

RAPPORT

Samrådsredogörelse

Väg 21 Klippan - Hyllstofta,

Klippan och Perstorps kommun, Skåne län
2026-02-28



Trafikverket

Postadress: Box 366, 201 23 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 1

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: SYSTRA AB

Dokumentdatum: 2026-02-28

Ärendenummer: TRV 2025/135445

Objektsnummer: 18400

Uppdragsnummer: 173126

Version: 1

Kontaktperson: Erik Prejer

Innehåll

1 Sammanfattning	4
-------------------------------	----------

Samrådsrets	5
--------------------------	----------

2 Samråd	6
-----------------------	----------

2.1 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	6
---	---

2.2 Samråd vid utformning av planförslaget.....	6
---	---

2.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse	6
--	---

2.2.2 Samråd med berörd kommun	9
--------------------------------------	---

2.2.3 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	14
---	----

2.2.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	23
--	----

Denna samrådsredogörelse beskriver hur samråd har bedrivits under skedet för utformning av planförslaget för väg 21 Klippan–Hyllstofta, vilka synpunkter som inkommit från berörda aktörer, samt hur dessa har beaktats i det fortsatta planarbetet. Redogörelsen kompletterar tidigare samråd inför beslut om betydande miljöpåverkan och följer upplägg och struktur i Trafikverkets tidigare samrådsredogörelse från 2025-05-13, men avser nya yttranden och fördjupade dialoger under planutformningen.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2025/135445.

1 Sammanfattning

Under perioden januari till februari 2026 har Trafikverket genomfört samråd genom samråd på orten och enskilda möten.

Samrådshandlingen har funnits tillgängligt på Trafikverkets webbplats, och berörda parter har underrättats via brev och annonsering.

Samråd i projektet har skett med Länsstyrelsen i Skåne län samt med Klippans och Perstorps kommuner. Samråd har även skett med kollektivtrafikmyndigheten samt med övriga berörda myndigheter och organisationer, ledningsägare, enskilda som kan antas bli särskilt berörda och med allmänheten.

Inbjudan med tillhörande sändlista finns att tillgå i Trafikverkets diarium, diarienummer TRV 2025/135445.

Denna samrådsredogörelse omfattar samrådsperioden mellan januari 2026 och februari 2026. Under den aktuella perioden har det funnits möjligheter att lämna synpunkter på projektet via brev, e-post eller via Trafikverkets hemsida.

Samrådsrets

Samrådsretsen vid samrådshandling har avgränsats till de enskilda som kan antas blir särskilt berörda genom att de äger fastigheter, har rättigheter, är delägare i gemensamhetsanläggningar eller har enskilda anslutningar till väg 21 inom det område som anges i underlaget för samrådshandling.

Området omfattar även de anslutande enskilda vägar som kan komma att få stängd eller förändrad anslutning till väg 21. För de enskilda vägar som är genomgående har avgränsningen baserats på en bedömning av vilket geografiskt område inom vilka de flesta transporterna riktar sig mot väg 21.

Även Klippans kommun, Perstorps kommun och Region Skåne har ingått i samrådsretsen. Väg 21 trafikeras inte av kollektivtrafik varför kollektivtrafikmyndigheten inte berörs, men då Region Skåne ingår i samrådsretsen kan de även som kollektivtrafikmyndighet bevaka dessa frågor. Dessutom har en utökad krets bjudits in till samrådet genom att flera myndigheter och organisationer samt ledningsägare har informerats om samrådet genom brevutskick.

2 Samråd

2.1 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Under perioden från 2026-01-20 till 2026-02-15 har samråd genomförts med myndigheter, organisationer, ledningsägare, särskilt berörda samt allmänheten. Samrådshandlingen har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida under hela samrådsperioden. Synpunkter har lämnats till Trafikverket vid genomförda möten med kommuner och länsstyrelse, genom brev som har skickats till Trafikverket och genom yttrande som har inkommit via mejl eller en digital tjänst på Trafikverkets hemsida. Dessa synpunkter har diarieförts och inarbetats i denna samrådsredogörelse. Samrådets syfte är dels att informera dem som kan komma att beröras av projektet, dels att inhämta information och få in synpunkter från de som är särskilt berörda av projektet.

2.2 Samråd vid utformning av planförslaget

2.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse

I enlighet med gällande handlägningsordning genomfördes ett samråd med berörd länsstyrelse den 10 oktober 2025. Syftet var att gå igenom länsstyrelsens komplettering inför ställningstagande om betydande miljöpåverkan (BMP), vilken överlämnades till Trafikverket den 15 augusti 2025. Under mötet behandlades innehåll och avgränsningar i kompletteringen, inklusive förtydliganden av bedömningsgrunder, antaganden och behov av eventuella fördjupade underlag. Samrådet resulterade i samsyn kring hur kompletteringen ska beaktas i den fortsatta processen, samt i en tydlig plan för eventuella justeringar av underlag, tidsättning av nästa steg och dokumentation av inkomna synpunkter.

Kulturmiljö – Klippans pappersbruk (riksintresse L30)

Underlaget kompletteras med arealredovisning av odlingsmark som tas i anspråk för den planskilda korsningen vid Krikavägen/väg 1819 och med en beskrivning av visuell påverkan på landskapsbild och bruksmiljö utifrån riksintressets reviderade värden (öppet odlingslandskap, hagmarker med vidkroniga ekar, bevarat vägnät). Bedömningen i samrådshandlingen anger att intrång sker i sydöstra hörnet av riksintresset och att huvuddelen av siktlinjerna kvarstår, varför påverkan bedöms som måttlig till låg. Kumulativa effekter med kommunens detaljplanearbete belyses i avsnitt om indirekta och samverkande effekter.

Naturvärden – vägbreddning, biotopskydd och artskydd

Underlaget kompletteras med sträckvis redovisning av vägbreddning (var, riktning och breddökning) i plankartor samt i kapitel 5.3.2 och 6.4.2. För biotopskyddade objekt redovisas påverkan och föreslagna kompensationer i Tabell 19 och efterföljande avsnitt (ID 1 våtmark, ID 8 småvatten, ID 3 stenmur, ID 11 och ID 18 diken), inklusive biotopvård vid småvatten ID 9, återuppbyggnad/förstärkning av stenmur samt omledning av diken till nya öppna lägen. Särskilt skyddsvärda träd skyddas genom schaktfri metod, rotkartläggning och skyggsåtgärder (t.ex. ek ID 9 inom NVO 10, bok ID 67 inom NVO 160, ek ID 39 och ek ID 41 inom NVO 50/51). Påverkan ska undvikas i första hand, kompenseras i andra hand. Artskydd behandlas för fladdermöss, groddjur och fridlysta kärlväxter, med tidrestriktioner och behovsbedömning av dispens vid strikt skydd (bilaga 4-arter). Samråd med Skogsstyrelsen hanteras för nyckelbiotoper och naturvårdsavtal vid Rönne å (N1345-2016).

Vilt – barriäreffekter och faunapassager

Underlaget kompletteras med lokalisering och utformning av planerad faunapassage över väg 21 vid lärskog NVO 119 (norr om väg 21) och granskog NVO 121 (söder om väg 21), inklusive fri bredd minst 25 m, bländskydd $\geq 2,2$ m och anpassning av vegetation för större däggdjur samt för fladdermössens flygkorridorer. En särskild groddjurspassage redovisas inom NVO 114 enligt passageplan och temablad. Avstånd mellan befintliga passager (koport intill Stackarpsvägen – bro över Rönne å – koport vid väg 1828) och till planerad faunapassage redovisas; kumulativa effekter av stängsling behandlas och stängsellösning med strutar, färister, grindar och viltuthopp anges. En jämförelse av barriäreffekt mellan nuläge och åtgärdsalternativ ingår i kapitel 6.4.2 och 5.3.8.

Förorenad mark – EBH-objekt

Listan över riskobjekt kompletteras i enlighet med Länsstyrelsens begäran. Stackarpsdammen (ID 197179) och Forsmölldammen (ID 197180) redovisas med bedömning av påverkan och motivering om de inte anses relevanta för planområdet. Vidare utredning bekräftas, inklusive uppföljande provtagning i punkter där förhöjda halter noterats (t.ex. BR2536, BR2575) samt hanteringsprinciper för massor, länshållningsvatten och eventuella underrättelser om påträffad förorening.

Riksintressen naturvård och friluftsliv – påverkan och motiv

Bedömningen av påverkan på riksintresse för naturvård (Rönneåns dalgång – Ageröds mosse) och riksintresse för friluftsliv (Rönneå) har

utvecklats. Direkt markanspråk vid Stackarpsdammen sker på södra sidan (ingen breddning inom riksintresset vid Rönne å) och faunastängsel anpassas för att undvika intrång i känsliga biotoper. Tillgänglighet och konnektivitet hanteras genom planskilda passager för människor och djur; buller bedöms och fastighetsnära åtgärder erbjuds där riktvärden överskrids; dagvatten och trummor dimensioneras för 20-års regn och för att undvika vandringshinder. Värden såsom stillhet, gröna stråk och tillgänglighet redovisas i kapitel 6.4.1 och 6.4.8. Samlad konsekvens bedöms som små negativa.

Tilläggsredovisningar i samrådshandlingen som uppfyller begäran

- Vägbreddning och sida: Plankartor och kapitel 5.3.2 anger var breddning sker, på vilken sida (norr/söder) och med vilken breddökning (2–8 m), inklusive 2+1- och 2+2-sträckor.
- Biotopskydd och kompensation: Tabell 19 (ID 1, 3, 8, 11, 18) och figurer 73–78 visar påverkan och kompensationsåtgärder (biotopvård vid ID 9, stenmuråteruppbyggnad, öppna dikeslägen).
- Särskilt skyddsvärda träd: Skydd av ek ID 9 (NVO 10), bok ID 67 (NVO 160), ek ID 39 och 41 (NVO 50/51) med rotkartläggning och skyggåtgärder; ingen avverkning av värdträd för fladdermöss inom utpekade områden.
- Faunapassager och stängsel: Placering, mått och funktion för faunabro, groddjurspassage och stängsellösning (strutar, färister, grindar, viltuthopp) samt avstånd mellan passager och kumulativ effektbeskrivning.
- Riksintressebedömningar: Utvecklad bedömning för naturvård/friluftsliv vid Rönne å och Stackarpsdammen, inklusive buller- och dagvattenåtgärder.

Fortsatt hantering

- Samråd med Skogsstyrelsen genomförs avseende nyckelbiotoper/naturvårdsavtal.
- Tidrestriktioner för arbeten: groddjur (lek mars–maj), fågelhäckning (15 april–31 juli), övervintring grod-/kräldjur (sept–april).
- Artskyddsbedömning för fridlysta kärlväxter och bilaga 4-arter; behov av dispens prövas vid påverkan som inte kan undvikas.
- Samrådshandling skickas till berörda med tydlig svarstid och kontaktväg; inkomna synpunkter redovisas i denna samrådsredogörelse.

2.2.2 Samråd med berörd kommun

Genomförda samrådsmöte med Klippans kommun

Samråd med Klippans kommun har bedrivits löpande under perioden våren 2025 till januari 2026 genom regelbundna möten och avstämningar för att säkerställa en samordnad och rättssäker planprocess.

2.2.2.1 Klippans kommun

Tyngdpunkten i samrådet har varit en strukturerad genomgång av de förändringar i detaljplanen som aktualiseras av den planerade planskilda korsningen vid Krika-korsningen.

Under mötena har parterna behandlat hur den planskilda lösningen påverkar detaljplanens utformning, markanvändning, trafiktekniska förutsättningar samt konsekvenser för närliggande bebyggelse och teknisk infrastruktur. Dialogen har även omfattat behov av justeringar i planbestämmelser, anpassningar av gaturum och anslutningar, samt hur tillgänglighet och trafiksäkerhet säkerställs under både bygg- och driftskedet. Genom kontinuerliga avstämningar har kommunen och projektet uppnått samsyn kring nödvändiga planändringar, tidsättning för beslutspunkter och dokumentation av inkomna synpunkter.

Här är en sammanfattning av de synpunkter som skriftligen inkommit till Trafikverket från Klippans kommun:

Tekniska förvaltningens synpunkter på samrådshandlingar för vägplan Väg 21 Klippan–Hyllstofta, mötesfri väg

Synpunkter på plankartor och föreslagen hantering

1. Backavångsvägen – status som privat väg och stängning av anslutning vid 13/500

Kommunen påtalar att Backavångsvägen är privat och att dialog med markägare krävs innan nyttjande.

Trafikverkets svar:

Vi bekräftar att Backavångsvägen är enskild väg och kommer att initiera riktad dialog med berörda väghållare/markägare innan beslut om nyttjanderätt, ombyggnation eller stängning verkställs. Vi utreder funktionella alternativ för bibehållen framkomlighet för boende, lantbruk och företag, inklusive möjlig samordning med parallellväg/närliggande anslutningar och eventuella åtgärder för att begränsa negativa effekter på körsträckor, tid och utsläpp. En

uppdaterad konsekvens- och tillgänglighetsbeskrivning tas fram till granskningsskedet.

2. Viltuthopp vid 13/900 – konflikt med planlagd industrimark

Kommunen lyfter risken att viltuthopp placeras tätt intill stängsel vid framtida industriexploatering.

Trafikverkets svar:

Placering av viltuthopp och faunastängsel ses över i dialog med kommunen för att säkerställa funktion och hänsyn till gällande/kommande detaljplaner för industrimark. Vid behov flyttas eller justeras viltuthoppets läge och stängsellinjer för att undvika direkt närhet till industristängsel. Justerad utformning redovisas i kommande granskningshandling.

3. GC-bana vid Krikavägen (14/020–14/685) – önskemål om västra sidan

Kommunen ifrågasätter placering på östra sidan då befintlig GC söderut (Forsby) och planerad GC norrut ligger på västra sidan.

Trafikverkets svar:

Placeringen av GC-banan på den östra sidan har valts med utgångspunkt i att minimera antalet korsningspunkter mot av- och påfartsramper till en trafikerad väg samt att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

På den västra sidan skulle GC-trafikanter behöva passera tre korsningspunkter, vilket sammantaget medför fler konfliktpunkter, högre komplexitet och större riskexponering. På den östra sidan behöver GC-trafikanter endast korsa en påfart, där utformningen med god sikt, anpassade radier och hastighetsdämpande utformning ger betydligt bättre förutsättningar för säkra passager.

Vidare finns norrut möjlighet att nå etablerade cykelstråk via befintligt kvarter, vilket skapar funktionella kopplingar utan extra korsningar av huvudvägen. Denna lösning ger en mer robust, säker och sammanhängande GC-förbindelse i det aktuella avsnittet.

4. Nyttjanderättsyta norr om korsningen (14/020–14/685)

Kommunen arrenderar ut marken och behöver framförhållning.

Trafikverkets svar:

Vi säkerställer att information om omfattning, tidplan och rättslig

hantering av nyttjanderätten lämnas i god tid. Samråd sker med kommunen och berörd arrendator. Eventuella ersättnings- eller omlokaliseringsfrågor hanteras enligt gällande regelverk.

5. Stängning av anslutning vid 15/380 – servitut och privata bostäder

Kommunen pekar på servitut (11-KLI-837/72.1) och boende som påverkas.

Trafikverkets svar:

Stängningen av den aktuella anslutningen vid 15/380 föreslås inom ramen för vägplanearbetet i syfte att uppnå en högre trafiksäkerhet och en tekniskt ändamålsenlig väganläggning. Åtgärden är en del av en samlad trafiksäkerhetsprövning som omfattar korsningsutformning, flöden och hastighetsnivåer samt framkomlighet för samtliga trafikslag.

Samtliga registrerade rättigheter, inklusive det angivna servitutet (11-KLI-837/72.1), inventeras och beaktas i vägplanen.

Trafikverket prövar i detta skede alternativa lösningar till full stängning samt möjligheterna till ersättningsanslutning eller parallellväg, i syfte att upprätthålla en rättssäker och funktionell åtkomst för servitutshavare och berörda fastigheter.

Den fortsatta utredningen av servituts- och åtkomstfrågor kommer att ske i det kommande skedet av vägplaneprocessen. Trafikverkets samlade bedömning och föreslagen lösning, inklusive eventuella ersättningsåtgärder, kommer att redovisas i kommande skede.

6. Konsekvenser för åker- och skogsinfarter samt översiktskarta för nya tillfarter

Kommunen efterfrågar konsekvensbeskrivning samt samlad kartbild över nya tillfartsvägar.

Trafikverkets svar:

En specifik konsekvensbeskrivning för stängda åker- och skogsinfarter tas i beaktande och redovisas i kommande skede.

7. Rättelse i planbeskrivningens Tabell 23

Kommunen noterar att fyra planer ska redovisas men endast tre finns i tabellen.

Trafikverkets svar:

Vi justerar planbeskrivningen till granskningshandling så att

samtliga fyra relevanta planer framgår och säkerställer konsistens mellan text, tabeller och bilagor i nästa revidering.

8. Samordning kring masshantering med Rönneåprojektet

Kommunen önskar dialog om massor för eventuellt utbyte.

Trafikverkets svar:

Vi etablerar en samordnad process för masshantering med kommunen och Rönneåprojektet, inklusive massbalans, kvalitet, logistik, miljöprövning och transporter. Ett särskilt möte föreslås tidigt i byggskede för att identifiera synergier och minimera körningar och klimatpåverkan.

Politiska tillägg och Trafikverkets ställningstaganden

9. Lantbrukens framkomlighet och ekonomisk hållbarhet

Politiken betonar att längre körsträckor påverkar ekonomi, tid och utsläpp, särskilt vid skiften.

Trafikverkets svar:

Trafikverket fäster särskild vikt vid lantbrukens framkomlighet och utformar åtgärder för att upprätthålla funktionella och trafiksäkra transporter för långsamtgående och breda fordon. Åtgärdsval och vägutformning prövas med avseende på transportavstånd, tillgänglighet mellan brukningsenheter och möjligheten till säkra rörelser i anslutning till huvudvägnätet.

Inom ramen för vägplanen genomförs en systematisk genomgång av:

- Stängda anslutningar i syfte att identifiera och, där så krävs, föreslå ersättningsvägar som begränsar omvägskörning.
- Parallellvägar och anslutningspunkter dimensionerade för långsamtgående och breda jordbruksfordon, med beaktande av radier, bredd, bärighet och sikt.

Eventuella kvarstående behov hanteras i dialog med berörda lantbrukare och markägare för att säkerställa en ändamålsenlig och långsiktigt hållbar lösning.

10. Säkra skolvägar och särskilda lokala stråk (t.ex. lilla Björket)

Politiken betonar behovet av öppna och säkra skolvägar.

Trafikverkets svar:

Målet är att bibehålla eller förbättra säkerheten utan onödiga omvägar.

11. Veteranjärnvägens bevarande som kulturarv

Politiken lyfter kulturmiljövärden.

Trafikverkets svar:

För den aktuella sträckan planeras inga åtgärder inom ramen för vägplanen. Eftersom ingen fysisk påverkan eller funktionsförändring av väganläggningen sker på denna plats bedöms veteranjärnvägen inte påverkas. Detta innefattar att drift och underhåll inte försvåras och att upplevelsevärden, liksom buller-, vibrations- och visuella förhållanden, inte förändras till följd av vägplanen.

12. Alternativa vägar som öppnas för tung trafik – behov av förstärkning och breddning

Politiken efterfrågar att vägar som får ökad tung trafikdimensionering förstärks.

Trafikverkets svar:

Vi inventerar det vägnät som kan få ökat tungflöde till följd av omläggningar och föreslår vid behov förstärkningar, breddningar, bärighetsåtgärder och trafiksäkerhetsinsatser i samråd med väghållare (kommun/enskild). Åtgärdsbehov, kostnader och ansvarsfördelning redovisas innan fastställelse.

13. Backavångsvägen som genomfart – utsläpp, slitage och klimatpåverkan vid stängning

Politiken framhåller negativa effekter vid stängning.

Trafikverkets svar:

Vi genomför en jämförelseanalys mellan stängning och alternativa lösningar, med fokus på utsläpp, restider, trafikfördelning och vägnätets slitage. Om stängning ger oproportionerlig påverkan prövas ersättningslösning eller partiell åtkomst under kontrollerade former, med bibehållen trafiksäkerhet på Väg 21.

2.2.2.2 Perstorps kommun

Avstämningsmöte har hållits med Perstorps kommun 2025-04-17.

Perstorps kommun har underrättats om samrådet via brev.

Här är en sammanfattning av de synpunkter som skriftligen inkommit till Trafikverket från Perstorps kommun:

I den tidigare samrådsredogörelsen betonar Perstorps kommun att ombyggnaden av väg 21 är positiv och viktig för länets öst–västliga förbindelser och för kommunens utveckling. Samtidigt anser kommunen att vägutformningen ut ur Perstorp är felaktig och föreslår att fördelningen av 2+1 körfält byter sida för bättre framkomlighet för lastbilar. Kommunen lyfter också vikten av att beakta synpunkter från LRF, älgskötselområde och markägare, samt att anslutningspunkter måste möjliggöra rimliga resvägar i både östlig och västlig riktning eftersom många vänstersvägar försvinner i förslaget.

I det senare protokollet med kommunstyrelsens yttrande redovisar Trafikverket sin återkoppling till kommunen: med hänsyn till närboendes behov av att kunna ta sig både väster och österut kommer mittseparering att ske först efter den första avtagsvägen norrut från väg 108, för att undvika att boende blir ”inlåsta” mellan järnvägen och vägen. Därför blir det ingen omkörningssträcka direkt efter korsningen med väg 108; omkörningssträcka i västergående riktning finns redan öster om projektområdet, mellan utfarten från Perstorp och korsningen vid Hyllstofta. Kommunen hade i detta skede inga ytterligare synpunkter utöver dem som redan lämnats.

2.2.3 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Frågor och synpunkter som har inkommit under perioden 2026-01-20 till 2026-02-15 är sammanställda ämnesvis nedan. Under frågorna och synpunkterna finns Trafikverkets kommentarer om hur dessa ska beaktas. Trafikverket har även haft enskilda samråd med fastighetsägare som anmält intresse och anteckningar från respektive möte diarieförs.

Inkomna synpunkter

Väganslutningar, vänstersvägar och tillgänglighet

Synpunkter:

Omfattande oro över stängningar av anslutningar längs väg 21, särskilt Björkarpsvägen och Brorödsvägen. Konsekvenser för jord- och skogsbruk (tung och långsamma transporter), skolskjuts, hemtjänst, räddningstjänst och social sammanhållning. Förslag om ”spansk sväng” i båda riktningar, vänstersvängsfält och parallellvägar längs Flygrakan.

Yttrande gällande varför ingen åtgärd görs i korsningen för väg 108/väg 1869.

Yttrande gällande säkrare gång och cykelpassage vid rondellen väg 13/väg 21 samt flytt av vägvisning.

Synpunkterna belyser även att Backavångsvägen i dag saknar separerad gång- och cykelväg, har begränsade siktförhållanden på flera avsnitt och saknar belysning, vilket tillsammans med en ökad andel tung trafik bedöms innebära en oacceptabel risk för barn som dagligen rör sig till och från skolan. Vidare lyfts att befintlig infart är viktig för räddningstjänst och andra samhällsviktiga funktioner, och att en förändring riskerar att förlänga insatstider samt leda om trafik till en mindre väg med otillräcklig bärighet, känslig för väder och tjällossning.

Trafikverkets kommentar:

För att uppnå god trafiksäkerhet på väg 21 behöver antalet direktutfarter och oskyddade anslutningar minimeras. I det fortsatta arbetet provas därför mindre ingripande lösningar för åtkomst, inklusive alternativa anslutningar, vänstersvängsfält där sikt- och säkerhetskrav uppfylls, samt parallellvägar innanför viltstängsel. Detta innebär att fastigheter som tidigare haft egna utfarter kan komma att dela anslutning med en eller flera grannfastigheter och i vissa fall behöver köra en omväg för att nå väg 21. Följden kan bli att vissa fastigheter får mer lokaltrafik i närområdet, samtidigt som körvägen blir längre men säkrare. Kvarvarande korsningar och anslutningar till väg 21 där vi gör åtgärder ska utformas enligt gällande regler och standarder.

För Björkarps- och Brorödsområdet utreds särskilt en säker anslutning samt en möjlig parallellvägslösning längs Flygrakan med vägrensförstärkning för att tillgodose åtkomst och framkomlighet. Målsättningen är att samla utfarter, reducera konfliktpunkter och samtidigt upprätthålla funktionell åtkomst för boende och verksamheter. Åtgärder och den tekniska detaljutformningen kommer att redovisas i kommande granskningshandling.

Trafikverket har fört dialog, och kommer även fortsättningsvis föra dialog, med berörda fastighetsägare och kommunen kring anslutningar, ersättningsvägar och ersättning vid förändrade anslutningar. Genom hela planeringsarbetet behöver enskilda önskemål vägas mot allmänna intressen, där trafiksäkerhet, framkomlighet och miljöhänsyn utgör vägledande principer. Trafikverket lyssnar på inkomna förslag och synpunkter, och gör avvägningar mellan för- och nackdelar innan ett slutligt förslag tas fram inför lantmäteriförrättning.

Vid lantmåteriförrättningen regleras lokalvägarnas slutliga sträckning och utformning, teknisk standard, fördelning av drift samt framtida förvaltning. Nya lokalvägar utformas för att klara trafikering med de fordonstyper som beräknas använda vägen, och Trafikverket ansvarar för att bygga den nya lokalvägen. Det är lämpligt att en samfällighetsförening bildas som förvaltare av den enskilda vägen. Trafikverket står för kostnader kopplade till lantmåteriförrättningen.

Trafikverket har skyldighet att säkerställa att varje berörd fastighet får en fungerande anslutning till väg 21, och ser över anslutningarna i enlighet med gällande krav på trafiksäkerhet, framkomlighet och miljöhänsyn.

Gällande yttrande varför ingen åtgärd görs i korsningen för väg 108/väg 1869 har trafikverket, efter genomförda utredningar, beslutat att avsluta projektet vid denna geografiska punkt. Skälet är förekomsten av en anslutning som inte kan stängas och där en tekniskt, trafiksäkert och funktionellt acceptabel ersättningslösning inte kunnat säkerställas inom ramen för projektet. Beslutet innebär att åtgärder vid aktuell korsning inte genomförs i denna etapp. Anslutningarnas funktion bibehålls i nuläge. Frågan om långsiktig lösning för korsning Hyllstofta/väg 108, kan vid behov tas vidare i separat uppdrag.

Behovet av säker och framkomlig gång- och cykelpassage vid väg 13/väg 21 noteras och förs vidare till planering då det inte utförs någon åtgärd på denna sträcka.

Önskemålet om att flytta skylt för Nybygget närmare bebyggelsen för att förbättra uppmärksamheten noteras. Då denna etapp inte omfattar ombyggnad eller omprovning av vägvisning, hanteras inte skyltflytt nu. Frågan tas med till framtida skede för samordnad provning av vägvisning, placering och utformning enligt gällande regelverk.

I kommande skede genomförs fördjupade analyser av trafikflöden och fordonsmix, inklusive scenarier med och utan omledning av tung trafik via Backavångsvägen. Utredningen omfattar säkerhets- och kapacitetsbedömningar, påverkan på barn och oskyddade trafikanter, samt robusthet med avseende på drift- och väderkänslighet. Förutsättningar för räddningstjänstens framkomlighet prövas i dialog med berörda aktörer.

Trafiksäkerhet i korsningar och val av korsningstyp vid Krikakorset

Synpunkter:

Flera synpunkter förordar cirkulationsplats med GC-tunnel vid Krikakorset istället för korsningstyp F, med motiveringar om minskad hastighet, buller och ljus, färre intrång i natur/kulturmiljö och bättre säkerhet för oskyddade trafikanter. Oro för långsamtgående fordon som påfart efter 100 km/h-sektion. Frågor om buller- och ljusberäkningar samt påverkan på kulturmiljön vid Pappersbruket.

Synpunkt avseende hög risk för påkörning bakifrån vid vänstersväng mot Söndraby.

Trafikverkets kommentar:

Inriktning: planskild korsning med minskat intrång

Trafikverket håller fast vid inriktningen att en planskild lösning vid Krikakorset ska utredas vidare, eftersom den ger störst potential att öka trafiksäkerheten och framkomligheten på väg 21 över tid. Detta stöds både av tekniska utredningar och av den samhällsekonomiska analysen. Samtidigt tar vi synpunkterna om intrång, buller, ljus och kulturmiljö på största allvar. I den fortsatta planeringen prövar vi därför varianter av planskild lösning med minskat ytanspråk, till exempel kompaktare ramper och justering av höjd- och linjeföring.

I vägutredningen redovisas två typer av planskild lösning: korsningstyp F och en variant med på- och avfarter samt höjdjustering av primärvägen och separat GC-tunnel. Vi utreder nu vidare hur utformningen kan stramas åt med bibehållen funktion för att minska intrång i närliggande fastigheter och miljö.

Alternativet cirkulationsplats med GC-tunnel

Flera aktörer har förordat en cirkulationsplats med GC-tunnel för att:

- sänka hastighet lokalt (lägre buller/ljus)
- minska intrång i natur- och kulturmiljö
- förbättra säkerheten för oskyddade trafikanter.

Detta alternativ har utretts. En cirkulationsplats förutsätter att den faktiska hastigheten på väg 21 reduceras till omkring 60 km/h i och intill cirkulationsplatsen för att uppnå en trafiksäker situation. Denna nödvändiga sänkning påverkar stråkets framkomlighet, även om den skyltade hastigheten skulle vara högre. EVA-kalkylen visar dessutom högre restidskostnader jämfört med en planskild lösning, bland annat till följd av inbromsningar och accelerationer som sänker den faktiska hastigheten genom området. Intrånget i landskapet kan vara något lägre

med en cirkulationsplats, men skillnaden bedöms inte väga upp de ökade tidsförlusterna. En planskild korsning bedöms ge lägre olycksrisk och bäst total säkerhet genom att konflikter i korsningen i praktiken elimineras. Mot denna bakgrund kvarstår inriktningen planskild korsning, med uppdrag att minimera intrång i utformningen.

Buller och ljus

Trafikverkets bullerprovning genomförs enligt TDOK 2014:1021 (Riktlinjer för trafikbuller) och i linje med Naturvårdsverkets riktvärden för omgivningsbuller vid bostäder och andra känsliga miljöer. TDOK anger hur utredning ska utföras, vilka exponeringsmått som ska användas och i vilken ordning åtgärder ska prövas, medan Naturvårdsverkets riktvärden anger nivåer som normalt inte bör överskridas. Tillämpningen grundas på skälighetsprincip och samhällsekonomisk proportionalitet.

Bullerutredningen omfattar beräkningar för nuläge och prognos enligt gällande nordiska beräkningsmodeller, med källparametrar (hastighet, trafikmängd, andel tung trafik), topografi, markdämpning, skärmande objekt och byggnaders placering. Vi redovisar A-vägda frifältsnivåer vid fasad och på uteplats samt inomhusnivåer efter standardiserad fasaddämpning.

Prövningsordningen följer TDOK:

1. Trafik- och hastighetsåtgärder samt utformning som minskar källnivån prövas först.
2. Om riktvärden fortfarande överskrids prövas områdesskydd (längsgående bullerskärmar/vallar).
3. Om områdesskydd inte är genomförbart eller kostnadseffektivt prövas källnära och lokala lösningar (t.ex. skärm vid uteplats).
4. Slutligen prövas fasadåtgärder (fönster, ventiler) för att uppfylla inomhusriktvärden.

I bedömningen tillämpas normalt följande riktvärden:

- Utomhus vid fasad för bostäder: ekvivalent ljudnivå dag/helår (L_{Aeq,24h}) enligt gällande riktvärden.
- Uteplats i anslutning till bostad: ekvivalent och maximal nivå med krav på minst en fungerande uteplats som klarar riktvärden.
- Inomhus i bostadsrum: ekvivalent och nattlig maximal nivå enligt BBR/SS samt Trafikverkets tillämpning i TDOK.

Exakta nivåtal redovisas i bullerbilagor och åtgärdsprogram; bedömning sker per byggnad och uteplats.

En bostad bedöms berättigad till bullerskyddsåtgärd när beräknade nivåer i prognos överskrider riktvärden utomhus vid fasad eller på uteplats, och är skälig och kostnadseffektiv åtgärd finns enligt prövningsordningen, samt åtgärden ger väsentlig nytta (nivåsänkning till eller mot riktvärde), och genomförandet är tekniskt möjligt utan orimliga konsekvenser för trafiksäkerhet, drift eller miljö.

Om utomhusriktvärden inte kan klaras med rimliga områdesskydd kan lokala uteplatsåtgärder prövas. Oavsett utomhusnivå ska inomhusriktvärden uppnås; om de inte klaras med befintlig fasad erbjuds fasad- och ventilåtgärder.

Samhällsekonomisk skälighet prövas genom åtgärds kostnad per skyddad bostad/uppnådd dB-reduktion samt samlad nytta. Åtgärder som inte är kostnadseffektiva enligt TDOK:s tillämpning genomförs normalt inte, om inte särskilda skäl föreligger.

Tillämpning i aktuellt projekt:

- Hastighetsökningen från 80 till 100 km/h i utbyggnadsalternativet ger generellt cirka +2 dB vid fasad.
- Elva bostäder har identifierats som bullerberörda i prognos. För dessa föreslås fasadåtgärder (fönster och ventiler) och lokala skärmar vid uteplatser för att uppfylla inomhusriktvärden och säkerställa minst en uteplats som klarar riktvärden.
- Källnära/områdesskärmar har prövats men bedömts inte samhällsekonomiskt lönsamma i det mest aktuella området, varför lokala och fasadnära åtgärder prioriteras.
- Den fortsatta korsningsutformningen samordnas med bulleråtgärder så att riktvärden enligt TDOK 2014:1021 kan innehållas; eventuella ändringar i geometri, hastighet eller trafikfördelning beaktas i uppdaterade beräkningar innan fastställt åtgärdsprogram.

I kommande handling redovisar vi:

- Beräknade nivåer per bostad och uteplats före/efter åtgärd.
- Motivering av valda åtgärder utifrån TDOK:s prövningsordning och kostnadseffektivitet.

- Vilka bostäder som uppfyller kriterier för åtgärd och vilken åtgärdstyp som erbjuds.
- Eventuella kvarstående avvikelser och skäl till varför ytterligare åtgärder inte bedöms skäligen.

Kulturmiljö – Klippans pappersbruk

Området har tydliga kulturhistoriska värden och ingår i riksintresse för kulturmiljövård med särskild betoning på tegelarkitektur och öppet odlingslandskap. Den fortsatta utformningen av korsningen och anslutande vägar sker med särskild hänsyn till riksintresset. Vi analyserar linjeföring, höjdsättning, stödmurar och belysning för att begränsa visuella intrång och bevara läsbarheten i landskapet.

Långsamtgående fordon och påfart från 100 km/h-sektion

Oro för långsamtgående fordon vid påfart från 100 km/h beaktas i den fortsatta utformningen. Planskild lösning med ramper ger goda möjligheter till utformning av accelerationsfält, sikt och radier som anpassas till typfordon, inklusive långsamtgående fordon. För alternativ med lägre ytanspråk studeras tekniska lösningar som:

- tillräcklig ramp-längd och lutning för acceleration
- god sikt och vägrensstandard

Underlaget visar att planskild korsning bäst minskar olycksrisker och konflikter.

Varför fortsatt inriktning på planskild lösning?

Trafiksäkerhet: Elimineras korsningskonflikter och minskar olycksrisker mest (EVA-resultat och VGU-principer).

Samhällsekonomi: Alternativ 1 (planskild) är mest lönsamt i EVA, trots högre investering, genom lägre restids- och säkerhetskostnader över livslängd.

Korsning väg 21 / väg 1820 Söndraby

I det fortsatta arbetet analyserar vi förutsättningarna för en säkrare lösning. Bedömningen kommer att baseras på trafikflöden, hastigheter, olycksdata och geometriska förutsättningar samt samordnas med övriga planerade åtgärder.

Barnperspektiv, skolskjuts och säkra passager

Synpunkter:

Behov av trygg passage vid Lilla Björket för skolbarn, samt fortsatt fungerande skolskjuts över väg 21. Invändningar mot att gång-/cykelvägslänkar blir fragmenterade.

Trafikverkets kommentar:

Vid den aktuella 2+2-sträckan föreligger i nuläget problem med säker passage till följd av vägens utformning. Detta påverkar i första hand oskyddade trafikanter och förutsättningarna för skolskjutsens rörelser. Samtidigt medger platsen goda siktförhållanden, vilket skapar ett gynnsamt utgångsläge för att i ett kommande skede analysera korsningen/passagepunkten mer ingående.

I den fortsatta prövningen avser Trafikverket att se över korsningsutformningen och möjliga passagelösningar med utgångspunkt i barnperspektivet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, samtidigt som skolskjutsens behov av fungerande och effektiva körvägar beaktas. Ambitionen är att identifiera en lösning som är tekniskt genomförbar, trafiksäker och acceptabel för samtliga berörda brukare. I detta arbete ingår även att motverka fragmentering av gång- och cykelvägnätet och, där det är relevant, pröva kopplingar som stärker sammanhanget.

Frågan tas vidare till kommande skede för fördjupad analys av utformningsalternativ och konsekvenser, inklusive bedömning av siktrum, korsningsprincip, separering av trafikslag och eventuell anpassning för skolskjutsens hållplatser och körvägar. Resultatet redovisas i nästkommande handling för samråd/granskning.

Beredskap, blåljus och alternativa vägförbindelser

Synpunkter:

Längre insatstider vid stängda anslutningar. Behov av alternativa vägförbindelser och robusthet vid avstängning/olyckor. Förslag om parallellväg längs Flygrakan som även stärker beredskap.

Trafikverkets kommentar:

I kommande skede fördjupar vi utredningen av korsningspunkt(er) och anslutningarnas funktion med särskilt fokus på beredskap och blåljus. Analysen omfattar insatsvägar, vändmöjligheter, bärighet, sikt och möjlighet till prioriterade rörelser, så att kritiska stråk kan prioriteras vid incidenter. Vi utreder parallellvägslösningen längs Flygrakan vidare, både som beredskapsnytta och som en komponent i ett robust, redundantsäkrat lokalt vägnät som minskar sårbarheten vid omledning och planerade eller oplanerade avstängningar.

Resultat av den fördjupade utredningen, inklusive eventuella förslag till korsningsutformning och redundanta förbindelser, redovisas i kommande granskningshandling.

Faunastängsel, viltpassager och jord-/skogsbrukets behov

Synpunkter:

Fråga gällande viltstängsel på hela sträckan och behov på åkermark, behov av grindar och färister för jordbrukets transporter, öppningar i mittstaket och vändplatser, samt att viltuthopp inte lokaliseras in i betesmarker (risk för skador).

Trafikverkets kommentar:

Faunastängsel kommer att sättas på hela den aktuella sträckan för att säkerställa att vilt inte kan ta sig ut på vägen. Detta är en central trafiksäkerhetsåtgärd. Parallellt ser vi över utformning och placering av färister och grindar så att de anpassas till sitt avsedda användningsområde, med särskild hänsyn till jord- och skogsbrukets transporter, maskinbredd, bärighet och driftsbehov. Utformningen projekteras i dialog med berörda markägare och brukare för att säkerställa funktion i praktiken.

Viltuthopp placeras så att de inte leder djur in i betesmarker eller riskerar skador på tamdjur. Där befintliga överfarter tas bort utreds ersättningsvägar innanför stängsel för att upprätthålla sammanhängande brukningsvägar och möjliggöra rationella transporter.

Ersättningar, markintrång och jordbruksnytta

Synpunkter:

Oro för intrång och ekonomiska konsekvenser, krav på kontrakt vid nyttjanderätt i byggskede (återläggning av matjord, intrångsersättning vid minskad skörd), kritik mot föråldrad jordbruksnorm.

Trafikverkets kommentar:

Intrång hanteras enligt gällande ersättningsregler; kontrakt upprättas för tillfällig nyttjanderätt med krav på återställning och dokumenterad jorddjupskontroll före/efter. Frågan om jordbruksnormens översyn lyfts vidare till nationellt forum; lokala intrång minimeras genom val av sektion och lokalisering.

2.2.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Försvarsmakten

Genomfört samråd

Trafikverket har i samrådsskede remitterat vägplanearbetet till Försvarsmakten. Försvarsmakten har inkommit med skriftligt yttrande daterat 2026-02-17.

Inkomna synpunkter

Försvarsmakten har inget att erinra under förutsättning att Trafikverket kontakter Försvarsmakten minst fyra veckor innan anläggningsarbeten påbörjas.

Trafikverkets bedömning och hur synpunkterna beaktas

Kravet är tillmötesgåendet. En kontaktrutin inför byggstart och vid eventuella arbeten som kan beröra Försvarsmaktens intressen införs i miljö- och arbetsmiljöplanerna, samt som kontraktskrav i förfrågningsunderlaget. Informationspunkter läggs in i tidplan med minst fyra veckors framförhållning.

Söderåsens miljöförbund (gemensam miljönämnd för Klippan, Perstorp, Svalöv och Örkellunga)

Genomfört samråd

Myndigheten har tagit del av samrådsunderlaget och inkommit med yttrande daterat 2026-02-13.

Inkomna synpunkter

Miljöförbundet efterfrågar tydlighet i vägplanen avseende:

- Buller: beakta både driftskede och byggskede samt effekter av omledningar på det enskilda vägnätet.
- Förorenad mark: redovisa kompletterande kontroller vid påträffade föroreningar samt hur masshantering och tillfälliga upplag utformas och kontrolleras.
- Vatten och dagvatten: identifiera platser med risk för direkt påverkan på ytvatten, beskriva åtgärder mot grumling, och redovisa dagvattenhantering med fördröjning före recipient.

- Grundvatten: beskriva skyddsåtgärder i byggskedet, inklusive hantering av kemikalier, bränslen, maskinuppställning och massupplag.
- Masshantering: kvantifiera massor, grad av återanvändning, kontroll av lämplighet och klassning av massor.
- Påverkan under byggtid: behov av projektanpassade försiktighetsåtgärder för att undvika tillfälliga och permanenta intrång.

Trafikverkets bedömning och hur synpunkterna beaktas

Synpunkterna är värdefulla och ligger i linje med Trafikverkets tillämpning av miljöbalken och gällande tekniska krav.

- Buller: Bullerutredningen kompletteras med redovisning av byggskedets buller och principer för bullerbegränsning (arbetsmetoder, tider, skärmar där så är motiverat), samt bedömning av potentiella effekter av omledningar på omgivande vägnät.
- Förorenad mark: Rutiner för provtagning vid misstänkta massor och avvikande lukt/färg integreras i kontrollprogram. Tillfälliga upplag lokaliseras och utformas för att minimera risk för spridning.
- Vatten och dagvatten: Platser med risk för grumling identifieras inför byggskedet. För dessa föreskrivs temporära skyddsåtgärder. Dagvattenlösningar dimensioneras med fördröjning och rening före avledning till recipient i enlighet med rådande riktlinjer.
- Grundvatten: Uppställningsytor och upplagsplatser lokaliseras med hänsyn till känsliga grundvattenförhållanden och styrs bort från sårbara lägen.
- Masshantering: Massbalans eftersträvas i projektet. Prioritering av återanvändning inom projektområdet tydliggörs, och massor klassas enligt gällande riktvärden och tillämpliga föreskrifter.
- Påverkan under byggtid: Inför byggskede tas projektanpassade krav och uppföljning fram, inklusive hantering av temporära transporter, upplag och tillfälliga vägar.

Skogsstyrelsen

Genomfört samråd

Skogsstyrelsen har inkommit med remissvar via e-post 2026-01-30, från Skånes distrikt. Yttrandet är diariefört hos Trafikverket enligt e-postkedjan.

Inkomna synpunkter

Skogsstyrelsen har inga synpunkter på presenterat underlag och har inte heller någon ytterligare information att tillföra med bäring på ärendet. Myndigheten beskriver sin roll som ansvarig för frågor om skogsbruket och som tillsynsmyndighet enligt skogsvårdslagen och delar av miljöbalken för skogliga åtgärder på skogsmark. Yttrandet är beslutat av skogskonsulent och är handlagt digitalt.

Trafikverkets bedömning och hur synpunkterna beaktas

Skogliga värden längs sträckan hanteras genom:

Att Skogsstyrelsen inte har några erinringar innebär att planförslaget, så som det nu är utformat, inte bedöms medföra skogliga konflikter som kräver ytterligare utredning i vägplaneskedet. Trafikverket säkerställer dock fortsatt samråd vid detaljprojektering och inför eventuella skogsarbeten i anslutning till vägåtgärder (röjning, avverkning, återställning av kantzoner) för att uppfylla skogsvårdslagens hänsynsregler och relevanta delar av miljöbalken.

Björkarps vägsamfällighet

Genomfört samråd

Synpunkter har lämnats via e-post 2026-02-12 samt i ett separat skriftligt yttrande från samfälligheten. En karta över föreslagen parallellväg har bifogats.

Inkomna synpunkter

Trafikverkets förslag att stänga utfarten till väg 21 bedöms ge stor påverkan för boende och näringar längs Björkarpsvägen (jord- och skogsbruk, tunga och skrymmande transporter, hemtjänst, skolskjuts och räddningstjänst).

Föreslagen omledning via smala grusvägar anses olämplig då mötespassager och snäva kurvor försvårar framkomlighet för långa och tunga fordon.

Förslag: anlägg parallellväg längs "Flygrakan" och behåll utfart vid "Flygrakans Diversehandel" med "spansk sväng" för säker anslutning i båda riktningar.

Trafikverkets bedömning och hur synpunkterna beaktas

Trafikverket delar bedömningen att framkomligheten för näringslivets transporter och samhällsviktiga resor måste säkerställas. Följande hantering vidtas:

- Alternativa anslutningslösningar utreds vidare i korsningspunkten, inklusive principen ”spansk sväng”, med särskild prövning av trafiksäkerhet, sikt, påverkan på natur- och kulturmiljö samt kostnad/nytta.
- Förslaget om parallellväg längs ”Flygrakan” analyseras som ett särskilt utredningsalternativ i samråd med berörda markägare.
- Omledningsvägarnas bärighet, bredd och kurvgeometri inventeras. Vid behov föreslås förstärkningsåtgärder eller annan lösning för att uppfylla krav för tunga transporter och utryckningsfordon under både bygg- och driftskede.
- Räddningstjänst, hemtjänst och skolskjuts beaktas i funktionskrav för anslutningar och vägnät.

Broröds samfällighetsförening

Genomfört samråd

Föreningen har inkommit med skriftligt yttrande daterat 2026-02-07 med bilagda kartbilder.

Inkomna synpunkter

Föreslagen trafiklösning som omöjliggör påfart västerut och avfart österifrån till Brorödsvägens västra ände bedöms negativ för skogsbrukets transporter med tunga maskintrailers. Alternativvägar har begränsningar: brons bärighet vid Herrevadskloster och snäva svängar på anslutningsvägar vid Nybygget.

Försämrad utryckningstid för ambulans från Perstorp och försämrad tillgänglighet till närmaste sjukhus i Helsingborg.

Försämrad tillgänglighet till skola, cykel- och motionsvägar samt fritidsaktiviteter; risk för ökat slitage på Brorödsvägen av omledda transporter.

Förslag: skapa anslutning(ar) till väg 21 med två ”spansk sväng”, dels från öster och dels från Brorödsvägens västra sida, där god sikt råder.

Trafikverkets bedömning och hur synpunkterna beaktas

Trafikverket utreder förutsättningarna för ”spansk sväng” i båda riktningarna vid Brorödsvägen, inklusive kapacitet, säkerhet (mittseparering), sikt och konsekvenser för oskyddade trafikanter.

Samråd tas med ambulanshuvudman och kommunen om uttryckningsvägar och prioriterade färdvägar för blåljus. Krav på framkomlighet för räddningstjänst och skolskjuts integreras i funktionskraven.

Behov av sammanhängande och säkra cykelanslutningar i området inventeras, inklusive möjligheter att bibehålla eller ersätta befintliga stråk. Eventuella åtgärder redovisas i granskningshandling.

Slitage och bärighet på Brorödsvägen följs upp; vid behov föreslås åtgärder eller avtal om förstärkning/underhåll under byggskede.

E.ON Energidistribution AB

Genomfört samråd

E.ON har tagit del av samrådshandlingarna och lämnat ett omfattande yttrande avseende både lokalnät (mellan-spänning i mark och luft) och regionnät (130 kV friledning) inom planområdet.

Inkomna synpunkter

E.ON framhåller krav och rekommendationer för:

Markkablar: kostnadsfri kabelvisning via ledningskollen.se; minsta avstånd 3 meter mellan markförlagd elledning och byggnad/upplag utan medgivande; skydd av frilagd kabel enligt EBR; återfyllning och markering enligt EBR KJ 41:21.

Luftledningar regionnät: efterlevnad av Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter ELSÄK-FS 2022:1; marknivå får ej höjas under/invid luftledning.

Belysningsstolpar: minsta horisontella avstånd 14 meter mellan 12 m stolpe och strömförande lina; matarkabel i plaströr; ingen förläggning av kabel i plaströr närmare än 10 meter från stolpe eller stag utan medgivande.

Väggantavstånd: minst 10 meter mellan väggkant och stolpe/stag; särskild kontakt om 100 km/h kan kräva större avstånd (kontakt rnled@eon.se).

Viltstängsel: risk för spänningssättning; samråd med E.ON, följ EBR inskrivningsnr 055; grindar vid korsningar för tillgänglighet.

Sprängning: följ "Riktlinjer för sprängningsarbeten invid kraftledning" (bifogat); undvik elektrisk tändning; minsta avstånd 50 meter till förråd med explosiv; bedömning av vibrationer och eventuella åtgärder i samråd

med E.ON; kostnader för särskilda skyddsåtgärder bekostas av exploatören.

Allmänt: inga åtgärder som kan medföra fara får göras nära ledning utan i god tid inhämtat medgivande; eventuella ledningsåtgärder till följd av trafikledsändring hanteras enligt Ellagen 2 kap; beställ ledningsbevakning via E.ON kundsupport 0771-22 24 24; utbyte av ESA-föreskrifter inför arbete nära friledning.

Trafikverkets bedömning och hur synpunkterna beaktas

Integrerar EBR-kraven för schakt, täckning och markering i tekniska beskrivningar och arbetsberedningar för kabelarbeten samt föreskriver kabelvisning via ledningskollen före markarbeten.

Säkerställer geometrisk utformning med minsta avstånd till regionnätets stolpar och stag på minst 10 meter från vägkant samt kontrollerar behov av större avstånd med hänsyn till hastighet 100 km/h i dialog med E.ON.

Placering av väg- och belysningsutrustning anpassas så att minsta avstånd till faslinor uppnås; matarkablar förläggs i plaströr och skyddsavstånd 10 meter till stolpar/stag respekteras.

Fastställer att marknivåer inte höjs under/invid luftledning; eventuella terrassjusteringar koordineras med E.ON.

För viltstängsel tillämpas EBR 055, med samråd om jordning, skyddsåtgärder och grindar vid korsningar för tillgänglighet till anläggningar.

Inför sprängningsarbeten krav på projekt- och entreprenörsspecifika sprängplaner som följer E.ON:s riktlinjer; avstånd till explosivförråd och vibrationskontroll säkerställs; E.ON involveras vid risk för påverkan.

Planerar särskilda ledningssamordningsmöten och ESA-utbyte i god tid före produktion; ledningsbevakning beställs vid behov. Kostnadsfrågor hanteras enligt gällande lagstiftning och avtal.

Nordion Energi (inkl. Weum Gas och Swedegas)

Genomfört samråd

Nordion Energi har inkommit med yttrande över vägplanen och redovisar berörda gasdistributionsledningar inom området.

Inkomna synpunkter

Gasledningarna omfattas av Energigasnormen (EGN) med minsta skyddsavstånd mellan ledning och byggnation; ledning i mark ska ha minst 3 meters skyddszon.

Planerade vägarbeten får inte medföra höjning av marknivå över gasledning, särskilt i områden med framtida gatustruktur; ledningar kan kräva anpassning/åtgärder.

Ledningsvisning hänvisas till ledningskollen.se, inklusive kartunderlag och dxf-fil.

Viktigt med tidigt samråd med Weum Gas områdeshandläggare, särskilt vid arbete nära gasledning och vid eventuell flytt.

Nordion anger specifik påverkan på distributionsledning vid fastighet Havgård 1:1.

Trafikverkets bedömning och hur synpunkterna beaktas

Inarbetar EGN-krav om skyddsavstånd och förbud mot marknivåhöjning över gasledningar i tekniska handlingar; säkerställer minst 3 meters zon till permanent byggnation och upplag.

Genomför och dokumenterar ledningsvisning via ledningskollen före projektering av detaljgeometri och schakt; infogar Nordions kartunderlag i ledningssamordningsritningar.

Upprättar särskild riskbedömning och arbetsberedning för arbeten nära gasledningar, inklusive krav på övervakning och närvaro av ledningsägare vid kritiska moment.

Initierar tidigt möte med Weum Gas för att pröva behov av skyddsåtgärder eller eventuell omläggning, särskilt vid Havgård 1:1, med kostnadsfördelning enligt gällande regelverk och avtal.

Kraftringen Nät AB

Genomfört samråd

Kraftringen har svarat på samrådet och hänvisar till tidigare lämnade synpunkter. De begär fortsatt kontakt för att utreda påverkan mer noggrant.

Inkomna synpunkter

Inga nya synpunkter jämfört med tidigare samråd.

Begär att Trafikverket kontakter nätplanerare för detaljerad genomgång av påverkan på befintliga anläggningar längs aktuellt vägavsnitt.

Trafikverkets bedömning och hur synpunkterna beaktas

Planerar och genomför fördjupad ledningssamordning med Krafringens nätplanerare för att verifiera påverkan och säkerställa att planerad vägutformning inte försämrar drift- och underhållsmöjligheter.

Säkerställer att eventuella åtgärder på Krafringens anläggningar hanteras i enlighet med gällande avtal och praxis för kostnadsfördelning.

Telia Company (Skanova)

Genomfört samråd

Telia/Skanova har inkommit med yttrande efter samrådsutskick och bekräftar markförlagda teleanläggningar inom planområdet. De önskar medverka tidigt i ledningssamordningen.

Inkomna synpunkter

Skanova vill i möjligaste mån behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader vid flytt.

Önskar kallelse till samrådsmöten för att samordna nya och befintliga ledningar.

Eventuell flytt eller skydd av telekablar ska kostnadsfördelas mellan Trafikverket och Skanova enligt gällande avtal och lagar.

Ledningars läge kan tillhandahållas digitalt (dwg) och kabelanvisning beställs via ledningskollen.se.

Trafikverkets bedömning och hur synpunkterna beaktas

Inleder tidig ledningssamordning med Skanova, använder tillhandahållna dwg-underlag för att säkra konflikter i projekteringen, och planerar bygglogistik så att befintliga kablar kan kvarligga där det är tekniskt möjligt.

Fastställer att kabelanvisning beställs via ledningskollen före markarbeten och att eventuella omläggningar prövas i detalj med kostnadsfördelning enligt avtal och lag.

Koordinerar tillträde och byggsleden för att minimera driftstörningar i Telias nät.

Tele2 Sverige AB

Genomfört samråd

Tele2 har svarat på samrådsinbjudan och indikerar att de saknar markförlagd infrastruktur längs Väg 21, men önskar en kort avstämning med kartunderlag för att säkerställa att de inte berörs.

Inkomna synpunkter

Tele2 bedömer initialt att de inte berörs av projektet eftersom de saknar ledningar längs Väg 21.

Önskar snabb genomgång med kartor för att verifiera icke-beröring.

Trafikverkets bedömning och hur synpunkterna beaktas

Genomför verifiering mot ledningskartan och ledningskollen tillsammans med Tele2 för att bekräfta att Tele2 inte berörs.

Om ingen beröring konstateras dokumenteras detta i ledningssamordningen; om beröring upptäcks initieras fortsatt samråd enligt ordinarie process.

Trafikverket, Box 366, 201 23 Malmö. Besöksadress: Neptunigatan 52, Malmö

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

trafikverket.se