

RAPPORT

Samrådsredogörelse

Väg 750 Gång- och cykelväg Buddbyn-Svartbjörnsbyn

Bodens kommun, Norrbottens län

2026-09-14



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: [Konfidentialitetsnivå]

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Sweco Sverige AB

Dokumentdatum: 2026-09-14

Ärendenummer: TRV 2017/80278

Kontaktperson: Ulrika Edén, Trafikverket

Innehåll

1 Sammanfattning	4
2 Samrådsrets.....	5
3 Samråd	6
3.1 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	6
3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse	6
3.1.2 Samråd med berörd kommun	7
3.1.3 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	8
3.2 Samråd vid utformning av planförslaget.....	10
3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse	10
3.2.2 Samråd med berörd kommun	11
3.2.3 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	11
3.2.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	15

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. Inkomna synpunkter och annan dokumentation rörande planärendet finns diarieförda under ärendenummer TRV 2017/80278

1 Sammanfattning

Samrådet är en möjlighet att ge och få information. Syftet är att fastighetsägare och andra berörda såväl som myndigheter och organisationer kan bidra med sin kunskap om förhållanden som är viktiga att ta hänsyn till i arbetet.

Arbetet med vägplanen har inletts med att Trafikverket har tagit fram ett samrådsunderlag som har använts för inledande samråd med myndigheter och de enskilda som särskilt berörs av projektet. Samrådsunderlaget har skickats ut till kommunen, myndigheter, organisationer och fastighetsägare som omfattas av samrådskretsen. Samrådet pågick 20 december 2017 - 23 januari 2018.

Planförslaget samråddes 31 januari-15 februari 2019 och ett samrådsmöte på orten hölls 31 januari 2019 i Buddbygården i Buddbyn för berörda fastighetsägare och övriga som berörs.

Eftersom det tidigare saknades finansiering för entreprenaden pausades projektet 2019. 2026 finns det nya medel för att kunna slutföra projektet.

Ett samråd har genomförts även under perioden 1 maj - 25 maj 2026. Samrådshandlingen har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida och Trafikverkets kontor i Luleå från 1 maj 2026. Information om var handlingarna finns har meddelats genom brev till berörda som bedöms komma att beröras av markanspråk, annons i lokaltidningar samt via projektets webbsida. Annonsering i tidning publicerades 30 april 2026. 6 maj hölls ett samrådsmöte på orten på Buddbygården. Vid mötet presenterade Trafikverket förslag till utformning samt förslag till markanspråk.

2 Samrådsrets

Samrådsretsen är de som informeras om att ett samråd ska äga rum. Omfattningen av samrådsretsen varierar mellan olika projekt samt samrådets syfte, karaktär och innehåll. I det inledande samrådet inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan har samrådsretsen definierats genom att fastighetsägare och närboende som kan antas bli berörda har identifierats.

Förutom de fastighetsägare som indirekt eller direkt berörs av projektet har även berörd kommun, berörda organisationer och de myndigheter som antas vara berörda eller har ett väsentligt intresse i saken medtagits i samrådet.

Samrådsretsen har utgjorts av följande:

Myndigheter, organisationer, föreningar tillexempel

Bodens kommun, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Försvarmakten, Kollektivtrafikmyndigheten, Lokaltrafiken i Boden, Länstrafiken i Norrbotten AB, Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten Naturskyddsföreningen Boden, Bodens skoterförening

Ledningsägare

Sameby

Gällivare skogssameby

Enskilda som kan bli särskilt berörda inklusive samfällighetsföreningar

Allmänhet

3 Samråd

Inkomna synpunkter och annan dokumentation rörande planärendet finns diarieförda under ärendenummer TRV 2017/80278.

3.1 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

I det inledande samrådet har samrådsunderlaget skickats till Bodens kommun, Länsstyrelsen Norrbotten, myndigheter och organisationer som kan antas bli berörda samt till enskilda som särskilt berörs. Samrådsunderlaget har även funnits tillgängligt på Trafikverket i Luleå och på Trafikverkets webbplats från 20 december 2017.

Samrådstiden för skriftliga yttranden var under perioden 20 december 2017 - 23 januari 2018. Under denna period fanns det möjlighet att lämna synpunkter på samrådsunderlaget.

Annonsering har skett i NSD och Norrbottens Kuriren den 20 december 2017.

Ägare till fastigheter där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk har bjudits in till samrådsmötet på orten. Även allmänhet och andra intressenter bjöds in via annons i NSD och Norrbottens-Kuriren 2019-01-17. Samrådshandlingen har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida från 2019-01-31.

3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Samråd med Länsstyrelsen i Norrbottens län genomfördes genom utskick av Samrådsunderlaget med brev.

Enligt sitt yttrande, daterat 2018-02-07, anser Länsstyrelsen i Norrbottens län att det är angeläget att genomföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder på den aktuella sträckan med tanke på att tidigare genomförda åtgärder inte fått önskad effekt och att många oskyddade trafikanter nyttjar vägen. En gång- och cykelväg ökar även tillgängligheten till kollektivtrafiken.

Länsstyrelsen i Norrbottens län förordar inte någon av alternativen i dagsläget, men anser att det är angeläget att minimera skadorna på de förekommande alléerna, forn- och kulturlämningar samt intrånget på jordbruksmark. Kommande handlingar bör innehålla beskrivning av belysningsutformning och påverkan på alléerna. Resultat från naturvärdesinventeringen ska inarbetas i handlingarna. Masshantering

och massbalans samt hantering av sulfidjordar, hyttsten och skyddsåtgärder ska beskrivas.

Länsstyrelsen påminner även om att okända fornlämningar har lika starkt lagligt skydd som kända, även misstänkta gårdstomtslämningar- och fynd som kan vara äldre än 1850 har fornlämningsstatus. Om fornlämningar eller fornfynd påträffas när området börjar exploateras, ska arbetet avbrytas och länsstyrelsens kulturmiljöfunktion omedelbart kontaktas.

Trafikverkets svar: Trafikverket tar med inkomna synpunkter i det kommande arbetet och i upprättandet av vägplan- och miljöbeskrivning.

Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen Norrbottens län har 2018-04-03 beslutat att vägprojektet inte kan komma att medföra betydande miljöpåverkan. Beslutet finns i sin helhet diariefört på Trafikverket under diarienummer TRV 2017/80278.

Länsstyrelsen har meddelat 3 februari 2025 att beslutet om betydande miljöpåverkan fortfarande är aktuellt.

3.1.2 Samråd med berörd kommun

Samråd med Bodens kommun genomfördes genom utskick av samrådsunderlag med brev.

Enligt Bodens kommuns yttrande, daterat 2018-01-22, är kommunen mycket positiv till genomförandet av gång- och cykelvägen då trafiksäkerhet och bättre miljö för oskyddade trafikanter är angeläget. Vidare avser kommunen att tidigare genomförda åtgärder för ökad trafiksäkerhet inte fått avsedd effekt. Kommunen är intresserad att vara med i den fortsatta dialogen angående busshållplatser. Av de föreslagna alternativa utformningar förordar kommunen alternativen där körbanan blir smalare eftersom en smalare väg påverkar hastigheten. Kommunen har även inkommit med synpunkter på utformningen av passager.

Trafikverkets svar: Trafikverket kommer att fortsätta dialogen med kommunen under arbetets gång.

3.1.3 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Samrådsunderlaget har skickats till enskilda berörda. Nedan sammanfattas inkomna yttranden. Dessa har främst gällt dagens utformning av väg 750 med refuger, hästar på vägen samt utformningen av en framtida gång- och cykelväg.

Flertalet av fastighetsägarna som inkommit med synpunkter är positiva till den kommande gång- och cykelvägen.

Enligt de inkomna synpunkterna är hastigheterna på väg 750 höga med hög andel tung trafik. Det förekommer många barn och andra oskyddade trafikanter längs vägen. De flesta av synpunkterna handlar om att den tidigare genomförda trafiksäkerhetsåtgärden inte gett effekt och att refugerna ska tas bort samt att tillbuden har ökat efter åtgärden. En av fastighetsägarna anser att vägen blivit farligare och farligare med åren. Även vänstersvägar upplevs som farliga.

Det har kommit in flertalet synpunkter och förslag på utformningen. Bland andra att gång- och cykelvägen och passagerna ska göras tillräckligt breda och att eventuella passager görs förhöjda. Några anser att gång- och cykelvägen bör utformas friliggande, åtskild från vägen med ett dike eller gräsremsa. Flera av fastighetsägarna har framfört en önskan om att hänsyn ska tas till det stora antalet hästar i byn och har förhoppningar om att hästarna skall kunna färdas på gång- och cykelvägen. Det finns flera stall som måste ut på väg 750 för att ta sig mellan stallet, skogsvägar och ridbana.

Önskemål har även framförts om att gång- och cykelvägen istället ska dras längs den västra sidan av väg 750. Skolbarn kan då ta sig till busshållplatsen och skolskjutsen på ett tryggt sätt. Det har kommit synpunkter om att gång- och cykelvägen bör vara belyst och förläggs på den sida där befintlig belysning finns så att kostnaden blir mindre. Vidare har synpunkter inkommit gällande befintlig vägbredd där synpunktslämnaren anser att den tunga trafiken är i behov av hela vägbredden. En av fastighetsägarna vill att 60 km/h längs vägen behålls.

Ytterligare synpunkter som inkommit innehåller önskemål om fortsatt gång- och cykelväg norr om vägplanens utbredningsområde för att öka trafiksäkerheten för Buddbyn som helhet, då många barn och oskyddade trafikanter färdas längs vägen. Även önskemål på sänkt hastighet från bussvändplatsen och norrut längs väg 750 har inkommit.

Några av synpunkterna handlar om snöröjning. Önskemål om att både väg 750 och gång- och cykelväg plogas i full bredd. Idag är vägbanan mycket smalare vintertid. Om gång- och cykelvägen plogas efter att vägen plogats finns risk att snövallar lämnas kvar på vägen.

Även ett önskemål om utformning för lastbil med släp av infarten till Granholmsvägen, med nedsänkt kantsten och utan refuger har inkommit.

En av synpunktslämnarna undrar om sågverket nära vägen behöver flyttas. Ytterligare synpunkter handlar om kommande påverkan på fastigheten, rensning av trumma för korrekt avrinning samt önskan om att vara med under planeringsprocessen, med sina lösningar.

Trafikverkets svar: Trafikverket tackar för inkomna synpunkter och tar med dem i det kommande arbetet och i detaljutformningen.

Trafikverket bedömer att de hastighetsdämpande refugerna och den breddade vägrenen, som genomfördes 2011, har haft viss minskande effekt på hastigheterna. I detta projekt ingår att utreda och projektera en gång- och cykelbana för att förbättra trafiksäkerheten längs hela sträckan. Exakt utformning och behovet av eventuella vägåtgärder kommer att utredas vidare i projektet.

Trafikverket har även uppfattat problemet med att hastigheterna uppfattas höga genom Buddbyn. De planerade åtgärderna med en gång- och cykelbana kommer att förbättra trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna.

En ny belyst gång- och cykelbana planeras genom Buddbyn från befintlig gång- och cykelbana i Svartbjörnsbyn norrut fram till gamla Buddbyvägen. De planerade alternativen är längs större delen av vägsträckan placerade på den östra sidan av väg 750 för att undvika befintliga ledningar som finns i vägkanten på den västra sidan. I södra delen planeras den utformas friliggande på den västra sidan fram till Western Farm.

I utredningen har alternativ med friliggande gång- och cykelbana valts bort eftersom förslaget med kantstenseparering ger ett mindre markintrång på både tomtmark och jordbruksmark. En friliggande gång- och cykelbana separerad med gräs eller liknande hade även inneburit sämre tillgänglighet till gång- och cykelbanan från fastighetsanslutningar på motsatt sida av väg 750. För att uppnå en god tillgänglighet för dessa hade ett flertal extra anslutningar till gång- och cykelbanan behövt anläggas. Alternativt utformas gång- och cykelbanan så att den växlar sida vid ett flertal platser. Ett sådant alternativ medför en sämre kontinuitet och fler passagepunkter. Exakt utformning och

placering av gång- och cykelbana och passager kommer att studeras vidare i det fortsatta arbetet. Detta gäller även påverkan och konsekvenser av de olika åtgärderna.

Om en häst leds eller rids, gäller bestämmelserna om fordon i tillämpliga delar enligt trafikreglerna, i trafikförordningen (1998:1276). Dessa regler innebär att färd med häst på gång- eller cykelbanor inte är tillåtet. Påverkan och konsekvenser för hästar och hästägare av åtgärderna kommer att studeras vidare i det fortsatta arbetet.

Eventuella problem vid snöröjning måste hanteras med driften av vägen. Projektet vidareförmedlar frågan till berörd driftledare.

Projekteringsarbetet utförs så att intrång på de olika fastigheterna blir så liten som möjligt. Exakt utformning av gång- och cykelbanan samt påverkan och konsekvenser av åtgärderna på de olika fastigheterna kommer att studeras vidare i det fortsatta arbetet.

I anläggningsarbetet ingår att säkra en fungerande avvattning. Trummor som påverkats av anläggningsarbetet kommer att ses över och rensas.

Det finns ett flertal tillfällen när allmänhet och de berörda fastighetsägarna har möjlighet att påverka. Utöver de mer formella samrådstillfällena är det möjligt att höra av sig med frågor och synpunkter under hela planprocessen. Ju tidigare synpunkterna inkommer desto lättare är det att anpassa förslaget.

3.2 Samråd vid utformning av planförslaget

I Samrådshandlingsskedet genomfördes, 31 januari 2019, ett samrådsmöte på orten i Buddbygården i Buddbyn för berörda fastighetsägare och övriga som berörs. Planförslaget samråddes 31 januari – 15 februari 2019.

Ett samråd har genomförts även under perioden 1 maj - 25 maj 2026. Samrådshandlingen har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida från 1 maj 2026. Information om var handlingarna finns har meddelats genom brev till berörda som bedöms komma att beröras av markanspråk, annons i lokaltidningar samt via projektets webbsida. Annonsering i tidning publicerades 30 april 2026. 6 maj hölls ett samrådsmöte på orten på Buddbygården. Vid mötet presenterade Trafikverket förslag till utformning samt förslag till markanspråk.

3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen har inte lämnat några ytterligare synpunkter.

3.2.2 Samråd med berörd kommun

Samråd med Bodens kommun har genomförts både via möten och via e-post. Gång- och cykelvägens sträckning, behov av passager och placering av busshållplatser har diskuterats. Bodens kommun har även tagit upp problemen med vändhållplatsen i diskussionerna.

Enligt inlämnad synpunkt efter samrådsmöte på orten 2019 anser Bodens kommun att befintlig vändplan behöver justeras. Vidare anser kommunen att driften av vändplanen bör ligga på Trafikverket.

Samråd med Bodens kommun som trafikerar har genomförts även 27 augusti 2026. Kommunen var nöjda med det presenterade förslaget.

Trafikverkets svar: Vändplanens utformning ses över.

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

2019

Inkomna synpunkter behandlar utformning av infarter till fastigheter och skiften, gång- och cykelvägens passage av hus samt branta slänter och djupa diken. Även avvattnings- och bättre dränering är saker som behandlas. Vidare tas bevarande av växtlighet i anslutning till fastigheter upp i de inkomna synpunkterna.

Förhoppning om att hästarna i byn ska tas i beaktning så att hästar tillåts längs ytterkanten av gång- och cykelvägen är önskemål som inkommit under samrådet.

Vidare framkommer oro över vibrationer och intrång under byggskedet.

Trafikverkets svar: Anslutningar till fastigheter och skiften ses över. Körspårsberäkningar utförs. Slänter utformas enligt Trafikverkets kravdokument VGU (Vägar och gators utformning, 2015). I anläggningsarbetet ingår att säkra en fungerande avvattnings- och dränering.

Att viss växtlighet i direkt anslutning till vägen påverkas på olika sätt är tyvärr ofrånkomligt. Projekteringen är utförd för att göra så litet intrång som möjligt. Utformningsförslag som sparar vegetation som buskar och träd har valts i den mån det varit möjligt. För den vegetation som påverkas av intrång på tomtmark, och därmed måste avverkas, kommer fastighetsägare ersättas ekonomiskt av Trafikverket.

Enligt trafikreglerna, i trafikförordningen (1998:1276) är häst på gång- eller cykelbanor inte är tillåtet.

En riskanalys för vibrationer under byggtiden kommer att utföras. Analysen görs med stöd av Trafikverkets riktlinjer och svensk standard avseende vibration och stöt.

2026

Det finns de som är positiva till gång- och cykelväg längs väg 750. Att åtgärden är angelägen då vägens utformning i dag innebär att oskyddade trafikanter delar utrymme med fordonstrafik och att hastigheterna ofta är höga.

Trafikverkets svar: *Trafikverket tackar för synpunkterna.*

Sedan finns det de som anser att argumenten inte är starka nog för att en gång- och cykelbana med en bredd på 2,75 meter behövs utan Trafikverket bör se över ett annat alternativ. Trafikflödet av gång- och cykeltrafikanter är inte så högt att både gång- och cykelbana behövs utan man bör kunna dela utrymme mellan cyklister och gångtrafikanter på en smalare trottoar bredvid körbanan. Att intrång på fastigheter blir oproportionerligt stort i förhållande till projektets funktion.

Synpunkt har inkommit gällande hur mycket mark som kommer att tas i anspråk.

Trafikverkets svar: *Projekteringen är utförd för att göra så liten intrång som möjligt. Utformningen av vägarna har skett enligt Trafikverkets styrande dokument, Vägar och gators utformning, VGU. För att främja rörelsen och framkomligheten med cykel genom byn föreslås att gång- och cykelbanan dimensioneras med förutsättningen att två cyklister ska kunna mötas obehindrat. Detta medför en bredd på 2,75 meter. Trafikverket har vid vissa fastigheter minimerat intrånget genom att lägga en dräneringsledning i stället för öppet dike.*

Innan mark tas i anspråk kommer nytt vägområde märkas ut. Intrång framgår av illustrationsritningar.

Det informeras om att kartan som används i ritningar är minst 6 år gammal och det går tydligt se att träd som idag inte finns är med på ritningen.

Trafikverkets svar: *Kartunderlaget kommer att uppdateras tills planen hålls tillgänglig för granskning.*

Det har kommit in önskemål om att hållplatserna ska ligga tätare eller på andra platser än det presenterade förslaget. Bland annat att ha kvar busshållplatserna närmast Rotlundavägen.

Trafikverkets svar: Trafikverket har samrått placering av hållplatserna med Länstrafiken. Placeringen av hållplatserna har valts för att få jämna avstånd mellan hållplatserna samt för att få så stort upptagningsområde som möjligt.

Placering av hållplats vid o/800 justeras cirka 10 meter söderut.

Det finns de som är oroliga för sina träd och annan växtlighet på tomten och önskar att Trafikverket redovisar med aktuell och uppdaterad karta exakt vilka träd som behöver avverkas.

Trafikverkets svar:

Kartunderlaget kommer att uppdateras tills planen hålls tillgänglig för granskning.

Trafikverket har vid vissa fastigheter minimerat intrånget genom att lägga en dräneringsledning i stället för öppet dike. Att viss växtlighet i direkt anslutning till vägen påverkas på olika sätt är tyvärr ofrånkomligt. Påverkan kommer att redovisas på illustrationskartorna i Granskningshandlingen, när planen hålls tillgänglig för granskning. För den vegetation som påverkas av intrång på tomtmark, och därmed måste avverkas, kommer fastighetsägare ersättas ekonomiskt av Trafikverket.

Det uttrycks även oro över refugerna som blir kvar och att dessa livsfarliga refuger ska tas bort omedelbart. Refugerna orsakar farliga incidenter varje dag. Bilisterna tar ingen hänsyn till dessa utan kör lika fort i alla fall.

Eftersom det bor många barn efter grusvägen direkt efter Ljusåbron hade det bästa hade varit om cykelvägen gått fram till "byaslingan", även där det är en 90 sträcka.

Det föreslås att Trafikverket överväger att komplettera med fysiska hastighetsdämpande åtgärder så som fartgupp samt utreda behov av hastighetsövervakning.

Trafikverkets svar: Refugen i norr närmast Ljusåbron byggs om för att få bättre funktion. De övriga refugerna rivs när ombyggnationen av vägen påbörjas. Platågupp/passage anläggs i söder där gång- och cykelväg byter sida. (Vid Western farm). Den trafiksäkerhetshöjande åtgärden i vägplanen är att bygga en gång- och cykelbana som medför separering av oskyddade trafikanter och fordonstrafik.

Enligt en inkommen synpunkt kommer en gång- och cykelbana bjuda in till ännu högre hastigheter längs vägen och fråga om hastighetsmätningar på väg.

Det undras över hur Trafikverket har tänkt att göra det säkert för gångtrafikanter att ta sig över till busshållplatserna som läggs på sjösidan?

Trafikverkets svar: Inga övergångsställen planeras längs sträckan. Övergångsställen kan ofta uppfattas som trygga och trafiksäkra av de gående. Den upplevda tryggheten kan medföra ett omedvetet risktagande. Nytt platågupp/passage planeras i södra änden av vägsträckan (vid Western farm). Den trafiksäkerhetshöjande åtgärden i vägplanen är att bygga en gång- och cykelbana som medför separering av oskyddade trafikanter och fordonstrafik. I detta projekt har vi inga uppgifter gällande hastighetsmätningar.

Oro över stängning av nedfarter till jordbruksmark uttrycks i synpunkterna.

Inte heller In/utfarten från Granholmsvägen får bli mindre/snävare
Anslutningen mot 750:an är idag cirka 14 meter, så
öppningen/nedsänkningen i kantstenen får inte bli mindre.

Trafikverkets svar: Anslutningarna behålls, utformas med doppad kantsten och behov av sidotrumma ses över. Befintlig bredd på anslutning från Granholmsvägen behålls.

Det beskrivs även att det är problem med att dagvattnet blir stående på markerna vid vägen. Det beskrivs även att trumma bör placeras så att slänt kan planas ut för att minska risken för incidenter. Vidare anses det att i samband med byggande av gång- och cykelväg bör Brobäckendiket rensas från väg 750 till Ljusån.

Trafikverkets svar: Trafikverket har skyldighet att omhänderta vatten längs med väg 750. Avvattning av ny gång- och cykelväg kommer att anläggas.

Trumma vid fastighet vinklas om och förlängs. Brant slänt kan fyllas igen tack vare trummans förlängning och behov av räcke undviks.

Brobäckendiket kommer att rensas för att uppnå god funktion för avvattning av väg 750. Däremot kommer bäcken inte rensas fram till Ljusån då det blir fastighetsägarens ansvar. Trafikverket rensar till enskild väg och sidotrumma byts.

En av synpunkterna motsätter sig planen med fasad kantsten på grund av att det skulle ha en extremt stor inverkan på vardagslivet, både på slitaget

på bilen samt till stor del under vintern. Bred infart till två fastigheter bör betraktas som ett område nog stort för att få 0 (noll) centimeters höjdskillnad från bilarnas vägbana på samma sätt som de med enskild väg.

Trafikverkets svar: Kantsten vid utfarter över cykelvägar används främst för att tydliggöra för bilister att de lämnar körbanan och korsar en cykelbana. Detta för att fysiskt markera cykelbanans sträckning. Kantstenen fungerar som ett hinder som tvingar bilister att sänka hastigheten. Oskyddade trafikanter prioriteras framför fordonstrafik.

Önskemål om inga materialupplag på fastighet har inkommit samt önskemål om att allt material som tillhör fastighet läggs upp på ängen.

Trafikverkets svar: Fastigheten berörs inte av någon materialupplag.

Vägplanen ger Trafikverket rätt att ta mark i anspråk för vägen samt den mark som behövs för att genomföra bygget. Föreslagna markanspråk framgår av plankartor och illustrationsritningar. Väghållaren får också tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet.

3.2.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Samråd med Western farm

Samråd angående utformning av infart, passage och hållplatser har genomförts vid ett flertal tillfällen med Western farm under utformning av planförslaget. Trafikverket har besökt anläggningen tillsammans med ägarna för att kunna utforma en lösning som fungerar för deras verksamhet.

Samråd med ledningsägare

Samråd har skett med Bodens kommuns kring kommunens va-ledning. Samråd har även skett med Install som har haft som uppdrag av Telia att projektera en utbyggnad av fibernätet i Buddbyn.

Skanova

Skanova har lämnat information om sina ledningar längs vägen. Enligt Skanova bör en besiktningsrapport upprättas för att fastställa omfattningen av påverkan på befintliga ledningar.

Skanova har markförlagd opto och kopparkabel inom området. För att fastställa i vilken omfattningen Skanovas teleanläggningar berörs skall en besiktningsrapport upprättas när ombyggnationen fastställts.

Trafikverkets svar: Trafikverket noterar Skanovas yttrande i det fortsatta arbetet och hänsyn kommer att tas till teleledningarna. Påverkan hanteras i kommande ledningssamordning.

Trafikverket, 971 25 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2–4.

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

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