

## SAMRÅDSHANDLING

# Väg 949, Dalby-Tvedöra, busshållplats Torna

## Hällestad torget

Lunds kommun, Skåne län

Vägplanbeskrivning, 2020-04-02



**Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, Box 543, 291 25 Kristianstad

E-post: [investeringsprojekt@trafikverket.se](mailto:investeringsprojekt@trafikverket.se)

Telefon: 0771-921 921

TMALL 0092 Planbeskrivning 6.0

Dokumenttitel: Vägplanbeskrivning

Författare: Sweco AB

Dokumentdatum: 2020-04-02

Ärendenummer: TRV 2019/109066

Objektsnummer: 17675

Uppdragsnummer: 166605

Version: 0.2

Kontaktperson: Anna Olsson, Trafikverket

# Innehåll

<b>1. SAMMANFATTNING</b>	<b>5</b>
<b>2. BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL</b>	<b>5</b>
2.1. Bakgrund, ändamål och projektmål	5
2.2. Planläggningsprocessen	6
<b>3. MILJÖBESKRIVNING</b>	<b>7</b>
3.1. Avgränsningar	7
3.2. Bedömningsgrunder	8
3.3. Läsanvisning	8
<b>4. FÖRUTSÄTTNINGAR</b>	<b>8</b>
4.1. Vägens funktion och standard	8
4.2. Trafik och användargrupper	9
4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling	10
4.4. Landskapet och staden	10
4.5. Miljö och hälsa	11
4.6. Byggnadstekniska förutsättningar	14
<b>5. DEN PLANERADE VÄGENS LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV</b>	<b>14</b>
5.1. Val av lokalisering	14
5.2. Val av utformning	15
5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	15
<b>6. EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET</b>	<b>16</b>
6.1. Trafik och användargrupper	16
6.2. Lokalsamhälle och regional	16
6.3. Miljö och hälsa	16
6.4. Samhällsekonomisk bedömning	17
6.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	17
6.6. Påverkan under byggnadstiden	17
<b>7. SAMLAD BEDÖMNING</b>	<b>18</b>
7.1. Konsekvenser för miljö och hälsa	18
7.2. Transportpolitiska mål	18
7.3. Miljökvalitetsmålen	19
<b>8. ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDEN</b>	<b>20</b>

<b>9. MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING</b>	<b>21</b>
<b>10. FORTSATT ARBETE</b>	<b>22</b>
<b>11. GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING</b>	<b>22</b>
11.1. Formell hantering	22
11.2. Genomförande	23
11.3. Finansiering	23
<b>12. UNDERLAGSMATERIAL OCH KÄLLOR</b>	<b>24</b>

# 1. Sammanfattning

Två busshållplatslägen vid Torna Hällestad torg (väg 949) är behov av tillgänglighetsanpassning. Befintlig utrustning är bristande då bland annat ytorna för väntande och avstigande är smala och väderskydd saknas. Personer med funktionsnedsättning kan inte ta sig till nuvarande hållplats på ett smidigt och enkelt orienterbart sätt. Således ska busshållplatsen tillgänglighetsanpassas.

Åtgärden medför obetydliga till små konsekvenser för omgivningen. De intressen som råder är i första hand en stenmur som omringar en kyrkogård. Vidare är torgets läge till viss mån känsligt vad gäller platsens karaktär. Åtgärden är anpassad för att minimera påverkan på dessa intressen.

Åtgärden medför ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet för de närboende. Åtgärden bidrar också till förbättrade förbindelser mellan landsbygd och tätbefolkade områden.

Projektets totala kostnad uppskattas till omkring 3 800 000 kr (inkl. marklösen, produktionsstöd samt projektering) och finansieras genom regionala anslag.

## 2. Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

### 2.1. Bakgrund, ändamål och projektmål

Busshållplatsen "Torna Hällestad torget" ligger i Torna Hällestad, Lunds kommun. Hållplatsläge A ligger på norra sidan av väg 949 vid en större asfaltsyta i Torna Hällestad vid torget. Hållplatsläge B ligger på södra sidan av väg 949 vid en stenmur som omger kyrkogården vid Hällestads kyrka.

Hållplatserna saknar utrustning i enlighet med Skånetrafikens riktlinjer för att uppnå en tillgänglig hållplats. Vid läge A är trottoaren (plattformen) smal och utformningen begränsas av en smal sektion. Torgytan/korsningen med Sandvägen utgör ett hinder för personer med funktionsnedsättning att ta sig till dagens hållplatsläge på ett smidigt och enkelt orienterbart sätt. Vid läge B finns endast en smal gräsremsa mellan asfalt och stenmur runt kyrkogården för avstigande resenärer.

Projektets ändamål är att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten till busshållplatserna. I detta ingår även att det ska vara möjligt att ta sig till och från busshållplatserna på ett tillgängligt och trafiksäkert sätt.

Målet med projektet är:

- Projektet ska genomföras i nära dialog med Skånetrafiken, kommuner och interna intressenter.
- Hållplatser ska tillgänglighetsanpassas enligt Skånetrafikens riktlinjer

- Projektet ska styra mot Målbild 2030 och agenda 2030 genom att uppfylla minst ett mål i Målbild 2030 (Tillgänglighet för alla, Trafiksäkerhet och Trygghet)
- Stärka, tydliggöra och minimera påverkan på kulturmiljö

## 2.2. Planläggningsprocessen

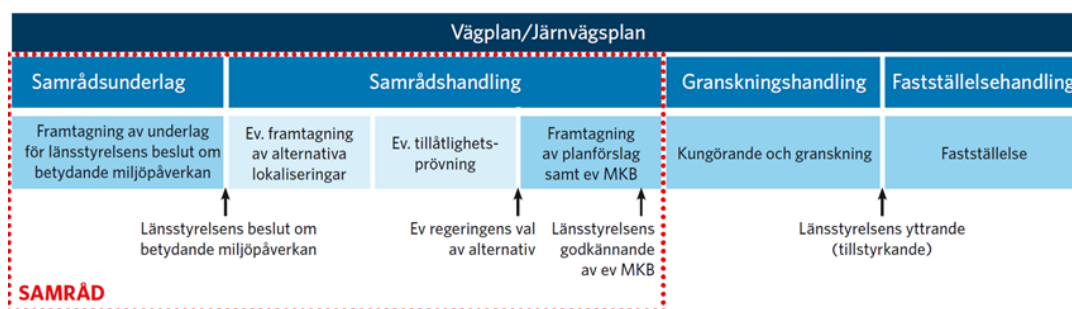
Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen eller järnvägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till väg- eller järnvägsplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket sätta spaden i jorden.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

Under de olika skedena i planläggningsprocessen analyseras och beskrivs väganläggningens lokalisering och utformning allt mer detaljerat desto längre fram i planläggningsprocessen. I det slutliga skedet, Status fastställelsehandling, är lokaliseringen och utformningen fastlagd. Följande statusbegrepp är identifierade av Trafikverket för vilken handlingarna ska ha under de olika skedena under planläggningsprocessen. För varje steg i processen blir planen mer detaljerad.



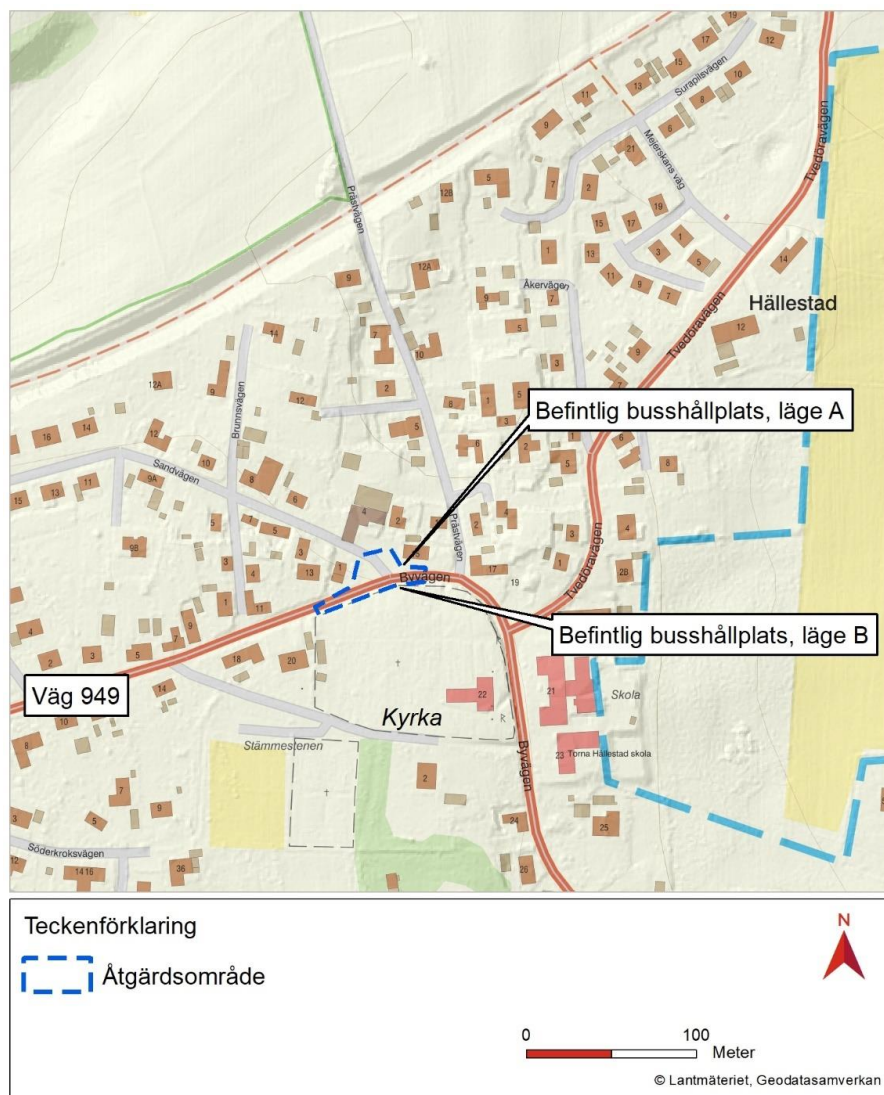
### 3. Miljöbeskrivning

Länsstyrelsen Skåne har i beslut daterat 2020-03-09 meddelat att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Detta innebär att någon separat miljökonsekvensbeskrivning inte upprättas utan vägplanens bedömda konsekvenser med avseende människors hälsa och miljö redovisas i miljöbeskrivningen. Miljöbeskrivningen innehåller uppgifter om miljöförutsättningarna i det område som kan komma att påverkas av den planerade ombyggnationen, de förändringar i miljö kvalitet som vägprojektet kan medföra och vad dessa förändringar bedöms innebära för människors hälsa och för miljön.

#### 3.1. Avgränsningar

##### *Geografiska avgränsningar*

Åtgärdsområdet omfattar det område där byggnation förväntas ske. Figur 1 visar detta område. Projektets influensområde är inom det geografiska område som en påverkan kan ske. (I kapitel 5 redovisas åtgärden mer ingående.)



Figur 1. Åtgärdsområdet. Nya läge A ligger på torget och kommer att förses med en ny plattform, bussskur med mera. Läge B är belägen intill en kyrkomur på motsatta sidan av väg 949.

### *Innehållsmässiga avgränsningar*

I denna plan- och miljöbeskrivning redovisas den information som krävs för en bedömning av vägplanens påverkan på människors hälsa, miljön samt hushållning med mark, vatten och andra resurser. De miljöaspekter som bedöms vara relevanta och således redovisas i föreliggande dokument är vattenmiljö, kulturmiljö, naturmiljö och markmiljö. Boendemiljö redogörs enbart för i avsnittet som behandlar effekter och konsekvenser av projektet.

## 3.2. Bedömningsgrunder

Bedömningsgrunderna baseras på en sammanvägning av miljöaspektens värde och påverkans storlek. Bedömningen inkluderar skadeförebyggande- och försiktighetsåtgärder. Riksintressen och skydd bedöms efter den lagstiftning som gäller. Omgivningspåverkan har bedömts utifrån befintligt material och underlag.

Vad gäller förorenad mark har Sweco sammanställt uppgifter om mark och grundvatten som antingen är konstaterat förorenade eller är potentiellt förorenade. Sammanställningen ligger till grund för bedömningen vad avser markmiljö. Detta har gjorts genom studier av kartor och flygbilder samt genomgång av potentiellt förorenade områden identifierade av Länsstyrelsen i Skåne län. Vidare har Sweco begärt ut information om potentiellt eller konstaterat förorenade objekt från Lunds kommun. Även andra relevanta aktörer har tillfrågats.

## 3.3. Läsanvisning

Förutsättningarna, det vill säga rådande intressen, redovisas i avsnitt 4.4 (landskap och staden) och 4.5 (miljö och hälsa).

De effekter och konsekvenser som förväntas uppstå på miljö och hälsa till följd av projektet redovisas i avsnitt 6.3. Den samlade bedömningen sammanfattas sedan i kapitel 7.

I kapitel 8 redogörs för hur projektet överensstämmer med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, aktuella miljökvalitetsnormer (MKN) och bestämmelserna om hushållning med mark- och vattenområden. Slutligen beskrivs det fortsatta arbetet i kapitel 10.

# 4. Förutsättningar

## 4.1. Vägens funktion och standard

Väg 949 genom Torna Hällestad har en vägbredd genom samhället på 6 meter, med en hastighetsgräns på 30 km/tim. På sträckan ansluter flertalet kommunala vägar (kvarTERSanslutningar) samt den statliga vägen 964.

Torget är en naturlig knutpunkt och korsningspunkt i Torna Hällestad. Förutom att den centrala vägen, Byvägen, passerar torget ligger det ett stenkast ifrån Hällestads kyrka, samt Torna Hällestad skola och naturområden i dess omnejd. Kyrkan har anor från 1100-talet. Byvägen som går utanför torget och kyrkan bredvid är en smal väg som skapar ett småskaligt gaturum. En tydlig häck och mur avgränsar kyrkogården mot torget.



Bebyggelsen i närheten består av villor byggda mellan 1800-talet och slutet av 1900-talet. På torget finns en lanthandel som drivs i en byggnad från tidigt 1900-tal.

Belysning finns längs med väg 949 på norra sidan. Belysningen utgörs av stålstolpar med arm samt armatur. Stolpar och armaturer ägs av Trafikverket. Kraftmatningen ägs av kommunen.

#### *Tillgänglighet*

Hållplatslägena saknar utrustning i enlighet med riktlinjerna för att uppnå en tillgänglig hållplats. Trottoaren vid Läge A (plattformen) är väldigt smal och utformningen begränsas av en smal sektion. Torgytan/korsningen med Sandavägen utgör ett hinder för personer med funktionsnedsättning att ta sig till dagens hållplatsläge på ett smidigt och enkelt orienterbart sätt. Bland annat saknar personer med synnedsättning naturliga ledstråk för att passera den stora asfalterade ytan samt så blir det långa avstånd för äldre och rullstolsburna personer att förflytta sig på i ”blandtrafik”. Läge B saknar yta för väntande och avstigande vilket i nuläget sker på den smala gräsytan längs stenvuren vid kyrkogården, se Figur 2.



Figur 2. Området vid hållplatsen Torna Hällestad Torget. Läge A till höger i bild med trottoar, läge B till vänster intill stenvuren som omger kyrkogården.

#### *Trafiksäkerhet*

Till STRADA (Swedish TRaffic Accident Data Acquisition) har inga olyckor rapporterats i anslutning till hållplatsen från år 2009 till slutet av 2018.

## 4.2. Trafik och användargrupper

#### *Kollektivtrafik*

På sträckan mellan Torna Hällestad och Lund trafikerar två regionbusslinjer stråket, Linje 159 samt linje 161. Linjerna trafikerar hållplats Torna Hällestad Torget med timmestrafik i högtrafik, måndag till fredag. Linjen trafikeras även lördag och söndag med markant glesare avgångar och måste beställas med taxi på telefon. På Torna Hällestad Torgets hållplats sker det i snitt 24 påstigningar/vardag. Siffror för antalet påstigande per busshållplatsläge har inhämtats via Skånetrafiken och beskriver nuläget år 2019.

### *Motorfordonstrafik*

Aktuell ÅDT (årsmedeldygnstrafik, det vill säga ett genomsnittligt trafikflöde per dygn under ett år) på väg 949 uppgår till cirka 1200 fordon per årsmedeldygn och den tunga trafiken uppgår till cirka 7 % av all trafik.

## 4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

I Region Skånes Trafikförsörjningsprogram 2016 är ett mål att samtliga hållplatslägen med fler än 15 dagliga påstigande ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2021. Detta uppdrag ingår i programmet Kollektivtrafiksåtgärder i Skåne där syftet är att samordna hållplatsåtgärder och andra mindre kollektivtrafiksåtgärder.

Torna Hällestad Torget ligger inom område för avstyckningsplan 1281K-H1:B1138 samt byggnadsplan 1281K-H25:B1208.

## 4.4. Landskapet och staden

Torna Hällestad är ett mindre samhälle en bit öster om Lund. Samhället omringas av naturvårdsområden och jordbruksmark. Torget i centrala Torna Hällestad är en naturlig knutpunkt och korsningspunkt. Förutom att den centrala vägen, Byvägen, passerar torget ligger det ett stenkast ifrån Hällestads kyrka. Kyrkan har anor från 1100-talet. Byvägen, som sträcker sig mellan torget och kyrkan, är en smal väg som skapar ett småskaligt gaturum. En häck och en lägre stenmur avgränsar kyrkogården mot vägen. Annan närliggande bebyggelse utgörs av villor byggda mellan 1800-talet och slutet av 1900-talet.

### 4.4.1. Generella gestaltungsavsikter

Gestaltungsavsikterna för Torna Hällestad torget är framtagna i ett tidigt skede i projektet, och är av en generell karaktär. De ska ses som en del av en analys av platsen och dess karaktär, och sammanfattar de viktigaste aspekterna ur ett gestaltungs-perspektiv.

Eftersom torget har legat här länge och i och med detta bär på en viktig historisk synbarhet, är det viktigt att platsens öppna torgkaraktär bibehålls och inte byggs igen med trafikordningar. För att undvika detta bör den nya busshållplatsen, med dess kompletta utrustning, hållas skild från det övriga torget. På det viset separeras och definieras den nya busshållplatsen från resten av torget. En visuellt och fysiskt tydlig yta för bussresenärer är även lämplig ur ett trygghetsperspektiv, eftersom gångtrafikanterna skiljs av från övrig biltrafik på torget.

Kyrkogårdens starka kant i form av mur och häck markerar en tydlig gräns, och bör bibehållas för att värna om denna historiskt viktiga plats.

Ingången till den privata bostad som ligger i hörnet mellan torget, Byvägen och Sandvägen bör tas i beaktning i möjligaste mån, så att de boende kan ta sig till och från sin entré utan att kollidera med objekt som hör till busshållplatsen.

Med tanke på torgets känsliga läge, kan tillgänglighetsanpassningen av busshållplatserna påverka platsens karaktär. Det är viktigt att de åtgärder som görs är noga avvägda och genomtänkta för att bevara platsens historiska spår.

## 4.5. Miljö och hälsa

### 4.5.1. Riksintressen

Nedan redovisas de riksintressen som åtgärdsområdet omfattas av.

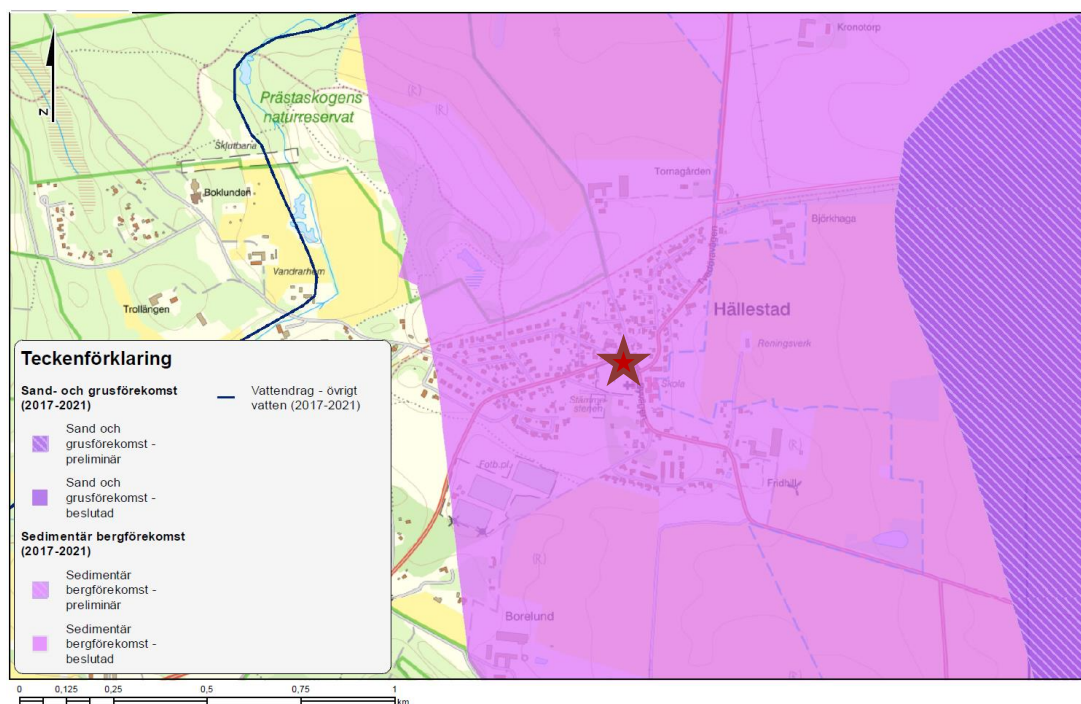
Tabell 1. Kortfattad sammanställning av riksintressen.

Riksintresse	Lagrum	Namn (område)	Beskrivning	Övrigt
Riksintresse för naturmiljövård	3 kap. 6 § miljöbalken	Hardeberga - S Sandby - Dalby – Krankesjöområdet	-	Hela åtgärdsområdet ligger inom riksintresset.
Riksintresse för friluftsliv	3 kap. 6 § miljöbalken	Romeleåsen med Skrylleområdet	Aktiviteter såsom turåkning, bär- och svamplockning samt löpning. Naturtyper såsom sjöar, vattendrag och lövskog.	Hela åtgärdsområdet ligger inom riksintresset.
Riksintresse för försvaret	3 kap. 9 § miljöbalken	-	Stoppområde för höga objekt och vindkraft.	Riksintresset tangerar Byvägen.

### 4.5.2. Vattenmiljö

#### Grundvatten

Det finns en grundvattenförekomst i sedimentärt berg vid namn *Romeleåsens östsluttning* som omfattas av miljökvalitetsnormer (VISS, SE616571-135857). Grundvattenförekomsten bedöms ha god kemisk och kvantitativ status (VISS, 2020). Figur 3 visar grundvattenförekomsten.



Figur 3. Grundvattenförekomst vid Torna Hällestad. Busshållplatsen visas med röd stjärna. Utdrag från VISS (Vattenkartan), 2020.

## Ytvatten

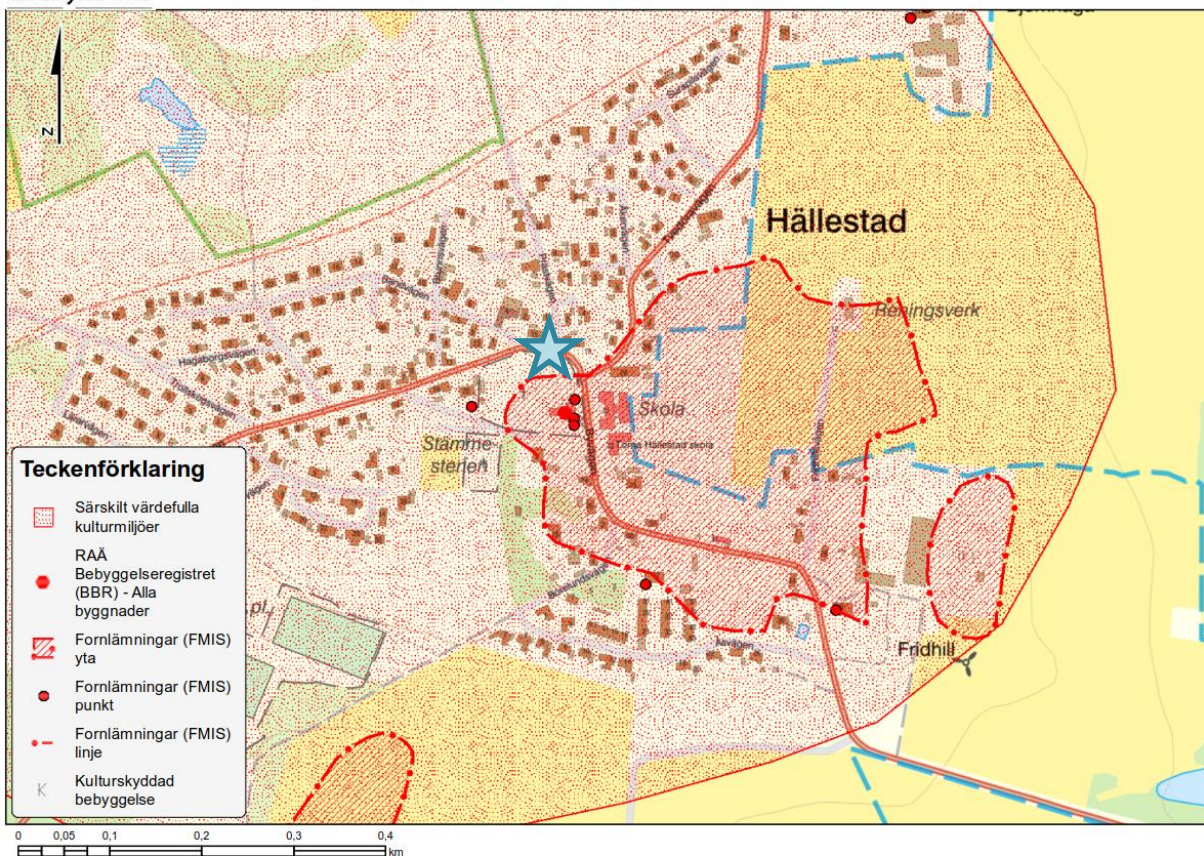
Närmsta ytvattendrag ligger cirka 800 meter nordväst om åtgärdsområdet. Inga båtnadsområden eller ledningar tillhörande markavvattningsföretag korsar åtgärdsområdet.

### 4.5.3. Kulturmiljö

Åtgärdsområdet är beläget inom ett område som är utpekad som en särskild värdefull kulturmiljö: *Hardeberga-Arendala-Dalby-Skrylle-Hällestad*.

I nära angränsning till åtgärdsområdet finns flera fornlämningar varav en möjlig fornlämningsyta (bytomt/gårdstomt, Hällestad 16:1) samt runristningar (Hällestad 2:2. Hällestad 2:1. Hällestad 2:3.), se Figur 4.

Mellan kyrkan och vägens södra sida finns en stenmur. Stenmurar på kyrkogårdar är skyddade enligt 4 kap. 11-13 §§ lagen om kulturminnen m.m. Muren är på vissa delar i dåligt skick.



### 4.5.4. Naturmiljö

Norra Hällestad gränsar till ett Natura 2000-område (*SCI - Måryd-Hällestad*) och naturreservat (*Prästaskogen*).

Många naturvårdsarter har observerats inom och omkring samhället. Det är ett område i stort med generellt höga naturvärden. Observerade arter är bland annat vit stork (akut

hotad), mindre hackspett (nära hotad), brun glada (stark hotad), hedblomster (sårbar), kavelhirs (nära hotad) och stäppbandbi (starkt hotad).

Inom åtgärdsområdet är emellertid naturvärdena ringa, nästintill obetydliga, till följd av marken till största del är asfalterad eller består av gräs.

#### 4.5.5. Markmiljö

Ingen provtagning har utförts. Däremot har en inventering av potentiellt eller historiskt förorenade objekt ägt rum. Vid inventering av förorenande verksamheter har risken för att olika typer av föroreningar ska kunna sprida sig till den planerade busshållplatsen vägts in.

Räddningstjänsten Syds databas består av digitala rapporter med händelser från och med 2006, vilket var året då den bildades. De har inga registrerade händelser som anses vara en risk för förorenad mark vid aktuellt område (Räddningstjänsten Syd, 2019). Trafikverket registrerar olyckor och skador som sker på fastigheter som ägs av Trafikverket. Inga registrerade olyckor kring busshållplatsen finns i detta register. Vid sökning på Länsstyrelsens potentiellt förorenade områden via VISS (Vattenkartan) påträffades två objekt i anslutning busshållplatsen (Figur 5).



Figur 5. Potentiellt förorenade områden (stjärnor) kring det aktuella området (ungefärligt läge markerat med blå rektangel). Nummer 1 är en före detta bensinpump och nummer 2 en nedlagd bensinstation. ©OpenStreetMaps bidragsgivare (OpenStreetMap, 2019, VISS 2019).

Det ena objektet (1) är en före detta bensinpump som sattes upp på torget i Torna Hällestad under 1920–1930-talet (Länsstyrelsen Skåne, 2014a). Det är oklart hur länge denna pump fanns på platsen, men troligtvis togs den bort på tidigt 1940-tal. Vid bensinpumpen på torget fanns ett upplag av fat med drivmedel (Urklipp erhållet från Lunds kommun). Enligt objektsammanfattningen från Länsstyrelsen Skåne (2014a) avslutades identifieringen utan åtgärd.

Det andra objektet (2) är en nedlagd bensinstation där Sweco på uppdrag av SPIMFAB genomförde en sanering 2013 (Länsstyrelsen Skåne, 2014b). Föroreningar som enligt rapporten lämnats kvar är PAH-M och PAH-M som påvisades i tre ytliga avslutningsprover i schaktväggarna. Halterna av PAH i avslutningsproverna överskred de aktuella riktvärden (Sweco, 2013).

## 4.6. Byggnadstekniska förutsättningar

De dominerande naturliga jordarterna kring det aktuella området består framförallt av isälvs sediment (SGU, 2019a). Berggrunden i området utgörs enligt Sveriges Geologiska Undersöknings (SGUs) berggrundskarta av lerskiffer/sandsten/kol (SGU, 2019b).

Enligt SGUs kartvisare har man undersökt jordlagerföljden i ett borrhål ca 350 m sydväst om busshållplatsen (SGU, 2019c). Borrhålet är 7 m djupt där jordlagret på 0-4 m u my består av sand/block, och 4-7 m u my av lera/silt.

Enligt en markundersökning utförd av Sweco 2013 är Torna-Hällestad är beläget på en isälvsavlagring som vid markytan utgörs av sand. Jordlagrens totala mäktighet varierar mellan ca 20-40 m. Sand noterades ner till ett djup på 4,0 m under markytan vid utförd fältundersökning (Sweco, 2013). Inget grundvatten påträffades i samband med borrhningen ner till 4 meter.

I närområdet förekommer sannolikt ledningar vilket behöver utredas i det kommande arbetet.

## 5. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

### 5.1. Val av lokalisering

Vid val av lokalisering har hänsyn tagits till intrång, påverkan på bebyggelse, VA samt övrig omgivningspåverkan. Olika alternativ har valts bort på grund av det större markintrånget på tomtmark.

För att busshållplatsen ska bli trafiksäker och tillgänglig studeras åtgärder som tillgänglighetsanpassning av både läge A och läge B.

Läge A har studerats både vid torget och närmare Torna Hällestad skola strax väster om korsningen väg 949/Tvedöravägen. Läget vid skolan har alldeles för dåliga siktförhållanden på grund av att väg 949 kröker sig. Lokaliseringen närmare torget för A-läget är mycket mer fördelaktigt med avseende på vägbredd, sikt och omgivningspåverkan.

För läge B är det viktigt att åtgärden inte innebär att körbanan förbi hållplatsläget blir för smal då det måste vara möjligt för två personbilar att mötas.

Flytt av båda hållplatslägena planeras. Enligt den föreslagna lokaliseringen av hållplatserna flyttas båda lägena väster om torget. Läge A byggs ut mot befintlig torgyta medan en placering för hållplatsläge B föreslås väster om läge A och torget. Detta leder dock till felförskjutna lägen i förhållande till varandra, läge A bör placeras väster om läge B.

Alternativa och korrekta placeringar har studerats. Dock innebär detta att gatusektionen skulle bli alldeles för smal och i sin tur öka risken för blockering av övrig trafik när bussarna angör hållplatserna.

## 5.2. Val av utformning

Åtgärder innebär tillgänglighetsanpassning och flytt av befintliga hållplatslägen till torgets västra sida för att skapa plats för fullt breda busshållplatsplattformar.

Läge A planeras utformas som en förlängning av trottoarerna väster om torget. Det innebär att torgets västra hörn byggs in mot torget och dagens asfalterade yta ”krymps”. Utbyggnaden av trottoaren bidrar också att motortrafiken får en tydligare in-/utfart till torget från och till väg 949.

Läge B planeras utformas som en plattform på södra sidan av väg 949. Då inga trottoarer finns idag måste plattformen förlängas med spärrlinjer för att leda bort motortrafiken och minimera risken för påkörning av plattformen. Plattformen byggs mot den befintliga stenvallen runt kyrkogården och separeras med en smalare skiljeremsa av annat material, typ makadam. Muren kommer bevaras.

Busshållplatsen kommer att utföras för 15 meter Bb (boggibuss) som dimensionerande fordon. Minsta bredd mellan fasta hinder ska vara 3,5 meter för att möjliggöra passage för plogbil. Båda hållplatslägena anläggs som körbanehållplatser, se Tabell 2.

Tabell 2. Utformning och utrustning för nya hållplatsen Torna Hällestad torg

<b>Torna Hällestad torg</b>		
<b>Utformning</b>	<b>A-läge</b>	<b>B-läge</b>
Hållplatstyp	Körbanehållplats	Körbanehållplats
Plattform	Tillgänglighetsanpassad	Tillgänglighetsanpassad
Kantstödshöjd	17 cm	17 cm
Taktil markbeläggning	Ja	Ja
Kontrasterande kantremsa	Ja	Ja
<b>Utrustning</b>		
Väderskydd	Ja	Nej
Fristående bänk med armstöd	Ja	Nej
Cykelparkering med ramlås	Ja	Nej
Dynamisk trafikinformation	Ja	Nej

## 5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Särskilda skyddsåtgärder som ska fastställas på plankartan har inte identifierats.

## 6. Effekter och konsekvenser av projektet

### 6.1. Trafik och användargrupper

En tillgänglighetsanpassad hållplatsplattform ger en höjning av tillgängligheten samt att en fullt bred plattformen krävs för att ge en ökad bekvämlighet för bussresenären

Läget innebär en något lägre framkomlighet för fordon som ska ansluta till väg 949 från Sandvägen.

### 6.2. Lokalsamhälle och regional

En ny busshållplats i förlängning av befintlig trottoar i väst innebär att befintlig korsningspunkt/torg blir smalare. Detta betyder att fotgängare som passerar korsningen får en kortare sträcka att korsa. Detta har en positiv inverkan på trafiksäkerheten.

### 6.3. Miljö och hälsa

#### 6.3.1. Landskapet och staden

Det finns många gamla byggnader på/runt om torget. Framför torget ligger en kyrka från 1100-talet. Torget är en naturlig knutpunkt och korsningspunkt i Torna Hällestad. Torgets läge är till viss mån känsligt vad gäller platsens karaktär.

Åtgärden medför ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet för de närboende. Åtgärden bidrar också till förbättrade förbindelser mellan landsbygd och tätbefolkade områden. Sammantaget bedöms boendemiljön gynnas av åtgärden.

#### 6.3.2. Vattenmiljö

Grundvattenförekomsten som omfattas av miljökvalitetsnormer, bedöms inte påverkas av tillgänglighetsanpassningen. Detta av den orsaken att ingreppen anses vara små då det avser en utvidgning (tillgänglighetsanpassning) av en befintlig anläggning (busshållplats). Det förutsätts emellertid att generell miljöhänsyn vidtas under byggskedet.

Inga ytvattenförekomster kommer att påverkas.

#### 6.3.3. Kulturmiljö

Åtgärdsområdet är beläget i ett större område (*Hardeberga-Arendala-Dalby-Skrylle-Hällestad*) som hyser höga kulturmiljövärden. Dock påverkar inte åtgärden något kärnvärde till följd av att marken är en befintlig busshållplats som mestadels består av asfalt eller gräs.

Det föreligger en risk att kulturhistoriska lämningar påträffas i samband med schakt- och grävningarbete, då ett flertal bekräftade samt en möjlig fornlämning är belägen nära busshållplatsen. Således ska det samrådas med Länsstyrelsen.

Planerad åtgärd innebär att läge B anläggs intill stenmuren. Detta kräver tillstånd enligt kulturmiljölagen eftersom muren kan påverkas. Vissa delar av stenmuren är i dåligt skick, varför exempelvis vibrationer från schaktning och packning kan komma att skada muren. Om muren är i dåligt skick där läge B tillgänglighetsanpassas kan dess dåliga skick åtgärdas. Konsekvensen bedöms i så fall som positiv.



#### 6.3.4. Naturmiljö

Planerade åtgärder vid befintligt hållplatsläge bedöms inte påverka några naturvårdsområden. I övrigt bedöms inte några kända naturvärden påverkas.

#### 6.3.5. Markmiljö

Baserat på arkivstudier, kända förutsättningar samt kontakt med myndigheter, bedöms potentiella föroreningar vid aktuell busshållplats vara föroreningsspridning från identifierade riskobjekt i anslutning till området. Detta då inga kända markundersökningar har gjorts vid den före detta bensinpumpen (objekt 1) samt då det i viss utsträckning lämnats kvar föroreningar av PAH i ytliga jordlager vid den nedlagda bensinstationen (objekt 2). Eftersom grundvattenriktningen är oklar går det inte att utesluta att föroreningar från dessa har spridit sig till aktuellt område. Dock kommer massor kring grundvattennivån inte hanteras vid tillgänglighetsanpassningen.

Potentiella föroreningar inom aktuellt område kan även orsakas av vägtrafiken och eventuella fyllnadsmassor. Till följd av detta kan provtagning i byggskedet bli aktuellt.

Det föreligger således en risk för hantering av förorenade massor i byggskedet. Någon permanent påtaglig olägenhet för människan och miljön bedöms emellertid inte uppstå.

#### 6.4. Samhällsekonomisk bedömning

Ingen samhällsekonomisk bedömning har utförts för detta projekt. Dock kommer tillgänglighetsanpassningen medföra ökad trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet. Förbättringen kommer förhoppningsvis även främja användandet av kollektivtrafik som i sin tur leder till minskad påverkan på miljön.

Projektets totala kostnad uppskattas till omkring 3 800 000 kr (inkl. marklösen, produktionsstöd samt projektering) och finansieras genom regionala anslag.

#### 6.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Inga indirekta och samverkande effekter av negativ, betydande karaktär bedöms uppstå. Detta eftersom de effekter som förväntas uppstå är små eller obetydliga. Således är även konsekvenserna små eller obetydliga då åtgärdsområdet hyser ringa värden eftersom dess mark till största del är asfalterad eller består av gräs.

#### 6.6. Påverkan under byggnadstiden

Vid byggnation kan bullernivåerna komma till att öka. Vidare kan schaktningsarbeten medföra vibrationer och ökad dammbildning. Vid hantering och transport av massor från arbetsmaskiner och lastbilar kan en tillfällig ökning av utsläpp uppstå.

Riktlinjen *Generella miljökrav vid entreprenader (TDOK 2012:93)* gäller för entreprenaden. För att begränsa negativa påverkan på närliggande bostadshus bör arbetsmoment planeras in dagtid.

Rivningsarbeten kommer att utföras i form av rivning av asfalt. Andra rivningsarbeten kan bli aktuella såsom rivning av kantsten, utrustning, belysning, skyltar etc. Omfattningen beror även på om och var det blir omläggning eller nyläggning av VA och belysning.

Minst ett körfält kommer behöva stängas under byggtiden. Eventuellt behöver omledning av motortrafik samt gång- och cykeltrafik utföras om möjligt.

## 7. Samlad bedömning

### 7.1. Konsekvenser för miljö och hälsa

I tabellen nedan skildras en sammanställning för den påverkan som redogjordes för i avsnitt 6.3.

Tabell 3. Samlad bedömning vad gäller konsekvenser för miljö och hälsa.

Aspekt	Bedömning	Kommentar
Boendemiljö	Positiv	Åtgärden medför ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet för de närboende.
Vattenmiljö	Obetydlig/ingen	Ingen påverkan bedöms uppstå.
Kulturmiljö	Positiv	Positiv om en eventuell upprustning av kyrkogårdsmuren utförs.
Naturmiljö	Obetydlig/ingen	Påverkan bedöms som obetydlig till följd av åtgärdsområdets obetydliga naturmiljövärde (marken består mestadels av asfalt och gräs) samt åtgärdens ringa storlek (hållplatslägen som anläggs och justeras längs en befintlig väg).
Markmiljö	Obetydlig/ingen	Någon permanent påtaglig olägenhet för människan och miljön bedöms inte uppstå. Det förutsätts att Trafikverkets generella miljökrav följs av entreprenaden.

### 7.2. Transportpolitiska mål

Trafikverkets verksamhet styrs av riksdagens transportpolitiska mål enligt propositionen 2008/09:93. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet stöds av ett *funktionsmål* och ett *hänsynsmål*. Tabell 4 redogör för hur åtgärden ligger i linje med målen.

Tabell 4. Samlad bedömning enligt riksdagens transportpolitiska mål.

Mål	Beskrivning	Bedömning
<i>Funktionsmål - Tillgänglighet</i>	Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns behov. Inom funktionsmålet finns också preciseringar om att möjligheterna att gå, cykla och välja kollektivtrafik ska förbättras, liksom att barns självständiga mobilitet ska stärkas.	Åtgärden är i linje med målet eftersom byggnationen medför ökad tillgänglighet. Byggnationen är en del av Trafikverkets och Skånetrafikens satsning, vilket innebär att den regionala tillväxten främjas och levnadsvillkoren på landsbygden förbättras. Möjligheterna till arbetspendling förbättras exempelvis. Således motverkas utarmningen av landsbygden.
<i>Hänsynsmål – Säkerhet, miljö och hälsa</i>	Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.	Åtgärden är i linje med målet eftersom byggnationen medför ökad trafiksäkerhet.

### 7.3. Miljökvalitetsmålen

Riksdagen har antagit 16 miljökvalitetsmål som är formulerade utifrån den miljöpåverkan naturen antas tåla och som definierar det tillstånd för miljön som miljöarbetet ska sikta mot. Miljökvalitetsmålen är en grundläggande utgångspunkt för miljöarbetet på nationell, regional och lokal nivå.

Ett miljökvalitetsmål bedöms vara av vikt för detta projekt, vilket är *En god bebyggd miljö*. Målet är att städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Boende i Torna Hällestad kommer att erhålla bättre förutsättningar för nyttjande av kollektivtrafiken som alternativ till bilen. Trafiksäkerheten kommer att öka. Utarmningen av landsbygden motverkas. Åtgärden främjar miljökvalitetsmålet.

## 8. Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

*Hänsynsregler enligt 2 kap. miljöbalken*

Tabell 5 visar projektets överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler.

Tabell 5. Projektets uppfyllelse med miljöbalkens andra kapitel om allmänna hänsynsregler.

Hänsynsregel	Tillämpning
Bevisbördesregeln (1 §)	Regeln uppfylls eftersom föreliggande plan- och miljöbeskrivning samt miljösäkring har upprättats.
Kunskapskravet (2 §)	Kunskap inhämtas under hela projektets gång genom inläsning av befintligt underlagsmaterial samt det utrednings- och projekteringsarbete som ingår i vägplanen.
Försiktighetsprincipen (3 §)	Åtgärder för att minska eller förebygga negativa miljökonsekvenser anges i vägplanen. Arbetet med riskfrågor bedrivs kontinuerligt i projektet, för såväl det fortsatta projekteringsarbetet, byggskedet som driftskedet.
Produktvalsprincipen (4 §)	Hantering av kemiska produkter regleras genom Trafikverkets generella miljökrav vid upphandling av entreprenader.
Hushållnings- och kretsloppsprinciperna (5 §)	Inom projektet eftersträvas så långt som möjligt massbalans. Trafikverket ställer miljökrav på fordon och maskiner som används i entreprenader.
Lokaliseringsprincipen (6 §)	Den förbättrade busshållplatsen har placerats så att dess funktion och tillgänglighet blir hög. Markanspråket har begränsats så långt möjligt. Vid en utbyggnad enligt vald lokalisering har allmänna och enskilda intressen beaktats.
Skälighetsregeln (7 §)	Åtgärderna som föreslås ska vara miljömässigt motiverade utan att vara ekonomiskt orimliga att genomföra. Under projektets gång har olika intressen avvägts.
Skadeansvaret (8 §)	Om skador eller olägenheter uppstår till följd av projektet ansvarar Trafikverket för att avhjälpa eller ersätta dessa.

### *Miljökvalitetsnormer*

Miljökvalitetsnormer för grundvatten är aktuella i föreliggande projekt. Utredningsområdet är beläget inom en grundvattenförekomst. Åtgärden bör inte ha någon ändrad påverkan mot idag. I avsnitt 6.3.2 redogörs detta mer ingående.

### *Bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden*

Projektet kommer inte att påverka miljöbalkens bestämmelse om hushållning med mark och vatten. Syftena med de riksintressen som råder över, eller nära åtgärdsområdet, kommer

inte påverkas till följd av åtgärdens ringa storlek samt att platsen där busshållplatsen är belägen ej utgör de bevarandevärden som riksintressena avser skydda.

## 9. Markanspråk och pågående markanvändning

När en vägplan fastställs och vinner laga kraft får Trafikverket rätt att genomföra det som har beslutats i planen. Vägen måste byggas på det sätt som visas i planen. En fastställd plan ger också Trafikverket rätt att förvärva mark som behövs för vägen.

Den mark som behövs permanent för väganläggningen tas i anspråk med vägrätt. Mark som behövs tillfälligt under byggtiden tas i anspråk med tidsbegränsad tillfällig nyttjanderätt. I samtliga fall har nyttan med det permanenta och tillfälliga markanspråket för byggandet vägt mot den olägenhet som intrånget innebär.

Fastighetsägaren har rätt till ersättning för mark som tas i anspråk och för de flesta skador som uppstår i samband med byggandet. Även den som har nyttjanderätt eller någon annan särskild rätt till en fastighet kan ha rätt till ersättning. Reglerna om ersättning finns i väglagen, vilken hänvisar till expropriationslagens ersättningsregler. Samma regler tillämpas vid frivilliga överenskommelser. Avtal tecknas mellan Trafikverket och berörda fastighetsägare för att reglera intrång och kompensation.

Markanspråk och ändamål för anspråken beskrivs nedan och framgår även av de plankartor som hör till vägplanen. I fastighetsförteckningen redovisas i förekommande fall vilken areal och typ av markanspråk som berör respektive fastighet.

Nedan sammanfattas behov i generella drag för respektive typ av markanspråk. En summering av det totala permanenta anspråket för respektive typ av markanvändning redovisas också. Bokstavsbeteckningarna inom parentes motsvarar de som finns på plankartorna.

### 9.1. Nytt vägområde med vägrätt (V)

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar mark i anspråk eller annat utrymme för väg med stöd av en upprättad och fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in från allmänt underhåll.

Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om man inte har träffat någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada. Värdebidraget för intrånget är den dag då marken togs i anspråk. Den slutliga ersättningen räknas upp från dagen för ianspråktagandet med ränta och index tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol.

Nytt vägområde för statlig allmän väg med vägrätt enligt denna vägplan, samt en översiktlig beskrivning av vilken typ av mark det rör sig om - till exempel skogsmark, jordbruksmark eller industrimark, kommer att redovisas på plankartorna.

## 10. Fortsatt arbete

Riktlinjerna *Generella miljökrav vid entreprenader (TDOK 2012:93)* gäller för entreprenaden. För att begränsa negativa påverkan på närliggande bostadshus bör arbetsmoment planeras in dagtid.

Om en fornlämning påträffas under grävning eller annat arbete, ska arbetet omedelbart avbrytas till den del fornlämningen berörs. Vidare ska den som leder arbetet omedelbart anmäla förhållandet till Länsstyrelsen (2 kap. 10 § kulturmiljölagen).

Provtagning under byggskedet kan bli aktuellt. Vid schaktningsarbeten kan föroreningar påträffas. Om okända förorenade massor påträffas i byggskedet ska dessa hanteras efter tillsynsmyndighetens och Trafikverkets riktlinjer.

Tillstånd enligt kulturmiljölagen ska sökas för vägåtgärder nära muren längs kyrkogården.

Inga andra tillstånd eller dispenser bedöms vara aktuella.

## 11. Genomförande och finansiering

### 11.1. Formell hantering

Denna vägplan kommer att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar vägplanen. De sakägare som berörs kommer då att kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Vägplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 17-18 §§ väglagen (1971:948).

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs, eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men

också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för vägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Vaghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Vaghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort vägplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i vägplanen.

#### 11.1.1. Kommunala planer

Torna Hällestad Torget ligger inom område för avstyckningsplan 1281K-H1:B1138 samt byggnadsplan 1281K-H25:B1208. I skrivande stund anses inte utförandet i denna vägplan strida mot de kommunala planerna. Samråd med kommunen planeras för att bedöma vägplanens påverkan på de kommunala planerna.

#### 11.2. Genomförande

Under hösten 2020 tas granskningshandlingen fram och ställs ut för granskning under vintern 2020, därefter ska en fastställelsehandling bli klar för fastställelsebegäran våren 2021. Entreprenadstart kan förväntas tidigast efter sommaren 2021. Byggtiden beräknas bli cirka fyra månader.

#### 11.3. Finansiering

Projektets totala kostnad uppskattas till omkring 3 800 000 kr (inkl. marklösen, produktionsstöd samt projektering). Finansiering sker genom regionala anslag för kollektivtrafiksatsningar. Väderskydd bekostas av kommunen.

## 12. Underlagsmaterial och källor

Karta med detaljplaner, Lunds kommun

<https://www.lund.se/trafik--stadsplanering/detaljplaner/>

Länsstyrelsen Skåne, 2014a. Utdrag ur EBH-stödet. Objektssammanfattning enligt MIFO 1. *Fd Bensinpump, torget i Torna Hällestad*. Objekt ID 177 792. Senast ändrad 2014-05-07.

Länsstyrelsen Skåne, 2014b. Utdrag ur EBH-stödet. Objektssammanfattning enligt MIFO 1. *Fd Bensinstation och smedja i Torna Hällestad*. Objekt ID 177 793. Senast ändrad 2014-05-07.

Nationell vägdatabas (NVDB), Trafikverket

<https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>

Skånetrafiken. Hållplatshandboken

<https://skanetrafi ken.varumarkesmanual.se/sv>

STRADA, Transportstyrelsens informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportssystemet

<https://strada.transportstyrelsen.se/stradauttag/logon/logon?url=https://strada.transportstyrelsen.se/stradauttag/>

Sweco, 2013. Rapport, SPIMFAB (SPI Miljösaneringsfond AB). *Hällestad 24:1, Efterbehandling av fd bensinstation*.

Räddningstjänsten Syd; Nima Khojasteh, mejlkontakt 2019-11-05.

VISS, 2019: VISS, Vatteninformationssystem Sverige – Vattenkartan. LST potentiellt förorenade områden.

<https://extgeoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=1589fd5a099a4e309035beb90od12399>. Hämtad: 2019-11-06.

VISS (2020). *Romelåsens östsluttning*.

<https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA79873141>

Vägtrafikflödeskartan, Trafikverket

<http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation>





**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, Box 543, 291 25 Kristianstad. Besöksadress: Björkhemsvägen 17, Kristianstad.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 99 97

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)