

RAPPORT

# Samrådsredogörelse

## E4/E6 Helsingborg, trafiksäkerhets- och miljöåtgärder

Helsingborgs stad, Skåne län  
TRV 2022/28809



**Trafikverket**

Postadress: Neptunigatan 52, 211 18 Malmö

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: Ej känslig

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse – E4/E6 Helsingborg, miljöåtgärder samt trafiksäkerhetsförbättringar

Författare: TerrVia Mark Malmö AB, WSP & Trafikverket

Dokumentdatum: 2025-12-05

Ärendenummer: TRV 2022/28809

Uppdragsnummer: 168923

Version: 1.0

Kontaktperson: Karolina Persson, Trafikverket

Omslagsfoto: Trafikverket

# Innehåll

<b>1 Sammanfattning .....</b>	<b>5</b>
<b>2 Samrådsrets.....</b>	<b>6</b>
<b>3 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan .....</b>	<b>6</b>
3.1 Samråd med berörd länsstyrelse .....	6
3.2 Samråd med berörda kommuner .....	9
3.2.1 Helsingborgs kommun .....	9
3.2.2 Bjuvs kommun .....	13
3.3 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda .....	13
3.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer.....	14
3.4.1 Region Skåne .....	14
3.4.2 Polismyndigheten Helsingborg.....	15
3.4.3 Räddningstjänsten Skåne Nordväst (RSNV).....	15
3.4.4 Lantbrukarnas Riksförbund (LRF) Regionförbund sydost.....	16
3.4.5 Naturskyddsföreningen .....	17
3.4.6 Nordvästra Skånes Vatten och Avlopp (NSVA).....	18
3.4.7 E.ON.....	18
3.4.8 GlobalConnect (IP-Only), Sydsvatten, Skanova (Telia) .....	19
3.4.9 Öresundskraft .....	19
<b>4 Samråd vid utformning av planförslaget .....</b>	<b>20</b>
4.1 Samråd med berörd länsstyrelse .....	20
4.2 Samråd med berörd kommun .....	26
4.2.1 Helsingborg kommun.....	26
4.3 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda .....	33
4.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer.....	36
4.4.1 Region Skåne .....	36
4.4.2 Skogsstyrelsen .....	37
4.4.3 Nordvästra Skånes Renhållnings AB (NSR) .....	38
4.4.4 Naturskyddsföreningen Helsingborg .....	39
4.4.5 Försvarsmakten .....	40
4.4.6 Riksantikvarieämbetet .....	40
4.4.7 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB).....	40

4.4.8 Nordion Energi.....	41
4.4.9 Skanova .....	41
4.4.10 Global Connect.....	42
4.4.11 Öresundskraft .....	42
4.4.12 E.ON.....	43
4.4.13 Nordvästra Skånes Vatten och Avlopp AB (NSVA) .....	43

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2022/28809.

## 1 Sammanfattning

Denna samrådsredogörelse gäller projektet E4/E6 Helsingborg, miljöåtgärder samt trafiksäkerhetsförbättringar. Projektet omfattar faunaåtgärder längs med E4/E6 i anslutning till Helsingborg samt trafiksäkerhets- och framkomlighetsförbättrande åtgärder i trafikplats Helsingborg södra och trafikplats Vasatorp. Projektet omfattade tidigare även buller- och vattenskyddsåtgärder längs bron över Råån, men detta har under tiden för arbetet med samrådshandlingen utgått från projektet eftersom åtgärderna behöver utredas ytterligare. I samrådsredogörelsen redovisas fortfarande de yttranden som inkommit och berör dessa delar.

Tidigt i projektet genomfördes ett informationsmöte med Länsstyrelsen i Skåne län den 18 september år 2019. Ett samrådsmöte genomfördes med Länsstyrelsen den 25 januari år 2023. Utifrån framtaget samrådsunderlag har Länsstyrelsen i Skåne län 2023-04-27 fattat beslut om att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

I skedet samrådsunderlag har samrådsretsen fått möjlighet att yttra sig och har fått information om samrådstiden via annons, brev, mejl eller genom webbformulär. Berörda fastighetsägare utmed de aktuella vägavsnitten har aviserats via brev som skickats ut 2022-12-22. Annonsering har skett i Post- och Inrikes Tidningar, Helsingborgs Dagblad, Landskrona Posten och Nordvästra Skånes tidningar 2022-12-31. Samrådstiden var mellan 2023-01-02 och 2023-01-22 och under den perioden fanns samrådsunderlaget tillgängligt på projektets hemsida.

Under 2024–2025 har en samrådshandling arbetats fram. Under tisdagen den 10 juni 2025 hölls ett samrådsmöte i form av ett öppet hus i Rydebäck i Helsingborgs kommun. I övrigt har samrådshandlingen funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida under perioden 2025-06-03 till 2025-07-04. Under denna period har det varit möjligt att lämna synpunkter på projektet via brev, e-post eller via Trafikverkets hemsida.

## 2 Samrådsrets

Samrådsretsen har varit berörda myndigheter, berörda kommuner, enskilda som kan bli särskilt berörda, ledningsägare och organisationer. Enskilda samt ledningsägare som kan antas bli särskilt berörda har i samrådsunderlagsskedet avgränsats genom utredningsområdet och i samrådshandlingsskedet genom vägplanens redovisade markanspråk.

## 3 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Inkommande synpunkter/yttranden från respektive samrådsmöte har sammanfattats i avsnitten 3.1 - 3.4 nedan. Minnesanteckningar och protokoll från samrådsmötena återfinns i sin helhet på Trafikverket med ärendenummer TRV 2022/28809.

### 3.1 Samråd med berörd länsstyrelse

#### Samrådsmöten

##### Samrådsmöte 2019-09-18

Ett tidigt informationsmöte inför projektet, Faunaåtgärder E6 trafikplats Kropp, hölls 2019-09-18 med Länsstyrelsen Skåne. Syftet med mötet var att informera Länsstyrelsen om att arbetet påbörjats gällande planläggningen och Trafikverket önskade inhämta eventuella synpunkter från Länsstyrelsen. Trafikverket presenterade projektets bakgrund, åtgärder och viktiga frågor.

På mötet framförde Länsstyrelsen följande synpunkter:

- Det kommunala naturreservatet Bruces skog ligger inom projektets utredningsområde. Det finns även viltvatten/våtmarker anlagda på båda sidor om motorvägen E6 vid Rosendals slott som Trafikverket behöver känna till.
- Eventuell påverkan på Natura 2000-området behöver utredas. Åtgärder på och vid vägen är inte undantaget föreskrifterna för Rååns dalgångs naturreservat.
- Det finns invasiva arter i området, vilket måste tas hänsyn till om flytt av massor.
- Södra delen av sträckan har många fornlämningar och flera av dessa med upplevelsevärden. Påverkan på fornlämningar och riksintresse behöver utredas.
- Det finns en gravhög i en trafikplats och gravhögar är generellt svåra att få tillstånd för. Åtgärder för att förhindra både direkt och indirekt påverkan på gravhögar i

området kommer att behöva vidtas. Arkeologisk undersökning (AU) steg 1 samt KML-process kan behövas längre fram.

- Viktigt att undersöka hur deponin påverkas av stängselsättning.

Informationen och synpunkterna som framfördes på mötet tar Trafikverket med sig i det fortsatta arbetet i planprocessen.

### Samrådsmöte 2023-01-25

Ett digitalt samrådsmöte gällande projektet hölls 2023-01-25 med syftet att presentera projektet. Sedan förgående möte har projektet utökats med fler åtgärder såsom bullerskydds-och vattenskyddsåtgärder, trimningsåtgärder i trafikplats Helsingborg Södra och trafikplats Vasatorp. Trafikverket presenterade projektets förutsättningar, projektmål, effektmål, bedömning av åtgärdernas miljöpåverkan samt projektets tidplan.

På mötet framförde Länsstyrelsen följande synpunkter:

- Länsstyrelsen informerar Trafikverket om att Bruces skog är ett kommunalt naturreservat och uppmanar Trafikverket att ha en dialog med Helsingborg stad samt angående eventuell påverkan på nya planerade kommunala naturreservat.
- Länsstyrelsen undrar hur Länsstyrelsen och Trafikverket ska samordna sig kring föroreningsfrågorna kring åtgärderna vid deponin.
- Avser bulleråtgärden bulleråtgärder på bron samt en viss sträcka innan och efter bron? Länsstyrelsen undrar även om Trafikverket har bestämt vilket material bullerskyddsplanket ska bestå av.
- Länsstyrelsen påminner om att, utöver naturreservat och naturområde samt dispensbehovet, ha en dialog med markägarna om bullerskyddsåtgärderna kräver ytterligare mark i anspråk.
- Länsstyrelsen lyfter att det är viktigt att Trafikverket tidigt i processen studerar hur väl funktionen av befintliga vägportar fungerar som passagemöjlighet för viltet.
- Kommer Trafikverket göra någon utredning kring vilken utsträckning som befintliga passager nyttjas i dagsläget? Har Trafikverket krav och riktlinjer att förhålla sig till när det gäller viltets möjlighet att kunna passera vägar och järnvägar?
- Det pågår en riksintresseöversyn gällande Skånes kulturmiljö. Rååns dalgång är ett av de prioriterade områdena. Länsstyrelsen har kommunicerat ett förslag till ändringar av det riksintresset med berörda kommuner. Länsstyrelsen nämner detta så att Trafikverket får med rätt version av uttryckstext i beslutsunderlag.
- Gällande vattenskyddsåtgärder vid Råån, innebär det nya dammar och diken som anläggs inom vägområdet? Länsstyrelsen menar att samordningen mellan

Trafikverkets åtgärder kring Råån och kommunens utrivningsåtgärder av Görarpsdammen är viktig.

- Går det att planera åtgärderna runt områdena som är utpekade i arkeologiska utredningar steg 1?

### **Trafikverket:**

Trafikverket tar till sig Länsstyrelsens synpunkter och information och kommer att ha en dialog med Helsingborgs kommun. Trafikverket lämnade även följande svar under mötet:

Trafikverket svarar att trimningsåtgärden i trafikplats Vasatorp har lyfts in sent i denna vägplan och utredning kring påverkan på deponin. Trafikverket kommer att arbeta vidare med dessa frågor i den fortsatta processen.

Bulleråtgärderna vid Råån planeras i största möjliga mån ligga inom befintligt vägområde för att minimera intrånget på marken runt omkring. Arbetet planeras att i största möjliga mån utföras från motorvägen. Materialvalet på bullerplanken är ännu inte bestämt men bullerskyddet ska även agera som bländskydd då viltet är känsliga för ljusreflexer så de kommer inte att vara genomskinliga.

Trafikverkets riktlinje landskap gäller i första hand vid nybyggnation eller större ombyggnationer av infrastruktur. Nya faunapassager prioriterats inte längs de aktuella sträckorna i det nationella ställningstagandet för faunaåtgärder och motorvägarna utgör redan barriärer. Bedömd effektivitet av befintliga passager och konsekvenser för viltet kommer att beskrivas i den fortsatta processen.

Det planeras inte för att anlägga en ny damm inom naturreservatet och de åtgärder som planeras ska ligga inom befintligt vägområde i största möjliga mån för att minimera intrånget på marken runt omkring.

Gällande de arkeologiska utredningarna, beaktas framtaget material vid planerande av åtgärder. En ansökan om AU steg 2 kommer i kommande skede.

### **Samrådsyttrande**

Länsstyrelsen fick ta del av samrådsunderlaget genom den samrådsremiss som skickades till Länsstyrelsen Skåne 2022-12-30.

Länsstyrelsen inkom via e-post med sitt yttrande 2023-01-09 där Länsstyrelsen Skåne meddelar att de inte kommer att lämna några synpunkter på samrådsunderlaget innan beslut har tagits om betydande miljöpåverkan för projektet.

## 3.2 Samråd med berörda kommuner

### 3.2.1 Helsingborgs kommun

#### **Samrådsmöten**

##### Samrådsmöte 2021-11-24

Ett informationsmöte inför projektet, E6 E4 Helsingborg miljöåtgärder samt trafiksäkerhetsförbättringar i trafikplats Helsingborg Södra, hölls 2021-11-24 med Helsingborgs kommun. Trafikverket presenterade projektets förutsättningar, resultat av genomförda utredningar, projektmål, effektmål, bedömning av åtgärdernas miljöpåverkan samt projektets tidplan.

På mötet framförde Helsingborgs kommun följande synpunkter:

- Det är en lång sträcka som stängslas men passagera för viltet är för få. Helsingborgs kommun ser positivt på de föreslagna stängselåtgärderna med syftet att minska trafikolyckor men att djurpopulationen påverkas då barriäreffekten ökar genom stängselsättning för viltet. Helsingborgs kommun undrar om det har gjorts en miljökonsekvensbeskrivning (MKB)?
- Helsingborgs kommun önskar även en bullerutredning vid Bruces skog då det finns planer för bebyggelse i närheten. Inom detaljplanelagda områden kan det krävas bullerdämpande åtgärder.
- Det har hållits ett samråd gällande Görarpsdämnet där även Trafikverket inkom med yttranden. Länsstyrelsen har önskemål om att dämnet ska tas bort. Helsingborgs kommun meddelar att det kommer att ta minst 6 månader med miljödomen och att arbeten påbörjas under år 2023.
- Krävs det ytterligare markanspråk för trafikförbättringsåtgärderna i trafikplats Helsingborg Södra?
- För att bättre kunna planera framtida trafikflöden, exempelvis i de olika ramperna kring trafikplats Helsingborg Södra, har kommunen trafikmodeller vilka kan nyttjas.
- Helsingborg stad önskar att trafikplats Vasatorp tas med i projektet.
- Helsingborg stad informerar om sitt detaljplanearbete

#### **Trafikverket:**

Trafikverket tar till sig informationen och synpunkterna från Helsingborgs kommun i det fortsatta arbetet med vägplanen och gav även följande svar under mötet:

En miljökonsekvensbeskrivning kommer att tas fram i planprocessen där påverkan på miljön och viltet kommer att beskrivas.

För trimningsåtgärderna kommer det i kommande skede i planprocessen att utföras bullerutredningar. För övriga åtgärder kommer ingen bullerutredning att göras.

Gällande behov av markanspråk i trafikplats Helsingborg Södra så kommer det att utredas i vägplanen.

De åtgärder som presenterats under mötet är de som ingår i projektet, det vill säga trafikplats Vasatorp ingår inte i denna vägplan. I det fall kommunen önskar ytterligare åtgärder får kontakt ske med VO Planering som då får titta på det.

### Samrådsmöte 2023-01-19

Ett digitalt samrådsmöte gällande projektet, E6 E4 Helsingborg miljöåtgärder samt trafiksäkerhetsförbättringar, hölls 2023-01-19 med Helsingborgs kommun.

Under mötet presenterade Trafikverket projektet.

På mötet framförde Helsingborgs kommun följande synpunkter:

- Finns det något fördjupningsarbete kring trafiklösningsskisserna som utreddes i ett tidigt skede?
- Är det planerat några bulleråtgärder för bullerpåverkan på Bruces skog?
- Helsingborgs kommun önskar att konsekvenser för viltet utreds djupare, exempelvis landskapsekologiska samband, vilka spridningsmöjligheter och passagemöjligheter som finns.
- Pågående projekt inom kommunen är det nya sjukhusområdet, vilket planeras vara klart år 2033. Det finns även planer för bland annat trafikplats Ättekulla. Hur tar Trafikverket hänsyn till dessa planer?
- Helsingborgs kommun undrar hur tanken är kring trafikplats Vasatorp.
- Projektets budget, finns det utrymme för andra åtgärder som är anpassade till Helsingborg kommuns planer?

#### **Trafikverket:**

Trafikverket tar till sig informationen och synpunkterna från Helsingborgs kommun i det fortsatta arbetet med vägplanen och gav även följande svar under mötet:

Trafikanalysen har genomförts vartefter föreslagna trimningsåtgärder har tagits fram.

Bruces skog är inte ett nationellt utpekade område för bullerskydd av viktiga fågel- och naturmiljöer.

Nya faunapassager har inte prioriterats längs de aktuella sträckorna i den nationella bristutredning som görs avseende befintlig infrastruktur. Motorvägarna utgör redan barriärer och konsekvenser för viltet kommer att beskrivas i den fortsatta processen.

Trafikverket och Helsingborgs kommun får ha en dialog i det fortsatta arbetet för att försöka undvika påverkan på parternas planer.

Bakgrunden till åtgärderna kring trafikplats Vasatorp är att det tidigare har varit en SO-åtgärd (små och okomplicerade åtgärder). Trafikverket har beslutat att på grund av den känsliga miljön med bland annat deponin kunde projektet inte drivas vidare som smärre åtgärd och blev därmed en del av det här projektet.

Det finns inte utrymme för tillkommande åtgärder än de som redovisas i denna vägplan.

## **Samrådsyttrande**

Samrådsremiss gällande Samrådsunderlaget skickades till Helsingborgs kommun 2022-12-30. Efter att Trafikverket skickat samrådsunderlaget på remiss till Helsingborgs kommun inkom kommunen med ett yttrande med följande synpunkter 2023-01-27.

- Helsingborgs kommun önskar förtydligande kring huruvida faunastängslet kan påverka vilt samt vilka åtgärder som kan minimera den eventuellt negativa påverkan som stängslet har.
- Gällande bullerdämpande vid Råån är Helsingborgs stad positiva, men åtgärder vid naturreservatet Bruces skog saknas. Detsamma gäller för de blivande naturreservaten Björka skog och Björka fälad som ligger på ömse sidor om Väla centrum.
- Parallellt med vägplanen driver Trafikverket en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) tillsammans med Helsingborgs stad och Region Skåne i samma område, ÅVS Östra Helsingborg, som beräknas vara klar sommaren 2023. Här studeras bland annat anspråken på infrastrukturen på kort och lång sikt. Det kan innebära att utformningen och prioriteringen av ingående delar i vägplanen behöver ta hänsyn till åtgärdsvalsstudiens resultat. Även avgränsningen av vägplanen är viktig för att inte hindra vidare planläggning av andra åtgärder. Önskemål om att vägplanen därefter kan hanteras skyndsamt för att säkerställa att utvecklingsområden enligt gällande översiktsplan inte hindras.
- Vissa förändringar i pågående och gällande detaljplaners geografiska avgränsningar har skett, men figurerna i samrådsunderlaget fungerar i sammanhanget. I stycket om kollektivtrafik har det även skett vissa förändringar med exempelvis busslinjenummer.
- Inom projektet ÅVS Östra Helsingborg används nya uppgifter om trafikflöden och trafikprognoser. Detta enligt SCB:s framskrivning av befolkningsökning samt Trafikverkets Sampers-modell. Prognosen har kompletterats med nytt sjukhus och nya verksamhetsområden och bostäder. Helsingborgs kommun undrar om Trafikverket kommer att uppdatera sina trafikprognoser?

- Ett planprogram för Norra Ekeberga kommer att påbörjas inom kort med sikte på att första detaljplanen kan antas år 2028. Detaljplanen för nya sjukhuset planerar antas i slutet av år 2023. Sjukhuset ska stå klart år 2033 med byggstart år 2026.
- Otydligt hur föreslagna åtgärder kopplas mot kapacitetsanalyser samt analys av olyckor i trafikplats Helsingborg Södra. Hur har åtgärderna valts, alternativa utformningar och prioritering mellan åtgärderna?
- Åtgärder i trafikplats Vasatorp prioriteras högre än trafikplats Helsingborg Södra med tanke på stadens planer för utveckling i öst.

### **Trafikverket:**

Trafikverket tackar för informationen och tar den med sig i den fortsatta planprocessen. Motorvägen bedöms redan vara en total barriär för djuren. Med en uppsättning av viltstängsel kommer djuren ledas till de befintliga passagemöjligheterna där projektet kommer att göra åtgärder för att förbättra effektiviteten för djur.

Bruces skog är inte ett utpekade område för miljöåtgärder.

Trafikverket kan inte ta hänsyn till resultatet i en ÅVS eftersom det är en studie och inte en beställd åtgärd. Gällande vägplanens avgränsningar är dessa anpassade efter de åtgärder som ingår i den aktuella planen. Trafikverket kan inte påskynda en vägprocess eftersom planen tas fram enligt en lagstadgad planläggningsprocess med olika moment och samrådsaktiviteter som måste genomföras.

Tillkommande trafikprognoser och uppräknings som nu sker i närliggande områden samt pågående utredningar kopplat till framtida utbyggnationer kan inte styra föreslagna lösning i trafikplatserna Vasatorp och Helsingborg södra.

Trimningsåtgärderna som förslås i trafikplats Helsingborg Södra grundar sig på tidigare genomförda utredningar kopplat till ÅVS:en E6 genom Skåne och bedöms ge positiva effekter på dagens framkomlighetsproblematik, samt de trafikolyckor som det ger upphov till, på E6 i anslutning till Tpl Helsingborg Södra.

Trafikverket har tidigare meddelat Helsingborg stad att Trafikverket fortsatt planerar för åtgärder, enligt förslag, i Tpl Vasatorp med en bedömning om att åtgärder krävs på kort sikt och ger positiva effekter på dagens situation i Tpl Vasatorp. Framtida åtgärder i Tpl Vasatorp får utredas och beslutas i nu pågående ÅVS som Helsingborg stad refererar till, med de nya förutsättningar som initierat den gemensamma ÅVS.

Hur föreslagna åtgärder kopplas mot kapacitetsanalyser samt analys av olyckor i trafikplats Helsingborg Södra kommer att förtydligas i kommande skede.

Prioritering av åtgärderna i trafikplatserna görs av Trafikverket.

### 3.2.2 Bjuvs kommun

Bjuvs kommun har tagit del av samrådsremissen och har ingen erinran på förslaget.

## 3.3 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

### **Samrådsyttranden**

Allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda har inkommit med följande synpunkter på projektets åtgärder:

#### **Buller**

Bullerdämpande åtgärder vid Rååns dalgång välkomnas, men bullret upplevs som ett stort problem även längre norrut för boende kring områdena Görarp och Bårslöv. Bullernivåer vid trafikplats Helsingborg Södra och söderut önskas minska i samband med Trafikverkets åtgärder vid trafikplatsen.

#### ***Trafikverket:***

För trimningsåtgärderna kommer det i kommande skede i planprocessen att utföras bullerutredningar. För övriga åtgärder kommer ingen bullerutredning att göras, då det är åtgärder som inte medför någon förändring av bullernivån jämfört med befintliga förhållanden.

#### **Åtgärder vid trafikplats Fleninge**

Önskemål om bullerdämpande åtgärder på fastighet nära trafikplats Fleninge eftersom trafikmängderna ökar och bullernivåerna upplevs som höga.

Avvattningen i trafikplats Fleninge fungerar inte då vattnet rinner ut över närliggande åkrar. Det finns därav önskemål om att Trafikverket ser över och hanterar detta.

Påtalar problem med pendlarparkeringen där sker vandalisering av parkerade bilar samt nedskräpning.

#### ***Trafikverket:***

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter.

Åtgärderna vid Trafikplats Fleninge är faunaåtgärder och föranleder ingen bullerutredning. Bullerutredningar görs utifrån att det planeras en förändring av ljudkällan från trafiken. Det innebär att i projekt där det sker ombyggnation av en väg, vilket leder till att trafiken flyttas mot exempelvis bostäder, görs en utredning.

Övriga frågor som ej är projektrelaterade har vidarebefordrats internt hos Trafikverket och är återkopplade till fastighetsägaren.

## Övrigt

Önskar åtgärder vid trafikplats Åstorp då det upplevs finnas en brist i trafiksäkerheten vid avfarten vid Åstorp Norra.

Önskar en väg som skapar en förbindelse österut mot Kristianstad, via Höör och Linderöd.

Önskar utökning från två till tre filer mellan trafikplats Helsingborg Södra och trafikplats Kropp för framkomlighet vid driftsättning av planerad tunnel mellan Helsingborg och Helsingör.

### **Trafikverket:**

Den aktuella vägplanen handlar om miljöåtgärder och trafiksäkerhetsförbättringsåtgärder inom det aktuella utredningsområdet och det är inte möjligt att inkludera åtgärder utanför det som ingår i vägplanen. Synpunkterna har tagits vidare internt hos Trafikverket.

## 3.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Berörda myndigheter och organisationer har delgetts information om samrådet, via e-post eller webbformulär 2022-12-30.

### 3.4.1 Region Skåne

#### **Samrådsyttrande**

Region Skåne har inkommit med ett yttrande med följande synpunkter:

#### **Godstransport, personresor och etablering av sjukhusområde**

E4 och E6 utgör ett riksintresse för kommunikation men Region Skåne vill också lyfta vägarnas stora betydelse för den regionala tillgängligheten, både för godstransporter och personresor av varierande längd.

Region Skåne konstaterar att både Skånebanan och Rååbanan korsas av utredningsområdet. Banorna har stor betydelse på regional och interregional nivå, både för godstransporter och personresor. Region Skåne utgår från att insatserna inom utredningsområdet inte kommer att påverka banornas viktiga funktion för transportsystemet.

Region Skåne vill påtala att det pågår en åtgärdsvalsstudie angående etablering av nytt sjukhusområde i Helsingborg i anslutning till trafikplatserna Helsingborg Södra och Ättekulla. Om åtgärdsvalsstudien påverkar insatserna som föreslås i vägplanen är oklart men dess existens bör tas i beaktning.

### **Trafikverket:**

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter och tar dessa med sig i den fortsatta planprocessen.

Skånebanan och Rååbanan bedöms inte påverkas av projektet i dagsläget.

Denna vägplan tar inte hänsyn till kommande ÅVS. Projektet känner till den pågående ÅVS:en men vägplanen och dess ingående åtgärder kan inte ta hänsyn till kommande åtgärder som en ÅVS resulterar i. Det finns inte utrymme för tillkommande åtgärder utöver de som redovisas i denna vägplan.

### **Kollektivtrafik**

Skånetrafiken påtalar att utredningsområdet trafikeras av busslinjerna 26, 251, 297 och 298. Skånetrafiken har inget att erinra mot vägplanen och anser att trafiksäkerhetshöjande åtgärder generellt är positivt men vill påtala vikten att kollektivtrafikens framkomlighet bör prioriteras vid omgestaltning/ombyggnad av sträckan.

### **Trafikverket:**

Trafikverket tackar för synpunkterna och kommer att ha med sig dessa i den kommande planprocessen.

## **3.4.2 Polismyndigheten Helsingborg**

### **Samrådsyttrande**

Polismyndigheten i Helsingborg inkom med sitt yttrande där de meddelar att de har tagit del av samrådsremissen och har ingen erinran på förslaget.

## **3.4.3 Räddningstjänsten Skåne Nordväst (RSNV)**

### **Samrådsyttrande**

Räddningstjänsten i Skåne Nordväst inkom med sitt yttrande och lyfter följande synpunkter:

- Räddningstjänsten vill ta del av Trafikverkets kameraövervakning för att Räddningstjänsten genomför årligen ett antal insatser i samband med trafikolyckor på aktuella vägvsnitt. Genom att få ta del av materialet hade bedömningen av framkomligheten kunnat underlättas.
- Räddningstjänsten önskar att vägsträckningen utökas med fler SOS-fickor för att minska risken för påkörning då fordon med haveri kan använda dessa istället för vägrenen. Vägavstängningar kan även minskas genom att SOS-fickor kan användas till att ställa upp fordon som varit involverade i trafikolyckor. Rutiner för undvikande av bärgning vid hög trafikintensitet bör upprättas.

- Räddningstjänsten önskar en utredning om utökning av sträckor med omkörningsförbud då det på andra sträckor har införts av Trafikverket för att minska olyckor med upphinnande fordon.
- Samrådsunderlaget bör ta hänsyn till skyfallskartering där vissa av sträckorna kan svämmas över. En översvämmad vägbana kan förhindra framkomligheten för utryckningsfordon.
- Räddningstjänsten ser ett behov av att utreda en utökning från två till tre filer i respektive körriktning på de hårt belastade vägvägnitten för att möta den ökade trafikintensiteten och samhällsutvecklingen med nyetableringen av logistikcenter i Skåne.
- Räddningstjänsten ser positivt på föreslagna trimningsåtgärder samt uppsättning av stängsel för att minska antalet viltolyckor.
- Säkerhetshöjande åtgärder i hela området Skåne nordväst med anledning av att dessa sträckningar har ett stort antal trafikolyckor årligen.
- Räddningstjänsten ser positivt på åtgärder för Örby vattenskyddsområde.

#### **Trafikverket:**

Trafikverket tackar för de inkomna synpunkterna.

Det ingår inte i gällande uppdrag att förändra tiden för omkörningsförbud på sträckan. Sträckan har testats med omkörningsförbud under vissa tider på dygnet sedan mars 2019. Trafikverket utesluter inte att i framtiden att förändra tiderna, men det finns idag inga planer.

Trafikverket vill förtydliga att vattenskyddsåtgärden gäller Örby berggrundvattentäkt samt att vattenskyddsåtgärder finns för Örby vattenskyddsområde.

Övriga inkomna synpunkterna ryms inte den aktuella vägplanen men Trafikverket har vidarebefordrat önskemålen internt till de avdelningar som arbetar med dessa frågor.

### **3.4.4 Lantbrukarnas Riksförbund (LRF) Regionförbund sydost**

#### **Samrådsyttrande**

Lantbrukarnas Riksförbund inkom med sitt yttrande där följande synpunkter önskas lyftas fram:

- Viktigt att minimera markintrånget när det är möjligt.
- Delar som behandlar eller berör vattenkvaliteten i Råån och övriga vattendrag ges LRF möjlighet att följa och kommentera genom deltagande i aktuella vattenråd.

**Trafikverket:**

Minsta möjliga intrång på fastigheterna eftersträvas alltid.

Projektet avser inte göra åtgärder som kan påverka Rååns vattenkvalité.

### 3.4.5 Naturskyddsföreningen

**Samrådsyttrande**

Följande synpunkter önskas lyftas fram

- Naturskyddsföreningen saknar en ekodukt vilket de tycker att det finns behov av för att underlätta framförallt klövvilts passager över E6.
- Framgår inte i underlaget hur och på vilket sätt vägportarna skall förbättras för att hjälpa framförallt klövviltet
- Viktigt att påverkan minimeras under byggtiden. Det är även viktigt att områdena med naturvärden inventeras för minimal påverkan, samt vikten av att träd och då äldre
- ädellövträd, i naturområdena inte avverkas.

**Trafikverket:**

Trafikverket ser inget behov att prioritera aktuell sträcka för anläggande av ekodukt då inte sträckan har pekats ut som en briststräcka i nationellt underlag.

Åtgärder i form av bland annat bländskydd och andra anpassningar ska göras på några befintliga passager som bedöms kunna användas av djur. Dessa passagemöjligheter utgörs av vägportar, GC-passager och bro över vattendrag (Råån) med strandpassage.

Minsta möjliga intrång på fastigheterna eftersträvas. Åtgärderna vid naturområdena planeras i största möjliga mån att ligga inom befintligt vägområde för att minimera intrånget på marken runt omkring. Arbeten i dessa områden planeras att i största möjliga mån utföras från vägen.

### 3.4.6 Nordvästra Skånes Vatten och Avlopp (NSVA)

#### **Samrådsmöten**

##### Samrådsmöte 2021-11-25

Ett informationsmöte inför projektet, E6 E4 Helsingborg miljöåtgärder samt trafiksäkerhetsförbättringar i trafikplats Helsingborg Södra, har hållits 2021-11-25. Samråd har genomförts med NSVA i egenskap av huvudman för Örby grundvattentäkt.

Inledningsvis presenterar Trafikverket projektet.

På mötet framfördes följande synpunkter:

- Hänsyn behöver tas till korsande och längsgående ledningar, kulvertar och diken.
- NSVA har pågående projekt som kräver samordning med Trafikverket.
- Ansökan gällande utökning av vattenskyddsområdet för Örby berggrundvattentäkt har gjorts. Vattenskyddsområdet och vattendomen kan påverka Trafikverkets projekt eftersom området ännu inte är beslutat.

#### **Trafikverket:**

NSVA:s planerade anläggningar kommer att beaktas i kommande utredning. Synpunkter kommer att beaktas genom att de tas med för vidare utredning.

##### Samrådsmöte 2023-01-17

Ett digitalt samrådsmöte gällande projektet, E6 E4 Helsingborg miljöåtgärder samt trafiksäkerhetsförbättringar, har hållits 2023-01-17.

Under mötet presenterar Trafikverket projektet.

På mötet framfördes följande synpunkter:

- NSVA informerar om att NSVA inte är huvudman för vattenskyddsområdet Ramlösa hälsobrunns grundvattentäkt.

#### **Trafikverket:**

Trafikverket är medveten om att det är annan huvudman för Ramlösa hälsobrunn som har fått ta del av samrådsunderlaget.

### 3.4.7 E.ON

#### **Samrådsyttrande**

Rubricerande ledningsägare har inkommit med information och säkerhetskrav på sin anläggning.

#### **Trafikverket:**

Informationen kommer att tas om hand i det fortsatta arbetet och ledningsägaren kommer bli kallad till samråd för trimningsåtgärder i Helsingborg Södra och faunaåtgärder i nästa skede.

### 3.4.8 GlobalConnect (IP-Only), Sydvatten, Skanova (Telia)

#### **Samrådsyttrande**

Rubricerande ledningsägare har inkommit med information angående deras anläggningar.

#### **Trafikverket:**

Informationen kommer att tas hand om i det fortsatta arbetet och ledningsägarna kommer bli kallade till ledningsägarmöte längre fram.

### 3.4.9 Öresundskraft

#### **Samrådsmöten**

##### **Samrådsmöte 2022-11-22**

Ett digitalt samråd har hållits med Öresundskraft 2022-11-22.

Öresundskraft presenterade deras projekt och tidsplan för nya koncessionselledningar för att utreda om det ger någon påverkan på Trafikverkets projekt. Elledningar och faunastängslet bedöms inte påverka varandra längsgående E6 men vid korsning av vägen behöver projekten samordnas.

#### **Samrådsyttrande**

Öresundskraft har inkommit med yttrande 2023-01-23.

Följande synpunkter önskas lyftas fram

- Det finns befintliga ledningar inom projektets område och det pågår även arbete med koncessionsansökan för nya ledningar för att möjliggöra vidare exploatering av Helsingborg öster om motorvägen. Ledningsarbetena påbörjas preliminärt 2025.

#### **Trafikverket:**

Öresundskrafts befintliga och planerade anläggningar kommer att beaktas i kommande utredning och Öresundskraft kommer bli kallade till ledningsägarmöte längre fram.

## 4 Samråd vid utformning av planförslaget

### 4.1 Samråd med berörd länsstyrelse

#### **Samrådsmöte**

##### Samrådsmöte 2024-08-28

Ett samrådsmöte hölls 2024-08-28 med Länsstyrelsen Skåne angående avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen till vägplanen.

Under mötet undrade Länsstyrelsen om bullerskyddsåtgärder vid trafikplats Helsingborg Södra är aktuellt.

Länsstyrelsen konstaterade att viltolyckor har inträffat vid trafikplats Vasatorp och undrade var längs sträckan det idag finns fårnät där vilt kan ta sig in på vägen.

Vidare påpekade Länsstyrelsen att stängsel innebär ett stort markanspråk längs vägen och det finns rödlistade fåglar med mera i området. Det är viktigt att beskriva om de påverkas eller varför inte. Om det blir intrång i biotopskyddade objekt är det viktigt att tidigt tänka på kompensationsåtgärder så att de går att genomföra. Länsstyrelsen undrade vad markanspråket i det kommunala naturreservatet Bruces skog blir.

Länsstyrelsen undrade om Trafikverkets projekt och det kommunala projektet med utrivning av Görarpsdammen kommer att påverka varandra även om de inte genomförs samtidigt, samt huruvida några kumulativa effekter uppstår. Det är viktigt att så tidigt som möjligt identifiera vattenverksamhet och beskriva tydligt vad det innebär i miljökonsekvensbeskrivningen.

Det är viktigt att beskriva påverkan på klövvilt om barriäreffekten förstärks pga. nytt stängsel samt byte till faunastängsel, både påverkan och åtgärder som vidtas för att motverka det. En del av broarna som möjliggör passage under motorvägen nyttjas av allmänheten vilket ger störningar för vilt.

Angående ansökningar rörande arkeologi önskar Länsstyrelsen få in ansökningar när omfattningen med tydliga mått är klar, ej för tidigt. Länsstyrelsen ska se över om arkeologisk åtgärd är nödvändig i projektområdets norra del eftersom områden där är urschaktade. Länsstyrelsen önskar skriftlig information om aktuella områden för att kunna avgöra vilka arkeologiska utredningar som behöver göras. Gällande gravhögarna i södra delen av projektområdet blir påverkan troligen ej visuellt stor på grund av låga högar och trädridå vid vägen. Utsikt mot högarna kan dock påverkas på vissa platser från vägen på grund av faunastängsel. Länsstyrelsen undrade om bullerskyddet vid Råån blir genomskinligt.

I samrådsunderlaget stod att påverkan av stängslet skulle studeras vidare. Exempelvis bedömdes siktlinjer vid trafikplats Kropp och Rååns dalgång vara känsliga. Ett fotomontage

eller visualisering om hur det ska se ut är önskvärt. Det kan vara relevant att både redovisa hur upplevelsen av riksintresset från vägen påverkas, eftersom det idag finns utblickar mot riksintresset, men också hur åtgärderna upplevs från riksintresset, kommer det att påverka historiska platser för exempelvis de som vandrar längs Råån? De gravhögar som lyftes under punkten arkeologi ingår även i riksintresseanspråket och den visuella påverkan på dessa behöver redovisas även under riksintressebedömningen.

### **Trafikverket:**

Trafikverket noterar Länsstyrelsen Skånes synpunkter och tackar för informationen. Trafikverket gör en bedömning av bullernivåerna vid trafikplats Helsingborg Södra och beslutar därefter om eventuella bullerskyddsåtgärder.

Fårstängsel finns vid Rosendal nära trafikplats Hyllinge. Trafikverket tittar på hela sträckan inklusive anslutande vägar till trafikplats Vasatorp och försöker täppa till stängslet så djur inte ska kunna komma in.

Vid mötet angavs att markbehovet för det nya faunastängslet är 2 meter vägrätt + 2 meter tillfällig nyttjanderätt. Efter mötet har markbehovet reviderats så att det generellt omfattar 1 meter vägrätt + 3 meter tillfällig nyttjanderätt utanför faunastängslet. En beskrivning av åtgärdens påverkan på natur- och kulturmiljön längs sträckorna återfinns i den miljökonsekvensbeskrivning som tagits fram under arbetet med projektet.

I Bruces skog ersätts befintligt viltstängsel med faunastängsel i samma läge, vilket vid mötet angavs innebära att befintligt vägområde skulle utökas med cirka 1 meter. Efter mötet har markanspråket reviderats så att det framtida vägområdet är i stort sett identiskt med befintligt, vilket innebär att det tillkommande markanspråk blir mycket begränsat. Besökare och djur kan röra sig på samma sätt eftersom stängslet kommer stå på samma plats som befintligt viltstängsel gör idag. Trafikverket har kontakt med kommunen angående detta.

Vid mötet angav Trafikverket att de har en tät dialog med Helsingborg kommun angående projektets angående Görarpsdammen. Efter mötet har åtgärderna som påverkar Görarpsdammen utgått ur projektet, vilket gör att det inte längre är aktuellt att projekten kommer att påverka varandra. Projektets övriga påverkan på vattenförekomster längs sträckan finns beskrivna i den miljökonsekvensbeskrivning som tagits fram under arbetet med projektet.

Åtgärder för att minska barriäreffekten för vilt har föreslagits på fyra befintliga broar i form av bländskydd. Trafikverket har försökt hitta så bra ställen som möjligt för faunanpassningar men det är ett område nära staden där många människor rör sig, vilket gör det saknas passager som är helt avskärmade från människor. I samband med mötet planerade Trafikverket också för byggnation av bullerskydd vid Råån. Efter mötet har de tidigare planerade bullerplanken vid Råån har utgått ur projektet.

Projektets påverkan på landskapsbilden och kulturmiljön längs de aktuella sträckorna har beskrivits i den miljökonsekvensbeskrivning som tagits fram under arbetet med projektet.

## Samrådsyttrande

Efter att Trafikverket skickat samrådshandlingen på remiss till Länsstyrelsen Skåne inkom de 2025-08-19 med ett yttrande med följande synpunkter:

- Länsstyrelsen är positiv till att intrånget i biotopskyddade objekt hålls nere och att Trafikverket planerar kompensera intrånget, men påpekar att en förlorad biotop i första hand ska kompenseras med nyskapande av samma biotop. I anslutning till den nya rörbron vid Helsingborg södra planerar Trafikverket att ta ner en björkallé. Enligt länsstyrelsen har en äldre allé ofta högre värden än en allé med unga träd, vilket gör att den bör kompenseras med fler träd än vad som tas ned. Den befintliga alléns storlek och värde beskrivs dock inte i miljökonsekvensbeskrivning, vilket gör att Länsstyrelsen har svårt att bedöma om den föreslagna kompensationsåtgärden med återplantering med ädellövträd är tillräcklig.

Trafikverket avser också att beskära en allé väster om Väla med lågt hängande grenar. Länsstyrelsen anser inte att detta ger upphov till ett kompensationsbehov men det är bra om det beskrivs vilka skyddsåtgärder som ska vidtas för att minimera påverkan på träden.

- Länsstyrelsen bedömer att varken våtmarken väster om Hyllinge (på fastighet Hålegården 35:1 och Rosendal 2:1) eller våtmarken vid trafikplats Kropp (fastighet Tostarp 1:2 > 1) omfattas av strandskydd utifrån den nya lagstiftningen som började gälla 1 juli i år.
- Länsstyrelsen noterar att Trafikverket har för avsikt att beskära lågt hängande grenar på särskilt skyddsvärda träd, men i övrigt inte påverka dem. Länsstyrelsens hållning är att borttagning av döda, enstaka grövre grenar, eller beskärning av kronan med mindre än 15 procent inte behöver anmälas för samråd. I likhet med det bedömer Länsstyrelsen inte att en mindre beskärning behöver kompenseras för i vägplanen, men handlingarna behöver beskriva skyddsåtgärder för att minimera påverkan på träden.
- Gällande arten skogsknipprot bedömer länsstyrelsen att Trafikverket väl har redovisat påverkan, att negativ påverkan går att minimera och att åtgärderna kan genomföras utan att gynnsam bevarandestatus av skogsknipprot påverkas.
- Trafikverket uppger i begäran om yttrande att träd kommer att fällas utanför fåglarnas häckningssäsong som försiktighetsåtgärd. Länsstyrelsen kan, vid en sökning i miljökonsekvensbeskrivningen, återfinna varken ordet fågel eller häckning. Länsstyrelsen anser att Trafikverket behöver komplettera med ett resonemang kring vilka fåglar som skulle kunna tänkas finnas i området och varför de inte skulle påverkas av åtgärderna, förutsatt försiktighetsåtgärd.

- Gällande faunaåtgärderna ser länsstyrelsen positivt på att Trafikverket arbetar med de förutsättningar som finns för att minska barriäreffekten för faunan.
- Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning gällande vägdagvattnets oförändrade kvalitet och dess påverkan att uppfylla miljökvalitetsnormerna för ytvatten. Vidare delar Länsstyrelsen Trafikverkets bedömning att grundvattensänkningen vid den nya rörbron inte påverkar det grundvattenmagasin varifrån Ramlösas vattenuttag görs och att vid arbeten inom skyddsområdet kommer vattenskyddsföreskrifterna att följas.
- Gällande grundvattenbortledningen från rörbron ställer sig länsstyrelsen frågande till Trafikverkets bedömning kring om den permanenta bortledningen inte kommer att påverka några känsliga objekt. Länsstyrelsen menar att det finns risk för att jordbruksmarken alldeles intill platsen där den nya rörbron ska anläggas påverkas av den permanenta bortledningen av grundvatten. Länsstyrelsen anser därför att Trafikverket behöver utveckla påverkan från bortledningen och belysa varför den inte orsakar påverkan på jordbruksmarken om så är fallet. Om jordbruksmarken riskerar att påverkas så ser Länsstyrelsen att den permanenta bortledningen av grundvatten till följd av den nya rörbron sannolikt inte kan hanteras enligt 11:12 i miljöbalken. Länsstyrelsens anser att det även finns risk att annan vegetation i närhet till rörbron kommer att kunna påverkas.
- Länsstyrelsen påpekar att riksintresset Rosendal-Kropp M8 har omprövats av Riksantikvarieämbetet enligt beslut 2024-08-29. Den karta som visas i planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen visar den äldre geografiska avgränsningen och behöver uppdateras. Länsstyrelsen anser att det bör lyftas fram i handlingarna att det välbevarade rätlinjiga allé- och vägsystemet utgör del av riksintressets uttryck. Länsstyrelsen ser att åtgärderna är genomförbara men vill lyfta fram att den bländskyddskärm som planeras sättas upp över Rosendalsvägen bör utformas för att ge minst inverkan på upplevelsen av Rosendalsvägens fortsatta sträckning.
- Området vid och norr om Tpl Fleninge bedöms av Länsstyrelsen ha viss potential för under mark dolda fornlämningar. Tillstånd till ingrepp i fornlämning L1988:2442 krävs men Länsstyrelsen ställer inga krav på ytterligare arkeologisk åtgärd norr om Fleningevägen då en mindre yta berörs. Vidare krävs inte heller ytterligare arkeologisk åtgärd inom utredningsobjekten 02 eller 03 (arkeologisk utredning, steg 1). Hänsyn ska tas till närliggande Övrigt kulturhistoriska lämningar L1988:1192, L1988:1791, L1988:1867. Skulle större ytor än de som redovisats i samrådshandlingen tas i anspråk ska Länsstyrelsen dock kontaktas för ny bedömning. Bedömningen görs utifrån förutsättningen att markingrepp ej sker för byggväg (3 m bred) eller arbetsytor inom fornlämningen eller utredningsobjekt 01–03. Körning ska här ske under sådana förhållanden att markskador inte uppkommer.

- Länsstyrelsen saknar information om hur byggvägar (3 meter bred) och tillfälliga arbetsytor ska anläggas, det vill säga om markingrepp ska utföras (matjord tas bort) eller om material ska tillföras. Den informationen är särskilt viktig vid känsliga fornlämningar som gravar.
- Tillstånd till ingrepp i fornlämning/arkeologisk åtgärd kan krävas även för åtgärder som dagvattenledning, brunnar, dräneringsledning och viltuthopp.
- Anbud inför arkeologisk åtgärd vid området Björka/Hyllstorp är aktuellt hösten 2025/våren 2026. Sökande är Helsingborg stad och Trafikverkets utredningsområde och Helsingborgs stads arbetsområde överlappar varandra här.
- Enligt första illustrationskartan i dokumentet illustrationskartor finns inget faunastängsel inritat i den mest sydliga delen av Trafikverkets utredningsområde. Länsstyrelsen undrar om detta har missats.
- Länsstyrelsen önskar att Trafikverket skickar shape-filer som underlag nästa gång vägplanen skickas för granskning och handläggning, vilket gäller även för samråd enligt kulturmiljölagen.

#### **Trafikverket:**

Trafikverket noterar Länsstyrelsen Skånes synpunkter och avser att komplettera vägplanens beskrivningar i erforderliga delar.

Trafikverket håller tillsammans med Helsingborg kommunen på att ta fram förslag på hur ny allé i anslutning till den nya rörbron vid Helsingborg södra kan utformas. Utgångspunkten är att den nya allén ska bidra med likvärdiga eller högre värden än den befintliga. Trafikverket avser att komplettera miljökonsekvensbeskrivningen med en beskrivning av befintlig allés storlek och värde.

Trafikverket noterar att länsstyrelsen delar uppfattningen att beskärning av allén väster om Väla och skyddsvärda träd inte behöver kompenseras. Trafikverket avser att komplettera miljökonsekvensbeskrivningen med en beskrivning av skyddsåtgärder för att minimera skadorna på träden.

Utredningsområdet längs E4/E6 är extremt bullerstört från trafik, då vägarna är mycket trafikerade motorvägar med en ÅDT på över 30 000. Livsmiljöernas värde som häckningsmiljö för fågel är därför mycket låga. Men, eftersom förbuden i 4 § 2 p gällande förbud mot att förstöra fåglars bon och ägg även gäller mycket vanliga arter så har projektet valt att tidsstyra nedtagning av träd till utanför fåglarnas generella häckningsperiod. Det går inte att utesluta att vanliga fåglar (ex. koltrast, ringduva och skata), som gärna förekommer vid tätorter och vägar, skulle kunna ha bon i området. Enligt praxis och Naturvårdsverkets vägledning så behöver inga bedömningar göras kring påverkan på bevarandestatus för dessa fåglar, eftersom de varken är rödlistade, finns med i Bilaga 1 till Fågeldirektivet eller vars population har minskat kraftigt i Sverige.

Vad gäller den permanenta grundvattensänkningen till följd av en ny rörbro har en översyn gjorts av antaganden och ingångsparametrar för beräkning av påverkansområde. Den ursprungliga beräkningen var mycket konservativ och utgick från en avsänkning från den högst uppmätta grundvattenytan i ett närliggande grundvattenrör ned till rörbrons dräneringsnivå. I själva verket är grundvattenytan redan avsänkt till följd av att det redan finns en GC-port i det aktuella området. Det blir därför mer korrekt att utgå från den ökning av avsänkningen som sker från befintlig dräneringsnivå till ny dräneringsnivå. Dagens grundvattennivå ligger i nivå med dräneringsnivån för den befintliga GC-porten. Avsänkning vid rörbron kommer med de nya antagandena att ligga i storleksordningen 0,1–0,4 m, att jämföra med tidigare antagen avsänkning på 0,9–1,3 m. Vidare har en översyn gjorts av vilka K-värden som är rimliga att använda och en känslighetsanalys har utförts med ett antal K-värden. Vid platsen förekommer enligt de geotekniska undersökningarna en lerig-siltig morän. I den ursprungliga beräkningen användes K-värdet  $1 \cdot 10^{-6}$  m/s. Baserat på uppgifter från litteraturvärden (se referens i MKB) bedöms det rimligare att ansätta ett värde på  $5 \cdot 10^{-7}$  m/s. Det skall påpekas att även detta K-värde ligger i det övre intervallet för vad som typiskt anges i referenslitteratur för siltig, lerig morän. Värdet är därmed att betrakta som konservativt, vilket innebär att även det beräknade påverkansområdet blir konservativt. En annan förändring som gjorts är att vid beräkning av påverkansområdet har hänsyn tagits till grundvattenbildning vid ett torrår. Ytterligare en orsak till att påverkansområdet har minskat jämfört med den ursprungliga mycket konservativa redovisningen är att hänsyn har tagits till schaktets radie vid redovisning av påverkansområdet. Det är egentligen påverkansområdets utbredning från schaktets mittpunkt som beräknas med de använda ekvationerna. För en första konservativ ansats är det dock vanligt att påverkansområdet ändå redovisas med utgångspunkt från schaktets kant. Genom att redovisa med utgångspunkt i schaktets mittpunkt minskas påverkansområdets radie med schaktets radie. Nya ingångsdata och antaganden för beräkningar och nytt beräknat påverkansområde framgår av reviderad version av MKB. Med de nya beräkningarna, som är konservativa, hamnar en liten bit jordbruksmark, ca 100 m<sup>2</sup>, inom påverkansområdet för driftskedet (definierat som en avsänkning större än 0,1 meter). Avsänkningen bedöms som mest ligga kring 0,2 meter inom detta område. Sammantaget bedöms konsekvenserna för jordbruksmarken vara försumbara. Argument för detta är att det är ett mycket litet område jordbruksmark som påverkas, att området redan är påverkat av en grundvattensänkning samt att grundvattensänkningen är liten.

Trafikverket kommer att uppdatera miljökonsekvensbeskrivningen avseende riksintresset Rosendal-Kropp's utbredning och dess uttryck.

Trafikverket avser att söka tillstånd för ingrepp i fornlämning där arbete planeras inom eller i direkt anslutning till fornlämning. Trafikverket är medvetna om att detta gäller alla typer av arbeten. Skulle det ske betydande förändringar av projektets markanspråk kommer en ny dialog genomföras med Länsstyrelsen.

En bedömning av vilka lämningar som påverkas av vägrätt och tillfällig nyttjanderätt finns redovisat i Tabell 11. i miljökonsekvensbeskrivningen. I tabellen redovisas också vilken påverkan som förväntas på respektive lämning. Inom områdena med tillfällig nyttjanderätt kan det bli aktuellt med anläggande av byggvägar, etableringsytor, schaktning och uppläggning av massor. Behovet av detta bedöms främst förekomma i anslutning till trimningsåtgärderna, nya dagvattenledningar, viltuthoppen och bländskyddsskärmar, men även på vissa sträckor där faunastängsel ska uppföras kan det finnas behov av att anlägga körvägar för att säkerställa framkomligheten för entreprenören.

Faunastängselplaneringen planeras att avslutas vid den nya rörbron söder om Helsingborg södra, då denna bedöms utgöra en naturlig slutpunkt för stängselplaneringen i det aktuella projektet. Vidare stängselplanering söder ut längs E6 kommer att hanteras tillsammans med vatten- och bullerskyddsåtgärderna vid Råån som lyfts ut ur projektet.

## 4.2 Samråd med berörd kommun

### 4.2.1 Helsingborg kommun

#### **Samrådsmöten**

##### **Samrådsmöte 2024-05-15**

Ett samrådsmöte hölls 2024-05-15 med Helsingborgs stad. Under mötet undrade kommunen om det går att ha täckt dike och terrasdränering vid Rökilledepoin (vid tpl Vasatorp) samt om det går att bredda Hjortshögsvägen söderut på befintlig gång- och cykelbana istället.

Helsingborgs stad undrade vilka trafikmätningar som ligger till grund för utformningen av åtgärderna vid trafikplats Vasatorp och lyfte att det finns nya trafikmätningar. Vidare efterfrågade Helsingborgs stad en skiss på åtgärd med två droppar i trafikplatsen som beskrivs i ÅVS. Kommunen menar att detta skulle ge större påverkan på deponin.

Kommunen informerade om att arbete med detaljplan för fastigheten för Vasatorp 1:1 pågår. Dikningsföretaget är ej omprövat och har ingen aktiv förvaltning. Kommunen ansvarar för delen vid deponin idag. År 2010 hölls en träff mellan dikningsföretaget och Jordbruksverket. En överenskommelse skrevs med de två berörda, en lantbrukare och en golfklubb. Kommunen har tankar på att upphäva dikningsföretaget uppströms vilket anses vara det bästa alternativet. Det snabbaste är att ta fram tilläggsavtal med de berörda.

Rökilledepoin har inte en modern sluttäckning som ska vara 1,8m djup. Det är oklart hur den befintliga täckningen ser ut.

#### **Trafikverket:**

Trafikverket noterar Helsingborg stads synpunkter och tackar för informationen. I det i samrådshandlingen presenterade förslaget har Trafikverket föreslagit en lösning med

dräneringsledning och litet dike för att undvika schaktning i deponin och minimera markintrånget.

Att bredda Hjortshögsvägen söderut bedömer Trafikverket skulle ge en sämre väggeometri, sämre förutsättningar för gång- och cykelvägen samt ökade anläggningskostnader.

Trafikmängden och riktningsfördelningen i maxtimmen utgår från en drönarfilmning som Ramböll genomförde år 2019 i Trafikutredning Vasatorp. Dessa har sedan räknats upp med uppräkningsstalen för Skåne.

Inom ramen för det aktuella projektet ingår det inga åtgärder i rampernas anslutningar till Hjortshögsvägen utöver det nya högerpåsvängsfältet. En eventuell framtida åtgärd med droppar hanteras i dialog mellan Trafikverket Planering och Helsingborg stad.

### Samrådsmöte 2024-11-13

Ett samrådsmöte hölls 2024-11-13 med Helsingborgs stad. Staden framförde att de önskar att ny GC-port söder om Helsingborg Södra utformas med högre frihöjd än 2,5 meter för att underlätta för driften.

Helsingborgs stad tycker det är naturligt att anpassa pågående detaljplaner till den nya väganläggningen. När det gäller befintliga planer med Natur och park bedömer kommunen att ett nytt faunastängsel bör vara förenligt med användningen. Kommunen bedömer att det kan vara problematiskt planmässigt att stängla in områden med Natur och park om det påverkar möjligheten att röra sig fritt. En stängsling längs motorvägen skulle dock inte påverka möjligheten att röra sig fritt i området.

Trädridåerna längs motorvägarna bedöms vara viktiga att påverka så lite som möjligt.

WSP genomför ett separat uppdrag åt Helsingborg stad att se över trafiklösningen vid trafikplats Vasatorp där två olika alternativ studeras, ett med en separat GC-bro över E6 och ett alternativ med ny bro i befintligt läge.

VA-ledningar hanteras av NSVA men avtal skrivs med Helsingborg stad. Kommunen återkommer med kontaktperson på kommunen. Belysningen hanteras av drift och underhåll på kommunen.

### **Trafikverket:**

Trafikverket noterar Helsingborg stads synpunkter och tackar för informationen.

Det är fördelaktigt om kommunen kan göra en egen bedömning av hur nytt faunastängsel påverkar detaljplanerna. Trafikverket skickar över föreslagen placering av nytt stängsel för att Helsingborgs stad ska kunna återkomma med en bedömning. En för frikostig tolkning av detaljplanerna riskerar dock att bli problematisk då planprövning ska fastställa vägplanen. I värsta fall kan det då behövas ett omtag i processen med upphävande av detaljplaner.

## Samrådsmöte 2024-12-02

Ett samrådsmöte hölls 2024-12-02 med Helsingborgs stad. Under mötet framförde kommunen önskemål om att ny gång- och cykelport söder om Helsingborg Södra byggs med frihöjd på 3 m, eller minst 2,7 m, för att underlätta för driften.

Kommunen ska kolla med bygglovsavdelning om de vill att frågan kring bygglov för plank ska hanteras i vägplanen och vilket underlag som i så fall behövs.

Helsingborgs stad anser att hela Hjorthögsvägen behöver ha samma väghållare, dvs både befintlig väg och det nya högersvängspåkörfältet. Eventuellt bör även viltstängslet ha samma väghållare och flyttas närmare vägen.

Helsingborgs stad informerade om att det längs Gödstorpsvägen öster om trafikplats Helsingborg Södra finns parkeringsfickor som används för lastbilsuppställning. Detta har gett upphov till klagomål från boende.

### **Trafikverket:**

Trafikverket noterar Helsingborg stads synpunkter och tackar för informationen.

Efter mötet har Trafikverket i det fortsatta utredningsarbetet kring den nya rörbron beslutat att bygga denna med en frihöjd på 2,5 meter. Detta bedöms vara tillräckligt för att framföra driftsfordon samtidigt som det begränsar påverkan på grundvattnet samt anläggningskostnaden.

Trafikverket har i det vidare arbetet med projektet fattat beslut om att Trafikverket ska vara väghållare för det nya högerpåsvängsfältet och nytt faunastängsel längs Hjorthögsvägen.

Angående parkeringsfickorna öster om trafikplats Helsingborg Södra som används för lastbilsuppställning tar Trafikverket med frågan till Trafikverket Planering.

## Samrådsmöte 2025-01-22

Ett samrådsmöte hölls 2025-01-22 med Helsingborgs stad angående de detaljplaner som berörs av projektet. Helsingborgs stad informerade om att det är 18 detaljplaner längs sträckan som påverkas. Inom dessa är det mest natur- eller parkmark som berörs. För dessa detaljplaner kan intrånget troligen bedömas som mindre avvikelse om användningen inte försvåras och syftet ej påverkas. På fyra detaljplaner berörs kvartersmark, för vilka det kan komma att bli aktuellt med upphävande:

- Detaljplan nära Väla gård med beteckning KO som inrymmer räddningstjänsten.
- Två detaljplaner med användning industri, där NSR och PostNord har verksamhet, som ligger på var sida om vägen söder om trafikplats Kropp.
- Detaljplan vid Vasatorps golfbana.

Helsingborgs stad har en digitaliserad karta med alla plan- och markanvändningsgränser. Den skiljer sig från det underlag som Trafikverket har tillgång till.

**Trafikverket:**

Trafikverket noterar Helsingborg stads synpunkter och tackar för informationen.

Trafikverket har efter samrådsmötet fått tillgång till Helsingborgs stads digitaliserade kartunderlag med detaljplanerna. Materialet har använts vid den bedömning av vägplanens påverkan på detaljplanerna som Trafikverket redovisar i planbeskrivningen.

**Samrådsmöte 2025-02-06**

Ett samrådsmöte hölls 2025-02-06 med Helsingborgs stad. Helsingborgs stad meddelade att vid Bruces skog kommer projektåtgärderna inte hamna inom gränsen för den nya pågående detaljplanen men innanför naturreservatsgränsen.

Kommunen är angelägen om att spara träd i Bruces skog från avverkning och föreslog att den närliggande åkern längs gång- och cykelvägen väster om E6 skulle kunna användas för upplag för att minska antalet träd som behöver tas ned i anslutning till gång- och cykelporten under E6. Kommunen arbetar med en ny detaljplan i området och marken där GC-vägen, som ska användas för att ta sig till arbetsområdet västerifrån, ligger ska övergå i kommunal ägo. Kommunen är dock redan idag väghållare för denna.

Kommunen undrade om träden måste tas ner inom områden som föreslagits med tillfällig nyttjanderätt.

Kommunen vill avvakta att miljökonsekvensbeskrivningen blir klar för att kunna bedöma vilka av projektåtgärderna som kräver dispens.

Angående användandet av NSR:s reservinfart för etablering, vilket har samråtts med NSR, ser kommunen inga problem gällande avståndet mellan reservinfarten och högerpåsvängskörfältets slut. Kommunen har framtida planer på en anslutning söderut i anslutning till reservinfarten. Om det blir aktuellt behöver det säkerställas att händelsetätheten på sträckan inte blir för hög.

Kommunen påpekade att Hjortshögsvägen måste vara öppen för trafik under byggnationen. Branschen behöver informeras i god tid om avstängningar och omledningsvägar. Kommunen vill gärna ha en uppskattning om byggtid i förhållande till detta samt diskutera vidare med Trafikverket hur trafiken under byggtiden ska hanteras.

**Trafikverket:**

Trafikverket noterar Helsingborg stads synpunkter och tackar för informationen.

Träden inom områdena med tillfällig nyttjanderätt kommer att behöva avverkas i den omfattning som krävs för att det ska vara möjligt för entreprenören att bygga den nya anläggningen.

Trafikverket har i vägplanens planbeskrivning redovisat en ungefärlig byggtid för respektive åtgärd. I det fortsatta arbetet avser Trafikverket att fortsätta samråda med Helsingborg stad om påverkan under byggtiden.

Efter samrådsmötet har Trafikverket minimerat ytorna med tillfällig nyttjanderätt i anslutning till gång- och cykelporten under E6 i Bruces skog och lagt till ett område för etablering på åkern längre västerut i enlighet med Helsingborgs stads förslag.

### Samrådsmöte 2025-06-27

Ett samrådsmöte hölls 2025-06-27 med Helsingborgs stad. Under mötet meddelade kommunen att man inte har några synpunkter på faunastängslets utformning.

Projektets påverkan på biotopskyddade objekt diskuterades:

- Träden vid objekt B6 planeras att tas ner i ett projekt som Öresundskraft genomför.
- För B9 kommer befintligt odlingsröse tas bort. Helsingborg stad och Trafikverket planerar att diskutera eventuell möjlighet att lägga dessa i anslutning till befintlig stenmur framöver.
- För allén vid B13 är kommunen positiva till att träden återplanteras längs GC-vägen. Kommunen är intresserade av att ta tillvara på träden och nyttja som död ved i en faunadepå.

Vidare diskuterades projektets påverkan på kommunala detaljplaner samt projektets påverkan på en eventuell framtida vägplan för ombyggnad av trafikplats Ättekulla. Kommunen önskar fortsätta samråda med Trafikverket genom processen med detaljplanerna.

Kommunen önskar en dialog kring tider för avstängningar av vägar och GC-vägar.

#### **Trafikverket:**

Trafikverket noterar Helsingborg stads synpunkter och tackar för informationen. Trafikverket avser att fortsätta samråda med Helsingborgs stad angående de biotopskyddade objekten samt avstängningar av vägar och GC-vägar under byggtiden.

Trafikverket har bedömt att det är två detaljplaner som inte är förenliga med vägplanen. Kommunens byggnadsnämnd behöver lämna ett yttrande kring påverkan på detaljplanerna gällande hur de ställer sig och hur de vill driva den kommande processen. Trafikverket avser att samråda vidare med kommunen kring detta.

Gällande den överlappande vägplanen kan inte två vägplaner vara igång samtidigt på samma plats. Vissa mindre arbeten kan dock påbörjas. Trafikverket har en intern dialog med syfte att inte bromsa den framtida utvecklingen och eventuella kommande vägplaner.

## Samrådsmöte 2025-09-24

Ett samrådsmöte hölls 2025-09-24 med Helsingborgs stad angående påverkan på berörda detaljplaner. Fokuset för mötet var att diskutera vägplanens påverkan på 5 detaljplaner, 3 befintliga och 2 pågående.

- 1283K-12456 – Förslag till ändrad stadsplan för Köpingegården
  - Enligt kommunen påverkas inte detaljplanen negativt av vägplanen, och de bedömer därför att intrånget utgör en mindre avvikelse från detaljplanen.
    - Enligt kommunen skulle samma bedömning gälla även om annan form av väganläggning än stängsel skulle byggas inom det nya vägområdet.
    - Skyddsområdet för den elektrisk högspänningsledning bedöms av kommunen inte heller påverkas negativt av vägplanen
  
- 1283K-17539 – Del av Filborna 33:2 m.fl.
  - Intrånget i detaljplanen sker inom ett område med skyddsbestämmelsen Skydd, enligt vilken en 11 meter bred bebyggelse och hinderfri zon ska finnas längs E6. Enligt kommunen gör detta att de planerade åtgärderna kan anses följa planbestämmelserna.
  
- 1283K-14496 – Del av Väla gård
  - Kommunen anser att påverkan på planen är liten och att påverkan på det visuella intrycket är begränsat. Det bedömer därför att intrånget kan ses som en mindre avvikelse.
  
- Pågående planer (Del av Väla 7:4 och Väla 7:9 samt Björka 17:1 m.fl.)
  - Enligt kommunen är detaljplanegränserna anpassade så områdena med vägrätt hamnar utanför detaljplanerna. För tillfällig nyttjanderätt kan viss överlappning förekomma

### **Trafikverket:**

Trafikverket noterar Helsingborg stads synpunkter.

Trafikverket är tveksamma till om bestämmelsen i detaljplanen 1283K-17539 – Del av Filborna 33:2 m.fl. kan tolkas på kommunens sätt. Ombyggnaden av rampen i trafikplatsen kommer medföra att vägen flyttas närmare detaljplanen, och att ett större område än nuvarande kommer krävas för att uppnå en hinderfri zon på 11 meter.

För detaljplanen 1283K-14496 – Del av Väla gård bedömer Trafikverket att det totala intrånget i området med kvartersmark är ganska stort (cirka 600 kvm) och som mest upp till 5 meter brett.

Trafikverket skickar över dwg-filer som visar vägplanens markintrång till kommunen. Därefter gör kommunen en ny bedömning av påverkan på planerna. Om kommunen vidhåller att de ovan berörda delarna av planerna inte behöver upphävas skriver de en motivering till varför intrånget kan se som en mindre avvikelse och skickar detta till TRV.

## Samrådsyttrande

Efter att Trafikverket skickat samrådshandlingen på remiss till Helsingborgs stad inkom kommunen 2025-07-01 med ett yttrande med följande synpunkter:

- Helsingborgs stad är positiv till trafiksäkerhetshöjande åtgärder längs motorvägarna och i trafikplatserna, och anser att kommunen och Trafikverket har en bra samverkan i projektet. I det kommande arbetet med framtagande av förfrågningsunderlag finns det fler frågor där samarbetet behöver fortsätta, exempelvis att säkerställa ett skonsam genomförande i kommunala grönområden eller tider för att stänga av trafiken på kommunala bil- och cykelvägar.
- Helsingborgs stad har ingen synpunkt gällande placeringen av faunastängslet och de servitut som läggs ut i planen. Bländskydden som ska anläggas kräver bygglov och Trafikverket har direktkontakt med en bygglovshandläggare gällande hantering av lovpliktiga anläggningar.
- Helsingborgs stad och Trafikverket har tecknat en avsiktsförklaring för utbyggnad av Ättekulla trafikplats i samband med etablering av nytt regionsjukhus. Helsingborgs stad påpekar att det är viktigt att denna åtgärd kan genomföras innan det nya sjukhuset öppnar runt 2035. En kommande vägplan för trafikplatsen får inte hindras av denna vägplans genomförandetid. Helsingborgs stad anser att planbeskrivningen behöver ange hur det ska hanteras. Om denna vägplan utgör ett hinder för tidsplanen föreslås att faunastängslet på E4 förbi Ättekulla trafikplats utgår i detta projekt och lyfts in i kommande vägplan istället.
- Söder om Vasatorps trafikplats planerar kommunen i samverkan med Trafikverket för en ny gång- och cykelbro över E6 samt utveckling av korsningarna på Hjortshögsvägen. Gång- och cykelbron och vissa åtgärder i trafikplatsen bedöms inte kräva ny vägplan.
- Trafikverket behöver ersätta de befintliga träd som tas bort när bron söder om trafikplats Helsingborg byts med nya träd av lämplig art.
- Helsingborg stad anser att Trafikverket behöver fortsätta arbetet att hitta en lösning för att uppföra bullerskärmar vid Råån
- Samråd med förvaltaren av naturreservatet Bruces skog behövs i den fortsatta processen.
- Helsingborgs stad önskar vidare dialog gällande bedömningen av detaljplanerna och vilka detaljplaner som behöver ändras.

### **Trafikverket:**

Trafikverket noterar och tackar för Helsingborg stads synpunkter.

Trafikverket avser fortsätta samråda med Helsingborgs stad gällande bygglov, påverkan på kommunala grönområden, trafik under byggtiden och detaljplanerna mm.

Eftersom utbyggnaden av Ättekulla trafikplats ännu inte är beslutad inom ramen för den kommande nationella planeringen kan Trafikverket inte ta hänsyn till dess eventuella genomförande i det nuvarande skedet av detta projekt. Trafikverket avser att förhålla sig till frågan när den nationella planen är beslutad och föra en fortsatt dialog med Helsingborg stad.

Trafikverket planerar att ersätta de träd som avverkas vid utbyte av bron söder om trafikplats Helsingborg med nya träd.

Buller- och vattenskyddsåtgärderna vid Råån har utgått från denna vägplan med anledning av att de behöver utredas vidare. För att det inte ska försena genomförandet av övriga åtgärder har de lyfts ut från vägplan. Trafikverkets ambition är fortsatt att genomföra åtgärderna men inte inom ramen för det aktuella projektet.

## **4.3 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda**

### **Samrådsyttranden**

Allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda har inkommit med följande synpunkter på projektets åtgärder:

#### **Bekämpning av tistel**

En fastighetsägare har önskemål om att faunastängslet ska placeras på ett sätt så att det blir möjligt att köra med gräsputsare på fälten, fältkanten samt 2 meter in på grässlätten mot motorvägen för att bekämpa tistel som står och fröar. Om faunastängslet placeras på ett sätt så att detta inte är möjligt kommer tistel sprida sig ut på fälten och behöver då bekämpas kemiskt.

### **Trafikverket:**

Ogräsbekämpning av vägområdet, inom vilket vägslätten ingår, utförs av Trafikverket underhåll. Projektet kommer lyfta frågan internt med Trafikverket underhåll. Det är av säkerhetsskäl inte tillåtet för 3:e man att utföra arbete i vägområdet, vilket medför att det inte är möjligt för fastighetsägaren att utföra ogräsbekämpning mellan faunastängslet och motorvägen.

## Hastighetssänkning

Önskemål framförs om att sänka hastigheten på den aktuella sträckan av E6 till 80 km/h för att minska trafikolyckor och miljöpåverkan.

### **Trafikverket:**

Inom ramen för projektet planeras inte för någon hastighetssänkning på E6. Trafikverket kommer inom projektet att genomföra trimningsåtgärder i trafikplatserna Vasatorp och Helsingborg Södra för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten. Dessutom planeras faunaåtgärder för att minska risken för viltolyckor.

## Åtgärder vid trafikplats Fleninge

Önskemål om bullerplank på fastighet nära trafikplats Fleninge eftersom trafikmängderna och bullernivåerna ökat.

Avvattningen i trafikplats Fleninge fungerar inte då vattnet rinner ut över närliggande åkrar. Det finns därav önskemål om att Trafikverket ser över och hanterar detta i samband med att faunastängsel sätts upp.

Önskemål om att ta bort pendlarparkeringen eftersom där sker vandalisering av parkerade bilar, nedskräpning och dumpning av avfall samt att den används som övernattningsplats av lastbilar, husbilar och husvagnar. Dessutom använder människor parkeringen som toalett.

### **Trafikverket:**

Åtgärderna vid trafikplats Fleninge är faunaåtgärder och föranleder ingen bullerutredning. Bullerutredningar görs när det planeras åtgärder som kan medföra en ökning av trafikbuller. Det gäller exempelvis när det sker en ombyggnation av en väg, vilket leder till att trafiken flyttas närmare exempelvis bostäder.

Övriga frågor har vidarebefordrats internt hos Trafikverket.

## Staket

En fastighetsägare har önskemål om att behålla befintligt staket för djurhållning även efter faunastängsel har uppförts.

### **Trafikverket:**

Trafikverket noterar ovanstående önskemål. Trafikverket avser att flytta eller ersätta eventuella staket som påverkas av projektet.

## Ersättning för markanspråk

Fundering kring huruvida fastighetsägare får ersättning för mark som Trafikverket tar i anspråk.

### **Trafikverket:**

Fastighetsägare har rätt till ersättning för mark som Trafikverket tar i anspråk. Hur fastighetsfrågor, ersättningar och inlösen hanteras framgår av Trafikverkets publikation "Väg eller järnväg på min mark – Hur får jag ersättning?" som finns tillgänglig på Trafikverkets hemsida: <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1389852&dswid=2539>

## Viltstängsel och viltuthopp öster om trafikplats Helsingborg södra

Önskemål om att faunastängslet dras längre österut längs väg 109, ungefär fram till cirkulationsplatsen, eftersom det finns ett viltstråk som passerar där. Även önskemål om att viltuthoppet norr om väg 109 placeras så att jordbruksmarken vid kraftledningsstolpen kan brukas. Det minsta avståndet mellan hinder och åkerkant är 14 meter för att komma emellan med nuvarande maskinbredd. I detta fall är det mellan kraftledningsstolpen och det permanenta markanspråket vid viltuthoppet 10 meter.

### **Trafikverket:**

Trafikverket noterar ovanstående önskemål.

Inom projektet planeras det endast för faunaåtgärder längs motorvägarna E4 och E6, därav avslutas faunastängslet längs väg 109 strax öster om trafikplats Helsingborg S.

Trafikverket kommer att beakta önskemålet om att flytta viltuthoppet vid kraftledningsstolpen i det fortsatta arbetet med projektet.

## Byggväg för att nå östra delen av E6 söder om Påarpsvägen

Förslag om att Trafikverket bygger en tillfällig väg över åkern mellan arbetsområdet öster om E6 och enskild väg söder om Lundsgård för att komma åt att bygga faunastängslet, eftersom den nuvarande planerade byggvägen anses mycket svår att använda för ändamålet.

### **Trafikverket:**

Trafikverket noterar ovanstående förslag och avser att ta föreslagen mark i anspråk med tillfällig nyttjanderätt för att möjliggöra infart under byggnationen.

## Staket söder om trafikplats Väla

En fastighetsägare informerade om att befintligt staket för betesdjur på en fastighet söder om trafikplats Väla kan påverkas av projektet. Det har även framförts information om att ägarförhållandena till en mindre fastighet söder om trafikplats Väla, som också påverkas av projektet, idag är oklara.

### **Trafikverket:**

Trafikverket noterar och tackar för ovanstående information. Trafikverket avser att flytta eller ersätta eventuella staket som påverkas av projektet.

## Indragen vägrätt

En fastighetsägare undrar om mark som återlämnas till fastighetsägaren återställs och i så fall hur.

### **Trafikverket:**

Trafikverkets avsikt är att återställa marken till jordbruksmark. Trafikverket återkommer till fastighetsägaren avseende hur återställningen ska gå till i ett senare skede av planeringen.

## 4.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Berörda myndigheter och organisationer har delgetts information om samrådet via e-post eller brev.

### 4.4.1 Region Skåne

#### **Samrådsyttrande**

Region Skåne är positiva till insatser som ökar trafiksäkerheten, framkomligheten och förutsägbarheten på de aktuella sträckorna. De aktuella sträckorna av E4 och E6 är mycket viktiga och hårt trafikerade. Region Skåne anser att det är av stor vikt att framkomligheten för oskyddade trafikanter och förutsättningarna för hållbart resande inte försämras. Skulle de som förflyttar sig med gång eller cykel istället välja att pendla med bil skulle det medföra en inducerad trafikmängd på redan hårt belastade vägsträckor.

Region Skåne noterar att de tidigare föreslagna åtgärderna för bullerskydd i Rååns dalgång samt utökat vattenskydd för Örbyfältet och Ramlösa hälsobrunn utgått från vägplanen. Region Skåne vill framhålla att E4/E6 utgör en betydande källa till bullerstörning. Rååns dalgång har mycket höga rekreativvärden, vilket gör att bullerskydd av området är av betydande vikt. Vägsträckan för projektet ligger därtill inom vattenskyddsområdet för Örbyfältets grundvattentäkt. Region Skåne anser att alla infrastrukturprojekt inom ett primärt vattenskyddsområde bör inkludera proaktiva skyddsåtgärder åtgärder som minskar de kumulativa riskerna samt risken för förorening av vattnet vid eventuell olycka.

Region Skåne är positiv till faunastängslet, men framhåller att det utgör en delvis ökad barriär för mindre däggdjur, varför det är viktigt att barriären kompenseras med funktionella faunapassager.

**Trafikverket:**

Trafikverket noterar och tackar för Region Skånes synpunkter.

Projektet bedöms inte påverka möjligheten till hållbart resande eller framkomligheten för oskyddade trafikanter annat än tillfälligt under byggtiden.

Buller- och vattenskyddsåtgärderna har utgått från denna vägplan med anledning av att de behöver utredas vidare. För att det inte ska försena genomförandet av övriga åtgärder har de lyfts ut från vägplan. Trafikverkets ambition är fortsatt att genomföra åtgärderna men inte inom ramen för det aktuella projektet.

För att minska motorvägarnas barriäreffekt planeras faunaanpassningar av fyra befintliga passager under vägarna.

#### 4.4.2 Skogsstyrelsen

##### **Samrådsyttrande**

Skogsstyrelsen har uppmärksammat att åtgärderna kan komma att beröra ett naturvårdsavtal på fastigheten Rosendal 1:1 med flera. Skogsstyrelsen har inte kunnat genomföra vissa naturvårdande åtgärder på grund av läget direkt intill E6/E4. Därav önskar Skogsstyrelsen att Trafikverket genomför vissa åtgärder i samband med de planerade miljö- och trafiksäkerhetsåtgärderna.

Vid eventuella åtgärder inom naturvårdsavtalet är det av stor vikt att man inte skadar de större grövre träden. Om större grenar utgör en risk för vägen bör dessa tas ned med arborist istället för att hela trädet fälls.

Skogsstyrelsen saknar en redogörelse för naturvårdsavtal i presenterat underlag och påpekar att det bör omnämnas.

**Trafikverket:**

Trafikverket noterar ovanstående och tackar för informationen.

Trafikverket kommer att beakta önskemålet om att genomföra naturvårdande åtgärder inom naturvårdsavtal på fastigheten Rosendal 1:1 vid den fortsatta planeringen av projektet. Trafikverket avser att fortsätta samråda frågan med Skogsstyrelsen.

Eftersom länsstyrelsen har gjort bedömningen att projektåtgärderna kan antas medföra betydande miljöpåverkan har en miljökonsekvensbeskrivning tagits fram i projektet. I miljökonsekvensbeskrivningens delkapitel 10.2.4 *Övriga områden med naturvärden* redogörs det för Skogsstyrelsens naturvårdsavtal.

### 4.4.3 Nordvästra Skånes Renhållnings AB (NSR)

#### **Samrådsmöten**

##### **Samrådsmöte 2024-04-24**

Ett samrådsmöte hölls 2024-04-24 med NSR angående trimningsåtgärderna vid trafikplats Vasatorp som kommer att påverka Rökilledeponin. NSR informerade om att deponin är fylld med gips och främst täckt av lera men även markduk på vissa delar. Tjockleken på skyddslagret varierar längs sträckan. Vid schaktning inom deponin är det viktigt att ha koll på de olika nivåerna för att veta hur stort intrång som görs. Vid intrång i deponin finns det krav på kontroll och hur återställningen av sluttäckningen utförs.

Vidare informerade NSR om att utfarten närmast trafikplats Vasatorp inte är en huvudinfart (reservinfart) och inte används av de tyngsta transporterna. NSR vill dock ha den kvar den, förutsatt att det inte innebära att trafiksituationen försämras på ett oacceptabelt sätt.

##### **Trafikverket:**

Trafikverket noterar ovanstående och tackar för informationen.

Trafikverket ser inget behov av att stänga den befintliga utfarten till Hjorthögsvägen.

##### **Samrådsmöte 2025-01-29**

Ett samrådsmöte hölls 2025-01-29 med NSR där Trafikverket redogjorde för den föreslagna lösningen för den nya rampen och faunastängslet vid trafikplats Vasatorp.

NSR önskade jämföra förslaget med sina egna ledningsritningar etc., och därefter återkomma med förslag på hur grundvattenrören som påverkas kan hanteras i fortsättningen. NSR återkommer också med besked om det finns behov av grindar i faunastängslet längs den aktuella sträckan.

På två platser längs Hjorthögsvägen sker avvattning av ytvattnet från deponin till vägdiket. Detta bedöms kunna fortsätta likt tidigare. NSR skickar över underlag på var vattnet släpps i diket.

NSR:s utfart till Hjorthögsvägen blir troligen ej berörd av det nya körfältet. NSR bedömer att det bör gå bra att använda ytan vid reservinfarten som etableringsyta under byggnationen.

NSR bedömer att de planerade åtgärderna troligen inte medför behov av tillstånd för intrång i deponi eftersom mängden schakt är mycket begränsad och det inte ska göras arbete i själva deponin. NSR dubbelkollar så det inte blir något schaktning i deponin när de fått in underlagen. NSR för även en dialog med tillståndsmyndigheten om frågan.

Faunastängslets stolpar går ner ca 50–60 cm i marken. NSR bedömer att det på det djupet inte finnas risk att de påverkar deponins tätskikt.

Uppförandet av det nya faunastängslet bedöms inte medföra något problem i förhållande till den befintliga biogödselledningen längs E4/E6 nordväst om trafikplats Kropp. I samband med arbeten på ledningen kommer det dock tillkomma krav på tillstånd för arbete inom vägområdet på de delar där det berörs. Om det finns brunnar/ventiler som hamnar innanför stängslet finns behov av grindar. NSR återkommer om detta är aktuellt.

I samband med byggnationen av det nya faunastängslet behöver entreprenören följa de grävbestämmelser som finns för arbete i närheten av ledning.

#### **Trafikverket:**

Trafikverket noterar NSR:s synpunkter och tackar för informationen.

Efter samrådsmötet har NSR återkommit med utlovat underlag och Trafikverket har beaktat detta vid utformningen av det redovisade förslaget till vägplan.

### 4.4.4 Naturskyddsföreningen Helsingborg

#### **Samrådsyttrande**

Naturskyddsföreningen framför att de har förståelse för att det behövs trafiksäkerhetsåtgärder på sträckan. Naturskyddsföreningen är positiv till att en naturvärdesinventering genomförts, men tycker att det är synd att bullerskydden vid Råån inte genomförs. Bullerskydd behövs både vid Rååns naturreservat och vid Bruces skog för friluftslivets och djurens skull, och borde prioriteras högre.

Vidare anser Naturskyddsföreningen att faunastängsel med uthopp kommer att göra det mycket svårare för vilt att passera vägen, vilket för klövviltet inte kompenseras för tillräckligt med vägportar med bländskydd. Faunastängslet kan innebära att älgarnas tid i Bruces skog är över, likaså rådjurens. De flesta viltolyckor har skett vid Kroppsmotet respektive Ramlösamotet. Naturskyddsföreningen föreslår viltvarningssystem som känner av och visar när vilt är i närheten som alternativ till stängsel eller ekodukter.

Naturskyddsföreningen påpekar att det är viktigt att försiktighet beaktas vid arbeten på ställena för de skyddsvärda arterna som hittades under naturinventeringen (bl.a. skogsknipprot, ekticka och igelkott). Detta gäller givetvis också alla värdefulla träd som finns på sträckan.

#### **Trafikverket:**

Trafikverket noterar och tackar för Naturskyddsföreningens synpunkter.

Buller- och vattenskyddsåtgärderna har utgått från denna vägplan med anledning av att de behöver utredas vidare. För att det inte ska försena genomförandet av övriga åtgärder har de lyfts ut från vägplan. Trafikverkets ambition är fortsatt att genomföra åtgärderna men inte inom ramen för det aktuella projektet. Bruces skog är inte ett nationellt utpekade område för bullerskydd av viktiga fågel- och naturmiljöer, därav planeras inga bullerskyddsåtgärder vid Bruces skog.

Trafikverket har utrett de föreslagna faunaåtgärdernas konsekvenser för viltet. Trafikverket bedömer att de aktuella, starkt trafikerade motorvägarna redan utgör starka barriärer för vilt i landskapet. Nya faunapassager prioriterats inte längs de aktuella sträckorna i det nationella ställningstagandet för faunaåtgärder. Faunapassager i plan med viltvarningssystem är dessutom olämpliga längs sträckorna då de enligt VGU (Vägars och gators utformning, Trafikverket) inte får placeras där den skyltade hastigheten är  $\geq 90$  km/h, längs ett vägvagnsnitt som är försedd med mitt- eller sidoräcken eller på vägvagnsnitt med mer än ett körfält i vardera körriktningen.

Trafikverket verkar för att skyddsvärda arter, värdefulla träd samt övriga naturvärden ska värnas så långt det är möjligt. Hur detta planeras att göras finns beskrivet i miljökonsekvensbeskrivningen som ingår i vägplanen. För att säkerställa att planerade skyddsåtgärder genomförs kommer särskilda krav att ställas på entreprenören i byggskedet.

#### 4.4.5 Försvarsmakten

##### **Samrådsyttrande**

Försvarsmakten påpekar att de aktuella vägarna omfattas av riksintresse för totalförsvarets militära del, vilket innebär att de ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Flera av de fordon som nyttjas för att lösa Försvarsmaktens uppgifter är tyngre, högre eller bredare än många av de fordon som i övrigt trafikerar vägnätet. Det är därför av stor betydelse att prioriterade delar av vägnätet dimensioneras för att tillåta framkomlighet för transporter med sådana fordon. I sitt yttrande bifogar Försvarsmakten de krav som gäller för att vägarna ska uppfylla dessa kriterier. I övrigt har Försvarsmakten inga synpunkter i ärendet.

##### ***Trafikverket:***

Trafikverket noterar Försvarsmaktens synpunkter och tackar för informationen.

De i projektet planerade åtgärderna kommer inte försämra Försvarsmaktens möjligheter att trafikera de aktuella sträckorna.

#### 4.4.6 Riksantikvarieämbetet

##### **Samrådsyttrande**

Riksantikvarieämbetet hänvisar via mejl till länsstyrelsen i Skåne län som företrädar kulturmiljöintresset på en regional nivå.

#### 4.4.7 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

##### **Samrådsyttrande**

MSB har svarat att de avstår från att yttra sig i ärendet.

#### 4.4.8 Nordion Energi

##### **Samrådsyttrande**

Nordion Energi meddelar att Swedegas AB, som ingår i Nordion Energi, har en högtrycksledning för naturgas i direkt närhet av området, vilket innebär att planerade åtgärder ligger närmare än 200 meter från ledningen och påverkas av särskilda bestämmelser. Högtrycksledningar av det här slaget omgärdas av NGSA (2023) som i sin tur hänvisar till MSBFS 2009:7 (Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps författningssamling). Nordion Energi har sammanfattat åt Trafikverket vad detta innebär.

Nordion Energi önskar att det framgår av handlingar i ärendet att en högtrycksledning för gas finns inom området, samt att eventuella kostnader, såsom gasvakt, skyddsåtgärder med mera kopplat till genomförandet bekostas av exploitören.

Det är viktigt att säkerhetsavstånden ovan följs, och vid minsta tveksamhet önskar vi att kontakt tas med oss, och det är viktigt att samråd sker med våra områdeshandläggare redan i tidigt projekteringskede, speciellt när arbete kommer ske i närheten av gasledningen.

##### **Trafikverket:**

Informationen kommer att tas hand om och beaktas i det fortsatta arbetet och Nordion Energi kommer bli kallade till ledningsägarmöte i samband med framtagande av förfrågningsunderlag för projektet.

#### 4.4.9 Skanova

##### **Samrådsyttrande**

Skanova meddelar via mejl att de önskar att behålla befintliga anläggningar i nuvarande läge i den utsträckning det är möjligt. Vidare önskar Skanova medverka i ett tidigt skede när ledningssamordning påbörjas och delta i samrådsmöten gällande nya och befintliga ledningar som berörs av projektet.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra vägplanen så skall kostnadsfördelning mellan Trafikverket och Skanova ske enligt gällande avtal och lagar.

##### **Trafikverket:**

Informationen kommer att tas hand om och beaktas i det fortsatta arbetet och Skanova kommer bli kallade till ledningsägarmöte i samband med framtagande av förfrågningsunderlag för projektet. Kostnadsfördelningen för åtgärderna kommer att ske enligt gällande avtal och lagar.

#### 4.4.10 Global Connect

##### **Samrådsyttrande**

Global Connect meddelar att faunastängslet från Fleningeavfarten och hela vägen in i Helsingborg ligger väldigt nära kanalisation på vissa delar och korsar kanalisationen bitvis. Kabeln i denna kanalisation tillhör "Kritisk infrastruktur". Tele 2 står som ägare på slangen, varför även de borde få informationen.

##### **Trafikverket:**

Informationen kommer att tas hand om och beaktas i det fortsatta arbetet och Global Connect kommer bli kallade till ledningsägarmöte i samband med framtagande av förfrågningsunderlag för projektet.

Trafikverket har samrått med Tele 2 gällande den aktuella ledningen.

#### 4.4.11 Öresundskraft

##### **Samrådsyttrande**

Öresundskraft noterar att deras gasledning kommer att ligga inom vägområdet i den nordligaste delen av projektområdet där gasledningen ligger parallellt med faunastängslet. Öresundskraft undrar hur rättigheterna påverkas för den delen av gasledningen som hamnar innanför vägområdet. Längs övriga sträckan ser det ut som gasledningen klarar 1 meter till stängslet. Gasledningen är inte koordinatmätt, men Öresundskraft tror att den ändå ska vara inritad i ett korrekt läge. När det blir aktuellt att utföra arbetet kommer provgropar behövas för att säkerställa läget då avstånd till faunastängslet är litet på vissa sträckor.

##### **Trafikverket:**

Informationen kommer att tas hand om och beaktas i det fortsatta arbetet och Öresundskraft kommer bli kallade till ledningsägarmöte i samband med framtagande av förfrågningsunderlag för projektet.

Ledningsrätten för gasledningen fortsätter att gälla även för den del av ledningen som hamnar inom vägområdet, under förutsättning att ledningen kan ligga kvar i sitt nuvarande läge. Ledningsägaren kommer att behöva tillstånd från Trafikverket för att utföra arbete på befintliga ledningar som hamnar inom vägområdet.

#### 4.4.12 E.ON

##### **Samrådsyttrande**

E.ON meddelar att stolpplaceringarna i tidigare lämnat kartunderlag inte är inmätt samt att ledningarna omfattas av Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter, vilka måste följas. I sitt yttrande förmedlar E.ON om olika typer av föreskrifter och bestämmelse som måste iakttas vid vägplanens genomförande. E.ON förmedlar också en kontakt inför arbetet.

##### **Trafikverket:**

Informationen kommer att tas hand om och beaktas i det fortsatta arbetet och EON kommer bli kallade till ledningsägarmöte i samband med framtagande av förfrågningsunderlag för projektet.

#### 4.4.13 Nordvästra Skånes Vatten och Avlopp AB (NSVA)

##### **Samrådsyttrande**

NSVA meddelar att det vid montering av faunastängsel samt vid montering av vägräcken och mitträcken behöver utföras schaktning vid korsande eller längsgående vatten-, spill- och dagvattenledningar för att säkerställa ledningarnas djup och läge, samt för att säkerställa att befintliga VA-ledningar inte hamnar mellan faunastängslet och vägbana. NSVA påminner om att sekretessen kring vattenledningarna ska beaktas. NSVA vill bli kontaktade och få möjlighet att närvara vid framschaktning och kontroll av ledningarna där det behövs. NSVA bifogar ett dokument med rutin för skyddsavståndsbedömning gällande VA-ledningar.

##### **Trafikverket:**

Informationen kommer att tas hand om och beaktas i det fortsatta arbetet och NSVA kommer bli kallade till ledningsägarmöte i samband med framtagande av förfrågningsunderlag för projektet.



Trafikverket, 211 18 Malmö. Besöksadress: Neptunigatan 52

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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