

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Väg 791, riskreducerande åtgärder Krångfors

Skellefteå kommun, Västerbottens län

Vägplan, 2022-12-19

Projektnummer: 159428



Trafikverket

Postadress: Box 809, 97125 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse, Väg 791, riskreducerande åtgärder Krångfors, Skellefteå kommun, Västerbottens län

Författare: ÅF Infrastructure AB

Dokumentdatum: 2022-12-19

Ärendenummer: TRV 2017/73824

Uppdragsnummer: 159428

Version: 1.0

Kontaktperson: Ulrika Edén, Trafikverket

Innehåll

SAMMANFATTNING	5
SAMRÅDSKRETS	6
SAMRÅDSUNDERLAG	6
Samråd med berörd länsstyrelse	6
Samråd med berörd kommun	6
Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda	7
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	10
Samråd med allmänheten	12
SAMRÅDSHANDLING VAL AV LOKALISERING	13
Samråd med berörd länsstyrelse	13
Kulturmiljö	13
Naturmiljö	13
Miljö (vattenverksamhet)	14
Ras och skred	14
Samråd med berörd kommun	14
Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda	15
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	15
Samråd med allmänheten	16
SAMRÅDSHANDLING UTKAST TILL PLANFÖRSLAG	17
Samråd med berörd länsstyrelse	17
Kulturmiljö och jordbruksmark	17
Hälsa och säkerhet	18
Naturmiljö	18
Vattenmiljö	18
Kostnad	18
Övrigt	19
Kulturmiljö och jordbruksmark	19
Kostnad	19
Hälsa och säkerhet	19
Naturmiljö	20
Vattenmiljö	20
Övrigt	21
Möte med Länsstyrelsen	21

Samråd med berörd kommun	23
Samråd med enskilda som kan tänkas bli berörda	23
Samråd på orten	26
Samråd med myndigheter och organisationer	26
Samråd med allmänheten	28

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 september 2017 färdigställdes ett samrådsunderlag för projektet Väg 791, riskreducerande åtgärder Krångfors. Med samrådsunderlaget som grund har Trafikverket genomfört samråd med enskilt berörda, allmänhet, Skellefteå kommun, myndigheter och organisationer. Samrådsunderlaget har även utgjort underlag för samråd om vattenverksamhet. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida under perioden 2017-11-11 – 2017-12-01 och skickades hem till berörda med brev. Information om var handlingarna har funnits tillgängliga har annonserats i tidningar och genom brev.

Länsstyrelsen i Västerbottens län har 2018-01-24 beslutat att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan vilket innebär att ingen MKB kommer att upprättas för projektet. I beslutet påtalade Länsstyrelsen att de inte kunde lämna något yttrande över vattenverksamheten då en mer ingående beskrivning av denna behövdes. Ett separat samrådsunderlag för vattenverksamhet har tagits fram i projektet.

Under våren 2018 togs en samrådshandling för val av lokalisering fram där olika alternativ för riskreducerande åtgärder presenterades. I samband med detta hölls ett samrådsmöte på orten. Under mötet fanns möjlighet att lämna synpunkter och ställa frågor. Samrådshandlingen för val av lokalisering fanns under samrådstiden tillgänglig på Trafikverkets hemsida. Samrådstiden var 9-30 april 2018.

Trafikverket har beslutat i ställningstagande våren 2019 att lokaliseringsalternativ 2 för dragning av vägen ska gälla. Beslutet innebär att delar av vägen får en ny dragning genom byn och att erosionsskyddande åtgärder utförs i slänten och delvis i vattenområdet vid det första riskområdet, Krångfors 1. Inga erosionsskyddande åtgärder genomförs vid det andra riskområdet.

Under hösten 2020 har samråd hållits där utkast till planförslag presenterats. På grund av rådande omständigheter med pandemin och restriktioner har möten på plats inte varit möjliga. Samrådshandlingen har funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida och har vid begäran skickats ut till fastighetsägare. Samrådstiden har pågått mellan 2020-10-02 till 2020-10-23.

Trafikverket har erbjudit möjlighet till digitala möten under samrådshandlingens skede.

Under hösten 2021 har Trafikverket träffat fastighetsägare under samråd i Krångfors.

Det har under samrådstiderna varit möjligt att inkomma med synpunkter till Trafikverket. Samtliga inkomna synpunkter och yttranden från genomförda samråd finns diarieförda hos Trafikverket under ärendenummer TRV 2017/73824.

Samrådsrets

Samrådsretsen har i ett inledande skede definierats utifrån en bedömning av vilka som kan antas bli berörda av projektet. Förutom närboende har även intresseorganisationer, myndigheter, föreningar, Länsstyrelsen och Skellefteå kommun ingått i samrådsretsen. Då projektet kunde antas ha betydande miljöpåverkan har samråd skett med utökad krets. I samrådet har även samrådsrets för vattenverksamhet ingått.

Samrådsunderlag

Samråd med berörd länsstyrelse

2018-01-24 har Länsstyrelsen i Västerbottens län beslutat att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. I beslutet informerar Länsstyrelsen om tillstånd- respektive anmälan om vattenverksamhet då samrådsunderlaget även utgjort underlag för vattenverksamhet. Pga. att Länsstyrelsen anser att en mer ingående beskrivning om åtgärder som berör vattenverksamhet saknas anser Länsstyrelsen att de inte har möjlighet att yttra sig i frågan.

Länsstyrelsen påtalar att det är viktigt att vägplanens kommande handlingar särskilt beskriver effekter och konsekvenser för riksintresse rennärning, kommunikationer, MKN vatten, Skellefteådalens vattenskyddsområde, odlingslandskapet samt natur- och kulturmiljö.

Vidare ser Länsstyrelsen gärna att Trafikverket tar fram en naturvärdesinventering som kompletterar befintligt underlag. Trafikverket bör även, om det är samhällsekonomiskt motiverat, undvika alltför stora intrång i odlingslandskapet. Länsstyrelsen vill ha en särskild informationsträff med Trafikverket innan samrådshandlingen är färdigställd för att kunna ta del av underlag och åtgärder innan granskningshandlingen kungörs.

Trafikverket svarar: Ett separat samrådsunderlag för vattenverksamhet kommer att tas fram i projektet som underlag för Länsstyrelsens beslut om BMP för planerade åtgärder i vatten.

Länsstyrelsens beslut att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan innebär att en miljökonsekvensbeskrivning inte behöver tas fram. Istället tas en miljöbeskrivning fram som ingår i planbeskrivningen.

En naturvärdesinventering har gjorts under sommaren 2017 och resultatet från denna har arbetats in i vägplanen.

Trafikverket kommer under våren 2018 att boka in ett möte tillsammans med Länsstyrelsen för fortsatt samråd i projektet.

Samråd med berörd kommun

Skellefteå kommuns samlade yttrande är resultatet av ett samråd inom Samhällsbyggnadsförvaltningen. Kommunen har inget att yttra sig om angående vägplanen för väg 791.

Trafikverket svarar: Trafikverket har noterat yttrandet från Skellefteå kommun.

Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda

Inkomna synpunkter under samrådstiden sammanfattas kort i samlad form nedan.

Farligt avfall

Synpunkt har lämnats om vilka uppgifter som finns gällande anläggningen för farligt avfall på fastighet 1:73. Önskar återkoppling av Trafikverket om detta.

Trafikverket svarar: Enligt Länsstyrelsens databas Miljödata finns en potentiellt förorenad verksamhet i form av en nedlagd drivmedelsanläggning på fastigheten Krångfors 1:12. För vidare information hänvisas till Länsstyrelsen i Västerbottens län.

Trafik

Synpunkt om att ny mätning av ÅDT behöver göras eftersom den nuvarande anses inaktuell.

Synpunkt om ökning av tung trafik genom byn kopplat till att vägen klassades upp till BK 1 när den nya bron byggdes.

Synpunkt om varför vägen inte klassats ner på grund av de skador den tunga trafiken har gett på andra sträckor av vägen.

Synpunkt om att förväntad trafikmängd inte stämmer.

Trafikverket svarar: Mätning av ÅDT (årsmedeldygnstrafik) har genomförts 2019 och är 150 varav 15 st tunga fordon.

De åtgärder som utreds kommer i sig inte att påverka mängden trafik genom Krångfors, detta styrs av andra faktorer utanför projektets ramar.

Inga kända problem kopplat till tung trafik och bärighet har föranlett en ändring av vägens bärighetsklass.

En bedömning av framtida trafikmängder görs inom projektet.

Vatten

Information om att kraftiga dygnsregleringar och variationer av vattennivån i Skellefteälven.

Synpunkt om att vattenförsörjning för flera hushåll försvinner vid ombyggnad av vägen enligt vägförslag 1 och 2. Information om förekomster av bland annat järn i området.

Trafikverket svarar: Trafikverket har noterat informationen reglering och vattennivåer i älven. Fortsatta samråd med Skellefteå kraft kommer att hållas i projektet.

Påverkan på bland annat vattenförsörjning kommer att utredas vidare under projektets gång. Kontroll av dricksvattenförande brunnar kommer att utföras inför och efter avslutad byggnation.

Friluftsliv

Synpunkt om tillgänglighet till friluftsliv.

Yttrande om försvårande av tillgänglighet till vattensågen och rekreationsytan vid älven. Förslag på ny dragning av vägen har bifogats yttrandet.

Ren och vilt

Synpunkt om att alternativ 1 och 2 innebär problem för rennäringen.

Landskapsbild/kulturmiljö

Synpunkt om negativ påverkan av landskapsbild och kulturmiljö om vägen dras om.

Naturmiljö

Synpunkt om påverkan av omliggande naturmiljö och möjligheten att bruka jordbruksmark.

Trafikverket svarar: I projektet ingår att utreda hur de olika alternativen för ombyggnad av vägen påverkar bland annat friluftsliv, rennäring, landskapsbild, kultur- och naturmiljö i området. Detta kommer att beskrivas närmare i vägplanens planbeskrivning och miljöbeskrivning.

Fastigheter

Synpunkt om risk för värdeminskning av närliggande fastigheter på grund av avsaknad av brukbar mark i anslutning till fastigheterna.

Synpunkt om påverkan av närliggande fastigheter av vägen och trafiken.

Trafikverket svarar: Påverkan på närliggande fastigheter kommer att utredas vidare under projektets gång. Vid behov utförs besiktningar under byggskedet på närliggande fastigheter.

Frågor om ersättning hanteras inte inom ramen för vägplanen utan i senare skede.

Brunnar

Information om att energi- och vattenbrunnar finns i området.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för informationen som tas med till kommande projektering.

Avvattning

Synpunkt och information om den befintliga vägens avvattning och vägtrummor. Förslag på lösning för att leda om vattnet för markerad vägtrumma bifogas på karta.

Trafikverket svarar: Vägens avvattning ses över mer ingående i kommande detaljprojektering då olika lösningar kan bli aktuella.

Lokaliseringsalternativ

Synpunkter om föreslagna alternativ för vägens ombyggnad samt eget förslag på vägdragning.

Trafikverket svarar: Trafikverket har noterat synpunkterna och tackar för förslaget. Under projektets gång kommer de olika förslagen att utredas mer ingående för att slutligen presenteras i vägplanens granskningshandling.

Övrigt

Synpunkt om felaktigheter i text och bild i samrådsunderlaget samt i kommunens kulturmiljöprogram.

Synpunkt om erosion i älvsälanten på grund av tidigare ombyggnad av vägen.

Synpunkt om att Trafikverket måste stoppa eroderingen i slänten.

Trafikverket svarar: Trafikverket har noterat synpunkterna gällande samrådsmaterialet. För synpunkter gällande kommunens kulturmiljöprogram hänvisas till Skellefteå kommun.

Erosion kan orsakas av flertalet faktorer som bland annat skyfall, avvattning av åkermarker, jordarter, omgivningsförhållanden, klimat etc.

Trafikverkets uppdrag med projektet är att säkerställa vägens funktion och undvika risk för ras och skred. Trafikverket ansvarar inte för att åtgärda generell skredproblematik i slänterna mot älven.

Ledningar

Information om belysningen genom byn och att den nersläckta belysningen behöver vara tänd ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Trafikverket svarar: Trafikverket har noterat informationen om belysning. Frågor gällande befintlig belysning hänvisas till Skellefteå kommun.

Skanova upplyser att de har teleledningar som kan beröras av ombyggnationen. För att fastställa omfattningen bör en besiktningsrapport upprättas när ombyggnadsalternativet fastställts.

Skellefteå Kraft har befintliga anslutningar för fiber och el i området som berörs i detta samråd.

Trafikverket svarar: Trafikverket har noterat synpunkterna och informationen kommer att beaktas i kommande projektering och ledningssamordning.

Vattenkraft

Skellefteå Kraft informerar om kraftstationen och dammanläggningen samt vikten av att dammens tätande funktioner inte påverkas/skadas eller kontrollen av dessa försvåras. Skellefteå kraft vill föra en dialog kring planerade schakt- och fyllnadsarbeten i anslutning till anläggningen.

Trafikverket svarar: Trafikverket har noterat synpunkterna och informationen som kommer att beaktas i kommande skede av vägplanen.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Inkomna synpunkter under samrådstiden sammanfattas kort i samlad form nedan.

Naturmiljö

Information har lämnats om en tidigare utförd skogsinventering, naturvärden kring sågen i Krångfors samt observationer av vattenlevande djur och fåglar i området.

Information om att flodpärlmussla har återfunnits i älven nedströms kraftverket i Krångfors under sommaren 2017, ingen inventering är gjord men behovet av detta är stort.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för informationen som kommer att beaktas i vägplanens kommande handlingar.

Inventering i vatten kan komma att bli aktuell beroende på kommande åtgärder för den planerade anläggningen.

Friluftsliv

Synpunkt om vikten av att parkeringen, rastplatsen och båtvedfarten beaktas i planering. Om något av dessa försvinner eller påverkas negativt bör detta kompenseras.

Information om att vägen idag nyttjas som promenadstråk av boende i området samt av cyklister under sommarhalvåret.

Trafikverket svarar: Eventuell påverkan av parkeringen, rastplatsen och båtvedfarten kommer att utredas vidare i kommande projektering. Möjligheten att nyttja dessa kan komma att bli begränsade under anläggningsarbetet.

Det kommer fortfarande att vara möjligt att nyttja vägen för oskyddade trafikanter till fots och med cykel. Möjligheten att nyttja vägen kan komma att begränsas under anläggningsarbete men fortfarande vara möjlig.

Tung trafik

Synpunkt om upplevelse av att den tunga trafiken har ökat genom byn sedan bron byggdes och vägen asfalterades och än mer sedan den används för timmertransporter.

Synpunkt om att tung trafik kör för fort genom byn.

Trafikverket svarar: Mätningar för ÅDT (årsmedeldygnstrafik) gjorda 2019 visar på 150 ÅDT varav 15 st tunga fordon.

Trafikverket har noterat synpunkten om att tung trafik upplevs köra för fort genom byn.

Vägutformning

Farhågor om att det kommer att bli problem med att tunga fordon kör för fort om vägen rätas ut vid backen upp mot Krångfors.

Trafikverket svarar: De justeringar som görs av vägen vid backen är så pass små att de inte bedöms inbjuda tunga fordon att köra fortare.

Ledningar

Svenska kraftnät har inget att erinra mot förslaget. Svenska kraftnät har inga anläggningar i anslutning till det aktuella området men påtalar att regionnätledningar kan finnas i närheten och ägaren bör därför höras i samråd.

Trafikverket svarar: Trafikverket har noterat synpunkten. Kontakt med berörda ledningsägare hanteras i kommande ledningssamordning.

Kulturmiljö

Skellefteå museum påtalar i yttrande att ingen av de i samrådsunderlaget redovisade fornlämningarna torde beröras av vägdragningens alternativ 1-4. Däremot är tre av lämningarna angivna med fel RAÄ nummer. Alternativ 2 bedöms innebära det största intrånget och påverkan på odlingslandskapet och föreslås därför undvikas.

Trafikverket svarar: Trafikverket har noterat synpunkterna. De olika alternativen för vägens ombyggnad kommer att utredas mer ingående i kommande skede av vägplanen. Påverkan på bland annat kulturmiljö kommer att beskrivas i vägplanens miljöbeskrivning där även skyddsåtgärder och försiktighetsmått beskrivs.

Rennäring

Maskaure sameby påtalar att det inte har betydelse vilket alternativ som väljs förutom nr tre. Det alternativet är inte bra på något sätt för samebyns del eftersom en kil bildas för renarna på södra sidan järnvägsstängslet. En planfrikorsning skulle innebära att renarna skulle vandra under järnvägen okontrollerat. Järnvägstängsel har precis satts upp i detta område. Det skulle bli en onödig övergång för renarna.

Trafikverket svarar: Trafikverket har noterat synpunkterna. De olika alternativen för vägens ombyggnad kommer att utredas mer ingående i kommande skede av vägplanen. Påverkan för rennäringen kommer att beskrivas i vägplanens miljöbeskrivning där även skyddsåtgärder och försiktighetsmått beskrivs. Samråd kommer att hållas med berörda samebyar under kommande skeden av projektet.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län är positiv till genomförandet av ombyggnaden av vägen och informerar om hur sträckan trafikeras idag. Kollektivtrafikmyndigheten förutsätter att kollektivtrafiken inte hindras under ombyggnadstiden samt förordar något av alternativ 1,2 och 4.

Trafikverket svarar: Trafikverket har noterat synpunkterna. Synpunkterna kommer att hanteras i vägplanens kommande skede där även de olika alternativen för vägens ombyggnad utreds mer ingående. Kollektivtrafiken kan i varierande omfattning komma att påverkas under byggtiden beroende på vilket alternativ som väljs. Påverkan sker främst i form av begränsad framkomlighet.

Försvarsmakten har inget att erinra i ärendet. MSB, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Naturvårdsverket avstår att yttra sig i ärendet.

Trafikverket svarar: Trafikverket har noterat detta.

Samråd med allmänheten

Inga synpunkter har inkommit från allmänheten.

Samrådshandling val av lokalisering

Under våren 2018 togs en samrådshandling för val av lokalisering fram där olika alternativ för riskreducerande åtgärder presenterades. I samband med detta hölls ett samrådsmöte i Krångfors den 9 april. Under mötet fanns möjlighet att lämna synpunkter och ställa frågor. Samrådshandlingen för val av lokalisering fanns under samrådstiden tillgänglig på Trafikverkets hemsida under tiden 9 – 30 april 2018.

Samråd med berörd länsstyrelse

Trafikverket har under våren 2018 haft möte med Länsstyrelsen i Västerbotten. Mötet hölls digitalt via Skype. På mötet presenterades de olika förslagen över planerade åtgärder för att ge Länsstyrelsen en tydligare bild över de olika alternativen innan samråd med allmänheten. Under mötet inkom Länsstyrelsen endast med ett fåtal synpunkter. Trafikverket kommer att begära Länsstyrelsens yttrande inför ställningstagande för val av lokalisering.

I yttrande 2018-09-13 lämnar Länsstyrelsen följande synpunkter:

Väg 791 genom Krångfors är belägen inom områden med risk för ras och skred och Länsstyrelsen anser därför att det är mycket positivt att vägens funktion säkerställs.

Kulturmiljö

Ur kulturmiljösynpunkt är alternativ 1 och framförallt alternativ 2 helt förödande för kulturmiljövärdena i Krångfors. Intrånget i denna miljö, enligt förslag 1 och det förordade förslag 2, får konsekvenser för kulturvärdena som är irreparabla.

Läsbarheten av byns ursprung och framväxt försvåras, bebyggelsens förhållande till vägen förändras, en barriär byggs mellan gårdarna i byn och odlingsmarkerna fragmenteras och försvårar ett fortsatt brukande. Det framgår också av samrådshandlingen att en ny väg riskerar att få en alltför storskalig karaktär.

Länsstyrelsen har även synpunkter på hur missvisning av effekter och konsekvenser för kulturmiljön redovisats i den samlade bedömningen.

Naturmiljö

I utredningsområdet norra del finns ett avlångt område som är klassat som värdefullt enligt Länsstyrelsens inventeringar. Detta kommer att beröras om alternativ 4 eller 5 antas, och vägbankarna ska förstärkas, byggas ut etc. Området kommer även att beröras i det fall något annat alternativ väljs och vägen ska avvecklas och naturmiljön återställas. Trafikverket bör vara medvetet om detta område och ha det i åtanke vilket alternativ som än väljs.

Ur naturmiljösynpunkt är det bästa alternativet att förstärka bankarna och slänter och bibehålla befintlig vägsträckning. Om alternativ 2 väljs bör en grundlig genomgång av odlingsmarkerna göras för att säkerställa att inga objekt som omfattas av biotopskyddet, eller arter kopplade till artskyddet, berörs.

Inom utredningsområdet finns inga sumpskogar, våtmarker, skyddade områden, övriga höga naturvärden eller liknande. Enligt naturvärdesinventeringen finns skyddade arter som ligger inom området, men de verkar inte direkt beröras av något av alternativen.

Miljö (vattenverksamhet)

Samtliga alternativ innebär vattenverksamhet genom åtgärderna vid riskområde Krångfors 1, samt genom åtgärderna för alternativ 4 och 5 vid Krångfors 2.

Beträffande omgrävning av Krångbäcken så är vattendrag med medelvattenföring om högst 1 m³/s anmälningspliktig. Anmälan görs till Skellefteå kommun.

Om alternativ 1 väljs uppger Trafikverket att den sedan tidigare rätade sträckan av Krångbäcken, nedströms sågen kan bli föremål för biotopåtgärder. Det är positivt att förslag på kompensation utreds. Kompensation borde kunna aktualiseras i alla de alternativ som innebär ny vägdragnings. Biotopvårdsåtgärder i vattendrag kan kräva en anmälan eller tillstånd för vattenverksamhet beroende på omfattning

Ras och skred

Väljs alternativ 4 eller 5 där det finns en risk för ras och skred, så ska de före-slagna förebyggande och skyddsåtgärder beskrivas och bedömas/värderas. Klimatförändringarnas påverkan på riskbilden för ras- och skred inom det föreslagna området bör även beskrivas och bedömas/värderas, då risken för ras- och skred ökar med ökad nederbörd.

Sammanfattningsvis anser Länsstyrelsen att den jämförande utvärderingen av de samlade effekterna och bedömningen av måluppfyllelse inte visar en korrekt bedömning och därför inte heller ger en rättvis grund för valet av alternativ. Kapitel 7 i samrådshandlingarna innehåller en preliminär samlad effektbedömning av de fyra utredningsalternativen i förhållande till nollalternativet. I bedömningen har den negativa påverkan på kulturmiljön, odlingsmarken och boendemiljön inte vägts in, vilket utifrån Trafikverkets bedömning i avsnittet Effekter och konsekvenser skulle vara klart sämre än nollalternativet (röd). Att alternativ 4 i den samlade bedömningen för Hänsynsmålet har God måluppfyllelse till skillnad från alternativ 1 och 2 som har Låg måluppfyllelse, har inte heller vägts in i bedömningen.

Länsstyrelsen anser att även om ändamålet med projektet är att säkerställa vägens funktion och undvika risk för ras och skred så borde det likaså ske ur ett långsiktigt samhällsperspektiv. Om alternativ 1 eller 2 väljs, där vägen flyttas till en ny dragnings, så kvarstår fortfarande skred- och rasrisken för området Krångfors 2, samtidigt som åtgärderna enligt alt. 1 och 2 får förödande konsekvenser för det som utgör kultur- och boendemiljön i Krångfors.

Länsstyrelsen önskar därför att ytterligare samråd sker mellan Länsstyrelsen och Trafikverket innan framtida samrådshandlingar nått sitt slutskede och vägen i princip har projekterats klart.

Trafikverket svarar: Trafikverket har noterat Länsstyrelsens yttrande. Ytterligare samråd med Länsstyrelsen kommer att genomföras under projektets gång.

Samråd med berörd kommun

Skellefteå kommun har inte lämnat något yttrande under samrådstiden. Trafikverket kommer att begära yttrande av Skellefteå kommun inför ställningstagande för val av lokalisering.

Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda

Enskild väg

Synpunkt har inkommit från fastighetsägare om föreslagen vägdragning av enskild väg. Fastighetsägaren bifogar ett eget förslag på dragning av vägen.

Trafikverket svarar: Den enskilda vägen är endast illustrerad på ritningen vilket innebär att det är ett förslag på hur vägen kan dras. Enskilda vägar fastställs inte i vägplanen utan hanteras i en särskild lantmäteriförrättning. Trafikverket kommer att se över förslaget i kommande projektering.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

SGU poängterar i yttrande att det kan finnas fler hållar nere i forsen än den enstaka som är markerad på kartan. Vidare informeras om älvsediment och att grundvattnet i isälvssedimenten kommer att nyttjas som en framtida vattentäkt för Skellefteå kommun. SGU förordar i första hand alternativ 1 och i andra hand alternativ 2. Skälen till detta är stabilitetsproblemen längs älven och att älven med stor sannolikhet blir ett vattenskyddsområde.

Trafikverket svarar: Trafikverket har noterat synpunkterna.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafikmyndigheten Region Västerbotten välkomnar säkerhetshöjande åtgärder på vägen och har inga särskilda synpunkter när det gäller eventuella val av alternativa sträckningar. Kollektivtrafikmyndigheten förutsätter att den kollektivtrafik som bedrivs i området inte onödigtvis hindras i sin utövning och att myndigheten i god tid får information om åtgärder som kan störa framkomligheten.

Trafikverket svarar: Trafikverket har noterat synpunkterna. Kollektivtrafiken kan i varierande omfattning komma att påverkas under byggtiden beroende på vilket alternativ som väljs. Påverkan sker främst i form av begränsad framkomlighet.

Kollektivtrafikmyndigheten kommer att kallas till fortsatta samråd under projektets gång.

Rennäring

Sametinget informerar bland annat om förutsättningar för bedrivande av rennäring inom Maskaure sameby och att samråd ska planeras med samebyn inför planerade åtgärder. Sametinget lämnar även ett antal generella synpunkter.

Trafikverket svarar: Samråd kommer att hållas med berörd sameby under projektets gång och även inför byggskede.

Vattenkraft

Skellefteå kraft ser positivt på att åtgärder för att säkerställa vägens funktion genomförs samt informerar om hur de olika alternativen kan påverka dammanläggningen. Skellefteå kraft motsätter sig schakt- och fyllarbeten samt framtida arbetsområden i delar som utgör dammanläggning enligt tillhandahållen karta.

Trafikverket svarar: Trafikverket har i projektet utrett flera alternativ för att säkerställa funktionen av vägen. Samtliga alternativ innebär utfyllnad i vatten. Fortsatta samråd under projektets gång kommer att hållas med Skellefteå Kraft.

Trafikverket har i maj 2018 haft möte med Skellefteå Kraft. På mötet redogjordes för de olika alternativen för att åtgärda funktionen av väg 791. Skellefteå Kraft påtalar att de har anordnade lösningar för dammanläggningen som inte får störas eller skadas. Arbetsområde, massupplag eller körning av fordon får inte göras i dessa områden.

Skellefteå kraft önskar fortsatt kontinuerlig kontakt under projektets gång.

Ledningar

Svenska kraftnät har inget att erinra utöver tidigare lämnat remissvar. Närmaste anläggning ligger ca 700 m väster om berört område.

Trafikverket svarar: Trafikverket har noterat detta.

Försvarsmakten har inget att erinra i ärendet.

Trafikverket svarar: Trafikverket har noterat detta.

Samråd med allmänheten

Inga synpunkter har inkommit från allmänheten under samrådstiden.

Samrådshandling utkast till planförslag

Under hösten 2020 har samråd hållits där utkast till planförslag presenterats. På grund av rådande omständigheter med pandemin och restriktioner har möten på plats inte varit möjliga. Samrådshandlingen har funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida och har vid begäran skickats ut till fastighetsägare. Samrådstiden har pågått mellan 2020-10-02 till 2020-10-23.

Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen anser i yttrande daterat 2020-10-23 att de synpunkter som framfördes i tidigare samrådsyttrande kvarstår.

Kulturmiljö och jordbruksmark

Länsstyrelsen anser att alternativ 2 har förödande konsekvenser för kulturmiljön i Krångfors vilket även framfördes tidigare samrådsyttrande 2018-09-13.

Vidare anses att de intrång i kulturmiljön som detta planförslag innebär får konsekvenser för kulturvärdena som är irreparabla. Läsbarheten av byns ursprung och framväxt försvåras, bebyggelsens förhållande till vägen förändras, en barriär byggs mellan gårdarna i byn och odlingsmarkerna fragmenteras så att ett fortsatt brukande påtagligt försvåras.

Länsstyrelsen påtalar att jordbruksmarken är en ändlig resurs och ett nationellt intresse som är centralt för samhällets försörjning av livsmedel samt en rad andra ekosystemtjänster. Enligt 3 kap 4 § miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark endast tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Det kan absolut argumenteras för att det är av väsentligt samhällsintresse att säkerställa vägens funktion så att risken för ras- och skred kan undvikas. Däremot är det oklart varför jordbruksmark måste tas i anspråk för anläggningen då det väsentliga samhällsintresset verkar kunna tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Av Trafikverkets ställningstagande framgår att Trafikverket inte anser att det är skäligt att välja ett dyrare alternativ för att minimera påverkan på kulturlandskapet i form av öppet odlingslandskap och vägens ursprungliga draging. Utifrån vad Länsstyrelsen kan utläsa från handlingarna är det enbart av ekonomiska skäl som Trafikverket har valt att gå vidare med alternativ 2 framför alternativ 4.

Vid prövning av ärenden enligt väglagen ska 2–4 kap och 5 kap 3–5 §§ miljöbalken tillämpas. För en åtgärd som tar mark- eller vattenområde i anspråk ska det, enligt 2 kap 6 § miljöbalken, väljas en plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. Detta gäller i den utsträckning det inte är orimligt att uppfylla. Det går utifrån samrådshandlingarna inte att utläsa att det skulle vara tekniskt, funktionellt eller ekonomiskt orimligt att välja ett alternativ som ej tar jordbruksmark i anspråk och medför mindre påverkan på kulturmiljön. Länsstyrelsen anser inte att de kostnadsskillnader som redovisas är av en sådan storlek att de kan anses som orimliga i förhållande till det allmänna intresset att bevara kulturmiljön och det öppna odlingslandskapet.

Länsstyrelsen bedömer att planförslaget, så som det presenteras i samrådshandlingen, inte är i enlighet med miljöbalken. Om Trafikverket väljer att gå vidare med detta planförslag kommer Länsstyrelsen avstyrka fastställelse av vägplanen.

Hälsa och säkerhet

Det förordade alternativ 2, där vägen flyttas till en ny dragning, innebär att ras- och skredrisken fortfarande kvarstår för området Krångfors 2. Utifrån ett hälso- och säkerhetsperspektiv är alternativ 4 därför att föredra då alternativet löser skredrisken för såväl vägen som närliggande fastigheter och bostäder. Detta är en viktig faktor som bör vägas in i Trafikverkets bedömning och val av alternativ.

Länsstyrelsen anser att klimatförändringarnas eventuella påverkan på riskbilden för ras- och skred inom området bör beskrivas och bedömas i kommande handlingar.

Naturmiljö

I nipslänten mot älven har Jungfru Marie nycklar, plattlummer och grönpyrola hittats. Om förhållandena på plats inte ändras i för stor negativ riktning och om förutsättningarna för återetablering är gynnsamma för arterna bör Trafikverket, om möjligt, ta tillvara på de plantor som behöver grävas bort till följd av förstärkningsåtgärderna och sedan återplantera dessa i den nya slänten.

Om Trafikverket väljer att gå vidare med alternativ 4 kommer naturvärden i branten mot älven vid Krångfors 2 att påverkas av utfyllnad och erosionsskydd. Naturvärdena har fått klass 3 i Trafikverkets inventering och klass 2 i ett annat inventeringsunderlag som Länsstyrelsen fått ta del av. Det är av största vikt att den negativa påverkan i området blir så liten som möjligt och att nödvändiga skydds- och försiktighetsåtgärder vidtas. Kompensationsåtgärder behöver också vidtas för den påverkan på naturvärdena som inte går att undvika när vägen stabiliseras.

I samband med att planen skickas till Länsstyrelsen för vår tillstyrkan av fastställelse önskar Länsstyrelsen att naturvärdesinventeringen skickas med i sin helhet.

Vattenmiljö

Det framgår inte tydligt av samrådshandlingen varför vägen i närheten av dammen (Krångfors 1) måste läggas närmare vattnet. Ifall vägen kan ligga kvar i befintligt läge i kurvan borde utfyllnaden i vattnet bli mindre. Flytten närmare vattnet ser ut att innebära att ett rejält erosionsskydd måste byggas upp i slänten mot vattnet. I kommande handlingar måste motiv och konsekvenser tydligt redovisas till denna ändrade dragning av vägen vid Krångfors 1. Det ska jämföras med anläggande av erosionsskydd i vägens befintliga läge.

Länsstyrelsen vill informera om att gränsen för när utfyllnaden i vattnet övergår från anmälningspliktig till tillståndspliktig vattenverksamhet är en berörd bottenyta på 3000 m² (pga. att det är ett magasin).

Kostnad

Den 23 augusti 2018 fick Länsstyrelsen information via mejl om investeringskostnader för de olika alternativen i projektet. Länsstyrelsen undrar vidare vad som ligger bakom de stora skillnaderna från dagens beräkningar?

Övrigt

För att underlätta handläggningen önskar Länsstyrelsen att kartorna vänds så att norrpilen pekar uppåt i kommande handlingar.

Länsstyrelsen vill påminna om att en uppdaterad samrådsredogörelse och ett granskningsutlåtande ska medfölja när planen skickas till oss för vår tillstyrkan av fastställelse.

Det vore bra om Trafikverket och Länsstyrelsen kan diskutera vägplanen i ett samrådsmöte innan planen går ut på granskning.

Trafikverket svarar:

Kulturmiljö och jordbruksmark

Trafikverket är medvetna om att alternativet har negativa konsekvenser för kulturmiljö och jordbruksmark men att det kan anses som ett väsentligt samhällsintresse att vägen kan fortsätta fungera för boende i området och näringslivet. Den kulturbebyggelse som finns i Krångfors finns upptagen i Skellefteå kommuns program men saknar formellt skydd.

Att åtgärda vägen i befintligt läge innebär ett flertal riskfyllda arbetsmoment så som arbete i branta slänter inom ras- och skredområden och i samt i anslutning till vatten. Dessa typer av arbeten ställer höga krav på säkerhet vilket även genererar en ökad kostnad på grund av de lösningar som kan krävas för att om möjligt kunna genomföra åtgärden.

För åtgärder vid Krångfors 2 skulle en ca 200 m lång och fem m bred byggväg behöva anläggas längs stranden från rastplatsen och fram till riskområdet. På grund av älvens djup krävs utfyllnad i vatten för byggvägen vilken kommer att behöva lämnas kvar i vattnet efter avslutad byggnation. Detta för att inte riskera att bland annat påverka kraftanläggningen då vägen tas bort och ytan som nyttjats tillfälligt ska återställas.

Att åtgärda vägen i befintligt läge har bedömts kräva ca 75 000 m³ massor, exklusive material för den tillfälliga byggvägen. Den kostnaden är större än den totala budgeten för Trafikverkets samtliga riskobjekt i Norr- och Västerbotten år 2021. Trafikverket kan därför inte anse det motiverbart ur ett samhällsekonomiskt perspektiv att åtgärda vägen i befintligt läge med både avseende de arbetsmiljörisiker som finns under anläggningskedet samt den höga kostnaden.

Kostnad

Den kostnad som tas fram i ett tidigt skede av projektet är framtagen utifrån då kända förutsättningar samt planerade åtgärder. Allt eftersom projektet framskrider med detaljprojektering och ett mer konkretiserande av åtgärder förfinas den kalkyl som tidigare tagits fram.

Kostnaden för att säkerställa slänten vid Krångfors 2 och förhindra framtida risker för ras och skred ingår inte i Trafikverkets uppdrag då andra alternativ kan säkerställa vägens fortsatta funktion.

Hälsa och säkerhet

Trafikverkets uppdrag och mål med projektet är att säkerställa vägens funktion och undvika risk för ras och skred. Trafikverket har i tidigare samråd lyft frågan med Skellefteå kommun,

Skellefte kraft samt Myndigheten för samhällsberedskap, MSB om tänkbar medfinansiering till projektet, något som avböjts från tillfrågade parter. Genom dessa samråd har Trafikverket upplyst berörda myndigheter om att skredrisken vid Krångfors 2 kvarstår men att vägens funktion säkras i och med ny vägdragning.

I projektet har avvattningen dimensionerats och anpassats utifrån framtida klimatpåverkan. Några andra klimatanpassningsåtgärder ingår inte i projektet.

Naturmiljö

2017 genomfördes en Naturvärdesinventering inom vägplanens utredningsområde. De skyddsvärda arter som återfanns var belägna i slänten vid riskområde Krångfors 2. Eftersom inga åtgärder kommer att utföras i slänten där arterna återfanns kommer dessa inte att påverkas.

Resultatet från Naturvärdesinventeringen har inarbetats i vägplanens handlingar. Resultatet från kommande Naturvärdesinventering för vattenmiljö kommer att inarbetas i befintlig NVI och tillges Länsstyrelsen.

Vattenmiljö

Trafikverket har utrett möjligheten att säkerställa vägens funktion i befintligt läge vid riskområde Krångfors 1. Vid riskområdet finns slänter med skredproblematik både ovanför vägen och i slänten ner mot älven. En utredning gjordes därför för att se över en tänkbar lösning att behålla vägen i befintligt läge vid riskområdet och istället flacka ut slänten ovanför vägen. Åtgärden valdes efter utredning bort då den innebar alltför stor negativ påverkan på omgivande landskapsbild samt naturmiljö, med bland annat inlösen av fastigheter ovanför vägen. För att säkerställa vägens funktion vid riskområdet har Trafikverket därför valt att flytta vägen närmare dammen och anlägga ett erosionskydd i slänten ner mot vattnet för att på så sätt förhindra vidare risk för erosion vid riskområdet och därigenom säkerställa vägens funktion.

Projektet kommer att innebära arbete i vatten då erosionskyddet anläggs i slänten vid Krångfors 1. För åtgärderna kommer en tillståndsansökan att upprättas och inges till mark- och miljödomstolen.

I anslutning till Krångbäcken kommer en vägtrumma att anläggas under vägen till vattensågen för att underlätta avvattningen av den nya vägen samt förbättra avvattningen. Åtgärderna innebär även att en del av det befintliga diket behöver breddas. För åtgärden upprättas en anmälan om vattenverksamhet.

Under våren 2021 har en naturvärdesinventering med avseende på vattenmiljö genomförts i Krångforsdammen och 100 m upp- och nedströms den aktuella platsen för trumbytet i anslutning till Krångbäcken. Resultatet från inventeringen har inarbetats i tidigare genomförd naturvärdesinventering samt vägplanens planbeskrivning.

Dispens kommer att sökas för arbete inom Skellefteadalens vattenskyddsområde.

Övrigt

Plankartor och ritningar följer den kilometerriktning som vägen är projekterad med. Ritningarna läses från vänster till höger oavsett vilket håll norr pekar åt. Detta är för att plan- och profilritningar ska kunna samläsas.

Trafikverket kommer att skicka vägplanens fastställelsehandling inklusive samrådsredogörelse samt granskningsutlåtande för Länsstyrelsens tillstyrkan.

Trafikverket avser att boka in ett möte med Länsstyrelsen under hösten 2021, innan vägplanen finns tillgänglig för allmänhetens granskning.

Möte med Länsstyrelsen

Trafikverket har 2020-12-09 haft möte med Länsstyrelsen med syfte att gå igenom Länsstyrelsens yttrande från 2020-10-23, i samband med samrådshandlingen. På mötet diskuterades motiv till Trafikverkets val av lokalisering och frågeställningar kring detta.

Trafikverket är medvetna om att alternativet har negativa konsekvenser för kulturmiljö och jordbruksmark. Enligt 13 § i väglagen, ska en väg när den byggs ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Trafikverket anser att det är en oskälig kostnad att åtgärda vägen i befintlig sträckning gentemot att dra om vägen. Trafikverket förklarade på mötet att de inte har möjlighet och att det inte heller kan anses försvarbart att lägga en hel årsbudget på att åtgärda vägen i befintlig sträckning. Alternativet är att Trafikverket får bevaka vägen och vid behov stänga den. Trafikverket har tidigt i projektet försökt få medfinansiering genom kontakt med Skellefteå kommun, Skellefte kraft och MSB vilket avböjts.

Länsstyrelsen undrar varför Trafikverket väljer att flytta vägen närmare dammen vid Krångfors 1. Trafikverket berättar att en utredning gjorts för området och att det skulle innebära bland annat större påverkan för landskapsbild och naturmiljö att behålla vägen i befintligt läge.

Länsstyrelsen vill att Trafikverket i högre grad argumenterar hur miljöbalken tillämpats i de val som gjorts.

Trafikverket svarar att det utifrån skälighetsbegreppet i miljöbalken är svårt att bedöma värdet av kulturmiljön kontra vad som kan anses rimligt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Länsstyrelsen menar även att värdet på jordbruksmarken måste värderas högt.

Vidare informerar Länsstyrelsen att gränsen för utfyllnad i vatten övergår från anmälningspliktig till tillståndspliktig vattenverksamhet pga. att bottenytan i dammen räknas som ett magasin. Trafikverket ställer sig frågande till detta då dammen ur ett juridiskt perspektiv kan ses som ett vattendrag. LST informerar att de i detta fall gjort bedömningen att det handlar om ett magasin.

Länsstyrelsen vidhåller att de inte kommer att tillstyrka vägplanen om Trafikverket väljer att stå kvar vid sitt beslut att åtgärda vägen enligt lokaliseringalternativ 2 och påtalar att de inte tror att den föreslagna dragningen skulle gå igenom i ett regeringsbeslut.

Länsstyrelsen önskar ett till samråd med Trafikverket innan vägplanen går ut på granskning där Trafikverket tydliggör de val som gjorts och varför.

Trafikverket har 2022-05-31 tillsammans med Trafikverkets projekterande konsult AFRY haft möte med Länsstyrelsen i syfte att informera om projektet inför allmänhetens granskning samt fånga upp eventuella kvarstående frågor sedan det föregående mötet.

Trafikverket informerar att de kommer att gå vidare med det valda alternativet för vägens sträckning. Om inga åtgärder genomförs kan vägen framgent riskera att behöva stängas. Trafikverket informerar att det inte är möjligt att åtgärda vägen i befintlig sträckning på grund av alltför krävande och riskfyllda arbetsmoment, bland annat med att anlägga den tillfälliga byggväg som krävs i anslutning till strandkanten. På grund av älvens djup krävs utfyllnad i vatten för byggvägen vilken kommer att behöva lämnas kvar i vattnet efter avslutad byggnation för att inte riskera att påverka kraftanläggningen då vägen tas bort och ytan som nyttjats tillfälligt ska återställas.

Att åtgärda vägen i befintligt läge har bedömts kräva ca 75 000 m³ massor, exklusive material för den tillfälliga byggvägen, en kostnad som är större än den totala budgeten för Trafikverkets samtliga riskobjekt i Norr- och Västerbotten år 2021. Trafikverket kan därför inte anse det motiverbart ur ett samhällsekonomiskt perspektiv att åtgärda vägen i befintligt läge både avseende de arbetsmiljörisker som finns under anläggningsskedet samt den höga kostnaden.

Trafikverket berättar om ett liknande projekt i Vuollerim där omfattande åtgärder genomförts i områden för ras och skred. Projektet har gett god erfarenhet av arbeten med liknande tillvägagångssätt och riskbild.

På mötet diskuterades även bortval av lokaliseringsalternativ 1. Trafikverket svarar att alternativet har utretts inför tidigare val av lokalisering och är därmed inte längre aktuellt. Alternativet innebar bland annat stor påverkan på omgivande naturmiljö och Krångbäcken.

Övriga frågor som togs upp var bland annat ianspråktagande av mark, vad som händer med den gamla vägen, möjligheten att dra vägen via Slut och längs med järnvägen och om vägen behöver flyttas närmare dammen vid Krångfors 1. Trafikverket svarar att minsta möjliga mark tas i anspråk för planerade åtgärder. Den gamla vägen utgår ur allmänt underhåll, återställs nära omgivande mark och lämnas tillbaka till fastighetsägaren. Att dra om vägen via Slut och längs järnvägen är inte möjligt bland annat på grund av problem med vägutformning och trafiksäkerhet, lösningen kräver även att ett antal byggnader i byn behöver rivras alternativt flyttas. Vid Krångfors 1 flyttas vägen bort från slänten ovanför vägen och närmare dammen för att säkerställa vägens fortsatta funktion.

Länsstyrelsen uppmärksammade kommande beslut om regleringsnivåer gällande vattenkraften. Trafikverket bedömer att det inte kommer att påverka släntstabiliseringen för Krångfors 1.

Länsstyrelsen i Västerbotten har, efter samrådsmöten (22-05-31 och 22-09-07) och mailkonversation med Trafikverket, inkommit med synpunkter på det valda förslaget (alternativ 2) som redovisas i vägplanen. Länsstyrelsen vill att Trafikverket noga motiverar varför man valt bort alternativ som tar mindre jordbruksmark i anspråk samt tydliggör vad och hur man gjort för att minimera skadan på kulturmiljön/jordbruksmark för valt alternativ enligt miljöbalken.

Länsstyrelsen vill även se en tydligare motivering på varför Trafikverket valt bort alternativ 1 då det inte framgår i de handlingar de fått ta del av. Bortval av alternativ 4 och 5 är bra förklarar i granskningshandlingen de fått ta del av.

Trafikverket svarar:

Trafikverket har efter detta gjort justeringar av vägens utformning och uppbyggnad bland annat genom förändrade dikesdjup. I kombination med avsteg från Trafikverkets gällande riktlinjer och krav innebär åtgärderna att intrånget i jordbruksmark och kulturmiljö har minskats så långt det är möjligt utan att ge avkall på vägens funktion. Det innebär sammantaget att mindre mark behöver tas i anspråk och därigenom bättre harmonisera med omgivande miljö.

Även texten i planbeskrivningen har förtydligats i de punkter som Länsstyrelsen har önskat”.

Samråd med berörd kommun

Inga synpunkter har inkommit under samrådstiden från Skellefteå kommun.

Trafikverket har vid ett antal tillfällen tagit kontakt med Skellefteå kommun angående belysningsfrågan i projektet och har då blivit hänvisade till att invänta ett politiskt beslut för att kommunen ska kunna ta ställning om belysningen.

Skellefteå kommun har i samband med ledningssamordning under våren 2022 informerat att de planerar att anlägga belysning där vägen får en ny sträckning.

Samråd med enskilda som kan tänkas bli berörda

Inkomna synpunkter under samrådstiden sammanfattas kort i samlad form nedan.

Samråd

Fastighetsägare har önskat ett möte med Trafikverket innan remisstidens slut, något som inte ägt rum inom den angivna tiden. Fastighetsägarna kräver att det som kommer fram vid möte biläggs samrådshandlingen.

Trafikverket svarar: På grund av rådande omständigheter och Trafikverkets rekommendationer under pandemin har ett fysiskt möte på plats inte kunnat genomföras. Fastighetsägare har istället erbjudits möjlighet till digitalt möte via tex Skype eller liknande men avböjt detta.

Lokaliseringsalternativ

Fastighetsägare motsätter sig det valda alternativet och ifrågasätter kraftigt Trafikverkets val då de anser att det bryter mot väglagen och miljöbalken samt att flera instanser har rekommenderat alternativ fyra.

Trafikverket svarar: När en väg byggs ska ge den ett sådant läge och sådan utformning att ändamålet uppnås med minsta olägenhet och intrång och utan oskäligen kostnad, i enlighet med reglerna i väglagen. Även miljöbalkens regler ska beaktas. Ibland kan intrång på enskilda fastigheter bli stora om det inte finns andra, rimliga, alternativ. Det händer att hela fastigheter måste lösas in om de allmänna intressena väger tyngre. En avvägning mellan intressen måste alltid ske. I detta fall blir intrånget och kostnaderna för att åtgärda vägen i

befintligt läge orimliga, och troligen också väldigt svåra, om inte omöjliga, att genomföra byggtekniskt. Därför försöker vi nu att hitta ett läge och utforma vägen med minsta olägenhet och intrång i det valda läget.

Projektkostnad

Kostnaden för att välja lokaliseringsalternativ fyra istället för alternativ två kan inte anses oskäligen mot de konsekvenser som alternativ två medför.

Trafikverket svarar: Att åtgärda vägen enligt lokaliseringsalternativ fyra innebär att det förutom vid det första ras- och skredområdet även krävs åtgärder vid det andra området, (Krångfors 2). Där är åtgärden betydligt mer omfattande och innebär ett flertal riskfyllda arbetsmoment under anläggningstiden.

Bland annat behöver en ca 200 meter lång byggväg anläggas längs älvens strandkant från Krångforsdammen till ras- och skredområdet. Åtgärden innebär att material för den tillfälliga vägen behöver fyllas ut i älven och sedan behöva lämnas kvar där eftersom det bedöms svårt att kunna ta bort vägen efter byggnationen är avslutad. För åtgärderna i slänten kommer ca 75 000 m³ material att behöva fyllas i slänten och ut i vattnet. Ett arbete som är både riskfyllt och kostnadsdrivande. Anläggningsarbetet måste ske nerifrån strandkanten för att successivt arbetas uppåt i slänten.

Samtlig vegetation och träd i slänten behöver avverkas vilket i sig är en riskfylld åtgärd och kan komma att orsaka erosion i den redan erosionsbenägna slänten. På grund av detta är det tveksamt om den befintliga vägen är säker nog att nyttjas för trafik under byggtiden utan en tillfällig förbifart behöver förmodligen anläggas för att säkerställa vägens funktion under byggtiden.

Under projektets gång har Trafikverket bland annat genom liknande projekt inom ras- och skredområden fått erfara vilka stora kostnader för utförande, material och höga krav på säkerhet dessa typer av projekt kräver.

Förutom omfattande riskfyllda arbetsmoment i ras- och skredområdet och anslutande vattenområde kan ovanstående åtgärder sammantaget inte anses samhällsekonomiskt försvarbara då de i dagsläget inte ryms inom Trafikverkets budget för den här typen av projekt i länet. Trafikverket har i början av projektet haft dialog med andra intressenter om tänkbar medfinansiering till projektet men utan intresse från berörda parter.

Kulturmiljö

Information har lämnats om att det finns en gammal smedja i området.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för informationen. Smedjan kommer inte att påverkas av planerade vägåtgärder.

Vibrationer

Information har lämnats om material i husgrund på fastighet nära den nya vägen. Synpunkt om risk för påverkan av vibrationer om vägen flyttas närmare huset på grund av husgrundens utförande.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för informationen. Mätning av vibrationer kan komma att bli aktuellt i samband med anläggningsarbete.

Fastigheter

Synpunkter om att åkermark i anslutning till fastigheter förstörs och djurhållning omöjliggörs. Detta innebär värdeminskning av fastigheterna och ska kompenseras.

Synpunkt om påverkan av en byggnad och att Trafikverket ska ansvara för att uppföra motsvarande på ny plats.

Synpunkter om att Trafikverket ska säkerställa tillgänglighet till fastigheter på andra sidan järnvägen.

Yttrande om att fastighetsägare inte fått återkoppling om eventuell inlösen av fastighet.

Trafikverket svarar: Fastigheter som påverkas av den nya vägdragningen hanteras av Trafikverket i kommande ombyggnation. I vissa fall kan fastigheter som Trafikverket tar mark ifrån få ersättning för inverkan på fastighetens marknadsvärde.

Vid riskområde Krångfors 1 utreddes möjligheten att behålla vägen i befintligt läge och istället flacka ut slänten ovanför vägen och ta mark i anspråk från ovanliggande fastigheter. Alternativet valdes efter utredning bort. Ingen inlösen av bostadsfastighet är aktuell i projektet. Trafikverket beklagar att ingen återkoppling har gjorts till den berörda fastighetsägaren.

Ledningar och brunnar

Information om lägen på befintliga ledningar och infiltrationsanläggningar. Synpunkter om att ledningar måste frostsäkras och göras tillgängliga för underhåll.

Synpunkt om möjlighet till åtkomst till pumphus och vattentäkt och att Trafikverket måste säkerställa miljöpåverkan till denna.

Information om påverkan av avloppsbrunnar och infiltrationsanläggningar då vägen dras om. Fastighetsägare kräver att nya anläggningar måste ordnas av Trafikverket.

Trafikverket svarar: Ledningar som berörs av den nya vägdragningen kommer att behöva flyttas till nya lägen. Ledningar anläggs på frostfritt djup och skyddas under byggtiden.

Åtkomst till pumphus och vattentäkt kommer att utredas inför kommande entreprenad.

Befintliga avloppsbrunnar och infiltrationsanläggningar kommer vid behov att behöva flyttas till nya lägen. Detta utreds vidare i kommande bygghandling.

Frågor om eventuell ersättning för flytt av ledningar och andra anläggningar hanteras efter byggstart av Trafikverkets markförhandlare.

Belysning

Synpunkt om behov av belysning kopplat till oskyddade trafikanter.

Trafikverket svarar: Befintlig belysning ägs idag av Skellefteå kommun. Kommunen har under våren 2022 informerat att de planerar att anlägga ny belysning där vägen får en ny sträckning.

Ny belysning ingår inte i vägplanen.

Enskilda vägar

Synpunkter om placering av enskilda vägar, utfarter samt överfart över järnvägen. Bilaga med fastighetsägarnas förslag på enskilda vägar har bifogats yttrandet.

Trafikverket svarar: Enskilda vägar illustreras endast på vägplanens illustrationsritningar, slutlig placering sker i samråd med berörda fastighetsägare och i eventuell kommande lantmäteriförrättning.

Befintlig överfart över järnvägen kommer fortfarande att vara tillgänglig.

Avvattning

Synpunkt och information om avvattning och lägen på trummor.

Synpunkt om att avvattningen måste säkras för att inte öka risken av skred.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för informationen. Vägens avvattning och placering av nya trummor har utretts under projekteringen.

Friluftsliv

Information om att en skoterled går över åkermarken genom byn.

Trafikverket svarar: Trafikverket har noterat informationen. Enligt information från skoterleder.org finns endast en officiell skoterled registrerad i området. Denna ligger utanför området för vägplan och berörs inte av planerade åtgärder.

Samråd på orten

Den 28 september 2021 har Trafikverket och Trafikverkets projekterande konsult AFRY träffat fastighetsägare i Krångfors. Önskemål från fastighetsägarna var att gemensamt gå den aktuella sträckan för den nya vägens dragning.

Ett flertal frågor diskuterades utifrån det valda alternativet för lokalisering. Bland annat påverkan av jordbruksmark, befintliga ledningar och anläggningar för avlopp, brunnar etc.

Under samrådet föreslog fastighetsägare att dra vägen parallellt med järnvägen längs en större del av sträckan för att på så sätt minimera att åkermarken korsas.

Trafikverket har sett över förslaget och konstaterat att det inte är genomförbart med avseende på bland annat brister i vägutformning och trafiksäkerhet. Förslaget innebar även att byggnader skulle behöva rivas alternativt flyttas.

Samråd med myndigheter och organisationer

Försvarsmakten har inget att erinra i ärendet.

Trafikverket svarar: Trafikverket har noterat detta.

SGU har valt att inte ge några platsspecifika synpunkter på befintligt underlagsmaterial. SGU vill dock generellt påpeka att vid val av anläggningsmetod har typ av jordart, jorddjup och bergart samt grundvattennivå betydelse ur en hållbar miljö- och kostnadssynpunkt. SGU anser att krossat berg eller morän ska användas istället för naturgrus.

Trafikverket svarar: Trafikverket har noterat synpunkterna.

Ledningar

Svenska kraftnät har inget att erinra i ärendet och i och med att de inte har några ledningar i området anser de ärendet som avslutat från Svenska kraftnäts sida.

Trafikverket svarar: Trafikverket har noterat informationen.

Skellefteå Kraft Elnät har anläggningar inom området som kan beröras och informerar att om de behöver göra åtgärder måste de få veta det i god tid för att hinna projektera och utföra nödvändiga åtgärder.

Skellefteå Kraft Fibernät har infrastruktur i området och vill veta i god tid om åtgärder behövs.

Skellefteå Kraftaktiebolag äger en fastighet i närområdet (Plan 1:12) men som inte ser ut att beröras av ombyggnaden av väg 791. Ingen annan mark eller skog i Skellefteå Krafts innehav ser ut att beröras.

Trafikverket svarar: Trafikverket har noterat informationen. Skellefteå Kraft kommer att informeras i kommande ledningssamordning i samband med upprättande av bygghandling. Fastigheten 1:12 kommer inte att beröras av några åtgärder.

Kulturmiljö

Skellefteå museum noterar i yttrande att den västra delen av byn inte berörs av den planerade vägsträckningen och de kulturhistoriskt värdefulla byggnader för den östra delen av byn endast kommer att beröras måttligt av den nya vägsträckningen, men att vägen hamnar i ett historiskt perspektiv på "fel sida" om bebyggelsen. Även kulturlandskapet kommer att påverkas med en väg över åkrarna, men att detta är trots allt den skonsammaste dragningen om vägen måste flyttas.

Vidare informerar Skellefteå museum om fornlämningar som finns i området. Närmast att påverkas av vägarbetena är fornlämningen L1938:3087, Boplats (tidigare med fornlämningsnummer Skellefteå stad 668:1) som finns 90 m sydsydöst om den släntning som är planerad i den östra delen av vägarbetsområdet. Boplatsens storlek har aldrig avgränsats, det är alltså en boplats med oklar utsträckning. Det troliga är att boplatsen har varit riktad mot den bäckravin som finns söder om fornlämningen. Eftersom det i norr finns odlingsmark som har plöjts mellan fornlämningen och det tänkta vägarbetsområdet, och det till museets kännedom inte framkommit några fornfynd i åkern så är vår bedömning att fornlämningen inte sträcker sig mot det planerade vägarbetsområdet.

Resten av den planerade vägsträckningen kommer att gå över brukad mark med åkrar som plöjts, vilket innebär att det knappast finns oskadade fornlämningar kvar på platsen. Inga uppgifter om lösfynd har heller inrapporterats från ägare till dessa åkrar.

Skellefteå museum anser att det inte är troligt att några fornlämningar kommer att beröras av den nya vägdragningen. Skellefteå museum påtalar att de dock inte är en beslutande myndighet och om Trafikverket inte redan har gjort det så bör kontakt tas med Länsstyrelsen Västerbotten/kulturmiljö.

Trafikverket svarar: Kulturlandskapet kommer att påverkas av planerade åtgärder då vägen får en ny sträckning.

Kultur- och fornlämningar som är belägna inom området kommer inte att beröras av planerade vägåtgärder eftersom inga åtgärder görs i närheten av dessa. Om okända lämningar skulle påträffas under pågående anläggningsarbete avbryts arbetet omedelbart och kontakt tas med länsstyrelsens kulturmiljöenhet.

Trafikverket har haft kontakt med Länsstyrelsen vid ett antal tillfällen under projektets gång.

Samråd med allmänheten

Inga synpunkter har inkommit från allmänheten.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se