

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Gång- och cykelväg Kittelfjäll, delen matbutiken – hotell Granen

Vilhelmina kommun, Västerbottens län

Vägplan, 2020-05-07

Uppdragsnummer: TRV 2019/67300



Trafikverket Region Nord

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Tyréns

Dokumentdatum: 2020-05-07

Uppdragsnummer: TRV 2019/67300

Version: 1.0

Kontaktperson: Pia Törrö

Innehåll

1	SAMMANFATTNING	4
2	SAMRÅDSKRETS	4
3	SAMRÅD	4
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	4
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	4
3.1.2.	Samråd med berörd kommun	4
3.1.3.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	4
3.1.4.	Samråd med företag som kan bli särskilt berörda	8
3.1.5.	Samråd med övriga myndigheter och organisationer	8
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	10

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer. Yttranden, bemötande av yttranden, minnesanteckningar och protokoll från genomförda samråd finns i sin helhet diarieförda hos Trafikverket under ärendenummer TRV 2019/67300.

I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

1 Sammanfattning

Under planprocessens första skede, samrådsunderlag, har samråd hållits med enskilda, myndigheter och organisationer som kan antas bli berörda av projektet. Samrådet var 2020-02-15 - 2020-03-08. Trafikverket annonserade om att samrådsunderlaget fanns tillgängligt på Trafikverkets webbplats samt i lokalen Sista Utposten med adress Kittelfjäll 5721 i Västerbottenskuriren (2020-02-13) samt i Post och Inrikes Tidningar (2020-02-14).

Totalt inkom tolv (12) yttranden under remisstiden, varav fyra (4) från allmänheten.

Inkomna yttranden sammanfattas nedan.

2 Samrådsrets

Samrådsretsen har definierats genom att utgå från vilka myndigheter, organisationer och näringar som har intressen i området och som därför kan antas bli påverkade av projektet på något sätt. Med hänsyn till att planområdet berör riksintresse för rennäring ingår båda aktuell sameby och Sametinget.

3 Samråd

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Skede samrådsunderlag

Länsstyrelsen har meddelat att de inväntar begäran om beslut om betydande miljöpåverkan och tillgång till samrådsredogörelse innan de inkommer med sina samrådssynpunkter.

Trafikverkets svar: Trafikverket tackar för informationen.

3.1.2. Samråd med berörd kommun

Skede samrådsunderlag

Kommunstyrelsens arbetsutskott meddelade att Vilhelmina kommun inte har något att erinra mot förslaget.

Trafikverkets svar: Trafikverket tackar för yttrandet.

3.1.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Skede samrådsunderlag

Fastighetsägare

Efterfrågar illustrationskarta för etapp 2 då han anser det vara svårt att ha någon uppfattning innan man tagit del av den tänkta sträckningen.

Som delägare i fastighet X:XXX inser jag/vi att det kommer att bli väldigt trångt mellan fastighetens framsida (södersida/fasad med husentré) och gång- och cykelväg även om den placeras kant i kant med väg 1088. Vad som underlättar är att på södra vägrenen av väg 1088 finns en längst gående parkering redan etablerad på min fastighet X:XXX.

Mitt/vårt, idé/förslag är att man gör en böj/krok på väg 1088 så att södra filen går på nuvarande parkeringsremsan och norra filen går på nuvarande södra filen, då blir det mera plats för etablering av gång- och cykelvägen på norra sidan mot fastighet X:XXX.

Det också finns två väganslutningar på denna vägsträcka. Frälsisvägen norrifrån öster om X:XXX med ett stort antal fritidsfastigheter och några fast boende. Många flera fritidsfastigheter är i projekteringsstadiet, totalt mer än 60 fastigheter vad jag vet. På den södra sida ansluter Sucksdorfsvägen söderifrån på den västra delen av ovan nämnda parkeringsremsan. Sucksdorfsvägen har 50 fritidsfastigheter och 1 flerfamiljs fastighet varav ca 40 av dessa är bebyggda i nuläget.

Det är alltså en förskjuten fyrvägs korsning.

Eftersom det är en betydande anslutningspunkt skulle ett fysiskt farthinder i den föreslagna böjen ovan ta ned trafikhastigheten. Det går ofta ganska fort förbi mitt gamla Konsum och nuvarande Mataffär.

Trafikverkets svar: Fastighetsägaren har tidigare erhållit svar från Trafikverket att inga illustrationskartor tagits fram i detta skede samt att förslaget innebär att gång- och cykelvägen anläggs på den norra sidan av väg 1088 hela sträckan.

I projektets fortsatta arbete kommer detaljstudier av gång- och cykelvägens lokalisering och utformning att ske.

Fastighetsägare

Motsätter sig att det anläggs en friliggande gång- och cykelväg på den norra sidan om väg 1088 och att avståndet mellan vägområdet och vår tomt tas i anspråk för en gång- och cykelväg. Enligt visualisering, figur 18 i samrådsunderlaget, avses gång- och cykelvägen att anläggas på vår tomt. Bifogar en tomtkarta från 1958 som visar att vår tomt är förhållandevis smal och den yta som skulle tas i anspråk skulle utgöra en stor andel av vår tomt och vi kan inte acceptera. På kartan i samrådsunderlaget (Bilaga 1) är gång- och cykelvägen 5 meter bred vilket innebär att vår tomt är betydligt närmare än vad ritningen idag tyder på.

Eftersom inga trafikolyckor har inrapporterats på sträckan Tvärån och hotell Granen mellan åren 2000 - 2019 se vi ännu färre skäl till att det byggs en friliggande gång- och cykelväg.

Påtar vidare att det finns en stor andel av snöskotrar i Kittelfjäll vintertid och att dessa även använder vägkanterna. I samrådsunderlaget ger kommunen förslag på att en anslutande skoterled ska göras, vilket ytterligare minskar avståndet mellan vägen och vår tomt och skulle innebära att med en gång- och cykelbana intill denna väg kommer dessa snöskotrar att framföras ännu närmare vår tomt än idag.

Utifrån vår tomtkarta (dnr XXX/XX) är vår tomtgräns 10 m från vägens mitt. Enligt uppgift breddades bron 1976 och då fick dåvarande fastighetsägare godkänna att avståndet mellan vägens mitt och vår nuvarande tomt blev minskat. Trafikverkets tillgängliga avstånd bör därför rimligtvis ha minskat sedan denna breddning. Vad är det återstående måttet och vad baseras detta på?

Att bredda befintlig väg och bro med en trottoar skulle innebära mindre intrång av allmänheten gentemot oss, eftersom vår tomt redan idag befinner sig oerhört nära den

befintliga vägen. Ett visst avstånd skulle finnas kvar mellan vägbanan och vår tomtgräns om vägen och bron breddades istället för att vara fristående. Vi hävdar att en breddad väg och bro skulle reducera dessa bekymmer avsevärt. Om den befintliga bron skulle breddas skulle det innebära att:

- Ingen onödig mark tas till förfogande
- Underlättande av snöbortforsling
- Mindre intrång av allmänheten gentemot oss tomtägare
- Naturvärdesobjekt skulle bevaras i större utsträckning

Följaktligen har vi några återstående frågor som vi vill ha besvarade.

- Finns det något minimum-avstånd mellan tomt och väg? Vad är i sådana fall detta mått och hur mäts det ut?
- Hur bred skall gång- och cykelvägen vara?
- Hur kommer den att skottas vintertid? Eftersom det finns stor risk för att snömassor kommer upp på vår tomt under vintertid anser vi att det bör finnas diken och avrinningsytor mellan gång- och cykelväg och tomtgränserna.

Avslutningsvis är vår stuga närmast vägområdet under berörda sträckan där ombyggnationerna planeras för och därför är vi de som blir mest påverkade av detta beslut. Vi önskar att dessa åsikter tas på största möjliga allvar.

Trafikverkets svar: Trafikverket tackar för yttrandet. I nuläget har ingen utformning projekterats utan projektet tittar på för- och nackdelar för olika lokaliseringar. Avseende att bredda befintlig bro tar vi i beaktan, bronns livslängd och i nästa skede kommer även utredas hur och i vilken omfattning bron kan breddas utan att försämra dess bärighet. Att anlägga en ny bro måste beräknas ur ett samhällsekonomiskt perspektiv och en ny bro som både rymmer fordonstrafik och oskyddade trafikanter tar mer utrymme i anspråk än den befintliga bron. Ny bro innebär även möjlighet att ta hänsyn till de ökade flöden som kan uppstå vid ett förändrat klimat. En ny gång- och cykelbro utformas för att klara ökade flöden vid klimatförändring, bron kan även dimensioneras för drift- och underhållsfordon. För att inte påverka vattnets passage i samband med bygget av den nya bron, kan bronns grundläggning kunna begränsas.

Trafikverket har styrande riktlinjer för hur en gång- och cykelväg ska utformas. För etappen Kittelfjäll-Matbutiken är bredden 2,5 meter där gång- och cykelvägen är separerad från vägen. Gång- och cykelvägen är 3 meter bred på den del av sträckan där den är intilliggande invid väg 1088 och separerad med kantsten. Angivna bredder får minskas efter väghållarens godkännande.

Sidoremsan är ytan mellan en väg och en gång- och cykelväg. Den ska utformas så att den utgör en tydlig avgränsning mellan vägarna. På landsbygden ska sidoremsan normalt besås med gräs eller förses med annan växtlighet. Grus ska undvikas. I undantagsfall får sidoremsan ersättas med endast vägmarkering, dock endast efter väghållarens godkännande.

Vägens sidoområden behöver utformas så att risken för svåra personskador vid avkörningsolyckor förebyggs. Normalt ska det finnas en så kallad säkerhetszon längs vägen med jämt underlag, flack lutning och fri från oeftergivliga hinder (högre än 0,1 m ovan marknivå), stup och djupt vatten. Säkerhetszonens bredd är beroende av högsta tillåtna hastighet och trafikflöde, hänsyn måste även tas till vägens ytter- eller innerkurva

samt vägen höjdläge i förhållande till omgivningen. I vissa fall kan vägräcke ersätta säkerhetszonen. Utanför räcket behövs dock ett utrymme för att säkerställa räckets funktion vid en påkörning. Säkerhetszonen ska alltid beaktas och värnas i detaljplanen. Det finns även andra skäl till att det behövs ett fritt utrymme längs vägar, bland annat för snöupplag och för att få plats med vägmärken och belysning.

Fastighetsägare

Underlaget innehåller få detaljer och bristande kartunderlag på detaljnivå.

Det är min övertygelse att projektet som helhet är meningslöst. I synnerhet med hänsyn till kostnader för det offentliga. Det finns bättre projekt att lägga pengar på såsom det bedrövliga skicket på vägen mellan Dikanäs och Stalon.

Det aktuella projektets gång- och cykelbana kommer att användas 2-4! veckor om året, sport- och påsklov. Resten av tiden är Kittelfjäll avfolkat från turister, i synnerhet vår, sommar och höst. Detta belyses inte minst av den gynnsamma olycksstatistiken för berörd vägsträcka. Om farter för bilar och tung trafik är ett problem kan detta enkelt lösas med fartkamera.

Trafikverkets svar: I dagsläget saknas detaljutformning. I projektets fortsatta arbete kommer detaljstudier av gång- och cykelvägens lokalisering och utformning att ske.

Fastighetsägare

Anser att gång/cykelväg etapp 2 bör anläggas på södra sidan av vägen från exempelvis pumphus till bron över Tvärån.

Fastighetsägaren listar nedan fördelar och nackdel med att anlägga gång- och cykelvägen på den södra sidan:

- Slänt väster om Tvärån, utgrävning? rasrisk? Är redan förstärkt med sten. Vattenflöden? Slambildning finns redan idag. Snön? Finns det utrymme för den hanteringen/kostnad?
- Infarter/utfarter? På norra sidan finns ca 50% fler.
- Fördelar söder; El, snöröjning, infarter, lägre kostnad på sikt, mindre miljöpåverkan.
- Nackdelar söder; Mer fyllnadsmassor

Övriga tankar:

Skulle ni bestämma att cykel- och gångbro skall anläggas på norra sidan om väg 1088 så måste den byggas i direkt anslutning till väg.

Bron över Tvärån skulle kunna smalnas av till 50\50 bil samt gångbana. Detta bör resultera i lugnare/säkrare trafik genom byn. Detta har redan påtalats angående hög hastighet i närliggande område.

Prioritering av etapp 3 väster om hotell Kittelfjäll där det är planerat och byggs ett nytt stort område enligt detaljplan, bör tas hänsyn till.

Vid eventuell byggnation på norra sidan skall buller/insynsskydd upprättas på våra fastigheter.

Trafikverkets svar: Trafikverket tackar för yttrandet. Trafikverket kommer i det fortsatta arbetet att studera framtida förändring av den skyltade hastigheten på sträckan. Förändrad hastighet på sträckan sökes hos länsstyrelsen. I nuläget har ingen utformning

projekterats utan projektet tittar på för- och nackdelar för olika lokaliseringar. I kommande skede upprättas en vägplan med tillhörande miljöbeskrivning/miljökonsekvensbeskrivning i vilken åtgärdernas påverkan på människor och miljö behandlas.

Trafikverket har i dagsläget inga planer på att fortsätta gång- och cykelvägen vidare väster om hotell Kittelfjäll. Om behovet uppstår kan Trafikverket komma att göra omprioriteringar.

3.1.4. Samråd med företag som kan bli särskilt berörda

Skede samrådsunderlag

Vi ser det som mycket positivt för utvecklingen i Kittelfjäll att vi får en lösning på oskyddade trafikanter färd genom Kittelfjälls by.

Våra synpunkter och frågeställningar är:

- Hur hanteras skidåkning längs gång och cykelvägen, då vårsolen kommer finns risk att vägbanan tinar fram och då inte kan nyttjas för skidåkning, idag finns en pistad "led" som används av skidåkare hela vägen från affären i byn fram till liftarna. (off-piståkare).
- Hur hanteras skoteråkning från stugområden norr om vägen?
- Säkerställer trafikverket ett antal skoteröverfarter till skoterled?
- Hur hanteras överfart längdskidåkare, Kittelfjälls längdskidspår är belägna på södra sidan vägen säkerställs en säker överfart i anslutning till Hotell Kittelfjäll.

Trafikverkets svar: Det primära syftet med projektet är att erhålla en mer trafiksäker situation för de oskyddade trafikanterna som idag är hänvisade till vägrenen längs väg 1088 och inte att hantera områdets skidåkning eller skotertrafik.

3.1.5. Samråd med övriga myndigheter och organisationer

Skede samrådsunderlag

Statens geotekniska institut (SGI)

SGI har i sitt ställningstagande lagt vikt på förorenad mark/miljögeoteknik samt geotekniska säkerhetsfrågor som ras, skred och erosion.

Området ovan väg 1088 är ett aktivt område som uppvisar raviner och spår av erosion, moränras och slamströmmar. Flera bäckar från ravinområdet går vinkelrätt mot vägen. SGI anser att fortsatta utredningar behövs då väg 1088 och planerad gång- och cykelväg eventuellt kan ligga inom influensområdet för moränras och slamströmmar, vilket kan påverka lokalisering och projektering av anläggningen. Hänsyn behöver även tas till kommande förändringar i nederbörd och avrinning avseende klimatförändringar. Vägområdets omfattning kan komma att påverkas av dessa utredningar, då lokalisering av bankar eller behov av åtgärder kan påverka utrymmesbehovet. SGI föreslår att MKB omfattas säkerhets- och hälsoeffekter avseende erosion, moränras och slamströmmar. SGI hänvisar till en undersökning de gjort i området 2008, *Detaljerad utredning av stabilitets- och avrinningsförhållanden i Kittelfjäll, Vilhelmina kommun, Fallsvik et al, 2008-10-30.*

SGI anser vidare att särskild uppmärksamhet bör läggas vid området i och kring Tvärån som innehåller slamströmsproblematik samt andra frågor kopplade till höga flöden i samband med snösmältning eller intensiva regn. SGI hänvisar till en detaljerad utredning utförd 2014, *Detaljerad utredning av stabilitets- och avrinningsförhållandena i Tvärån,*

Vilhelmina kommun", Tyréns, uppdrag 249209, slutrapport 2014-10-14, samt att Trafikverket kontaktar Vilhelmina kommun för att ta del av detaljer och information som rör förhållandena i Tvärån.

Trafikverkets svar: Trafikverket tackar för yttrandet och tar med sig informationen vidare i vägplaneprocessen. Med i projekteringen av gång- och cykelvägen deltar geotekniker som beaktar de geotekniska förhållandena.

Sametinget

Skede samrådsunderlag

Sametinget har inkommit med ett yttrande som redogör för hur samrådsförfarandet bör gå till och hur påverkan på riksintresset bör beaktas och bedömas.

Sametinget anser att punkterna nedan ska följas för att samerna ska anses ha deltagit effektivt:

- Samrådsförfarandet har varit omfattande och har resulterat i ett positivt stöd för åtgärden hos en majoritet av de rådfrågade.
- Samebyn ska få så mycket information om åtgärden att de kan fatta ett informerat beslut om projektet och om de så önskar lämna sitt "fritt och informerat samtycke".
- Samebyn ska ges möjlighet till ett effektivt deltagande och ett faktiskt inflytande. För att nå ett effektivt deltagande avses; tidsaspekten, ekonomiska resurser och att inga andra faktorer redan låst förutsättningarna.
- Den samiska kulturen och de samiska rättigheterna/folkrättsliga principer ska respekteras.
- De traditionella näringarna får inte bli tillintetgjorda

Trafikverkets svar: Trafikverket tackar för yttrandet. Konsekvenser för rennäringen till följd av planerade åtgärder, kommer att utredas och, tillsammans med eventuella åtgärder, redovisas i kommande planskede, samrådshandling och granskningshandling.

Sveriges geologiska undersökning, SGU

Skede samrådsunderlag

SGU avstår från att svara i ärendet och hänvisar till sin checklista för planering av infrastrukturprojekt för att underlätta att hitta material på SGU:s hemsida.

Trafikverkets svar: Trafikverket tackar och noterar yttrandet.

SMHI

Skede samrådsunderlag

SMHI ställer dig positiv till förslaget då det förhoppningsvis får fler att välja cykeln eller promenera vilket innebär att utsläppen av koldioxid och avgaser minskar. I övrigt rör yttrandet SMHI:s kompetensområden hydrologi (ytvatten) och meteorologi (inklusive luftmiljö och buller). Vid samhällsplanering bör hänsyn tas till det framtida klimatet. Exempelvis förväntas lufttemperaturen att stiga, risken för skyfall öka och flödena i våra vattendrag förändras med ändrade nederbördsförhållanden och snötillgångar. Stormar förväntas inte bli värre eller vanligare än vad de historiskt har varit. SMHI hänvisar till de regionala klimatanalysen som finns länsvis på deras hemsida.

Trafikverkets svar: Trafikverket tackar för yttrandet och tar informationen med sig i planprocessen. I samband med upprättandet av vägplan och tillhörande miljöbeskrivning/miljökonsekvensbeskrivning studeras åtgärdernas påverkan på människor och miljö. I samband med detta redovisas eventuella risker förenade med framtida klimatförändringar såsom exempelvis ökade flöden.

Polismyndigheten Västerbotten

Skede samrådsunderlag

Polismyndighetens ställer sig positiv till gång- och cykelvägen.

Trafikverkets svar: Trafikverket tackar för yttrandet.

Länstrafiken Västerbotten

Skede samrådsunderlag

Länstrafiken Västerbotten har idag ingen hållplatsinfrastruktur längs utredningsområdet. Kittelfjäll saknar idag helt och hållet någon infrastruktur kring hållplatser. Därför ställer vi stor vikt vid att få till en lösning för våra resenärer till och från Kittelfjäll. Trafiken utgörs till stor del av skolelever (barn), men vi ser också ett resande som kan uppfattas som turism. Då sträckan saknas på-/avstigningsmöjlighet så har säkerheten i området varit lite si och så. Bussen stannar där det står folk.

Skulle vi få till en hållplats i bägge riktningarna, så skulle både säkerhet och resande kunna öka. Dessutom vore det idealiskt om man byggde gång/cykelväg förbi denna hållplats, så slipper resenärerna transportera sig längs vägen till hållplatsen. Vi föreslår att infrastrukturen uppförs i anslutning till affären "Sista Utposten" för att hamna centralt i Kittelfjäll.

Trafikverkets svar: Trafikverket tackar för yttrandet. Behov av busshållplatser kommer att utredas i vägplaneskedet och i dialog mellan Trafikverket och Länstrafiken.

3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 3057, 903 02 Umeå. Besöksadress: Storgatan 60.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se