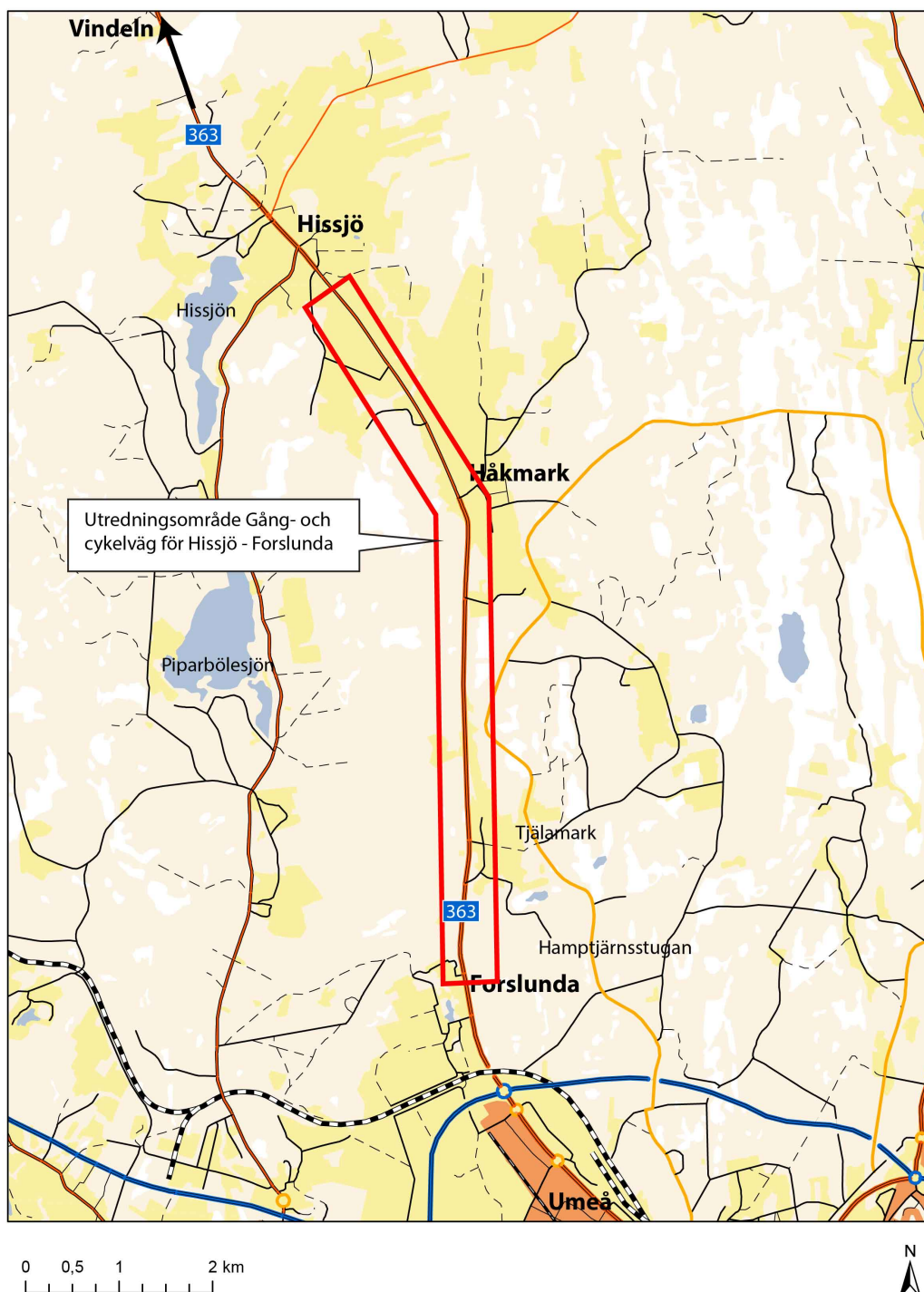


## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

# Väg 363 – Pendlingsstråket Vindeln-Umeå, Gång- och cykelväg Forslunda-Hissjö

Umeå kommun, Västerbottens län

Vägplan 2019-03-01



**Trafikverket**

Postadress: Box 809, 971 75 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Väg 363 – Trafiksäkerhetsåtgärder längs pendlingsstråket Vindelns-Umeå, Gång- och cykelväg Forslunda-Hissjö. Samrådsredogörelse

Författare: Ramböll Sverige AB

Dokumentdatum: 2019-03-01

Objektnummer: 2017/3960

Kontaktperson: Gun-Marie Mårtensson

# Innehåll

<b>SAMMANFATTNING</b>	<b>4</b>
<b>PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING</b>	<b>5</b>
<b>SAMRÅDSKRETS</b>	<b>5</b>
<b>SAMRÅD 2017</b>	<b>5</b>
Samråd med berörd länsstyrelse	5
Samråd med berörd kommun	5
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	6
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	9
Samråd med allmänheten	10
<b>SAMRÅD 2018</b>	<b>12</b>
Samråd med berörd länsstyrelse	12
Samråd med berörd kommun	12
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	14
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	21
Samråd med allmänheten	23

I samrådsredogörelsen 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 kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

## Sammanfattning

I februari 2017 färdigställdes ett informationsmaterial för projektet, gällande trafiksäkerhetsåtgärder i stråket Forsslunda-Hissjö. Underlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida under perioden 2017-02-28 – 2017-03-28. Information om var handlingarna funnits tillgängliga har annonserats i tidningar och genom brev.

Det har under samrådstiden varit möjligt att inkomma med synpunkter till Trafikverket. Samtliga inkomna synpunkter och yttranden från genomförda samråd finns diarieförda hos Trafikverket under diarienummer TRV 2017/3960.

Den 28 februari 2017 hölls ett samrådsmöte i Håkmark där Trafikverket informerade om projektet. På mötet gavs möjlighet att lämna synpunkter på det samrådsmaterial som presenterades. Det har även funnits möjlighet att lämna synpunkter via brev till Trafikverket. Samrådsmaterial har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida under perioden 2017-02-28 – 2017-03-28. Information om var handlingarna funnits tillgängliga har annonserats i tidningar och genom brev.

Inkomna synpunkter och yttranden från genomförda samråd finns diarieförda hos Trafikverket under diarienummer TRV 2017/3960.

Efter genomförda samråd 2017 har beslut fattats att dela upp vägplanen i två olika vägplaner. En vägplan gällande mötesfri landsväg Forsslunda-Håkmark respektive en vägplan gällande gång- och cykelväg Forsslunda-Hissjö. Detta, tillsammans med en större ändring i innehållet i vägplanen har föranlett behov av förnyade samråd gällande dessa planer.

I mars 2018 färdigställdes ett informationsmaterial för projektet gällande mötesfri landsväg och gång- och cykelväg. Underlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida under perioden 2018-03-29 – 2018-04-19. Information om var handlingarna funnits tillgängliga har annonserats i tidningar och genom brev.

Den 28 mars 2018 hölls ett samrådsmöte i Forsslunda där Trafikverket informerade om projektet. På mötet gavs möjlighet att lämna synpunkter via brev till Trafikverket.

Inkomna synpunkter och yttranden från genomförda samråd finns diarieförda hos Trafikverket under diarienummer TRV 2017/117065 för mötesfri landsväg och TRV 2017/117066 för allmän parallellväg.

# Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskrets är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2016-09-05, 2017-02-09, 2018-03-12 och kommer att uppdateras inför skede granskningshandling.

## Samrådskrets

Samrådskretsen har, inför samråd på samrådsunderlaget, definierats genom att fastighetsägare och närboende som kan antas bli berörda har identifierats. I detta urval har ett betydligt större geografiskt område än det som vägplanen egentligen omfattar använts.

Till detta har checklista Samrådskrets TDOK 2013:0058 använts för att identifiera vilka myndigheter och organisationer som kan antas vara berörda eller ha intressen i projektet.

Projektet har, baserat på *Förstudie/ÅVS Pendlingsstråket Vindelns-Umeå, väg 363 av Länsstyrelsen i Västerbotten 2013-01-28* beslutats ej medföra betydande miljöpåverkan. Utökad samrådskrets har därför inte varit aktuell.

## Samråd 2017

### Samråd med berörd länsstyrelse

#### Inkomna synpunkter på samrådshandlingen

Inför uppstart av projektet har Trafikverket varit i kontakt med Länsstyrelsen i Västerbottens län. Länsstyrelsen har uttryckt att de önskar en avstämning efter genomförda samråd.

Samråd med länsstyrelsen har också genomförts gällande bullerfrågor samt eventuella arkeologiska undersökningar. Separat möte har genomförts med länsstyrelsens handläggare gällande grundvattenskyddsåtgärder.

### Samråd med berörd kommun

#### Inkomna synpunkter på samrådshandlingen

Samråd har hållits genom fysiska möten med Umeå kommun, tillika Vindelns kommun och Region Västerbotten, eftersom projektet finansieras med regionala medel.

Mötena har behandlat hur de olika delprojekten ska prioriteras då det under projektet visat sig att investeringskostnaden kraftigt överstiger tillgängliga investeringsmedel.

Minnesanteckningar från mötena finns diarieförda under diarienummer 2017/3960 gällande Forslunda-Hissjö och 2016/69814 för övergripande, projektgemensamma frågor.

## Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

### Inkomna synpunkter på samrådshandlingen

Samrådshandlingen har delgetts markägare och närboende 2017-02-28 med önskemål om svar senast 2017-03-28. Annonsering har gjorts i Västerbottens Kuriren och Folkbladet 2017-02-11. Möte på orten genomfördes 2017-02-28 i Håkmårks hembygdsgård.

Utöver möte på orten enligt ovan genomfördes också ett separat möte med företrädare för Tjälamårks hembygdssörening med specifikt fokus på Tjälamårk 2017-03-13. Separat möte med företrädare för boende i Håkmårk med speciellt fokus på Håkmårk genomfördes 2017-03-14.

Under samrådstiden har 60 yttranden med totalt 230 synpunkter inkommit från enskilt berörda. Synpunkterna som inkom under samrådstiden sammanfattas kort i samlad form nedan.

#### *Vägutformning:*

- Gles 2+1-väg ger låg kapacitet. Långsamma fordon bromsar eftersom omkörningsmöjlighet saknas på långa sträckor.

*Trafikverket svarar: Mötesfri landsväg ökar trafiksäkerheten, och är en förutsättning att vägens hastighet inte ska sänkas till 80 km/tim. Mitträcket minskar inte vägens kapacitet, men långsamtgående fordon kan komma att begränsa hastigheten på övrig trafik. Denna typ av störningar är temporära.*

- Bygg inte mötesfri väg, ger för liten restidsvinst

*Trafikverket svarar: Om det inte byggs mötesfri landsväg kommer väg 363 att få sänkt hastighet till 80 km/tim. Restidsvinsten per fordon är liten, men totalt per år uppstår stora samhällsekonomiska restidsvinster.*

- Bredda väg 363 i stället

*Trafikverket svarar: Den åtgärden hjälper inte mot planerad hastighetssänkning. Inriktningen i den nationella hastighetsöversynen är att landsvägar utan mittseparering, med en trafikvolym som överstiger 2000 bilar per dygn, ska ha högsta tillåtna hastighet 80 km/tim. För att kunna höja hastigheten till 100 km/tim krävs mitträckesseparering.*

- Bygg inte parallellväg, bygg GC-väg i stället

*Trafikverket svarar: Byggs enbart GC-väg krävs ytterligare allmänna eller enskilda parallellvägar för att tillgodose markägares åtkomst till mark vilket ger ytterligare intrång.*

- Bygg parallellväg på västra sidan av väg 363

*Trafikverket svarar: Tidiga studier i projektet har visat att det på den västra sidan av väg 363 bitvis är besvärlig terräng. Söder om Håkmark blir det nödvändigt med stora bergsschakter om inte en stor omväg ska uppstå. Genom att anlägga vägen på östra sidan når man huvuddelen av de boende, och därmed nyttjarna av vägen. Tillgängligheten blir därmed avsevärt större. Dessutom kan befintlig väg genom Tjälamark nyttjas, vilket medför stora besparingar och minskat intrång då helt ny väg inte behöver byggas.*

*Förnyade studier visar att det finns positiva effekter av att förlägga parallellvägen på den västra sidan av väg 363. Trafikverket har valt att gå fram med en ny lösning, och av denna anledning genomförs förnyade samråd under 2018.*

- Bygg viltstängsel längs hela sträckan

*Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkten och tar den i beaktande i den fortsatta planeringen.*

*Intrång på fastigheter och anläggningar:*

- Krav på inlösen eller kompensation

*Trafikverket svarar: Trafikverket har riktlinjer och policys för inlösen av fastigheter samt kompensationsåtgärder. I detta projekt kommer det att bli aktuellt med fastighetsinlösen i vissa fall beroende på slutlig sträckning.*

- Parallellvägen kommer att medföra påverkan på vattenledningar och enskilda avlopp, elledningar, antenner och bredband

*Trafikverket svarar: Ledningar och anläggningar som påverkas av vägprojektet kommer att åtgärdas för att funktionen ska säkerställas.*

*Korsningen vid Hippologum:*

- Korsningen vid Hippologum blir osäker. Den behöver utföras med separata körfält för infart/utfart

*Trafikverket svarar: Av säkerhets-, utrymmes- och kostnadsskäl görs inga separata körfält förutom det separata vänstersvängfältet söderifrån.*

*Tjälamark:*

- Bullerskyddsåtgärder

*Trafikverket svarar: Trafikverket har riktlinjer och policys för bullerskyddsåtgärder. I detta projekt kommer det att bli aktuellt med bullerskyddsåtgärder i vissa fall.*

- Boende protesterar mot genomfart i Tjälamark

*Trafikverket svarar: För att tillgodose inkomna synpunkter föreslås att den allmänna parallellvägen ritas om till att ligga på den västra sidan av väg 363. Det medför dock en dyrare anläggning eftersom befintlig väg genom Tjälamark då inte kan användas som en del av den allmänna parallellvägen.*

- Behåll södra infarten i Tjälamark

*Trafikverket svarar: Även om den allmänna parallellvägen anläggs på västra sidan av väg 363 kan det vara svårt att behålla infarten i den södra delen av Tjälamark eftersom tillräcklig längd på norrgående omkörningsfält från Hippologum inte uppnås.*

- Busshållplatser ska ligga vid södra infarten i Tjälamark

*Trafikverket svarar: Busshållplatserna måste samordnas med en planskild passage för gång- och cykel.*

- Placera gångtunneln under 363 i södra Tjälamark

*Trafikverket svarar: Gångpassagen kommer att placeras i södra delen av Tjälamark.*

- Utforma busshållplatserna avskilda från väg 363

*Trafikverket svarar: Bussfickor har valts av utrymmes- och kostnadsskäl. Denna lösning förordas av busstrafikbolaget.*

*Håkmark:*

- Bullerskyddsåtgärder

*Trafikverket svarar: Trafikverket har riktlinjer och policys för bullerskyddsåtgärder. I detta projekt kommer det att bli aktuellt med bullerskyddsåtgärder i vissa fall.*

- Det behövs en gångtunnel under 363 i Håkmark

*Trafikverket svarar: GC-port är föreslagen i Håkmark. Placering och utformning är i dagsläget ej klar, men intrång i fastigheter kommer att uppstå på grund av de stora höjdskillnaderna.*

- Vägen medför barriäreffekter och minskad tillgänglighet

*Trafikverket svarar: Framtida mitträkesväg kommer att innebära försämrad tillgänglighet och ökad barriäreffekt av väg 363. För att mildra dessa effekter planeras planskilda passager i Tjälamark och Håkmark. Begränsningar i tillgänglighet till fastigheter kommer att ske då infarter måste samlas ihop till ett färre antal anslutningar. För att säkerställa tillgång till fastigheter anläggs ersättningsvägar.*

- Vägen medför minskad åtkomst till jordbruksmark



*Trafikverket svarar: Begränsningar i tillgänglighet till fastigheter kommer att ske då infarter måste samlas ihop till ett färre antal anslutningar. För att säkerställa tillgång till fastigheter anläggs ersättningsvägar.*

- Det är väldigt branta infarter till flera fastigheter

*Trafikverket svarar: Anslutningar till fastigheter ses över för att underlätta tillgängligheten till respektive fastighet.*

Inkomna synpunkter har diarieförts under diarienummer TRV 2017/3956.

## Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

### Inkomna synpunkter på samrådshandlingen

Samrådsunderlaget har delgetts berörda myndigheter och organisationer 2017-02-28 med önskemål om svar senast 2017-03-28.

Under samrådstiden har 11 svar inkommit.

Jordbruksverket, Folkhälsomyndigheten, Naturvårdsverket, MSB, Svenska kraftnät, SGI och Försvarsmakten har inga synpunkter på förslaget.

SMHI ser det som positivt att det underlättas för gående och cyklister i det aktuella området. Projektering och byggande ska ta hänsyn till framtida klimat med stigande temperaturer, ökad risk för skyfall och ökade flöden i vattendrag. SMHI frågar om projektet medför en miljövinst, och påtalar att en emissionsinventering bör göras där det framgår om projektet medför förändringar i utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar. SMHI anser att gällande miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet klaras för boende i området, att gällande bullernormer klaras.

*Trafikverket svarar: En klimatkalkyl har upprättats för projektet, som visar förväntade CO<sub>2</sub>-ekvivalenter och energiförbrukning under byggande, drift och underhåll. Separat emissionsinventering planeras inte, då planerade åtgärder inte kommer att förändra trafikflödena längs väg 363. Det finns ingen risk att miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet ska äventyras av projektet.*

Rans sameby påtalar att de bedriver renskötsel på samtliga delsträckor som ingår i trafiksäkerhetsåtgärderna för Pendlingsstråket. Rans sameby önskar enskilt samråd med Trafikverket, övergripande för hela sträckan mellan Umeå och Vindelå.

Vid enskilt möte hade Rans sameby inga synpunkter på redovisat förslag gällande åtgärder gällande korsningsutformning, planskilda passager, busshållplatser etc. Samebyn uttryckte farhågan att parallellvägen kan komma att användas som skoterled eller färdväg för hundspann vilket medför störningar för renarna. Samebyn är starkt kritiska till mitträckesväg, då det kraftigt försvårar flyttningen av renhjordarna över vägen. Rans sameby har ombetts att inkomma med skriftliga synpunkter.

*Trafikverket svarar: Trafikverket har noterat synpunkterna från samebyn. Vid samrådsredogörelsens färdigställande har inga skriftliga synpunkter inkommit.*

Separat möte har genomförts med Hippologum, Swerock och Clifton 2017-03-24. Swerock och Clifton påtalar att en trafiklösning förbi tåkten och återvinningsanläggningen måste beakta att större leveranser till anläggningarna tidvis kommer att kunna stoppa all trafik västerut. Leveranser från anläggningarna sker med tunga fordon som behöver lång tid att accelerera, vilket riskerar att medföra förhöjd risk vid halka och/eller väderlek med försämrad sikt. Mobila krossanläggningar, grävmaskiner mm etableras och avetableras med maskintrailer, vilket innebär att vald lösning måste tillåta trafikering med maskintrailer. Swerock ser för övrigt inga hinder med att förlägga GC-vägen på tältsidan istället för genom byn.

Hippologum berättar att de som använder ridanläggningen ofta har tunga släp med häst, vilket gör att även de accelererar långsamt och måste påbörja inbromsningar i god tid. Att flytta infarten från Hippologum för att samförlägga den med infarten till Forslunda går inte, eftersom trafik till och från Hippologum då hamnar i konflikt med en hoppbana och ytor som används vid tävlingar.

*Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkterna och beaktar dessa i den fortsatta planeringen.*

2017-09-06 genomfördes samråd och platsbesök tillsammans med driftansvarig på Trafikverket. Driftansvarig undrar om det är kommunen eller Trafikverket som blir driftansvarig för parallellvägen, och gör en jämförelse med GC-vägen Umeå-Sävar. Den är inte statlig, men driften hanteras av Trafikverket. Vägräcken mellan Umeå och Håkmark gör att väg 363 blir vägklass 3, vilket medför saltning på vägen. Raksträckan norr om Håkmark är då en lämplig passage för att avbryta saltningen.

*Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkterna och beaktar dessa i den fortsatta planeringen.*

Jägareförbundet har inte svarat på samrådsmaterialet. Separata samtal har därför förts med företrädare för berörda jaktlag på sträckan mellan Hippologum och Håkmark, främst gällande viltstängsel och för att få kännedom om eventuella viltstråk. Minnesanteckningar finns upprättade i en tjänsteanteckning med diarienummer TRV 2017/3960. Jaktlagen är inte motståndare till viltstängsel, men har några synpunkter på hur och var de sätts upp. Att sätta viltstängsel vid viltstråken gör bara att de söker en annan plats att korsa vägen. Det är vanligt förekommande att älgarna reser sig på bakbenen och trycker ner viltstängslet med överkroppen och på så sätt tar sig förbi viltstängsel. Stängsel bör resar på så sätt att marken inte underlättar detta. Vid övergångar med paus i räcknet bör varningssystem med blinkljus kunna användas om älgar är i närheten, tekniken finns. Viltstängsel får inte skära av byarna utan antingen gå runt om eller ha uppehåll vid bebyggelsen. Öppningar behövs vid anslutningsvägar.

*Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkterna och beaktar dessa i den fortsatta planeringen.*

## Samråd med allmänheten

Inkomna synpunkter på samrådsunderlaget

1 yttrande har inkommit under samrådstiden.

- Synpunktslämnaren påtalar att busshållplatserna bör utformas avskilda från väg 363, att vägprofilen i Håkmark behöver höjas och att vägen bör förses med viltstängsel hela sträckan.

*Trafikverket svarar: Bussfickor har valts av utrymmes- och kostnadsskäl. Denna lösning förordas av busstrafikbolaget. Vägprofilen i Håkmark kan inte höjas utan att stor påverkan uppstår på fastigheterna längs vägen. Baserat på trafikflöden och olycksstatistik har bedömningen gjorts att viltstängsel inte behövs.*

Inkomna synpunkter har diarieförts under diarienummer TRV 2017/3960.

## Underlag

Inkomna yttranden under samrådtiden samt minnesanteckningar, diarienummer 2017/3960.

# Samråd 2018

## Samråd med berörd länsstyrelse

Inget samråd har skett med länsstyrelsen under 2018.

## Samråd med berörd kommun

### Inkomna synpunkter på samrådshandlingen

Som framfördes i yttrandet över samrådet 2017 ställer sig Umeå kommun bakom ändamålet med projektet; att skapa bättre förutsättningar för arbetspendling på sträckan Vindeln - Umeå samt att öka trafiksäkerheten längs sträckan. För en fungerande arbetsmarknad inom Umeåregionen är det viktigt att främja arbetspendling genom minskade restider. När Trafikverket nu har gått vidare med att sänka hastigheten på flera viktiga pendlingsstråk i Umeåregionen ökar vikten av att få till trafiksäkra lösningar som också säkerställer framkomligheten.

Vägsträckan ingår i stråket Umeå - Tavelsjö som i kommunens översiktsplan pekas ut som ett strategiskt tillväxtstråk med attraktiva boendemiljöer och tillgång till grundläggande service och kollektivtrafik. I dessa stråk är det viktigt att utveckla infrastrukturen, men också att ge förutsättningar för utveckling av bygden med nya bostäder och verksamheter. Det är positivt att det tillkommer en gång- och cykelförbindelse hela vägen in till Umeå, liksom säkra hållplatslägen. För att underlätta användning av befintlig service i Hissjö är viktigt att det finns bra kopplingar för oskyddade trafikanter från Tjälamark och Håkmarm.

Kommunen vill framföra följande synpunkter på vägplanen att beakta i det fortsatta arbetet:

Gång- och cykel- (gc-)/parallellväg anläggs från infarten till Hippologum på utrymmet mellan anläggningens parkeringsplats och väg 363. Kommunen förutsätter att det inte minskar parkeringsytorna. Skulle det bli fallet måste ersättningsytor tillskapas. Vintertid behöver Trafikverket ändra sin snöröjning så att snö inte tippas vare sig på gc-/parallellvägen eller på parkeringsytorna.

Det kan finnas anledning att se över hur ytan mellan Hippologum och väg 363 nyttjas. Kanske kan vägen som löper längs och runt byggnaden flyttas och samordnas med parallellvägen för ett mer effektivt marknyttjande.

Som påtalades i det tidigare samrådet redovisas i översiktsplanen för Umeås framtida tillväxtområde ett utredningsområde för eventuell framtida bebyggelse väster om Tjälamark och väg 363. Umeå kommun förutsätter att avfarten mot Tjälamark utformats så utbyggnaden inte förhindras eller försvåras i framtiden.

Avfarten mot kommunens fastighet, mot väster strax norr om bergtäkten norr om Tjälamark, föreslås stängas vid utbyggnad av mitträcke. Enligt Trafikverkets konsult bör tillfarten kunna ske över bergtäkten och dess tillfart, men kommunen anser att det bör finnas en lösning som inte förutsätter åtkomst via annans fastighet. En lösning är att använda den nya parallellvägen, men det är då viktigt att den utformas så att den klarar tung trafik. En lösning bör redovisas i granskningshandlingarna.

Kommunen vill också kunna ta den östra delen av kommunens fastighet i anspråk. Trafikverket måste därför också visa hur tillfarten till den delen av fastigheten kan lösas.

Norr om Tjälamark kan behov på sikt uppstå för en ny anslutning västerut mot Försvarmaktens intresseområde. En möjlig punkt för det kan vara avfarten till bergtäkten. Kommunen förutsätter att vägplanen inte innebär något hinder för eller försvårar en sådan eller likvärdig lösning.

Parallellvägen gör på vissa platser stora svängar. Vägen för cyklister blir då mindre gen och det kan upplevas otryggt att färdas inne i skogen. Även om en anpassning till terrängen är nödvändig, bör en sträckning längs bilvägen eftersträvas.

Boende i Tjälamark får längre till busshållplats jämfört med idag. Busshållplatserna i vardera riktningen placeras långt ifrån varandra (längre än förra förslaget) vilket kan vara ett problem t.ex. om man vill cykla till busshållplatsen. Det blir då långt att promenera och hämta cykeln när man kommer hem igen. En placering av busshållplatserna nära varandra bör därför eftersträvas.

Det kan finnas risk att boende i Tjälamark genar över vägen för att ta sig till busshållplatsen på andra sidan vägen istället för att gå igenom tunneln som kan upplevas som en stor omväg.

Kommunen har en elektronisk vägs skylt placerad vid Hamptjärnsparkeringen söder om Tjälamark. Ny plats kan behövas när ny trafikplats och mötesfri landsväg byggs.

Vändplanen på östra sidan väg 363 strax söder om Tjälamark måste byggas ut med parkeringsplatser som ersättning för den parkeringsplats på västra sidan som tas bort vid utbyggnad av mitträcke och trafikplats.

*Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkterna och beaktar dessa i den fortsatta planeringen.*

Inkomna synpunkter och yttranden från genomförda samråd finns diarieförda hos Trafikverket under diarienummer TRV 2017/117065 för mötesfri landsväg och TRV 2017/117066 för allmän parallellväg.

## Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

### Inkomna synpunkter på samrådshandlingen

Samrådshandlingen har delgetts markägare och närboende 2018-03-29 med önskemål om svar senast 2018-04-19. Annonsering har gjorts i Västerbottens Kuriren och Folkbladet 2018-03-19. Möte på orten genomfördes 2018-03-28 i Forslundagymnasiets matsal. Separata möten har genomförts med boende i Håckmark 2018-04-11 och boende i Tjälamark 2018-04-17.

Synpunkterna som inkom under samrådstiden sammanfattas kort i samlad form nedan.

### Projektövergripande

- Varför ska Vindelborna få det bättre och vi mycket sämre? Vi får längre avsevärt längre restid.

*Trafikverket svarar: Genom att samla ihop infarterna till en parallellväg uppstår en viss restidsförsämring för boende i Håckmark. I gengäld ökar trafiksäkerheten, då flera av dagens direktutfarter till väg 363 är farliga.*

- Sänk hastigheten till 40 km/tim genom hela Hissjö, det saknas busshållplats för norrgående bussar vid Flurkmarksvägen. Busshållplatsen behöver kompletteras med övergångsställe.

*Trafikverket svarar: De föreslagna åtgärderna hör till vägplanen för trafiksäkerhetsåtgärder i Hissjö. Att sänka hastigheten genom hela Hissjö är inte aktuellt.*

- Undrar över en artikel i Västerbottens Kuriren, ”Pengarna räckte inte ända fram”. Det som står i artikeln stämmer inte överens med informationen på samrådsmötet. Enligt artikeln planeras för en gång- och cykelväg och ny 363 blir inte aktuell förrän efter år 2029. Varför göra så stort intrång i Håckmark när det bara är en gång- och cykelbana som region Västerbotten vill ha?

*Trafikverket svarar: Artikeln i Västerbottens Kuriren förenklar resonemangen. Det som planeras för genomförande är en allmän parallellväg för oskyddade trafikanter och fastighetsägares nödvändiga transporter till fastigheten. Västerbottens Kuriren förenklar detta till en gång- och cykelväg. För att åstadkomma en parallellväg genom Håckmark krävs att befintlig väg 363 delvis används som del av denna parallellväg. Denna ombyggnad ingår som del av parallellvägen. Åtgärderna på väg 363 som väntas genomföras efter 2029 enligt artikeln avser mötesfri landsväg från Hippologum till södra delen av Håckmark.*

- För att inte försvåra skötseln av skogen i framtiden krävs fortsatt god åtkomst till skogsskiften även efter en ombyggnad av väg 363. Parallellvägen måste utformas så att hämtning av virke kan ske med timmerbil och vändplan måste finnas.

- Det behövs mötesplatser eller avfarter från parallellvägen så att det blir möjligt att parkera bilen för exempelvis svamp- eller bärplockning utan att blockera parallellvägen för annan trafik.

*Trafikverket svarar: Parallellvägen utformas för att nödvändiga transporter till och från fastigheterna ska kunna ske. Vändplaner för timmerbil ingår dock inte, vid virkestransporter får fordonet köra in på en anslutningspunkt och ut på en annan. Parallellvägen planeras med mötesplatser och flera korsningspunkter där det är möjligt att ansluta från väg 363 till parallellvägen.*

- Projektet harmonierar inte med miljömålen. Presenterat förslag medför sämre luft, mera buller, inskränkningar i rörligheten och sämre boendemiljö i Håkmark.

*Trafikverket svarar: Projektet medför inte ökad trafik och därmed försämras heller inte luftmiljön. Med ny dragning av väg 363 förbi västra Håkmark flyttas trafiken bort från bostäderna, vilket bör leda till bättre luftmiljö. Bullerskyddsåtgärder utreds för de fastigheter som inte klarar riktvärdena. Ny dragning av väg 363 genom Håkmark medför att en ny väg byggs i landskapet som ökar barriäreffekten i östvästlig riktning. Däremot ökar möjligheten att trafiksäkert röra sig längs väg 363 på den nya parallellvägen.*

- Hur kan Trafikverket påstå att det blir säkert med en parallellväg? Där ska bilar som ska till fastigheter, A-traktorer, mopeder, traktorer, jordbruksredskap etc samsas med barn som går och cyklar på endast 3,5 m vägbredd. Det enda vi vill ha är en cykelväg.

*Trafikverket svarar: Genom anläggande av en parallellväg ökar trafiksäkerheten då antalet direktutfarter till väg 363 kan minskas. Parallellvägen ger också en möjlighet att trafiksäkert färdas längs väg 363. Hastigheten på parallellvägen blir låg, 30 km/tim, och den samlade trafiken på parallellvägen bedöms bli mycket begränsad.*

## **Utformning av parallellväg vid Hippologum och Tjälamark**

### **Gemensam synpunkt från boende i Tjälamark genom Tjälamarks byaförening**

Tjälamark byaförening är nöjda med att parallellvägen numera planeras till att ligga väster om väg 363. Vi har dock några synpunkter gällande vägens sträckning.

- Placera parallellvägen mellan Hippologum och Tjälamark så att den hela tiden är synlig från vägen.
- Placera parallellvägen så att en breddning av väg 363 kan göras västerut för att minska intrånget i byn. Markförlägg elledningen för att möjliggöra detta.
- Alla fastigheter måste besiktas före byggstart, även perifera fastigheter.
- Hänsyn måste tas till fiskbeståndet i Tjälamarksbäcken när parallellvägen byggs över bäcken.

Utöver den gemensamma skrivelsen har enskilda yttranden inkommit med samma budskap. Dessa redovisas inte nedan.

*Trafikverket svarar: Den omväg som parallellvägen följer mellan Hippologum och Tjälamark är nödvändig för att överbygga höjdskillnaderna på sträckan. Breddningen av väg 363 för mötesfri landsväg planeras så att breddning sker åt det håll där omkörningsfältet anläggs. Fastigheter som riskerar att påverkas av vibrationer under byggskedet kommer att besiktas. Trumma för Tjälamarksbäcken kommer att förläggas så att vandringshinder inte uppstår.*

- Parallellvägen riskerar att påverka enskilda anläggningar, som djupborrade vattenbrunnar, avloppsledningar, infiltrationsanläggningar, dräneringsrör, jord- och bergvärmeanläggningar, fastighetsanslutningar till skogsfastigheter

*Trafikverket svarar: Ledningar, anläggningar och anslutningar som påverkas av vägprojektet kommer att åtgärdas för att funktionen ska säkerställas.*

- Prioritera åtgärder med början vid Hippologum

*Trafikverket svarar: Kommande produktionsplanering genomförs av utsedd entreprenör och kan inte i detalj styras i vägplanen.*

## **Vägutformning väg 363, ny sträckning genom Håkmark**

### **Gemensam synpunkt från boende i västra Håkmark**

De boende saknade presentation av profiler och sektioner vid samrådsmötet. Tiden för presentationen var för kort och hela upplevdes stressat. De boende i Håkmark lämnade 2017 ett förslag på utformning som i och med samråd 2018 visar sig vara bara delvis beaktat och inarbetat.

Planförslaget får enligt de boende i Håkmark allt för stor påverkan på markanvändning och boendesituation då det helt saknar hänsyn tagen till förutsättningarna i den senare halvan västra Håkmark. Två utfarter med sammanlagt ca 25 boende berörs, vilka får stora försämringar vad gäller angöring. Det gäller även andra transporter så som soptömning, hemtjänst, varuleveranser, utryckningsfordon, timmertransporter etc. Sex bostadshus hamnar mycket nära den nya parallellvägen.

De boende kommer med liggande förslag att få ytterligare inskränkningar i nyttjandet av sina fastigheter. Om Trafikverket inte tänker om gällande detta så ser de ingen annan lösning än att kräva inlösen av våra kära fastigheter.

De boende har utifrån liggande förslag arbetat fram två alternativ som de anser acceptabla förändringar till förslaget för att möjliggöra att bo kvar i västra Håkmark.

Alternativ 1: Enligt nuvarande förslag, men något bantat. Parallellvägen avslutas tidigare och övergår till GC-väg vid ca 5/850 med utfarter kvar direkt väg 363. Väg 363 avslutas även den tidigare vid 5/850 väg.



Alternativ 2: Enligt nuvarande förslag, men ytterligare påkostat. Parallellväg fortsätter en längre sträcka på befintlig väg 363 innan den svänger av vänster sida efter att ha passerat bebyggelsen. Ny väg 363 fortsätter längre innan den ansluter befintlig väg och justeras i profil ända till korsning med Hägnvägen. Parallellvägen måste vara bredare vid infarter för att möjliggöra större radie med stora och långa fordon. Planskild passage vid Rådalen behövs för åtkomst till mark, med åkerväg på östra sidan den nya vägen.

Utöver den gemensamma skrivelsen har enskilda yttranden inkommit med samma budskap. Dessa redovisas inte nedan.

*Trafikverket svarar: Trafikverket valde att inför de förnyade samråden gå vidare med en lösning där parallellvägen går en något kortare sträcka på befintlig väg 363 än den föreslagna lösningen från samrådstillfället 2017, ca 1 km i stället för 1,4 km. Detta för att spara in investeringsmedel för att tilldelade medel med säkerhet ska räcka till hela projektet, dvs allmän parallellväg Forslunda-Hissjö och trafiksäkerhetsåtgärder i Hissjö, Haddingen och Överrödå. Ökade kostnader i en del av projektet medför risk att andra delar inte kommer att kunna genomföras. Efter genomförda samråd i mars 2018 har fördjupade studier gjorts för att på nytt söka olika möjligheter att lösa intrång och påverkan för berörda fastigheter i Håkmark. Trafikverket har beslutat att gå vidare med den något längre lösningen för parallellvägen enligt Alternativ 2 i yttrandet. Den nya lösningen har redovisats för berörda fastighetsägare vid ett separat möte i september 2018.*

- Korsningen mellan väg 363, parallellvägen och infartsvägen till Ö Håkmark saknar separata körfält för vänstersväng med refug i båda riktningarna. Refugen omöjliggör omkörning i korsningen samtidigt som den gör det enklare att ta sig över vägen.

*Trafikverket svarar: Trafikverket har gjort bedömningen att korsningen med planförslagets utformning i övrigt inte behöver förses med separata körfält för vänstersvängar. En sådan lösning tar mer utrymme i anspråk och bedöms inte behövas förrän mötesfri landsväg i framtiden eventuellt förlängs till Hissjö.*

- Profilen på väg 363 behöver justeras strax söder om korsningen i Håkmark, sikten där är dålig.

*Trafikverket svarar: Projektet medför ny dragning av väg 363 på det efterfrågade avsnittet, och den nya profilen medför bättre sikt.*

- Sänk hastigheten till 70 km/tim genom hela Håkmark för att höja trafiksäkerheten för barn som väntar på skolskjutsen nere vid vägen.

*Trafikverket svarar: Det är inte aktuellt att sänka hastigheten genom Håkmark.*

- Anslutningsvägar till fastigheter behöver ha bärighet för tung lastbil året om. Vägens utformning måste vara sådan att långtradare kan ta sig fram till fastigheten.

*Trafikverket svarar: Parallellvägen dimensioneras för att klara den trafik som behöver köra på vägen. I det efterfrågade avsnittet utgör parallellvägen en del av den*

nuvarande väg 363 och inga förändringar genomförs på uppfarten till aktuell fastighet.

- Det måste finnas en planskild korsning under väg 363 i Håkmark. Här kommer cykeltrafik, gående och springande bussåkare, dessa måste skyddas.

*Trafikverket svarar: Trafikverket har gjort bedömningen att korsningen med planförslagets utformning i övrigt inte behöver förses med planskild korsning. En sådan lösning tar mer utrymme i anspråk och bedöms inte behövas förrän mötesfri landsväg i framtiden eventuellt förlängs till Hissjö.*

### **Vägutformning parallellväg/GC-väg Håkmark-Hissjö**

- Kommunen kräver 4,5 m bred väg för att kunna utföra sophämtning. Om vägen byggs med sina 3,5 m som ni framfört så medför detta att vi inte får sophämtning vid våra fastigheter. Det är inte acceptabelt

*Trafikverket svarar: Vakin kräver endast 3,5 m bredd på vägen om den förses med mötesplatser. Sophämtning ska kunna bedrivas som tidigare.*

- Parallellvägen som byggs blir alldeles för smal med sina 3,5 m. Vägbredden kommer inte att räcka till för leveranser som kommer till min fastighet med lastbil 2 gånger i veckan. Planförslaget gör att jag inte längre kan bedriva verksamhet hemifrån.

*Trafikverket svarar: Parallellvägen utformas 3,5 m bred, vilket räcker till för normala transporter. Parallellvägen förses med mötesplatser så att fordon med jämna mellanrum kan mötas på vägen.*

- Kommer slamtömningsbilen fram, den är stor och tung? Kan en grusbil komma fram till fastigheten, vår byväg behöver underhåll ibland. Det är tveksamt att en lastbil klara en 90 graders sväng på så smal väg

*Trafikverket svarar: Parallellvägen utformas för att klara de transporter som behöver gå på den.*

### **Tillgänglighet till enskilda fastigheter**

- Åtkomst till åker mellan väg 363 och bäck (5/500 - 5/600) saknas.

*Trafikverket svarar: Anslutningar till åkermarken kommer att anordnas från väg 363 ner till åkrarna öster om vägen. Separat anslutning till varje åkerfastighet kommer dock av trafiksäkerhetsskäl inte att anordnas.*

- De två nordligaste uppfarterna i Håkmark är väldigt branta. Med parallellvägen väster om väg 363 på den här platsen försvinner det lilla vilplan som uppfarterna har idag. Kvar blir en brant uppfart som kommer att göra det svårt för utryckningsfordon, hemtjänst etc att ta sig upp för backen. Att höja profilen på parallellvägen gör att den kommer för högt upp i linje mot vårt hus.

*Trafikverket svarar: Genom den beslutade lösningen för förlängd nydragning av väg 363 förbi Håkmark påverkas inte de nordligaste uppfarterna negativt. Vid de båda uppfarterna sparas en bredare del av befintlig väg både som mötesplats för trafik på parallellvägen och som möjlighet att hålla ut i svängen och därmed underlätta för fordon som ska köra upp till fastigheterna.*

### **Intrång och påverkan på enskilda fastigheter**

- GC-vägen kommer att ta en del av infarten i anspråk. Jag vill inte behöva använda GC-vägen vid backning från garage. Jag föreslår att GC-vägen placeras närmare väg 363.

*Trafikverket svarar: I planförslaget har en anpassning gjorts, med GC-vägen placerad närmare väg 363. Fortfarande uppstår en viss olägenhet då vissa fordonsrörelser kommer att behöva göras på GC-vägen om inte backning kan göras inom den egna fastigheten.*

- Planförslaget ger en smal åkerremsa mellan gamla och nya vägen i Håkmark, som inte kommer att vara brukbar. Genom att lägga nya väg 363 närmare parallellvägen minskas denna döda ytan, som annars riskerar att växa igen och större brukbara arealer lämnas öster om ny väg 363.

*Trafikverket svarar: Trafikverket är medveten om problemet. Markägare ersätts enligt gällande praxis för obrukbar mark. Vägens geometriska linjeföring avgör hur nära den nya vägen kan läggas den gamla, förutom kravet att avståndet mellan parallellväg och landsväg ska vara minst 8 m. Utrymme reserveras också mellan vägarna för att möjliggöra en eventuell planskild korsning norr om korsningen till östra Håkmark.*

- Parallellvägen riskerar att påverka enskilda anläggningar, som djupborrade vattenbrunnar, dricksvattenledningar, tv-antennkablar, avloppsledningar, infiltrationsanläggningar, dräneringsrör, befintliga och planerade jord- och bergvärmeanläggningar, träd och buskar, fastighetsanslutningar till skogsfastigheter och åkermark samt infarter och anslutningar till bostadsfastigheter.

*Trafikverket svarar: Befintliga ledningar, anläggningar och anslutningar som påverkas av vägprojektet kommer att åtgärdas för att funktionen ska säkerställas. Ersättning betalas för träd som fälls.*

- Parallellvägen riskerar att påverka värdet på fastigheterna.

*Trafikverket svarar: Trafikverket ersätter minskat markvärde enligt gällande praxis.*

- Kartorna visar att vår fastighet riskerar att lösas in. Vi vill inte att den lösas in och ser helst att Trafikverket ser över möjliga lösningar för att undvika inlösen.

*Trafikverket svarar: Trafikverket har efter samråden fördjupat utrett vilken påverkan som uppstår på aktuell fastighet. Nytt förslag har projekterats fram, som medför att*

*fastigheten inte behöver lösas in. Den nya lösningen har redovisats för berörda fastighetsägare vid ett separat möte i augusti 2018.*

- Blir presenterat förslag verklighet kommer jag att kräva inlösen av fastigheten

*Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkten.*

### **Bullerfrågor**

- Hur är det tänkt med bullerdämpning för vår fastighet? Ett högt plank är ju inte att tänka på då det förstör utsikt samt en markant värdesänkning. En komplett bullerutredning är inte heller gjord då det som presenterades vid mötet helt omöjligt kan stämma

*Trafikverket svarar: En bullerinventering är genomförd som visar att aktuella fastigheter i norra delen av Håkmark påverkas av nya riktlinjer för buller. Dessa föreslås i bullerinventeringen inventeras fördjupat för förslag på fasadåtgärder respektive fasadåtgärder och uteplatsåtgärder.*

- Vi är medvetna om att bullermätningar gjorts och att vår fastighet inte faller inom kategorin som kräver bullerdämpande åtgärder. Vi tror däremot att när björkarna och buskarna plockas ned kommer bullernivån från den vanliga bilvägen öka markant på sommaren. Bullret från vägen är nämligen som högst på värkanten när snön smält, men då löven på björkarna inte har slagit ut än. Med det sagt önskar vi att diskutera bullerdämpande åtgärder innan planerna slås fast. Som exempel vill vi i samråd mer er utvärdera om ett bullerplank kan sättas upp eller att ersättning kan utbetalas för att vi ska kunna plantera en häck.

*Trafikverket svarar: En bullerinventering har genomförts för hela projektet. För vissa fastigheter planeras skyddsåtgärder i form av plank, fasadåtgärder eller uteplatsåtgärder. För den aktuella fastigheten föreslås uteplatsåtgärder. För ytterligare information hänvisas till bullerinventeringen.*

- En stor oro med denna parallellväg är den ökade bullernivån. Den har ju ökat konsekvent genom åren, och den blir inte bättre med detta förslag eftersom den inte bara kommer att trafikeras av oskyddade trafikanter.

*Trafikverket svarar: Den ringa trafik som kan förväntas köra på parallellvägen kommer inte att medföra någon skillnad på bullernivåerna. Men eftersom projektet medför vad som kallas Väsentlig ombyggnad kommer nya riktlinjer för tillåtna bullernivåer att gälla. Vissa fastigheter faller då inom nivåer som medför att bullerskyddsåtgärder behöver studeras.*

Inkomna synpunkter och yttranden från genomförda samråd finns diarieförda hos Trafikverket under diarienummer TRV 2017/117065 för mötesfri landsväg och TRV 2017/117066 för allmän parallellväg.

## Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

### Inkomna synpunkter på samrådshandlingen

Samrådsunderlaget har delgetts berörda myndigheter och organisationer 2018-03-29 med önskemål om svar senast 2018-04-19. Separat möte har genomförts med företrädare för Umeå Ryttarförening (verksamhetsutövare på Hippologum) 2018-04-23.

Jordbruksverket, Naturvårdsverket, Försvarmakten, SMHI och MSB avstår från att yttra sig över förslaget.

Vakin poängterar betydelsen av Vindelälvsåsens vattentäkt, men ser inget hinder med de föreslagna åtgärderna. Vakin ser gärna att Trafikverket beaktar behovet av fartkameror på lämpliga ställen och att Trafikverket ser över möjligheten att styra om trafik med farligt gods på andra vägar än de som leder genom vattenskyddsområdet.

*Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkterna. Frågan om att styra över trafik på andra vägar rör inte detta projekt över. Frågan om automatisk hastighetsövervakning via fartkamera har skickats vidare att hanteras inom Trafikverket.*

Skogsstyrelsen påtalar att anläggandet av mötesfri landsväg kommer att beröra en registrerad nyckelbiotop och anser att vägbyggnationerna bör utformas på ett sådant sätt att eventuell negativ påverkan minimeras.

*Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkterna. Planbeskrivningen har kompletterats med information om nyckelbiotopen.*

Umeå ryttarförening svarar med en beskrivning av sin verksamhet, som medför mycket trafik in till och ut från Hippologum. Parkeringen vid ridhuset är ofta fullbelagd kvällstid, och vid tävlingar används ofta även träningsbanorna som parkeringsytor. Under en vanlig dag körs 10-20 ekipage med bil och hästsläp in till Hippologum, och betydligt fler under tävlingar och event.

Umeå Ryttarförening tycker att det är bra att en parallellväg ska byggas, vilken även kommer att kunna användas för ridning och körning med häst och vagn, men lämnar några synpunkter på utformningen:

- Föreslagen lösning riskerar att inkräkta på befintlig parkering
- Behåll trädridån mellan 363 och parkeringen som ljud- och ljusridå
- Behåll skog vid sidan av väg 363 som bländningsskydd och ljuddämpning till lilla ridhuset
- Råta inte ut befintlig GC-väg vid infarten till Hippologum, det är viktigt att cyklister och rullskidåkare inte kan passera korsningen i hög fart
- Bygg trafiksäker korsning vid Hippologum, med separata av- och påkörningsfiler, rejäl belysning av korsningen och sänkt hastighet i korsningen. Denna anslutning bör hanteras inom planen för parallellvägen.

- Ett alternativ kan vara att flytta befintlig väg från infarten och mellan ridhuset och parkeringen förbi lilla ridhuset så att den ansluter direkt till parallellvägen vid hästtransportparkeringen.
- Bygg ersättningsparkeringsplatser, förslagsvis vid hästtransportparkeringen, som ersättning för det intrång som parallellvägen förväntas göra.
- Ett annat alternativ kan vara att flytta infarten till Hippologum till infarten vid Forslundagymnasiet. Befintlig GC-väg kan breddas och användas för trafik till och från anläggningen och som sydligaste del av parallellvägen.
- Under byggtiden är det fördelaktigt om exempelvis sprängning kan ske sommartid då många hästar är borta på sommarbete. Kommunera med anläggningen om vilka tider det ska sprängas så undviker vi olyckor med häst om de blir rädda för sprängningen. Under tävlings- och arrangemangstillfällen får inte infarten till Hippologum hindras.

*Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkterna. Trafikverket är medveten om det mycket begränsade området mellan väg 363 och parkeringen. Ytan räcker till för anläggning av parkering, men den begränsade ytan medför att snöröjning vintertid behöver anpassas och snö forslas bort snarare än som brukligt bara styrs åt sidan. Bullerskyddseffekten av en trädridå är försumbar, och trädraden mellan väg 363 och parkeringen kommer att behöva tas bort om parallellvägen ska kunna dras fram på denna plats. Den befintliga GC-vägen som svänger in mot Hippologum kommer inte att beröras av planerna. Parallellvägen kommer dock att behöva ledas rakt fram vid platsen för att inte onödig omväg ska skapas. Åtgärder på väg 363 planeras först att genomföras i samband med utbyggnad av mötesfri landsväg Hippologum-Håkmark. Trafikverket bedömer att förändringar på parkeringsplatser etc inte kommer att behövas inne på Hippologums område. Trafikverket noterar förslaget om att flytta infarten till Hippologum till Forslundagymnasiet, men detta hanteras inte vidare inom ramen för denna vägplan. Att flytta infarten till Forslunda medger en tillräckligt lång sträcka med mitträckesväg söder om Tjälamark för att tillåta ett omkörningsfält, vilket i sin tur kan påverka körfältsindelningen för resterande del av den mötesfria landsvägen. Förslaget med flyttad infart och dess påverkan på övriga sträckor har dock inte studerats i detalj.*

Sametinget påtalar att vägsträckningen ligger inom Ran samebys vinterbetesmarker. Väg 363 utgör en barriär i landskapet vilket påverkar den gröna infrastrukturen och därmed renarnas vandring och möjligheter att nyttja olika områden. Det är inte bara områden som ska skyddas utan det ska finnas funktionella samband som flyttleder och sammanhängande områden så att den fria strövningen inte hindras. Renskötseln ger ett viktigt bidrag till svenskt miljö- och naturvårdsarbete bland annat genom att vara en indikator för det sammanhållna landskapets tillstånd. Eventuellt stängsel, mitträcken och passager ska planeras i samråd med samebyn för att inte hindra den fria strövningen och för att inte ytterligare försvåra den svåra passagen. Om byggnation sker under vintertid ska det göras i samverkan med samebyn för att inte försvåra renskötseln eller renarnas hälsa och kondition.

*Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkterna. Samråd har skett med Rans sameby vid två tillfällen under projektet. Ytterligare kontakt planeras under planeringen samt inför byggstart.*

Inkomna synpunkter och yttranden från genomförda samråd finns diarieförda hos Trafikverket under diarienummer TRV 2017/117065 för mötesfri landsväg och TRV 2017/117066 för allmän parallellväg.

### Samråd med allmänheten

Inkomna synpunkter på samrådsunderlaget

Inget yttrande har inkommit under samrådstiden.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Mats Burström'.

Mats Burström, Ramböll



**TRAFIKVERKET**

Postadress: Box 809, 971 75 Luleå.

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

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