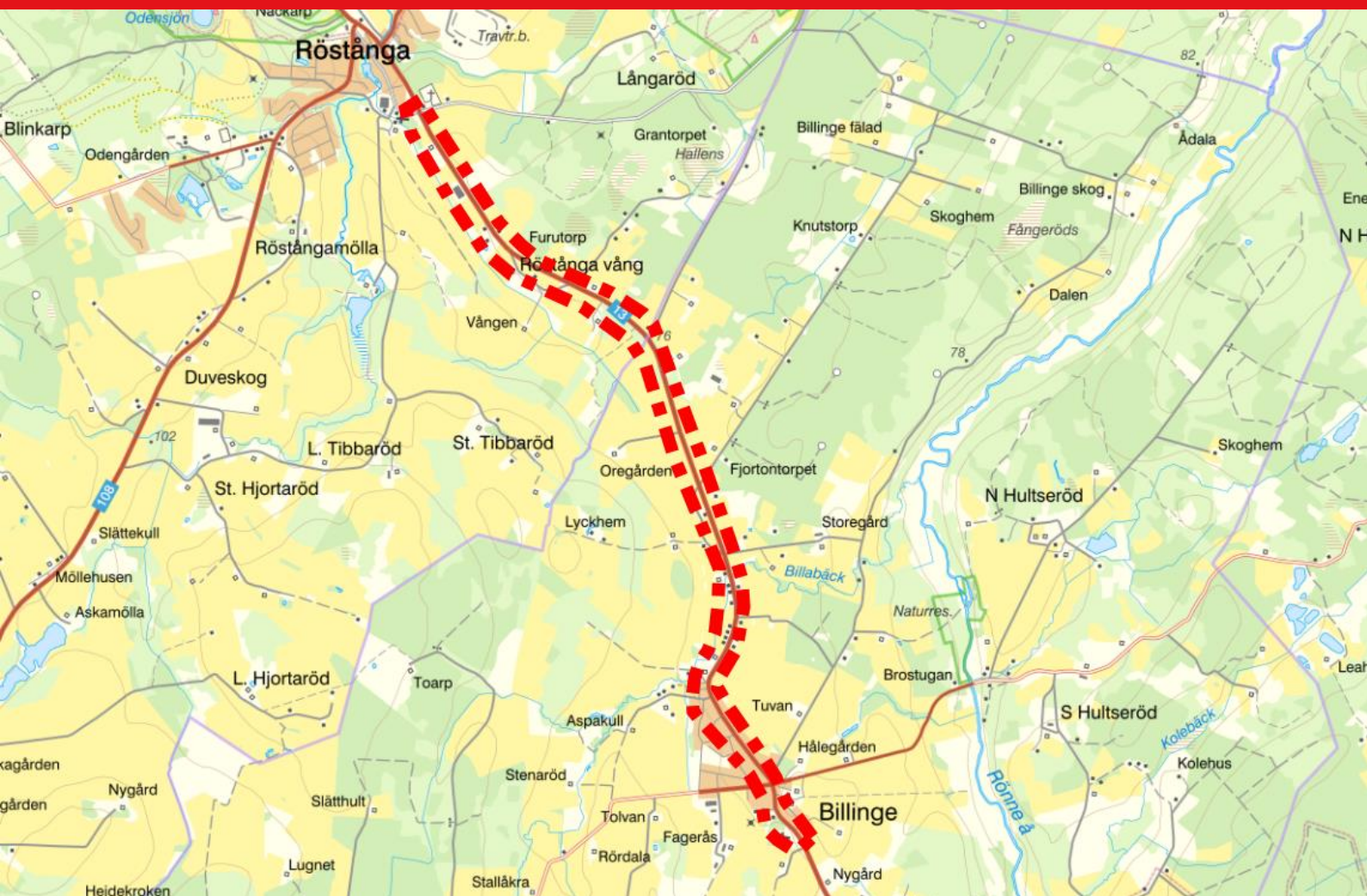


SAMRÅDSUNDERLAG

VÄG 13 BILLINGE - RÖSTÅNGA GÅNG- OCH CYKELVÄG

Eslöv och Svalöv kommun, Skåne län

Vägplan, 2021-09-30



Trafikverket

Postadress: Gibraltargatan 7, 211 18 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG

Författare: Fredrik Svensson, Pontarius AB

Dokumentdatum: 2021-09-30

Ärendenummer: 2019/109815

Uppdragsnummer: 169189

Version: 1.0

Kontaktperson: Jessica Trobäck, Trafikverket

Innehåll

1. Sammanfattning	1
2. Inledning.....	2
2.1. Vägplaneprocessen	2
2.2. Bakgrund	3
2.3. Tidigare utredningar.....	4
2.4. Ändamål och projektmål	4
3. Avgränsningar.....	5
3.1. Utrednings- och influensområde.....	5
3.2. Tid	5
4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	6
4.1. Allmänt om Billinge	6
4.2. Allmänt om Röstånga	7
4.3. Planer.....	7
4.3.1. Eslövs Kommun	7
4.3.2. Svalövs kommun.....	8
4.4. Trafik och vägnät	9
4.4.1. ÅDT (Årsdygnstrafik).....	9
4.4.2. Gång- och cykeltrafik.....	10
4.4.3. Kollektivtrafik.....	10
4.5. Markanvändning och bebyggelse.....	11
4.6. Befintliga ledningar och ledningsrätter	11
4.7. Buller	11
4.8. Landskap.....	12
4.8.1. Landskapskaraktär - Tätort.....	14
4.8.2. Landskapskaraktär – öppenhet	14
4.8.3. Landskapskaraktär slutenhet.....	15
4.9. Naturmiljö.....	15
4.9.1. Biotopskydd och värdeelement.....	18
4.9.2. Skyddad natur.....	18
4.9.3. Rödlistade arter	19
4.10. Rekreation och friluftsliv	21
4.11. Vattenmiljö.....	22
4.11.1. Vattendrag.....	22
4.11.2. Grundvattenobjekt	23

4.11.3.	Ytvattenobjekt	24
4.11.4.	Avvattning	24
4.12.	Kulturmiljö	25
4.13.	Förorenade områden	26
4.14.	Klimat.....	28
4.15.	Risk.....	28
5.	Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	29
5.1.	Beskrivning av projektet.....	29
5.2.	Gång- och cykelvägens preliminära linjedragning i Billinge tätort.....	31
5.3.	Gång- och cykelvägens preliminära linjedragning på landsbygd	32
5.4.	Gång- och cykelvägens preliminära linjedragning vid anslutning till Röstånga	33
5.5.	Barnkonsekvensanalys	33
5.6.	De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper	34
5.6.1.	Allmänt	34
5.6.2.	Landskap.....	34
5.6.3.	Naturmiljö.....	34
5.6.4.	Vattenmiljö	35
5.6.5.	Kulturmiljö	35
5.6.6.	Buller	35
5.6.7.	Markföroreningar	35
5.6.8.	Störningar under byggtiden	36
6.	Åtgärder.....	36
7.	Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan.....	37
8.	Fortsatt arbete.....	37
8.1.	Planläggning	37
8.2.	Viktiga frågeställningar.....	38
8.3.	Tillstånd och dispenser.....	38
9.	Källor.....	39

1. Sammanfattning

Trafikverket tar fram en vägplan för en ny gång- och cykelbana mellan Billinge och Röstånga längs väg 13. Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, detta eftersom åtgärderna utförs i områden som redan är påverkade av befintlig väg och inte kommer påverka höga naturvärden.

Projektet avser att förbättra trafiksäkerheten och öka tillgängligheten för oskyddade trafikanter som i dagsläget inte kan förflytta sig längs med väg 13 på ett trafiksäkert sätt mellan orterna Billinge i Eslövs kommun och Röstånga i Svalövs kommun. En gång- och cykelbana saknas helt mellan norra delen av Billinge till Röstånga och inom Billinge tätort är befintlig gångbana för smal, så den behöver breddas för att även kunna användas som gång- och cykelväg.

Som en del i vägplanen har en barnkonsekvensanalys utförts för att belysa barn och ungdomars behov och för att säkerställa att det blir en säker och trygg anläggning för alla åldrar. Viktiga punkter har identifierats som kommer följas upp under projekteringsgången.

I projektet ingår även en ny gång- och cykelbro över Billabäck, där det kan bli aktuellt med anmälan om vattenverksamhet samt strandskyddsdispens.

Inga Natura 2000 eller naturreservat finns inom utredningsområdet. Enligt den naturvärdesinventering som utförts i projektet har det inte heller noterats några naturvärdesobjekt med höga naturvärden.

Det finns biotopskyddade objekt som murar och ett antal skyddsvärda träd längs sträckan, eventuella biotopskyddsdispenser och kompensationsåtgärder kommer hanteras i vägplanen.

Inga vattenskyddsområden eller grundvattenförekomster finns inom utredningsområdet eller som riskerar att påverkas av projektet.

Inom utredningsområdet finns sex registrerade fornlämningar; två bytomter, en förhistorisk boplatz och tre milstenar (ej på ursprunglig plats). Trafikverket har beställt en arkeologisk utredning för att klargöra förekomst av hittills okända fornlämningar och den uppdragsarkeologiska processen drivs av Trafikverket parallellt med detta projekt.

2. Inledning

2.1. Vägplaneprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lag och som slutligen leder fram till en *vägplan*.

I början av planläggningen tar vi fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en *samrådsredogörelse*.

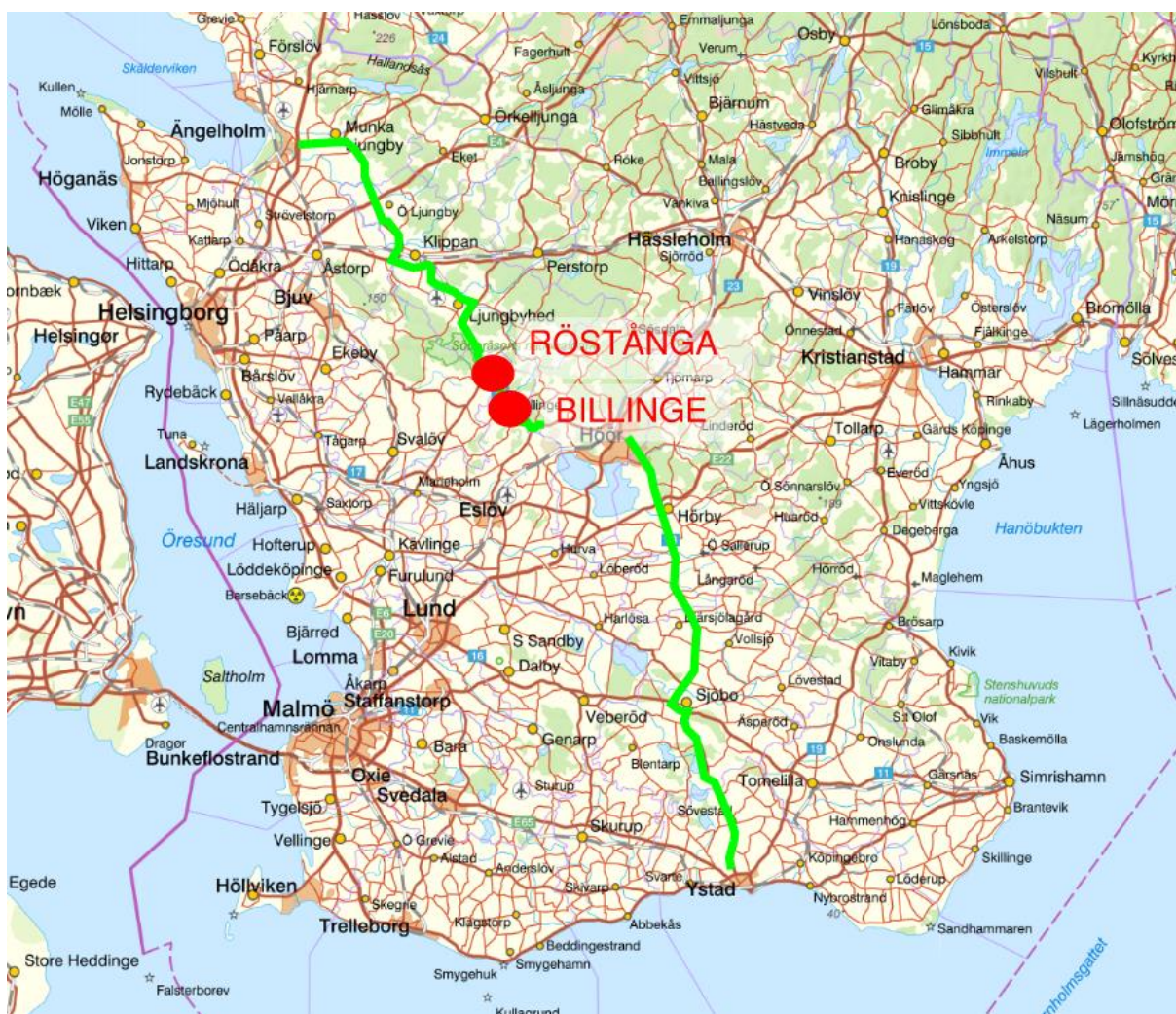


Figur 1: Vägplaneprocessen vid icke betydande miljöpåverkan.

2.2. Bakgrund

Väg 13 är en riksväg som går mellan nordvästra och sydöstra Skåne mellan orterna Ystad och Ängelholm och är en del av det funktionellt prioriterade vägnätet. Aktuell sträcka längs väg 13 som påverkas av projektet har en längd om ungefär 5 km mellan orterna Billinge och Röstånga. För översiktskarta se Figur 2 nedan där väg 13 är markerat i grönt samt Röstånga och Billinge är utritade i rött.

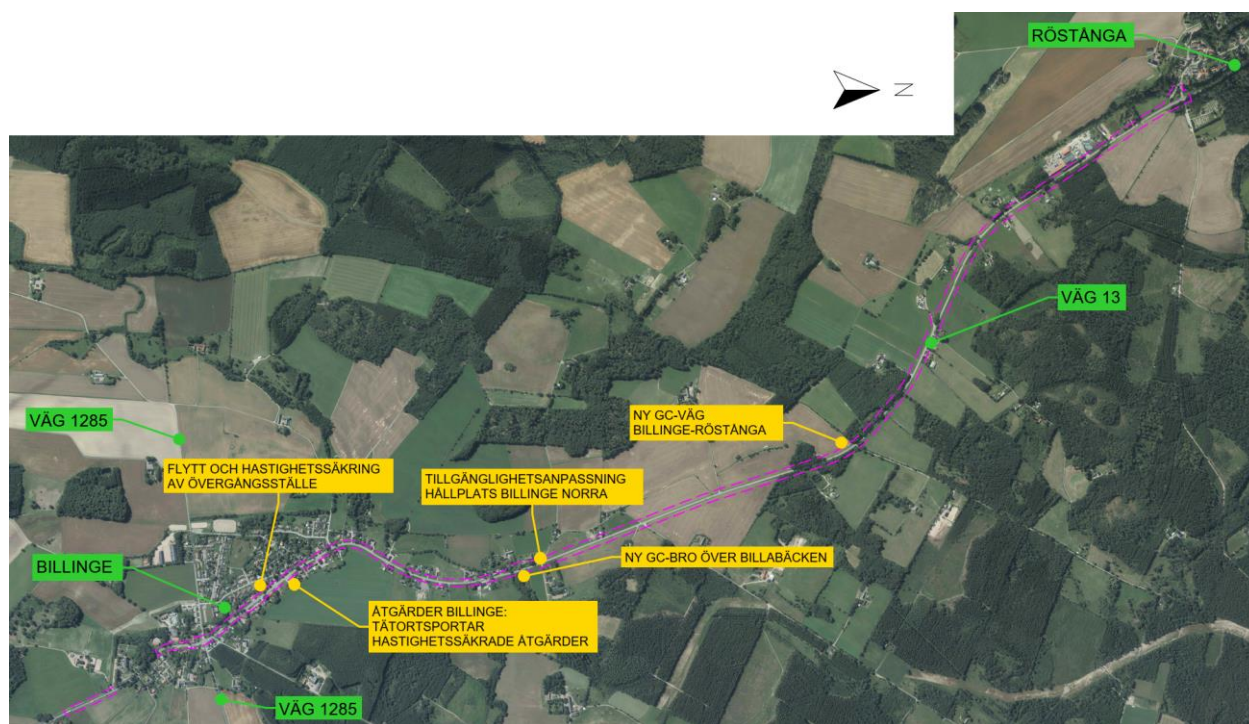
Projektet syftar till att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter som i dagsläget inte kan förflytta sig längs med väg 13 mellan orterna Billinge i Eslövs kommun och Röstånga i Svalövs kommun på ett trafiksäkert sätt. En gång- och cykelbana mellan orterna saknas helt och hastighetsefterlevnaden längs väg 13 är låg. Inom Billinge tätort finns en sträcka med en smal kantstöds-separerad gångväg, men på en sträcka av ungefär 900 meter inom norra delen av Billinge tätorts saknas gångväg helt.



Figur 2: Översiktskarta, karta hämtad från Lantmäteriet.

2.3. Tidigare utredningar

- Region Skåne skapade 2018 en Åtgärdsvalsstudie för en cykelvägsplan där aktuell sträcka är utpekad. I dagsläget saknas helt en gång- och cykelväg mellan norra delen av Billinge tätort till Röstånga.
- Under 2018–2019 tog Trafikverket fram en åtgärdsvalsstudie för Trafiksäkerhetshöjande åtgärder inom Billinge tätort samt för breddning av befintlig gångbana. Ett flertal hastighetsdämpande och trafiksäkerhetshöjande åtgärder har planerats att utföras längs sträckan, se Figur 3 nedan.



Figur 3: Översikt planerade åtgärder

2.4. Ändamål och projektmål

Ändamålet med projektet är att förbättra trafiksäkerheten och öka tillgängligheten för gående och cyklister mellan Billinge och Röstånga.

Inom projektet har följande projektmål tagits fram:

- Lösningarna ska ge anläggningen en effektiv och fullgod funktion avseende trafiksäkerhet, avvattning, belysning och tillgänglighet.
- Anläggningen ska upplevas som trygg av trafikanterna.
- Det planerade entreprenadarbetet ska kunna utföras på ett trafiksäkert sätt och under trygga förhållanden för anläggningsarbetare.
- Lösningarna ska vara väl avvägda beaktat fastighetsägares intressen, kostnad, effekter och funktion.

3. Avgränsningar

3.1. Utrednings- och influensområde

Projektets utredningsområde framgår markerat med lila kontur i Figur 3 ovan. Utredningsområdet är identifierat på ett sådant sätt att det innefattar alla tänkbara utformningsalternativ.

Influensområdet avser det område där miljöeffekter kan uppstå och influensområdets utbredning tar även hänsyn till eventuella kumulativa effekter som kan uppstå. Mot bakgrund av detta kan influensområdet variera och för miljöaspekterna landskapsbild, buller, naturmiljö och kulturmiljö innebär projektet lokal påverkan och dessa aspekter har ett influensområde som sträcker sig något utanför utredningsområdet.

3.2. Tid

Prognos för all trafik är 2045 (När anläggning planeras att driftsättas +20 år)

Planarbetet påbörjades vid 2021 års början. Vägplanen planeras fastställas under våren/sommaren 2023 och parallellt med detta arbetas ett förfrågningsunderlag fram, som beräknas vara färdigt under vintern 2023/2024. Entreprenadarbetena beräknas kunna påbörjas under 2024.

4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

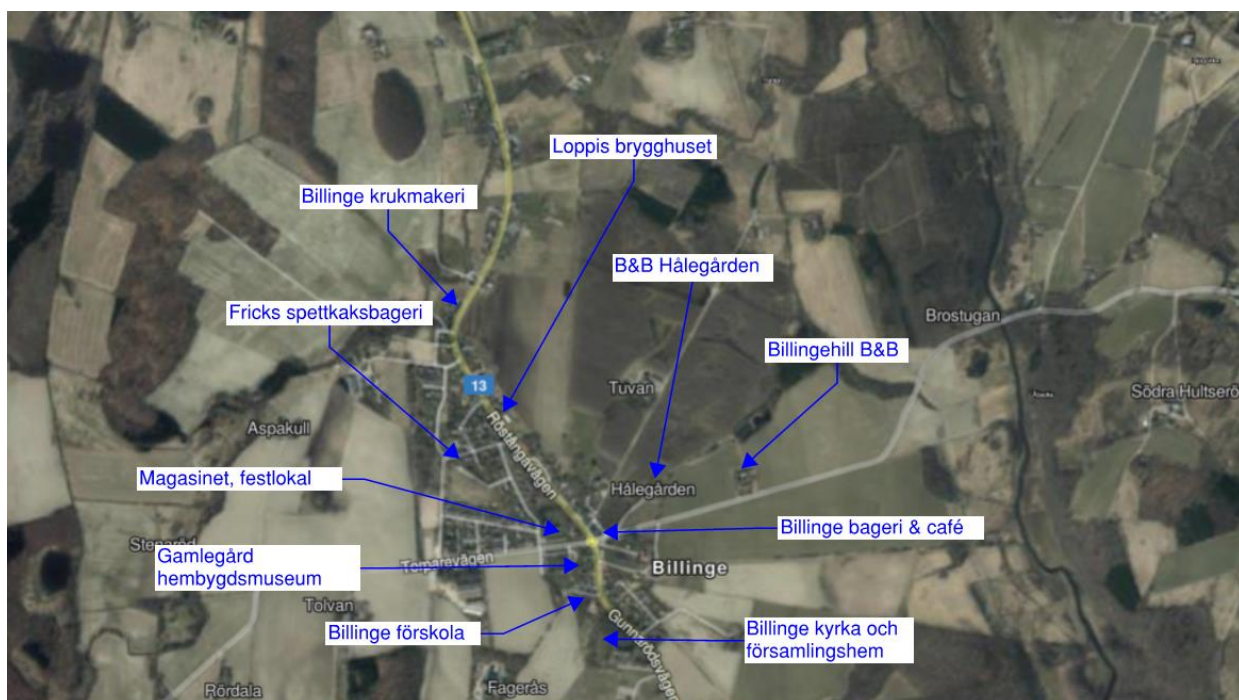
4.1. Allmänt om Billinge

Billinge tätort är en mindre tätort med ungefär 460 invånare, belägen i Eslövs kommun i Skåne län. Samhället är en engagerad bygd med många lokala näringsidkare. Bland annat har Billinge by en egen hemsida (billingeby.se) samt en Facebook-sida med såväl historisk som aktuell information om vad som händer och finns i byn.

I Billinge finns en förskola, Billinge förskola, på Gunnarödsvägen 6–8. Äldre elever får ta sig till skolan i antingen Stehag eller Röstånga. Skånetrafiken trafikerar linje 518 mellan Stehag och Klippan via Röstånga genom Billinge längs väg 13, med tre hållplatser i byn.

Billinge ligger i en kulturminnesbygd som drar åt sig en hel del sommarturister. Runt Billinge finns lantbrukare och inom byn flertalet lokala näringsidkare, bland annat hantverkare, gårdsbutiker, caféer och åkerier. Fricks spettkaksbageri med anor från tidigt 1900-tal drivs fortfarande på orten. På orten finns även flera B&B, café, krukmakeri och loppmarknad, se Figur 4 för målpunkter inom Billinge tätort.

I Billinge ligger Gamlegård, som är ett av Skånes äldsta hembygds museer. Här finns en handelsbod från början av 1900-talet, ett skolmuseum från 1840-talet och en stuglänga från 1739. Det är öppet för besök under sommarmånaderna, juni-augusti.



Figur 4: Målpunkter i Billinge tätort

4.2. Allmänt om Röstånga

Röstånga är en tätort i Svalövs kommun med ungefär 1500 invånare och gränsar till bland annat till naturområden och jordbruksmark. Bygden är engagerad, med flera ekonomiska föreningar som på olika sätt arbetar för ortens fortsatta utveckling. Ett exempel är arbetet med framtagande av en detaljplan som möjliggör för en framtida ekoby i södra Röstånga.

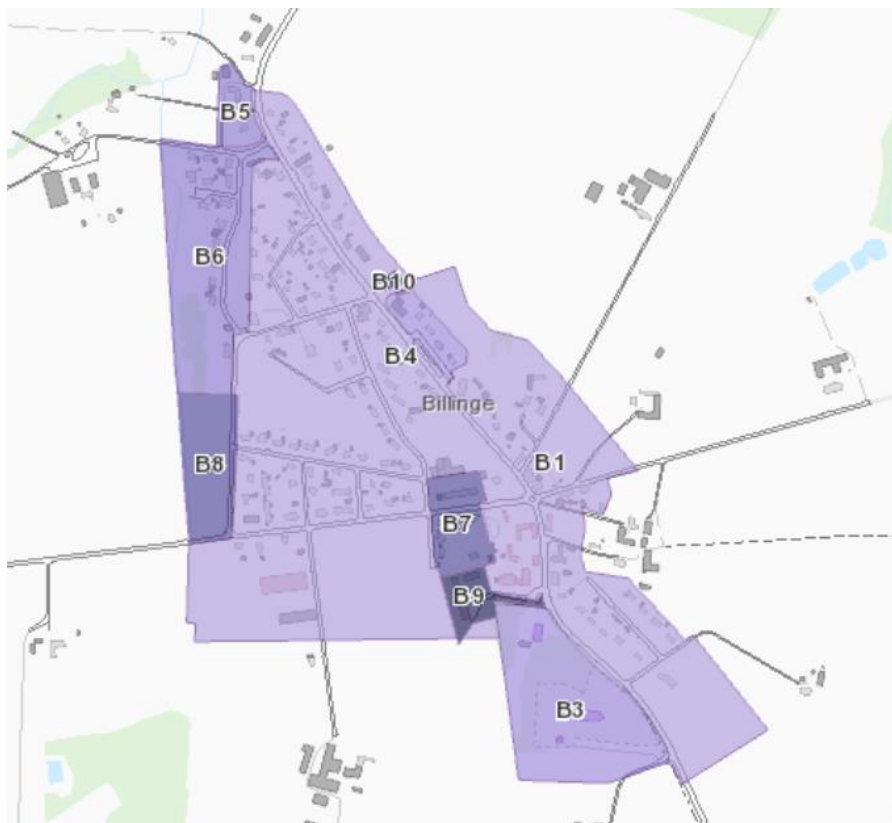
På orten finns Midgårds skola, som huserar ungefär 165 elever från förskoleålder upp till 6:e klass. I Röstånga tätort verkar flertalet lokala näringsidkare, främst inom lokal service och turism. Exempel är den lokala matbutiken, Röstånga gästgiveri och Nordic camping med utomhusbad. Turister lockas till Röstånga främst p.g.a. närheten till de natursköna omgivningarna i Söderåsens nationalpark, som idag har en mindre entré i den nordvästra delen av samhället.

4.3. Planer

4.3.1. Eslövs Kommun

Eslövs kommun har en gällande översiktsplan som antogs 2018. Översiktsplanen tar sikte på planering och utveckling av kommunen fram till 2035. I översiktsplanen finns utvecklingsstrategier för Billinge som fokuserar på att skapa en tryggare miljö för oskyddade trafikanter, detta genom att skapa trygga gång- och cykelstråk mellan viktiga målpunkter på båda sidor av väg 13. Det ska även finnas tillgängliga cykelstråk till Stehag, Eslöv och Röstånga (Eslövs kommun, 2018).

I Billinge tätort finns en gällande detaljplan från 1956 och sedan har ändringar gjorts 1963, 1964 och 1972. Inom Billinge tätort kan detaljplanen komma att påverkas av planerade åtgärder.

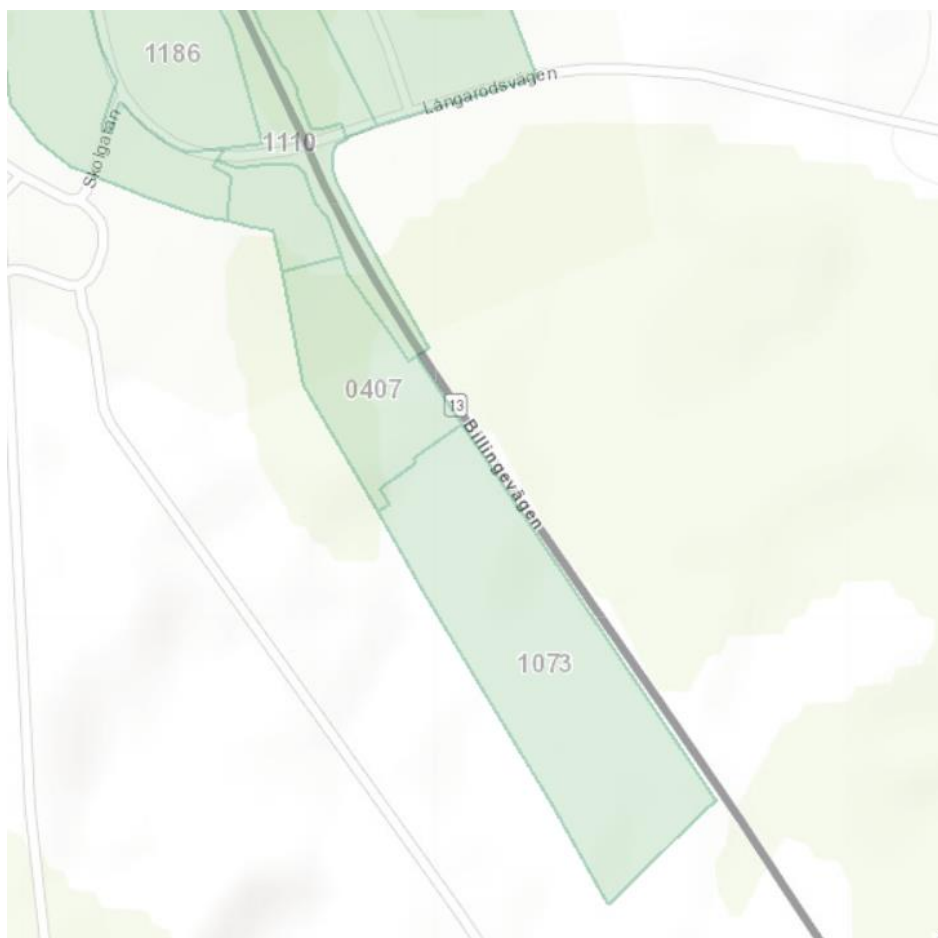


Figur 5: Detaljplaner inom Billinge Tätort, inhämtat Eslövs Kommun 2021-09-27

4.3.2. Svalövs kommun

Svalövs kommun har en gällande översiktsplan som antogs år 2007. Arbetet med en ny översiktsplan påbörjades under 2014 och en samrådshandling var ute på samråd under vintern 2014–2015. Den nya översiktsplanen har fokus på bland annat markanvändningsfrågor, framtida bebyggelseutveckling, infrastruktursatsningar och skydd av värdefulla områden. Arbetet med att bearbeta och färdigställa den nya översiktsplanen pågår fortfarande.

I Röstånga finns en gällande detaljplan från år 1989 (1110 enligt Figur 6 nedan) som upprättades inför ombyggnation av väg 13 (Billingevägen). Det finns även en stadsplan från 1975 som innehåller bestämmelser om bland annat byggnadskvarter, byggnadsregler och markanvändning. Där detta projekt ansluter finns även två detaljplaner som kan påverkas, 0407 och 1073 enligt Figur 6 nedan.

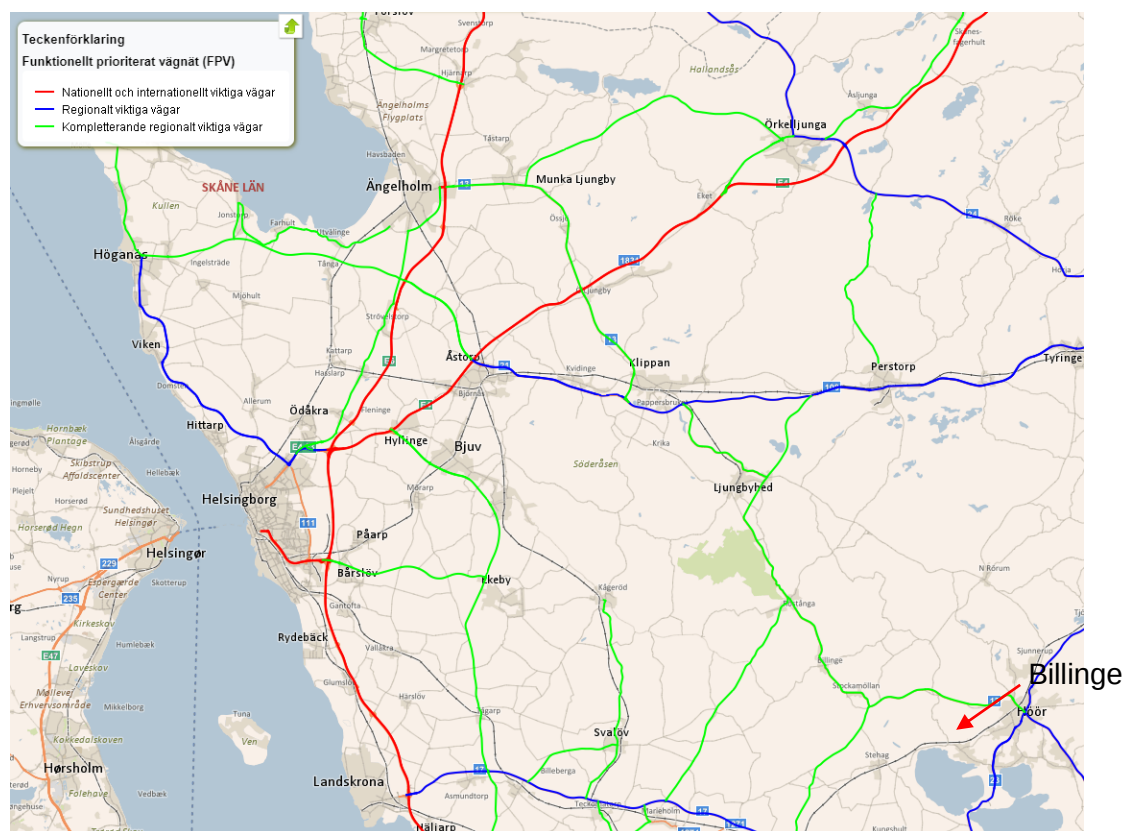


Figur 6: Detaljplaner södra delen av Röstånga. Inhämtat Svalövs kommun 2021-09-27

4.4. Trafik och vägnät

Den aktuella sträckan är belägen mellan Billinge i Eslövs kommun och Röstånga i Svalövs kommun och har en längd på ungefär 5 km. Hastighetsbegränsning är till största del 70 km/tim, men sänks stegvis till 40 km/tim genom Billinge. Längs väg 13 finns flertalet hållplatser som trafikeras av busslinje 518. Utöver det finns även skolskjuts, linje 8 och linje 9.

Väg 13 utgör en del av det funktionellt prioriterade vägnätet (se Figur 7) som har till syfte att värna om hög tillförlitlighet vad gäller restider och vägstandard. Vägen är även skyddsklassad och med det följer förhöjda krav på skydds- och trafikanordningar under byggtiden



Figur 7: Funktionellt prioriterat vägnät (FPV) i Skåne.

4.4.1. ÅDT (Årscygnstrafik)

Trafikflödet på väg 13 är cirka 2700 – 3300 fordon/dygn (2018), där tung trafik utgör cirka 15 %. Dessa värden representerar det genomsnittliga trafikflödet över hela mät-året.

Under sommarsäsongen ökar enligt mätningarna trafikmängden, vilket också stärks av uppgifterna studerade i Åtgärdsvalsstudien från 2018. Flöden uppmätta i Åtgärdsvalsstudien visar på högre siffror; cirka 3500 – 4000 fordon/dygn vid mätstillfället i maj 2018

Enligt de mätningar som utfördes under en dag i Åtgärdsvalsstudien är genomfartstrafiken i majoritet, cirka 80 % längs väg 13.

4.4.2. Gång- och cykeltrafik

Den aktuella sträckan längst väg 13 är utpekad som ett regionalt cykelstråk i Region Skånes cykelstrategi och ingår i Region Skånes Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029. Att cykla längst denna sträcka upplevs farlig och inte trafiksäker på grund av höga hastigheter, relativt stora trafikflöden med tung trafik och trånga sektioner. Det finns ett behov att kunna cykla till kollektivtrafiken och mellan målpunkter i Röstånga och Billinge samt i rekreations- och turistsyfte (Region Skåne, 2018).

En gång- och cykelbana finns i dagsläget mellan samhällena Stockamöllan och Billinge och skulle denna del byggas ut med en gång- och cykelbana skulle även Röstånga förbindas till Stockamöllan.

Som en del i vägplanen för väg 13 har en barnkonsekvensanalys (BKA) utförts för att belysa barns- och ungdomars behov. För att säkerställa att det blir en säker och trygg anläggning för alla åldrar har viktiga punkter identifierats som följs upp under projekteringsgången.

På väg 13 mellan Röstånga och Billinge rör sig trafikanter i alla åldrar för att ta sig till Midgårds skola, Hästhagens ryttsförening, förskolor och barnverksamheter, se Figur 8. I dagsläget behövs större delen av persontransporterna utföras med bil då det inte finns någon säker gång- och cykelväg att transportera sig på.



Figur 8: Identifierade målpunkter enligt barnkonsekvensanalys längs väg 13 sträckan mellan Billinge och Röstånga

4.4.3. Kollektivtrafik

Längs väg 13 finns flertalet hållplatser som trafikeras av en busslinje - 518. Utöver det finns även skolbuss.

- Linje 518 har turtäthet på en avgång per timme mellan klockan 06–20.
- Skolskjuts linje 8 har turtäthet på en avgång per dag, endast morgontrafik. Hållplatser Trumpetarbostället och Måns Andreas Väg.
- Skolskjuts linje 9 har turtäthet på 3 avgångar per dag, morgon och eftermiddagstrafik. Hållplatser Trumpetarbostället och Måns Andreas Väg.

4.5. Markanvändning och bebyggelse

Markanvändning utanför Billinge tätort är i huvudsak odlings- och åkermark samt lövskog. Bebyggelsen består till största del av enbostadshus och mindre gårdar. I anslutning till Röstånga finns även ett återvinningscenter beläget i närhet till väg 13.

Längs sträckan finns ett flertal åkeranslutningar och anslutningsvägar som gång- och cykelvägen behöver anpassas mot.

I Billinge tätort består övrig mark av bebyggelse, främst villor. Flertalet byggnader är av äldre karaktär. Inom Billinge tätort är stor del inom detaljplanelagd mark.

4.6. Befintliga ledningar och ledningsrätter

Inom utredningsområdet finns det ett flertal ledningar och ledningsrätter som kan komma att påverkas.

Ledningsrätter inom utredningsområdet gäller starkström samt VA/avloppsledningar. Det finns även luftledningar med stolpar inom området som kan komma att påverkas.

4.7. Buller

Då hastighetsefterlevnaden längs väg 13 är låg och husen, framför allt inom Billinge tätort, ligger nära vägen så finns en bullerproblematik. I norra delarna av Billinge tätort där det inte finns någon gångbana ligger husen glesare och den skyltade hastigheten är högre än vid södra delen, där blir därför bullerpåverkan större på grund av accelerationer och ökade hastigheter.

Trafikverket har riktvärden för buller vid såväl nybyggnation som vid befintliga bostäder. Trafikverkets riktvärden för buller från vägtrafik säger att ekvivalent ljudnivå vid bostäders fasad ska vara maximalt 55 dBA för att en god miljö kvalitet ska nås utanför bostäder. Utöver dessa riktvärden finns så kallade åtgärdsnivåer som kan användas för att avgöra när skyddsåtgärder eller andra försiktighetsmått behöver övervägas. För bostäder byggda före våren år 1997, så kallad äldre befintlig miljö, ligger nivån för när åtgärder kan behöva övervägas på den ekvivalenta ljudnivån om 65 dBA (Trafikverket, 2017).

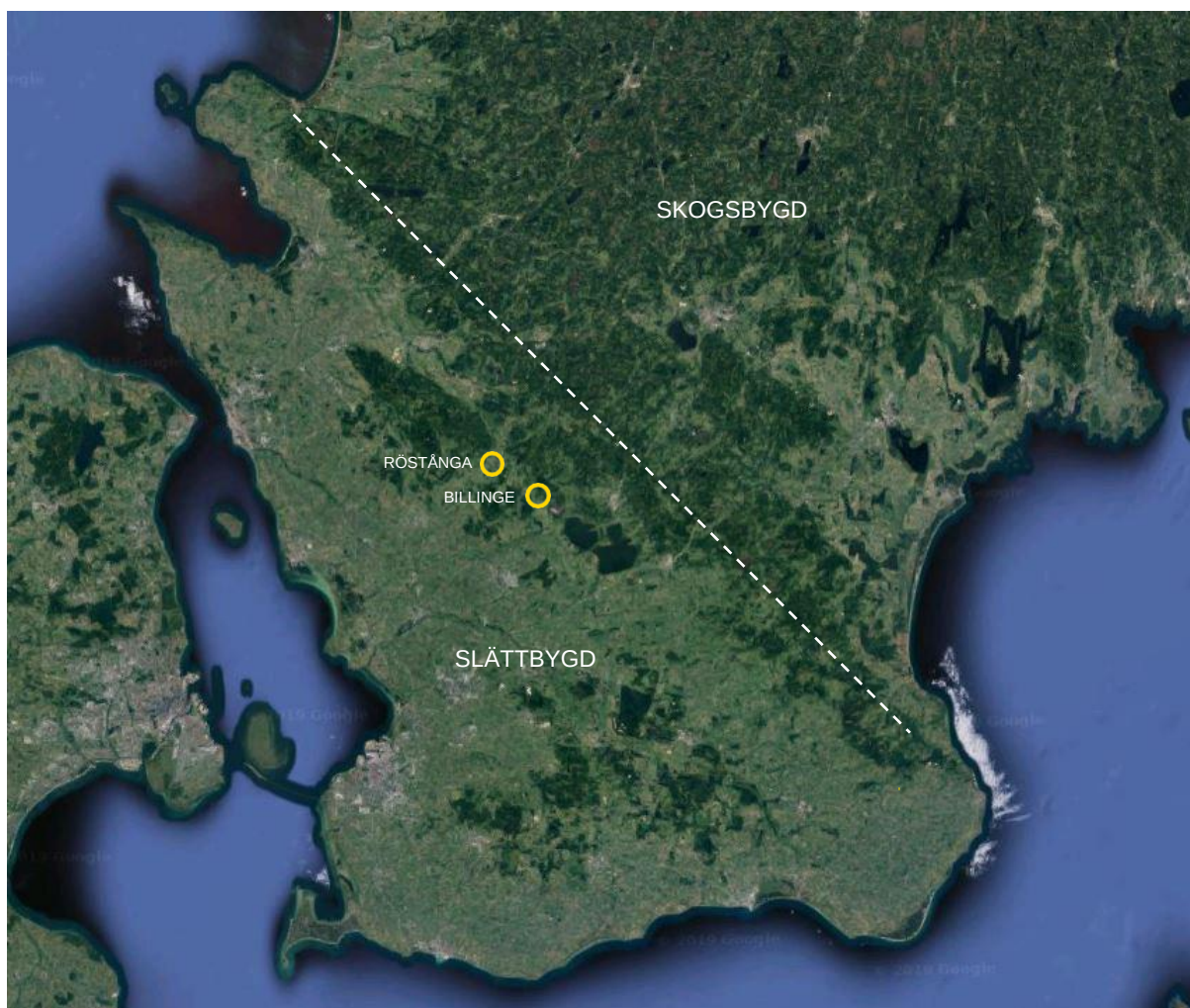
Av Åtgärdsvalsstudien framgår att Trafikverket har utfört bullerberäkningar för fastigheterna längs med väg 13 genom Billinge. Totalt 35 fastigheter har erbjudits åtgärder då bullernivåerna ansågs vara för höga. För 16 av dessa fastigheter har fasadåtgärder utförts för att minska bullerproblematiken. De övriga 19 fastigheterna erbjöds åtgärder, men då fastighetsägarna tackade nej eller inte svarade på förfrågan utfördes aldrig dessa åtgärder. De 35 fastigheterna ligger utspridda längs med väg 13 genom hela orten.

Hastighetsdämpande åtgärder inom Billinge tätort planeras i projektet och utformning får anpassas så att de inte medför ökat buller.

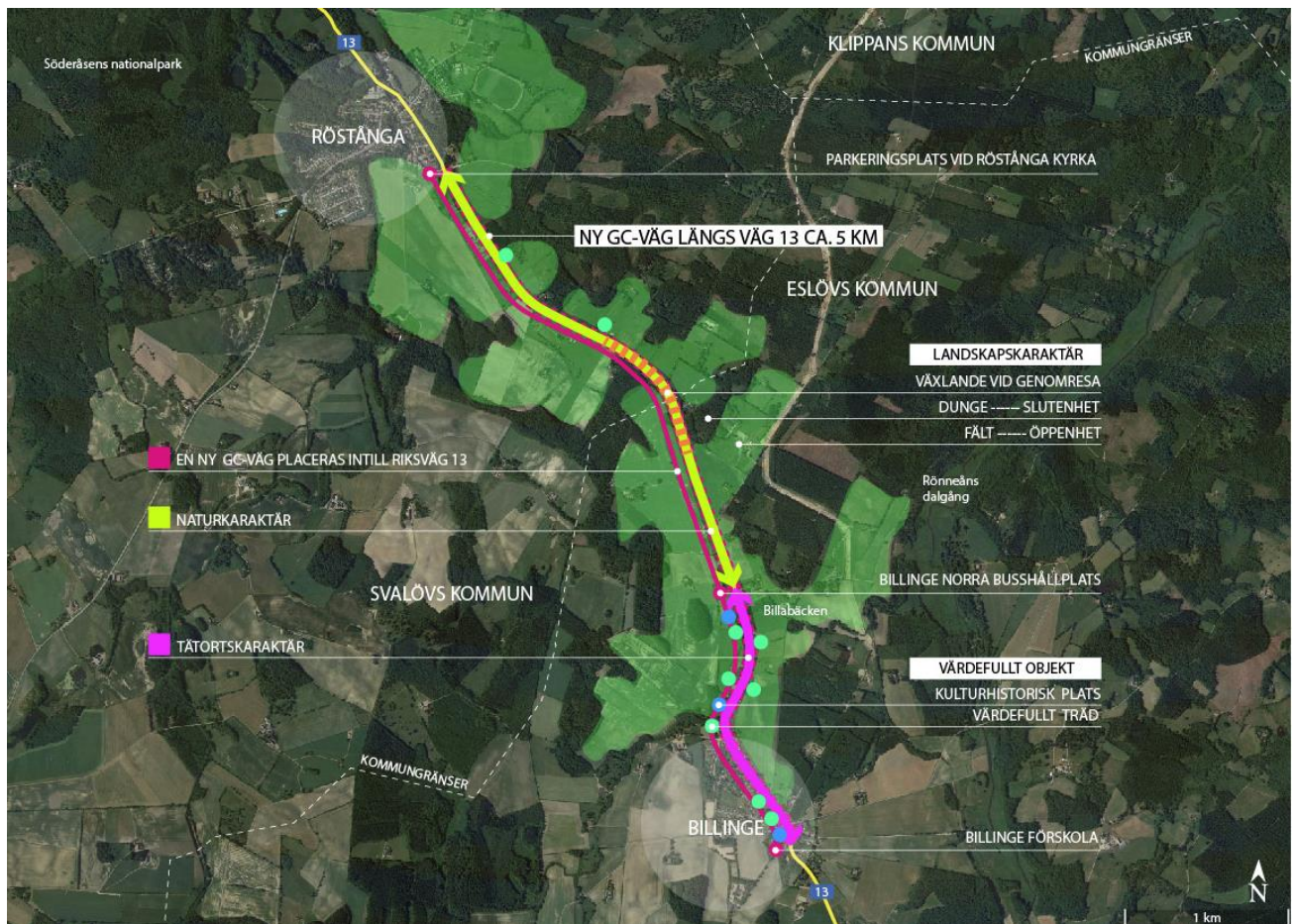
4.8. Landskap

Billinge och Röstånga är belägna i övergångszonen mellan det sydvästsånska slättlandskapet och den nordöstra skogsbygden, se Figur 9 nedan. Övergångszonen mellan skogs- och slättbygderna, den så kallade risbygden, karaktäriseras av lövskogar med insprängda granplanteringar och ett småkuperat jordbrukslandskap på sandig och lerig morän. I risbygden är det vanligt att det växer träd och buskar utmed åkrar, i ängar och på utmarkerna. Risbygden var från början inte uppdelad mellan byarna utan utgjorde allmänningar. Då marken senare brukades mer intensivt delades den upp mellan häradar, socknar och byar.

Landskapet vid Bilinge och norrut är kuperat med skogsbevuxna högplatåer på båda sidor om Rönneåns dalgång. Mindre bördiga jordar medför att markanvändningen främst utgörs av skogs- och betesbruk. Skogen består främst av lövskog men inslaget av granskog är ibland stort. Al- och askskog förekommer i fuktigare partier. Den öppna marken domineras av betesmark men här finns också mindre arealer av åkermark. För landskapskaraktärer se Figur 10 nedan.



Figur 9: Övergång slättbygd och skogsbygd. Flygfoto från Google Maps



Figur 10 - Landskapskaraktär längs GC-vägen mellan Röstånga och Billinge.

4.8.1. Landskapskaraktär - Tätort

Inne i Billinge kantas vägen av smala gångbanor på ena eller båda sidor av vägen och närliggande bebyggelse är omgiven av grönska. Bebyggelsen består främst av villor och många av dessa byggnader är av äldre karaktär (se Figur 11). Småskalig bebyggelse, träd, häckar, plank, staket och stenmurar ligger tätt intill vägen vilket bidrar till att skapa rumslighet i centrala Billinge



Figur 11: Exempelbild på befintlig gångbana, tagen inne i södra delen Billinge.

4.8.2. Landskapskaraktär – öppenhet

Utanför tätorten längs väg 13 finns tydligt definierade öppna landskapsrum som omgärdas av högre vegetation. Sträckan för den föreslagna gång- och cykeltvägen går här huvudsakligen genom öppna jordbruks- och betesmarker förbi bondgårdar och småhus, vilket skänker en känsla av lantliv, se Figur 12.



Figur 12: Rapsfält vid väg 13 mellan Billinge och Röstånga och ett öppet fält vid busshållplatsen Billinge Norra.

4.8.3. Landskapskaraktär slutenhet

På delar av sträckan dyker det upp några små dungar som bidrar till variation i landskapet, se Figur 13. Dungarna som består av lövträd skapar en upplevelse av rumslighet och erbjuder en kontrast till det öppna odlingslandskapet. Synintrycken skiftar från öppenhet till slutenhet och sen tillbaka till öppenhet igen.



Figur 13: Väg 13 från Billinge mot Röstånga. En upplevelse av rumslighet som växlar mellan odlingsbygd- och skogsbygd.

4.9. Naturmiljö

Inga av de tematiska inventeringar som genomförts i landet (ängs och betesmarksinventeringen, nyckelbiotopsinventeringen, sumpskogsinventeringen eller våtmarksinventeringen) redovisar några objekt intill väg 13. Närmaste sådant (en sumpskog) ligger ungefär 400 meter från utredningsområdet. I Skåne läns naturvårdsprogram beskrivs landskapet söder om Röstånga som ett landskapsmässigt värdefullt område men det omfattas dock inte av landskapsbildskydd.

En naturvärdesinventering har utförts i projektet och i denna redovisas i landmiljöer 18 naturvärdesobjekt intill väg 13. Samtliga av dessa är relativt små och hyser naturvärden motsvarande naturvärdesklass 3 (påtagliga naturvärden, 6 stycken) eller 4 (vissa naturvärden, 12 stycken). Dessutom finns ett naturvärdesobjekt knutet till Billabäck som preliminärt bedöms hysa värden motsvarande naturvärdesklass 3. En separat naturvärdesinventering har utförts för Billabäck.

De naturvärden som påträffades i naturvärdesinventeringen listas nedan och placering redovisas på karta i Figur 14.

- Naturvärdesobjekt 1 – Smal lövskogsbård med dominans av lönn. (Naturvärdesklass 4)
- Naturvärdesobjekt 2 – Flerskiktad lövskogsmiljö (Naturvärdesklass 4)
- Naturvärdesobjekt 3 – Relativt torr och blommig väggkantsmiljö (Naturvärdesklass 4)
- Naturvärdesobjekt 4 – Relativt blommig väggkantsmiljö (Naturvärdesklass 4)
- Naturvärdesobjekt 5 – Relativt blomrik väggkantsmiljö (Naturvärdesklass 4)
- Naturvärdesobjekt 6 – Igenväxningsmark med högvuxen fältskiktsvegetation (Naturvärdesklass 4)
- Naturvärdesobjekt 7 – Lövskogsdunge med en del äldre sälgar (Naturvärdesklass 3)
- Naturvärdesobjekt 8 – Ung kibbalskog på fuktig mark (Naturvärdesklass 3)
- Naturvärdesobjekt 9 – Medelålders lövskog med träd som ek, björk, avenbok m.fl. (Naturvärdesklass 3)
- Naturvärdesobjekt 10 – Igenväxningsmark med högvuxen och ganska örtrik vegetation (Naturvärdesklass 4)
- Naturvärdesobjekt 11 – Delvis tät och snårig lövskog med blandat trädskikt (Naturvärdesklass 3)
- Naturvärdesobjekt 12 – Ekdominerad lövskog (Naturvärdesklass 3)
- Naturvärdesobjekt 13 – Väggkantsmiljö med god förekomst av blåkllocka (Naturvärdesklass 4)
- Naturvärdesobjekt 14 – Hästbetad kulturbetesmark (Naturvärdesklass 4)
- Naturvärdesobjekt 15 – Igenväxande f.d. trädgård med en äldre lönn (Naturvärdesklass 4)
- Naturvärdesobjekt 16 – Billabäck (har inventerats separat) (Naturvärdesklass 3)
- Naturvärdesobjekt 17 – Grövre, solitär lind (Naturvärdesklass 4)
- Naturvärdesobjekt 18 – Parkmiljö med rad av äldre askar (Naturvärdesklass 4)
- Naturvärdesobjekt 19 – Del av Billabäck (Naturvärdesklass 4)

I inventeringen påträffades även den invasiva arten blomsterlupin inom utredningsområdet.



Figur 14: Karta över de naturvärdesobjekt som påträffades i naturvärdesinventeringen.

4.9.1. Biotopskydd och värdeelement

Ett antal strukturer som faller inom definitionen för generellt biotopskydd har identifierats inom utredningsområdet. Bland dessa finns ett antal stenmurar samt två alléer, en pilevall och en vattensamling. Det är möjligt att några av dessa strukturer kan komma att påverkas av planerad gång- och cykelväg. Vattensamlingen kan möjligen utgöra ett lekområde för grodor, men detta är dock oklart och gick inte att utreda vid inventeringstillfället.

I anslutning till hembygds museet och kyrkogården i Röstånga och kyrkogården i Billinge, finns skyddsvärda träd men dessa berörs inte av den planerade gång- och cykelvägen. Skyddsvärda träd finns även i anslutning till utredningsområdets nordligaste del vilka ska försöka bevaras.

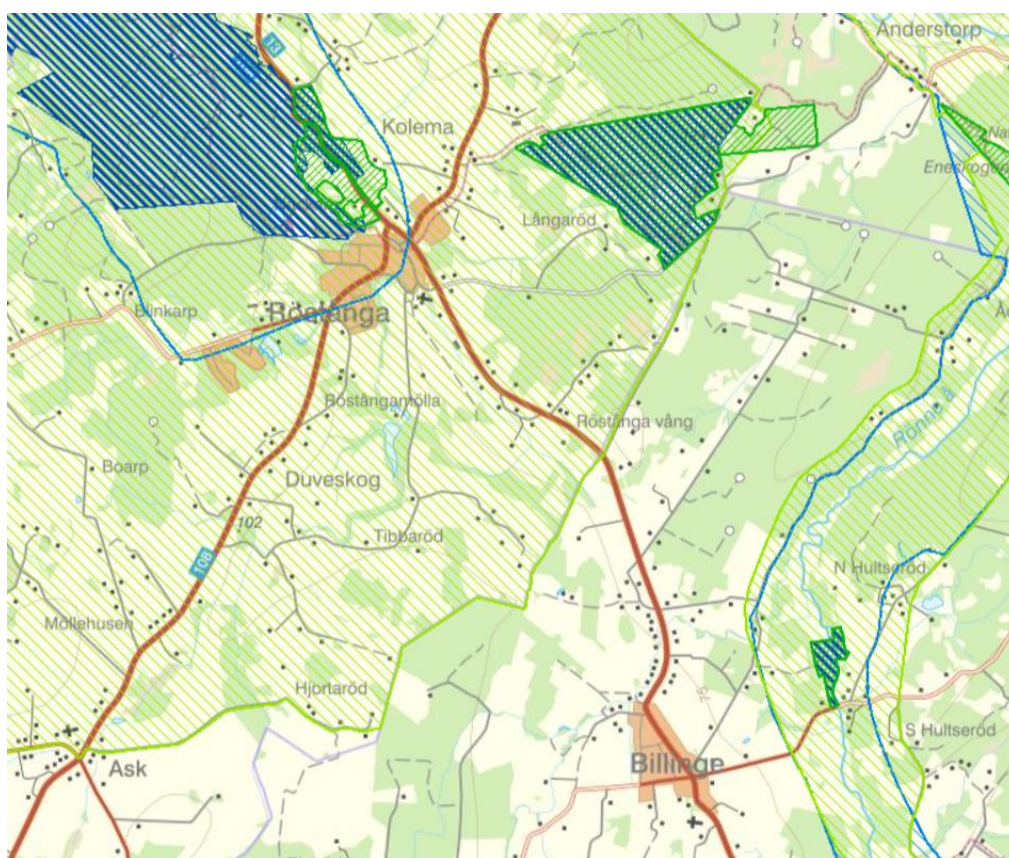
4.9.2. Skyddad natur

Det finns inga skyddade områden inom utredningsområdet.

Det finns ett flertal skyddade områden i omgivningen.

- Cirka 1,3 km öster om Billinge ligger natura 2000-området och naturreservatet Billingemöllan.
- Cirka 1,3 km öster om Röstånga ligger naturreservatet och natura 2000-området Jällabjär.
- Cirka 800 meter norr om Röstånga ligger natura 2000-området och nationalparken Söderåsen och Nackarps naturreservat

En del av utredningsområdet ligger inom riksintresse för naturvård. Även området kring Rönne å ligger inom riksintresse för naturvård (Naturvårdsverket, 2021).



Figur 15: Karta över skyddad natur i närhet till utredningsområdet. naturreservat markerat i mörkgrönt, Natura 2000-område inom streckat blått område, riksintresse för naturvård inom streckat ljusgrönt område.

4.9.3. Rödlistade arter

Under naturvärdesinventeringen sågs två rödlistade arter, gulsparv (NT) och svinrot (NT). Gulsparven kommer sannolikt inte alls att påverkas av planerad gång- och cykelbana. Svinrotens växtplats kan dock komma att påverkas.

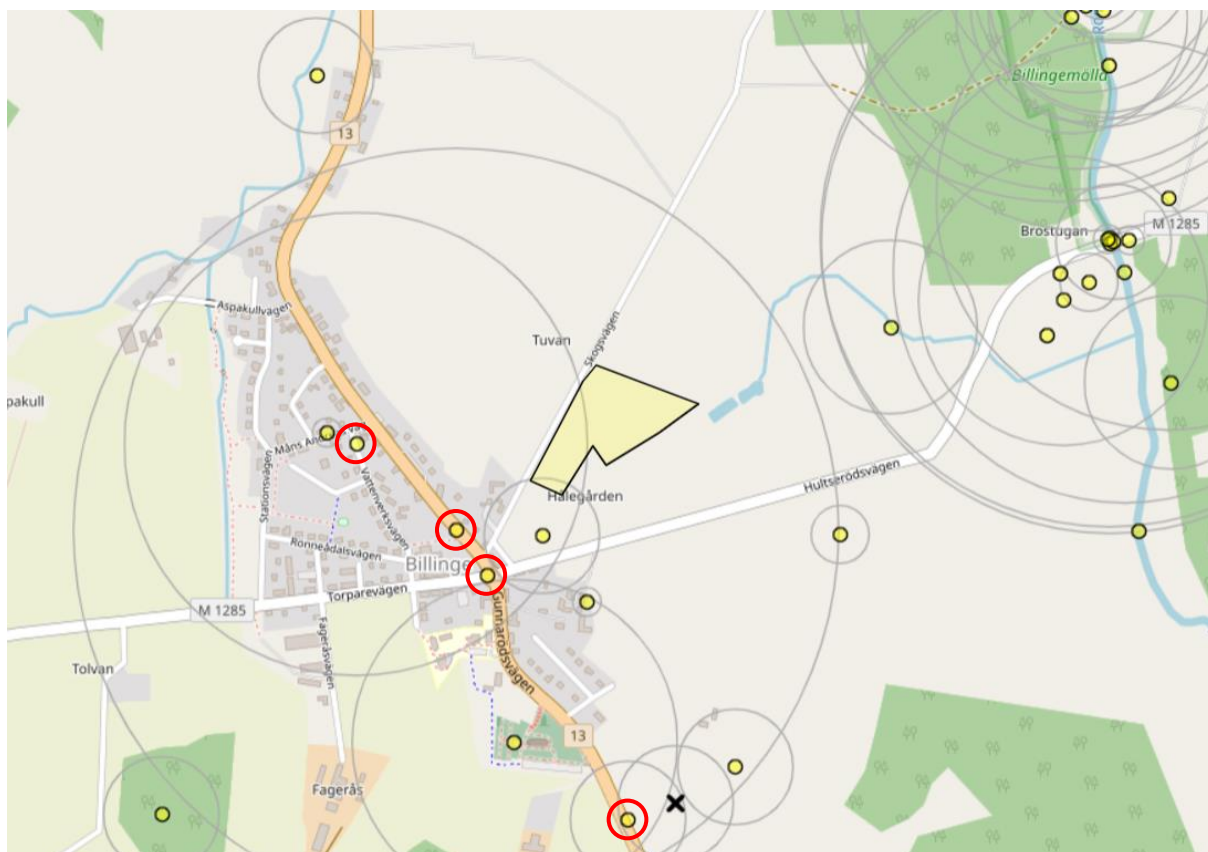
I samband med naturvärdesinventeringen som utfördes på Billabäck i oktober 2021 noterades förekomst av öringsyngel uppe vid vägbron vid väg 13. Billabäck hyser bitvis varierande och värdefulla livsmiljöer för både fisk och bottenlevande organismer. I och längs med Rönne å förekommer många skyddsvärda och rödlistade arter. Arter knutna till vattenmiljöerna utgörs bland annat av utter, tjockskalig målarmussla, flodpärlmussla, flod- och havsnejonöga, sandkrypare och ål. Skyddsvärda fiskstammar utgörs av lax och havsvandrade öring. Bland skyddsvärda evertetrater påträffas bland annat bäckvattenbagge, snäckor och skalbaggar.

Enligt Artportalen har ett antal rödlistade arter identifierats inom eller i nära anslutning till utredningsområdet, främst har rapporter gjorts i tätorten Billinge. Under de senaste 10 åren har 19 arter rapporterats in i Billinge och tre i Röstånga i anslutning till utredningsområdet (se tabell 1). Inga rapporter har gjorts längs väg 13 (SLU Artdatabanken, 2021).

Inom inventerat område förekommer också murgröna. Denna art är fridlyst i vissa län, dock inte i Skåne.

Tabell 1: Rödlistade arter inrapporterade till Artportalen inom eller i anslutning till utredningsområdet.

Billinge	Falsk allékrummerlav, sårbar	Havsörn, nära hotad	Rödvingetrast, nära hotad
	Entita, nära hotad	Fjällvråk, nära hotad	Gulsparv, nära hotad
	Grönfink, starkt hotad	Kråka, nära hotad	Hussvala, sårbar
	Vaktel, nära hotad	Talltita, nära hotad	Barbastell, nära hotad
	Skrattmå, nära hotad	Flodsångare, nära hotad	Brunlångöra, nära hotad
	Vit stork, starkt hotad	Björktrast, nära hotad	Nordfladdermus, nära hotad
	Blå kärrhök, nära hotad		
Röstånga	Tornseglare, sårbar	Kungsörn, nära hotad	Hussvala, sårbar

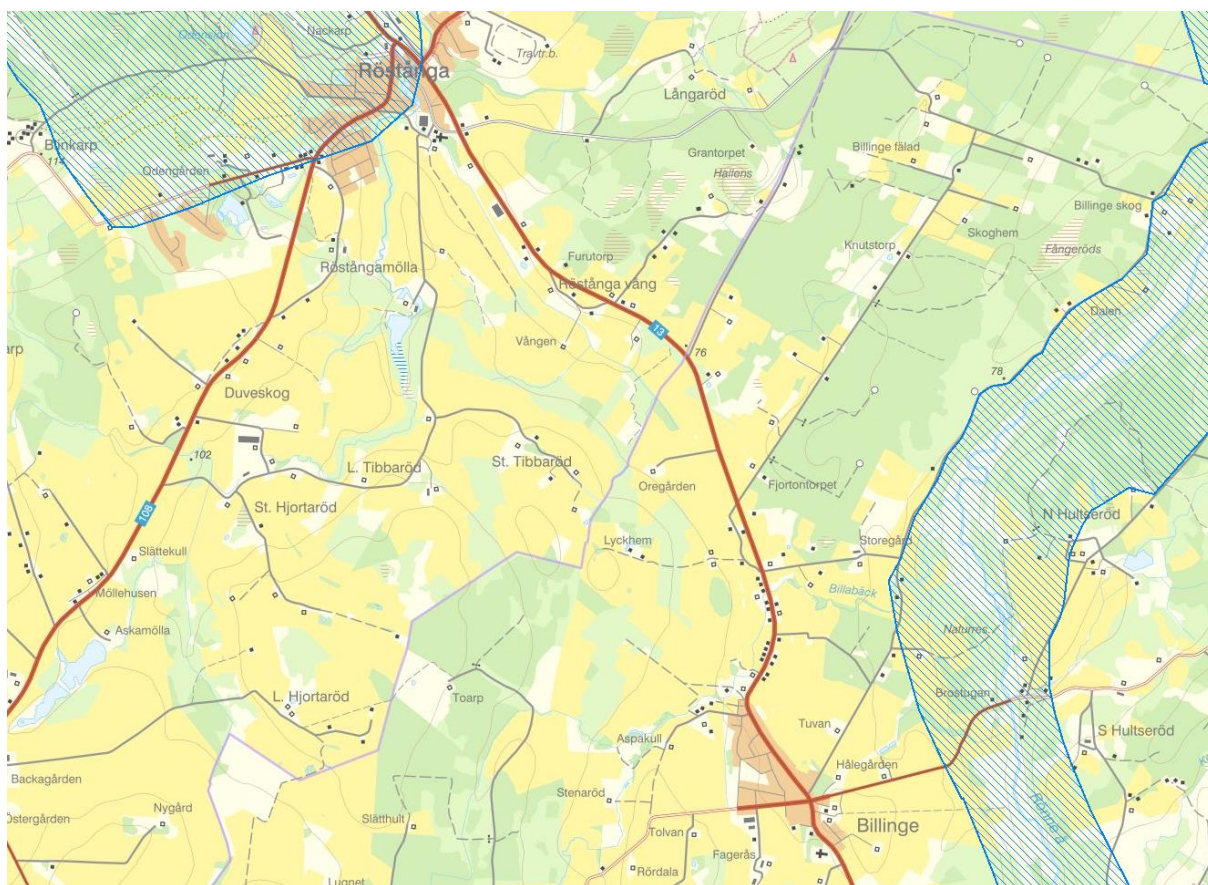


Figur 16: Arter identifierade i artportalen. Lokalisering av rödlistade arter inom utredningsområdet markerat med rött.

4.10. Rekreation och friluftsliv

Området i anslutning till Rönne å och Söderåsens nationalpark som ligger norr om Röstånga är båda riksintressen för friluftsliv enligt 3 kap 6 § miljöbalken. Röstånga är en knutpunkt för besökare till Söderåsens nationalpark som tar emot ett stort antal turister. I området finns möjlighet att bland annat vandra, cyklar, bada och fiska. Odensjön som ligger i Söderåsen är en naturligt näringsrik sjö med inplanterade fiskarter som regnbåge, mört och abborre.

Rönne å har stor betydelse för friluftsliv för hela regionen. Utmed ån finns ett rikt och varierande fågelliv, bland annat vadare, änder och kungsfiskare. I ån finns även möjlighet till fiske då den innehåller ett stort antal fiskarter. Rönne å är en av Skånes populäraste kanotleder och delar av stranden är tillgänglig för vandring (Naturvårdsverket, 2021).



Figur 17: Riksintresse för friluftsliv markerat i blått.

4.11. Vattenmiljö

4.11.1. Vattendrag

Norr om Billinge rinner Billabäck som ansluter till Rönne å öster om orten. Rönne å mynnar sedan ut i Ringsjön. I projektet ska en ny gång- och cykelbro byggas över Billabäck.

Den del av Rönne å där Billabäck mynnar utgör en egen vattenförekomst (Rönne å: Snällersåsån-Hålsaxbäcken). Beslutad miljö kvalitetsnorm för denna är God ekologisk status 2027 samt God kemisk ytvattenstatus (VISS 2021-10-13). Aktuell statusklassning är Måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemiska status. Främsta påverkan på ekologisk status är från övergödning samt förekomst av vandringshinder (regleringsdammar). Åtgärder i ån eller i avrinningsområdet, inklusive tillflöden, som riskerar försämra status ytterligare alternativt försvårar möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormen är inte tillåtna.

En naturvärdesinventering i Billabäck avseende vattenmiljö och vattenlevande organismer har utförts under hösten 2021.

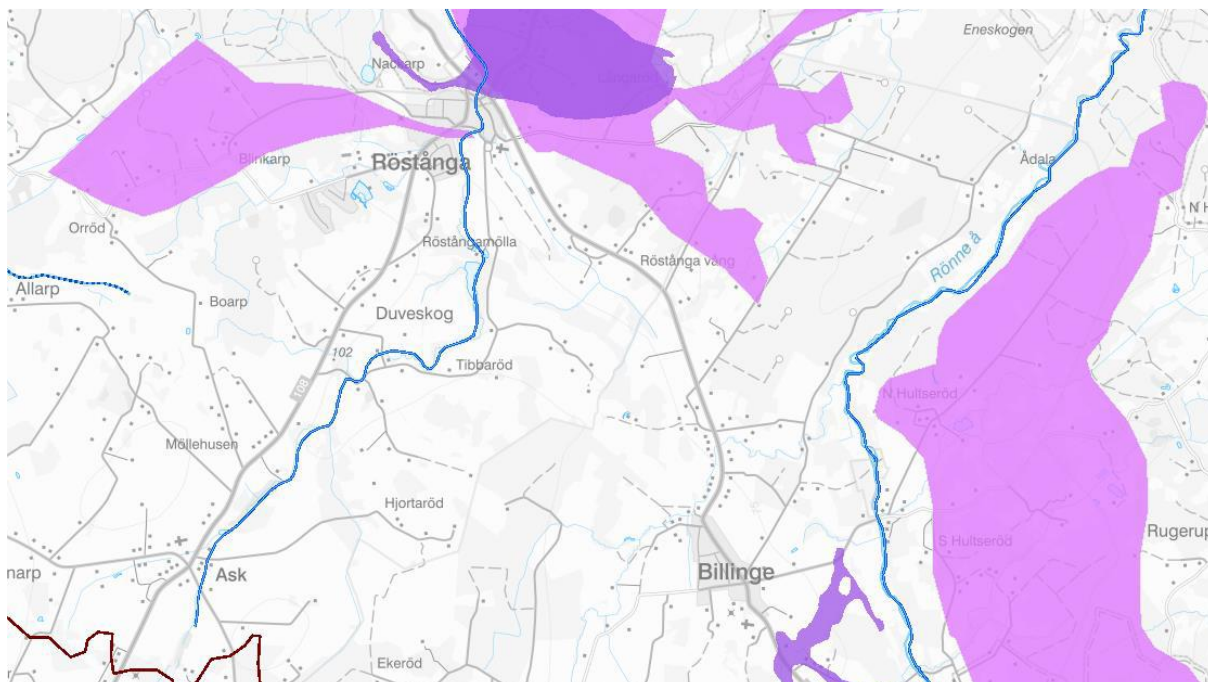


Figur 18: Bro över Billabäck

4.11.2. Grundvattenobjekt

Inga grundvattenförekomster finns inom utredningsområdet.

Ett antal grundvattenförekomster finns dock i närområdet. Söder om Billinge finns en sand- och grusförekomst som har god kemisk och kvantitativ status. I Röstånga finns en sand- och grusvattenförekomst samt två sedimentära bergförekomster som har god kemisk och kvantitativ status (VISS, 2021). Grundvattenförekomsternas status får inte försämrats.



Figur 19: Karta över grundvattenförekomster i Billinge och Röstångas närområde från Vatteninformationssystem Sverige.

4.11.3. Ytvattenobjekt

Inga vattenskyddsområden finns inom utredningsområdet.

Det finns ett mindre vattenskyddsområde i närområdet inom Röstånga tätort, men detta ligger utanför utredningsområdet och berörs inte av projektets åtgärder.

Rönne å och biflödet Billabäck omfattas av strandskydd enligt 7 kap 14–15 §§ miljöbalken, se Figur 20 nedan.



Figur 20: Område med Strandskydd, markerad med röd linje

4.11.4. Avvattning

Avvattning av väg 13 sker idag via vägdiken eller via rännstensbrunnar som släpper ut dagvattnet i vägdiken. Vägdiken leder sedan dagvattnet till recipient. Inga kända dikningsföretag enligt Länsstyrelsen Skånes karttjänst vatten och klimat kommer påverkas.

Inom Billinge tätort är ytor redan hårdgjorda och avvattning kommer att ske likvärdigt idag genom att befintliga rännstensbrunnar endast flyttas i planläge och ansluts till befintligt kommunalt ledningsnät.

På landsbygd kommer gång- och cykelvägen i första hand att byggas med skiljeremsa/dike mellan körbana och gång-och cykelbana så att dikesbotten mellan väg 13 och ny gång- och cykelväg inte påverkas. Då kan vägen avvattnas likvärdigt idag. Fördröjning kan komma att behövas i diken om beräkningar visar att befintliga trummor inte klarar kapaciteten på grund av ny hårdgjord yta.

4.12. Kulturmiljö

Både Röstånga kyrka och Billinges gamla kyrka har anor tillbaka till tidig medeltid, vid 1100- eller tidigt 1200-tal. Bägge kyrkobyggnaderna uppfördes i anslutning till landsvägen som idag är väg 13. På medeltiden var detta huvudvägen mellan Lund och Herrevadskloster, som var ett tidigt kloster i Skandinavien. Sannolikt har närheten till Herrevadskloster varit en faktor i kyrkornas tillkomst. Under de senaste århundradena har bebyggelsen i och kring Billinge och Röstånga förtätats, men mindre gårdar har också med tiden etablerats längs med landsvägen. Laga skifte genomfördes i bägge byar i början på 1830-talet, men verkar inte ha försvagat de historiska bykärnorna nämnvärt. Däremot ledde skiftena naturligtvis till att flera gårdar flyttades ut ifrån byarna.

De lägre och flackare delarna av landskapet har under historisk tid formats av åkerbruk och bebyggelse, medan skog och bete dominerat på höjder och branter. Vattnets rörelser har skapat ett varierat landskap och utgjort en gynnsam inlandsmiljö för människor sedan slutet på istiden och inlandsisens tillbakagång.

Några kommunalt utpekade kulturmiljöer har inte kunnat hittas för Eslövs eller Svalövs kommuner. Eslövs kommun arbetar med att ta fram ett kulturmiljöprogram. I dagsläget finns endast ett begränsat material publicerat, vilket finns tillgängligt via kommunens hemsida (Eslövs kommun 2021). Svalövs kommun har inget eget kulturmiljöprogram, utan hänvisar till det regionala kulturmiljöprogrammet som förvaltas av Länsstyrelsen Skåne.

Länsstyrelsen Skåne har tagit fram ett regionalt kulturmiljöprogram. Det aktuella området berör inte direkt några av de kulturmiljöer som utpekats i det regionala kulturmiljöprogrammet, men ett flertal utpekade kulturmiljöer finns i omgivningarna. De som ligger närmast det aktuella området är *Rönne å*, som angränsar till områdets östra sida, och *Skäralid-Söderåsen*, som tar vid på norra sidan av Röstånga (Länsstyrelsen Skåne 2021).

Rönne å tas upp i kulturmiljöprogrammet som ett *kulturmiljöstråk* som omfattar hela ån och alla de historiska och förhistoriska inslag i kulturmiljön som kan kopplas till den. *Skäralid-Söderåsen* omfattar en stor del av Söderåsens nationalpark och den komplexa fornlämningsmiljö som finns i området. Även Skäralid, som under en period varit slutstation för järnvägen och populärt tidigt turistmål, ingår i den utpekade kulturmiljön.

Inom ungefär 250 meter från utredningsområdet finns 19 lämningar registrerade i Riksantikvarieämbetets kulturmiljöregister, av dessa är sju registrerade som fornlämningar och resterande lämningar är registrerade som möjliga fornlämningar. Flera av dessa lämningar kommer inte att påverkas av de planerade åtgärderna men ett antal kända lämningar ligger i direktanslutning till den aktuella vägsträckan (Riksantikvarieämbetet, 2021).

Lämningar som ligger i anslutning till det aktuella området:

- Boplats – Billinge 84:1 (L1989:9837)
- Milstolpar – Billinge 51:1, 6:1 och 5:1 (L1989:5094, L1989:9762 och L1988:449)
- Billinge bytomt, karta från år 1706 – Billinge 40:1 (L1988:359)
- Röstånga bytomt, äldsta skriftliga belägg från år 1472-Röstånga 72:1 (L1989:6077)
- Bro, gamla landsvägen över Billabäck – Billinge 104:1 (L1989:9911)



Figur 21: Fornlämningar och kulturvärdefulla lämningar i utredningsområdet.



Figur 22: Milstolpen L1988:449, intill "rondellen" i Billinge tätort.

4.13. Förorenade områden

De potentiellt förorenade områdena har identifierats via länsstyrelsens karttjänst (EBH-stödet) och kontakt med Eslövs och Svalövs kommuner.

SAMRÅDSUNDERLAG

Områdets topografi och vägens utformning medför att risken för förorening bedöms vara som störst från eventuella verksamheter som ligger närmast de planerade åtgärderna. Enligt Sveriges geologiska undersöknings (SGU) generella jordartskarta består marken i det studerade området av moränlera och morän med inslag av berg. Området har låg till medelhög genomsläpplighet.

Enligt historiska flygfoton (eniro.se) hade väg 13 samma vägsträckning årtalen 1955–67 som i nuläget. Detta innebär att det finns risk för att vägen innehåller föroreningar (stenkolstjära) och då behöver hanteras som farligt avfall vid rivning. Påträffas massor klassade som farligt avfall påverkar det masshanteringen och leder till ökad kostnad i projektet.

Ofta förekommer förorenade vägdikesmassor intill trafikerade vägar eftersom diken avvattnar vägkroppen, vilket medför att föroreningar från fordonstrafiken hamnar i diken och de ytligt liggande vägdikesmassorna. Massor med föroreningshalter över naturvårdsverkets riktvärde för MKM (mindre känslig markanvändning) ska inte återanvändas inom projektet utan köras till mottagare med erforderliga tillstånd.

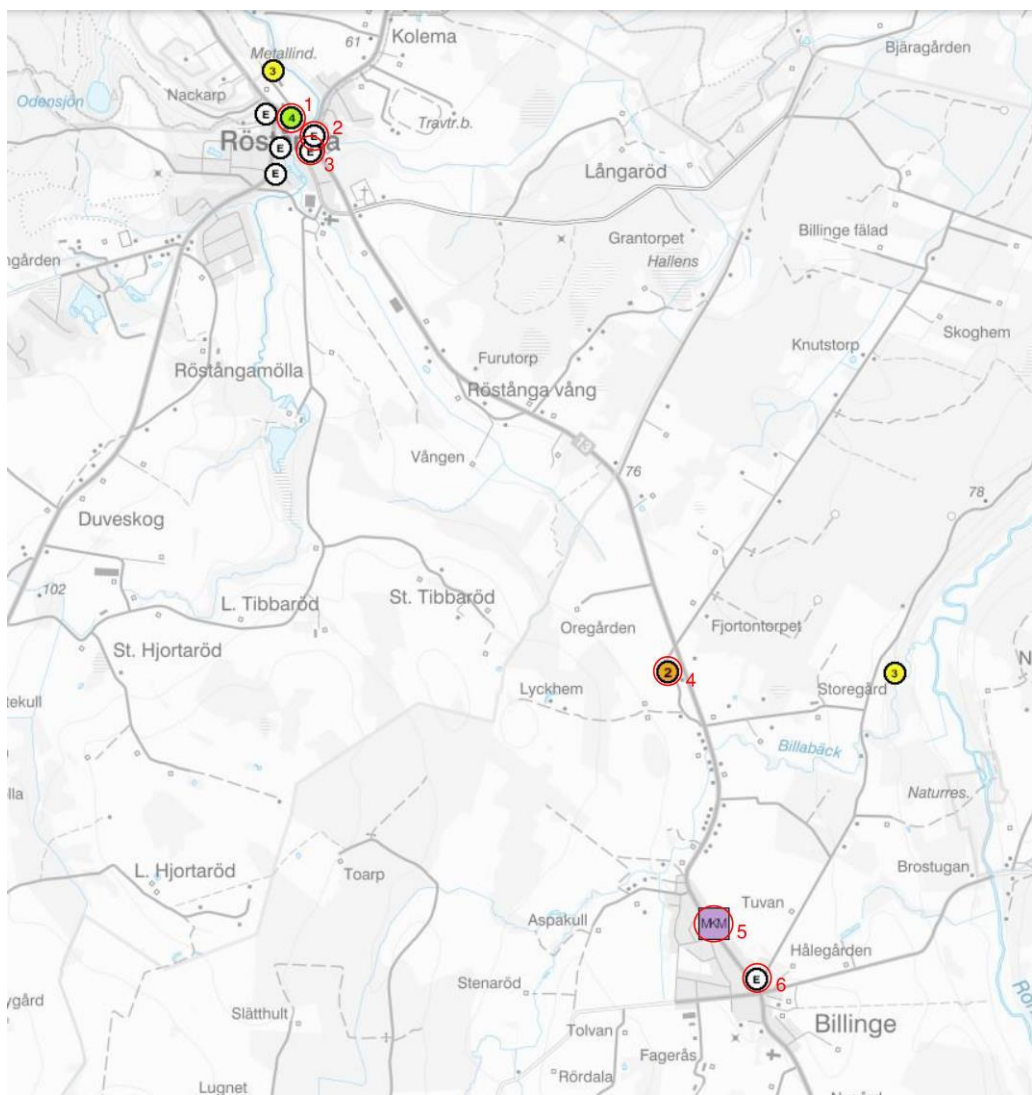
Förekomsten av tjärasfalt och förorenade vägdikesmassor behöver utredas vidare i samband med den miljötekniska markundersökningen.

Det har tidigare gått en järnvägssträcka inom utredningsområdet som inte längre finns kvar.

Enligt länsstyrelsens EBH-karta finns ett antal potentiellt förorenade områden inom eller i nära anslutning till projektets utredningsområde. Dessa redovisas nedan i Tabell 2 samt i Figur 23

Tabell 2: Lista över potentiellt förorenade områden utmed väg 13. Källa: EBH-portalen, NVV (rapport 4918), NVV Branschlistan 2020. För hänvisning till karta se Figur 22.

Nr	Ort	Riskklass	Branschklass
1	Röstånga	4	Tillverkning av stenkolsstjära eller koks
2	Röstånga	Ej klassad	Bilvårdsanläggning, bilverkstad samt åkerier
3	Röstånga	Ej klassad	Drivmedelshantering
4	Billinge	2	Skothantering och skrothandel
5	Billinge	MKM	Bilvårdsanläggning, bilverkstad samt åkerier
6	Billinge	Ej klassad	SPIMFAB



Figur 23: Potentiellt förorenade områden, fastigheter inringade i rött är de som ligger inom eller i nära anslutning till utredningsområdet, tas upp i tabell ovan. Källa: EBH-portalen

4.14. Klimat

Inga kända översvämningsområden finns i Billinge eller i anslutning till aktuellt område.

Anläggningen av en säker gång- och cykelbana mellan Billinge och Röstånga kan få den positiva effekten att fler väljer att gå eller cykla, vilket i sin tur minskar koldioxidutsläppen från vägtrafiken. Transporter svarar för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser, ungefär 60 procent av dessa transporter görs av personbilar (Naturvårdverket, 2020).

Anläggningen av tätortsportar och andra hastighetsdämpande åtgärder leder till fler inbromsningar vilket kan resultera i ett något ökat utsläpp.

4.15. Risk

Det finns risker kopplade till transport av farligt gods eftersom väg 13 utgör en primärväg för farligt gods.

5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

5.1. Beskrivning av projektet

Projektet omfattas av följande åtgärder:

- Anläggning av gång- och cykelbana längst väg 13 från strax söder om Billinge tätort till söder om Röstånga tätort, se figurer på preliminär linjedragning under kapitel 5.2 - 5.4.
- Anläggning av två tätortsportar i vardera änden av Billinge tätort, se exempel Figur 24 nedan.
- Anläggning av hastighetsdämpande åtgärder inom Billinge tätort.
- Flytt och hastighetssäkring av övergångsställe i höjd med Måns Andreas väg i Billinge.
- Anläggning av Gång- och cykelbro för passage av gång- och cykeltrafik över Billabäck.
- Tillgänglighetsanpassning av busshållplats Billinge Norra.
- Ersättning av befintlig belysning inom Billinge tätort där åtgärden påverkar.



Figur 24: Exempel på tätortsport enligt VGU där hastigheten hos bilisterna tvingas ner med hjälp av en mittrefug och sidoförskjutning.



Figur 25: Exempel på gång och cykelväg vid södra delen av Billinge i landsvägsmiljö, separerad med skiljeremsa



Figur 26: Gångbana med granitkantstöd inom Billinge tätort



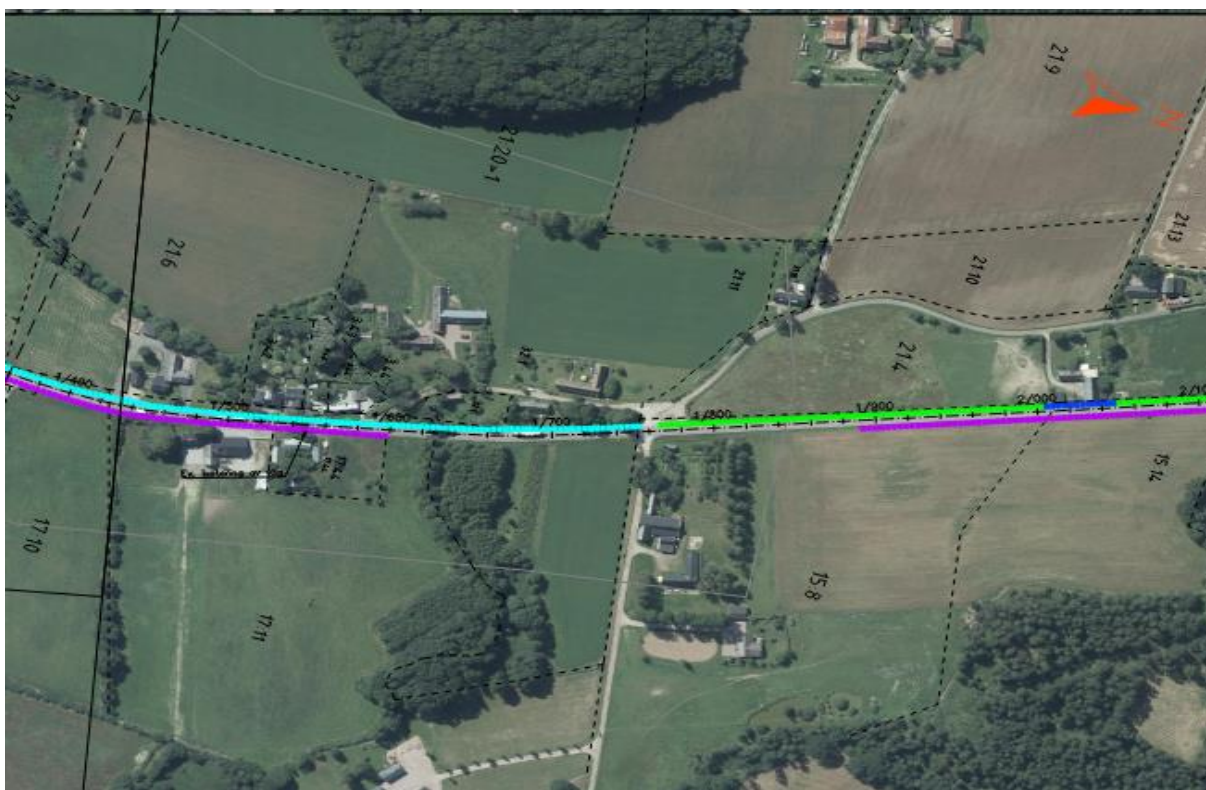
Figur 27: Gångbana med GCM-kantstöd i norra delen inom Billinge tätort

5.2. Gång- och cykelvägens preliminära linjedragning i Billinge tätort

- Röd linje: Breddning av befintlig gång- och cykelväg med kantstöd.
- Gul linje: Breddning befintlig gång- och cykelväg med GCM-kantstöd.
- Turkos linje: Ny gång- och cykelväg med GCM-kantstöd
- Lila linje: Eventuell förflyttning av körbana genom breddning av väg alternativt till befintlig vägren.
- Grön linje: Gång- och cykelväg separerad mot körbana med skiljeremsa/dike
- Blå linje: Gång- och cykelväg i trång sektion avskiljd med kantstöd, GCM-kantstöd eller räcke.



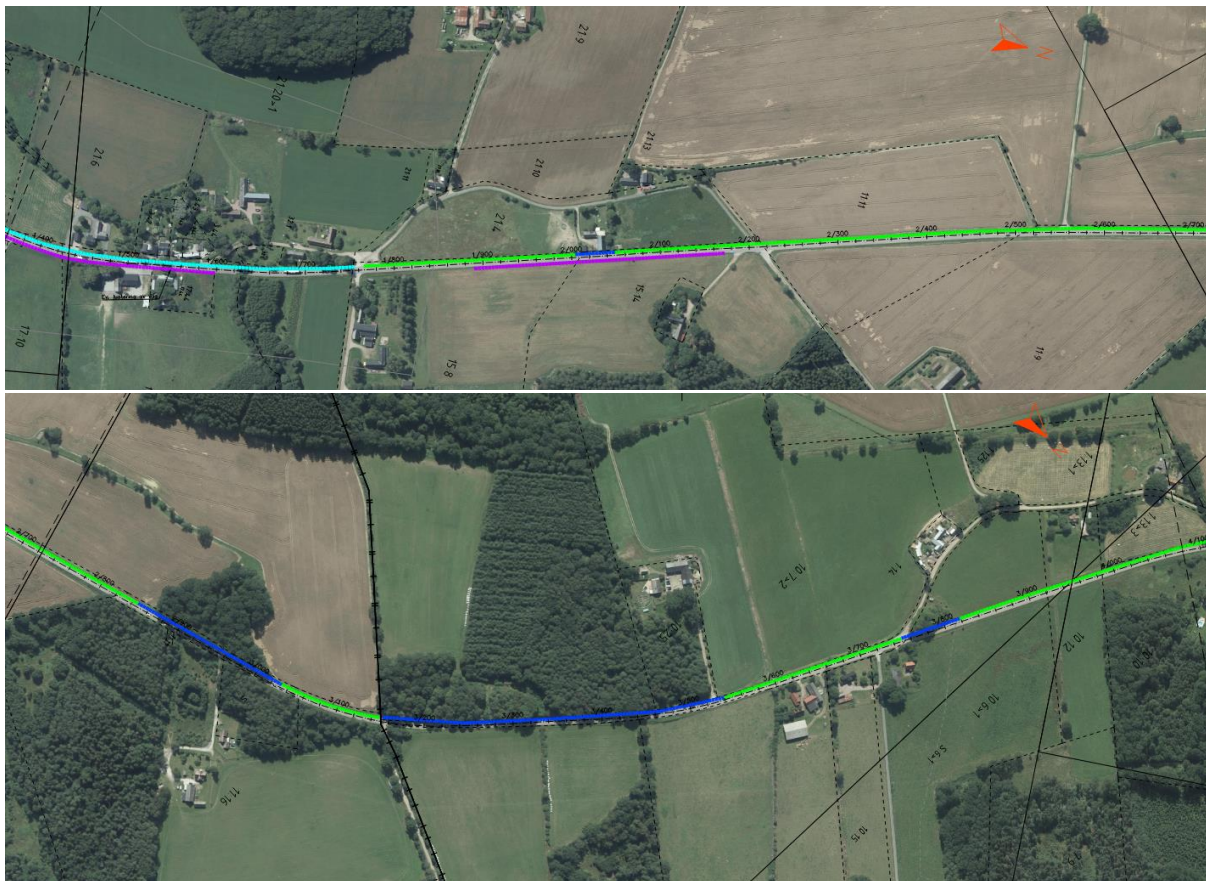
Figur 28: Planerad sträckning av gång- och cykelväg inom Billinge tätort



Figur 29: Planerad sträckning av gång- och cykelväg inom norra delen av Billinge, vid hållplats Billinge N

5.3. Gång- och cykelvägens preliminära linjedragning på landsbygd

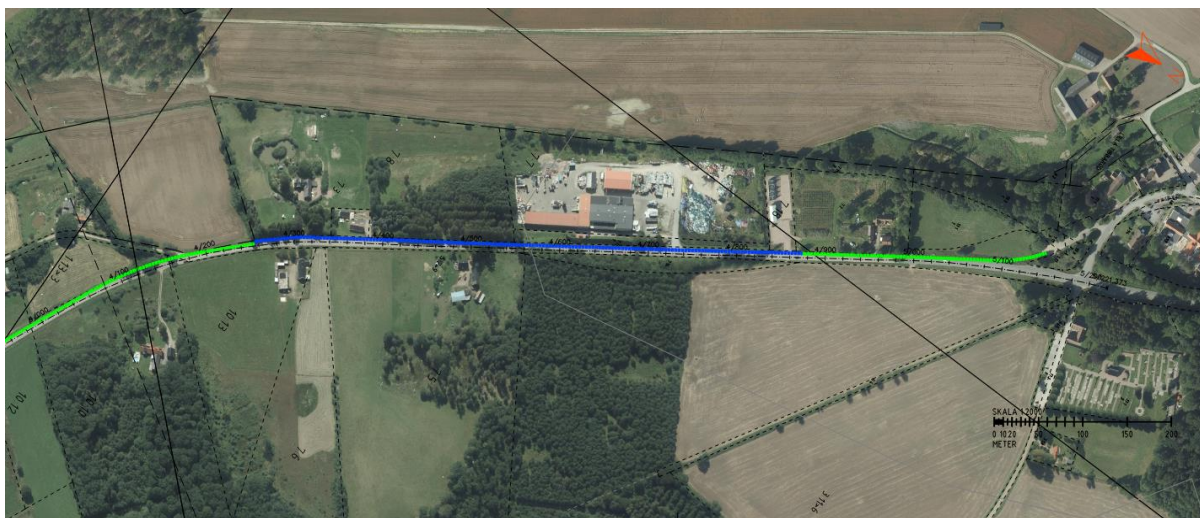
- Turkos linje: Ny gång- och cykelväg med GCM-kantstöd
- Lila linje: Eventuell förflyttning och breddning av körbana
- Grön linje: Gång- och cykelväg separerad mot körbana med skiljeremsa/dike
- Blå linje: Gång- och cykelväg i trång sektion avskiljd med kantstöd, GCM-kantstöd eller räcke.



Figur 30: Planerad sträckning av gång- och cykelväg på landsbygd

5.4. Gång- och cykelvägens preliminära linjedragning vid anslutning till Röstånga

- Grön linje: Gång- och cykelväg separerad mot körbana med skiljeremsa/dike
- Blå linje: Gång- och cykelväg i trång sektion avskiljd med kantstöd, GCM-kantstöd eller räcke.



Figur 31: Planerad sträckning av gång- och cykelväg vid anslutning till Röstånga

5.5. Barnkonsekvensanalys

Som en del i upprättande av vägplanen utförs en barnkonsekvensanalys (BKA) för att belysa barn och ungdomars behov vid projekteringen av gång- och cykelvägen.

För att säkerställa att identifierade behov beaktas vid utformning, projektering och utförande av gång och cykelvägen är det viktigt att gå tillbaka till dessa checkpunkter under alla skeden. Om det till exempel i ett senare skede, på grund av oförutsedda upptäckter, visar sig att gång- och cykelvägen måste byta sida, att övergångsställen/passager behöver flyttas eller att andra dylika åtgärder måste vidtas måste dessa aspekter utvärderas vad avser konsekvenserna ur säkerhetssynpunkt för barn och ungdomars framkomlighet.

Checklista att följa upp under projektet:

- Gång- och cykelvägen ska placeras och utformas så att den blir tillgänglig och säker för alla åldrar.
- Krävs det att gång- och cykelbana behöver byta sida om väg 13 så ska hastighetssäkrad passage finnas.
- Gång- och cykelpassager tvärs väg 13 ska minimeras. Gång- och cykelbana ska i första hand ligga enhetligt på samma sida om väg 13.
- Gång- och cykelbana ska utformas för att ha maximal möjlig bredd till fördel för oskyddade trafikanter.
- Gång- och cykelbana ska avskiljas mot körbana genom till exempel skiljeremsa/dike, kantstöd eller räcke. Endast i undantagsfall kan målad linje accepteras.
- Inom Billinge tätort ska hastighet dämpas genom hastighetsdämpande åtgärder.
- Vid utredning av placering på övergångsställe ska hastighetssäkring, utformning och placering utredas

- Busshållplatser ska ligga säkert och tillgängligt för gående och cyklister
- Målet är att två personer på cykel ska kunna mötas och att en vuxen ska kunna cykla med ett barn jämte sig. En person med rullstol ska även kunna möta en person på cykel. Där man måste kompromissa ska det finnas goda grunder till det.
- Målet ska vara obrutna gång- och cykelstråk som underlättar för barn, det vill säga att stråket måste hänga ihop utan att brytas med en sträcka som inte är separerad.

5.6. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

5.6.1. Allmänt

Planerade åtgärder bedöms uppfylla kraven enligt Region Skånes Åtgärdsvalsstudie för Cykelplan 2018–2019.

Planerade åtgärder bedöms inte stå i konflikt med översiktsplaner då de rör sig i område kring befintlig väg.

Planerade åtgärder kan komma att påverka detaljplaner, men detta ska i möjligaste mån undvikas.

Planerade åtgärder kan komma att påverka ledningsrätter.

5.6.2. Landskap

De planerade åtgärderna bedöms kunna påverka landskapsbilden något negativt, eftersom åtgärderna ger en påverkan på jordbruksmark. Åtgärden ska dock försöka förankras i landskapet med så liten påverkan som möjligt. Värdefull växtlighet som solitärer, alléer eller häckar ska försöka bevaras om möjligt för att förstärka kvaliteteten och orienterbarheten längs gång- och cykelvägen.

Värdefulla naturobjekt längs sträckan kommer vara mer tillgängliga för allmänheten att uppleva då det i dagsläget inte finns möjlighet att transportera sig längs sträckan utan bil.

5.6.3. Naturmiljö

Det finns inga skyddade områden inom utredningsområdet. Närbelägna naturreservat och Natura 2000 områden bedöms inte påverkas av projektet då avståndet till området för planerade åtgärder är runt 1 km. Utredningsområdet ligger inom område med riksintresse för naturvård. Åtgärderna bedöms inte ha någon negativ påverkan på riksintresset då inga känsliga naturvärden har påträffats. En positiv påverkan är tänkbar då tillgängligheten till området för riksintresset förbättras. Särskilda åtgärder för skydd av riksintresset bedöms inte vara nödvändigt.

I Skåne läns naturvårdsprogram beskrivs landskapet söder om Röstånga som ett landskapsmässigt värdefullt område, det omfattas dock inte av landskapsbildskydd.

Enligt den naturvärdesinventering som utförs i projektet finns naturvärdesobjekt som är klassade enligt nivå 3 och 4. Detta innebär att områdena inte har något högt naturvärde. Påverkan på flertalet av dessa naturvärdesobjekt är trolig. Några åtgärder bedöms dock inte vara nödvändiga eftersom eventuell förlust av naturvärdesobjekten inte bedöms medföra några negativa konsekvenser på den biologiska mångfalden i stort.

Påverkan på skyddsvärda träd och andra biotopskyddade objekt ska i möjligaste mån undvikas. Sannolikt kommer planerade åtgärder medföra en smärre påverkan på alléer och stenmurar i form av trädfällning och/eller förändring av stenmurar. Dessa omfattas av det generella biotopskyddet och eventuell påverkan hanteras inom vägplaneprocessen varför särskild ansökan om dispens inte bedöms

SAMRÅDSUNDERLAG

vara aktuellt i nuläget. Det kan bli aktuellt med kompensationsåtgärder i form av exempelvis nyplantering av träd och återuppbyggnad av stenmurar.

5.6.4. Vattenmiljö

Inga skyddade grundvattenförekomster eller ytvattenobjekt finns inom utredningsområdet. De närliggande grundvattenförekomsternas status bedöms inte försämrats då planerade åtgärder är av liten omfattning och ligger på säkert avstånd från åtgärderna vid händelse av olycka förknippad med utsläpp till grundvatten.

Den nya gång- och cykelvägen kommer kunna nyttja samma dagvattenhantering som befintlig väganläggning. Den hårdgjorda ytan kommer öka något men det bedöms inte ha någon påverkan på befintlig dagvattenlösning.

Billabäck och Rönne å omfattas av strandskydd. Påverkan inom område för strandskydd hanteras inom vägplaneprocessen varför särskild ansökan om dispens inte bedöms vara aktuellt i nuläget.

Påverkan på Billabäck ska i möjligaste mån undvikas. Brostöd för den nya bron över Billebäcken kan eventuellt innebära en smärre påverkan, exempelvis grumling, då anläggningsarbeten utförs i direkt anslutning till vattendraget. Påverkan på vattendragets kvalitet och vattenlevande organismer ska undvikas. En anmälan om vattenverksamhet kan bli aktuell.

5.6.5. Kulturmiljö

Inom det aktuella området finns flera kända fornlämningar, möjliga fornlämningar och andra utpekade objekt, se Figur 20. Det område som behöver tas i anspråk för de planerade åtgärderna är dock begränsat längs sträckan, och stora delar är redan påverkade av den befintliga vägen. De planerade åtgärderna och gång- och cykelvägen bör därför inte medföra någon större påverkan på kulturmiljölandskapet som helhet.

De tre milstolparna som nämnts i kapitel 4.12 ovan och som kan komma att påverkas längs den aktuella sträckan är sedan tidigare flyttade eller påverkade på andra vis.

Samråd med Länsstyrelsen Skåne enligt 2 kap 10 § kulturmiljölagen har redan inletts av Trafikverket, vilket är ett viktigt första steg i hanteringen av potentiella konflikter. Trafikverket har beställt en arkeologisk utredning för att klargöra förekomst av okända fornlämningar inom utredningsområdet. Den uppdragsarkeologiska processen drivs av Trafikverket parallellt med detta projekt.

5.6.6. Buller

Acceleration, retardation, olika nivåer i körbanan och dylikt kan i vissa fall orsaka ökat buller. Åtgärderna med de hasthetsdämpande åtgärderna inom Billinge ska om möjligt utformas så att det inte medför ökat buller.

Under byggtiden kommer bullernivåer lokalt att öka, men detta är under övergående period.

5.6.7. Markföroreningar

I nuläget finns ingen kännedom om markföroreningar i projektet. Dock finns en misstanke om förekomst av tjärasfalt till följd av vägens ålder samt om förorenade vägdikesmassor vilket är vanligt förekommande i anslutning till trafikerad väg. Eventuell förekomst av föroreningar i asfalt, vägdikesmassor och omgivande mark kommer att utredas under våren 2022, då en miljöteknisk markundersökning ska utföras.

Potentiellt förorenade områden finns i närheten av utredningsområdet, se avsnitt 4.13 - Förorenade områden. Eftersom tidigare eller nuvarande verksamheter kan ge upphov till markföroreningar (branschtypiska föroreningar redovisas i Tabell 2 under avsnitt 4.13 finns en ökad risk för markföroreningar inom och i anslutning till de potentiellt förorenade fastigheterna. Om detta kommer att påverka projektet och om schakt kommer att ske inom dessa områden ska utredas vidare. Kännedomen om potentiellt förorenade områden kommer att utgöra underlag vid framtagande av provtagningsplan inför den miljötekniska markundersökningen.

5.6.8. Störningar under byggtiden

Under byggtiden kan mark utöver vägområdet behöva nyttjas tillfälligt. Framkomligheten för transportfordon, persontrafik och lantbrukare utgör en viktig förutsättning för projektet men framkomligheten längs vägen kommer att påverkas negativt. Under byggnation kommer vissa sträckor av väg 13 att endast ha ett körfält öppet med trafiksignal etappvis. Inga omledningsvägar finns att nyttja i närområdet. Anslutningar till fastigheter ska vara öppna under byggtiden om inte dialog om åtgärd hållits och godkänts av fastighetsägare.

Störningar som buller, intrång, luftföroreningar, vibrationer och damning kan uppstå under anläggningstiden. Detta kan drabba de boende i området, trafikanter och friluftslivet. Det är dock under en begränsad tidsperiod och det bedöms inte medföra bestående konsekvenser för miljön. Åtgärder ska vidtas för att minimera störningar under byggtiden.

6. Åtgärder

Följande åtgärder kan vara aktuella att vidta i projektet.

- Masshantering utförs för att så långt som möjligt och lämpligt återanvända befintliga massor inom området. Vid inköp av nya massor ska dessa kontrolleras så att de inte innehåller föroreningar eller är naturgrus. Påträffas förorenade massor under miljöprovtagning ska dessa inarbetas i en masshanteringsplan.
- I det fall förorenad mark eller asfalt påträffas i kommande miljötekniska undersökningar behöver det planeras för skyddsåtgärder för att motverka risken för spridning av föroreningar, exempelvis via damning samt spridning via dagvatten eller vid eventuell länsupnpning.
- Massor med föroreningshalter över naturvårdsverkets riktvärde för MKM (mindre känslig markanvändning) samt asfaltmassor med påvisad stenkolsstjära, transporteras till mottagare med erforderliga tillstånd.
- Invasiva arter som påträffas ska bekämpas och undvika att spridas. En kompletterande inventering av invasiva arter ska utföras senare i projektet.
- Vid nya gång- och cykelbron över Billabäck ska åtgärder vidtas för att bron inte ska påverka vattendraget exempelvis via grumling. Vilka åtgärder som krävs ska utredas vidare och en anmälan om vattenverksamhet kan bli aktuell.
- Materialval av bro ska väljas för att minska klimatpåverkan
- Hastighetsdämpande åtgärder ska utföras så att bullersituationen inte förvärras.
- Kompensationsåtgärder avseende stenmurar som rivs (eller delvis rivs) kommer att utredas.
- Kompensationsåtgärder avseende plantering av träd som ersättning för träd som avverkats kommer att utredas.

- Åtgärder med förbiledning av fordonstrafik samt oskyddade trafikanter under byggtid.
- Flytt av befintliga ledningar samt hantering av ledningsrätter.
- Arkeologiska utredningar kommer utföras för att klargöra förekomst och påverkan av okända fornlämningar.
- Bedömning/utredning om vattensamling som påträffats vid naturvärdsinventering kan vara lekområde för grodor får utföras.

7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, eftersom åtgärden placeras i områden som redan påverkas av befintlig väg. Inga skyddade områden finns inom utredningsområdet och vid fortsatt arbete kommer hänsyn att tas till landskapsbild och förbättrade möjligheter till kulturmiljö samt strävan att ta så lite värdefull jordbruksmark i anspråk som möjligt.

Miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper ska också utvärderas vid bedömning av åtgärdens grad av miljöpåverkan. Hänsyn ska tas till miljöeffekternas storlek, utbredning, varaktighet med mera utöver effekternas kumulativa verkan tillsammans med effekterna av andra verksamheter i området. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper finns beskrivna under kapitel 5.6 och bedöms vara av den storlek och utbredning att planerade åtgärder inte bedöms ha betydande miljöpåverkan.

8. Fortsatt arbete

8.1. Planläggning

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådsrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande finns beskrivna i projektets samrådsredogörelse.

8.2. Viktiga frågeställningar

Viktiga frågeställningar som behöver behandlas i det fortsatta arbetet är:

- Påverkan på detaljplaner och intrång på fastigheter inom främst Billinge tätort kommer behöva utredas då det är trångt och detaljplans- och fastighetsgränser ligger i direkt anslutning till befintlig väg/gångbana. Hur kan gång- och cykelvägen byggas där med så liten påverkan och intrång som möjligt, men ändå uppnå en god standard både för fordonstrafiken och de oskyddade trafikanterna.
- Punkter som beskrivs i barnkonsekvensanalys behöver följas upp i projekteringsskedet så att gång- och cykelvägen blir säker och tillgänglig för alla åldrar.
- Utformningen ska utföras för att minimera ytan av jordbruksmark som behöver tas i anspråk. Åtgärderna ska om möjligt göras i närhet till befintlig väg så att markintrång minimeras och nyttjande av befintligt vägområde maximeras.
- Flera kända fornlämningar finns inom utredningsområdet kulturmiljö vilket ska beaktas under planerings- och byggskede.
- Landskapsbilden är känslig, men ligger kring befintlig vägmiljö. Åtgärdernas utformning ska sträva efter att tillföra värden i landskapet.
- Riktad provtagning med avseende på markföroreningar, geoteknik och vägteknik kommer att utföras under projekteringen.
- Hastighetsdämpande åtgärders bullernivåer behöver utredas i närhet till bebyggelse. Arbeten i närheten av boendemiljöer bör anpassas så att inte störningar sker vid olämpliga tider.
- Utformningen ska ta hänsyn till såväl de oskyddade trafikanternas identifierade behov av trafiksäkerhet, som de lokala lantbrukarnas och tunga transporternas krav på tillgänglighet.

8.3. Tillstånd och dispenser

Dessa tillstånd och dispenser bedöms bli aktuella i projektet:

- Strandskyddsdispens för ny gång- och cykelbro över Billabäck
- Anmälan om vattenverksamhet för ny gång- och cykelbro över Billabäck
- Biotopsskyddsdispenser för stenmurar och träd
- Tillstånd för ingrepp i fornlämningar
- Saneringsanmälan (anmälan enligt 28 § förordning om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd)

9. Källor

- Eslövs kommun (2018), Översiktsplan Eslöv 2035. https://eslov.se/wp-content/uploads/oversiktsplan_eslov2035_antagen20180528.pdf, hämtad 2021-08-10
- Eslövs kommun, Detaljplaner i Eslövs kommun. <https://kartportal.eslov.se/portal/apps/webappviewer/index.html?id=c4f81b594cc44165b05c81b7c7795692>, hämtad 2021-08-10
- Folkhälsomyndigheten (2020), Hälsoeffekter av buller och höga ljudnivåer. <https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/miljohalsa-och-halsoskydd/tillsynsvagledning-halsoskydd/buller/halsoeffekter/>, hämtad 2021-08-18
- Länsstyrelsen (2006), Kulturmiljöprogram Skåne. <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=4d604e7e08a1471bbf90c6c5781c1a3a&bookmarkid=14799>, hämtad 2021-08-11
- Länsstyrelsernas WebGIS, EBH-stödet. <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=ed0d3fde3cc9479f9688c2b2969fd38c>, hämtad 2021-09-30
- Naturvårdsverket (2020), utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter. <https://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik--O/Vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/>, hämtad: 2021-08-16
- Naturvårdsverket (2021), skyddad natur. <https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>, hämtad 2021-08-13
- Naturvårdsverket (2020), Branschlistan förorenade områden. <https://www.naturvardsverket.se/globalassets/vagledning/fororenade-omraden/inventering/branschlistan-2020-fororenade-omraden.pdf>, hämtad 2021-10-01
- Naturvårdsverket (1999), Metodik för inventering av förorenade områden. Rapport 4918.
- Region Skåne (2018), Åtgärdsvalsstudie för cykelvägsplan för Skåne 2018-2029. ("Åtgärdsvalsstudien") https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/avs-cykelvagsplan--2018-2029.pdf, hämtad 2021-08-12
- Riksantikvarieämbetet (2021), Fornsök. <https://app.raa.se/open/fornsok/>, hämtad 2021-08-11
- SLU Artdatabanken (2021), Artportalen. <https://www.artportalen.se/>, hämtad 2021-08-12
- Trafikverket (2018). Vägtrafikflödeskartan. <https://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation>, hämtad 2021-08-10
- Trafikverket (2021), NVDB. <https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>, hämtad 2021-08-10
- Vatteninformationssystem Sverige (VISS) (2021), Vattenkartan. <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=1589fd5a099a4e309035beb900d12399>, hämtad 2021-08-12
- Länsstyrelsen skånes karta för vatten och klimat: <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=d2372b43847c46a6b3ae89bdd2d8aeac>, hämtad



Trafikverket, 211 18 Malmö. Besöksadress: Gibraltargatan 7.
Telefon: 0771 921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se