

FASTSTÄLLELSEHANDLING

Väg 1232 Ekeby-Kågeröd, ny infart Kågeröd

Svalövs kommun, Skåne län

Vägplanbeskrivning, 2017-12-01



Trafikverket

Postadress: Box 366, 201 23 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Väg 1232 Ekeby-Kågeröd, ny infart Kågeröd, vägplanbeskrivning

Författare: Per Pettersson, Tyréns AB

Dokumentdatum: 2017-12-01

Ärendenummer: TRV 2016/39441

Version: 1.0

Kontaktperson: Dan Kjeldsen, Trafikverket

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	6
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL	7
2.1. Projektmål	7
2.2. Bakgrund	7
2.3. Tillåtlighet enligt 17 kap miljöbalken	9
2.4. Planläggningsprocessen	9
3. FÖRUTSÄTTNINGAR	10
3.1. Vägens funktion och standard	10
3.2. Trafik och användargrupper	10
3.3. Lokalsamhälle och regional utveckling	10
3.4. Landskapet	11
3.5. Miljö och hälsa	11
3.6. Byggnadstekniska förutsättningar.	12
4. DEN PLANERADE VÄGENS LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV	13
4.1. Val av lokalisering	13
4.2. Val av utformning	13
4.2.1. Linjeföring	14
4.2.2. Typsektion	14
4.2.3. Korsningar	15
4.2.4. Gång- och cykelvägar	15
4.2.5. Byggnadsverk	15
4.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	16
5. EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET	16

5.1.	Trafik och användargrupper	16
5.2.	Lokalsamhälle och regional utveckling	17
5.3.	Miljö och hälsa	17
5.4.	Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	20
5.5.	Påverkan under byggnadstiden	20
6.	SAMLAD BEDÖMNING	20
6.1.	Transportpolitiska mål	20
6.1.1.	Funktionsmål	21
6.1.2.	Hänsynsmål	21
7.	ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDEN	22
7.1.	Allmänna hänsynsregler	22
7.2.	Miljö kvalitetsnormer	22
7.2.1.	Luftmiljö	22
7.2.2.	Vattenförekomster	22
7.3.	Bestämmelser om hushållning	23
8.	MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING	23
8.1.	Vägområde för allmän väg	23
8.2.	Vägområde för allmän väg med vägrätt	24
8.3.	Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt	24
8.4.	Område med tillfällig nyttjanderätt	24
9.	FORTSATT ARBETE	24
10.	GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING	25
10.1.	Formell hantering	25
10.2.	Genomförande	27
10.3.	Finansiering	27

1. Sammanfattning

Ett nytt mötesspår ska anläggas på Söderåsbanan genom Kågeröd. Den befintliga plankorsningen mellan järnvägen och väg 1232 kommer att hamna mitt på mötesspåret, vilket medför långa bomfällningstider när godståg blockerar. Beslut har därför fattats, baserat på tidigare utredningar, att en planskild vägförbindelse ska ersätta denna plankorsning.

I det inledande vägplanearbetet studerades om väg 1232 skulle gå över eller under järnvägen. Efter studien gjordes valet att väg 1232 skulle lokaliseras över järnvägen. Detta då ett underalternativ visat sig komplext rent byggnadstekniskt, mer kostsamt och även innehålla betydande osäkerheter under genomförandet.

Två möjliga lokaliseringar av väg 109 har studerats inom ramen för vägplanen. En östlig sträckning av väg 109 och en västlig sträckning. Trafikverket har valt att bedriva det fortsatta arbetet enligt det östliga alternativet. Detta då Svalövs kommun valt att på sikt verka för att skapa bättre förutsättningar för nuvarande verksamheter och möjligt framtida, samt att förbättra möjligheterna till en god gestaltning.

Vägplanen medför att vägarna 109 och 1232 får ny sträckning och att ytterligare mark därmed tas i anspråk. Befintliga sträckningar kommer därmed att utgå från allmänt vägunderhåll. För att säkerställa byggbarheten krävs även tillfällig markåtkomst vars omfattning också framgår av vägplanen. Detsamma gäller inskränkta vägrätter, vars syfte är att säkerställa framtida drift och underhåll av de byggnadsverk som omfattas i projektet.

Ombyggnationen återfinns i "Regional transportinfrastrukturplan 2014-2025" som en del av finansieringen för upprustning av Söderåsbanan. Projektet beräknas kosta 71 Mkr i 2017 års prisnivå (totalt inklusive marklösen, projektadministration samt projektering).

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

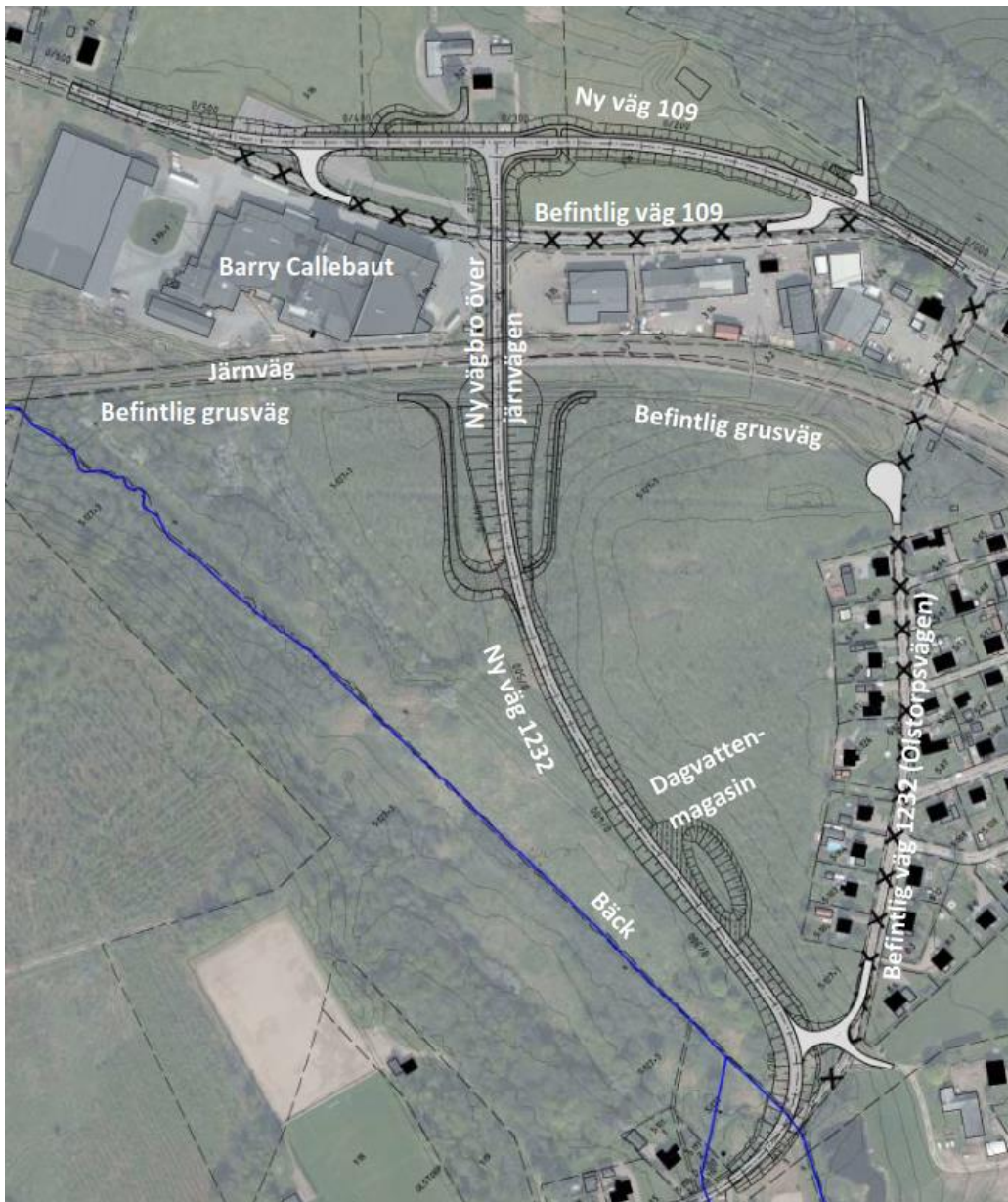
2.1. Projektmål

Trafikverket har formulerat följande mål för projektet:

- Stänga plankorsningen mellan väg 1232 och järnvägen och bygga en planskild korsning med tillhörande omdragning och anpassning av väg och andra påverkade anläggningar.
- Ta fram lösningar som ger en god framkomlighet, hög trafiksäkerhet och en sammanhållen funktionell helhet i vägsystemet och omkringliggande områden och verksamheter.
- Trafikverkets intention är att ha en helhetssyn på väg- och järnvägsanläggningarna för att uppnå en effektiv drift, ett underhållsvänligt samt kostnadseffektivt väg- och järnvägsystem. Alla förändringar, ny- och reinvesteringar i anläggningen utförs ur ett LCC perspektiv med målsättning att minimera livscykelkostnaderna. Alla förändringar i anläggningen utförs även med målsättningen att minska energianvändning och utsläpp av koldioxid i ett livscykelperspektiv.
- Målsättningen för den färdiga anläggningen är att underhåll och felavhjälpning kan utföras på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. Målsättningen vid investering ska vara att den sker på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljö-mässigt riktigt sätt. Enkla och standardiserade lösningar kan väljas när de uppfyller efterfrågad funktion.
- Ha en god dialog med berörda kommuner.
- Ha en god dialog med berörda fastighetsägare.
- Ha god uppföljning av TKI (tid, kostnad, innehåll). Arbeta aktivt med TKI-frågor

2.2. Bakgrund

Ett nytt mötesspår ska byggas på järnvägen genom Kågeröd. Den befintliga plankorsningen mellan järnvägen och väg 1232 kommer att hamna ungefär mitt på mötesspåret. Det innebär att när godståg står inne på mötesspåret för att invänta möte med ett annat tåg kommer godståget att blockera väg 1232. Detta kommer att ge långa bomfällningstider för vägbommarna. Sträckan mellan vägbommarna och väg 109 (Böketoftavägen) är cirka 80 m. Det finns en farhåga att bilköer vid vägbommarna kan bli så långa att den sträcker sig ut på väg 109, vilket skulle innebära problem ur säkerhetssynpunkt. Kågeröds Motorservice är en verksamhet som har mark och lokaler på ömse sidor om den 80 meter långa sträckan. Transporter sker dagligen till och inom denna verksamhet. Verksamheten kan komma att bli påverkad av bilköer vid vägbommarna. Räddningsinsatser kan också komma att bli påverkade av de långa bomfällningstiderna.



Figur 1. Översikt av planerade åtgärder

Vägplanen och den utformning som nu föreslås för ombyggnaden av väg 1232 har föregåtts av tidigare utredningar. Dessa har bestått av följande.

- Förstudie väg 109 Kågeröd - Hasslebro, 1999.
- Vägutredning väg 109 Ekeby – Kågeröd (Knutstorp), 2003.
- Miljökonsekvensbeskrivning tillhörande Vägutredning väg 109 Ekeby – Kågeröd (Knutstorp), 2003.
- Kompletterande PM till miljökonsekvensbeskrivning tillhörande Vägutredning väg 109 Ekeby – Kågeröd (Knutstorp), 2005

Ovan angivna handlingar omfattar dock främst ny vägdragnig mellan Kågeröd och Ekeby. Ny infart Kågeröd behandlas också, men är ganska översiktligt beskrivet i handlingarna.

Sammantaget utgör ovan motiv att bygga en planskild förbindelse mellan väg 1232 och järnvägen samt att stänga befintlig plankorsning enligt illustrerad översikt i figur 1 ovan.

2.3. Tillåtlighet enligt 17 kap miljöbalken

Vägprojektet är inte föremål för tillåtlighetsprövning av regeringen enligt 17 kap. Miljöbalken.

2.4. Planläggningsprocessen

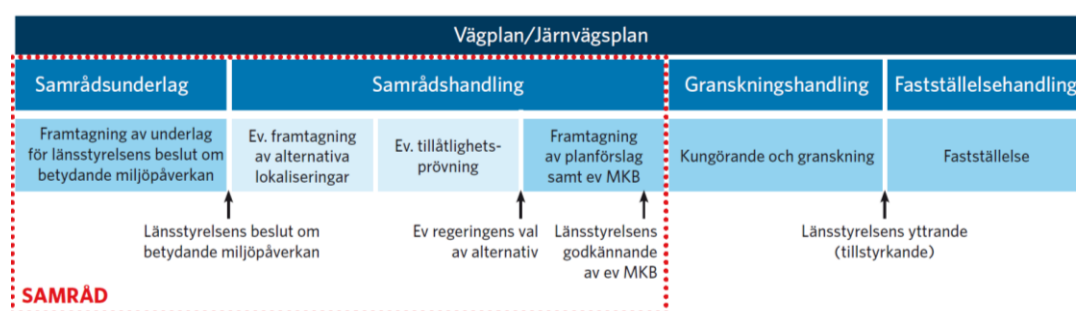
Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan.

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.

I det aktuella projektet har tidigare studier och utredningar bedrivits enligt en äldre lagstiftning. Den förstudie som togs fram under 1999 uppfyller emellertid de krav som ställs för samrådsunderlag och den vägutredning, med miljökonsekvensbeskrivning och kompletterade PM, som sedan togs fram under 2003-2005 uppfyller kraven för samrådhandling gällande alternativa lokaliseringar. Samrådsunderlag och samrådhandling för framtagning av alternativa lokaliseringar har därför inte utretts på nytt.

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 kommit in under samråden har sammanställts i en samrådsredogörelse.



Figur 2. Vägplaneringsprocessen

3. Förutsättningar

3.1. Vägens funktion och standard

Befintlig sträckning av väg 109 är en tvåfältsväg, reglerad som huvudled, med en vägbredd om cirka 6.5 m. Högsta tillåten hastighet är 70 km/h väster om objektet, för att övergå till 50 km/h vid infarten till Kågeröd. Utmed aktuellt vägavsnitt finns in- och utfarter till verksamheter, bostäder och en tillfälligt uppförd parkeringsyta öster om vägen. Längs vägens nordöstra sida löper även en separerad gång- och cykelväg, som förbinder tätorten med större delen av industriområdet. Vägbelysning har anordnats liksom enklare körbanehållplatser för kollektivtrafiken (en i vardera färdriktning).

Befintlig sträckning av väg 1232 utgör också en tvåfältsväg med en högsta tillåten hastighet om 50 km/tim såväl inom som utanför tätbebyggt område. Vägbredden uppgår till cirka 5.5 m. Inga särskilda åtgärder har dock vidtagits för att separera trafikslagen. Ett antal in- och utfarter har anordnats till de bostäder som befinner sig längs sträckan, som även är försedd med kommunal belysning.

3.2. Trafik och användargrupper

Vägarna 109 och 1232 trafikeras idag av såväl, bil- och lastbilstrafik, oskyddade trafikanter och kollektivtrafik. Regionbusslinje 230, mellan Helsingborg och Teckomatorp, trafikerar väg 109 på den aktuella sträckan med ca 30 dubbelturer under vardagsdygnet. Trafikflödena har räknats under 2012 och 2013, se omfattning nedan.

Väg	Antal fordon, ådt	Andel tung trafik	Räkneår
1. Väg 1232	580	6%	2012
2. Väg 109 norr om Kågeröd	1870	10%	2013
3. Väg 109 inne i Kågeröd	2400	9%	2013

3.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

Kågeröd utgör den tredje största tätorten i Svalövs kommun med knappt 1500 invånare samt en relativt stor utpendling. Orten är en av de företagstätaste i kommunen, med små och medelstora företag. En av de största privata arbetsgivarna i kommunen, Barry Callebaut med cirka 100 anställda, har sin produktionsanläggning lokaliserad i omedelbar anslutning till projektet. I samhället finns också handel, såväl dagligvaror som sällanköp. Äldreboende och grundskola (F-6) finns på orten medan högstadieskola, gymnasie- och vuxenskola samt vårdcentral ligger i Svalöv.

I den pågående upprustningen av Söderåsbanan planeras det för nya mötesspår i Kågeröd och Svalöv samt nya plattformar i Billesholm, Kågeröd och Svalöv. Åtgärderna ökar kapaciteten på järnvägen och gör det möjligt för orterna att få persontrafik i framtiden. Svalövs och Bjuvs kommuner verkar parallellt för att utveckla områdena runt aktuella stationslägen. Projektet infart Kågeröd utgör en del av denna utveckling.

3.4. Landskapet

Kågeröd kan allmänt beskrivas som en småskalig landsort med lantlig bykaraktär. Landskapet kring den del av vägarna 109 och 1232 som projektet omfattar domineras av verksamheter och storskaliga industribyggnader väster om väg 109 medan det på den östra sidan är öppen jordbruksmark och en parkeringsplats som gränsar till väg 109. De storskaliga industribyggnaderna utgör också landmärken för området, då dess höjd särskiljer sig markant från den kringliggande bebyggelsen. Längs befintliga sträckningar av vägarna 109 och 1232 i Kågeröd noteras även småskalig villabebyggelse.

3.5. Miljö och hälsa

I miljökonsekvensbeskrivningen som tillhör vägplanen finns en fördjupad redovisning om miljöförhållanden och konsekvenser av förslaget.

Riksintresset för naturvård, ”Söderåsen med vattendrag och Jällabjär”, gränsar till väg 109 på dess östra sida. I området har åtta naturvärdesobjekt kartlagts. Ett objekt hyser naturvärdesklass 2 (høgt naturvärde). Fem objekt har naturvärdesklass 3 (påtagligt naturvärde) och två objekt har naturvärdesklass 4 (visst naturvärde). Den största ytan utgörs emellertid av objekt med visst naturvärde, bestående av en Salix-plantering. Inga biotopskyddade objekt identifierades vid inventeringen. Inga av de fågelarter som ska prioriteras i artskyddssammanhang har observerats i samband med naturvärdesinventeringen.

Vägkorridoren berör två olika karakteristiska marktyper i området. Topografiskt sett utgör områdets huvuddel, söder om väg 109 och järnvägen, en markerad dalsänka med övervägande fuktig mark. Delen norr om väg 109 är annorlunda. Relativt høgt beläget på gränsen mot Vege ås ådal i norr. Nordvästdelen sluttar svagt mot norr och nordöst medan den södra delen till delar sluttar mot söder-sydöst och får betecknas som ett gott boplatsläge.

En arkeologisk utredning har utförts genom sökschaktsgrävning med grävmaskin. Vid den genomförda utredningen påträffades ingen fornlämning. Ur fornlämningssynpunkt föreligger således nu inga hinder för att exploatera markområdet.

För utbyggnadsalternativet är det fem bostadsfastigheter som bedöms få trafikbullernivåer över riktvärdet för ekvivalentnivå 55 dBA vid fasad, varav tre av dessa förväntas vara aktuella för skärmning av uteplats. Fastigheterna förväntas redan i dagsläget utsättas för maximalnivåer vid fasad från vägtrafiken och som därför pekar på att det finns en risk att maximalnivån 45 dBA inomhus nattetid överskrids. Observera att här jämförs det med riktvärden som gäller vid väsentlig ombyggnad, för befintlig miljö gäller andra riktvärden.

Det ytvatten som berörs på sträckan är en mindre bäck, som är ett litet vattendrag med ett beräknat medelflöde på ca 0,03 m³/s. Bäckens utgör recipient för dagvatten från de aktuella vägområdena som avvattnas via diken och ledningar. Bäckens mynnar ca 700-800 meter nedströms planområdet i Vege å. Med vägdagvattnet sprids i viss mån föroreningar till yt- och grundvatten i vägens omgivning. Föroreningarna, som främst består av tungmetaller, kolväten och näringsämnen, har sitt ursprung i trafiken, i vägmaterialet samt i vägens drift och underhåll. Föroreningar kan även spridas i större omfattning vid olyckor, med eller utan farligt gods.

Vissa delar i området är klassat av länsstyrelsen som potentiellt förorenade på grund av olika verksamheter som bedrivs eller har bedrivits här. Provtagningar i jord har genomförts och resulterat i följande. Bly, kadmium och PAH förekommer i ett flertal punkter. PAH H förekommer i två analyser. Gällande grundvattenanalyser visar detta att halter av metaller generellt är låga-måttliga i jämförelse mot SGU's bedömningsgrunder för grundvatten. I ett prov har en hög järnhalt noterats, dock endast vid det ena provtagningstillfället. I en punkt har organiska ämnen (olja och PAH) påvisats. Halten av aromater och PAH överskrider vissa av SPI:s riktvärden för grundvatten (SPIMFAB). I samtliga analyser av organiska klorerade ämnen så har endast halter under laboratoriets rapporteringsgräns redovisats.

3.6. Byggnadstekniska förutsättningar.

Inom aktuella delar av väg 1232 och 109 består de ytliga jordlagren av lermorän i nordost och sandig morän i sydväst. Inom de terrasserade områdena påträffas ett ytligt lager av fyllnadsjord (Mg) med varierad sammansättning, men består i huvudsak av lermorän (ClTi) eller grovkornig jord i fraktionen sand (Sa) och grus (Gr). Även inslag av organisk substans (Hu) förekommer. Fyllnadsjordens mäktighet varierar inom ca 0,8 till 2,3 m. Det noteras även risk för berg i anknytning till broläget.

Vad gäller berg så bör grundläggningsnivåer för bron kunna anpassas och därigenom begränsa eller undvika behov av sprängningsarbeten. Utmed väg 1232 i sydväst, där det identifierats avsnitt med organiska jordar, finns behov av urgrävningar och återuppbyggnad av nya massor. Dessa avsnitt är dock begränsade i sin mäktighet.

Det förekommer högt stående grundvatten samt relativt täta jordarter i aktuellt område och därför bedöms infiltrationsförhållandena i området vara begränsade. Aktuella vägavsnitt befinner sig inom Vege å:s delavrinningsområde Vege å – Ovan Hallabäcken (nr. 277).

Trafikering av järnvägen förutsätts ske under byggtiden, om än med möjlighet till kortvariga och planerade avstängningar.

Den nya stäckningen av väg 109 förutsätts vara öppnad för trafikering innan befintlig väg rivs. Detta för att minimera störningarna för trafiken på väg 109 och då realistiska omledningsvägar saknas. Detsamma gäller befintlig sträckning av väg 1232, till dess den nya sträckningen, med brokonstruktion, är farbar.

Befintlig parkering för Barry Callebaut, som anlagts öster om väg 109 med stöd av ett tidsbegränsat bygglov, kommer att rivas och marken återställas. Parkering kommer istället att kunna erbjudas på den västra sidan av väg 109 och därmed närmare verksamheten.

In- och utfartsbehov för de verksamheter och boende som berörs av planerade åtgärder kommer att tillgodoses också under byggtiden med temporära lösningar. I förekommande fall kan de temporära lösningarna också komma att samordnas med byggvägar.

Projektet infart Kågeröd har ett massunderskott, vilket medför ett betydande behov av materialtransporter. Det kan också komma att aktualiseras tillfällig grundvattensänkning under anläggandet av bro över järnvägen.

4. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

4.1. Val av lokalisering

Identifierad och beslutad vägkorridor, som utgör projektets yttre ramar, baseras på tidigare genomförd vägutredning. Nämnade vägutredning syftade främst till att utreda lokaliseringen av en bättre förbindelse utmed det regionala stråket mellan Ekeby och Kågeröd, men även nödvändiga åtgärder på anslutande vägnät, vilket omfattar aktuella delar av nuvarande sträckning av väg 109 och en ny förbindelse som ersätter befintlig dragning av väg 1232 (Olstorpsvägen).

De alternativ som initialt studerades för aktuella delar av väg 109 respektive 1232 i vägutredningen (2003) framgår av fotomontage nedan. Det ena nordväst om befintliga industrifastigheter och den andra i ett sydligare läge, mellan två industrifastigheter.



Figur 3. Fotomontage ur vägutredningen

I det beslut som fattades 2015-06-13 skulle det sydligare alternativet studeras ytterligare. Bakgrunden till den inriktningen var kommunens uttalade önskemål om ett så centralt läge som möjligt och så kort avstånd som möjligt för biltrafik mellan bebyggelsen väster om järnvägen och centrum i Kågeröd.

Efter genomförda fördjupningar beslutades 2007-10-25 att infart Kågeröd bedrivs vidare utifrån ett anpassat alternativ av det som ovan benämns som det sydligare. Detta baserat på kommunens uppfattning i frågan, stött av vad länsstyrelsen uttryckt.

4.2. Val av utformning

Vägarnas utformning och lokalisering har sin utgångspunkt i Trafikverkets krav enligt VGU (Vägar och gators utformning), av Trafikverket formulerade projektmål och de förhållanden som råder i området.

Två huvudsakliga inriktningar har studerats inom ramen för vägplanen. En östlig sträckning av väg 109 och en västlig sträckning. Trafikverket har valt att bedriva det fortsatta arbetet enligt det östliga alternativet. Detta då Svalövs kommun verkar för att skapa bättre

förutsättningar för nuvarande verksamheter och möjligt framtida, samt att möjligheterna till en god gestaltning underlättas.

I det inledande vägplanarbetet studerades också möjliga effekter om väg 1232 skulle gå över eller under järnvägen. Efter studien gjordes valet att väg 1232 skulle lokaliseras över järnvägen. Detta då ett underalternativ visat sig komplext rent byggnadstekniskt, mer kostsamt och också innehålla betydande osäkerheter under genomförandet. Detta beror bland annat av de geotekniska och hydrogeologiska förhållandena.

4.2.1. Linjeföring

På grund av bebyggelse, befintliga väg- och järnvägsanläggningar och små utrymmen att förfoga över, är möjligheterna väggeometriskt begränsade. Valda referenshastigheter, 40 km/tim för väg 1232 och 60 km/tim för väg 109 kan dock uppfyllas.

4.2.2. Typsektion

Väg 109 föreslås bli en tvåfältsväg med referenshastighet 60 km/h. Vägbredden uppgår generellt till 7 meter med 0,25 meter breda vägrenar. Väg 1232 blir en något smalare tvåfältsväg om generellt 6,5 meter, med motsvarande 0,25 meter breda vägrenar.

Vägarnas sidoområde kommer i huvudsak att utformas med slänter, där så är möjligt, med lutning 1:3. Bakom räcken begränsas intrång med hjälp av brantare slänter om 1:2. Utmed ett parti av väg 1232, öster om planskildheten med järnvägen, planeras en större stödmurskonstruktion för att minska intrånget, samt en mindre väster om samma planskildhet. Inom vägens säkerhetszon ska det inte finnas några oeftergivliga föremål som exempelvis stup, djupt vatten, träd eller större stenblock. Gång- och cykelvägsförbindelser utformas med en bredd om 2,5 meter samt vad som krävs för hinderfri bredd.

4.2.3. Korsningar

Vägskalet väg 109/väg 1232. Då väg 1232 trafikeras av en mindre andel tung trafik samt då oskyddade trafikanter har separat gång- och cykelbana föreslås korsningen utformas som korsning typ A alltså normal korsning utan mittrefug.

Vägskalet väg 1232/Olstorpsvägen. Då bebyggelsen runt Olstorpsvägen består till största del av bostadshus förväntas andelen tung trafik vara mycket låg. Vägskalet mellan väg 1232 och Olstorpsvägen föreslås därför också bli utformad enligt korsningstyp A.

4.2.4. Gång- och cykelvägar

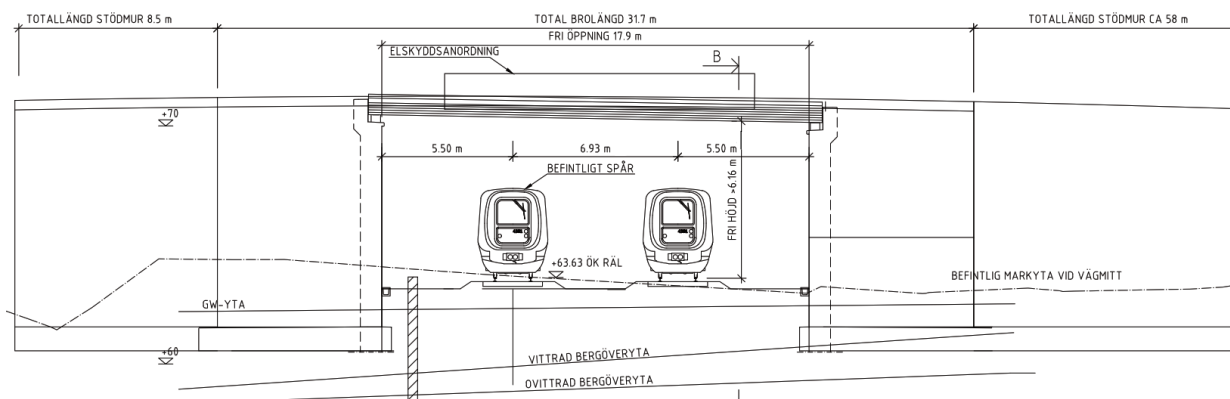
Det finns inga fortsatta förbindelser för gång- och cykelvägar utanför Kågeröds tätort att ansluta mot i projektet. De målpunkter som är relevanta för gång- och cykeltrafikanter är Kågeröds idrottsplats i syd västra delen av objektet samt arbetsplatser utmed väg 109. Utmed väg 109 finns behov av tillgänglighet mellan arbetsplatser som ligger utmed vägen, och stationen inne i Kågeröd. Vägplanen omfattar därför en separering av oskyddade trafikanter utmed väg 109, mellan befintlig gång- och cykelväg och in- och utfartsvägen till Barry Callebaut i norr, samt utmed den nya sträckningen av väg 1232 mellan väg 109 i öster och den anslutning som planeras för en kommunal gång- och cykelväg i väster. Separering från övrig trafik sker genom antingen kantstöd eller skiljeremsa.

4.2.5. Byggnadsverk

En inriktning som studerats för bron över järnvägen består av platsbyggda landfästen med träbroöverbyggnad som lyfts på plats. Spännvidden är 18,8 meter och total brolängd är ungefär 31,7 meter. Därtill kommer anslutande stödmurskonstruktion öster om broläget, samt en kortare del stödmur väster om samma bro.

Förslaget innebär att trafiken inte behöver stängas av då landfästena byggs, utan stängs endast av då överbyggnaden lyfts på plats. Arbetet med stödmurarna kan bedrivas även innan arbetet med landfästena påbörjats. På grund av hög grundvattennivå i området kommer grundvattensänkning att behövas, om än för ett mindre område eftersom landfästena står kvar där de gjuts. För att undvika påverkan på befintligt används borrhäls spont för att säkra fyllningen. Landfästena grundläggs på packad fyllning där berget påträffas och sprängning/bergschakt kan därför i största möjliga mån undvikas då grundläggningsnivån kan anpassas efter påträffad bergnivå.

De främsta skälen till vald inriktning för bron är byggbarheten och minskad störning för trafikering i spår.



Figur 4. Elevation på bro med landfästen och träöverbyggnad.

4.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

I anslutning till den trumma som anläggs under väg 1232 i väster, föreslås en separat småviltpassage för exempelvis grodor att passera utan att behöva korsa vägbanan.

Det föreslås även en passage för grodorna under väg 1232 mellan dagvattenmagasinet och den västra sidan av vägen.

Bullerskyddsåtgärder kommer att erbjudas fastighetsägare för de bostadsbyggnader som kommer att utsättas för bullernivåer överstigande riktvärdet för god boendemiljö. Utredningen visar att det enbart är fastighetsnära åtgärder (tex fönsteråtgärder och lokal skärmning av uteplatser) som anses vara motiverade för respektive fastighet. Fastigheter som är aktuella för åtgärd framgår av planritningar (Sk2 respektive Sk3). För bakgrund och motiv till dessa bedömningar, se separat PM rörande buller.

5. Effekter och konsekvenser av projektet

5.1. Trafik och användargrupper

Omläggningen av väg 1232 innebär en omfördelning av trafikflödet. Det innebär att trafikflödet på väg 109 ökar något på delen mellan den gamla och den nya anslutningen av väg 1232. Detta då trafik från väg 1232 som skall vidare söderut på väg 109, ca 800 fordon/dygn, är större än den trafik som kör norrut på väg 109, knappt 300 fordon/dygn. För bostäderna väster om järnvägen medför omläggningen en vägförlängning på ca 300 m i genomsnitt om man skall köra norrut på väg 109 och ca 900 m om man skall köra söderut utmed väg 109. För genomgående trafik på väg 1232 innebär omläggningen att trafik i riktning norrut på väg 109 får en vägförkortning på drygt 200 m, men att södergående trafik på väg 109 får en vägförlängning på ca 350 m.

I och med att ett nytt mötesspår ska anläggas på Söderåsbanan genom Kågeröd och att detta medför långa bomfällningstider när godståg blockerar, ses planerade åtgärder som nödvändiga för både framkomligheten och trafiksäkerheten. Projektet bidrar även till bättre

förutsättningar att som oskyddad trafikant vistas i trafikmiljön, då andelen separat gång- och cykelväg utökas i omfattning.

5.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

Ur ett näringslivsperspektiv förväntas projektet bidra positivt till de expansionsplaner som verksamhetsinnehavare i närområdet uttryckt. Projektet bidrar även positivt till Svalövs kommuns långsiktiga intentioner att utöka möjligheterna till ytterligare verksamhetsetableringar i området. Förutsättningarna för en attraktiv in- och utpendling till och från orten, genom förbättrade tågförbindelser, gagnas av planerade åtgärder.

5.3. Miljö och hälsa

Den föreslagna utbyggnaden kommer att medföra både positiva och negativa effekter och konsekvenser jämfört med nollalternativet (en framtida situation där utbyggnadsprojektet inte genomförts). Exempelvis kommer utbyggnaden att medföra intrång i naturvärden, vilket bedöms kunna innebära små negativa konsekvenser, medan bullerskyddsåtgärder beräknas medföra positiva effekter i form av lägre bullernivåer vid bostäder i närheten av vägen. Föreslagna åtgärder bidrar positivt till att främja cykelanvändning på orten och användning av kollektivtrafik som alternativ till bilen, då planerade åtgärder längs järnvägen är fullt genomförda. Tillgängligheten och trafiksäkerheten förväntas också öka för de oskyddade trafikanterna i samhället.

Ur naturmiljö- och naturressurssynpunkt bedöms de åtgärder som planeras i form av faunapassage för smådjur under vägen samt att delar av vägdagvattnet avleds via ett dagvattenmagasin kunna ha en viss positiv effekt för att stärka den biologiska mångfalden i området och förbättra vattenkvaliteten. De negativa miljökonsekvenserna som uppkommer ska också ställas i relation till den förbättrade framkomligheten och ökade trafiksäkerheten som uppnås genom den nya infarten.

De delar av riksintresseområdet för naturvård som berörs har i naturvärdesinventeringen inte bedömts ha några specifika naturvärden och ur den aspekten bedöms intrånget inte innebära några effekter. I bedömningen av den totala påverkan på riksintresset kan även påverkan på landskapsbilden vägas in. Här bedöms utbyggnadsalternativet ge viss negativ påverkan. Dock finns redan storskaliga objekt i form av industri- och fabriksbyggnader i området som gör att den nya vägbron över järnvägen inte kommer att upplevas som ett fristående objekt i landskapet. Sammantaget bedöms konsekvensen, utifrån ovan beskrivna värde och effekt, som liten.

Utbyggnaden innebär omfattande intrång i naturvärdesobjektet D (Salix-plantering) samt även begränsade intrång i naturvärdesobjekt F (Klibbalskog).

Intrånget i objekt D och fragmenteringen av området som vägen medför bedöms, utifrån områdets låga värde samt att de östra delarna av området där merparten av almträden finns inte berörs, medföra relativt små effekter.

Intrånget i område F berör i första hand den södra delen som är öppen mark med främst gräs- och buskvegetation. Utbyggnaden innebär även att en ny vägtrumma för den mindre bäcken från dammen söder om vägen behöver anläggas något norr om den befintliga trummans läge. Den befintliga trumman (och den del av den befintliga vägen som blir överflödig) rivs sedan bort.

I samband med anläggande av dikestrumman föreslås att en faunapassage för smådjur (exempelvis groddjur) anordnas under vägen. En så kallad strandpassage inne dikestrumman har inte bedömts som rimlig utifrån vattennivån i relation till vägbanans höjd, utan en separat torrtrumma med dimension om minst 500 mm med naturmaterial i botten föreslås anläggas vid sidan om. En sådan passage bedöms som en förbättring utifrån dagens och nollalternativets situation där passagemöjlighet under vägen saknas. En motsvarande passage föreslås även under väg 1232 mellan magasinet och den västra sidan av vägen.

Effekterna för område F bedöms sammantaget bli små. Sammantaget bedöms konsekvenserna för naturmiljön i vägens utbyggnadsområde, utifrån de ovan beskrivna värdena och effekterna, att bli små.

Utbyggnaden bedöms inte påverka de skyddade arter som konstaterats i området, eller bedömts kunna finnas i området, på ett betydande sätt jämfört med nollalternativet. Utbyggnaden innebär även att en ny vägtrumma för den mindre bäcken från dammen söder om vägen behöver anläggas något norr om den befintliga trummans läge. Vid anläggande av ny vägtrumma föreslås en torrtrumma samtidigt anläggas bredvid som ger passagemöjlighet för mindre djur, vilket är positivt. Sammantaget bedöms arternas bevarandestatus inte påverkas på ett sådant sätt eller av sådan omfattning att en artskyddsdispens skulle bli aktuell. Såväl effekten som konsekvensen bedöms som liten eller obetydlig.

Då inga fornlämningar hittades vid den arkeologiska utredningen förväntas inga effekter eller konsekvenser ur kulturmiljösynpunkt uppkomma.

För utbyggnadsalternativet är det fem bostadsfastigheter som överskrider trafikbullernivåer över riktvärdet för ekvivalentnivå 55 dBA vid fasad, varav tre av dessa också är aktuella för skärmning av uteplats. Fastigheterna förväntas redan i dagsläget utsättas för maximalnivåer vid fasad från vägtrafiken och som därför pekar på att det finns en risk att maximalnivån 45 dBA inomhus nattetid överskrids. Trafikräkningarna och prognoserna indikerar att antalet passager av tunga fordon nattetid på väg 109 och väg 1232 kommer uppgå till fler än fem passager.

En stor del av föroreningarna i vägdagvatten är partikelbundna och kan därmed avskiljas och bindas i närområdet kring vägen. Den andel partiklar som tar sig ut i slänt och dike fastläggs till stor del i marken, där även näringsämnen kan tas upp av vegetation. För att väg 1232 inte ska utgöra en hydrologisk barriär i landskapet planeras ett antal vägtrummor som kan leda naturflödena genom vägkroppen.

Avvattningen längs med väg 1232 kommer att förbättras genom att dagvatten som bildas på sträckan söder om järnvägen ska tas om hand och avledas genom öppna diken och delvis även avledas via ett fördröjningsmagasin innan det släpps vidare till recipienten, den befintliga bäcken (som i sin tur mynnar i Vege å). Detta bedöms innebära en förbättring jämfört med befintliga förhållanden där magasin saknas och även diken saknas på stora delar av sträckan. I den södra delen, där planerad väg 1232 korsar den befintliga bäcken behövs en trumma för bäcken.

I samband med att den nya trumman anläggs föreslås att en faunapassage för smådjur (exempelvis groddjur) anordnas under vägen i form av en separat torrtrumma vid sidan om med dimension om minst 500 mm samt med naturmaterial i botten. Denna

passagemöjlighet blir ett positivt tillskott eftersom vägen idag utgör en barriär och befintlig trumma inte möjliggör för djur att passera i torrhet. En motsvarande passage föreslås även under väg 1232 mellan magasinet och den västra sidan av vägen.

Omfattningen av intrånget i bäcken till följd av vägtrumman kommer att vara begränsat och åtgärderna bedöms utgöra en anmälningspliktig vattenverksamhet.

Dagvatten som bildas på sträckan norr om järnvägen avleds till diken och därefter vidare till dagvattenledningssystem. Den beräknade trafikmängden på aktuell sträcka av väg 109 väntas öka men är dock fortfarande ganska liten varför det bedöms som tillräckligt att vägdagvattnet avleds till vägdiken för infiltration inom den norra delen i enlighet med befintlig principlösning. De nya/ombyggda vägdelarna bedöms bli säkrare och innebära minskade risker för olyckor, som kan resultera i utsläpp till vatten. Särskilda skyddsåtgärder för att minska olycksrisk bedöms inte vara nödvändigt för att minska risken för utsläpp till vatten.

Vege å:s möjligheter att uppnå miljö kvalitetsnormen god ekologisk status respektive god kemisk ytvattenstatus (exklusive kvicksilver) bedöms inte påverkas negativt av den nya vägutformningen. Tvärtom bedöms anläggningen av ett öppet utjämningsmagasin för vägdagvatten från stora delar av väg 1232 medföra förbättringar tack vare reningen av delar av tidigare orenat vägdagvatten. Detta bedöms även förbättra förutsättningarna för Vege å (som är slutgiltig recipient för dagvattnet från planområdet) att uppnå god status.

Beträffande grundvattnet planeras ingen permanent grundvattensänkning och det finns inga grundvattenförekomster med miljö kvalitetsnormer. Utbyggnadsförslaget bedöms inte innebära någon nämnvärd påverkan på grundvattnet i förhållande till nollalternativet.

Under byggskedet behöver tillfälliga schaktgropar utföras för byggande av bron över järnvägen, vilket även kommer medföra att en tillfällig grundvattensänkning blir aktuell. Denna tillfälliga grundvattensänkning bedöms inte innebära någon skadlig påverkan på de grävda brunnar som enligt genomförd brunnsinventering finns i området. Det finns dock en risk för att den tillfälliga grundvattenavsänkningen sprider föroreningar snabbare än de annars skulle ha gjort. Med hänsyn till påvisad föroreningsnivå i kombination med befintlig markanvändning i området (väg, järnväg och industriområde) så bedöms detta vara av måttlig betydelse för såväl allmänna som enskilda intressen.

Sammantaget bedöms utbyggnadsförslaget, utifrån beskrivningarna ovan, innebära små positiva effekter och konsekvenser.

Avseende jorden bedöms att de föroreningsnivåer som påvisats i undersökningen inte är högre än att jordmassorna ur miljö teknisk synpunkt kan återanvändas inom arbetsområdet. Om jordmassorna ur geotekniskt perspektiv inte är lämpligt att använda i projektet kan en del av dem behöva transporteras till deponi om inte annat lämpligt användningsområde för massorna finns och godkänns av tillsynsmyndigheten (d.v.s. återvinning av avfall från anläggningsarbete).

Under byggskedet behöver tillfälliga schaktgropar utföras för byggande av bron över järnvägen. Schaktgroparna för brostöden är så djupa att en tillfällig grundvattensänkning behöver göras. Under detta skede finns risk för att förorenat grundvatten kommer att avledas vid länshållning av schakten. Därvid uppkommer en risk för exponering och

spridning av föroreningarna. Viss osäkerhet råder om föroreningens omfattning och kompletterande provtagningar kommer att ske i ett senare skede av arbetet med vägplanen.

Det bedöms som en entreprenadtekniskt relativt enkel åtgärd att rena oljeförorenat grundvatten innan bortledning, t.ex. genom oljeavskiljare eller kolfilter. Sådana åtgärder kommer vid behov att vidtas i samband med entreprenaden, och kontroll av detta styrs då genom kontrollprogram. En sådan åtgärd kan innebära att föroreningen delvis avlägsnas, vilket i sådana fall innebär en förbättring mot nuvarande situation.

Det finns även en risk för att den tillfälliga grundvattenavsänkningen innebär att föroreningen sprids snabbare än den annars skulle ha gjort (i ett nollalternativ). Med hänsyn till påvisad föroreningsnivå i kombination med befintlig markanvändning i området (väg, järnväg och industriområde) så bedöms detta vara av måttlig betydelse. Risken för att det förorenade grundvattnet når ytvatten eller våtmarker bedöms öka något, men risken för att förorenat grundvatten når in under industrifastigheternas byggnader och orsakar hälsofarliga ångor som ansamlas inomhus bedöms bli något lägre genom då den tillfälliga grundvattenavsänkningen görs ungefär mitt emellan de närmast belägna byggnaderna.

Med vidtagna åtgärder bedöms konsekvenserna, utifrån de idag kända förhållandena och beskrivningen ovan, bli från små negativa (vid en snabbare spridning i grundvattnet än i nollalternativet) till positiva (genom att en del av föroreningarna renas eller tas om hand).

5.4. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Projektet Infart Kågeröd är en konsekvens av den upprustning som pågår utmed Södra stambanan mellan Åstorp och Teckomatorp och bland annat består i mötesspår och nya stationer. Arbetet bedrivs i flera etapper och syftar till en trafikering av persontåg och fler godståg. Exempel på de positiva effekter som detta medför för orten Kågeröd omnämns bland annat under 5.2 ovan. På sikt förväntas Svalövs kommun också planlägga attraktiv och stationsnära industrimark och bostadsbebyggelse, vilket bland annat kan komma att lokaliseras i anknytning till aktuellt projekt.

5.5. Påverkan under byggnadstiden

Vägutbyggnaden kommer att påverka trafiken och framkomligheten för trafikanter, verksamheter och boende utmed vägarna 109 och 1232 med omnejd under byggskedet. En inte oväsentlig materialtransport kan också förväntas då projektet har massunderskott. Kortvariga och planerade störningar i trafikeringen av järnvägen kommer också att ske under byggnation av bron. Det ses som angeläget att entreprenadens ingående delar, inklusive angränsande järnvägsprojekt, koordineras i tid för att minimera den negativa påverkan som uppstår under byggtiden

6. Samlad bedömning

6.1. Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

6.1.1. Funktionsmål

Funktionsmålet handlar om att skapa god tillgänglighet för människor och gods och syftar till att transportsystemet ska hålla hög kvalitet avseende utformning och funktion för samtliga trafikslag samt bidra till god regional utveckling. I funktionsmålet ingår även att transportsystemet ska vara jämställt, dvs. vara utformat så att män och kvinnors behov tillfredsställs likvärdigt. Funktionsmålet tillgodoses genom utbyggnadsförslagets uppfyllande av följande projektspecifika mål:

-Ta fram lösningar som ger en god framkomlighet, hög trafiksäkerhet och en sammanhållen funktionell helhet i vägsystemet och omkringliggande områden och verksamheter.

Genom dialog med kommunala företrädare har önskemål om förbättrade förutsättningar för en framtida attraktiv och stationsnära industrimark samt bostadsbebyggelse kunnat tillgodoses. Föreslagna åtgärder uppmuntrar indirekt också till ökad kollektivtrafik användning (tåg) samt cykling inom orten, vilket bidrar till ett mer jämställt transportsystem..

6.1.2. Hänsynsmål

Hänsynsmålet ska säkerställa att transportsystemets utformning, funktion och användning anpassas så att ingen dödas eller skadas allvarligt i trafiken, samt bidrar till bra miljö och hälsa. Hänsynsmålet tillgodoses genom utbyggnadsförslagets uppfyllande av följande projektspecifika mål:

-Ta fram lösningar som ger en god framkomlighet, hög trafiksäkerhet och en sammanhållen funktionell helhet i vägsystemet och omkringliggande områden och verksamheter.

-Att stänga befintlig plankorsning och ersätta denna med en planskild korsning.

Generellt sett utgör en planskild korsning mellan väg och järnväg ett trafiksäkrare alternativ än en plankorsning. Genom föreslagna åtgärder undviks även risk för köbildning, som följd av bomfällningar, utmed väg 1232 och möjligen också väg 109. Gång- och cykelvägsförbindelser kommer att finnas i större utsträckning än tidigare och bidrar även det till en säkrare trafiksituation för de oskyddade trafikanterna.

Boendemiljön kommer även att förbättras utmed som följd av att genomfartstrafiken minimeras utmed Olstorpsvägen och att bullerreducerande åtgärder kommer att vidtas, avseende bullermiljö inomhus och vid uteplatser, för de mest utsatta bostäderna.

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

7.1. Allmänna hänsynsregler

Trafikverket är verksamhetsutövare och ansvarig för att vägplanen uppfyller miljöbalkens bestämmelser. Detta har bl.a. gjorts i genomförda utredningar inom ramen för vägplanens process. Under planprocessen med tillhörande utredning för val av alternativ och samråd inhämtas underlag från olika myndigheter, organisationer och berörda.

Tidigare utredningar beaktas, och för att öka kunskapen har även nya utredningar, inventeringar och undersökningar gjorts. Skyddsåtgärder arbetas succesivt in i planen. För byggskedet kommer kontrollprogram upprättas med krav på miljöåtgärder och byggmetoder som förebygger/minimerar miljöpåverkan. Arbetet med riskfrågor bedrivs kontinuerligt i projektet i syfte att förutse och förebygga olika risker för såväl byggskedet som driftskedet.

Hantering av kemiska produkter regleras genom Trafikverkets generella miljökrav vid upphandling av entreprenader. Miljökrav på byggmaterial och kemiska produkter kommer därmed att ställas i samband med dessa. Återanvändning av massor kommer att ske där så är möjligt. Eventuella överskottsmassor ska transporteras så korta sträckor som möjligt och i första hand om möjligt användas som en resurs i andra närliggande projekt. Material från utrustning och anläggningar som rivs återanvänds där så är möjligt. Miljökrav kommer att ställas på fordon och maskiner under byggskedet.

Utformningsalternativet inom det givna utredningsområdet redovisas i denna handling med motivering till bortvalda områden samt bedömningar för det alternativ som valts.

Miljökonsekvensbeskrivningen kan utgöra ett underlag för att bedöma nyttan av skadeförebyggande åtgärder. Övervägande och ställningstagande avseende skälighet, med avseende på bullerskyddsåtgärder, görs i projektets planbeskrivning samt det PM som tagits fram efter utredning i bullerfrågan.

Trafikverket har ansvaret för att vidta skadeförebyggande åtgärder och ansvarar för eventuella skador som kan uppkomma i samband med byggande och drift av vägen.

7.2. Miljökvalitetsnormer

7.2.1. Luftmiljö

Då vägen ligger i ett fritt och öppet läge bedöms luftmiljön utanför vägområdet inte påverkas i sådan utsträckning att det finns risk för överskridande av miljökvalitetsnormer för luft.

7.2.2. Vattenförekomster

Den aktuella sträckan av Vege å har problem med övergödning, miljögifter och fysisk påverkan vilka sammantaget innebär att god status inte är uppnådd. Miljökvalitetsnormerna

är därför beslutade till kvalitetskravet god ekologisk status samt god kemisk status (exklusive kvicksilver och pentabromerad difenyleter) med tidsfrist till år 2027.

Beträffande grundvattnet planeras ingen permanent grundvattensänkning och det finns inga grundvattenförekomster med miljökvalitetsnormer. Utbyggnadsförslaget bedöms inte innebära någon nämnvärd påverkan på grundvattnet i förhållande till nollalternativet.

7.3. Bestämmelser om hushållning

Råvaror och energi ska användas så effektivt som möjligt. Det som utvinns ur naturen ska återanvändas, återvinnas eller bortskaffas på ett miljöriktigt sätt. I första hand ska förnyelsebara energikällor användas.

Återanvändning av massor kommer att ske där så är möjligt. Eventuella överskottsmassor ska transporteras så korta sträckor som möjligt och i första hand om möjligt användas som en resurs i andra närliggande projekt. Material från utrustning och anläggningar som rivs återanvänds där så är möjligt. Miljökrav kommer att ställas på fordon och maskiner under byggskedet.

8. Markanspråk och pågående markanvändning

8.1. Vägområde för allmän väg

Vägområdet för allmän väg i vägplanen omfattar förutom själva vägen också utrymme för väganordningar. Dessutom ingår en kantremsa i vägområdet som behövs för drift och underhåll. På planritningarna framgår befintligt och nytt vägområde. Det är det tillkommande vägområdet som anges i fastighetsförteckningens arealberäkning, det vill säga det som ligger utanför det befintliga vägområdet för allmän väg.

8.2. Vägområde för allmän väg med vägrätt

Vägrätt uppkommer normalt genom att väghållaren tar mark eller annat utrymme i anspråk för väg med stöd av en lagakraftvunnen 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 att gälla när vägen dras in.

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.

Aktuellt projekt omfattas både av nytt vägområde och befintligt vägområde som utgår.

8.3. Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt

Vägplanen omfattas även av inskränkt vägrätt. Dessa områden syftar till att säkerställa åtkomst till de byggnadsverk som omfattas i projektet, såväl bro som anslutande stödmurskonstruktion. Inga åtgärder får vidtas inom detta område, som kan eller riskerar att försvåra åtkomsten för skötsel, drift och underhåll. I övrigt äger fastighetsägaren fortfarande rätten att röra sig fritt inom området och nyttja det för transporter m.m.

8.4. Område med tillfällig nyttjanderätt

I vägplanen föreslås även tillfällig nyttjanderätt. Områdena kommer att användas som tillfälliga förbifarter, för nödvändiga entreprenadarbeten såsom exempelvis spontning vid bro, uppställningsytor och upplag. Nyttjanderätten ska gälla under byggnadstiden. Marken kommer att återställas innan den återlämnas.

9. Fortsatt arbete

En anmälan om vattenverksamhet bedöms behövas för den nya vägtrumman som behövs för väg 1232 där den passerar den befintliga bäcken. Bäckens medelvattenföring understiger 1 m³/s vilket innebär att tillståndsansökan hos mark och miljödomstolen inte krävs. Anmälningsärenden hanteras av länsstyrelsen.

Under byggskedet ska åtgärder vid behov vidtas för att rena oljeförorenat grundvatten innan bortledning, t.ex. genom oljeavskiljare eller kolfilter. Kontroll av detta styrs då genom ett upprättat kontrollprogram. Om hantering av förorenat grundvatten och eventuell markförorening krävs ska en anmälan om efterbehandlingsåtgärd lämnas in.

Avtal ska träffas med de ledningsägare som berörs av åtgärderna, för reglering av genomförande och kostnadsdelning mellan parterna.

För att säkerställa att ingen skadlig påverkan uppstår på grävda brunnar till följd av den tillfälliga grundvattensänkningen under byggskedet föreslås kontrollprogram som omfattar någon/några av de närmst belägna brunnarna.

Till följd av den planerade vägombyggnaden har kommunen aktualiserat ändringar i gällande kommunala detaljplaner. Detta är dock inget som bedöms nödvändigt för vägplanens genomförande. Olstorpsvägen, som dras in från allmänt underhåll, förväntas då bli detaljplanelagd och övergå till kommunalt huvudmannaskap.

Avtal med kommun krävs för övertagande av de vägar som dras in från allmänt underhåll. Alternativt sker bildande av gemensamhetsanläggning/-ar.

Det kommer även att krävas en anläggningsförrättning som rör den enskilda vägen längs järnvägen som skärs av och dras om.

10. Genomförande och finansiering

10.1. 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 järnvägsplaner och vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 2 kap 12-15 §§ lag (1995:1649) om byggande av järnväg respektive 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.

Vägplanen berör även kommunala planer enligt följande.

Dp 1214-P55. Förändrade in- och utfartsförhållanden. Tillfälligt intrång under byggtid samt behov av framtida åtkomst för skötsel, drift och underhåll via fastighet. Nödvändiga ledningsomläggningar. Bedöms som mindre avvikelse och motverkar inte planens syfte. Detta då planens reglering av in- och utfartsförhållanden inte är tillämplig eftersom väg 109 får ny sträckning och verksamheterna inte påverkas nämnvärt i händelse av skötsel, drift och underhåll av väganläggningen. Den del av planen som påverkas uppgår till ca 100 m².

Bpl 12-KÅG-492. Förändrade in- och utfartsförhållanden. Tillfälligt intrång under byggtid samt behov av framtida åtkomst för skötsel, drift och underhåll via fastighet. Nödvändiga ledningsomläggningar. Bedöms som mindre avvikelse och motverkar inte planens syfte. Detta då planens reglering av in- och utfartsförhållanden inte är tillämplig eftersom väg 109 får ny sträckning och verksamheterna inte påverkas nämnvärt i händelse av skötsel, drift och underhåll av väganläggningen. Den del av planen som påverkas uppgår till ca 130 m².

Bpl 12-KÅG-391. Mindre släntintrång på parkyta. Bedöms som mindre avvikelse och motverkar inte planens syfte. Detta då slänten endast gör ett mindre intrång och också kan utformas för att stämma in i en sådan miljö. Den del av planen som påverkas uppgår till ca 50 m².

Bpl 12-KÅG-172. Olstorpsvägen (väg 1232) får förändrat vaghållningsansvar. Allmän gatutrafik över järnvägen utgår. Bedöms inte motverka planens syfte. Detta då anslutning till allmän väg ändå möjliggörs och att plankorsning med järnväg ersätts av planskildhet över samma järnväg. Funktion på gata anses tillgodosedd genom ny väganläggning.

10.2. Genomförande

Upphandling av en entreprenör bedöms kunna ske under 2018. Därefter inleder entreprenören projektering, etablering och inledande arbeten 2019. Väganläggningen förväntas vara färdigställd under 2020. Byggtiden förväntas uppgå till omkring 18 månader.

10.3. Finansiering

Ombyggnationen återfinns i "Regional transportinfrastrukturplan 2014-2025" som en del av finansieringen för upprustning av Söderåsbanan. Investeringen beräknas uppgå till omkring 71 Mkr inklusive marklösen, projektadministration samt projektering.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 366, 201 23 Malmö.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se