

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Väg 968/616, cirkulationsplats Gäddvik

Luleå Kommun, Norrbottens län

Vägplan, 2017-12-04

Objekt: 880989, TRV 2016/10157



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 972 42 Luleå

E-post: Trafikverket@Trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse, Väg 968/616, cirkulationsplats Gäddvik

Författare: Marika Törmä, Sweco

Dokumentdatum: 2017-12-04

Ärendenummer: TRV 2016/10157

Objekt: 880989

Kontaktperson: Malin Fahller, Trafikverket

Innehåll

SAMMANFATTNING	4
PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	4
SAMRÅDSKRETS	4
SAMRÅD I SKEDE SAMRÅDSUNDERLAG	5
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 ledningsägare.....	11
Samråd med allmänheten	11
SAMRÅD I SKEDE SAMRÅDSHANDLING	11
Samråd med berörd kommun.....	11
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	12
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	19
Samråd med ledningsägare.....	22

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

Samrådsredogörelsen behandlar väg 968/616, cirkulationsplats Gäddvik. Samråd har hållits med myndigheter, organisationer och berörda sakägare. Samråd har skett via utskick och samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida. Samrådsunderlaget har också funnits tillgängligt på Trafikverket Region Nord i Luleå, Sundsbacken 2-4 i Luleå. Samrådstid var mellan 18 maj och 2 juni 2016.

Samrådsmöte på orten hölls den 12 oktober 2016 på EFS Sundet i Gäddvik. Trafikverket informerade då om förslaget på cirkulationsplatsens utformning, vägplanens formella handläggning, stängning av enskilda utfarter, eventuella bullerskyddsåtgärder m.m. Efter mötet fanns material från samrådshandlingen tillgänglig på Trafikverket i Luleå samt på Trafikverkets webbplats. Samrådstiden var mellan 12 oktober och 26 oktober 2016.

Samtliga inkomna skriftliga synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda hos Trafikverket under diarienummer TRV 2016/10157. Synpunkterna är sammanfattade nedan i rubriken Samråd.

Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskretsen 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 2016-05-13 och 2016-09-21.

Samrådskrets

Samråd har hållits med Luleå kommun, berörda myndigheter, berörda organisationer samt enskilda berörda.

Samråd i skede samrådsunderlag

Samråd med berörd länsstyrelse

Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Norrbottens län beslutade 2016-08-17 att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Det fortsatta arbetet ska belysa hur utformningen av cirkulationsplatsen ska anpassas till landskapsbilden och hur den påverkar riksintresset för kulturmiljön, klarlägga frågan rörande boendemiljön kopplat till gjorda bullerberäkningar och vilka bullerreducerande åtgärder utifrån dem man avser utföra. Vidare är det positivt om man identifierar och beskriver de effekter som det projektet kan medföra på klimatet samt redovisar åtgärder och dess bidrag till att uppnå ställda klimatmål.

Hanteringen av eventuella föroreningar av stenkolstjära samt sulfidjordar i projektområdet ska redovisas.

Miljöbeskrivningen bör även innehålla bl a följande redovisningar:

- Hur bedömningen har gjorts att värdena för miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft inte kommer att överstigas.
- Vilkar skyddsåtgärder man planerar att vidta för att minimera risken för utsläpp från arbetsmaskiner till mark och grundvatten.
- Påverkan från buller, luftföroreningar, vibrationer och damning som riskeras under byggtiden bör beskrivas närmare avseende förutsättningar, påverkan och försiktighetsmått.
- Beskrivning av projektets masshantering. Särskilt bör hanteringen av sulfidmassor beskrivas.

Slutligen kan projektet innefatta vattenverksamhet och i så fall kräva tillstånd eller anmälan enligt 11 kap. 9 § miljöbalken.

Trafikverket noterar synpunkterna och kommer att ta hänsyn till dessa vid framtagande av miljöbeskrivningen.

Samråd med berörd kommun

Luleå kommun har i sitt yttrande ställt sig positiva till att Trafikverket anlägger en cirkulationsplats i korsningen väg 968/616 i Gäddvik. Cirkulationsplatsens körbanor bör avskiljas från gång- och cykelbanorna med kantsten eller grönområde samt att övergångsställen anläggs. Kommunen har observerat flera parkerade fordon på den befintliga parkeringen på Bältingevägen vid korsningen, och ser att behovet av pendlarparkering finns.

Trafikverket noterar synpunkterna och svarar att i detta stadium utreds cirkulationsplatsens utformning, möjlighet till samåkningsparkering, gång- och cykelvägar med passager samt hållplatsläge för lokaltrafiken och Länstrafiken. Efter en samlad bedömning med avseende på geoteknik, miljö, omgivningspåverkan,

kostnad och projektering kommer ett mer detaljerat förslag redovisas i kommande samrådshandling.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Synpunkterna nedan är numrerade i den ordning som de inkom i diariet.

Fastighetsägare 1

Fastighetsägare 1 tycker att förslaget (förslagsskiss daterad 2014-04-14 med ritningsnummer 101T0201) är negativt för fastighetsägaren. Fastighetsägaren menar att det saknas en utfart till Bålingevägen och förutsätter att Trafikverket återkommer med ett komplett förslag. Fastighetsägaren påtalar även vikten av att samhällsservice iform av exempelvis ambulans, sophämtning, slamtömning och räddningstjänst fungerar. Fastighetsägaren önskar ett nytt förslag på dragning på den anslutning som även används för båtnedläggning. Önskar även bullerdämpande åtgärder samt att fastighetsägarens enskilda vattentäkt skyddas från påverkan av förorenat vatten från vägen.

Fastighetsägaren vill inte att det nya förslaget ska medföra ökade kostnader för drift och underhåll av sin eller grannarnas infart.

Trafikverket noterar synpunkterna och påtalar att förslagsskissen som omnämns i synpunkten har tagits fram i ett tidigare skede i projektet och att den inte är aktuell i det här läget. För närvarande tittar Trafikverket på hur cirkulationsplatsen kan utformas. När Trafikverket har tagit fram ett förslag till utformning kommer ett samrådsmöte att genomföras på orten. I samband med det kommer det att ges tillfälle att lämna synpunkter på utformningen. Detta beräknas ske under hösten 2016. Om det i utformningsarbetet visar sig att den påtalade infarten inte kan vara kvar i sitt nuvarande utförande kommer Trafikverket föreslå att infarten förändras eller stängs. Se även svar till fastighetsägare 3 för mer information om detta,

Bullerberäkningar kommer att utföras för att klargöra vilka ljudnivåer som boende vid cirkulationsplatsen kan komma att utsättas för. Bullerberäkningarna kommer att utgöra underlag för förslag på lämpliga skyddsåtgärder för att klara riktvärden.

I kommande miljöbeskrivning kommer påverkan på boendemiljö, brunnar och naturmiljö att utredas och beskrivas.

Fastighetsägare 2

Fastighetsägare 2 tycker att det är en bra idé ur trafiksäkerhetssynpunkt att bygga om korsningen till en cirkulationsplats. Samtidigt undrar fastighetsägaren om det är möjligt att planera in fiberdragning för data i samband med att cirkulationen byggs och om det finns planer på att knyta ihop befintlig cykelbana, som slutar precis där Gäddvik börjar, med den nya cirkulationsplatsen. Detta skulle vara väldigt bra ur trafiksäkerhetspunkt då vägen är hårt trafikerad av både tung trafik och lättare trafik.

Trafikverket noterar synpunkterna och meddelar att det inte inryms inom aktuell projekt att bygga ny cykelbana längs byn mellan den nya cirkulationsplatsen och befintlig cykelbana på andra sidan byn.

Det är inte ovanligt att ledningsägare vill dra ledningar i samband med Trafikverkets projekt och ledningsägarna är därmed viktiga samrådsparter. I dagsläget har Trafikverket inte kännedom om några sådana planer.

Fastighetsägare 3

Fastighetsägare 3 har skickat in synpunkter på aktuellt samrådsunderlag. Fastighetsägaren har också skickat in synpunkter tidigare (år 2013 och 2014) till Trafikverket. Nedan sammanställs de synpunkter som kommit in från fastighetsägaren.

Redan år 2013 skickade fastighetsägaren in synpunkter på projektet. I stora drag behandlade dessa synpunkter de säkerhetsproblem som stora trafikflöden i kombination med dålig sikt för med sig samt funderingar kring ersättning för skador som uppstår i samband med byggande av väg.

En synpunkt som fastighetsägaren har är att cirkulationsplatsen bör byggas på en annan plats längre bort från fastigheterna. Oavsett om cirkulationplatsen byggs eller inte så anser fastighetsägaren att infarten till fastigheterna i gropen bör flyttas av trafiksäkerhetsskäl. Dessutom påtalar fastighetsägaren att den yta som används som pendlingsparkering bör flyttas till annan plats oavsett om cirkulationsplatsen byggs eller inte. Detta skulle medföra att utrymme skapas för att sidoförskjuta Bålingevägen så att den kommer längre ifrån befintlig bebyggelse.

Fastighetsägaren uttrycker oro över att trafiken flyttas närmare husen om korsningen byggs om till en cirkulationsplats. Dessutom påtalar fastighetsägaren att det finns en infart som är väldigt nära korsningen och att det redan idag är riskfyllt att snöröja infarten. Dessutom blir det svårare att avgöra om bilar ska svänga in mot Bålinge eller om de ska passera korsningen för att fortsätta i annan riktning om korsningen byggs om. Fastighetsägaren undrar därför hur Trafikverket ska kunna göra infarten trafiksäker.

Fastighetsägaren informerar också om att växter och husfasad tar skada av snö, smuts och vägsalt som trycks mot fastigheten vid plogning. Några av husen i närheten av korsningen har egna brunnar medan något hus är kopplat till byns vattennät. En frågeställning i anslutning till egna brunnar är vad som händer om grundvattnet påverkas i samband med att korsningen byggs om till en cirkulationsplats.

I och med att fastigheten är omgiven av lermark i ett område med många kalkkällor med kraftiga vattenflöden oroar sig fastighetsägaren över att byggnaderna ska skadas i samband med de planerade markarbetena.

Fastighetsägaren funderar även över om man kan befara att trafiken ökar vid ett eventuellt rondellbygge och påtalar att ökad trafik medför större problem med damm och is som som sprättar mot husfasaden.

Slutligen frågar fastighetsägaren om den beräknade livstiden för gamla Gäddviksbron samt om Söderledens aktualitet. Ett önskemål som framförs är att Älvbrovägen smalnas av till förmån för gående och cyklister och att den högsta tillåtna hastigheten sätts till 30 (alternativt 50) km per timme.

År 2014 skickade fastighetsägaren in ytterligare upplysningar till Trafikverket. Denna gång meddelar fastighetsägaren att ett däck hade lossnat från en passerande släpvagn och att däcket flugit in mot husen. Fastighetsägaren frågar om Trafikverket har övervägt att sätta ett skyddsplank runt de fastigheter som är närmast vägen.

I sitt yttrande på aktuellt samrådsunderlag kompletterar Fastighetsägaren sina tidigare synpunkter med att exponering av vägsalt är den vanligaste saltskadan på betong. Fastighetsägaren uttrycker oro i och med att fastighetens källare har betonggolv.

Fastighetsägaren menar att de skulle kunna få en kvalitetsförbättring om nuvarande parkering flyttas och det görs en kant eller ett dike mot huset så att inte den saltblandade snön rinner ner mot husen. Detta skulle enligt fastighetsägaren även innebära att det önskade damm- och skyddsplank kan rymmas.

Trafikverket beklagar att fastighetsägaren inte fått någon återkoppling på de frågor som ställdes redan 2013 och 2014 och väljer därför att ta med dessa frågeställningar och synpunkter i samrådsredogörelsen.

Detta projekt har avgränsats till att ta fram en vägplan för ombyggnation av aktuell korsning till cirkulationsplats. Detta innebär att alternativa platser för korsningen (inklusive omdragning av vägar som detta medför) inte kommer att utredas inom ramen för detta projekt.

Inom ramen för projektet utreds möjligheten till en ny pendlingsparkering. Resultatet kommer att arbetas in i vägplanen. I det här skedet av projektet utreds även utformningen av cirkulationsplatsen, anslutande gång- och cykelvägar med passager samt hållplatsläge för lokal- och regional kollektivtrafik. Om det i utformningsarbetet visar sig att den påtalade infarten inte kan vara kvar i sitt nuvarande utförande kommer Trafikverket föreslå att infarten förändras eller stängs. Beslutet om hur en eventuell ny infart ska se ut tas inte i vägplanen. Detta avgörs av Lantmäterimyndigheten via en anläggningsförrättning som Trafikverket ansöker om.

Fastighetsägare har rätt till ersättning för mark som Trafikverket tar i anspråk vid vägbyggen och för de flesta skador som uppstår i samband med byggandet. Reglerna om ersättning finns i väglagen som hänvisar vidare till expropriationslagens ersättningsregler. Ersättning för ianspråktagen mark regleras i efterhand.

Trafikverket bedömer inte att trafikmängden kommer att öka på grund av den nya cirkulationsplatsen.

Frågor angående användandet av vägsalt och eventuella skador som uppkommer på grund av detta hanteras inte av projektet. För drift- och underhållsfrågor hänvisas till Trafikverkets kundtjänst (telefon 0771-921 921) Detsamma gäller eventuella problem som uppkommer i samband med Trafikverkets snöröjning.

I kommande miljöbeskrivning kommer påverkan på boendemiljö, brunnar och naturmiljö att utredas.

Söderleden ingår inte i detta projekt. Det finns idag ingen finansiering för Söderleden och det är därför oklart om eller när projektet kan genomföras. Gamla Gäddviksbron

byggdes för 75 år sedan och vägbroar brukar vanligtvis dimensioneras för en livslängd på 120 år.

Fastighetsägare 4

Fastighetsägare 4 skriver att den planerade cirkulationsplatsen gör visst intrång på tomten nära bostadshuset men visar på en skiss vad som är acceptabelt. Om intrånget kommer närmare bostadshuset så försvåras omvårdnaden av de båda bostadshusen. Fastighetsägaren önskar även en nedfart från cirkulationsplatsen, enligt skiss, ner till älven för båtiläggning vid Färjbryggan.

Trafikverket försöker i möjligaste mån minimera intrång på tomtmark och tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet med att utforma cirkulationsplatsen. Trafikverket kommer också att se över vilka alternativ som finns för att bibehålla den funktion som finns idag för att kunna sjösätta båtar vid Färjbryggan.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Sveriges Åkeriföretag

Sveriges Åkeriföretag beskriver i sitt yttrande att korsningen är mycket viktig ur transportsynpunkt. Åkerier och transportföretag som har sin verksamhet på Storheden och som lastar/lossar gods på Kallax/Bergnåset kör idag via aktuell korsning och gamla Gäddviksbron. Bålingevägen är den enda anslutande väg som inte har omfattande lastbilstrafik idag.

Åkeriföretagen rekommenderar att cirkulationsplatsen konstrueras så att tung trafik samt dispenstrafik har möjlighet att köra i rondellen. De anser även att rondellen bör anpassas för att klara framtida 30 meters ekipage. Vidare skriver Åkeriföretagen att cirkulationen måste anpassas så att den tunga trafiken kan hålla ut för att kunna svänga med medföljande släpfordon även om den byggs med två körfält.

Trafikverket noterar synpunkterna och svarar att cirkulationsplatsen på grund av utrymmesskäl med stor sannolikhet kommer att utformas med ett körfält.

Trafiksimuleringar kommer genomföras för att påvisa om framkomligheten blir tillräckligt bra med ett körfält. Cirkulationen kommer att utformas med en överkörningsbar del för att på det sättet möjliggöra framkomligheten även för de längre fordonen.

Sametinget

Sametinget har inga synpunkter avseende anläggande av cirkulationsplats vid Gäddvik.

Trafikverket svarar att de noterar informationen.

Länstrafiken i Norrbotten

Länstrafiken trafikerar sträckan med 74 turer per dag och önskar att det i samband med den planerade samåkningsparkeringen anläggs en busshållplats för att möjliggöra omstigning mellan bil och buss. Länstrafiken önskar även möjliggöra en koppling mellan lokal- och regional kollektivtrafik. Samåkningsparkeringen bör ha motorvärmastolpar och hållplatsen bör vara utrustad med väderskydd, cykelställ och god belysning. Det bör även finnas vändmöjligheter för buss i cirkulationsplatsen.

För att höja säkerheten för resenärerna krävs en tydligt markerad hållplats. Det är av vikt att den planerade gång- och cykelvägen ger en trygg och säker anslutning till samåkningsparkeringen och busshållplatsen.

Trafikverket noterar synpunkterna angående utformning av hållplats och samåkningsparkering. Vidare har Trafikverket en positiv syn på att förbättra omstigningsmöjligheten mellan bil och buss samt mellan lokal- och regional kollektivtrafik. I detta skede av projektet utreds utformning på cirkulationsplatsen, samåkningsparkering, gång- och cykelvägar med passager samt hållplatsläge för lokal- och regional kollektivtrafik.

Luleå Lokaltrafik AB (LLT)

Luleå lokaltrafik önskar utrymme för att möjliggöra byten mellan Länstrafiken och lokaltrafikens bussar på södra sidan Gäddvik.

Trafikverket noterar synpunkten. Se även Trafikverkets svar till Länstrafiken i Norrbotten.

Norrbottens cykelförbund

Norrbottens cykelförbund vill att hänsyn ska tas till att cyklister ska kunna färdas med så lite störning som möjligt i korsningen. Cykelförbundet önskar även att cykelbanor anläggs före och efter cirkulationsplatsen.

Trafikverket svarar att anslutande cykelvägar in till aktuell cirkulationsplats inte inryms inom projektets ramar. Inom projektet ingår dock att titta på säkra passager för oskyddade trafikanter, vilket innebär att kortare gång- och cykelbanor kommer att anläggas för att leda in de oskyddade trafikanterna till passagerna. I detta skede av projektet utreds utformningen på cirkulationsplatsen samt gång- och cykelvägar med passager.

Cykelfrämjandet Norrbotten

Cykelfrämjandet skriver i sitt yttrande att den aktuella korsningen kan få en nyckelroll på lång sikt för cyklingen i Luleå. På sikt menar cykelfrämjandet att det kommer att bli en cykelväg efter väg 616 på norra sidan, mot älven som möjliggör cykelpendling från Bälinge.

Cykelfrämjandet anser att den grusade vägen på den västra sidan av E4, från Ersnäs, som slutar i trafikplats södra Gäddvik behöver kompletteras med en cykelväg fram till den aktuella cirkulationsplatsen som då kopplar ihop Måttsund, Antnäs, Alvik och Ersnäs med Luleå. Detta skulle medföra ett lyft för cyklingen.

Cirkulationsplatsen bör utformas för cykel enligt den utformningsprincip som tillämpas i Holland och byggs med passager för den önskade cykelvägen. Passagen bör ske över de två anslutningar med minst trafikmängd, dvs över väg 616 mot Bälinge och över väg 968 mot Gäddviksbron.

Trafikverket svarar att den önskade cykelvägen mellan trafikplats södra Gäddvik och aktuell cirkulationsplats inte inryms inom projektets ramar. I detta skede av projektet utreds utformningen på cirkulationsplatsen samt gång- och cykelvägar med passager.

Trafikverket tar med sig cykelfrämjandets synpunkter i det fortsatta arbetet med utformningen.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inga synpunkter avseende anläggande av cirkulationsplats vid Gäddvik.

Samråd med ledningsägare

Luleå Energi

I korsningen och närheten av den har Luleå energi fyra platser där ledningar korsar körbanan med matar- och serviskabel. Luleå energi önskar i tidigt skede få tillgång till projekteringshandlingar och vill delta med en projektledare i projektet. Luleå energi önskar även möjlighet att lägga ner reservrör över körbanorna för tillkommande elkablar och även när de drabbas av kabelfel, kunna ersätta kablarna utan att gräva av vägen

Trafikverket svarar att de noterar informationen och kommer att fortsätta samråda i det kommande arbetet.

Samråd med allmänheten

En synpunkt har inkommit från allmänheten. Synpunktslämnaren anser att det är bra att cirkulationsplatsen anläggs men ser en risk att problemen flyttas från aktuell korsning till korsningen E4 och väg 968.

Trafikverket svarar att de noterar informationen.

Samråd i skede samrådshandling

Samråd med berörd kommun

Luleå kommun

Luleå kommun är positiva till anläggning av ny cirkulationsplats på väg 968/616 vid gamla Gäddviksbron. De framhåller att det finns ett behov att utreda busshållplats på väg 968 östra sidan före korsningen med väg 616 för avstigande resenärer som kommer söderifrån. En framtida anknytning (förlängning) av gång- och cykelväg längs väg 968 mot E4, tpl Gäddvik södra anses nödvändig och bör förberedas. Även en framtida gång- och cykelväg längs väg 616 västerut bör tas med i vägplaneområdet. Samtliga gång- och cykelvägar bör ha en minsta bredd om 3 meter.

Gående och cyklister som kommer norrifrån på väg 968 och ska mot centrum kommer rimligen korsa väg 968 före cirkulationen och välja att korsa väg 616 trots avsaknad av passage.

Radien i kurvan från väg 616 österifrån mot gamla Gäddviksbron möjliggör höga hastigheter, vilket försämrar trafiksäkerheten för gång- och cykelpassage i utfarten från cirkulationen. Luleå kommun tycker att körspåret ska böjas av in i till vänster i

cirkulationen för att få en skarpare högerkurva ut. I hela cirkulationen bör denna synpunkt beaktas, exempelvis kan rondellen göras oval.

Gångpassagerna bör särskilt belysas. I trafikplatsen Ersnäs fick körbanorna bra belysning men gångpassagerna inte blev belysta.

Trafikverket svarar att gång- och cykelväg till trafikplatsen E4 Gäddvik södra eller västerut längs v 616 ingår inte i denna vägplan. Vägplaneområdet innefattar korsningen väg 616/968. Denna vägplan motverkar inte framtida gång- och cykelvägar utan det kommer att vara möjligt i framtiden att ansluta till cirkulationens gång- och cykelbanor.

Trafikverket delar åsikten om att cyklister kommer att använda olika vägar för att passera väg 616. Anledningen till att det saknas passage är att utrymmet är mycket begränsat med en bostad nära vägen samt att det är dålig sikt för trafikanterna.

Cirkulationen och passagerna kommer att belysas på grund av att det är en högtrafikerad korsning och för att öka säkerheten för gång och cyklister.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Informationsmöte

Den 12 oktober 2016 hölls ett informationsmöte i EFS lokaler i Gäddvik. Protokoll finns diariefört hos Trafikverket.

På informationsmötet presenterades Trafikverkets planeringsprocess, och förslag på utformning av vägätgärder. Efteråt gavs sedan tillfälle att studera förslaget och ställa frågor allmänna synpunkter och frågor vilka sammanfattas nedan. Synpunkter som inkom på mötet handlade i huvudsak om samåkningsparkeringen, buller, enskilda utfarter, ledningar, vägutformning och tillgänglighet under byggtiden. Inga muntliga synpunkter antecknades utan deltagarna informerades att alla synpunkter skulle redovisas skriftligt på plats eller i efterhand till Trafikverket, dock senast 26 oktober 2017. Efter informationsmötet inkom synpunkter från de berörda som sammanfattas nedan.

Synpunkterna nedan är numrerade i den ordning som de inkom i diariet.

Fastighetsägare 1

Fastighetsägaren kan inte ta ställning till förslaget förrän utfarten från fastigheterna på älvsidan av 616 och tillgången till färjbryggan är löst. De motsätter sig samåkningsparkering på sin mark på grund av nedskräpning och föreslår istället att samåkningsparkeringen och busshållplats placeras öster om vägkorsningen i anslutning till vägbanken eller alternativt uppe i backen i skogsbrynet i anslutning till infarten av Gamla kustlandsvägen.

Trafikverket svarar att behovet finns av en samåkningsparkering eftersom dagens parkering nyttjas regelbundet. Luleå kommun, Länstrafiken och Luleå lokaltrafik har önskat att en ny samåkningsparkering ska anläggas med motorvärmastolpar. Föreslagen placering av samåkningsparkeringen utgår från var den kommer att göra störst nytta. Det är en fördel att geografiskt samla busshållplatser, skolskjuts, gång- och cykelväg intill samåkningsparkeringen för att oskyddade trafikanter lätt kan byta

färdsätt. Alternativet att placera samåkningsparkeringen på väg 968 vid skogsbrynet, har utretts. Nackdelen med denna placering är att trafik som lämnar eller angör parkeringen måste korsas väg 968, vilken periodvis är väldigt trafikerad. Placeringen vid Gamla kustlandsvägen försvårar resandebyten eftersom det blir en lång sträcka till busshållplatserna. En samåkningsparkering är inte möjlig på östra sidan av korsningen på grund av trafiksäkerheten med en utfart där sikten är otillräcklig. Det blir även konflikt med rusningstrafiken om utfarten har denna placering.

Samåkningsparkeringen kommer att belysas vilket ger god insyn från vägen och gör att den upplevs tryggare. Problemet med nedskräpning förväntas minska då parkeringen blir iordningsställd och belyst. Att placera samåkningsparkeringen utanför vägområdet ger en högre trafiksäkerhet än dagens p-ficka.

Enskilda vägar ingår inte i fastställelsebeslutet för vägplanen utan hanteras i en särskild lantmäteriförrättning där det slutliga läget bestäms i samråd med berörda. Trafikverket söker och står för kostnader för förrättning enligt anläggningslagen. Ersättningsfrågorna hanteras i enlighet med 58-60 samt 66 § § väglagen. Förslag till ändring av enskilda vägar illustreras på illustrationskartor. Nya enskilda vägar utformas med liknande standard som idag.

Fastighetsägare 2

Fastighetsägaren vill att pendlarparkeringen flyttas till väg 968 vid skogsbrynet enligt skiss. Idag är det stora problem med nedskräpning, taxibilar, samlingsplats och avgaser. Dagens parkering ligger mycket nära bostaden. Fastighetsägaren önskar ett dike mot fastigheten för skydd mot tex olja, salt och spolarvätska. Fastigheten har två grävda brunnar och föreslår att den nya anslutningen till fastigheten kan gå genom en port under vägbanken till Gamla Gäddviksbron.

Trafikverket svarar att i övrigt se svar till fastighetsägare 1.

Förslaget att anlägga en port under vägbanken till Gamla Gäddviksbron samt ny ersättningsväg som ansluter till väg 616 mot Luleå vid fastighet 3:7 är inte genomförbart. För att ny ersättningsväg ska kunna nyttjas av större fordon, tex sjösättning el godsleveranser, blir porten under banken väldigt stor och kostsam. Anslutningen på väg 616 ligger för nära cirkulationen och är inte en trafiksäker lösning.

Anläggandet av dike kommer att förbättra situationen för alla fastigheter med avseende på vatten från vägen. Mellan fastigheten och väg 616 kommer ett dike anläggas för att avleda vatten bort från fastigheterna. Vid anläggandet av diket kommer buskar och träd tas bort inom vägområdet. Ett tätt dike är inte aktuellt på grund av den åga trafikmängden på vägen. Dagvatten från väg 986 kommer att avledas via en brunn till ett dike som leder vattnet mot älven. Vattnet kommer att på detta sett ledas bort från fastigheterna och dess brunnar.

Trafikverket noterar att fastigheten har två brunnar och använder det som underlag i det fortsatta arbetet.

Fastighetsägare 3

Fastighetsägaren vill inte att vägen ska gå närmare huset på grund av vibrationer och det innebär problem med att sköta tomten. Fastighetsägaren vill ha tillgång till sina byggnader, marken och nedfarten till stranden under hela byggtiden. Fastighetsägaren bifogar en skiss med information om tex tillfällig etableringsyta, blöt markområde, brunnar, avlopp och ledningar. Fastighetsägaren önskar att locket till ena brunnen ska grävas fram och markeras för att de som klipper inte ska köra söder locket.

Trafikverket svarar att vägförslaget innebär att den nya gång- och cykelvägen hamnar något närmare fastigheten än vad dagens bilväg gör. Däremot kommer den föreslagna gång- och cykelvägen inte ge upphov till mer vibrationer. Intrånget är minimerat för att minska påverkan för att sköta tomten.

Trafikverket noterar att fastigheten har brunnar, avlopp, ledningar och blöt mark och använder det som underlag i det fortsatta arbetet. Eftersom den tilltänkta etableringsytan ligger på fastighetens jordvärmeanläggning flyttas den till av fastighetsägaren föreslagen plats.

Fastighetsägaren kommer att ha tillgång till fastighetens byggnader vid älven i byggskedet.

Fastighetsägare 4

Fastighetsägaren har lämnat in ritning på förslag till ny infart och fastighetsgräns. Önskar att befintlig utfart schaktas bort och återställs och befintlig syrenhäck flyttas. Fastighetsägaren önskar åtgärd mot ljud och damm från vägen. Väg diket ska säkra mot utsläpp tex bränsle, salt, saneringsmedel och detta ska avledas. Har egen vattentäkt. Önskar även utrymme för sopkärl och uppsättning av postlåda. Fastighetsägaren vill att Trafikverket står för kostnaderna.

Förändring av fastighetsgränser är Lantmäteriets ansvarsområde och ombesörjs inte av Trafikverket.

Förfarandet kring enskilda vägar besvaras i svaret till fastighetsägare 1. Trafikverket kommer att återställa marken då befintlig anslutning till väg 616 stängs. Trafikverket ansvarar dock inte för resterande enskild väg ner till båtuppläggningsplats utan detta hanteras av den enskilda väghållaren.

Trafikverket bekostar ny placering av postlåda i samråd med Postnord. Hantering med sopkärl får lösas vid ny föreslagen anslutning.

Ett dike kommer att anläggas mellan väg 616 och fastigheter mot älven för att avleda ytvatten från vägen. Diket utformas så att vattnet från vägen samlas upp och leds bort från fastigheterna och befintliga brunnar. Vid anläggandet av diket kommer buskar och träd att tas bort inom vägområdet.

Ett önskat skydd mot damm och buller i form av ett vägnära bullerskyddsplank är inte samhällsekonomiskt motiverat i det här fallet. Genomförande av vägplanen kommer inte att leda till ökade problem med damm från fordonstrafik i och med att vägbanan i cirkulationsplatsen inte kommer närmare fastigheten. Miljökvalitetsnormen för

utomhusluft omfattar flera ämnen (luftföroreningar, bland annat partiklar) och gräns- och riktvärden för detta finns och får inte överskridas. Inga gräns- eller riktvärden överskrids i vägplanen enligt utförd nomogrambedömning.

Bullerberäkningar har utförts för att klargöra vilka ljudnivåer som boende längs sträckan kan komma att utsättas för. Bullerberäkningen utgör underlag för förslag av lämpliga skyddsåtgärder för att klara de riktvärden som gäller vid nybyggnation. Bullerskyddsåtgärder har föreslagits, till drabbade fastighetsägare, för att, så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt, uppfylla riktvärden gällande buller i bostäder. De åtgärder som föreslagits omfattar fasadåtgärder eller lokal bullerskärm för uteplats. Fastighetsägaren kommer att erbjudas lokal bullerskärm vid uteplats för att minska ljudet utomhus.

Trafikverket noterar att fastigheten har brunnar och använder det som underlag i det fortsatta arbetet.

Fastighetsägare 5

Fastighetsägaren motsätter sig byggnationen av cirkulationsplatsen om inte en lämplig nedfart till våran bostad kan ordnas, utan att påverka området och befintliga fastigheter på ett negativt sätt. Nedfarten nyttjas flitigt av många i för bl.a. båtnedläggning och fiske. Att t.ex. dra om denna väg förbi befintliga bostäder skulle innebära en enorm ökad störning i form av buller, damm och en ökad risk för stöld och/eller skada av egendom.

Fastighetsägaren föreslå att alternativ är att flytta rondellen X meter i nordöstlig riktning mot skogen eller sydvästlig riktning ut mot ängen där ingen befintlig bebyggelse finns. På så sätt kan den befintliga utfarten vara kvar där den är i dag. Cykeltrafiken från Karlsvikshållet på höger sida är princip obefintlig, då samtliga cyklister väljer vänster sida av bron för att slippa korsa vägen. Fastighetsägaren tror inte att cirkulationsplatsen göra någon skillnad innan en cykelbana finns hela vägen, då det inte finns någon säker övergång längs väg 616 inne i Gäddvik. Cykelbana på höger sida i cirkulationen skulle kunna uteslutas helt om ett övergångsställe sätts in i den östra utfarten ur cirkulationsplatsen.

Alternativ två är att gräva och placera ut en enfilig vägport under väg 968 ned mot båtnedläggningsplatsen och ut på andra sidan vägen där redan befintlig väg finns ned till en fiskeboda. Detta påverkar befintliga bostäder allra minst då ingen utomstående har anledning att passera våra bostäder.

Fastighetsägaren föreslår att samåkningparkeringen flyttas till sidan av väg 968 i södergående riktning mot E4, då nuvarande parkeringsficka stör samtliga hushåll nere vid vattnet. På parkeringen förekommer tomgångskörning, folk som stannar för att röka, vid tillfällena har det urinerats på parkeringsfickan. Det slängs en stor mängd skräp i diket, vilket spolats genom vägtrumman in på våran tomt. Det har förekommit bråk vid parkeringsfickan vid ett antal tillfällen vilket upplevs som olustigt för oss som närboende. Flyttas parkeringsplatsen upp längs med Väg 968 i sydlig riktning är parkeringsfickan på så sätt långt ifrån samtliga fastigheter och eventuella störningsmoment minimeras maximalt.

Trafikverket svarar angående samåkningsparkering och enskilda vägar se svar till fastighetsägare 1.

Trafikverket har tittat på alternativa lokaliseringar av rondellen men har valt denna för att minimera intrånget på åkermarken och för att rymma gång- och cykelvägen. Övergångsställe används i städer och är inte aktuellt.

Fastighetsägare 6

Har tidigare skickat in synpunkter tre gånger och vill än en gång ta upp olycksrisken med passerande trafik eftersom det med nya förslaget kommer att passera fler bilar ovanför/närmare fastigheten. Ett damm-och skyddsplank mot trafiken skulle vara ett säkerhetskydd mot lättare trafik och trafikdelar som lätt rullar ned mot de tre husen i gropan och deras uteplats. På ovansidan av vägen där diket ligger borde duk läggas för säker avrinning till befintliga diket som går i trumman under vägen mot Bältinge. Även nedsidan av vägen och cirkulationsplatsen borde säkras upp med skyddsdikey för att där finns två grävda brunnar för dricksvatten. Cirkulationsplatsen kan medföra ökade vibrationer vilket kan skada fastigheterna. Kommer förebyggande åtgärder att i vägbanan utföras vid ombyggnationen?

Trafikverket bedömer inte att trafikmängden i korsningen kommer att öka på grund av den nya cirkulationsplatsen men viss ökning kommer att ske i samhället. Olycksrisken kommer att minska med den nya utformningen eftersom den har bättre framkomlighet och har en trafiksäkerhetshöjande effekt, bla på grund av att befintlig anslutning till fastigheten stängs och istället föreslås ansluta till väg 616 på en säkrare del av väg 616. En cirkulationsplats skapar en trafikmiljö där trafikanter automatiskt sänker hastigheten för att kunna köra i en cirkulation.

Den bullerutredning som gjorts visar att bullernivån för fastigheten inte överskrids. Se även svar till fastighetsägare 4.

Se fastighetsägare 2 svar om diken.

Trafikverket utför inte förebyggande åtgärder i vägbanan. Däremot kommer vid byggantionen av cirkulationen en besiktning, sk syneförättning, av byggnader och anläggningar i korsningens närhet att ske före och efter vibrationsalstrande verksamheter, t. ex, schaktning, tjälbearbetning, vibrering, packning. Uppstår sprickbildning på grund av vägbygget ersätter Trafikverket skadorna.

Samrådsmöte med särskilda fastighetsägare 2017-09-22

Trafikverket bjöd via brevutskick 2017-09-13 in till ett extra samrådsmöte som hölls 2017-09-22 på plats i Gäddvik. Till samrådet kallades fastighetsägare vars fastigheter berörs av ny avvattnings av väg 616 väster om cirkulationsplatsen. Dessa fastigheter föreslås även få ny anslutning längre bort från cirkulationen då befintlig anslutning måste stängas. De berörda fastighetsägarna fick möjlighet att studera framtaget förslag av avvattnings samt ny dragning av enskild väg i samband med platsbesöket. Fastighetsägarna fick möjlighet att lämna skriftliga synpunkter på samrådsmaterialet fram till den 29 september 2017.

Tre synpunkter inkom till Trafikverket under samrådstiden.

Fastighetsägare 1

Fråga angående det förslag till dike som presenterades: Blir det stora fördyringar att lägga skyddsduk i botten av diket i det parti som passerar ovanför husen. När diket passerat husen skulle inte skyddsduken behövas.

Ett damm-och skyddsplank mot trafiken verkar vara nödvändigt för samtliga tre hus. Det är ju inte bara trafiken på Bältingevägen som oroar, utan även rondellen ligger farligt nära husen.

Än en gång borde parkeringen diskuteras. Kan man inte tänka sig att helt ta bort parkeringen så att vägen kan flyttas upp ett par meter mot ängen ovanför vägen, för att inte så hårt belasta de tre fastigheterna?

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket anser inte att det är befogat med skyddsduk förbi aktuella fastigheter. De diken som anordnas kommer att vara bevuxna med vegetation, vilket för hela cirkulationsplatsen bedömts åstadkomma tillräcklig rening sett till dagvattnets kvalitet. Ombyggnationen kommer i sig också att leda till förbättrad trafiksäkerhet, med minskad risk för olyckor i nuvarande korsning.

Trafikverket kommer att, som en följd av inkomna samrådssynpunkter, undersöka frågan om tät duk eller annan anpassning av aktuellt dike är rimligt att utföras i den bygghandling som tas fram efter att vägplanen är fastställd.

En cirkulation kommer inte att generera mer smuts och damm än vad befintlig väg gör. Placeringen av cirkulationen är låst av de fastigheter som ligger väldigt nära vägen. Detta gör att placeringen inte går att justera.

Trafikverket anlägger inte skyddsplank mot smuts och damm.

Även om befintlig parkeringsficka skulle kunna nyttjas som vägområde är cirkulationen låst i sitt läge på grund av att flertalet fastigheter väldigt ligger nära vägen. Om man flyttar cirkulationen på ena sidan påverkas andra sidan.

Fastighetsägare 2

Vi anser att nedfarten till fastigheterna och g:a färjstället dras i en sträckning som går söder om sjöboden och i gränsen mot Gäddvik 5:106.

Vi anser att det vore lämpligt att anlägga samåkningsparkeringen antingen på området vid gamla färjeläget (med en uppgång för gående till väg 616 på den befintliga nedfarten) eller direkt anslutning nedanför den nya nedfarten som ska byggas från väg 616.

Genom detta kan Bältingevägen flyttas genom att befintlig parkeringsplats förlängs till cirkulationsplatsen, det möjliggör att anlägga avvattningen på befintligt vägområde samt att trafik kommande från Gäddviksbron som svänger mot Avan kommer att behöva ta ner hastigheten genom korsningen vilket gör att oskyddade trafikanter får en säkrare tillvaro.

Er etableringsyta borde anläggas vid g:a färjstället.

Trafikverkets kommentar:

Förslaget som visades 170922 redovisade en dragning av enskild väg över fastighet Gäddvik 5:106. En alternativ lösning för den enskilda vägen kan vara att gå närmare sjöboden. Däremot kan den enskilda vägen inte dras bakom sjöboden på grund av närheten till älven.

Trafikverket visar endast ett förslag på enskilda vägar men dessa vägar ingår inte formellt sett i vägplanen. Slutlig placering av enskilda vägar samt anslutningar till dessa sker i kommande lantmäteriförrättning där Lantmäteriet, i samråd med berörda fastighetsägare, beslutar om slutlig placering och utformning.

Förslaget att placera samåkningsparkeringen vid föreslagen ny infart på väg 616 medför att avståndet för de oskyddade trafikanterna till busshållplatserna blir för långt, cirka 240 m. Risk finns att de väljer att inte nyttja möjligheten att byta trafikslag (bil/buss/cykel/gång). Att förlägga samåkningsparkeringen till området vid gamla färjeläget har uteslutits dels för att det medför dålig sikt vid utfarten upp på väg 616 och dels för att nivåskillnaden mellan vägen och samåkningsparkeringen blir allt för stor. Det kommer krävas stora mängder fyllnadsmassor för att anlägga den yta som krävs för att anlägga en samåkningsparkering.

Trafikverket har redan utrett möjligheten att justera läget för cirkulationsplatsen och funnit att det inte är möjligt. Även om befintlig parkeringsficka skulle kunna nyttjas som vägområde är cirkulationen låst i sitt läge på grund av att flertalet fastigheter väldigt ligger nära vägen. Om man flyttar cirkulationen på ena sidan påverkas andra sidan.

Fastighetsägare 3

Då samtliga ritningar och skisser kändes ofullständiga är det svårt att ge några konkreta synpunkter, nedan följer några punkter:

Primärt är vårt största huvudbry ersättningsvägen. Innan det finns någon överenskommen vägsträckning kan vi inte med gott samvete godkänna placeringen av infarten, då den i allra största grad påverkar våran fastighet allra mest. Allra helst hade vi sett att vägen går någon annanstans, eller i värsta fall bortanför fiskeboden. Om vi inte kan komma överens om en bra vägsträckning kommer vi att fortsätta bruka vårt vägservitut som enda fastighet vid vattnet som faktiskt innehar ett sådant.

Vi yrkar fortfarande på att samåkningsparkeringen skall förflyttas längre bort från våra fastigheter då den redan idag är skäl till en del stök och framförallt nedskräpning på våran tomt.

Dikesgrävning för vattenavrinning ser vi inte några större problem med, såvida vi kan lösa ett bra och smidigt alternativ för sophämtning och post. Vid samrådsmötet föreslogs en betongfåra intill vägen vilket skulle kräva mindre grävning och troligtvis en mindre påverkan på träd och växtlighet intill fastigheten som idag skyddar tomten från en del insyn. Vid en eventuell dikesgrävning kommer samtliga träd som skyddar insyn mot våran tomt försvinna, och där ser vi gärna att de ersätts med lämpliga buskar eller liknande. Helst ser vi inget bullerplank då det inte känns passande ute på landet och kommer ta bort mycket ljus på gården, alternativt ett mycket lågt plank (max 1 meter) då fastigheterna redan är en bra bit nedanför vägen.

Trafikverkets kommentar:

I framtagandet av en vägplan tar Trafikverket fram ritningar och dokumentation som beskriver projektets förutsättningar och även ett förslag på lösning. Trafikverket har förståelse att ritningarna kan upplevas otydliga men redovisningsnivån på ritningarna i en vägplan styrs av en rapport, Trafikverkets rapport, Planläggning av vägar och järnvägar, version 1, TRV 2012/85426.

Förslaget som visades 170922 redovisade en dragning av enskild väg över er fastighet samt en ny anslutning till väg 616. Ny anslutning har valts utifrån krav på god sikt.

En alternativ lösning för den enskilda vägen kan vara att gå närmare sjöboden. Däremot kan den enskilda vägen inte dras bakom sjöboden på grund av närheten till älven.

Trafikverket visar endast ett förslag på nya anslutningar samt nya enskilda vägar men dessa vägar ingår inte formellt sett i vägplanen. Slutlig placering av enskilda vägar samt anslutningar till dessa sker i kommande lantmäteriförrättning där Lantmäteriet, i samråd med berörda fastighetsägare, beslutar om slutlig placering och utformning. I samband med Lantmäteriförrättningen ses även nyttan av befintliga servitut över. Eventuell värdeminskning för fastigheten som förorsakats av den enskilda vägen bedöms och ersätts enligt Lantmäteriets utredning.

Placeringen av samåkningsparkering har gjorts utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. Trafikverket har valt att placera den med anslutning upp på väg 616 eftersom den vägen har lägst antal fordon per dygn. Placeringen alldeles intill vägen har gjorts för att minimera intrång på fastighet Gäddvik 5:8. Den nya samåkningsparkeringen kommer att skötas om av Trafikverket och vår bedömning är att problemen med nedskräpning kommer att minska.

I dag har fastighetsägarna nyttjat befintligt vägområde för exempelvis postlådor, soptunnor och trappa. Vid ombyggnationen kommer dessa anordningar att tas bort. I samband med att Trafikverket tar fram en bygghandling kommer dessa frågor att lösas i samråd med berörda.

Vid ombyggnationen kommer växligheten inom vägområdet att påverkas men påverkan kommer att minskas med hjälp av en stödmur. Växtlighet och anläggningar som finns inom befintligt vägområde ersätts inte av Trafikverket.

Vid upprättande av bullerskyddsåtgärder ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Utifrån genomförda bullerberäkningar går det inte att motivera att ett bullerplank sätts upp vid aktuella fastigheter. Bullerstörningen bedöms utifrån riktvärden som Riksdagen har angett för buller från vägar och järnvägar. Bullerberäkningarna har utförts enligt Nordiska beräkningsmodellen för vägtrafikbuller, Statens naturvårdsverk (SNV) rapport 4653.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Sametinget

Generella riktlinjer för samråd vid exploateringar. Anser att Trafikverket behöver samråda med/informera samebyarna Jåhkågasska, Udtja, Tuorpon och Sirges om tänkt arbete eftersom det är icke gränsbestämt vinterbetesland i området. Vi ger generella riktlinjer vid samråd om exploateringar.

Trafikverket svarar att de uppmärksammat att samebyarna saknades och har kompletterade utskicket till de samebyar som saknades.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Trafikverket tackar för informationen.

Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen stödjer förslaget i huvudsak men pekar på att Trafikverket bör lägga stor vikt vid inventering av alla berörda områden för att skydda de höga naturvärdena som finns. Den artrikedom som finns i diken bör bevaras vid ev. planer för bulleråtgärder. Naturskyddsföreningen skriver också att Trafikverket ska vara noggrann med att vattenmiljön inte påverkas genom att se till att inget arbete utförs i eller i direkt anslutning till vattnet, för att fortsatt uppnå Luleå älvs ekologiska och kemiska status avseende miljö kvalitetsnormer.

Trafikverket genomförde inventering under sommaren 2016 och inga naturvärdesobjekt, rödlistade arter eller arter med skydd enligt artskyddsförordningen, som kan påverkas, påträffades. Det påträffades inte heller någon artrikedom i diken. Inga arbeten kommer att utföras i vatten eller i direkt anslutning till vatten. För anläggningsarbeten nära vatten föreslås skadeförebyggande åtgärder för att skydda Luleå älv i händelse av läckage eller olycka. Därmed bedöms inga miljö kvalitetsnormer för Luleå älv komma att påverkas negativt.

Regionala kollektivtrafikmyndigheten, Länstrafiken och Luleå lokaltrafik

Möte hölls med Regionala trafikmyndigheten (RKM), Länstrafiken och Luleå lokaltrafik (LLT) 2016-11-24. Länstrafiken och LLT vill ha en gemensam vändslinga och busshållplats vid samåkningsparkeringen. En busshållplats vid bron möjliggör inte vila för chafförer eller plats för en toalett. De föreslagna busshållplatserna vid bro och på väg 986 södergående riktning tas bort och en ny läggs till på väg 968 i norrgående riktning för busstrafiken från E4.

Om en vändslinga inte är genomförbart vill LLT att hållplatsen vid bron behålls och LLT får se över hur chafförerna ska få sin vila. Länstrafiken vill då ha hållplatser på vardera sidan på väg 968 ot E4.

Trafikverket svarar att förslaget med vändslinga undersöktes efter mötet. Trafikverket valde att inte gå vidare med förslaget. Vändslingan skulle göra ett stort anspråk av åkermark och påverka fastighetens jordvärme- och infiltrationsanläggning.

Ytterligare möte hölls 2017-01-31 där Trafikverket redogjorde att de har utrett vändslingan i läget för samåkningsparkeringen och kommit fram till att markanspråket blir för stort. Marken där vändslingan är belägen är åkermark som nyttjas av fastighetsägaren. Lösningen är inte genomförbar utan skulle medföra negativ påverkan på projektet eftersom fastighetsägaren motsätter sig lösningen.

Trafikverket anser att det bör ligga i kommunens intresse att anlägga en vändslinga som då skulle förläggas längre upp mot E4:an. Samråd kommer att hållas med Luleå kommun om detta.

Samtliga närvarande på mötet var överens om att den föreslagna busshållplatsen vid Gäddviksbron tas bort eftersom LLT inte kommer att nyttja den om vändmöjligheter inte finns.

RKM ser gärna att samåkningsparkering utrustas med cykelställ, gärna med tak.

Samråd hölls med Luleå kommun och LLT 2017-04-07 eftersom Luleå kommun var av åsikten att busshållplatsen bör vara kvar för att möjliggöra för LLT i framtiden kunna trafikera Gäddvik.

LLT berättar att de tidigare haft en busslinje som sträckte sig över gamla Gäddviksbron men att det inte är en bra lösning då bron är för smal. Trafiksäkerhetsmässigt är hållplatslägen på väg 968 mot E4 bättre. Samtliga på mötet var överens om att befintlig hållplats vid Gäddviksbron tas bort. Kommunen vill att hållplatslägen för resenärer från Avan ska studeras.

En eventuell vändslinga kommer inte att ingå i vägplanen, kommunen är medvetna om att de själva får driva den frågan utanför vägplanen.

Trafikverket har i och med samråden beslutat att storleken på bussfickorna utformas så att två bussar kan stå samtidigt vid busshållplatsen.

Kommunen lyfte vikten av att passager för oskyddade trafikanter i cirkulationsplatsen utformas trafiksäkert.

Byaålderman

Byaåldermannen saknar tillgång till fastigheter och sjösättningplats. Oskyddade trafikanter kommande från norr hamnar på den korta biten av gång- och cykelväg men möter trafiken på sämsta stället och tycker att passagera ger falsk trygghet. Samåkningsparkeringen bör flyttas till gamla Måttsundsvägen. Påpekar också att det behöver vara separerad gång- och cykelväg vid 3500 ÅDT (årsdygnstrafik) enligt utredning gång- och cykelväg Kallax-Måttsund.

Trafikverket svarar att förfarandet kring enskilda vägar besvaras i svaret till fastighetsägare 1. Vid cirkulationen är det trångt och Trafikverket vill minimera intrånget vilket gör att separerad gång- och cykelväg inte kan anläggas. Där möjlighet ges har gång- och cykelväg separerats.

Angående passager se svaret till Luleå kommun.

Angående samåkningsparkeringen se svaret till fastighetsägare 1.

Samråd med ledningsägare

Samråd har skett med med ledningsägare datum 2016-11-22. Vid samrådet deltog representanter för Skanova, Luleå Energi och LUNET.

På mötet framgick att Luleå Energi har inga luftledningar i området och ett antal kablar skall bytas ut under entreprenaden. Skanova har teleledningar i luft efter väg 616 mot Bälinge, dessa skall behållas. Ledningarna kan beröras under entreprenaden men sker i samråd med Skanova.

Luleå Energi

Bifogar karta där Luleå energi har behov att förnya och även komplettera sitt kabelnät.

Trafikverket noterar att informationen från Luleå energi och använder det som underlag i det fortsatta arbetet.

Luleå 2017-12-04

Malin Fahller, projektledare Trafikverket

Underlag

Följande yttranden finns diarieförda under diarienummer TRV 2016/10157;

Samrådsunderlag

Yttrande samrådsunderlag, Allmänhet 1, 2016-05-18
Yttrande samrådsunderlag, Sveriges Åkeriföretag, 2016-05-25
Yttrande samrådsunderlag, Sámediggi/Sametinget, 2016-05-26
Yttrande samrådsunderlag, Luleå Energi, 2016-05-30
Yttrande samrådsunderlag, Länstrafiken i Norrbotten AB, 2016-05-30
Yttrande samrådsunderlag, Luleå Lokaltrafik AB, 2016-05-31
Yttrande samrådsunderlag, Norrbottens Cykelförbund, 2016-06-01
Yttrande samrådsunderlag, Fastighetsägare 1, 2016-06-01
Yttrande samrådsunderlag, Cykelfrämjandet Norrbotten, 2016-06-01
Yttrande samrådsunderlag, Fastighetsägare 2, 2016-06-02
Yttrande samrådsunderlag, Fastighetsägare 3, 2016-06-02
Yttrande samrådsunderlag, Fastighetsägare 4, 2016-06-03
Yttrande samrådsunderlag, Luleå Kommun, 2016-06-07
Yttrande samrådsunderlag, Försvarsmakten, 2016-06-17

Samrådshandling

Yttrande samrådshandling, Sámediggi/Sametinget, 2016-10-13
Yttrande samrådshandling, Fastighetsägare 1, 2016-10-13
Yttrande samrådshandling, Fastighetsägare 2, 2016-10-18
Yttrande samrådshandling, Fastighetsägare 3, 2016-10-18
Yttrande samrådshandling, Fastighetsägare 4, 2016-10-22
Yttrande samrådshandling, Fastighetsägare 5, 2016-10-23
Yttrande samrådshandling, Byaålderman, 2016-10-24
Yttrande samrådshandling, Försvarsmakten, 2016-10-25
Yttrande samrådshandling, Naturskyddsföreningen, 2016-10-25
Yttrande samrådshandling, Luleå Energi, 2016-10-26
Yttrande samrådshandling, Fastighetsägare 6, 2016-10-27
Yttrande samrådshandling, Luleå Kommun, 2016-10-28

Samråd med RKM, LLT, Länstrafiken och Luleå kommun

Minnesanteckning, 2016-11-24
Minnesanteckning, 2017-01-31
Minnesanteckning, 2017-04-07

Samråd med särskilda fastighetsägare 2017-09-22

Yttrande samrådshandling fastighetsägare 1, 2017-09-28

Yttrande samrådshandling fastighetsägare 2, 2017-09-28

Yttrande samrådshandling fastighetsägare 3, 2017-09-29



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243-750 90

www.Trafikverket.se