

# SAMRÅDSUNDERLAG

## Rv 108/13 Röstånga, tätortsåtgärder

Svalövs kommun, Skåne län

2019-05-31



**Trafikverket**

Postadress: Box 543, 291 25 Kristianstad

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG

Författare: Daniella Odendaal, Pontarius

Dokumentdatum: 2019-05-31

Ärendenummer: TRV 2019/55295

Åtgärdsnummer: 11686

Uppdragsnummer: 163649

Version: 1.2

Kontaktperson: Maria Lund, Trafikverket

# Innehåll

1.	Inledning.....	1
2.	Avgränsningar .....	2
2.1.	Utrednings- och influensområde .....	2
2.2.	Tid .....	2
3.	Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	3
3.1.	Allmänt om Röstånga .....	3
3.2.	Planer .....	3
3.3.	Trafik och vägnät.....	4
3.4.	Markanvändning och bebyggelse .....	4
3.5.	Landskap.....	5
3.6.	Naturmiljö.....	8
3.6.1.	Natura 2000.....	8
3.6.2.	Rödlistade arter .....	9
3.7.	Rekreation och friluftsliv .....	10
3.8.	Vattenmiljö .....	11
3.8.1.	Vattendrag .....	11
3.8.2.	Skyddade vatten .....	11
3.8.3.	Grundvatten .....	12
3.8.4.	Avvattning .....	12
3.9.	Kulturmiljö.....	13
3.10.	Klimat .....	14
3.11.	Risk.....	14
4.	Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper .....	15
4.1.	Beskrivning av projektet.....	15
4.2.	De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper. ....	17
4.2.1.	Omgivningspåverkan .....	17
4.2.2.	Nationella miljö kvalitetsmål.....	18
4.2.3.	Miljö kvalitetsnormer .....	18
4.2.4.	Allmänna hänsynsregler.....	19
5.	Åtgärder.....	19
6.	Bedömning av åtgärdens miljö påverkan .....	19
7.	Fortsatt arbete .....	20
7.1.	Planläggning.....	20
7.2.	Viktiga frågeställningar.....	20
8.	Källor.....	21

# 1. Inledning

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

I början av planläggningen tar Trafikverket 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*.

Projektet omfattar riksväg 13 och 108 samt Kolemavägen, som alla möts i Röstånga tätort. Allmänheten i Röstånga upplever att trafiken generellt håller höga hastigheter samt att trafiken tar liten hänsyn till oskyddade trafikanter.

Under 2017 utfördes en åtgärdsvalsstudie avseende trafiksäkerhet och boendemiljö i Röstånga. Denna utfördes för att föreslå förbättringsåtgärder för de boende i orten och samtidigt värna om vägnas funktion. Detta dokument ligger till grunden för den vägplan som nu genomförs.

De mål som tidigare identifierats för åtgärderna är att uppnå en tryggare och säkrare tätortsmiljö, där förutsättningarna för barn att själva färdas till fots eller på cykel förbättras, samt där trafikmiljön tydligt signalerar för bilister att man befinner sig i en tätort.

Syftet med projektet är således att förbättra miljön för oskyddade trafikanter samt öka tätortskänslan i Röstånga tätort. Möjliga åtgärder som kommer att utredas i vägplanen är att sätta upp tätortsportar vid infartsvägarna, förbättra övergångar för oskyddade trafikanter över väg 13, ta bort ett vänstersvängfält på väg 108 samt tillgänglighetsanpassa en busshållplats vid Friluftsbadet.

De planerade åtgärderna antas inte innebära betydande miljöpåverkan.



## 2. Avgränsningar

### 2.1. Utrednings- och influensområde

Projektets utredningsområde anges i nedanstående figur. Utredningsområdet är identifierat på ett sådant sätt att det innefattar alla tänkbara utformningsalternativ.

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



Figur 1: Utredningsområde samt verksamheter i Röstånga tätort. Utredningsområde markerat i rött, naturområden markerat i blått och grönt.

### 2.2. Tid

Planarbetet påbörjades vid 2019 års början. Vägplanen planeras fastställas under våren 2020. Under 2020 arbetas därefter ett förfrågningsunderlag fram, som beräknas vara färdigt för upphandling av en entreprenör innan årsskiftet 2020/21. Entreprenadarbetena beräknas kunna påbörjas under hösten 2021.

## 3. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

### 3.1. Allmänt om Röstånga

Röstånga är en tätort i Svalövs kommun med ca. 1500 invånare, gränsar till bland annat naturreservat 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, se figur 1.

Genom orten går en hel del tung trafik, eftersom vägarna 13 och 108 är viktiga transportleder. På orten finns Midgårds skola, som huserar ca. 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 (se figur 1). 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. Runt Röstånga på samtliga sidor finns även flertalet lantbrukare, som regelbundet kör stora jordbruksmaskiner genom orten.

### 3.2. Planer

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.

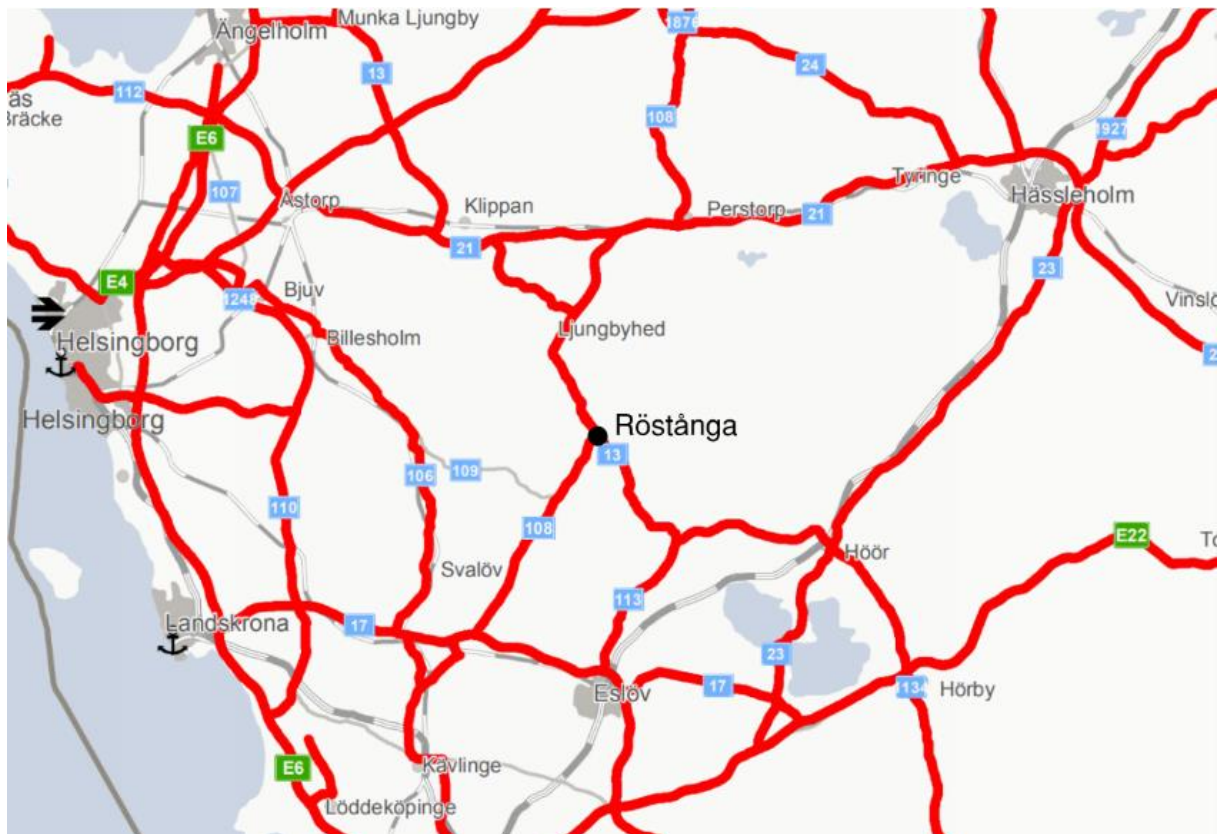
För Söderåsen finns en fördjupad översiktsplan. I denna plan har kommunerna Bjuv, Klippan, Svalöv och Åstorp angivit en vision för Söderåsens utveckling med utgångspunkt från en ekologisk grundsyn.

I Röstånga finns en gällande detaljplan från år 1989. Detaljplanen upprättades inför ombyggnation av väg 13 (Billingevägen). Det finns även en stadsplan från 1975 som innehåller bestämmelser om bland annat byggnadskvarter, byggnadsregler och markanvändning.

### 3.3. Trafik och vägnät

I Röstånga tätort möts länsväg 108 och riksväg 13. Årsdygnstrafik (ÅDT) år 2017 på väg 108 söderifrån var 2630 fordon/dygn. Söderifrån på väg 13 mättes ÅDT år 2018 till 2680 fordon/dygn.

Både väg 13 och 108 genom Röstånga utgör del av det funktionellt prioriterade vägnätet, (FPV) som har till syfte att värna om hög tillförlitlighet vad gäller restid och vägstandard, se Figur 2. Väg 13 och 108 är även skyddsklassade vägar vilket betyder att störningar som försämrar framkomligheten inte får förekomma. Väg 13 har stor andel tung trafik, 14,9 %. Framkomligheten för transportfordon, persontrafik samt lokala lantbrukare och näringsidkare, utgör en viktig förutsättning för projektet.



Figur 2: Funktionellt prioriterat vägnät (FPV) i Skåne

Samtidigt som framkomligheten är viktig, är även trafiksäkerheten och trafikmiljön för de oskyddade trafikanterna i Röstånga tätort av väsentlig betydelse. Oskyddade trafikanter i alla åldrar korsar dagligen såväl väg 13 som väg 108, inte minst för att ta sig mellan hemmet och Midgårds skola.

### 3.4. Markanvändning och bebyggelse

Markanvändning är i huvudsak odlings- och åkermark samt lövskog. Tätorten består av övrig mark med bebyggelse, de flesta bostadshusen ligger i anslutning till Väg 108 och Kolemavägen. Utanför tätorten består bebyggelsen av främst gårdar och villor. Bebyggelsen är i stort blandad och flertalet byggnader och villor är av äldre karaktär.



### 3.5. Landskap

Röstånga är beläget i övergångszonen mellan den skånska slättbygden i sydväst och skogsbygden med utbredning i nordost. Landskapet omkring Röstånga är därmed omväxlande med en variation mellan öppet jordbrukslandskap och områden med blandskog. Omkring samhället är landskapet mestadels öppet, medan bebyggelsen i tätorten ligger inbäddad i grönska.

Det mest påtagliga landskapselementet i området är utan tvekan Söderåsen, med sin markant branta nordsida som möter ett flackt, öppet jordbrukslandskap. Söderåsen är en nationalpark med ädellövskogar och en dramatisk ravin centralt i åsen, och är ett mycket populärt turistmål.

Huvudentré till parken ligger ca fem kilometer nordväst om Röstånga, vid Skärallid, men även i Röstånga finns en entré till parken. Här passerar också Skåneleden, med ett stort antal vandrare per år.

Röstånga ligger lågt beläget, med tydliga nedförsbackar från alla de fyra tillfartsvägar som är aktuella i utredningen. Detta i kombination med den frodiga grönskan i anslutning till bebyggelsen, gör att utblickar från tätorten ut mot övriga landskapet saknas.

De båda stora vägarna genom Röstånga, väg 13 i norrsydlig riktning i samhällets östra del, samt väg 108 som ansluter från sydväst, har markant olika karaktär när de passerar genom tätorten.

Trafikanten som närmar sig Röstånga på väg 13 från nordväst följer Söderåsens nordsida, passerar uppvuxna ädellövskogar och närmar sig samhället i en mycket lantlig kontext. Först vid livsmedelsbutiken/ bensinstationen vid korsningen med väg 108 uppfattar förstagångsresenären att det är ett samhälle.



Figur 3: Entré till Röstånga på väg 13 från nordväst



Söderifrån på väg 13 ser trafikanten först kyrkan på vänstersidan, och kyrkogården med tillhörande kapell skymtar till höger. Därefter är bebyggelsen mestadels dold av höga träd och frodig undervegetation fram till korsningen med Kolemavägen.



Figur 4: Entré till Röstånga på väg 13 söderifrån

Vid entrén från sydväst, på väg 108 möter trafikanten samhället vid infarten till friluftsbadet och campingen, och passerar sedan ett område med vegetation och ett vattendrag till vänster. Därefter ligger bebyggelsen nära vägen på båda sidor och man passera också verksamheter såsom pizzeria och värdshus.



Figur 5: Entré till Röstånga på väg 108 från sydväst



Infarten till Röstånga via Kolema är en mindre väg, som följer ett vattendrag och sluttar brant ner mot samhället. Gränsen mellan Röstånga och Kolema är flytande och här kommer resenären från ett tydligt lantligt sammanhang med gårdsbebyggelse i samhällets utkant.



*Figur 6: Entré till Röstånga från Kolemavägen*

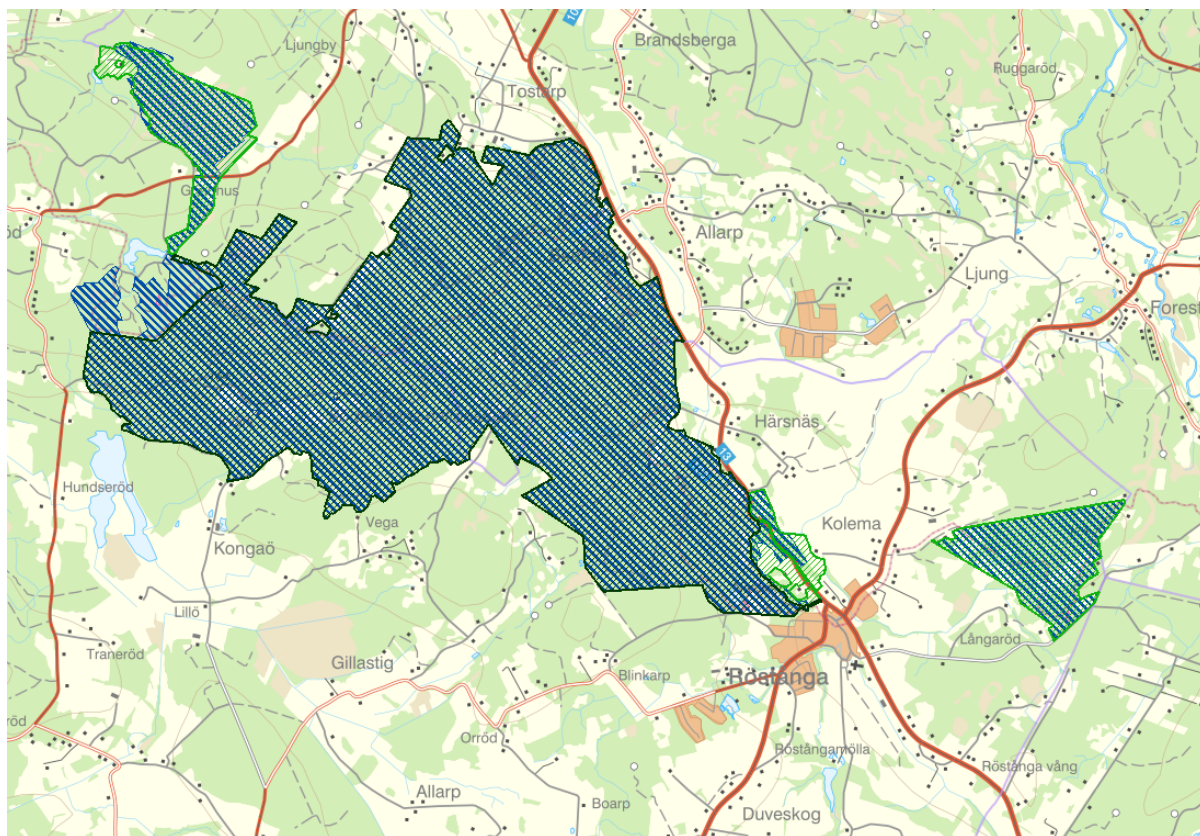
### 3.6. Naturmiljö

#### 3.6.1. Natura 2000

Nordväst och delvis öster om utredningsområdet ligger Natura 2000-området Söderåsen, som är ett riksintresse enligt 4 kap § 4 Miljöbalken. Området är 1701 hektar. Se figur 7.

Prioriterade bevarandevärden är ädellövslogen, som är en av Europas äldsta ädellövslogar, med träd som är uppåt 100-200 år gamla. Bok, ek, gran och tall är några exempel på några trädslag som förekommer. Ädellövslogen är dessutom rik på lavar, mossar och svampar. Det finns även en stor mängd död ved där flertalet insekter lever. Utöver skog består Söderåsen av öppna naturtyper som torra hedar, gräsmarker, fuktäng och högörtäng. Söderåsen präglas av en omväxlande natur med en mycket artrik flora och fauna samt flertalet hotade och ovanliga arter. Totalt finns cirka 200 rödlistade eller hotade växt- och djurarter inom natura 2000-området.

Inom Natura 2000-området ligger Söderåsens nationalpark, som är en av de mest besökta nationalparkerna i hela landet, samt Nackarps intill tätorten och Jällabjärs naturreservat öster om tätorten.



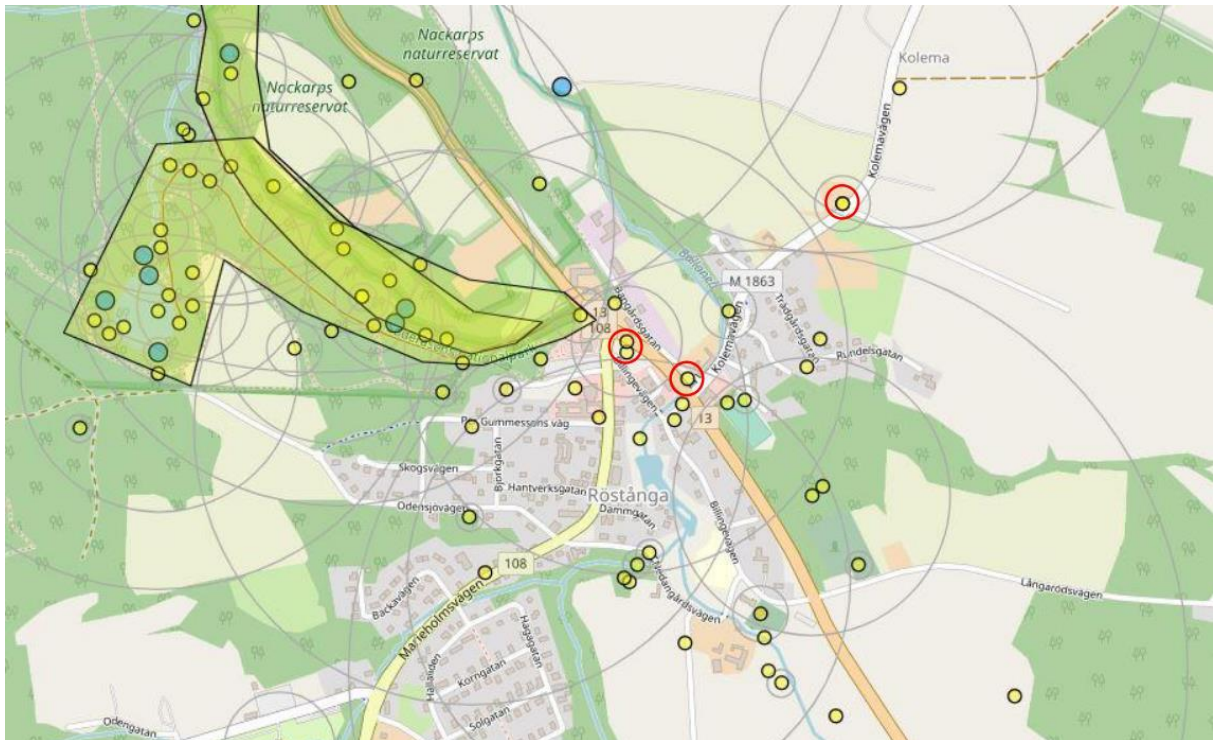
Figur 7: Natura-2000 området Söderåsen streckat område i blått. Nationalparken Söderåsen inringat i svart. Naturreservaten Nackarp och Jällabjär markerat med grönt.



### 3.6.2. Rödlistade arter

Enligt artportalen har ett antal rödlistade arter identifierats inom eller i nära anslutning till utredningsområdet.

- Naverlönn (akut hotad) – vid korsning Bangårdsgatan-Kolemavägen
- Sädgås (nära hotad) – vid korsning väg 13 och väg 108
- Stare (sårbar) – vid korsning väg 13 och väg 108
- Hussvala (sårbar) – vid korsning väg 13 och väg 108
- Korndådra (starkt hotad) – utmed Kolemavägen



Figur 8: Arter identifierade i artportalen. Lokalisering av rödlistade arter inom utredningsområdet markerat med rött.

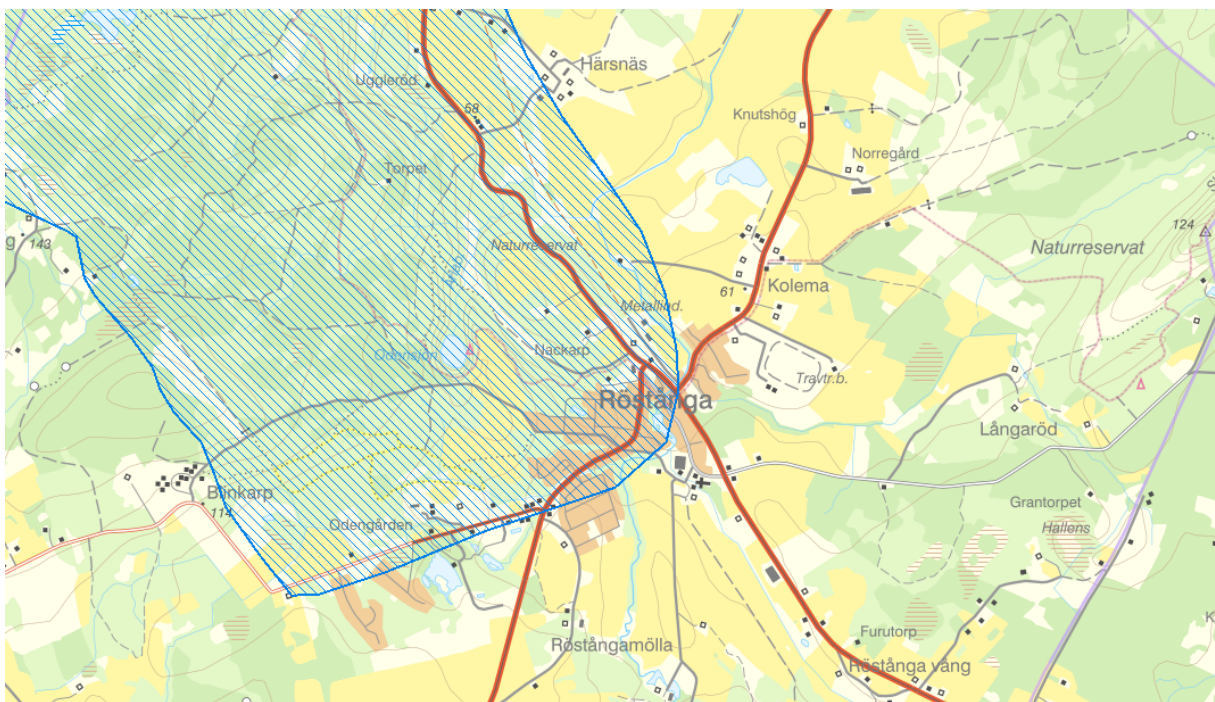


### 3.7. Rekreation och friluftsliv

Röstånga utgör en entré till Söderåsens nationalpark och får årligen ta emot ett stort antal turister. Svalövs kommun samt lokala näringsidkare har planer på att utöka utbud och öppettider på Röstångas camping samt det lokala friluftsbadet, för att gynna turistnäringen. Nationalparken och Svalövs kommun arbetar även f.n. med utveckling av entrén till Söderåsens nationalpark i Röstånga, för att göra denna ännu större. Samhället erbjuder naturupplevelser och aktiviteter i form av vandring, cykling, ridning mm. I Söderåsen och Nackarp finns ett flertal vandringsleder, till exempel Skåneleden passerar här.

I Söderåsen ligger även Odensjön som är känd för sin runda form och attraktiva läge. Odensjön är en naturligt näringsrik sjö med inplanterade fiskarter som regnbåge, mört och abborre. Sjön är ett av Söderåsens välbesökta utflyktsmål och erbjuder fiske- och badmöjligheter.

Till följd av dessa rekreativvärden omfattas en stor del av tätorten av riksintresse för friluftsliv 4 kap § 2 Miljöbalken.



Figur 9: Riksintresse för friluftsliv markerat med blått.

### 3.8. Vattenmiljö

#### 3.8.1. Vattendrag

Genom Röstånga rinner Lilla bäljaneå från Forestad i norr till Ask i söder. Ån rinner igenom Kvarndammen som ligger i centralt i tätorten. Humlebäck kommer österifrån och mynnar ut i Lilla bäljaneå vid kolemvägen. Se markerade vattendrag figur 10.

#### 3.8.2. Skyddade vatten

Strax väster om utredningsområdet ligger Röstånga vattentäkt, som är ett vattenskyddsområde enligt 7 kap § 21 Miljöbalken. Vattentäkten har betydelse för Röstångas vattenförsörjning.

Lilla Bäljaneå, norr och söder om tätorten, samt Odensjön omfattas av strandskydd enligt Miljöbalken 7 kap § 13.

Se markerade områden i figur 10.

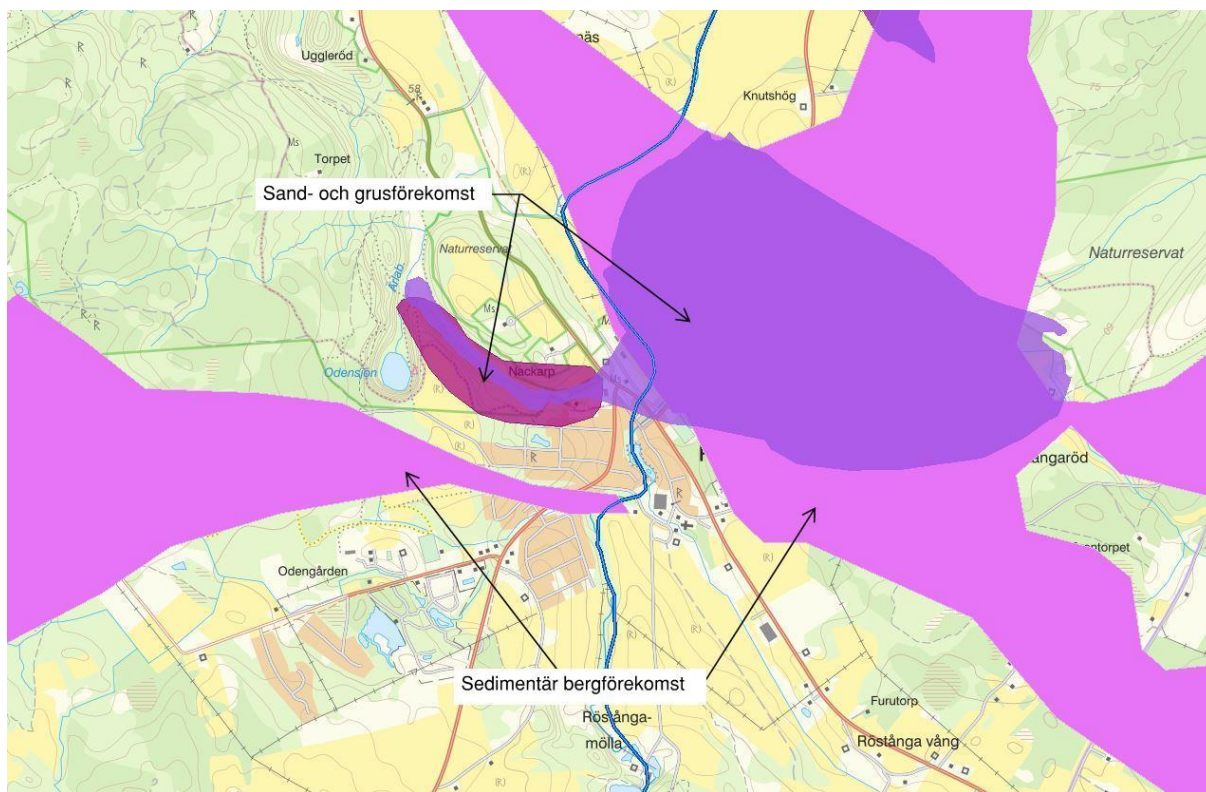


Figur 10: Vattendrag i tätorten markerat i blått. Vattenskyddsområdet markerat i rött och område för strandskydd markerat i gult.



### 3.8.3. Grundvatten

Det finns stora områden med sedimentär bergförekomst samt sand- och grusförekomst. Dessa är magasin för grundvatten och har enligt Vatteninformationssystem Sverige (VISS) god kemisk grundvattenstatus.



Figur 11: Grundvattenförekomster.

### 3.8.4. Avvattning

Avvattning av väg 13 och väg 108 sker idag via vägdiken eller via rännstensbrunnar som släpper ut dagvattnet i vägdiken. Vägdiken leder sedan dagvattnet till recipient.

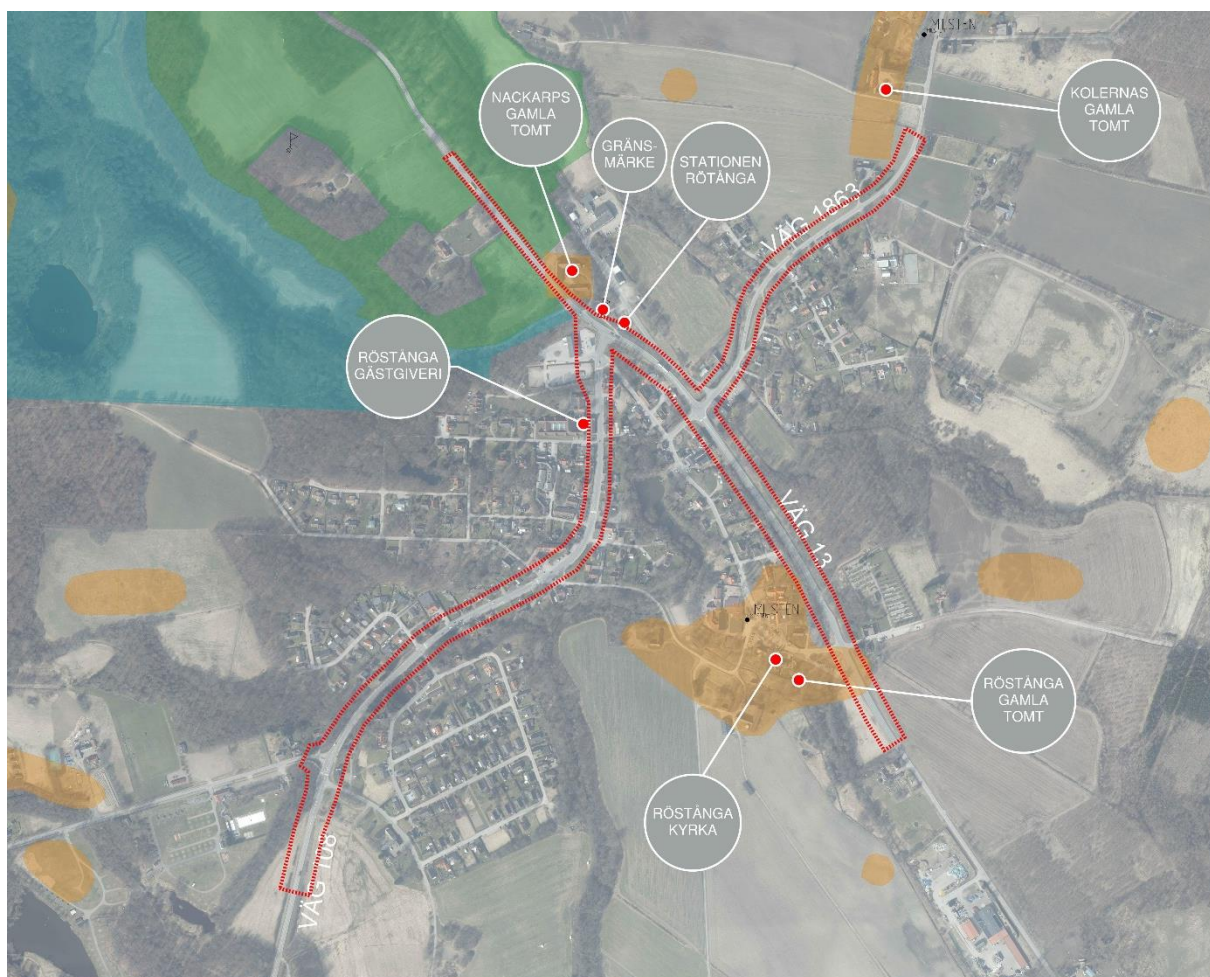
### 3.9. Kulturmiljö

Röstånga har en kulturhistoria som går långt tillbaka och har sedan 1600-talet varit ett välkänt utflyktsmål. Typiska fornlämningar för Röstånga är gamla gårdstomter, bytomter och boplatser.

Fornlämningar som ligger inom utredningsområdet:

- Gårdstomt – Nackarps gamla tomt, äldsta skriftliga belägg år 1551. RÖSTÅNGA 69:1.
- Minnessten – Gränsmärke från år 1768. RÖSTÅNGA 1:1.
- Bytomt – Röstångas gamla tomt, äldsta skriftliga belägg 1470. RÖSTÅNGA 72:1.
- Bytomt – Kolernas gamla bytomt, äldsta skriftliga belägg 1472. RÖSTÅNGA 70:1 och 70:2.

I Röstånga finns inget utnämnt riksintresse för kulturmiljövård. Däremot finns flertalet lämningar som har betydelse för Röstångas kulturlandskap idag. Röstånga kyrka uppfördes redan på 1200-talet och har än idag kvar sin medeltida prägel. Gästgivaregården uppfördes på 1600-talet och har varit och är en viktig del för ortens turistverksamhet. Mellan år 1892 och 1961 gick det tåg mellan Röstånga och Klippan. Den gamla tågstationen i korsvirkesstil och tegel har idag gjorts om till en restaurang.



Figur 12: Fornlämningar och kulturvärdefulla lämningar i tätorten.



### 3.10. Klimat

Inga kända översvämningssområden finns i Röstånga.

Vägtrafiken bidrar till stora utsläpp av växthusgasen koldioxid. Av de totala koldioxidutsläppen i Sverige står transportsektorn för ca 30 procent och huvuddelen av dessa kommer från personbilar och tunga fordon. För att klimatmålen ska klaras måste transportsektorns utsläpp av koldioxid minskas radikalt. Mänskligt agerande är en avgörande faktor för att minska koldioxidutsläppen. Även skog och mark har en förmåga att ta upp och binda koldioxid och kan fungera som kompensationsåtgärd för växthusutsläppen.

### 3.11. Risk

Risker i detta stycke är kopplade till transport av farligt gods på väg. Detta då stor mängd tung trafik går genom Röstånga och en del kan vara transport av farligt gods. Väg 13 och 108 utgör dock inte primär eller sekundär transportled för farligt gods.

## 4. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

### 4.1. Beskrivning av projektet

Projektet omfattas av följande åtgärder:

- Anläggning av tätortsportar vid infarterna till Röstånga på väg 13, 108 och Kolemavägen
- Anläggning av säkra passager, väg 13
- Tillgänglighetsanpassning av busshållplats Friluftsbadet, väg 108
- Borttagning av vänstersvängfält, väg 108

Syftet med projektet är att i enlighet med tidigare framtagen åtgärdsvalsstudie (ÅVS) höja trafiksäkerheten utmed aktuell sträcka. Detta genom att tydligt markera tätortsgränsen för trafikanter på väg 13, väg 108 och Kolemavägen. Åtgärderna som studeras i vägplanen innebär endast marginella förändringar av vägområdet. Förläggning av tätortsportarna kommer att ske vid infarterna till Röstånga, på väg 13 i norr och i söder, södra entrén på väg 108 samt Kolemavägen. Utformningen anpassas för att skapa "tätortskänsla". Figur 14 redovisar planerade åtgärders preliminära placering.

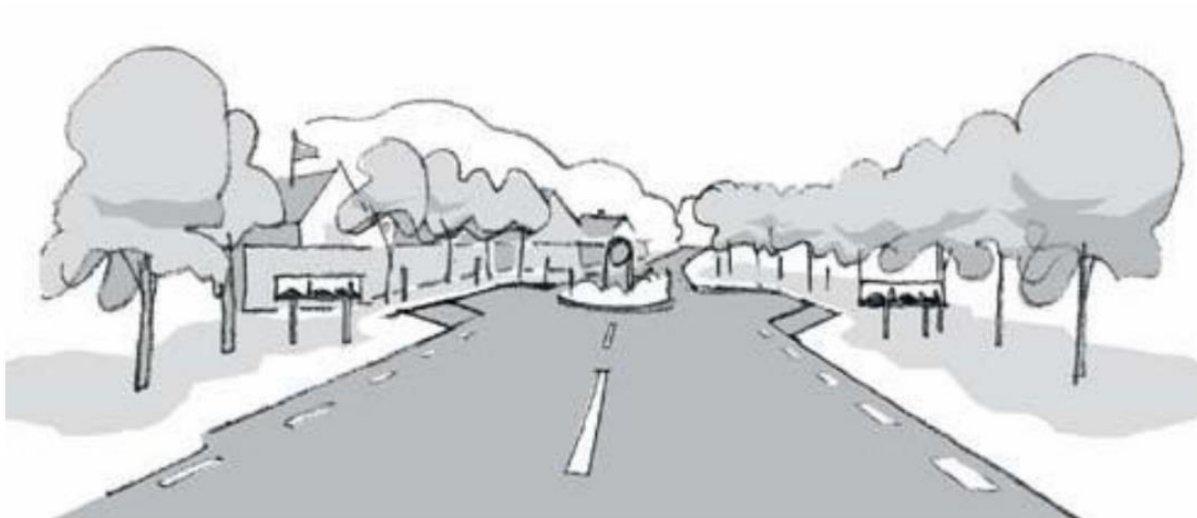
På väg 108 ska hållplats Friluftsbadet tillgänglighetsanpassas. Hållplatsen används regelbundet av barn och ungdomar.

Avseende vänstersvängfältet på väg 108 vid korsningen till Blinkarpsvägen utreds eventuella konsekvenser av en borttagning av svängfältet. Åtgärden syftar inte till att begränsa framkomligheten utan dämpa hastigheterna genom att fordon bakom den vänstersvängande trafiken bromsar in, då möjligheten att köra förbi begränsas. Utformningen av vänstersvängfältet bedöms även innehålla vissa brister då det angränsar till ett övergångsställe.

Säkra gångpassager ska anläggas på väg 13 för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Målpunkterna som identifierats där passager bör anläggas är Stationen Röstånga, korsningen väg 13 – Kolemavägen samt korsningen väg 13 - Långarödsvägen. Vid den senare finns både skolan och kyrkan. Väg 13 är en tungt trafikerad väg med stor andel tung trafik.

I detta skede av projektet studeras ett antal olika utformningsförslag. Målsättningen med den slutgiltiga utformningen är att åtgärderna ska rymmas helt inom befintligt vägområde, intill skyddade naturområden är detta av särskild vikt. Marken intill vägområdet på aktuell sträcka, som eventuellt skulle kunna bli aktuell för intrång, består främst av tomtmark med bostadsbebyggelse. Hur mycket mark som måste tas i anspråk utöver vägområdet är beroende av det slutliga utformningsförslaget.

Exempel på tätortsport enligt Figur 13 har en god lokal hastighetsdämpande effekt men saknar den långvariga inverkan på bilarnas hastighet inne i tätorten och således den säkerhetseffekt som planerade åtgärderna avser att få. För att uppnå önskad effekt av åtgärderna studeras istället ett helhetstänk där tänkbara alternativ kan vara avsmalning av körbanan.



Figur 13: Exempel på tätortsport enligt VGU där hastigheten hos bilisterna tvingas ner med hjälp av en mittrefug och sidoförskjutning

Eventuell belysning av allmän väg som kan komma att bli aktuell i utformningsförslaget kommer att utformas i enlighet med de krav som ställs i *Vägars och gators utformning (VGU)*.



Figur 14: Preliminär placering av planerade åtgärder

## **Gestaltningssyften**

Målsättningen vid utformningen av de föreslagna åtgärderna är att skapa en sammanhållen gestaltning genom att använda tydliga material och en liknande utformning som återkommer på flera platser. På så sätt knyts samhället ihop och tätortskänslan förstärks. Val av material och tillägg i vägmiljön görs med utgångspunkt i Röstånga samhälle och väljs för att harmoniera med och förstärka samhällets karaktär.

### 4.2. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

#### 4.2.1. Omgivningspåverkan

##### **Allmänt**

Planerade åtgärder bedöms inte stå i konflikt med översiktsplanen för Svalövs kommun då de rör område kring befintlig väg och projektet ligger utanför detaljplanelagt område.

##### **Landskap**

De planerade åtgärdernas bedöms inte påverka landskapsbilden negativt, eftersom åtgärderna har en begränsad utbredning samt att landskapets topografi och vegetation i anslutning till bebyggelsen begränsar den visuella påverkan. Däremot finns potential till en positiv effekt på landskapsbilden då åtgärderna kan utformas i samklang med ortens karaktär och skapa ett mer sammanhållet intryck av Röstånga.

##### **Naturmiljö**

I Röstånga föreligger framför allt höga naturvärden i nordväst, i Söderåsen. För att minimera intrånget i dessa skyddsvärda miljöer kommer stort vikt läggas vid att åtgärderna här görs inom vägområdet. Således förväntas inga konflikter med Söderåsens fördjupade översiktsplan. Projektets mål och syfte bedöms kunna uppfyllas utan intrång på befintliga skyddsområden.

##### **Vattenmiljö**

Planerade åtgärder bedöms inte påverka tidigare nämnda vattendrag i någon utsträckning då det inte kommer göras några schaktarbeten i närheten. Åtgärderna bedöms heller inte förändra nuvarande avvattningssystem eller öka mängden dagvatten i någon större omfattning.

Ingen strandskyddsdispens kommer sökas inom ramen för projektet. Detta eftersom den planerade utformningen inte ligger i närheten av de vattendrag som omfattas av strandskydd.

##### **Kulturmiljö**

Inga kända fornlämningar eller byggnadsminnen bedöms påverkas negativt av projektet. Förläggning av tätortsportarna är inte av någon betydelse för de fornlämningar som ligger inom vägområdet, se figur 12. Effekten för kulturmiljön bedöms endast bli positiv då tätortsportarna planerar att utformas så att det finns en enhetlighet med Röstångas karaktär.



## **Buller**

Acceleration, retardation, olika nivåer i körbanan och dylikt, kan i vissa fall orsaka ökat buller. Då åtgärderna i projektet kommer vara hastighetssänkande medför detta att det finns en risk för ökat buller på vissa delar av den aktuella sträckan. Detta eftersom trafikanter kommer bromsa vid ”hinder” och eventuellt gasa på därefter. Förändringen kommer troligen vara marginell.

## **Markföroreningar**

Inga fastigheter som kan vara möjliga källor till föroreningar har identifierats inom aktuellt utrednings- och influensområde. Om det i utformningsförslaget blir aktuellt med schaktarbeten eller rivning av asfalt föreligger en risk att påträffa föroreningar. I samband med schaktarbeten i vägdikeyn kan risk finnas för att schaktmassor med förhöjda halter av PAH:er (polycykliska aromatiska kolväten), alifater och metaller påträffas. Vid rivning av asfalt är det möjligt att påträffa förhöjda halter av PAH:er.

## **Störningar under byggtiden**

Under byggtiden kan mark utöver vägområdet att behöva nyttjas tillfälligt. Även framkomligheten längs vägen kan påverkas negativt. 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 vidtas för att minimera störningar under byggtiden.

### **4.2.2. Nationella miljö kvalitetsmål**

Sveriges riksdag har beslutat om 16 miljö kvalitetsmål (miljö mål) för en hållbar samhällsutveckling. Det innebär att nuvarande och kommande generationer ska tillförsäkras en hälsosam och god miljö utifrån sociala, ekonomiska och ekologiska aspekter. De miljö mål som berörs av de planerade åtgärderna är *Begränsad klimatpåverkan, Levande sjöar och vattendrag, Levande skogar, God bebyggd miljö, samt Ett rikt växt- och djurliv.*

De planerade åtgärderna bedöms inte motverka miljö målen då det är små ingrepp som planeras inom befintlig infrastruktur och vägområde.

### **4.2.3. Miljö kvalitetsnormer**

Miljö kvalitetsnormer regleras i miljö balkens femte kapitel. Avsikten med miljö kvalitetsnormerna är att fastlägga en högsta tillåtna förorenings- eller störningsnivå som människor eller miljön kan belastas med. Miljö kvalitetsnormer finns för närvarande för föroreningar i utomhusluft (SFS 2010:477), för vattenkvalitet i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554), för omgivningsbuller (SFS 2004:675) samt för olika parametrar i vattenförekomster (SFS 2001:660). Miljö kvalitetsnormer för buller gäller för större vägar med större trafikmängd och kommuner med fler än 100 000 invånare. Normerna för utomhusluft bedöms inte överskridas på denna vägsträcka p.g.a. låg trafikmängd.

Intill aktuellt utrednings- och influensområde finns miljö kvalitetsnormer för grundvatten som uppfyller god kemisk status. Denna vägplan bedöms inte medföra dessa miljö kvalitetsnormer åsidosätts. Miljö kvalitetsnormerna för Bäljaneå är god ekologisk status 2027 och god kemisk ytvattenstatus. I senaste statusklassningen ingår kvicksilver och bromerad difenyleter (PBDE) där gränsvärdet överskrids i alla ytvattenförekomster i Sverige. De nuvarande halterna av kvicksilver och PBDE (december 2015) får dock inte öka.

#### 4.2.4. Allmänna hänsynsregler

Projektet kommer att bedrivas så att miljöbalkens allmänna hänsynsregler uppfylls. Hänsynsreglerna i miljöbalkens andra kapitel bedöms uppfyllas genom att en vägplan inklusive miljöbeskrivning upprättas. Projekteringen och miljöarbetet görs av erfarna projektörer och handläggare och följer gällande normer och krav. Val av alternativa lösningar och lokaliseringar utreds under planlägningsprocessens gång.

Trafikverket ställer omfattande miljökrav på sina entreprenörer för byggtiden, bland annat vid hantering av miljöfarliga ämnen. Försiktighet iakttas vid hantering av drivmedel och kemikalier. I första hand ska miljövänliga produkter och arbetsmetoder nyttjas. God masshantering eftersträvas, där schaktade massor om möjligt planeras att återanvändas i projektet.

Åtgärder kommer att föreslås för att minimera de negativa konsekvenserna projektet medför för vissa aspekter. De huvudsakliga konsekvenserna kommer att identifieras i vägplanen och skadeförebyggande åtgärder kommer att vidtas där det är motiverat och skäligt för att minska projektets miljökonsekvenser. Skadeansvaret innebär att det är den som orsakat en skada eller olägenhet för människors hälsa som är ansvarig för att skadan blir avhjälpd. Detta kommer att beaktas vid kommande upphandling och arbeten.

## 5. Åtgärder

Hänsyn till naturområden kommer tas i utredningsarbetet för val av lokalisering och utformning av tätortsportar, särskilt vid norra delen av väg 13 där natura 2000-området börjar samt i anslutning till vattendrag. När slutlig utformning är fastställd kommer beslut tas om det krävs några skyddsåtgärder och/ eller kompensationsåtgärder. Detta bedöms dock inte bli aktuellt.

När slutlig utformning är fastställd kommer det klargöras om åtgärderna medför schaktning i vägdiken eller rivning av asfalt. I det fallet kommer provtagning av vägdiken utföras så det kan säkerställas att uppschaktade massor hanteras utan risk för påverkan på omgivningen. Om rivning av asfalt blir aktuellt kommer asfalten att provtas med avseende på PAH-föreningar eller antas vara förorenad, val av åtgärd kommer att baseras på en utredning om asfaltens ålder och karaktär.

## 6. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet ej kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, eftersom åtgärdens utmärkande egenskaper såsom omfattning är liten, åtgärdens användning av mark och andra naturtillgångar är liten, samt att föroreningar och störningar till följd av åtgärderna är marginella. Vidare kommer åtgärder placeras i redan påverkat område av befintlig väg. Vid framtagande av färdigt utformningsförslag kommer hänsyn tas vid närhet till skyddsområden, strävan är att inte göra något intrång. Miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper ska också utvärderas vid bedömning av åtgärdens grad av miljöpåverkan. Hänsyn ska tas till miljöeffekternas storlek, utbredning, varaktighet m.m. utöver effekternas kumulativa verkan tillsammans med effekterna av andra verksamheter i området. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper finns beskrivna under kapitel 4.2 och bedöms vara av den storlek och utbredning att planerade åtgärder ej bedöms ha betydande miljöpåverkan.

## 7. Fortsatt arbete

### 7.1. 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 samrådskrets 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.

### 7.2. Viktiga frågeställningar

Det finns känsliga naturvärden. Utformningen och lokalisering av åtgärderna anpassas för att minimera negativ påverkan på naturvärden.

Landskapsbilden är känslig. Åtgärderna utformas för att tillföra värden i landskapet.

Åtgärderna görs i nära anslutning till befintlig väg så att markintrång minimeras.

Riktad provtagning med avseende på markföroreningar kommer att utföras inför eventuella schaktarbeten eller rivning av asfalt.

Arbeten i närheten av boendemiljöer bör anpassas så att inte störningar sker vid olämpliga tider.

Utformningen bör ta hänsyn till såväl de oskyddade trafikanternas identifierade behov av trafiksäkerhet, som de lokala lantbrukarnas och tunga transporternas krav på tillgänglighet.

Åtgärdsförslagen utformas för att minimera risk för bullerstörningar.

## 8. Källor

NVDB. Trafikverket. <https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>, sökdatum 2019-04-23

Lokaltidningen, Landskrona Svalöv. <http://landskrona.lokaltidningen.se/nyheter/2019-01-22/-Nuska-R%C3%B6st%C3%A5nga-entr%C3%A9n-till-nationalparken-bli-maffigare-3990043.html>,

sökdatum 2019-04-23

Midgårds skola. Svalövs kommun. <http://www.svalov.se/utbildning--barnomsorg/grundskola/kommunala-skolor/midgards-skola.html>, sökdatum 2019-04-29

Bevarandeplan för Natura 2000-området Söderåsen. Länsstyrelsen Skåne.

<https://www.lansstyrelsen.se/download/18.2c30d6f167c5e8e7c0359/1545225414754/Söderåsen%20bevarandeplan.pdf>, sökdatum 2019-04-25

Skyddad natur. Naturvårdsverket. <http://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>, sökdatum 2019-04-25

Miljöbalken. [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svenskforfattningssamling/miljobalk-1998808\\_sfs-1998-808](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svenskforfattningssamling/miljobalk-1998808_sfs-1998-808), sökdatum 2019-04-25

Kartbilaga till Översiktsplan 2016. Svalövs kommun.

<http://www.svalov.se/download/18.34c7ffa157e68bd680bcc9c/1477655889406/ÖP+karta+Kartbilaga+20141110.pdf>, sökdatum 2019-04-25

TUVA. Jordbruksverket. <https://etjanst.sjv.se/tuvaut/site/webapp/tuvaut.html>, sökdatum 2019-04-25

VISS, vatteninformationssystem Sverige. <https://viss.lansstyrelsen.se/Maps.aspx>, sökdatum 2019-04-25

Tillväxtprogram Röstånga. Svalövs kommun.

<http://www.svalov.se/download/18.34c7ffa157e68bd680b3157/1477654886323/Röstånga.pdf>, sökdatum 2019-04-25

Röstånga järnvägsstation. Bygdeband. <http://www.bygdeband.se/plats/2372189/sverige/skanelan/svalov/rostanga/rostanga-by/jarnvagsstationen/>, sökdatum 2019-04-25

Fornsök. Riksantikvarieämbetet. <https://app.raa.se/open/fornsok/>, sökdatum 2019-04-25

Trafikverket (2015). Vägars och gators utformning. Publikation 2015:086.

Översiktsplan för Svalövs kommun.

<http://www.svalov.se/download/18.34c7ffa157e68bd680b4ec6/1477654967429/Översiktsplan%202007.pdf>, sökdatum 2019-04-26

Fördjupad översiktsplan för Söderåsen.

<http://www.svalov.se/download/18.76b41a94162b4aa2165c52e2/1524125463367/Föp%20söderåsen.pdf>, sökdatum 2019-04-26





Trafikverket, 291 54 Kristianstad. Besöksadress: Björkhemsvägen 17  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

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