

Planbeskrivning



Detaljplan för upphävande av del av detaljplanerna

- *"Kv Absalon m fl Tjörans stationssamhälle, Sösdala kommun, Kristianstads län"* och
- *"Förslag till stadsplan för Tjörnaps stationssamhälle, Sösdala kommun, Kristianstads län"*

Handlingar

- Planbeskrivning
- Bild över markområde som berörs av upphävande
- PM Anslutning till Åkeriet 1 och 2
- Samrådshandlingar från Trafikverkets hemsida om vägplan för väg 23

Innehållsförteckning

INNEHÅLLSFÖRTECKNING	2
1 DETALJPLANENS SYFTE	4
1.1 SYFTE	4
2 BESKRIVNING AV DETALJPLANEN/FÖRSLAGET	5
2.1 HELA DETALJPLANEN	5
2.2 KVARTERSMARK	7
2.3 BEFINTLIGT	7
2.4 HUVUDMANNASKAP	7
2.5 UPPHÄVANDE	8
2.6 ÄRENDEINFORMATION	9
3 MOTIV TILL DETALJPLANENS REGLERINGAR	10
4 KONSEKVENSER	10
4.1 FASTIGHETER OCH RÄTTIGHETER	10
4.2 NATUR	11
4.3 MILJÖ	12
4.3.1 MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING	12
4.3.2 MILJÖBEDÖMNING	12
4.3.3 DAGVATTEN	12
4.4 MILJÖKVALITETSNORMER	12
4.4.1 LUFT	13
4.4.2 VATTEN	13
4.4.3 BULLER	13
4.5 HÄLSA OCH SÄKERHET	13
4.5.1 BERÄKNING AV OMGIVNINGSBULLER	13
4.6 RISK	14
4.7 TRAFIK	14
4.7.1 MOTORTRAFIK	14
4.7.2 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK	14
5 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	15
5.1 KOMMUNALA	15
5.1.1 DETALJPLAN	15
5.1.2 PLANBESKED	17
5.1.3 ÖVERSIKTSPLAN	17
5.2 HUSHÅLLNINGSBESTÄMMELSER ENLIGT 3 KAP. MILJÖBALKEN	18
5.3 MILJÖKVALITETSNORMER	18
5.4 MILJÖ	18
5.4.1 DAGVATTEN	18
5.5 HÄLSA OCH SÄKERHET	19
5.5.1 OMGIVNINGSBULLER	19
5.5.2 RISK FÖR OLYCKOR	19
5.5.3 FÖRORENAD MARK	19
5.6 GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN	19

5.7 FYSISK MILJÖ	19
5.8 TRAFIK	20
6 PLANERINGSUNDERLAG	21
6.1 UTREDNINGAR	21
6.1.1 PM Anslutning till åkeriet 1 och 2	21
6.1.2 MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING	24
6.1.3 SÄRSKILT BESLUT OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN	25
6.1.4 DAGVATTENUTREDNING	25
6.1.5 NATURINVENTERING	25
6.1.6 MARKMILJÖ	26
6.1.7 BULLERUTREDNING	26
6.1.8 VIBRATIONSUTREDNING	28
6.1.9 RISK	30
6.1.10 TRAFIKUTREDNING	30
6.2 REGIONALA	31
6.2.1 Regionplan	31
6.3 ANNAT	31
7 GENOMFÖRANDEFRÅGOR	31
7.1 MARK- OCH UTRYMMESFÖRVARV	31
7.1.1 Skyldighet inlösen, huvudman	32
7.1.2 Skyldighet inlösen, stat	32
7.2 FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR	32
7.2.1 Förändrad fastighetsindelning	32
7.2.2 Rättigheter	33
7.3 TEKNISKA FRÅGOR	33
7.3.1 Tekniska åtgärder	33
7.4 EKONOMISKA FRÅGOR	33
7.4.1 Inlösen	33
7.5 ORGANISATORISKA FRÅGOR	33
7.5.1 Tidplan	34
7.6 ÖVRIGT	34
7.7 MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN	34

1 DETALJPLANENS SYFTE

1.1 SYFTE

Syftet med planarbetet är att upphäva delar av gällande detaljplaner för att möjliggöra två väganslutningar.

Anledningen till upphävandet är att Trafikverket planerar att bygga en 2+1 väg mellan den södra infarten till Tjörnarps (cirka 300 meter från korsningen mellan Landsvägen och väg 23) till söder om vägskälet mellan väg 23 och väg 2010 vid Sandåkra, en sträcka på cirka 13 kilometer. Denna ombyggnaden innebär att flera befintliga utfarter till väg 23 kommer att stängas och omledning av trafiken blir därmed aktuell. Fastigheterna Åkeriet 1 och 2 har idag direktutfart till väg 23 och denna utfart kommer inte finnas kvar i och med ombyggnationen till 2+1-väg. Gällande detaljplaner där den föreslagna väganslutningen lokaliseras tillåter inte gata och behöver därmed upphävas för att möjliggöra väganslutningen.

Även den vägbro som föreslås över väg 23 ligger delvis inom markområde som är planlagt som park och tillåter därmed inte att gata anordnas på de markområdena som regleras för grönområde och för att det ska vara möjligt att anordna gatan behöver de berörda markområdena upphävas.

Höörns kommun bedömer att markområdet som planarbetet avser inte behöver regleras med detaljplan och därmed blir det aktuellt med ett upphävande för Trafikverkets nya vägdragningar.



Figur 1. Orange yta visar var Trafikverket planerar att den nya vägen till Åkeriet 1 och 2 ska lokaliseras.

2 BESKRIVNING AV DETALJPLANEN/FÖRSLAGET

2.1 HELA DETALJPLANEN

Detaljplanearbetet är en del av Trafikverkets projekt med att skapa en mötesseparerad väg (2+1-väg). Projektet omfattar sträckan Tjörnap-Sandåkra på väg 23. Längs sträckan kommer en mötesseparerad väg med omkörningsmöjlighet att anläggas. Detta innebär att vägbanan bitvis måste breddas. Ett flertal anslutningar till väg 23 kommer tas bort, vilket innebär att det uppstår ett behov av att bygga ut det parallella vägnätet med nya länkar och anslutningar. Vägplanen som Trafikverket tagit fram redovisar utbyggnadsalternativet och även ett nollalternativ. Nollalternativet innebär trafik vid prognosåret (2045) med dagens trafiknät, det vill säga utan ombyggnader.

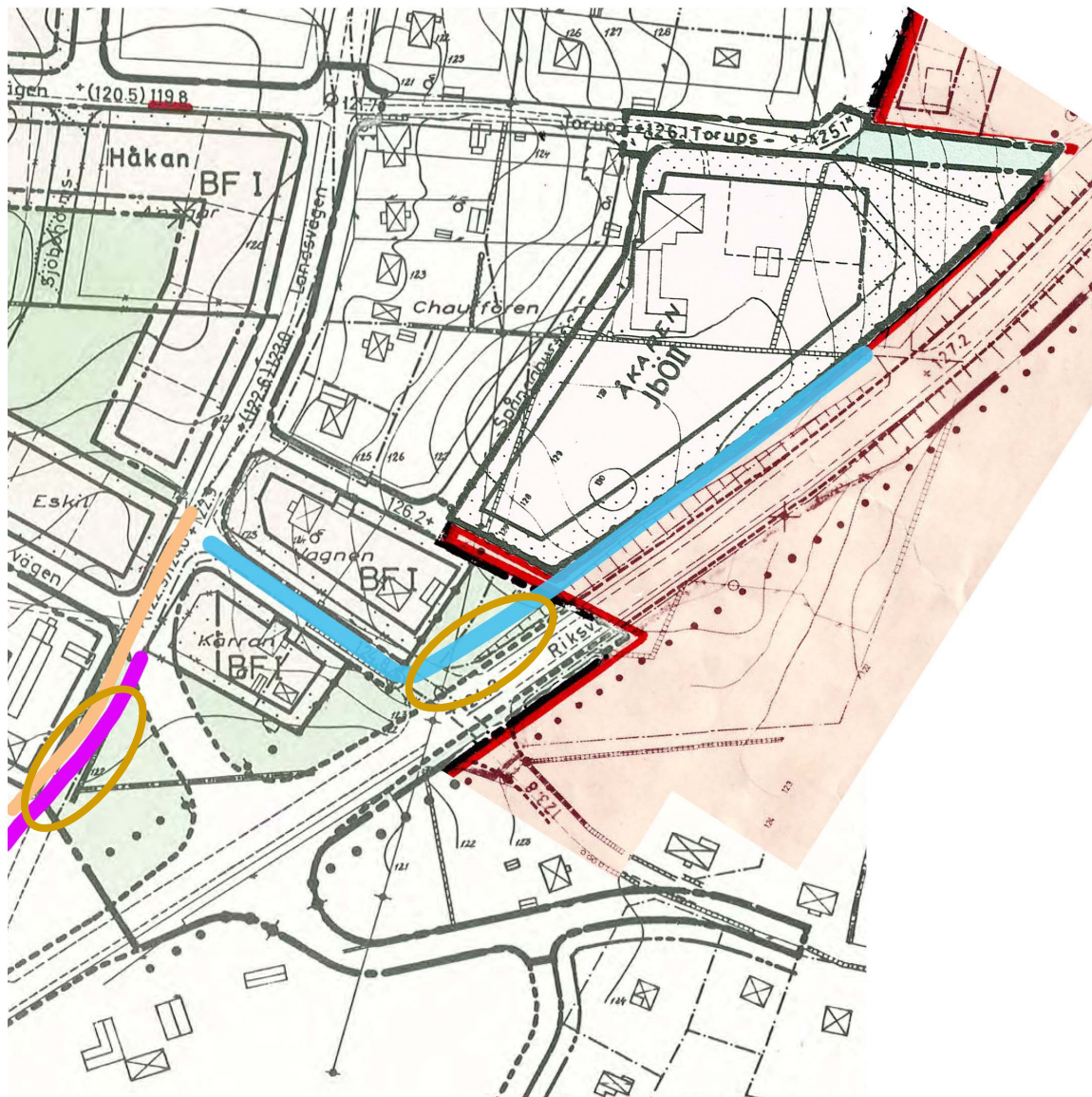


Figur 2. Kartbild hämtad från Trafikverkets samråd för de planerade åtgärderna på väg 23. Denna bild visar placeringen av de planerade åtgärderna på hela projektets sträckning.

Fastigheterna Åkeriet 1 och 2 ligger i den södra delen av Tjörnap och fastigheterna har direktutfart till väg 23 i dagsläget. Denna direktutfart kommer stängas i och med Trafikverkets projekt. Gällande detaljplaner som berör fastigheterna tillåter inte att en väg byggs. Därför behöver del av detaljplanerna således upphävas för den del som omfattas av den nya vägdragningen.

Spångahusvägen är den väg som Trafikverket planerar ska förlängas för att skapa en vägförbindelse för Åkeriet 1 och 2. Gällande detaljplan reglerar marken runt fastigheterna Kärran 1 och Vagnen 2 som parkmark. Denna reglering gör att det inte är möjligt att förlänga Spångahusvägen idag.

Väster om infarten till Tjörnarp är marken reglerad som grönområde och tillåter inte att gata anordnas. Den plankarta som tagits fram till vägplanen av Trafikverket visar att mark behövs inom grönområdet för att möjliggöra den vägbro som Trafikverket planerar över väg 23.



Figur 3. Här har detaljplanerna som berör Åkeriet 1 och 2 samt angöringen till Spångahusvägen lagts samman. Den blå linjen visar föreslagen dragningslinje som Trafikverket föreslår på den nya vägen. De ljusrosa och rosa linjerna visar var Trafikverket planerar att gång- och cykelvägen samt vägbron ska ansluta till Landsvägen. På bilden finns två gula ovals som visar var konflikten mellan ny gata och park-mark finns.

Den nya vägbron ansluter till Landsvägen, i och med den nya utformningen av gatumiljön som vägplanen innebär har det också lagts in en ny gång- och cykelväg. Gång- och cykelvägen (GC-vägen) som leds upp på vägbron innebär att det görs intrång på Kärran 3 och Vagnen 1 (GC-vägen innebär att Landsvägen behöver breddas). Intrånget bör tas med nytt vägområde då sidoområdet kommer att påverkas av ny utformning. I och med breddningen av Landsvägen medför det att sikten söderut kan säkras i och med att nytt vägområde behöver tas för breddningen av vägen.

Trafikverket har haft samråd om vägplanen under maj 2021. Därefter har det gjorts en del justeringar i vägplanen så den har varit ute på samråd och marknadsdialog igen under maj 2022. I vägplanen redovisas nuläget vad gäller trafiken, ett nollalternativ för 2045 (hur

trafiksituationen kan se ut utan att några åtgärder görs) och föreslagen utbyggnad för 2+1 väg där även befintliga utfarter har stängts mot väg 23.



Figur 4. Trafikverkets plan ovanpå de gällande detaljplanerna.

2.2 KVARTERSMARK

I vanliga fall finns det en plankarta som redovisar var det görs någon sorts reglering, men eftersom uppdraget är att upphäva del av gällande detaljplaner så finns det inte någon plankarta eftersom det inte kommer vara någon mark som regleras med några bestämmelser.

2.3 BEFINTLIGT

Markområdet som regleras som park består idag av den gamla vägmarken som tidigare utgjorde en del av den gamla infarten till Tjörnarp och en mindre förbindelse till fastigheten Åkeriet 2 som är försedd med bom. Förutom de asfalterade ytorna så är resterande mark bevuxen med vegetation.



Figur 4. Ekonomikartan från 1970-talet som visar den gamla infarten till Tjörnarp som gick via dagens Spångahusvägen.

2.4 HUVUDMANNASKAP

Inga av de nytillkomna vägsträckorna kommer att ha kommunalt huvudmannaskap.

Trafikverket måste kontakta Lantmäteriet för att skapa ett servitut eller gemensamhetsanläggning på den vägdragning som blir i förlängningen av Spångahusvägen. Fastigheten Åkeriet 1 måste få tillstånd (servitut) på att få köra över fastigheten Åkeriet 2. Alternativt om Trafikverket anser att det är lämpligare att de bekostar att en gemensamhetsanläggning upprättas för fastigheterna Åkeriet 1 och Åkeriet 2 med ändamålet väg.

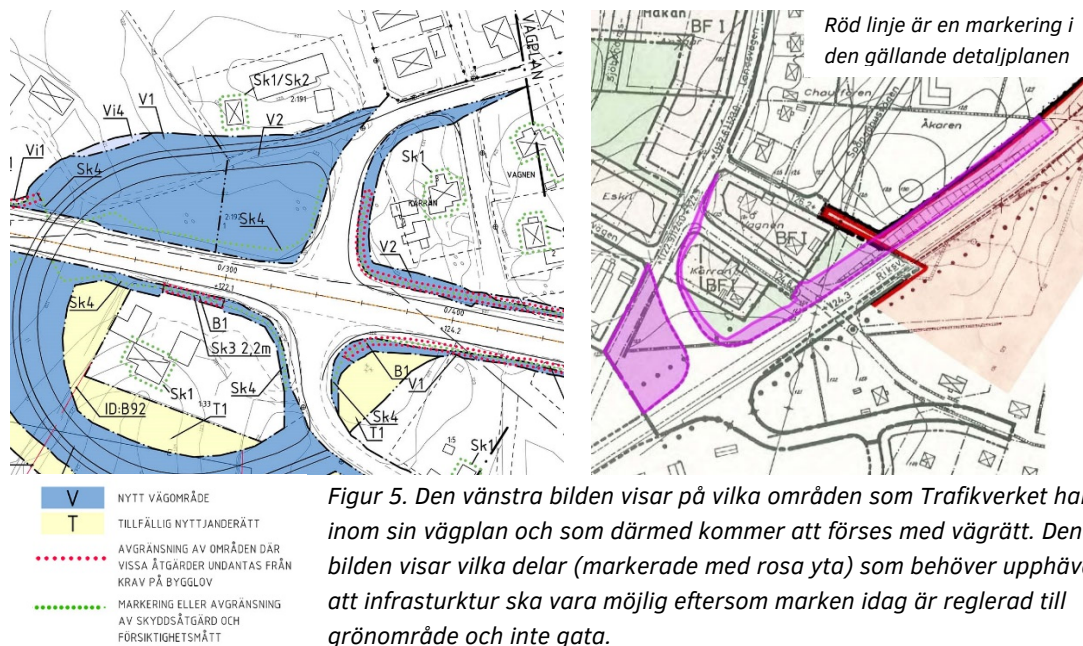
2.5 UPPHÄVANDE

Det markområde som ska upphävas är cirka 5700 m² stort. Det är två detaljplaner som ska upphävas delar ifrån, Tj1 och Tj8. Cirka 1900 m² ska upphävas från Tj1 och resterande 3800 m² ska upphävas från Tj8. Den stora delen (ca 2300 m²) från Tj8 ligger väster om Landsvägen och behöver upphävas för att möjliggöra den nya vägbron över väg 23. Resterande del av Tj8 som ska upphävas ligger utmed väg 23 och den förlängning av Spångahusvägen som är aktuell för att möjliggöra en väganslutning för fastigheterna Åkeriet 1 och 2.

Detaljplanen Tj4 reglerar för småindustriändamål. Inom den kvartersmarksregleringen är det möjligt att anordna väganslutningar till och från fastigheten för att lösa kvartersmarkens ändamål med transporter. Därmed behöver inte någon mark inom detaljplanen Tj4 upphävas för att möjliggöra den nya vägdragningen som Trafikverket föreslår.

Upphävandet innebär att marken inte längre kommer regleras med användningen "park", det vill säga grönområde. Eftersom Trafikverket använder sig av vägrätt innebär det att Trafikverket får rätt att använda den mark som finns utpekad inom deras vägplan. Vägrätt betyder att väghållaren tar mark eller annat utrymme i anspråk för väg med stöd av en upprättad och fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen, men innebär inga förändringar av fastighetsindelningen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in från allmänt underhåll. Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om man inte har träffat någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada.

De områden som markeras med blått på deras vägplan visar på vilka områden som Trafikverket har bedömt att de behöver vägområde för. Vägområdet är till för de väganordningar som behövs till infrastrukturen samt kantremsa och säkerhetsavstånd till t.ex. vegetation.



Figur 5. Den vänstra bilden visar på vilka områden som Trafikverket har lagt inom sin vägplan och som därmed kommer att förses med vägrätt. Den högra bilden visar vilka delar (markerade med rosa yta) som behöver upphävas för att infrastruktur ska vara möjlig eftersom marken idag är reglerad till grönområde och inte gata.

2.6 ÄRENDEINFORMATION

På delegation har samhällsbyggnadschefen på Hörs kommun beslutat 2022-09-21 att uppdrag skulle lämnas för att möjliggöra ett upphävande av del av gällande detaljplaner för att möjliggöra en ny vägdragning av Spångahusvägen. I samma beslut godkände samhällsbyggnadschefen att skicka ut planhandlingen på samråd.

Denna detaljplan handläggs enligt plan- och bygglagen med ett förenklat standardförfarande.

Om en detaljplan är inaktuell eller förhindrar en önskvärd utveckling kan kommunen upphäva den. Med upphävande av en detaljplan avses ett sådant upphävande där en detaljplan upphävs helt eller för enbart en del av planområdet. Om kommunen upphäver en detaljplan uppstår ett planlöst läge. Det innebär att området inte längre omfattas av en detaljplan. Om någon avser att utföra en lovpliktig åtgärd på platsen behöver kommunen göra en bedömning av om åtgärden kräver en ny detaljplan eller om åtgärden kan prövas med bygglov direkt. Kommunen kan själv ta initiativ till att upphäva en detaljplan. Det kan även vara någon annan aktör som planerar vidta en åtgärd som förutsätter att en detaljplan upphävs. När genomförandetiden för en detaljplan har gått ut har kommunen möjlighet att upphäva planen även om berörda fastighetsägare motsätter sig det. Kommunen kan då under särskilda förhållanden tillämpa ett förenklat standardförfarande vilket innebär att kommunen inte behöver göra någon underrättelse eller granskning. Ett förenklat standardförfarande kan endast tillämpas när genomförandetiden gått ut och om upphävandet av detaljplanen är:

- förenligt med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande över denna,
- inte är av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse, eller
- inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Processtegen vid ett förenklat standardförfarande är samråd, samrådsredogörelse, antagande och laga kraft.

3 MOTIV TILL DETALJPLANENS REGLERINGAR

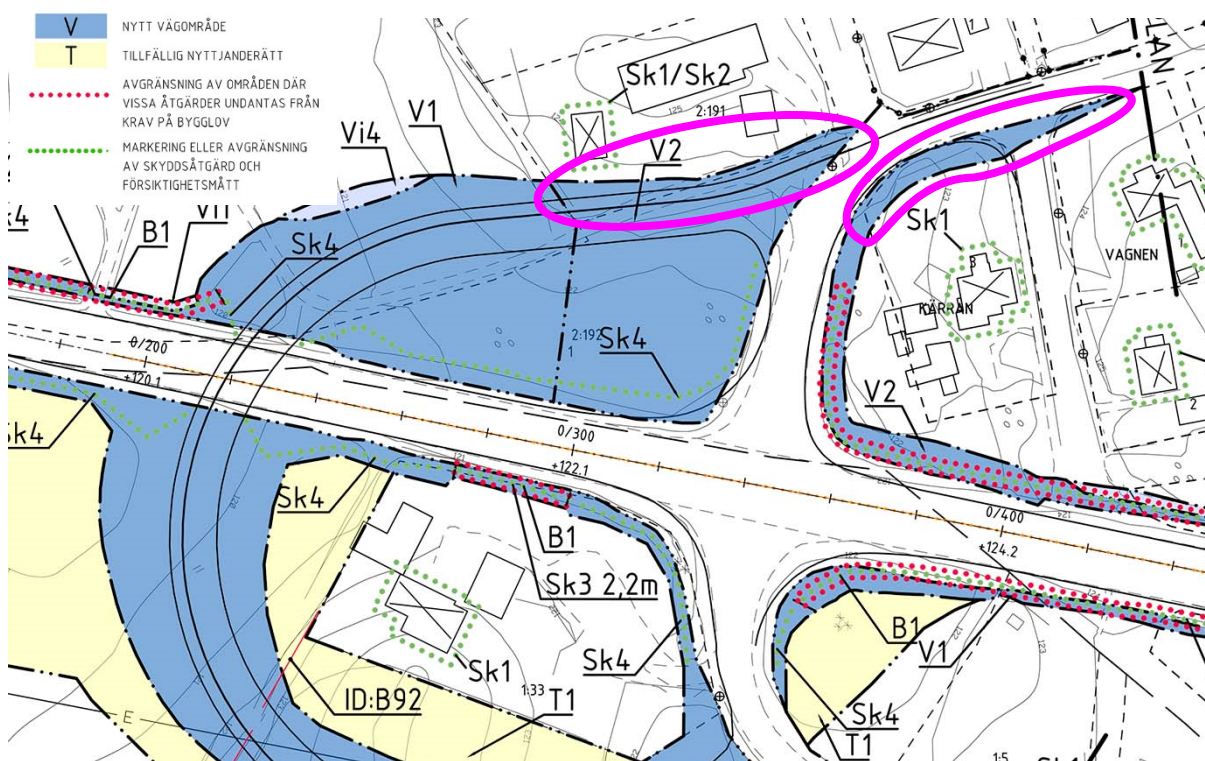
Till en detaljplans planbestämmelser ska det finnas en motivering till varje bestämmelse. För den aktuella detaljplanen finns det inga planbestämmelser eftersom planarbetet innebär att delar av detaljplaner upphävs.

4 KONSEKVENSER

4.1 FASTIGHETER OCH RÄTTIGHETER

Trafikverket skriver i sitt PM att ny väganläggning inom Åkeriet 1 och 2 föreslås i vägplanen att hanteras som nytt servitut eller en ny gemensamhetsanläggning, vidare hantering av detta sker via lantmäteriförrättning. Kommunen kommer inte att ingå i denna rättighet för förlängningen av Spångahusvägen. Ansvaret för förlängningen av Spångahusvägen hamnar på de privata fastighetsägarna.

I PMet står det också att med ny utformning av gatumiljön kring ny anslutningspunkt av gång- och cykelväg kommer intrång att ske i Kärran 3 samt Vagnen 1. Intrånget bör tas med nytt vägområde då sidoområdet kommer att påverkas av ny utformning. Fastigheten Korsaröd 2:191 påverkas också av den nya vägbron som ansluter till Landsvägen.



Figur 6. Utsnitt ur vägplanen som redovisar var Trafikverket redovisar att det behöver finnas vägplan för att möjliggöra anslutning av vägbron till Landsvägen och vilket område som behövs för att säkerställa siktstråket från Spångahusvägen. De lila ovalerna visar var intrång genom vägområde krävs för att möjliggöra Trafikverkets förslag. Även kommunens fastighet Korsaröd 2:192 berörs av genomförandet av Trafikverkets vägplan, men denna är inte redovisad med någon lila markering.

Intrånget på Kärran 3 och Vagnen 1 sker genom att Trafikverket använder sig av vägrätt. Marken närmast Landsvägen på fastigheterna Kärran 3 och Vagnen 1 behöver Trafikverket för att uppnå en god trafiksituation i korsningen Spångahusvägen/Landsvägen och därmed kommer Trafikverket göra intrång på fastigheterna. Intrånget behövs även för att möjliggöra den gång- och cykelvägsförbindelse som finns utpekad i vägplanen. Fastigheterna kommer inte att ändras i sin utformning men marken som regleras med vägrätt kommer att vara mark som Trafikverket råder över och ansvarar för ur driftsynpunkt, då detta område ligger inom deras vägområde. Vägrätten tillåter att Trafikverket kommer ta bort sådant som skymmer sikten, bland annat häcken på Kärran 3. Fastighetsägarna kommer att kompenseras av Trafikverket för de konsekvenser som uppstår för de berörda. Hur och vad kan Höörs kommun inte svara på utan det är Trafikverket som kan svara på det.

Gällande detaljplanerna Tj8 och Tj1 är de två detaljplaner som det behöver upphävas delar från för att kunna genomföra den föreslagna vägplanen för väg 23. Figur 7 visar vilka markområden som behöver upphävas för att möjliggöra vägplanen.

Fastigheten Korsaröd 2:191 är idag inte planlagd.



Figur 7. Vägplanens vägområden har tolkats in på de gällande detaljplanerna och den rosa ytan på figuren ovan visar vilka områden som behöver upphävas för att det ska vara möjligt att bygga ut enligt föreslagen vägplan. Den röda linjen är en markeringslinje i gällande detaljplan.

4.2 NATUR

Mark som i gällande detaljplaner regleras som "park" kommer att utgå för de delar som föreslås upphävas för att de nya väganslutningarna ska vara möjliga att genomföra.

Skogsområdena på vardera sida på den södra infarten till Tjörnap pekas ut som naturvärde klass 3 (NVI) och dessa skogsområden påverkas av Trafikverkets vägplan. Trafikverket säger att de kommer fälla de träd som behöver fällas för trafiksäkerheten, men övriga träd ska få stå kvar. Höörs kommun vet inte vilka träd som behöver fällas och vilka som kommer bevaras.

4.3 MILJÖ

4.3.1 MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Till det aktuella planarbetet finns det inte någon miljökonsekvensbeskrivning, eftersom planarbetet inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan

Till vägplanen finns en miljökonsekvensbeskrivning men denna redogör ingenting i den specifika planfrågan utan den behandlar hela ombyggnadsprojektet av väg 23. Sammanfattningen av miljökonsekvensbeskrivningen är svår att applicera på föreslaget planarbete.

4.3.2 MILJÖBEDÖMNING

Bedömningen är att det aktuella planarbetet med att upphäva del av gällande detaljplaner för att möjliggöra en förlängning av Spångahusvägen och en anslutning av en vägbro från Landsvägen inte bedöms innebära betydande miljöpåverkan.

För själva vägplanen för väg 23 har Länsstyrelsen i Skåne län 2019-09-16 fattat beslut att den planerade ombyggnaden av väg 23 på sträckan Tjörnap-Sandåkra kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Detta innebär att en så kallad specifik miljöbedömning med en miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram utifrån vad som föreskrivs i miljöbalken och väglagen. Denna miljöbedömning omfattar hela vägplanens sträckning från Tjörnap till Sandåkra.

4.3.3 DAGVATTEN

Utifrån utredning av platsspecifika förutsättningar bedöms det i projektet för vägplanen inte vara motiverat att vidta ytterligare reningsåtgärder mellan vägdiken och recipienter inom de avrinningsområden där väg 23 passerar. Föreslagen principlösning liknar till mångt och mycket vägens befintliga avvattning över slänt, där befintlig profil styr om avvattning sker över en längre bankslänt eller till skärningsdiken. Genom att främja en god filtrering vid infiltration i gräsbevuxna vägslänter samt med avseende på att ytan för fastläggning totalt sett kommer öka efter ombyggnation kan en stor del av de partikelbundna föroreningarna avskiljas och fastläggas. Rening och avskiljning av föroreningar i vägslänt och diken utgör idag den mest kostnadseffektiva varianten av bästa tillgängliga teknik.

Denna lösning för dagvattenhantering bedöms vara densamma för både väg 23 och de nya enskilda vägar som Trafikverket föreslår utmed vägsträckningen för att möjliggöra att utfarter stängs. Förlängningen av Spångahusvägen och den nya vägbron dagvatten ska med andra ord avvattning över slänt och en stor del av de partikelbundna föroreningarna avskiljas och fastläggas i gräsbevuxna vägslänter när dagvattnet infiltreras.

4.4 MILJÖKVALITETSNORMER

Vid planering ska kommunen iaktta miljökvalitetsnormer (MKN) enligt miljöbalken 5 kap 3 §. För närvarande finns det MKN för: olika föroreningar i utomhusluften (kvävedioxid, svaveldioxid, bly, ozon och partiklar) (SFS 2010:477), fisk- och musselvatten som behöver

skyddas eller förbättras i kvalitet (SFS 2001:554), omgivningsbuller (SFS 2004:675) och yt- och grundvatten (FS 2009:533). Detaljplanen bedöms ej medföra att någon av ovannämnda normer överskrids.

4.4.1 LUFT

Sedan införandet av MKN:na för luftkvalitet har alla kommuner skyldighet att kontrollera och ha kunskap om kommunens utomhusluftkvalitet. Däri ingår att rapportera in uppgifter om luftkvaliteten till den nationella datavärden (SMHI) och att informera kommuninvånarna om halter av luftföroreningar som preciseras i luftkvalitetsförordningen. Genom att delta i samordnad kontroll av luftkvalitet och ingå i samverkansområdet uppfyller medlemskommunerna samtliga krav enligt miljöbalken kopplade till kontroll av utomhusluften. I Höörs kommun redovisas uppmätta halter för kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM₁₀). Regeringen har i riktning mot de långsiktiga målen fastställt preciseringar för vissa luftföroreningar bland annat kvävedioxid och partiklar och för MKNen för luftkvaliteten får halterna av kvävedioxid inte överstiga 40 µg/m³ per år och för partiklar gäller också 40 µg/m³ per år. För Höörs kommun ligger årsmedelvärdet för kvävedioxidvärdet på 4-13 µg/m³ och för partiklar ligger värdet generellt mellan 12-14 µg/m³. Därför bedöms planen inte vara något problem gällande luftföroreningar.

4.4.2 VATTEN

En miljökvalitetsnorm (MKN) för vatten beskriver den kvalitet en så kallad vattenförekomst ska ha nått vid en viss tidpunkt. Huvudregeln är att alla vattenförekomster ska uppnå det som inom vattenförvaltning kallas *god status*. En norm anger en lägstanivå. Vattenförekomsten får alltså inte påverkas av en verksamhet på så sätt att kvaliteten blir sämre än den status som anges i normen.

Det aktuella planarbetet innebär inte någon påverkan på MKN för vatten då området är av en mindre karaktär jämfört med vägplanen. I vägplanen för hela vägsträckningen har det konstaterats i miljökonsekvensbeskrivningen att den dagvattenhantering som föreslås i vägplanen är ett steg i rätt riktning för att öka möjligheterna att uppnå målet med MKNen för god ekologisk och kemisk status i ytvattenförekomsten Tormestorpsån.

4.4.3 BULLER

Miljökvalitetsnormen för omgivningsbuller är en slags målsättningsnorm. I förordningen skriver regeringen: "det ska eftersträvas att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa".

Vägplanen redovisar inte miljökvalitetsnormen för buller.

4.5 HÄLSA OCH SÄKERHET

4.5.1 BERÄKNING AV OMGIVNINGSBULLER

Trafikverket har i sin vägplan redovisat bullersituationen i dagsläget, hur den ser ut 2045 med den trafikökning som beräknas ske på årsbasis och år 2045 med bulleråtgärder. I vägplanen finns en Bilaga 1 som redovisar hur väg 23 påverkar olika fastigheter ur bullersynpunkt och förslag på åtgärder. De fastigheter som ligger utmed Spångahusvägen och vid vägbrons anslutning till Landsvägen redovisas nedan gällande nuvarande ljudnivåer från väg 23 och framtida ljudnivåer.

Fastighetsnamn	Nuläge	Utredningsalt utan åtgärd	Utredningsalt med åtgärd
Kärran 3	57/60 dBA	65/68 dBA	56/59 dBA
Vagnen 1	54/57 dBA	60/62 dBA	55/57 dBA
Vagnen 2	59/61 dBA	67/68 dBA	58/62 dBA
Eskil 1	54 dBA	59 dBA	58 dBA
Korsaröd 2:191	59/60 dBA	64/66 dBA	64/66 dBA

(siffrorna som redovisas som ex. 57/60 betyder 57 dBA på bottenplan och 60 dBA på andra våningen.)

Det finns ingen redovisning av buller i vägplanen för Spångahusvägen. Trafikverket gör inga bullerberäkningar på de enskilda vägarna utanför väg 23.

4.6 RISK

Planarbetet innebär att det möjliggörs en vägförbindelse mellan Spångahusvägen och fastigheterna Åkeriet 1 och 2. Den vägförbindelsen bedöms inte påverkas negativt av att fastigheten Åkeriet 1 är klassad som ett potentiellt förorenat område.

Enligt dokumentet "Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen" (framtaget av Länsstyrelsen i Skåne) är markområdet mellan 0-30 meter från en riskkälla (väg 23 som tillåter farligt gods) lämpligt för parkering, trafik, odling, motionsspår och tekniska anläggningar som inte orsakar skada på avåkande fordon. Därmed bedöms det inte föreligga någon risk för den nya väganslutningen.

4.7 TRAFIK

Vägplanen innebär ändringar i Tjörnarps trafikstruktur. För att det ska skapas goda trafikförutsättningar så har Trafikverket säkerställt att godtagbara siktstråk kan uppnås från Spångahusvägen och från Korsarödsvägen. Siktstråket från Spångahusvägen innebär att Trafikverket kommer att ta bort sådant som skymmer sikten (genom vägrätten), bland annat påverkas Kärran 3 av att vegetation kommer tas ner.

4.7.1 MOTORTRAFIK

Spångahusvägen kommer att få en ökad trafikbelastning jämfört med dagsläget eftersom trafik till och från verksamheterna på Åkeriet 1 och 2 ska ledas via Spångahusvägen.

4.7.2 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Den gång- och cykelväg som föreslås utmed vägbron ansluts till det gång- och cykelstråk som finns på motsatt sida av Spångahusvägen. Därmed har Trafikverket skapat en trafiksäker angöring till ett befintligt gång- och cykelstråk för de oskyddade trafikanterna som rör sig över väg 23 via den nya vägbron.

5 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR



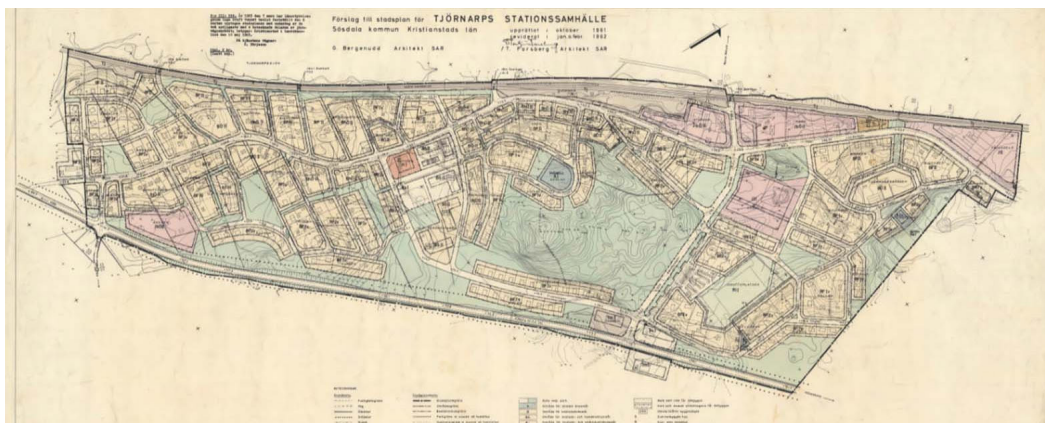
Figur 8. Ortofoto över området som berörs av planarbetet.

5.1 KOMMUNALA

För att möjliggöra en ombyggnad av väg 23 har Höörs kommun fått uppdraget att upphäva delar av gällande detaljplaner.

5.1.1 DETALJPLAN

Det finns tre detaljplaner som berör den aktuella vägsträckan som Trafikverket föreslår att Åkeriet 1 och Åkeriet 2 ska nyttja för att nå sina fastigheter. De tre detaljplanerna är från 1963 (Tj1), 1966 (Tj4) och 1969 (Tj8), vilket innebär att genomförandetiden gått ut för länge sedan. För den föreslagna vägbron med tillhörande närområde är det Tj8 som berörs.

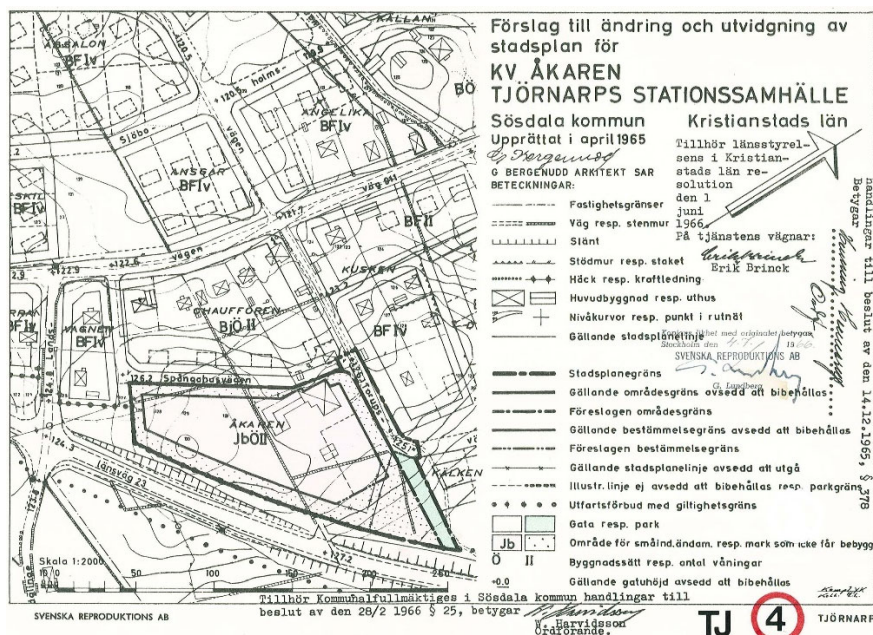


Figur 9. Hela detaljplanen för Tj1 som den såg ut 1963 när den antogs.



Figur 10. Bilden ovan visar berörda detaljplaner. Den beige ytan med en röd ytterlinje visar planregleringen för Tj1. Bilderna ovan visar på utsnitt ur Tj1 som visar planregleringen för det aktuella området för Trafikverkets nya angöring för Åkeriet 1 och Åkeriet 2.

För detaljplan Tj1 och det aktuella området mellan Spångahusvägen och fastigheterna Åkeriet 1 och 2 (se figur 10) är marken reglerad som "park", dvs grönområde.



Figur 11. Den gällande detaljplanen för Åkeriet 1 och Åkeriet 2.

Detaljplanen som berör marken för fastigheterna Åkeriet 1 och Åkeriet 2 regleras som "område för småind.ändam. resp. mark som icke får bebyggas". Inom kvartersmark (som Jb är) får väganslutningar göras för att skapa en bra angöring för respektive verksamhet. Den aktuella detaljplanen uppkom med anledning att den befintliga industrin behövde bygga ut. Bestämmelserna inom planområdet innebär att beteckningen Jb endast får användas "för småindustriändamål av sådan beskaffenhet att närboende ej vållas olägenheter med hänsyn till sundhet, brandsäkerhet och trevnad. Byggnad får dock uppföras eller inredas för med industrirörelsen samhöriga bostäder samt, där så prövas lämpligt, även annat bostadsändamål." Beteckningen "Ö" innebär att "området får bebyggas endast med uthus, som uppförs fristående eller sammanbyggda två och två i gemensam tomtgräns." Dessutom

reglerar Ö antalet byggnader inom det angivna området; "får endast en huvudbyggnad jämte erforderliga gårdsbyggnader uppföras." Planbestämmelserna säger också att högst en fjärdedel av fastigheten får bebyggas samt att byggnader får vara två våningar och byggnadshöjden är satt till 7,2 meter.



Figur 12. Gällande detaljplan som berör vägbron från Landsvägen och Spångahusvägen med dess förlängning. Marken regleras som "park".

Området för Spångahusvägens förlängning som Trafikverket planerar för regleras som park, dvs grönområde. Detsamma gäller för vägbron anslutning till Landsvägen.

5.1.2 PLANBESKED

I samband med beslut om planbesked för upphävande har det samtidigt beslutats om att skicka ut planen för samråd.

5.1.3 ÖVERSIKTSPLAN

Området för förlängningen av Spångahusvägen är utpekad som "Stadsbygd" i gällande översiktsplan. Den södra korsningen in till Tjörnarps är i gällande översiktsplan utpekad som ett område där det planeras för en ny korsningsåtgärd. Vägledningen för "Stadsbygd" är:

- Staden utvecklas utifrån befintlig struktur.
- Utbyggnaden av större områden måste medge en indelning i etapper.
- Ny bebyggelse ska anpassas till befintlig topografi och ta till vara naturliga förutsättningar på platsen.
- Kulturmiljön ska beaktas i samband med planeringen för ny bebyggelse.
- Koppling till cykelvägnät och kollektivtrafik ska beaktas i samband med ny bebyggelse.

Det innebär att marken är planerad som en del av Tjörnarps samhälle.

5.2 HUSHÅLLNINGSBESTÄMMELSER ENLIGT 3 KAP. MILJÖBALKEN

I miljöbalkens tredje kapitel finns ett antal grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden av betydelse för vissa allmänna intressen. Dessa områden ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada de utpekade intressena. Områdena avser såväl olika bevarandebalkens intressen som områden som är viktiga för exploatering för ett visst ändamål. Hushållningsbestämmelserna rör främst mark- och vattenområden, men i den paragraf som rör naturvärden, kulturmiljövärden och friluftslivet finns även tillägget: fysisk miljö i övrigt. Tillägget syftar på att paragrafen även skyddar kulturmiljön, det vill säga framförallt den bebyggda miljön och landskapsbilden.

Befintlig väganläggning, väg 23, utgör riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Det innebär att vägen ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av den, det vill säga funktionen hos transportsystemet ska säkerställas. Vägplaneförslaget bidrar till att säkerställa riksintresset.

Syftet med planarbetet är att möjliggöra två vägförlängningar, en av Landsvägen och en av Spångahusvägen. Detta innebär att det inte tas någon jordbruksmark, skogsbruk, oexploaterat område eller ekologiskt känsliga områden i anspråk. Området som planarbetet omfattar ligger i stadsbygd, vilket innebär att marken redan är ianspråktagen för Tjörnarps samhälle.

5.3 MILJÖKVALITETSNORMER

Till vägplanen har det tagits fram en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som redogör för bland annat miljö kvalitetsnormerna (MKN) för luft och vatten. Denna MKB redogör för hela sträckningen Tjörnarps – Sandåkra och därför finns inte en mindre justering av en vägdragning utpekad och redovisad gällande MKN för vatten och luft.

Sammanfattningsvis står följande för luft:

”Då de aktuella vägavsnitten ligger i ett fritt och öppet läge med god luftväxling bedöms halterna av luftföroreningar på lokal nivå i nära anslutning till vägen där människor vistas längre perioder (exempelvis vid närmsta bostad) inte överstiga miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft vare sig i nuläget eller vid framtida trafikering (prognosår 2045).”

För vatten står följande:

”Totalt sett bedöms den planerade dagvattenhanteringen enligt ovan ge en viss positiv effekt på ytvattnets kvalitet i recipienten jämfört med nollalternativet samt även minska risken för negativ påverkan på grundvattnets kvalitet i allmänhet och för grundvattentäcker i synnerhet. Utbyggnadsalternativet bedöms därmed totalt sett innebära en måttlig positiv konsekvens beträffande möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormerna för vatten.” (sid 84 i MKB)

Bedömningen för hela vägdragningen är att vägplanen inte bedöms påverka MKN för vatten och luft och i denna bedömningen ingår även tillkommande vägdragningar eftersom dessa ingår i arbetet med vägplanen. Därmed kommer inte de delar av vägplanen som berörs av aktuellt upphävande att ha påverkan på MKNerna.

5.4 MILJÖ

5.4.1 DAGVATTEN

Fastigheterna i direkt anslutning till Spångahusvägen och fastigheterna Åkeriet 1 och 2 är kommunalt anslutna. Detsamma gäller för fastigheterna Korsaröd 2:191 och Eskil 1 som berörs av väganlutningen av vägbron.

I Trafikverkets vägplan står det att en stor del av föroreningarna i vägdagvatten är partikelbundna och kan därmed avskiljas och bindas i närområdet kring vägen genom infiltration. 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. Vägdagvattnet ska tas om hand och avledas samt renas via slänter och öppna diken innan det släpps vidare till recipienten. Detta bedöms innebära en förbättring jämfört med nollalternativet även om den utökade vägytan i utbyggnadsalternativet innebär en totalt sett marginellt ökad mängd vägdagvatten.

5.5 HÄLSA OCH SÄKERHET

5.5.1 OMGIVNINGSBULLER

Aktuellt planarbete ligger i direkt anslutning till väg 23 som har ett trafikflöde på 7000 fordon (mätår 2019) där cirka 10% utgörs av tung trafik. Landsvägen gränsar också till planområdet och denna väg har ett trafikflöde på 1000 fordon (2014) där cirka 13% utgörs av tung trafik. Dessa faktorer medför att området är bullerutsatt.

5.5.2 RISK FÖR OLYCKOR

Den aktuella sträckan av väg 23 är rekommenderad väg för farligt gods och löper genom ett vattenskyddsområde för dricksvattentäkt.

5.5.3 FÖRORENAD MARK

Förorenade områden kan vara orsakade av tidigare eller nuvarande industrier eller annan verksamhet som påverkat miljön negativt. Det kan röra sig om mark- eller vattenområden, sediment, grundvatten, byggnader och anläggningar. Ibland kallas ett förorenat område även för föroreningsskada, det är i praktiken samma sak.

Länsstyrelsen undersöker, utreder och riskklassar förorenade områden. För fastigheten Åkeriet 1 har marken klassats som ett potentiellt förorenat område med riskklassificeringen "stor risk". Fastigheten Åkeriet 2 är inte riskklassad.

5.6 GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN

Enligt SGU:s (Sveriges geologiska undersökning) hemsida framgår det att planområdets jordart är sandig morän.

5.7 FYSISK MILJÖ

Aktuellt område som omfattas av arbetet med att upphäva del av detaljplan består av huvudsakligen lövskog. Det finns två skogsdungar, den ena består av bokskog (ädellövsskog) av större karaktär och är en fin skogsdunge som ligger i direkt anslutning till fastigheten Kärran 3 och Spångahusvägen. Den andra skogsdungen ligger mellan fastigheten Vagnen 2 och en mindre väganslutning till Åkeriet 2 och består till stor del av vilda körsbär och sly, det vill säga inte samma värde i vegetationen som ädellövsskogen har. I det läge där Spångahusvägen upphör finns det en vägbom för en mindre väg som inledningsvis är asfalterad (cirka 30 meter från vägbommen och in på Åkeriet 2) men som övergår till en skogsväg. Skogsvägen och asfalteringen ligger på Åkeriet 2. Vägbommen är uppsatt på Korsaröd 2:192.



Figur 13. Ortofoto över förutsättningarna.

5.8 TRAFIK

Trafikverket är väghållare för väg 23 och Landsvägen genom Tjörnarp. Höörs kommun är huvudman för Spångahusvägen. Till fastigheten Åkeriet 2 finns en mindre väg som är försedd med vägbom och som inte är kommunal eller statlig.



Figur 14. Väghållaransvaret.

Spångahusvägen är idag cirka 6,5 meter bred med trottoar på båda sidor och är en återvändsgata. Hastighetsbegränsningen är 40 km/h och på den norra delen av Spångahusvägen finns gatubelysning. Sikten ut från Spångahusvägen är idag inte optimal då sikten är skymd. Spångahusvägen har tidigare varit en del av infarten till Tjörnarp innan ny korsning söderut byggdes.



Foto 1. Sikten från Spångahusvägen mot söder på Landsvägen.

Landsvägen är drygt åtta meter bred med en hastighetsbegränsning på 40 km/h. På Landsvägens västra del (norrgående riktning) finns idag gatubelysning (syns på foto 1).

6 PLANERINGSUNDERLAG

6.1 UTREDNINGAR

I denna del av planbeskrivningen redogörs kortfattat de utredningar som genomförts i samband med eller som har använts som underlag till att ta fram föreliggande detaljplan.

6.1.1 PM ANSLUTNING TILL ÅKERIET 1 OCH 2

Trafikverket har tagit fram ett PM som redogör motivet till varför de valt att Spångahusvägen ska utgöra den anslutande vägen till fastigheterna Åkeriet 1 och Åkeriet 2. I denna rapport redogörs det även för siktförhållandena ut från Spångahusvägen.

Då gatunätet inte är genomfört enligt detaljplanerna har Trafikverket och Tyréns tittat på alternativ som innebär minsta möjliga intrång på befintliga fastigheter. Trafikverket och Tyréns anser att anslutningen från fastigheten Åkeriet 1 mot väg 23 ska stängas på grund av trafiksäkerhetsproblematiken som det innebär med en anslutning på denna plats. Dels på grund av dåliga siktförhållanden, dels då det inom ramen för projektet ska stängas anslutningar för att öka trafiksäkerheten, tillgängligheten och framkomligheten på väg 23.

I PMet redogörs det för alternativa lösningar på lokalvägnätet. Alternativen är breddning av Torupsvägen, utbyggnad av lokalvägnät och nyttjande av befintlig Spångahusvägen med en förlängning (parallellt med väg 23) av gatan till fastigheterna Åkeriet 1 och Åkeriet 2.



Figur 19. Alternativa väganslutningar som presenteras i PM Anslutning till Åkeriet 1 och 2.

Alternativ bredda Torupsvägen:

I detta alternativ behöver Torupsvägen breddas till minst 6,5 meter i bredd samt att anslutningen behöver byggas om med större radier för att klara av den avsedda trafiken. Breddning av befintlig väg och justering av anslutning bedöms innebära omfattande intrång i intilliggande villafastigheter (Kusken 10,11 och 12 samt Chauffören 8 och 10). Skulle vägen breddas men korsningen inte justeras finns alternativet att leda den tunga trafiken rakt över Landsvägen och in på Korsarödsvägen. Detta skulle påverka ett stort antal villafastigheter med ökad trafik och bullernivåer.

Alternativ utbyggnad av lokalgatunätet:

Ett alternativ som studerats är att följa gällande detaljplaner i södra/västra delen av kvarteret Åkeriet (grön linje i Figur 19). Detta skulle innebära en helt ny väg som skulle innebära ett intrång i fastigheter som idag inte används som väg. Detta skulle kunna innebära en ny lokalväg som påverkar fastigheter på följande sätt:

- Längs med fastighetsgräns för Vagnen 1 och 2
- Igenom Åkeriet 2 samt längs med Åkeriet 1
- Igenom Chauffören 10 och 12 samt delvis in på Chauffören 14

Vägen skulle anslutas mot Landsvägen mellan Vagnen 1 och Chauffören 14, vilket skulle innebära intrång även för anslutningen med tillhörande säkring för siktproblematik.

Alternativ förlängning av Spångahusvägen:

Detta alternativ nyttjar befintlig väg, Spångahusvägen, mellan Kärran 3 och Vagnen 1. Denna väg är idag 6,5 meter bred med trottoar på båda sidor. Anslutningen är idag utformad för aktuell trafik då detta tidigare var en del av infarten till Tjörnarp innan ny korsning söderut byggdes, således är behovet av ombyggnad mindre. Från befintlig vändplan på Spångahusvägen byggs ny väg, där det idag går en smalare väg, förbi Åkeriet 2 fram till befintlig anslutning till väg 23 vid Åkeriet 1. Intrång för denna väg sker i Åkeriet 1 och 2 samt för detaljplanelagd parkmark längs väg 23.

Val av alternativ:

Det är alternativ tre (förlängning av Spångahusvägen) som Trafikverket valt att gå vidare med.

I PMet står det också att utöver ny anslutning från Åkeriet 1 och 2 till Spångahusvägen kommer det i södra delen av Tjörnap även att byggas en gång- och cykelväg på en del av Landsvägen (konsekvens av tidigare utredd planskildhet i Södra Tjörnap). Denna gång- och cykelväg kommer att avslutas på samma plats som korsningen för Spångahusvägen/Landsvägen på västra sidan av Landsvägen i samband med att befintlig gång- och cykelväg ansluter från park mellan villatomterna på västra sidan.

Ny gång- och cykelväg innebär att Landsvägen behöver breddas något även på östra sidan fram till och med korsningen med Landsvägen. Detta innebär att sikten söderut kan säkras i och med att nytt vägområde behöver tas för breddningen av vägen, vilket kommer att innebära intrång med vägrätt på Kärran 3 på cirka 180 m². Sikten norrut är även den i behov av att säkerställas och detta kan säkerställas då vägkanten behöver justeras något på grund av utrymmesbehovet vid svängande fordon norrut. Intrång görs genom nytt vägområde i anslutningen inom Vagnen 1 på cirka 20 m².

Till PMet finns det körspårsanalyser för att klargöra hur bred Spångahusvägen behöver vara för att lastbilar av olika längd (Lmod- 25 meter lång, Lps- 16 meter lång och Lspec- 19 meter lång) ska kunna ta sig in och ut på vägen. På körspårsanalyserna finns även siktstråk redovisade. Dessa siktstråk visar vilka områden som Trafikverket behöver ha ansvar för. Det innebär att mark som ligger inom siktstråk kommer att ges påverkan genom att intrång sker för att förbättra sikten. Intrånget sker genom vägrätt.



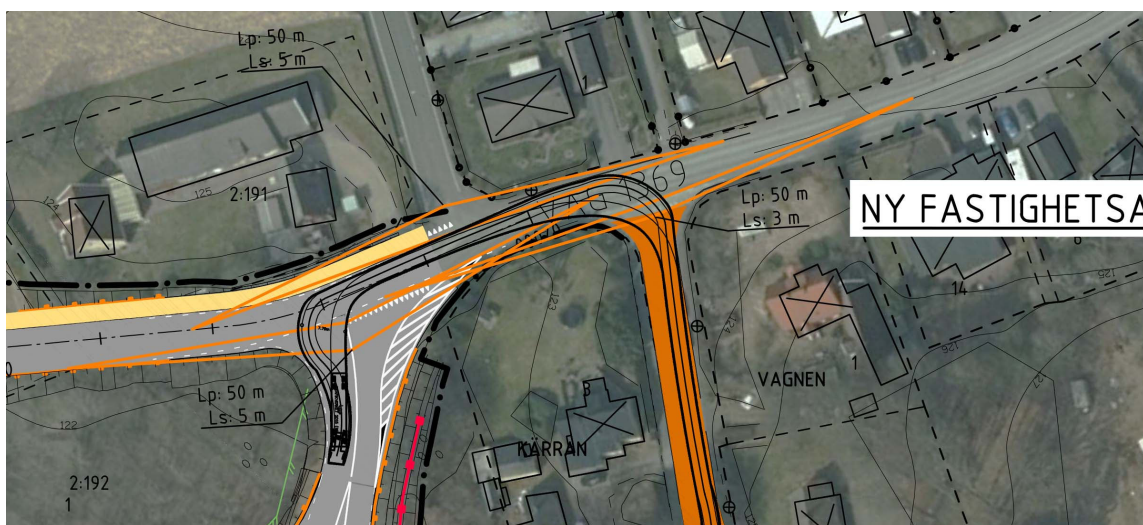
Figur 20. Figurena ovan visar på in (vänstra bilden) och utfart (högra bilden) på Spångahusvägen för lastbilstypen Lmod (lastbil med släpvagn av modultyp).



Figur 21. Figurena ovan visar på in (vänstra bilden) och utfart (högra bilden) på Spångahusvägen för lastbilstypen Lps (lastbil med påhängsvagn).



Figur 22. Figurena ovan visar på in (vänstra bilden) och utfart (högra bilden) på Spångahusvägen för lastbilstypen Lspec (specialfordon, framförallt vid byggnation).



Figur 23. Figuren visar sikttriangelarna från de olika korsningspunkterna. Från Spångahusvägen har Trafikverket gjort en sikttriangel med ett siktaavstånd på 50 meter åt vardera håll och avståndet för siktlinjen från Landsvägens väggkant in på Spångahusvägen har Trafikverket satt till tre meter.

För att beskriva siktförhållande för en anslutning så används måtten Ls, Lp samt höjd på objektet som ska synas. Ls avser avstånd från väggkant in på anslutande sekundärväg där siktlinjen utgår ifrån, och representerar var ögonen på trafikanten som ska köra in på primärvägen hamnar. Måttet Ls ska vara minst 5 m. I undantagsfall kan detta minskas till 3 m, dock endast efter väghållarens godkännande.

Siktstråk ut från Spångahusvägen hamnar inom fastigheterna Kärran 3 och Vagnen 1. Trafikverket säkrar detta siktstråk genom vägrätt, det vill säga väghållaren tar mark eller annat utrymme i anspråk för väg med stöd av en upprättad och fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen.

6.1.2 MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Till det aktuella planarbetet finns det inte någon miljökonsekvensbeskrivning, eftersom planarbetet inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan. Aktuellt planarbete är en del av hela vägplanen för väg 23 så det resultat som framkommer i vägplanens utredningar gäller delvis även för det aktuella planområdet eftersom vägbron och förlängningen är en del av vägplanen och ingår då i den hårdgjorda yta som vägplanen innebär och redovisar för.

I sammanfattningen redogörs bland annat att om ombyggnadsprojektet inte genomförs (nollalternativet) kommer vägen att se ut som den gör idag utan några större förändringar. Däremot kommer trafiken att öka på samma sätt som i utbyggnadsalternativet till följd av den allmänna trafikökningen i samhället. Om inget görs kommer således exempelvis dagens trafiksäkerhetsbrister, bullerproblematik och risk för påverkan på grundvattentäkter kvarstå och öka i takt med att trafiken ökar.

Den föreslagna utbyggnaden bedöms medföra både positiva och negativa effekter och konsekvenser jämfört med nollalternativet. Exempelvis kommer planerade bullerskyddsåtgärder beräknas innebära positiva effekter i form av lägre bullernivåer (jämfört med nollalternativet) för boende i närheten av vägen och de åtgärder som planeras för omhändertagande av vägdagvatten samt skyddsåtgärder för grundvattentäkter bedöms ha en positiv inverkan och medverka till en bättre vattenkvalitet i området. De negativa konsekvenserna som uppkommer bör också ställas i relation till den betydande förbättringen beträffande framkomlighet för alla trafikslag samt den ökade trafiksäkerhet som utbyggnaden medför.

6.1.3 SÄRSKILT BESLUT OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

Något sådant beslut finns inte för det aktuella området som planarbetet omfattar. För den planerade ombyggnaden av väg 23 på sträckan Tjörnarp-Sandåkra har Länsstyrelsen i Skåne län 2019-09-16 fattat beslut att vägplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Detta innebär att en så kallad specifik miljöbedömning med en miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram utifrån vad som föreskrivs i miljöbalken och väglagen.

6.1.4 DAGVATTENUTREDNING

Ur vägplanens MKB:

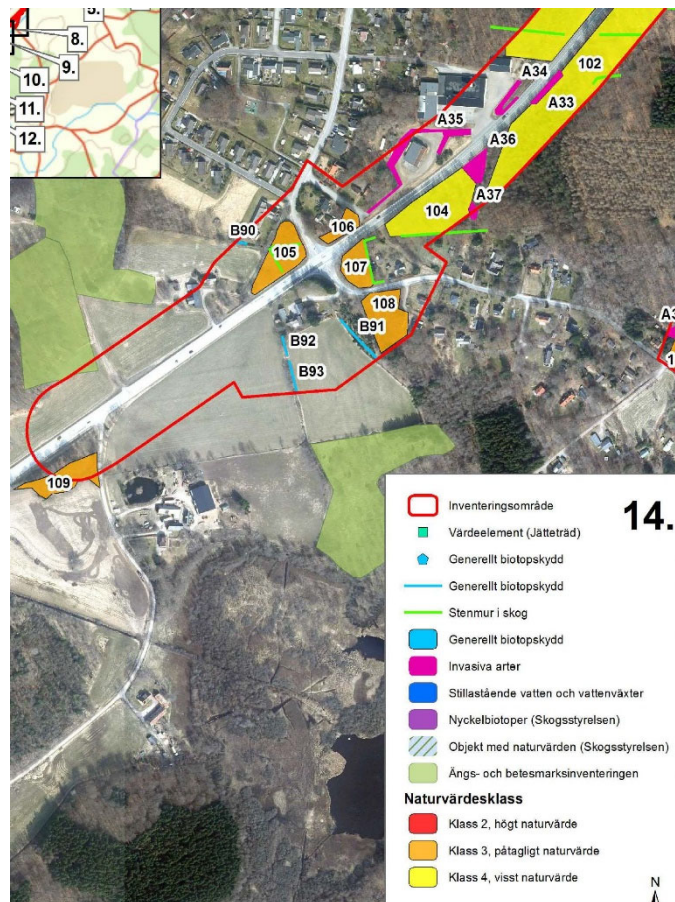
En stor del av föroreningarna i vägdagvatten är partikelbundna och kan därmed avskiljas och bindas i närområdet kring vägen genom infiltration. Den andel partiklar som tar sig ut i slänt och dike fastläggs till stor del i marken, där även näringsämnen kan tas upp av vegetation. För att hantera den ökade dagvattenmängden eftersträvas flackare slänter där så är möjligt på den sida/sidor av vägen där sidoområdet byggs om. En utökad släntyta bedöms ge bättre reningseffekt än dagens vägslänter eftersom ytan för avsättning av partikelbundna föroreningar ökar.

Utifrån utredning av platsspecifika förutsättningar bedöms det i projektet för vägplanen inte vara motiverat att vidta ytterligare reningsåtgärder mellan vägdiken och recipienter inom de avrinningsområden där vägen passerar. Föreslagen principlösning liknar till mångt och mycket vägens befintliga avvattning över slänt, där befintlig profil styr om avvattning sker över en längre bankslänt eller till skärningsdiken. Genom att främja en god filtrering vid infiltration i gräsbevuxna vägslänter samt med avseende på att ytan för fastläggning totalt sett kommer öka efter ombyggnation kan en stor del av de partikelbundna föroreningarna avskiljas och fastläggas. Rening och avskiljning av föroreningar i vägslänt och diken utgör idag den mest kostnadseffektiva varianten av bästa tillgängliga teknik.

6.1.5 NATURINVENTERING

För att säkerställa att inga naturvärden, biotopskydd eller skyddade arter förbises har det genomförts en naturvärdesinventering enligt svensk standard för vägplanen under 2019, samt kompletterande inventeringar 2020 (Ecogain 2020). Senare har ytterligare en komplettering

utförts 2021 (Ekoll 2021). Naturvärdena bedöms i inventeringarna i fyra naturvärdesklasser, klass 1 – högsta naturvärde, klass 2 – högt naturvärde, klass 3 – påtagligt naturvärde och klass 4 – visst naturvärde. I ett första skede omfattade inventeringsområdet en 50 meter bred korridor på ömse sida om den aktuella sträckan av väg 23. Inventeringsområdet har efter hand utökats så att det omfattar hela det område som påverkas av projektet (inklusive sidovägnät).



Figur 15. Kartbild hämtad från Trafikverkets hemsida, kartbild tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen som redovisar inventerade naturvärdesområden utmed väg 23.

Figur 15 redovisar vilka områden som omnämns i naturvärdesinventeringen (NVI) för vägplanen och som är de som ligger i anslutning eller inom planområdet. På fastigheterna Åkeriet 1 och 2 finns det invasiva arter enligt NVI och markområdena (objekt 105 och 106) på vardera sida av infarten till södra Tjörnarps har fått klassningen naturvärdesklass 3, påtagligt naturvärde.

Område 105 är en lövskogsmiljö med huvudsakligen medelålders träd. Ger ett visst biotopvärde. Artvärdet är obetydligt. Område 106 är en lundartad miljö med grova lövträd och mycket död ved. Ger ett påtagligt biotopvärde. Artvärdet är obetydligt.

6.1.6 MARKMILJÖ

Vägplanen som Trafikverket tagit fram redogör kort för markföroreningar. I vägplanen står det att risken för markföroreningar bedöms generellt som liten längs aktuell del av väg 23 utifrån det 80-tal

jordprover som analyserats på laboratorium längs sträckan.

6.1.7 BULLERUTREDNING

Väg 23 utgör den dominerande bullerkällan i området. Vägen passerar såväl tätorter som spridd bebyggelse bestående av gårdar och villor. Flera bostadshus ligger i nära anslutning till befintlig väg och utsätts därmed för ganska kraftigt trafikbuller. Härutöver är det ett relativt stort antal bostadshus i närområdet som får bullernivåer över riktvärdesnivåerna och därmed räknas som berörda. I vägplanen står det att planerade bullerskyddsåtgärder beräknas innebära positiva effekter i form av lägre bullernivåer (jämfört med nollalternativet) för boende i närheten av vägen.

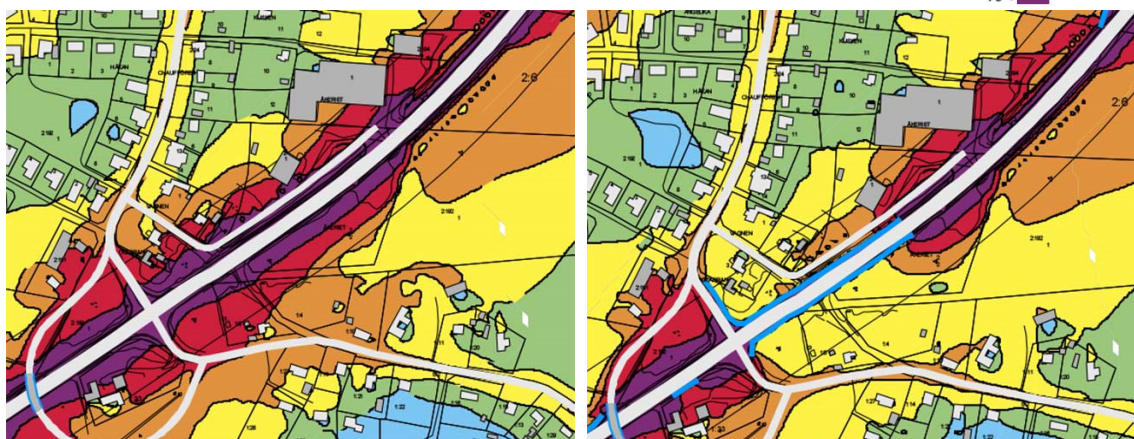
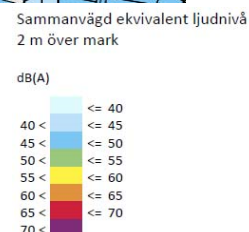
Buller från trafik ska normalt inte överskrida vissa riktvärden vid nya eller ombyggda vägar och järnvägar. Riksdag och regering har i proposition 1996/97:53 angett riktvärden för trafikbuller vid bostäder. Följande riktvärden för trafikbuller bör normalt inte överskridas vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

- 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dB(A) maximalnivå vid en uteplats i anslutning till en bostad.



Figur 16. Den vänstra bilden visar de ekvivalenta ljudnivåerna från väg 23 år 2015 och den högra visar de ekvivalenta ljudnivåerna från väg 23 för nollalternativet år 2045.

Nivåer som överstiger 55 dBA vid fasad har/får förhöjda ljudnivåer, det innebär att ytor med blå och grön färg har godkända ljudnivåer, medan gul, orange, röd och lila visar på områden där den ekvivalenta ljudnivån överskrids.



Figur 17. Den vänstra bilden visar de ekvivalenta ljudnivåerna från väg 23 år 2045 och den högra visar de ekvivalenta ljudnivåerna år 2045 med bullskyddsåtgärd (blå linje utmed väg 23).

I vägplanen finns det en Bilaga 1 som redogör för ljudnivåer för de fastigheter som ligger i nära anslutning till väg 23. De fastigheter som ligger utmed Spångahusvägen är Vagnen 1 och 2 samt Kärran 3. Utbredningskartorna redovisar bullsituationen inklusive fasadreflexer, vilket innebär att ekvivalentnivån vid fasad och på uteplats är ca 3 dBA högre på utbredningskartorna än de frifältsvärden som redovisas i tabellen (bilaga 1). Fastigheterna som angränsar till den föreslagna vägbron med cykelväg är Eskil 1 och Korsaröd 2:191. Riktvärdena vid fasad och på uteplats som utvärderingen görs mot avser frifältsvärdet, dvs utan reflex i egen fasad.

Det finns ingen tydlig redovisning i vägplanen om vad förlängningen av Spångahusvägen innebär i förhöjda ljudnivåer. Trafikverket skriver att trafikflödet inte kommer att ändras nämnvärt från år 2015 till år 2045 vad gäller fordonsrörelser till och från verksamheterna på

Åkeriet 1 och 2. Höörs kommun tror att det är därför som Trafikverket inte har redovisat några bullernivåer utmed Spångahusvägens förlängning i de bullerkartor som tillhör vägplanen.

Fastighetsnamn	Nuläge	Utredningsalt utan åtgärd	Utredningsalt med åtgärd
Kärran 3	57/60 dBA	65/68 dBA	56/59 dBA
Vagnen 1	54/57 dBA	60/62 dBA	55/57 dBA
Vagnen 2	59/61 dBA	67/68 dBA	58/62 dBA
Eskil 1	54 dBA	59 dBA	58 dBA
Korsaröd 2:191	59/60 dBA	64/66 dBA	64/66 dBA

(siffrorna som redovisas som ex. 57/60 betyder 57 dBA på bottenplan och 60 dBA på andra våningen.)

6.1.8 VIBRATIONSUTREDNING

Med vibrationer avses, i den rapport som tagits fram till vägplanen, markvibrationer alstrade av vägtrafiken på väg 23. Vibrationer kan alstras av samtliga fordon men risken för vibrationer som kan medföra nedsatt boendekomfort i närbelägna bostäder orsakas främst av de tunga fordonen. När ett fordon rullar på en vägbana uppstår en nedpressning av vägbanan under fordonet på grund av dess tyngd. Nedpressningen påverkar även underliggande vägbank. Om vägbanan dessutom är ojämn eller gropig tillkommer ofta ett stötförlopp. Vibrationerna kan fortplantas via vägbana och mark till närliggande byggnader. Beroende på vilken typ av mark det är kan vibrationerna fortplantas längre eller kortare sträckor. I vissa fall kan vibrationer uppfattas av människor som befinner sig inomhus i byggnader nära en väg.

I utredningen som tagits fram till vägplanen behandlas markvibrationer som i driftskedet riskerar att orsaka nedsatt boendekomfort. Det kan vara att personer som befinner sig inomhus i en fastighet nära väg 23 uppfattar en lätt skakning i golvet när tunga fordon passerar.

Från och med den 1 januari 2016 tillämpar Trafikverkets nya riktlinje "Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg" (TDOK 2014:1021, version 2). Den innehåller riktvärden för buller och vibrationer.

Tabell 1. Riktvärden för vibrationer från trafik vid bostäder enligt TDOK 2014:1021 "Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg", version 2 daterad 2017-03-13.

	Maximal vibrationsnivå ³⁾ , mm/s vägd RMS inomhus
Bostäder ¹⁾	0,4 mm/s
Vårdlokaler ²⁾	0,4 mm/s

1) Med bostadsbebyggelse avses permanent- och fritidshus.

2) Avser utrymmen för sömn och vila, eller utrymmen med krav på tystnad

3) Avser vibrationsnivån nattetid kl 22-06 och får överskridas högst fem gånger per trafikårsmedelnatt.

I riktlinjerna anges att det i tillägg till riktvärdena ovan även presenteras högsta acceptabla nivåer som alltid ska uppfyllas. Det innebär att åtgärder alltid ska erbjudas om nedanstående vibrationsnivåer överskrids då den aktuella vägombyggnaden klassats som väsentligt ombyggd. Överskridanden av högsta acceptabla nivåer får endast ske om fastighetsägaren tackat nej till förvärv eller annan erbjuden åtgärd.

Tabell 2. Högsta acceptabla nivåer vid nybyggnad och väsentlig ombyggnad av infrastruktur.

Lokaltyp	Maximal vibrationsnivå inomhus, mm/s vägd RMS
Bostäder ¹⁾ och vårdlokaler ²⁾	0,7 mm/s ³⁾

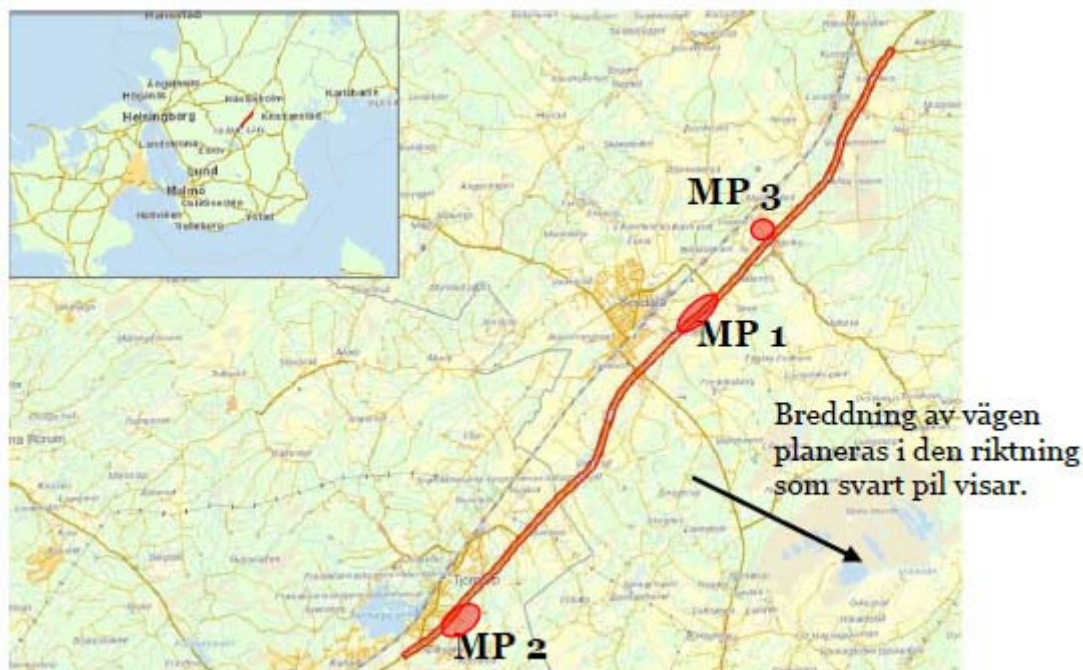
1) Avser sovrum i permanentbostad och fritidbostad.

2) Avser utrymmen för sömn och vila

3) Avser vibrationsnivån nattetid kl 22-06 från de spår/vägbenor som berörs av markarbetena och får överskridas högst fem gånger per trafikårsmedelnatt.

Arbetsmetoden för att bedöma vibrationsrisken är att i ett första steg genomföra en gallring av vilka delsträckor längs vägen som bedöms vara känsliga för markvibrationer utifrån geologiska och geotekniska förutsättningar. I ett andra steg genomförs mätning av vibrationer i grundmur på 3 bostadsbyggnader. I ett tredje steg kan man vid behov genomföra mätning av vibrationer inomhus på bjälklag. Denna del har inte genomförts i den aktuella utredningen.

På figur 18 visas översiktligt de tre områdena där de geotekniska undersökningarna visar på större mäktighet av vibrationskänslig mark jämfört med övriga delar av sträckan, se tre röda markeringar på/nära vägen. Breddning av vägen planeras ske åt det sydöstra hållet (enligt pilens riktning på kartan nedan). MP 1, MP 2 och MP 3 för urval 2 är översiktligt markerade.



Figur 18. Bild hämtad från vibrationsutredningen tillhörande vägplanen. Figuren är en översiktsskild på väg 23 Tjörnarps - Sandåkra. De tre röda markeringarna (oval/ cirkel) på/nära vägen visar områdena där det bedöms vara större mäktighet av vibrationskänslig mark. Läget för mätpunkterna är ungefärligt.

För det aktuella planarbetet är det endast punkten "MP2" som är relevant då denna finns i anslutning till Tjörnarps. Mätpunkt MP 2 är bostadsfastigheten Spångahus 102 Tjörnarps. Byggnaden är en äldre 1½-plansvilla grundlagd av natursten. Fasadmateriel av tegel. Avståndet mellan fastigheten Spångahus 102 och väg 23 är ca 55 m till den närmsta vägbanans mitt och ca 60 m till den bortre vägbanans mitt. Mätperioden var 2019-10-01 – 2019-10-04. Generellt registrerades mycket låga vibrationsnivåer, samtliga registrerade vibrationsnivåer är omkring 0,01 mm/s med marginal. I slutsatsen är det medräknat att vägen breddas (ca 1 meter) i riktning mot fastigheten, planerad höjning av hastigheten från 80 km/h till 100 km/h samt att man vid uppbyggnad av den nya vägbanken anpassar den för aktuella fordonstyper och hastigheter.

Den sammanvägda slutsatsen i rapporten är att det förväntas vibrationer av ungefär samma storleksordning i framtiden som vid aktuell mätning. Vibrationerna inomhus på bjälklag bedöms vara långt under riktvärdet 0,4 mm/s. Efter ombyggnad av vägen är risken för vibrationer, över riktvärdet 0,4 mm/s, orsakade av passerande fordon på väg 23 försumbar.

Förutsättning för slutsatsen ovan är:

- att vägbanken har en uppbyggnad anpassad för tunga fordon.

- att vägbanan är jämn och slät.
- att undvika brunnslock och andra ojämnheter i körbanan, då dessa alltid riskerar att orsaka vibrationer.

6.1.9 RISK

Enligt Trafikverkets vägplan för väg 23 mellan södra Tjörnarps och Sandåkra framgår det att projektet inte bedöms innebära några betydande negativa konsekvenser ur förorenings-synpunkt, utan kommer snarare medföra positiva konsekvenser då de föroreningar som påträffats kommer att tas bort och hanteras utifrån gällande regelverk.

I Trafikverkets vägplan står det bland annat: "Eventuella föroreningsutsläpp i samband med trafikolyckor, främst olyckor med tung trafik eller farligt gods, och diffus förorenings-spridning av förorenat dagvatten från vägbanor bedöms utgöra risker i området, inte minst för förorening av vattentäkterna. Genomsläppligheten i marken inom de föreslagna primära skyddsområdena är relativt hög och det föreligger mindre än 100 dagars bedömd transporttid (20-100 dagar) från olycka till att en förorening kan nå en grundvattentäkt, såvida inga åtgärder vidtas. Uttagsbrunnarna i Tjörnarps bedöms lite mer skyddade än de i Sösdala på grund av större avstånd från vägen.

De föreslagna åtgärderna med semitäta diken och förstärkta vägräcken, samt att vägombyggnaden i sig (med mitträcke) innebär lägre risk för olyckor som leder till utsläpp av föroreningar, bedöms minska risken för förorening av vattentäkterna och bedöms därmed innebära en positiv effekt. Totalt sett bedöms de planerade åtgärderna ge en betydande minskning av risken för påverkan på grundvattnets kvalitet i allmänhet och för grundvattentäkter i synnerhet.

6.1.10 TRAFIKUTREDNING

Trafikverket har tagit fram ett PM för trafikprognos. I detta PM framgår det att "för verksamheter med anslutningar utmed sträckan har enskilda bedömningar gjorts baserat på uppgifter om typ av verksamhet, antal anställda etc som har hittats på företagets hemsida." För verksamheten på Åkeriet 1 och 2 redogör rapporten att trafikstringen per enhet och dygn är 50 fordon, trafikflödet per dygn är 50 stycket och andelen tung trafik är 15%. I vägplanen har Trafikverket skrivit "För övriga anslutande vägar antas trafikflödena vara i stort sett oförändrade över tiden, då de är hänförliga till befintliga bostäder och gårdar. Det innebär samma trafikflöden under prognosåret 2045 som dagens trafik. I utredningsalternativet har vissa övriga anslutande vägar stängts, trafiken leds om via befintliga och nya parallellvägar och ansluter till väg 23 i nya lägen. De omfördelade trafikflödena är på flertalet anslutningar små och ger inte upphov till några stora förändringar."

När kommunen tar fram en detaljplan brukar Trafikverket vilja att en trafikökning ska redogöras och att denna uppräknings ska ske genom deras kalkylverktyg EVA. EVA är ett kalkylverktyg som används för att beräkna och värdera effekter samt beräkna lönsamhet för enskilda objekt inom vägtransportsystemet. Enligt Trafikverkets PM om trafikflöde är det 50 fordon/dygn från Åkeriet 1 och 2. Trafikflödet från Åkeriet 1 och 2 har räknats upp till prognosåret 2045 med hjälp av Trafikverkets uppräkningsstal för Skåne län.

Uppräkningstal	2017-2040	2017-2065
Personbil	1,37	1,65
Lastbil (tung trafik)	1,48	2,04

Trafikflödet från fastigheterna Åkeriet 1 och 2 beräknas uppgå till följande för år 2045; Personbilar beräknas bli 63 stycken/dygn och den tunga trafiken beräknas till cirka 13 stycken/dygn. Det totala antalet fordon enligt den kalkyl som kommunen brukar räkna upp fordonen med blir därmed 76 fordon.

6.2 REGIONALA

6.2.1 REGIONPLAN

Regionplan för Skåne 2022-2040 antogs av regionfullmäktige i juni 2022. Det är en strategisk plan där Region Skåne tillsammans med de 33 skånska kommunerna och andra viktiga aktörer samarbetar. Tillsammans med de kommunala översiktsplanerna ska regionplanen visa vägen och skapa förutsättningar för utvecklingen av det framtida Skåne.

6.3 ANNAT

Planområdet ligger inom stråket för kulturmiljöprogrammet för Södra stambanan. Södra stambana var av stor betydelse för förbindelserna inom Sverige och är ett viktigt och levande dokument över järnvägsbyggande som ännu har stor betydelse i den svenska infrastrukturen.

7 GENOMFÖRANDEFRÅGOR

7.1 MARK- OCH UTRYMMESFÖRVÄRV



Figur 24. Rosa yta visar vilket område som är planlagt och behöver upphävas. Gul yta visar på fastigheten Korsaröd 2:192. På bilden syns också att upphävande av del av detaljplan behöver göras på fastigheterna Kärran 3 och Vagnen 1, vilket innebär att Trafikverket kommer göra intrång på dessa fastigheter för att kunna verkställa de vägförändringar som deras vägplan för väg 23 innebär.

För att det ska vara möjligt att genomföra de väganslutningar som Trafikverkets vägplan medför behöver Trafikverket göra intrång i form av vägrätt på fastigheterna Korsaröd 2:191, Korsaröd 2:192, Kärran 3, Vagnen 1 och Åkeriet 2. Alla fastigheter förutom Korsaröd 2:192 är i privat ägo, Korsaröd 2:192 ägs av kommunen. Det är Trafikverket som ska beställa och bekosta förättning hos lantmäteriet om servitut för väg alternativt en gemensamhetsanläggning (GA) för den nya vägen som länkar samman fastigheterna Åkeriet 1 och 2 med Spångahusvägen. Det är endast Åkeriet 1 och 2 som ska ingå i servitutet/GAn då det är de som ska ha ansvaret och sköta vägen. Kommunens fastighet Korsaröd 2:192 kommer att belastas av att det upprättas ett servitut /GA men kommer inte belastas av något driftansvar eller annat skötselbehov.

7.1.1 SKYLDIGHET INLÖSEN, HUVUDMAN

Planarbetet innebär upphävande av planreglerad mark vilket innebär att planarbetet inte reglerar något huvudmannaskap.

7.1.2 SKYLDIGHET INLÖSEN, STAT

Ingen mark behöver lösas in i det aktuella planområdet.

7.2 FASTIGHETSÄRÄTTSLIGA FRÅGOR

På fastigheten Åkeriet 2 finns en ledningsrätt för tele (1267-92.1). På fastigheten Korsaröd 2:191 finns ett avtals servitut (12-IM5-70/4036.1) för kraftledning. I övrigt finns det inga kända rättigheter eller servitut som berör området för upphävandet.

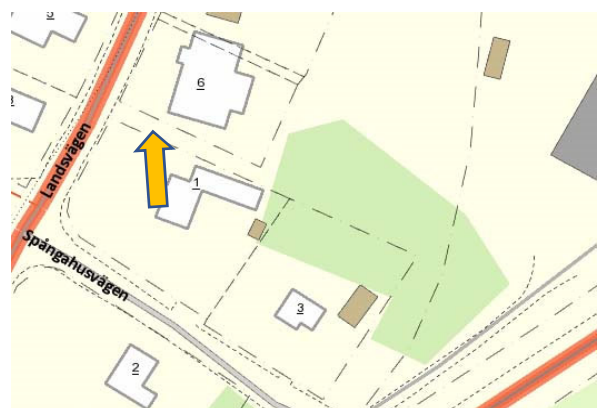
7.2.1 FÖRÄNDRAD FASTIGHETSINDELNING

Marken närmast Landsvägen på fastigheterna Kärran 3 och Vagnen 1 behöver Trafikverket för att uppnå en god trafiksituation i korsningen Spångahusvägen/Landsvägen och därmed kommer Trafikverket göra intrång på fastigheterna. Intrånget behövs även för att möjliggöra den gång- och cykelvägsförbindelse som finns utpekad i vägplanen. Fastigheterna kommer inte att ändras i sin utformning men marken som regleras med vägrätt kommer att vara mark som Trafikverket råder över och ansvarar för ur driftsynpunkt, då området ligger inom deras vägområde.

För att kunna bygga den ersättningsväg för Åkeriet 1 och 2 är det nödvändigt att göra intrång på fastigheten Korsaröd 2:192. Ersättningsvägen kommer att ansluta till Spångahusvägen i det läge där det kommunala huvudansvaret sträcker sig till, som är ungefär i det läge som redovisas med en gul linje på figur 25, intill. Kommunen kommer inte vara delägare i det vägservitut/GA som Trafikverket får upprätta genom en lantmäteriförättning eftersom det är möjligt att nå fastigheten både via gång från Spångahusvägen och via Landsvägen eftersom fastigheten sträcker sig ut till



Figur 25. Kommunens ansvar för drift och skötsel av Spångahusvägen sträcker sig till den gula linjen och kommer fortsättningsvis ha samma utsträckning. Parkmarken kan nås mellan vägen och fastigheten Vagnen 2.



Figur 26. Kommunens fastighet (Korsaröd 2:192) har en anslutning till Landsvägen mellan fastigheterna Vagnen 1 och Chauffören 14, pilen visar var kommunens fastighet ansluter till Landsvägen.

Landsvägen då det i en gällande detaljplan är gatumark i detta stråk (mellan fastigheterna Vagnen 1 och Chauffören 14).

Fastigheten Korsaröd 2:191 berörs av den nya vägbrons sträckning. Fastigheten berörs inte av aktuellt planarbete mer än att fastigheten gränsar till planområdet. Trafikverket kommer behöva göra fastighetsreglering på fastigheten eftersom delar av vägbron ligger inom den berörda fastigheten.

7.2.2 RÄTTIGHETER

Fastigheten Åkeriet 1 förlorar sin in- och utfart mot väg 23 och kan inte lämna fastigheten utan att en gemensamhetsanläggning eller ett vägservitut upprättas på fastigheten Åkeriet 2. Det är Trafikverket som ska ansöka och bekosta om gemensamhetsanläggning alt. servitut hos Lantmäteriet.

I Trafikverkets PM Anslutning till Åkeriet 1 och 2 står det "Ny väganläggning inom Åkeriet 1 och 2 föreslås i vägplanen att hanteras som nytt servitut eller en ny gemensamhetsanläggning, vidare hantering av detta sker via lantmäteriförrättning."

7.3 TEKNISKA FRÅGOR

Trafikverket bekostar och bygger ut den infrastruktur som behövs för att genomföra vägplanen och dess stängningar av befintliga utfarter mot väg 23. Höörs kommun kommer inte att ta över vägansvaret när förlängningen av Spångahusvägen är utbyggd.

7.3.1 TEKNISKA ÅTGÄRDER

De bullerskydd som vägplanen pekar ut ska upprättas och kommer att byggas samt bekostas av Trafikverket. Även de fastighetsnära åtgärderna som föreslås i vägplanen, såsom åtgärder på fönster bekostas och genomförs av Trafikverket.

7.4 EKONOMISKA FRÅGOR

Höörs kommun bekostar endast upprättandet av planbeskrivningen. Eventuella utredningar tas fram och bekostas av Trafikverket. All infrastruktur, eventuell ledningsflytt, beställning/upprättande av gemensamhetsanläggning/servitut samt eventuell fastighetsreglering bekostas och beställes av Trafikverket.

Höörs kommun får inga ytterligare driftkostnader eftersom kommunen inte kommer ta över någon ytterligare gatumark. Höörs kommun kommer ha samma ansvar på Spångahusvägen som kommunen har idag. Höörs kommun ska inte belastas ekonomiskt av att Trafikverket vill bygga i enlighet med deras vägplan för väg 23.

7.4.1 INLÖSEN

Aktuella planarbete innebär ingen inlösen.

7.5 ORGANISATORISKA FRÅGOR

Ansaret för genomförandet av utbyggnaden av ny vägbro och ny anslutning för fastigheterna Åkeriet 1 och 2 ligger på Trafikverket.

7.5.1 TIDPLAN

Trafikverkets tidplan för vägprojektet ser ut som följande (maj 2022):

- Samråd – maj 2021
- Samråd och marknadsdialog – maj 2022
- Granskning – vintern 2022/2023
- Byggstart – tidigast 2026
- Klart – tidigast 2028

Eftersom planarbetet innebär att delar av gällande detaljplaner upphävs innebär det att när det antagna beslutet om att upphäva delar av gällande detaljplaner utgår genomförandetiden. Det går inte att ha en genomförandetid på något som inte regleras av en detaljplan.

Preliminär tidplan för detaljplanen:

- Samhällsbyggnadschefen beslut om planbesked och om samråd - 2022-09-21
- KS beslut om antagande – januari 2023
- Laga kraft – februari 2023

7.6 ÖVRIGT

Om det vid markarbeten påträffas under mark dold fornlämning ska arbetena avbrytas och länsstyrelsens kulturmiljöenhet omedelbart kontaktas, i enlighet med 2 kap 10 § kulturminneslagen.

7.7 MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Vid framtagande av planförslaget har Anton Klacka, Samhällsplanerare, Yvonne Hagström, Planarkitekt och Rolf Carlsson, samhällsbyggnadschef, från Höörs kommun medverkat.

Rolf Carlsson
Samhällsbyggnadschef

Yvonne Hagström
Planarkitekt

Höörs kommun

POSTADRESS Box 53, 243 21 Höör

BESÖKSADRESS Södergatan 28 TFN 0413 280 00

E-POST kommunen@hoor.se WEBBPLATS www.hoor.se