möjlig endast om åtgärder görs vid övergångarna	1
Höjd hastighet endast möjlig om stora åtgärder vidtas avseende buller	1
Höjd hastighet möjlig endast om åtgärder vidtas kring Sandeplansskolan	1
SUMMA	11

Motiv till varför man vill höja hastigheten

- Stenbocks väg inbjuder till snabbare körning. Genom en sänkning vid de utsatta korsningarna (Sandeplansskolan och Henriksdalsvägen) uppmärksammas bilisterna att något sker.
- Finns fler än bara barnfamiljer i Höllviken. Måste lyssna även på oss andra.
- Det finns både övergångsställen och gångtunnel under vägen som barnen kan nyttja.
- Barnen måste lära sig trafikvett istället för att i princip försöka hindra all biltrafik i byn.
- Ingen, inte heller barnfamiljer, kommer att hålla 40 km/h på Stenbocks väg.
- Vägen är en genomfartsled från väg 100 till väg 511 (kustvägen till Trelleborg). Något annat alternativ för genomfartstrafiken finns inte i nuläget.
- Stenbocks väg är en av de mest trafikseparerade vägarna inom Höllvikens kommunal: biltrafik för sig och gång- och cykeltrafik för sig. Dessutom bakom staketavskiljning på större delen av sträckan. Alla korsande övergångsställen har hastighetshinder för den snabbare trafiken: gupp, refuger, cirkulationsplatser. Förutom staketet så förhindrar djupa diken eller skog gående och cyklande att på ett enkelt sätt ta sig ut på eller korsa Stenbocks väg.

- Vägen är rak och sikten är god längs hela sträckningen. Detta har större betydelse för trafiksäkerheten än vad endast hastigheten har. Gjorda mätningar visar att redan idag rullar trafiken på vägen med en genomsnittshastighet, som är högre än 50 km/h. Trots detta är vägsträckan på intet sätt olycksfrekvent.
- Tror att en legalisering av hastigheten till 60 km/h inte ger en sämre trafiksäkerhet. Det ökade bullret och de ökande luftföroreningarna är enligt min uppfattning mer beroende på antalet passerande fordon än på en eventuell hastighetsökning.
- Vägen är byggd som genomfartsled och helt saknar utfarer från privata fastigheter. Mellan rondellerna ger vägen idag intryck av att vara en 70-väg.
- Viktigt att få trafikanter att välja Stenbocks väg istället för Östra Fädriften då Östra Fädriften har direkta utfarer från privata fastigheter och många korsande gator. Ö. Fädriften har blandad trafik av bussar, bilister, cyklister och fotgängare, som färdas på samma vägbana och korsar vägen på många ställen.
- Dagens klagomål på buller skulle kunna bero på att många faktiskt kör i 70 km/h på grund av vägen karaktär.

Förslag till åtgärder framförda i yttrandena

- Ersätt rondellerna med trafikljus och sammankoppla dem så att en "grön våg" erhålls om man håller 50-60 km/h. Ett jämnt flöde skulle öka säkerheten, minska luftföroreningarna och minska bullret.
- Om man vill införa högre hastighet, måste det finnas ordentliga stängsel längs hela sträckan, med tanke på alla barn som finns runt omkring.
- Oavsett om hastigheten höjs eller bibehålls måste övergångarna vid Ljungdalavägen och Henriksdalsvägen göras säkrare, t.ex. genom trafikljus eller ett tydligt övergångsställe med ljussignal som varnar.
- Kommunen måste innan höjningen göra noggranna utredningar av buller och vibrationer och därefter vara beredd på att ta de diskussioner som väntas uppkomma samt kostnaderna för utredningar och eventuella åtgärder. Vellinge kommun måste stå för alla bullerdämpande åtgärder kostnadsfritt, t.ex. isolerfönster, plank, murar, bullervallar, snabbbehandling för bygglov. Kommunen måste också ordna planfria korsningar för cyklister och fotgängare längs hela sträckan, samt skärpa hastighetsövervakningen.
- Man kan inte höja hastigheten kring Sandeplansskolan utan att åtgärda närområdet. Fixa tunneln under Stenbocks väg och se till att hastigheten sänks mer vid Ängdalavägen. Sätt gärna upp lysande lampor för bilisterna vid övergångsstället.

Kommentarer till yttrandena

Befintliga höga hastigheter

Många yttranden handlar om att bilister, bussar och lastbilar idag kör för fort på Stenbocks väg/Trelleborgsvägen. Enligt två hastighetsmätningar gjorda 2009 visade en mätning att 85-percentilen var 58 km/h medan andra mätningen visade på en 85-percentil på 62 km/h (85-percentilen används ofta som mått på hastigheter och anger vilken hastighet som 85 % av bilisterna underskrider). Hastigheten på gatorna påverkas ytterst av det val som enskilda trafikanter gör. Det finns dock flera saker som samhället kan vidta för att stödja trafikanterna i att hålla rätt hastighet. En av dessa punkter är att gatans utformning ska stödja hastighetsgränsen.

Att så många bilister kör för fort på Stenbocks väg kan delvis förklaras med att gatans funktion och utformning inte stämmer överens med hastighetsgränsen 50 km/h (se faktarutan "Resultat från försök med nya hastighetsgränser" på sidan 14). En höjning av hastighetsgränsen till 60 km/h skulle inte nödvändigtvis innebära ökade faktiska hastigheter på gatan. Sett till utformningen och funktionen finns stor skillnad mot till exempel Östersjövägen där 85-percentilen år 2009 var 46 km/h. Att därför ha samma hastighetsgräns på båda dessa gator är därför inte logiskt och ökar inte tydligheten för trafikanterna.

Korsningspunkter, bebyggelse och målpunkter

På Stenbocks väg och Trelleborgsvägen finns idag ett stort antal punkter där oskyddade trafikanter har behov av att korsa vägen. Detta beror på att en stor del av bostadsbebyggelsen i Höllviken finns på en sida av Stenbocks väg och flera målpunkter, framför allt skolor, finns på andra sidan. Utformningen av korsningspunkterna skiljer sig åt; idag finns allt från signalreglerad gång- och cykelöverfart och planskild gång- och cykeltunnel till omålade överfarter i samband med cirkulationsplatserna och helt oreglerade korsningspunkter vid busshållplatserna.

Generellt gäller att obevakade eller icke hastighetssäkrade övergångsställen bör undvikas på 60-gator. Såsom beskrivs i faktarutan "Trafiksäkerhet på övergångsställen" (se nedan) är inte övergångsställen en trafiksäkerhetsåtgärd. Att införa 60 km/h är ur trafiksäkerhetssynpunkt inte bra att införa sett till korsningsbehovet, utan att samtidigt bygga om miljön så att passagera över vägen blir säkrare. Många av dessa åtgärder är svåra att genomföra i praktiken då utrymmet är begränsat, vilket talar för att behovet av låga hastighetsgränser på gatan.

Bostadsbebyggelse finns längs Stenbocks väg men direktutfarer saknas. Samtidigt som detta är positivt på många sätt, bidrar det också till höga hastigheter då trafikanter på vägen inte upplever den omgivande bebyggelsen och inte förstår att det finns ett korsningsbehov över vägen.

Fakta: Trafiksäkerhet på övergångsställen

Övergångsställen byggdes från början som en trafiksäkerhetsåtgärd. Forskning har dock senare visat att säkerheten ofta är sämre på övergångsställen än på "annan plats". Skälet till detta är att fotgängare känner sig säkrare på ett övergångsställe trots att utmärkningen i själva verket inte ger någon ökad säkerhet. Denna falska trygghet är därför negativ för säkerheten. Detta gör att det krävs fysiska åtgärder för att ett övergångsställe ska bli säkert. Övergångsställe anläggs för att:

- Främja gåendes framkomlighet
- Ordna plats avsedd för gående att korsa körbanan
- Tydliggöra platsens funktion

Av det totala antalet olyckor med dödade och svårt skadade gående i Sverige som passerar trafikerad körbana, inträffar 25 % på övergångsställe. I förhållande till sin andel av befolkningen är framför allt äldre samt barn och ungdomar kraftigt överrepresenterade. Ofta är bristande kommunikation mellan förare och fotgängare orsak till olyckorna. Sedan väjningsplikt mot fotgängare infördes på obevakade övergångsställen har antalet skadade i olyckor på övergångsställen ökat.

Miljöbelastning och buller

Såsom beskrivs i faktarutan "Luftföroreningar" är sambanden mellan hastighetsgräns och utsläpp från vägtrafiken komplexa. Oavsett hastighet är det dock alltid bra med ett jämnt körtempo. Befintlig utformning av Stenbocks väg bidrar tyvärr till flera accelerationer och retardationer vid cirkulationsplatserna, vilket är negativt sett till miljön. Hur förändrad skyltad hastighet påverkar de faktiska hastigheterna och körtempot är svårt att förutse på förhand då många andra faktorer också påverkar (se mer i faktarutan "Resultat från försök med nya hastighetsgränser" på sidan 14). Det bör dock bli så att en höjning av hastigheten till 60 km/h leder till ojämnare körning än om befintlig hastighet behålls eller till och med sänks. Ur miljösynpunkt är det därför att föredra att inte höja hastigheten till 60 km/h.

Fakta: 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.

Precis som för påverkan på luftföroreningarna påverkas även bullernivåerna av hur stor den faktiska hastighetsförändringen blir (se mer i faktarutan "Buller" på sidan 9). Då denna är svår att på förhand förutse, är det också svårt att veta hur påverkan på buller blir. Enligt bullerberäkningar utförda i juni 2009, fanns inte några hastigheter utmed Stenbocks väg och Trelleborgsvägen som låg över eller i närheten av riktvärdet 65 dBA (ekvivalentnivå utomhus). Flera hastigheter har bullernivåer kring 55 dBA vilket kan upplevas som störande buller. Ur bullersynpunkt är en höjning av hastigheten inte att föredra, då det råder stor osäkerhet kring vilken påverkan detta får i praktiken.

Tillgänglighetsanspråk

Målet med förslaget att höja hastigheten från 50 till 60 km/h är huvudsakligen inte att bilisterna ska ta sig fram snabbare, utan att gatans funktion och utformning ska samspela med hastighetsgränsen. Stenbocks väg trafikeras dock av kollektivtrafik. För kollektivtrafiken är det viktigt att tillgängligheten och framkomligheten inte försämras, för att den inte ska tappa i konkurrenskraft. Samtidigt innebär befintliga cirkulationsplatser att bussarna inte kan köra i 60 km/h längs hela sträckan.

Olycksrisk

Såsom påpekas i något yttrande innebär högre hastigheter i teorin högre olycksrisk eftersom reaktions- och bromssträckorna blir längre. Samtidigt är oskyddade trafikanter och motorfordon till stor del separerade längs Stenbocks väg, vilket minskar olycksrisken. Separerad gång- och cykelbana finns längs hela sträckan som på flera ställen avskiljs med staket. Såsom beskrivits under rubriken Korsningspunkter, finns dock brister i trafiksäkerheten för korsande oskyddade trafikanter. Om man

enbart ser till behovet på sträckorna är 60 km/h den mest lämpliga hastigheten, problemen uppstår i korsningspunkterna där lägre hastigheter behövs. Detta uppnås i flera punkter genom fysiska åtgärder men inte i alla.

Styrning av trafik

Idag går mycket genomfartstrafik på Stenbocks väg, vilket är ett problem för de boende. För en stor av genomfartstrafiken finns dock inget alternativ. Högre hastighet på Stenbocks väg jämfört med Ö. Fädriften och Östersjövägen kommer, såsom kommenteras i vissa yttranden, att innebära att det blir attraktivare att välja Stenbocks väg fram Ö. Fädriften/Östersjövägen. För Höllviken som helhet är detta det bästa alternativet då Ö. Fädriften/Östersjövägen har sämre förutsättningar att ta hand om stora trafikflöden; framför allt ligger bostäderna nära vägen med direktutfarer och separerad gång- och cykelbana saknas.

Slutsats:

Det antal stora yttranden som inkommit avseende Stenbocks väg, visar på problematiken kring denna väg. I yttrandena ges både argument både för och emot en höjning till 60 km/h. Gatans funktion och utformning samt till viss del kollektivtrafikens behov av framkomlighet talar för en höjning. Sett till framför allt trafiksäkerheten för korsande oskyddade trafikanter och upplevda bullerproblem, är dock lägre hastigheter att föredra. Då de negativa konsekvenserna av en höjning är svåra att åtgärda på kort sikt, bör hastigheten 50 km/h tills vidare behållas.

Föreslagen hastighet bör ändras från 60 till 50 km/h.

Rängs by

Rängs byväg (väg 521) samt Fredshögsvägen (väg 515)

Antal inkomna yttranden

- 1 yttrande från en privatperson, underskrivet av 1 person

Sammanfattning av yttrandet

- 30 km/h genom byn

Motiv till varför man vill sänka till 30 km/h

- Tät bebyggelse nära vägen.
- Många barn och äldre.
- Cykelväg och lekplats saknas.

Kommentarer till yttrandet

I hastighetsplanen föreslås hastigheten i Rängs by sänkas från 50 till 30 km/h. Sänkningen innebär förbättrad boendemiljö och ökad trafiksäkerhet. Samtidigt innebär sänkningen något sämre tillgänglighet. Att sänka till 30 km/h skulle försämra tillgängligheten ytterligare. 40 km/h är en avvägning mellan behovet av tillgänglighet, då vägen inte bara har lokal trafik även viss genomfartstrafik, och invånarnas säkerhet, trygghet och god boendemiljö.

Förslaget med 40 km/h i Rängs by kvarstår.

Hököpinge kyrkby

30 km/h genom Hököpinge kyrkby

Antal inkomna yttranden

- 1 yttrande från en privatperson, påskrivet av 1 person
- 1 yttrande från vägföreningen Lilleväg i Hököpinge kyrkby
- 1 yttrande från Hököpinge Kyrkbys Byalag

Sammanfattning av yttrandena

- Samtliga yttranden är negativa till den föreslagna höjningen från 30 till 40 km/h.

Motiv till varför man inte vill höja från 30 till 40 km/h

- Vägarna in mot Hököpinge kyrkby är i stort sett helt raka vilket gör att flertalet fordon kommer med mycket hög fart in i byn. Inte vanligt att man trots 30-skyltar har en hastighet närmre 70 km/h.
- Medelhastigheten ligger runt 50 km/h.
- Svårt att köra ut från Lilleväg på grund av att sikten är begränsad.
- Inne i byn svänger vägen om man har som bilist ingen möjlighet att se "runt hörnen", framför allt inte från Vellingehållet.
- Stor uppsamlingsplats för skolskjuts i byn. Flera barn går längs vägen för att ta sig hem. Trottoarerna är smala eller obefintliga.
- Många barn måste korsa genomfartsvägen för att ta sig till byns grönyta, vilket ofta görs när det är mycket trafik genom byn.
- Vid köbildning på motorvägen väljer många hållet genom Hököpinge kyrkby.
- En höjning innebär att man säger att det är ok att köra fortare.
- Att samma hastighet ska gälla i industriområden där antalet oskyddade trafikanter är få och i Hököpinge kyrkby är helt orimligt.

Förslag på åtgärder framförda i yttrandet

- Farthinder
- Cykelbana till Vellinge och gärna även anslutning till Arrie då många barn går i skola i Västra Ingelstad.
- Bättre kontroll av hastigheten vid utfarterna.
- Fartkameror vid infarterna.

Kommentarer till yttrandena

Såsom påpekas i flera av yttrandena kör många idag för fort genom Hököpinge kyrkby, vilket är ett stort problem. En av flera orsaker till att bilisterna inte håller 40 km/h är att trafikanterna inte ges stöd i utformningen och karaktären för att hålla låga hastigheter. Bebyggelsen i Hököpinge kyrkby är relativt gles och endast ett fåtal hus ligger i direkt anslutning till vägen. Såsom beskrivits i faktarutan "Resultat från försök med nya hastighetsgränser" på sidan 14 påverkar i de flesta fall gatornas "självförklarande" egenskaper hastighetsvalet mer än skyltningen.

I samma undersökning som beskrivs i faktarutan, gjordes även 3 mätningar på gator där hastigheten höjdes från 30 till 40 km/h. Eftersom det är få mätningar är resultaten osäkra, men medelhastigheten ökade endast med 0,5 km/h och 85-percentilen var oförändrad trots att skyltad hastighet ändrades med 10 km/h (85-percentilen används ofta som mått på hastigheter och anger vilken hastighet som 85 % av bilisterna underskrider). Precis som i Hököpinge kyrkby, var medelhastigheten och 85-percentilen hög (38,7 km/h respektive 46,8 km/h) före ändrad hastighetsgräns.

Merparten av huvudvägarna med korsningsbehov i orter som ingår i Vellinge hastighetsplan föreslås i hastighetsplanen få 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. I samband med hastighetsbeslutet bör en översyn göras av eventuellt behov av åtgärder.

Förslaget med 40 km/h i Hököpinge kyrkby kvarstår.

Hököpinge – Gessie

Väg 500, Vellingevägen, genom Hököpinge

Antal inkomna yttranden

- 1 yttrande från vägföreningen Hököpinge M 745 U

Sammanfattning av yttrandet

- Vägföreningen ser positivt på förslaget att sänka hastigheten från 50 till 40 km/h på den del av väg 500 där det finns bebyggelse på båda sidor av vägen. Yttrandet ställer sig dock frågande till hur man ska få bilisterna att följa hastigheten eftersom tempot och hastigheten redan idag är mycket över 50 km/h. Att endast skylta om till 40 km/h kommer inte innebära någon förändring.

Förslag på åtgärder framförda i yttrandet

- Smalna av vägdelens och bygg gång- och cykelväg bredvid vägen.
- Koppla ihop gc-vägen norr om Bruksvägen med gc-vägen som upphör i höjd med Snickarevägen. Flertalet cyklister kör inte in på samfällighetens grusväg utan svänger ut på väg 500.
- Bygg en cirkulationsplats norr om korsningen väg 500/Bruksvägen.
- Gör som i Tygelsjö och Västra Klagstorp.

Kommentarer till yttrandena

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. Inför varje enskilt hastighetsbeslut ska en översyn göras av eventuellt behov av åtgärder. Korsningen mellan väg 500 och Bruksvägen kommer också att studeras i samband med utbyggnaden av nya bostäder i Hököpinge.

Förslaget med 40 km/h på väg 500 genom Hököpinge kvarstår

Väg 500, Vellingevägen, genom Gessie

Antal inkomna yttranden

- 1 yttrande från en privatperson, påskrivet av 1 person.

Sammanfattning av yttrandet

- Sträckan genom Gessie samt sträckan mot Gessie Villastad bör ha 40 km/h. Sträckan från Gessie fram till norra delen av Hököpinge bör ha 80 km/h.

Kommentarer till yttrandet

Målet med de nya hastighetsgränserna är att dessa ska samspela med gatornas funktion och karaktär, det vill säga trafikmiljön ska bli tydligare för trafikanterna. Väg 500 är en viktig länk i huvudvägnätet där vägens utformning och funktion har karaktären av ett transportrum. Bebyggelsen är gles på sträckan och korsningsbehovet begränsat. Såsom beskrivs i faktarutan "Resultat från försök med nya hastighetsgränser" (sidan 14) är det viktigt att gatans funktion och utformning är kopplad till hastighetsgränsen, så att det blir tydligt för trafikanterna vad som gäller och att efterlevnaden därmed blir hög. En höjning av hastighetsgränsen innebär inte nödvändigtvis att den faktiska hastigheten ökar. En sänkning till 40 km/h på sträckan genom Gessie skulle däremot troligtvis få låg acceptans och därmed inte förbättra trafiksäkerheten och miljön i praktiken.

Att höja hastigheten till 80 km/h på sträckan mellan Hököpinge och Gessie är inte motiverat med tanke på att sträckan endast är cirka 500 meter lång. En höjning skulle innebära onödiga accelerationer och retardationer som påverkar miljön negativt.

Förslaget med 60 km/h på väg 500 genom Gessie och mellan Gessie och Hököpinge kvarstår.

Västra Ingelstad

Norra Stationsvägen samt Byvägen (väg 597)

Antal inkomna yttranden

- 1 yttrande från Jordholmens vägförening

Sammanfattning av yttrandet

- Föreslår 40 eller 50 km/h på Norra Stationsvägen samt 40 km/h på Byvägen.

Motiv till varför man vill ha 40 eller 50 km/h

- Finns en parallell gc-väg till N. Stationsvägen samt ytterligare en gc-väg ett stenkast bort.
- 30 km/h är en svår hastighet att hålla och det är få som idag håller 30 km/h. Ur ett trafiksäkerhetsperspektiv är det bättre att skylta med väjningsplikt för de smågator som angör Norra Stationsvägen. Korsningen mellan Stationsvägen och Kyrkovägen borde ha väjningsplikt alternativt stopplikt för de som kommer från Kyrkovägen eftersom korsningen är skymd.
- Bättre med väjningsplikt än att principfast hålla kvar vid dagens 30 km/h.

Förslag på åtgärder framförda i yttrandet

- Väjningspliktskyltar i korsningen där Norra Stationsvägen angör Hötoftavägen.

Kommentarer till yttrandet

De synpunkter som inkommit gällande hastighetsbegränsningar och övrig trafikmiljö i Västra Ingelstad, kommer att beaktas i det fortsatta planeringsarbetet för denna ort.

Kyrkovägen (väg 574), Stationsvägen (väg 574) samt ny väg längs järnvägen

Antal inkomna yttranden

- 1 yttrande från en privatperson, påskrivet av 1 person

Sammanfattning av yttrandet

- Föreslår att den nya vägen längs järnvägen får 30 km/h samt att den inte blir för rak.
- Vill ha åtgärder så att man inte uppmuntras till att köra så fort på raksträckorna, där ibland Kyrkovägen och Stationsvägen.

Förslag på åtgärder framförda i yttrandet

- Gång- och cykelbana längs den nya vägdragningen så att man kan ut och motionera/gå/cykla säkert. Det är många med barn och hundar i byn men få ytor att motionera/gå/cykla på.

Kommentarer till yttrandet

De synpunkter som inkommit gällande hastighetsbegränsningar och övrig trafikmiljö i Västra Ingelstad, kommer att beaktas i det fortsatta planeringsarbetet för denna ort.

Orter och sträckor som inte ingår i befintlig plan

Vellinge: Området kring Bifrostgatan

Sammanfattning

- 1 yttrande från Gårdarike Samfällighet
- Yttrandet gäller ett förslag med att skylta upp Bifrostgatan från Södervångsgatan med 30-skyltar som gäller hela området.
- Motivet är att där är en skola där många elever rör sig i området.

Kommentarer till yttrandet

Befintlig hastighetsplan har kompletterats med de gator inom tätbebyggt område som inte tidigare ingick. I det nya förslaget får hela området kring Bifrostgatan 30 km/h.

Området kring Bifrostgatan föreslås få 30 km/h.

Vellinge: Vellinge ridsportanläggning (Åkarpsgården)

Sammanfattning

- 1 yttrande från Vellinge Hästsportförening
- Yttrandet gäller hastigheterna inom Vellinge ridsportanläggning med Vellinge ridgymnasium på Åkarpsgården. Idag gäller 70 km/h inom anläggningen, trots att det på tillfartsvägen är 50 km/h. Anläggningen är en av kommunens största fritidsgårdar med ridskola där det rör sig barn från små till stora samt Sundsgymnasiets hästsportlinje.
- Vill ha en hastighetsgräns inom området som inte överstiger 30 km/h och allra helst inte över 20 km/h.

Kommentarer till yttrandet

I Åkarpsgårdens närområde finns flera planerade utbyggnader, både av vägar och bebyggelse, vilka påverkar hastighetsgränserna i området. I samband med omskyllningen av Vellinge tätort kommer gällande hastighetsgränser i området kring Åkarpsgården att prövas.

Vellinge: Ängavägen (väg 525, utanför tätbebyggt område)

Sammanfattning

- 1 yttrande från privatperson, underskriven av 2 personer
- Yttrandet gäller att det bör vara sänkt hastighet på Ängavägen. I första hand önskas sänkt hastighet från 70 till 50 km/h. Om det inte är möjligt att sänka på hela sträckan är önskan att 50-gränsen förlängs längre västerut till väster om Ängavägen 119.

Motiv till varför det ska vara sänkt hastighet

- Dålig sikt från utfarterna.

- Sänkt hastighet gör att antalet trafikanter som väljer att köra på Ängavägen istället för Falsterbovägen minskar.
- Färre bilar på Ängavägen gör att trafiken genom tunneln under motorvägen och gångvägen för alla resenärer till och från busshållplatsen Vellinge Ängar kommer att bli säkrare.
- Vägen är hårt drabbad av tjälskador. Trafiken behöver minska för att vägen ska hålla.
- En hel del tung trafik går på Ängavägen istället för Falsterbovägen för att slippa rondellen vid Statoil. Genom att sänka hastigheten på Ängavägen så blir denna "genväg" mindre attraktiv.
- Det bor många förskole- och skolbarn längs med Ängavägen och samhället vid Lilla vägen och Vellinge väster. Eftersom det inte kommer att byggas en cykelväg längs med Ängavägen så måste hastigheten sänkas.
- Det är ingen annan än boende och besökande som egentligen behöver köra på Ängavägen och det är därför bara vi boende som påverkas av den sänkta hastigheten.
- Olycksrisken kommer att minska avsevärt och det kommer att bli möjligt för våra barn att cykla till skolan trots avsaknad av cykelväg.

Kommentarer till yttrandet

Den sträcka av Ängavägen som synpunkterna gäller ligger utanför tätbebyggt område. På dessa vägar tar Länsstyrelsen, efter att Trafikverket lämnat förslag, beslut om gällande hastighetsgräns. Inkomna synpunkter kommer att vidarebefordras till Trafikverket.

Skanör: Stortrappsvägen

Sammanfattning

- 1 yttrande från en privatperson, påskrivet av 1 person
- Förslaget innebär en önskan om samma hastighet på Stortrappsvägen som Nyvångsvägen.
- Om Nyvångsvägen hastighetsbegränsas behöver även Stortrappsvägen få minst samma hastighet, efter annars väljs den vägen istället.
- Mycket trafik och höga hastigheter på Stortrappsvägen.

Kommentarer till yttrandet

Befintlig hastighetsplan har kompletterats med de gator inom tätbebyggt område som inte tidigare ingick, däribland Stortrappsvägen. I det nya förslaget får Stortrappsvägen samma hastighetsgräns som Nyvångsvägen, det vill säga 40 km/h.

Stortrappsvägen inkluderas i hastighetsplanen och föreslås få 40 km/h.

Skanör: Ljungstyckevägen

Sammanfattning

- 1 yttrande från en privatperson, påskrivet av 1 person.
- Synpunkten gäller att det bör vara 20 km/h på Ljungstyckevägen på grund av S:t Knut, förskolan och äldreboende Armeriahus.

Kommentarer till yttrandena

Ljungstykkevägen har idag 30 km/h med hänsyn till att många oskyddade trafikanter rör sig på gatan och att gatan ingår i lokalnätet. På kommunala vägar finns inte hastighetsbegränsningen 20 km/h.

Höllviken: Kronodalsvägen

Sammanfattning

- 1 yttrande från en privatperson, påskrivet av 1 person
- Synpunktslämnaren undrar om det stämmer att det diskuteras höjd hastighet på Kronodalsvägen i Höllviken och avböjer i så fall det förslaget eftersom det finns flera skolor i närheten där många barn och ungdomar rör sig.

Kommentarer till yttrandena

- Kronodalsvägen har inte ingått i befintlig hastighetsplan. I den komplettering som gjorts ingår nu Kronodalsvägen. Befintlig hastighetsgräns föreslås behållas och är således 30 km/h.

Kronodalsvägen får fortsatt 30 km/h.

Höllviken: Östersjövägen (från Ö. Fädriften ner till Kämpinge strandbad)

Sammanfattning

- 1 yttrande från en privatperson, påskrivet av 1 person
- Yttrandet gäller önskan om sänkt hastighet från 50 till 30 km/h på Östersjövägen, sträckan från Ö. Fädriften till Kämpinge strandbad.

Kommentarer till yttrandena

- Aktuell sträcka av Östersjövägen har inte ingått i befintlig hastighetsplan. I den komplettering som gjorts ingår nu denna sträcka. Hastigheten föreslås bli 40 km/h på sträckan från Ö. Fädriften fram till Gyavägen och därefter 30 km/h.

Östersjövägen, sträckan från Ö. Fädriften till Kämpinge strandbad, föreslås få 40 km/h på sträckan från Ö. Fädriften fram till Gyavägen och därefter 30 km/h.

Ljunghusen/Höllviken: väg 100

Sammanfattning

- 5 yttranden från privatpersoner, påskrivna av 6 personer
- Två yttranden gäller sänkt hastighet på väg 100. I det ena yttrandet anser man att hastigheten ska sänkas till 60 km/h. Det andra yttrandet vill ha sänkt hastighet, t.ex. till 50 km/h i Ljunghusen, precis som man gjort i Skanör. En person skriver att det inte kan vara rätt att som nu, att hastighetsgränsen höjs från 50 till 70 km/h några 100 meter före både övergångsställe och trafikljuskorsning.

- Ett yttrande vill ha fyrfilig väg på väg 100 från Hagarondellen ända till E6 med minst 60 km/h genom Ljunghusen. Den mittersta infarten till Höllviken kan med fördel tas bort. Separata högersvängsfiler ut på väg 100 från Störvägen och påfarterna i Höllviken.
- Ett yttrande vill ha 60 km/h på sträckan från Q8 i nordöstra Höllviken fram till efter Ljungheden väster om Ljunghusen.
- Ett yttrande påpekar att väg 100 används som motorväg rakt genom samhället. Bilarna kör mycket fort och trafikintensiteten är hög, vilket bidrar till stora störningar. Trots att förhållandena påpekats för både kommunen, Polisen och Vägverket har inget gjorts. Förslaget är att sätta upp fartkameror för att minska farten.

Kommentarer till yttrandena

Se svar till Trafikverket under rubriken "Generella synpunkter på hastighetsplanen" på sidan 8.

Höllviken: Falsterbovägen/Kämpingevägen (väg 585)

Sammanfattning

- 1 yttrande från privatperson, påskrivet av 1 person
- Idag är hastigheten 50 km/h när man kommer från Vellinge, men det gäller endast precis innan viadukten, under viadukten/väg 100, samt ca. 50 meter i riktning mot Kämpinge. Vårt önskemål är att 50 km/h ska fortsätta (i båda riktningarna) hela vägen fram till/från korset, Kämpingevägen/Kungstorpsvägen (väg 512).

Motiv till varför det ska vara sänkt hastighet

- Många hästar i området.
- Många barn som rider i området och som måste korsa Kämpingevägen för att komma ut till bilfria miljöer och från trafiken.
- Många kör för fort redan idag.
- Minska risken för olyckor.
- Trafiken har ökat mycket under senare år.
- Lägre hastigheter här skulle göra att fler väljer att köra ut på väg 100.

Kommentarer till yttrandet

Kämpingevägen och den sträcka av Kungstorpsvägen som synpunkterna gäller ligger utanför tätbebyggt område. På dessa vägar tar Länsstyrelsen, efter att Trafikverket lämnat förslag, beslut om gällande hastighetsgräns. Inkomna synpunkter kommer att vidarebefordras till Trafikverket.

Kämpingevägen (väg 585)

Sammanfattning

- 1 yttrande från privatperson, påskrivet av 1 person
- Yttrandet gäller önskan om sänkt hastighet till 40 km/h på Kämpingevägen, i alla fall mellan Henriksdalsvägen och Ängdalavägen.

Motiv till sänkt hastighet

- Ökad trafik jämfört med för bara några år sedan.
- De flesta håller en högre hastighet än tillåtna 70 km/h.
- Vägen trafikeras både av stressade bilister på väg till och från jobbet och tung trafik men även cyklister och motionärer.

Förslag till åtgärder framförda i yttrandena

- Inkludera Kämpingevägen i översynen (i första hand mellan Henriksdalsvägen och Ängdalavägen) i planen.
- Åtgärder för att få bilisterna att hålla hastigheten, anlägg vägbulor.
- Anlägg gärna en cykelväg.

Kommentarer till yttrandet

Kämpingevägen som synpunkterna gäller ligger utanför tätbebyggt område. På dessa vägar tar Länsstyrelsen, efter att Trafikverket lämnat förslag, beslut om gällande hastighetsgräns. Inkomna synpunkter kommer att vidarebefordras till Trafikverket.

Räng Sand

Sammanfattning

- 2 yttranden från privatpersoner, påskrivna av 2 personer.
- 1 yttrande vill ha 30 km/h på Räng Sandsvägen genom Räng Sand. Smal väg, ny bebyggelse och nya sidogator gör att 50 km/h är för hög hastighet. Eftersom högerregeln gäller längs hela Räng Sandsvägen blir säkerheten större om man sänker till 30 km/h.
- 1 yttrande vill ha 40 km/h på hela sträckan från Kämpinge till slutet av Räng Sand, förutom vid Rängbågens förskola där det ska vara 30 km/h.
- Förslag på att bygga ut gc-vägen hela sträckan från väg 519 till Räng Sand i öster.

Kommentarer till yttrandet

Räng Sand är ett av de tätbebyggda områden som inte ingått i den översyn som gjorts av hastigheterna. En översyn av hastigheterna i övriga tätbebyggda områden, där ibland Räng Sand, kommer att ske i nästa etapp.

Mindre byar

Sammanfattning

- 1 yttrande från en privatperson har inkommit som berör ett flertal byar och vägar.
 - **Vattle byväg (S. Åkarp) samt Vattlevägens norra del (ca 200 m):** 30 km/h där det för närvarande är 50 km/h
 - **S. Åkarps kyrkby:** 40 km/h där det idag är 70 km/h
- PRO Månstorp menar att Vattle byväg samt Vattlevägen bör få sänkt hastighet från 50 till 30 km/h, med anledning av ökande grad av barnfamiljer.

Kommentarer till yttrandet

Synpunkterna gäller vägar och områden som inte ingått i den översyn som gjorts av hastigheterna och som varit på remiss. Övriga tätbebyggda områden studeras i etapp 2.

Väg 101

Sträckan mellan Arrie och V. Ingelstad

- 1 yttrande från en privatperson, påskrivet av 1 person
- Hastighetsbegränsningen på väg 101 mellan Arrie och V. Ingelstad är för närvarande 80 km/h. Önskemålet är att hastigheten begränsas till 70 km/h. På sträckan finns många vänstersvängar, barn boendes i hus nära vägen och vägen är rak vilket gör att många kör för fort.

Vid Møllevången

- 1 yttrande från en privatperson, påskrivet av 1 person
- Det bör vara 50 km/h från den nya skylten "Møllevången" i norr, dvs. 50 km/h hela sträckan fram till Ö. Grevie. 30 km/h vid V. Ingelstads skola där det för närvarande är 30 km/h.

Utanför skolan i V. Ingelstad

- 1 yttrande från PRO Månstorp
- Åtgärder bör genomföras för anpassning av hastigheten på väg 101 utanför skolan och den intilliggande idrottsplatsen.

Kommentarer till yttrandena

Korta delar av väg 101 i Vellinge kommun går inom tätbebyggt område där kommunen har rätt att fatta beslut medan majoriteten av sträckan är Trafikverkets ansvar, där Länsstyrelsen fattar beslut. För trafikanterna är det dock viktigt att stråket får ett logiskt system av hastighetsgränser. Därför sker just nu en dialog med Trafikverket angående framtida hastighetsgränser på väg 101.

Övriga inkomna synpunkter som ej direkt berör hastighetsplanen

Generellt

- En person undrar vad det betyder att diskutera nya begränsningar, nya hastighetsgränser, nya framkomligheter eller enkelriktningar, om medborgarna ändå betar sig som de alltid gjort. Det man i första hand måste lägga resurser på och åtgärda är att se till att redan befintliga och eventuellt någon enstaka ny föreskrift eller förändring efterföljs.
- En person vill uppmärksamma kommunen på alla felparkeringar som sker. Förslaget är att anställa en ordningsvakt med behörighet att bl.a. skriva ut p-avgifter.

Vellinge tätort

- Fler åtgärder, permanenta eller tillfälliga, för att få ner buskörningen, t.ex. på Norrevångsgatan.
- Ändra namn på Trelleborgsvägen eftersom många tror den går till Trelleborg alternativt fler skyltar om att det är avstängt.

Skanör och Falsterbo

- Fastighetsägarna ska inte själva behöva bekosta bullerdämpande åtgärder.
- Kommunen bör vidta åtgärder mot de boende utmed Strandbadsvägen, som gör "egna" parkeringsplatser som möjliggör utfart direkt över heldragen vit linje. De flesta fastigheterna har den egentliga utfarten mot "matargatorna".
- Önskemål om en avgränsad cykelbana längs Södra Sparvstykkevägen eftersom det idag cyklas på trottoaren i båda färdriktningarna. En målad linje räcker, vilken både ökar säkerheten och minskar gatans bredd vilket håller nere hastigheterna.
- Inför envägstrafik på Mellangatan sommartid, förslagsvis riktning från Södergatan mot hamnen/kyrkan och återvändande trafik på Östergatan eller Västergatan, för att förhindra totalstopp. Alternativet är att ha motorfordonstrafik förbjuden sommartid på Mellangatan, och hänvisa till intilliggande gator (Väster och Östergatorna), med undantag för affärstrafik under viss tid, samt till boendefastigheter (behöriga).
- Strandbadsvägens trafik kaos – särskilt sommartid, med många trafikanter och höga hastigheter.
- Flera har lämnat synpunkter på busstrafiken. Busstrafiken har med den nya linje 300 kraftigt intensifierats, vilket en del tycker är bra. Att Falsterbo är en ändhållplats medför dock att alla bussar kommer i retur efter några minuter och kör samma sträcka i omvänd ordning med onödig miljöbelastning av Skanör-Falsterbo som följd och med ytterst få passagerare. Någon har förslaget att problemet skulle kunna organiseras bort genom att bussarna istället går i en slinga runt genom Skanör-Falsterbo och direkt vidare från, nuvarande ändhållplats Strandbaden mot Ljungen, Ljunghusen osv. respektive det omvända. Om varannan buss kör denna slinga medsols och varannan motsols så skulle busstätheten vara identisk men

mijlförbättringen anmärkningsvärd. För de som bor nära ändhållplatsen blir dessutom bussen som alternativ mer likvärdig bilen eftersom man direkt ger sig av mot Malmö.

- Oroande att biltrafiken i Falsterbo ökar eftersom det är mycket barn i området. Känns viktigt att få bilisterna att respektera 30 km/h men få gör det.
- Gör Falsterbo stadskärna bilfri under högsommaren. Ett extremt men framåttänkande förslag. Istället kan det finnas elbilar/taxibilar som de boende kan använda som taxi.
- Förslag med färgkonditionering på t.ex. lyktstolpar, övergångsskyltar m.m. markera vilken hastighet som gäller.

Höllviken

- En person menar att trafiksituationen i Höllviken i största allmänhet är att betrakta som en laglös frizon.
- En person önskar större närvaro från polisen för att förbättra efterlevnaden och trafiksituationen.
- En person samt Höllviken nr 5 samfällighetsförening efterlyser en plan för att få cyklisterna att använda cykelbanorna och inte trängas med motorfordon, detta gäller framför allt så kallade tävlingscyklister.
- En person samt Höllviken nr 5 samfällighetsförening menar att transporterna i högre grad ska, t.ex. med skyltar, uppmanas att använda de vägar som går utanför tät bebyggelse. Skylta upp och hänvisa all tung trafik till väg 100 och Kämpingevägen.
- Nästa gång det ska asfalteras önskar en person att det läggs "tyst asfalt" på alla gator i integrerade- och mjuktrafikrum.
- Om tung trafik är ett måste, förstärk gatorna så att de är anpassade för detta.
- Rondell i korsningen Stenbocks väg/landsvägen eftersom den är komplicerad på grund av förskjutningen mellan vägarna.
- En person önskar ökade kontroller och mer information för att bilisterna ska ta hänsyn till t.ex. handikapparkering, förbjudet att stanna, förbjuden parkering och stopplikt.
- Gör Kämpingevägen till en ringväg. Skolor och dagis kan lätt nås från denna väg. Hastigheten kan höjas på en del av vägen. Efter s-kurvan kan den bli 80 km/h. Stenbocks väg bör då sänkas till 40 km/h. Detta stimulerar bilisterna att ta den något längre vägen över Kämpingevägen.
- Ängdala skola skulle behöva samma ljussignaler över Stenbocks väg som finns nära Toppen. Ljussignalen skulle ytterligare innebära att bilister väljer Kämpingevägen istället.
- Ö. Fädriften har blivit eftersatt i många år när det gäller gång- och cykelbana.
- Vid snö ska inte kommunen lägga snön på gångbanan i korsningen mot busshållplatsen. Använd motsatta sidan vid övergångsstället istället, här finns plats om man lägger på rätt sätt.
- När man går/cyklar från stranden vid barnbadet vid kanalen, så tar gångbanan slut mittför kiosken. Gångbanan bör förlängas åtminstone runt hörnan. Här är mycket lös sand som är svårt att gå och omöjlig att cykla i utan att falla. Kostnaden är liten och bör åtgärdas snarast för att ingen fallolycka ska inträffa.
- Uppmana folk att gå eller cykla när de ska transportera sig.
- För få P-platser, både för bilar och cyklar vid Ängdala skola.

- Många bilister som bor i Höllviken följer inte hastighetsbegränsningen, bl.a. på sträckan mellan Henriks hages förskola och rondellen Henriksdalsvägen-Stenbocks väg. Undrar varför man inte mätt hastigheterna på Henriksdalsvägen mellan Henriks hage och Stenbocks väg.
- Underlaget på barnens skolväg sköttes mycket dåligt under de många snömånaderna. Alla barn har inte föräldrar som jobbar sådana tider att man kan köra barnen till och från skolan. Alltså var där många barn som kom cyklande trots att det var blixthalka och en tjock isbeläggning på vägarna.

Ö. Grevie

- Överväg trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid Ö. Grevie avseende på- och utfart till väg 101.

Gessie villastad

- Farlig utfart från Gessie villastad, STOP/heldragen linje saknas.

2011-09-29

NGM 2011/193