

## FASTSTÄLLELSEHANDLING

# Väg 949, Dalby-Tvedöra, busshållplats Torna

## Hällestad torget

Lunds kommun, Skåne län

Plan- och miljöbeskrivning, 2021-01-15



**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: Plan- och miljöbeskrivning

Författare: Sweco AB

Dokumentdatum: 2021-01-15

Ärendenummer: TRV 2019/109066

Objektsnummer: 17675

Uppdragsnummer: 166605

Version: 1.0

Kontaktperson: Anna Olsson, Trafikverket

# Innehåll

1. SAMMANFATTNING	5
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL	5
2.1. Bakgrund, ändamål och projektmål	5
2.2. Planläggningsprocessen	6
3. MILJÖBESKRIVNING	7
3.1. Avgränsningar	7
3.2. Bedömningsgrunder	8
3.3. Läsanvisning	9
4. FÖRUTSÄTTNINGAR	9
4.1. Vägens funktion och standard	9
4.2. Trafik och användargrupper	10
4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling	10
4.4. Landskapet och staden	11
4.5. Miljö och hälsa	12
4.6. Byggnadstekniska förutsättningar	15
5. DEN PLANERADE VÄGENS LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV	15
5.1. Val av lokalisering	15
5.2. Val av utformning	17
5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	18
6. EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET	18
6.1. Trafik och användargrupper	18
6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling	19
6.3. Miljö och hälsa	19
6.4. Samhällsekonomisk bedömning	20
6.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	21
6.6. Påverkan under byggnadstiden	21
7. SAMLAD BEDÖMNING	22
7.1. Konsekvenser för miljö och hälsa	22
7.2. Transportpolitiska mål	22
7.3. Miljökvalitetsmålen	23
8. ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDEN	24

9. MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING	25
10. FORTSATT ARBETE	26
11. GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING	26
11.1. Formell hantering	26
11.2. Genomförande	28
11.3. Finansiering	28
12. UNDERLAGSMATERIAL OCH KÄLLOR	29

# 1. Sammanfattning

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

Då platsbristen är påtaglig i området och en tillgängligt utformad plattform med tillhörande hållplatsutrustning är utrymmeskrävande, föreslås hållplatsläge A anläggas i torgets sydvästra hörn. Torget får då också en mer uppstyrd trafiklösning för in-/utfarten till torget och anslutningen från Sandvägen. För hållplatsläge B innebär det nya utformningsförslaget anläggning av en ny hållplatsplattform längs befintlig väg bana och skiljeremsa.

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. Hänsyn har tagits till platsens öppna torgkaraktär genom att tidigare förslaget väderskydd har utgått från planförslaget. Detta för att minimera ytan för hållplatsläget, anpassa utformningen till platsens kulturvärden och för att undvika att hållplatsutrustning skymmer utsikten till och från torget samt mot kyrkan.

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 3 600 000 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

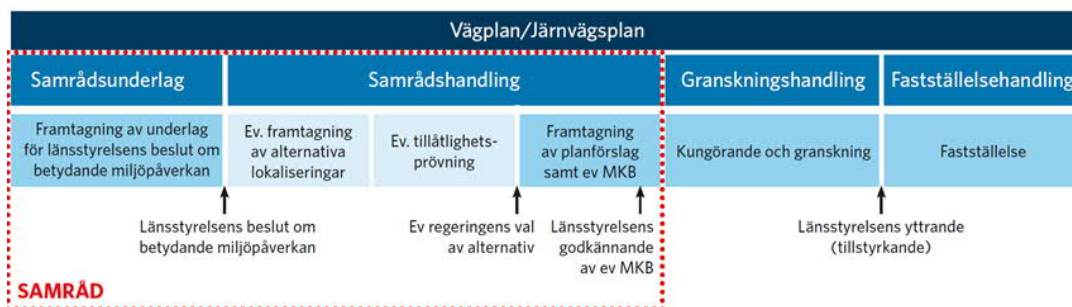
Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan.

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.



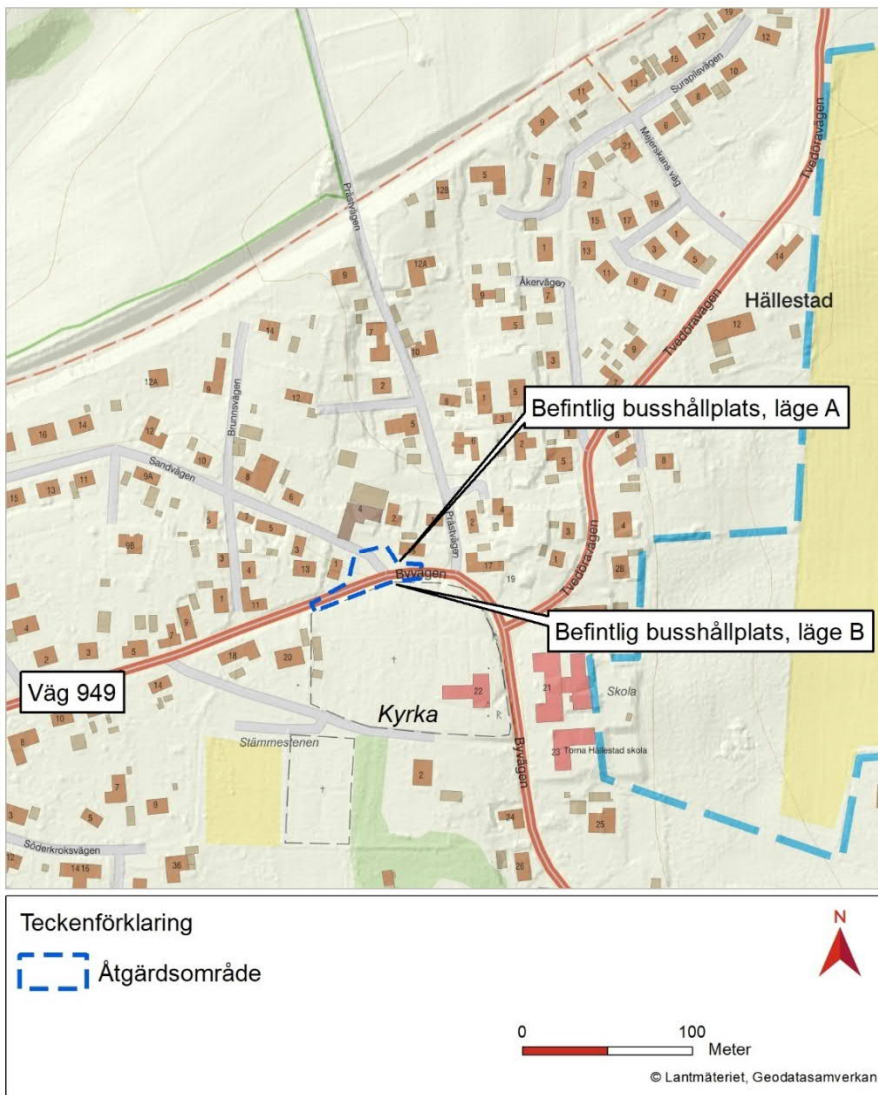
### 3. Miljöbeskrivning

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. Åtgårdsområdet. Nya läge A ligger på torget och kommer att förses med en ny plattform 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 miljö kvalitetsnormer (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 stål stolpar 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 stenmuren 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 stenmuren 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 trafikerar 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. Utöver Skånetrafikens resenärer reser ett 40-tal skolbarn till och från torget med skolbuss på vardagar.

#### *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.

## 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 gestaltungsansikte.

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. För att lyckas med 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.

Utformningen kommer anpassas till platsens kulturvärden och för att undvika att hållplatsutrustning skymmer utsikten från torget. Det är viktigt att de åtgärder som görs är nog 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.

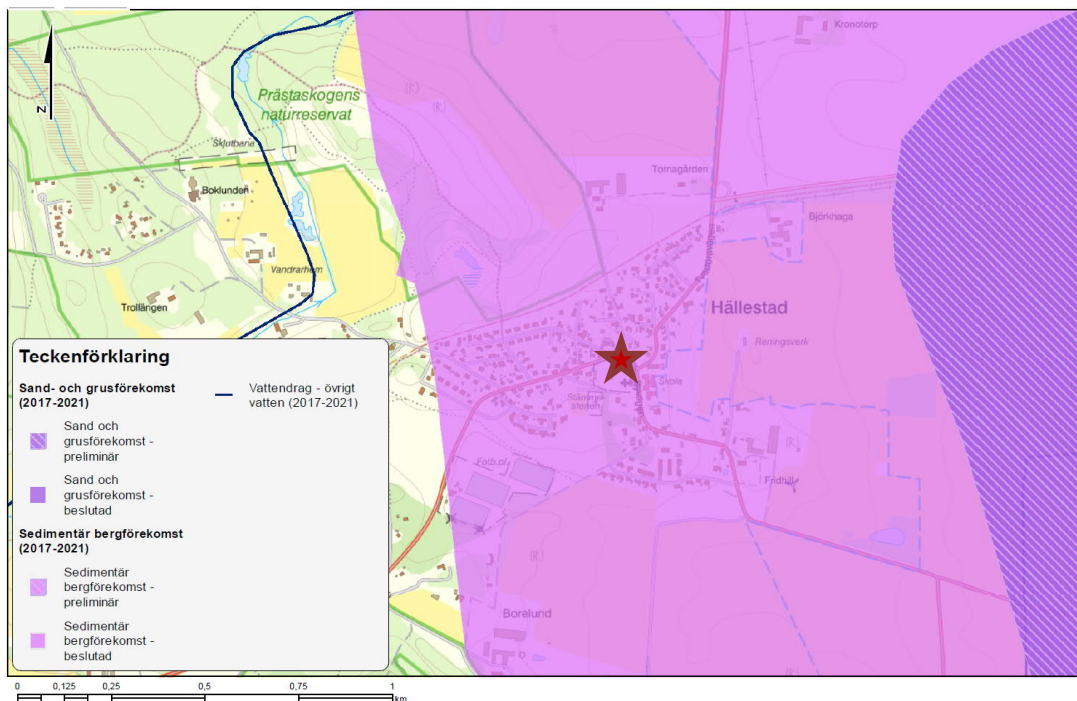
Tabell 1. Kortfattad sammanställning av riksintressen.

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

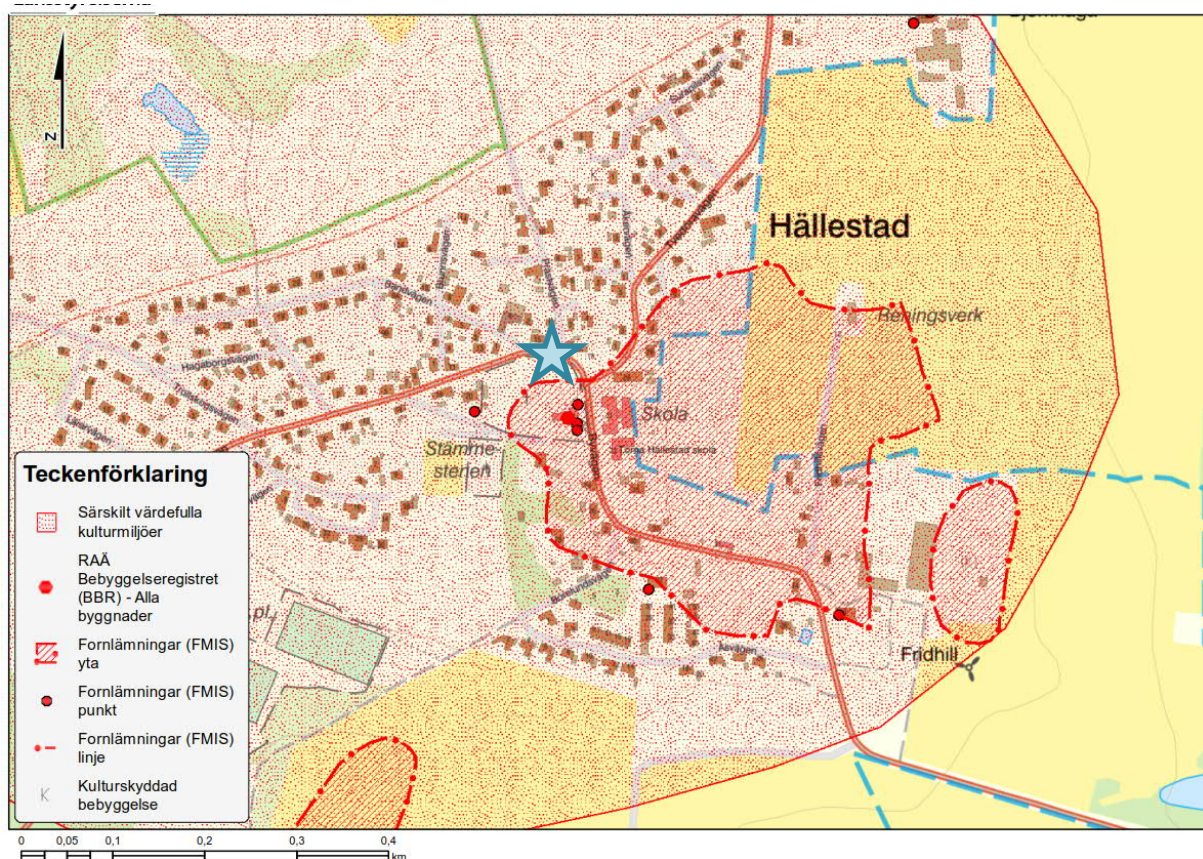
Närmsta ytvattendrag ligger cirka 800 meter nordväst om åtgärdsområdet. Inga båtnadsområden eller ledningar tillhörande markavvattningsföretag korsar åtgärdsområdet.

### 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.



Figur 4. Kulturmiljövärden vid Torna Hällestad. Busshållplatsen visas med blå stjärna. Utdrag från Länsstyrelsen i Skånes karttjänst.

### 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

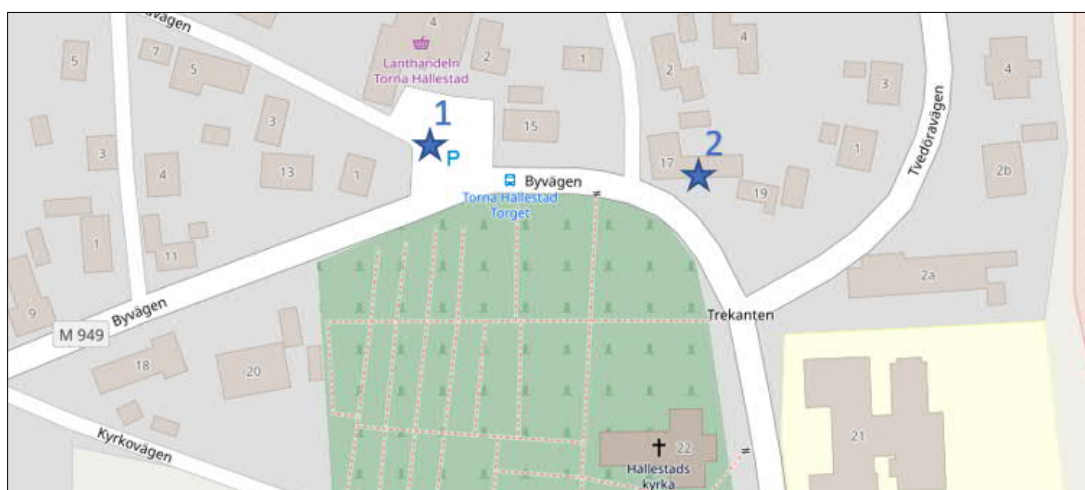
hotad), mindre hackspett (nära hotad), brun glada (stark hotad), hedblomster (sårbar), kavelhirs (nära hotad) och stäppbandbi (starkt hotad).

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. 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 Torne 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).

Eftersom vägen legat i befintlig sträckning sedan lång tid tillbaka finns risk för förekomst av förhöjda halter av PAH i asfalt.

## 4.6. Byggnadstekniska förutsättningar

De dominerande naturliga jordarterna kring det aktuella området består framförallt av isälvsediment (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 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.

Under uppdragets inledande har befintliga ledningar inventerats via Ledningskollen. Därefter har ytterligare uttag skett i Ledningskollen för att säkerställa att tillräckligt område vidtagits för samtliga åtgärder. Berörda ledningsägare är Skanova, Skånska Energi AB, Trafikverket och VA SYD.

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

### 5.1. Val av lokalisering

Vid val av lokalisering har hänsyn tagits till storleken på markintrånget, påverkan på bebyggelse, befintliga ledningar samt övrig omgivningspåverkan. Ett antal alternativ har valts bort på grund av ett större markintrång på tomtmark. För att busshållplatsen ska bli trafiksäker och tillgänglig studerades åtgärder som tillgänglighetsanpassar både läge A och läge B.

Läge A, som är det norra hållplatsläget, har studerats både vid torget och vid en plats närmare Torna Hällestad skola, precis norr om Tvedöravägens anslutning till Byvägen. När Trafikverket tittade närmare på det sistnämnda förslaget, vid Tvedöravägens anslutning, blev slutsatsen att det är svårt att genomföra med en godtagbar trafiksäkerhetslösning. Detta på grund av siktproblem då hållplatsen hamnar i en vägkurva. Förslaget innebar även ett större markintrång jämfört med förslaget där läge A placeras vid torget. Lokaliseringen vid torget för A-läget är mer fördelaktigt med avseende på vägbredd, sikt och omgivningspåverkan.

Ytterligare alternativ som har studerats för busshållplatsens lokalisering är anläggandet av en ny vändhallplats vid kyrkans parkering. Förslaget innebär markintrång på tomtmark i anslutning till kyrkoparkeringens infart, då dagens utformning av infarten inte är tillräckligt

bred för att bussar ska kunna köra in och ut på Byvägen. Se Figur 6. En annan aspekt gällande detta förslag är att Trafikverket inte har möjlighet att driva ett projekt som inte ligger i anslutning till statlig väg, vilket är fallet för en vändhållplats vid kyrkans parkering. Trafikverket lyfte därför frågan till Lunds kommun om de hade intresse och möjlighet att driva ett projekt gällande en ny busshållplats vid kyrkans parkering. Båda parter enades om att inte gå vidare med förslaget, främst på grund av administrativa svårigheter och faktumet gällande markanspråk.

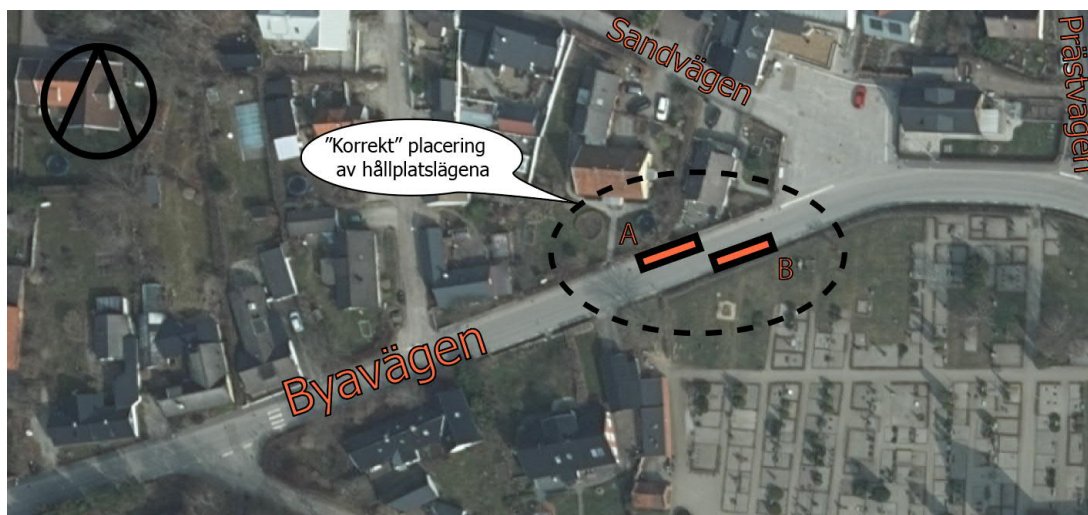


Figur 6. Alternativ lokalisering av hållplatsen Torna Hällestad. Vändhållplats vid kyrkans parkering.

Den föreslagna lokaliseringen av busshållplatsen innebär att både Läge A och Läge B förflyttas något västerut. Läge A planeras att förläggas vid befintlig torgyta medan läge B föreslås att placeras strax väster om torget och läge A. För optimala siktförhållande hade det varit "korrekt" om placeringen gjorts tvärtom, det vill säga att läge B placeras öster om läge A och torget. De förutsättningar som befintlig miljö har att erbjuda med avseende på gestaltning, kulturvärde och väg-/trafikteknik tillåter dock inte möjligheten till en "korrekt" placering av hållplatslägena. För val av lokalisering för läge B är det exempelvis viktigt att åtgärden inte innebär att körbanan förbi hållplatsläget blir för smal då det måste vara möjligt för två personbilar att mötas.

Ett av de studerade alternativen med "korrekt" placering är ett förslag där läge A, med enkel standard, placerades utmed Byvägen väster om läge B. Se figur 7. Trafikverkets slutsats var att utrymmesbrist medför att Skånetrafikens målstandard, för hållplatskategori för fler än 15 påstigande, inte kan uppnås i detta förslag. Alternativet skulle även medföra minskad framkomlighet för fordon och fler avsmalningar än nödvändigt på Byvägen.





Figur 7 Förkastat alternativ: "Korrekt" placering.

Det har även utförts "en prövning av barnets bästa" där förslaget i Figur 7 jämfördes med planförslaget där läge A är placerat på torget. Slutsatsen var att planförslaget på torget utgör det bästa alternativet ur ett barnperspektiv.

## 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 ska enligt förslaget utformas med sittbänk och papperskorg. Sittbänk nås via gångväg från väster (Byvägen) och ramp från norr (torget och Sandvägen). Hållplatsen omgärdas av stödmur och skyddsräcke, plattformen förses med taktilt ledstråk som underlättar för personer med synnedbör. Bakom stödmuren finns plats för cykelparkeringar. Hela området synliggörs genom en avvikande beläggning i form av betongplattor. Det finns också plats för vegetation. Hänsyn har tagits till platsens öppna torgkaraktär genom att tidigare föreslaget väderskydd har utgått från planförslaget, även ytan bakom plattformen som planeras beläggas med betongplattor minskas jämfört med tidigare förslag. Detta för att minimera ytan för hållplatsläget, anpassa utformningen till platsens kulturvärden och för att undvika att hållplatsutrustning skymmer utsikten till och från torget samt mot kyrkan.

Läge B planeras utformas som en plattform på södra sidan av väg 949. Då inga trottoarer finns idag måste plattformen förlängas med spärmlinjer 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, med dränerande egenskaper, för att klara avvattningen av plattformen. Muren kommer att 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

Torna Hällestad torg		
Utformning	A-läge	B-läge
Hållplatstyp	Körbanehållplats	Körbanehållplats
Plattform	Tillgänglighetsanpassad	Tillgänglighetsanpassad
Kantstödshöjd	17 cm	17 cm
Taktil markbeläggning	Ja	Ja
Kontrasterande kantremsa	Ja	Ja
Utrustning		
Väderskydd	Nej	Nej
Fristående bänk med armstöd	Ja	Ja
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 plattform 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.

#### 6.1.1. Prövning av barnets bästa

Som en del av beslutsunderlaget för hållplatsläget i Torna Hällestad har Trafikverket genomfört en formell prövning av barnets bästa i enlighet med artikel 3 i barnkonventionen och i Sveriges nyligen införda barnrättslag. I prövningen jämförs ursprungsalternativet med en hållplats på torget, benämnt läge A:1 med alternativet med en hållplats på Byvägen, benämnt läge A:2. Prövningen av barnets bästa har genomförts enligt en modell som rekommenderas av Barnombudsmannen.

Prövningen har utgått från relevanta artiklar i FN:s barnkonvention, som även återfinns i barnrättslagen:

- Definition av barn (artikel 1)
- Skydd mot diskriminering (artikel 2)
- Konventionsstaternas ansvar (artikel 4)
- Rätt till liv, överlevnad och utveckling (artikel 6)
- Rätt att få komma till tals och bli respekterad för sina åsikter (artikel 12)
- Skydd mot alla former av fysiskt eller psykiskt våld, skada eller övergrepp (artikel 19)
- Rätt för barn med fysisk eller psykisk funktionsnedsättning att åtnjuta ett fullvärdigt liv och aktivt deltagande i samhället (artikel 23)
- Rätt till hälsa (artikel 24)
- Rätt till lek och rekreation, vila och fritid (artikel 31)

Artiklarna handlar bland annat om barns rätt till liv, utveckling, hälsa, lek och vila, fritid och rekreation, samt barns rätt att skyddas mot skada och diskriminering. Artiklarna handlar också om statens ansvar att säkerställa dessa rättigheter och att samhället ska välja det som bedöms utgöra barnets bästa.

I en systematisk genomgång har hållplatsernas läge och möjliga utformning ställts mot de relevanta artiklarna i barnkonventionen. Hållplatsläget på torget bedöms sammantaget utgöra barnets bästa, då läget bland annat medför en bättre trafiksäkerhet, bättre tillgänglighet och bättre trygghet för barnen, och även är bättre för barns självständiga mobilitet. Eftersom läget på torget bedöms utgöra barnets bästa, ska det väljas.

## 6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

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.

Hänsyn har tagits till platsens öppna torgkaraktär genom att tidigare föreslaget väderskydd har utgått från planförslaget. Detta för att minimera ytan för hållplatsläget, anpassa utformningen till platsens kulturvärden och för att undvika att hållplatsutrustning skymmer utsikten till och från torget samt mot kyrkan.

Förändringen av bullernivå för närboende vid hållplatslägena bedöms som obetydlig då lägena enbart flyttats en kortare sträcka och trafikeringen av busshållplatserna är ringa.

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 miljö kvalitetsnormer, 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 samrådats med Länsstyrelsen.

Planerad åtgärd innebär att läge B anläggs intill stenmur vid kyrkogården som är skyddad enligt kulturmiljölagen. Efter dialog med Länsstyrelsen görs bedömningen att åtgärden inte kräver tillstånd enligt 4 kap kulturmiljölagen eftersom åtgärden inte påverkar kyrkogårdsmuren.

### 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 3 600 000 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. Ingen omläggning VA och belysning planeras dock kan detta ändras om det under byggtiden uppdagas att ledningsunderlaget inte överensstämmer med verkligheten.

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
Landskapet och staden	Obetydlig/ingen	Åtgärden medför ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet för de närboende. Hänsyn har tagits till platsens torgkaraktär.
Vattenmiljö	Obetydlig/ingen	Ingen påverkan bedöms uppstå.
Kulturmiljö	Obetydlig/ingen	Hänsyn har tagits till platsens torgkaraktär. Kyrkogårdsmuren påverkas ej av åtgärderna.
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
Funktionsmål - Tillgänglighet	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.
Hänsynsmål – Säkerhet, miljö och hälsa	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, miljö kvalitetsnormer 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.

### Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer 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.

*Tabell 6 Mark som tas i anspråk av vägplanen, Torna Hällestad.*

Fastighet	Ny vägrätt (V) (m <sup>2</sup> )	Tillfällig vägrätt (T) (m <sup>2</sup> )
Lund Hällestad 10:1	61	70
Lund Hällestad 10:18	1	3
Lund Hällestad 10:19	1	5
Lund Hällestad s:2	8	1

### 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. Vagrätten 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.

## 9.2. Tillfällig nyttjanderätt (T)

I vägplanen föreslås mark tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Tillfällig nyttjanderätt tas i anspråk för etablering/massaupplag och för att kunna anlägga slänterna. Marken kommer att tas i anspråk när entreprenadarbetena inleds och lämnas åter när entreprenaden är slut.

# 10. Fortsatt arbete

Riktlinjerna Generella miljökrav vid entreprenader (TDOK 2012:93) gäller för entreprenaden. För att begränsa negativ 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).

Efter dialog med Länsstyrelsen görs bedömningen att åtgärderna inte kräver tillstånd enligt 4 kap kulturmiljölagen eftersom åtgärden inte påverkar kyrkogårdsmuren.

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.

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. I samråd med kommunen har det fastställts att utförandet i denna vägplan är en liten avvikelse som inte är i konflikt med gällande avstyckningsplan.

### **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 3 600 000 kr (inkl. marklösen, produktionsstöd samt projektering). Finansiering sker genom regionala anslag för kollektivtrafiksatsningar.

## 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 vägdatatabas (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)