

RAPPORT

Samrådsredogörelse

Gång- och cykelväg Myckle väg 855

Skellefteå kommun, Västerbottens län

Vägplan

2025-12-16



Trafikverket

Postadress: Sundsbacken 2–4, 972 42 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Dokumentdatum: 2025-12-16

Ärendenummer: TRV 2025/135434

Kontaktperson: Sara Björnström, projektledare Trafikverket

Bilder: Trafikverket, om inget annat anges

Innehåll

1 Sammanfattning	5
2 Samrådsrets.....	6
3 Samråd	7
3.1 Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	7
3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse	7
3.1.2 Samråd med berörd kommun	7
3.1.3 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	7
3.1.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	10
3.2 Samråd vid utformning av planförslaget.....	12
3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse	12
3.2.2 Samråd med berörd kommun	12
3.2.3 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	13
3.2.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	22
4 Konsultation enligt lag om konsultation i frågor som rör det samiska folket.....	23

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

1 Sammanfattning

Samrådsredogörelsen ska beskriva de samråd som genomförs i samband med framtagandet av vägplanen för gång- och cykelväg Myckle väg 855 i Skellefteå kommun. Samråden ska avse vägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan.

Genom samråd ska den som avser att bygga vägen utbyta information med och inhämta synpunkter från berörda enskilda, myndigheter och organisationer under planeringsprocessen. Samråd kan vara såväl muntligt som skriftligt. Samråd pågår kontinuerligt fram till att planen ställs ut för allmänhetens granskning.

Inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan har berörda myndigheter, organisationer och sakägare fått brev med information om samråd. Brevet skickades ut 19 december 2024. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets webbplats under samrådstiden som varade mellan den 30 december 2024 och 24 januari 2025.

I skede samrådshandling bjöds enskilda som kan bli särskilt berörda in till ett samrådsmöte på orten den 10 juni för att ta del av förslaget och komma med synpunkter. Inbjudningar till samrådsmötet skickades ut 22 maj 2025. Utöver detta har samrådshandlingen funnits tillgänglig på Trafikverkets webbplats under samrådstiden 2 juni till 27 juni 2025.

Samtliga inkomna yttranden och synpunkter finns sammanställda i denna redogörelse (samrådsredogörelsen).

Allt inkommit material rörande vägplanen finns diariefört hos Trafikverket på ärendenummer TÄHS-2024-000357.

2 Samrådskrets

Samrådskretsen är de som informeras om att ett samråd ska äga rum.

Omfattningen av samrådskretsen varierar mellan olika projekt samt samrådets syfte, karaktär och innehåll. I skede samrådshandling har samrådskretsen avgränsats utifrån de direkt berörda som ligger nära eller i direkt anslutning till vägområdet. Utöver de fastigheter som indirekt eller direkt berörs av projektet har även de myndigheter och organisationer som antas vara berörda eller har ett väsentligt intresse i saken medtagits i samrådet.

Nedan förtecknas den samrådskrets, exklusive enskilda som kan antas bli särskilt berörda, som Trafikverket har skickat samrådsremiss till.

- | | |
|-------------------------------|----------------------------|
| • Skellefteå kommun | • Myckle |
| • Länsstyrelsen Västerbotten | • samfällighetsförening |
| • Länstrafiken i Västerbotten | • Myckle Kristliga |
| • Mausjaure sameby | • Ungdomsförening |
| • Skanova | • Gammelvägens |
| • Skellefteå Kraft Elnät AB | • samfällighetsförening |
| • Jordbruksverket | • Riksbyggen |
| • LRF Västerbotten | • Bostadsrättsförening |
| • Naturskyddsföreningen i | • Mycklegård |
| • Skellefteå | • Byggbetong John Dahlgren |
| • Naturvårdsverket | • Aktiebolag |
| • Skogsstyrelsen | • Aktiebolaget Dahlgrens |
| • Försvarsmakten | • Cementgjuteri |
| • Myckle bys skifteslag | |
| • Myckle idrottsklubb | |

Samrådsredogörelsen kommer att uppdateras succesivt under planläggningsprocessen.

3 Samråd

3.1 Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Samråd genomförs i samband med länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

3.1.2 Samråd med berörd kommun

Ett tidigt samrådsmöte hölls med Skellefteå kommun 2 oktober 2024. Även samrådsunderlaget har delgetts Skellefteå kommun där kommunen under samrådstiden inte har inkommit med något skriftligt yttrande.

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som framfördes av Skellefteå kommun under samrådsmötet.

Skellefteå kommun informerar om att ett planprogram för Myckle är under framtagande där det planeras för bostäder samt en förskola vid området gamla Mycklesågen. Kommunen ser därför positivt på anläggande av en gång- och cykelväg längs Mycklevägen. Vidare önskar Skellefteå kommun en möjlig koppling till fotbollsplanerna och att det är önskvärt att oskyddade trafikanter inte ska behöva korsa vägen allt för många gånger, utan att det är fördelaktigt att gång- och cykelvägen anläggs på samma sida så långa sträckor som möjligt. Skellefteå kommun föreslår att en passage kan placeras vid en busshållplats där det kan finnas ett naturligt behov av att korsa vägen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen om upprättat planprogram. Gång- och cykelvägen kommer att placeras på den norra sidan av vägsträckan intill fotbollsplanerna, vilket kommer att underlätta framtida passager. Trafikverket tar med sig synpunkten kring passage vid busshållplats och utreder det vidare under kommande arbete med vägplanen.

3.1.3 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets webbplats under perioden 30 december 2024 till 24 januari 2025. Information om var handlingarna har funnits tillgängliga har meddelats till berörda genom brev 19 december 2024. Under samrådstiden har tre yttranden inkommit till Trafikverket.

Synpunkt har inkommit om att cykelbanan bör anläggas fristående med grönyta mellan väg och cykelbana, där utrymme ges. Där cykelbanan i stället anläggs direkt intill vägen med kantsten önskas att Trafikverket håller dialog med berörda fastighetsägare gällande bredden på anslutningar till uppfarter samt kantstens höjd. Detta då hästverksamhet och försäljning av växter bedrivs i området vilket medför omfattande trafik. Anslutningar till uppfarter bör utformas med hänsyn till detta. En föreslagen lösning är att cykelbanan sänks vid varje uppfart för att underlätta in- och utfart.

Vidare har en fråga ställts om Trafikverket ger ekonomisk ersättning för den mark som Trafikverket kommer att ta i anspråk.

Trafikverkets svar:

Även om det längs vägsträckan finns vissa korta utrymmen där gång- och cykelvägen kan anläggas fristående, finns det flertal partier där denna möjlighet inte ges. Det skulle innebära att utformningen behöver variera från kantstensbunden till friliggande längs olika partier, något som också skulle bidra till en mer kuperad gång- och cykelväg där en funktionell anläggning således inte kan säkerställas.

Trafikverket beaktar synpunkten gällande utformningen av kantstensbunden gång- och cykelväg i det fortsatta utrednings- och projekteringsarbetet. Detaljer kring utformningen av anslutningar och korsningspunkter kommer att utvecklas i ett senare skede av vägplanen. Målsättningen är att utforma gång- och cykelvägen på ett sätt som säkerställer god framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, samtidigt som hänsyn tas till fastighetsägarnas tillgång till sina fastigheter.

En vägplan som vunnit laga kraft anger bland annat vilken mark eller vilket utrymme som får tas i anspråk för projektet. Ersättning för mark, eller utrymme, som tas i anspråk för själva gång- och cykelvägen ska utgå enligt expropriationslagens ersättningsregler (4 kap. Expropriationsersättning). Det medför bland annat att om en del av fastighet tas i anspråk, ska intrångsersättning betalas med ett belopp som motsvarar den minskning av fastighetens marknadsvärde, som uppkommer genom expropriationen (genom att mark tas i anspråk för gång- och cykelvägen). Därutöver ska ytterligare intrångsersättning betalas med 25% av marknadsvärdesminskningen.

Synpunkt har inkommit gällande att cykelbanan bör ges en nordlig dragning genom hela Myckle för att minimera intrång på intilliggande fastigheter. En nordlig dragning skulle medföra en mer enhetlig, trafiksäker och sammanhållen cykelbana, då det går att undvika en övergång där cykelbanan byter sida. För de geotekniska åtgärder som en nordlig dragning skulle innebära, bör Trafikverket ta tillfället i akt och säkra den erosionskänsliga slänt som annars oavsett riskerar att rasera. Eftersom naturvärdesbiotopen sträcker sig mellan 600 – 700 meter efter

Bjurån och det aktuella intrånget under byggtid endast uppgår till cirka 25 meter, bör detta vara acceptabelt och försumbart.

Med nuvarande förslag, anses intrånget för fastighetsägare bli orimligt stort vilket också kan försämra möjligheter till att bedriva näringsverksamhet där en ersättningsbyggnad inte är möjlig.

Synpunktslämnaren önskar möjlighet att under kommande skede i vägplanen komplettera med ytterligare argument och motiveringar.

Trafikverkets svar:

Att genomgående förlägga gång- och cykelvägen på den norra sidan genom Myckle innebär flera utmaningar. En sådan dragning skulle kräva en artskyddsutredning och ett dispensförfarande, vilket innebär en osäkerhet kring möjligheten att fortsatt genomföra projektet. Vad gäller de geotekniska förhållandena vid meandern finns det en betydande skillnad mellan anläggande på den norra alternativt den södra sidan, eftersom en dragning på den södra sidan inte skulle medföra nya laster på slänten. Att anlägga gång- och cykelvägen på den norra sidan skulle därför vara avsevärt mer kostsamt, då det skulle kräva erosionsskydd samt förstärkningsåtgärder med hänsyn till den direkta belastningen av slänten som gång- och cykelvägen skulle medge. Vid anläggande på den södra sidan bedöms det däremot vara tillräckligt med övervakning av släntens utveckling och eventuella enklare och mer kostnadseffektiva åtgärder i framtiden. Dessutom skulle en nordlig dragning innebära att fler alléer behöver tas ned, något som kan undvikas med en dragning på den södra sidan.

Den södra dragningen innebär också att gång- och cykelvägen förbinder fler målpunkter längs sträckan, såsom kommunens nybyggnadsområde, förskola, Mobackenbadet och promenadstråk längs älven. Detta ger bättre tillgänglighet för fler trafikanter och tillgodoser även kommunens önskemål om en sammanhållen cykelinfrastruktur. En gång- och cykelväg på den norra sidan skulle inte ge samma koppling till dessa målpunkter. Den södra dragningen medför visserligen ett behov av att cykelvägen byter sida, dock har en helhetsbedömning visat att det södra alternativet trots detta är mest fördelaktigt ur ett funktionellt, trafiksäkert och miljömässigt perspektiv, då det möjliggör två tydligt utformade och välplacerade passager i stället för att oskyddade trafikanter korsar vägen på egen hand där sikten på vissa ställen fortsatt kommer vara begränsad.

Fler samråd kommer hållas i det fortsatta arbetet, där det finns möjlighet att få information och lämna synpunkter.

Synpunkt har inkommit gällande dagens trafiksituation där tung trafik använder väg 855 för att undvika köer i centrala Skellefteå. Därför föreslås en ny väg norr

om Myckle, längs järnvägen, med anslutning till befintliga vägar i öster och väster. Genom att flytta biltrafiken till en ny väg, skulle genomfartstrafiken i Myckle minska och därmed skapa en lugnare och tystare miljö samtidigt som cyklister och boende får bättre förutsättningar.

En ny vägdragning längs järnvägen bedöms kunna genomföras kostnadseffektivt då marken är jungfrulig och saknar bredband, el- och VA-ledningar. Dessutom anses markförhållandena där vara bättre än Myckles lermarker, och området är redan delvis påverkat av tidigare malmtransporter, vilket gör ingreppet mindre problematiskt. En befintlig traktorgväg kan delvis nyttjas för den nya vägen. En utmaning är att den måste passera Bjurån, vilket kräver en bro, men detta kan kombineras med en viadukt för lantbrukare och hästföretag, vilket även skulle gynna framtida Norrbotniabanan. Den nya vägen skulle dessutom förbättra trafiksituationen på väg 814.

Slutligen föreslås att den befintliga vägen genom Myckle smalnas av med mötesplatser för att gynna cyklister och gångtrafikanter, samtidigt som jordbrukare kan fortsätta använda den för transporter.

Trafikverkets svar:

Vägplanen avser en ny gång- och cykelväg genom Myckle och omfattar inte förändringar av biltrafikens vägdragning. Syftet med vägplanen är att förbättra säkerheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter. Frågan om en alternativ väg för biltrafiken ligger utanför detta projekts ramar och hanteras inte inom Trafikverkets nuvarande planering. Eventuella större förändringar av vägstrukturen, såsom en ny väg, skulle kräva en separat utredning och en omfattande process där flera aspekter, inklusive miljöpåverkan, finansiering och samhällsplanering, måste beaktas. Trafikverket tar dock med sig synpunkterna som en del av det långsiktiga arbetet med infrastrukturen i regionen.

3.1.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Jordbruksverket

Jordbruksverket kommer inte lämna några synpunkter i ärendet gällande byggande av gång- och cykelväg i Skellefteå.

Trafikverkets svar:

Trafikverket noterar yttrandet.

Naturskyddsföreningen Skellefteå

Där invasiva arter och utrotningshotade arter finns, bör en inventering göras omgående och att denna inte avgränsas enbart till byggområdet. Om våtmark

finns i närheten, måste det säkerställas att denna inte blir påverkad och att det i möjligaste mån inte hindras vandring av kräldjur till och från denna. Vidare ser Naturskyddsföreningen Skellefteå det som viktigt att bevara ett ytskikt som innehåller en naturlig fröbank som senare kan återställas.

Gång- och cykelbanans riktning bör främjas framför bilarnas, sett till såväl höjd- som kurvriktning. Detta skulle medföra att fler väljer cykel framför bil. Det finns exempel i Skellefteå där gång- och cykelvägar anlagts under bilvägen och försämrat för gående och cyklister.

Trafikverkets svar:

Trafikverket noterar yttrandet. Trafikverket följer sin rutin för Naturvärdesinventeringar i projektet och en sådan har genomförts i området under 2024 där resultatet av denna har presenterats i samrådsunderlagets planbeskrivning.

Vatten och Avfall Skellefteå kommun

Inom utredningsområdet finns kommunala VA-ledningar på båda sidor om väg 855. Om befintliga, längsgående, ledningar hamnar inom nytt vägområde ansvarar Trafikverket för att flytta dessa. VA-huvudmannen ska ha åtkomst till ledningarna och framtida underhålls- och omlägningsarbeten ska gå att utföra utan att schakt krävs inom vägområdet.

Nya ledningar ska projekteras och utföras i samråd med VA-huvudmannen så att befintlig funktion behålls.

Trafikverkets svar:

Trafikverket noterar yttrandet. Fortsatt dialog kommer att ske med kommunen om hur respektive ledning eller ledningsnät påverkas av vägprojektet och hur detta ska hanteras.

3.2 Samråd vid utformning av planförslaget

3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Västerbottens län har den 9 maj 2025, med samrådsunderlag (daterat 2024-11-15) samt samrådsredogörelse (daterat 2025-02-28) som underlag, beslutat att vägplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Därför kommer ingen miljökonsekvensbeskrivning (MKB) att utföras utan i stället tas en miljöbeskrivning fram.

Synpunkter under skede samrådshandling

Inga synpunkter har inkommit under skede samrådshandling.

3.2.2 Samråd med berörd kommun

Skellefteå kommun ser positivt på att Trafikverket avser förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter längs väg 855. Sammanfattning av kommunens synpunkter är:

- Det är önskvärt att gång- och cykelvägen byter sida så få gånger som möjligt. Där gång- och cykelvägen byter sida behöver passagerna utformas så att det är säkert och smidigt för cyklister och fotgängare att korsa.
- Målstandarden för gång- och cykelvägens bredd bör vara cirka 3 meter oavsett om vilken typ av separering blir.
- Föreslagna placeringar av busshållplatser är med vissa justeringar bra (överväga flytta hållplats vid Gammelvägen väster om korsningen)
- Undvika påverkan till alléerna så mycket som möjligt. Det är viktigt att behålla bykänslan längs vägen och alléerna bidrar till detta.
- Befintliga VA-ledningar inom vägplanens område behöver ses över och diskussioner pågår mellan Skellefteå kommun och Trafikverket om hur dessa ska hanteras. Brandposter inom vägområdet bör flyttas så att åtkomst tillgodoses.
- Kommunen påpekar att det finns två potentiellt förorenade områden längs aktuell sträcka av väg 855 i Myckle (Mycklesågens område och Hedlunds mekaniska verkstad) som måste beaktas i vägplanen.
- Kommunen noterar att cykelvägen berör det värdefulla lövskogsnätverket. Kommunen önskar att Trafikverket minimerar påverkan och genomför kompensation av de lövträd som påverkas.

- Kommunen informerar även om att det finns jättebalsamin inrapporterat på en fastighet som berörs av vägplanen.

Skellefteå kommun önskar en fortsatt dialog angående naturvärden, invasiva arter och naturvärdesbiotoperna vid Bjurån.

Trafikverkets svar:

Trafikverket noterar yttrandet och ser fram emot fortsatt dialog.

Att minimera antalet sidbyten har varit en viktig aspekt som beaktats i vägplanen. Endast två passager på väg 855 behövs längs sträckan (förutom passagen på Tunnelvägen i början av sträckan). I tidigare svar från skede Samrådsunderlag motiveras det varför denna lösning är mer fördelaktigt än en nordlig dragning.

Bredden för gång- och cykelvägen kommer att vara cirka 3 meter längs hela sträckan, vilket är fördelaktigt för både trafikanter och ur underhållssynpunkt.

Trafikverket har utrett placering av busshållplatsen vid Gammelvägen och kommit fram till att placering öster om Gammelvägen innebär större fördelar. Bland annat mindre intrång, mindre påverkan på alléer samt en hållplats som är belägen närmare de boende.

Att minska påverkan på alléer har också varit ett av målen under planprocessen. Trafikverket kommer fortsätta analysera nya lösningar för att minska påverkan på alléer ännu mer eller eventuella kompensationsåtgärder.

Övriga synpunkter angående VA-ledningar, invasiva arter, potentiellt förorenade områden med mera kommer att beaktas under det fortsatta arbetet med vägplanen.

3.2.3 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Samrådshandlingen har funnits tillgänglig på Trafikverkets webbplats under samrådstiden 2 juni till 27 juni 2025. Information om var handlingarna finns har informerats genom brev till berörda. Enskilda som kan bli särskilt berörda har blivit erbjudna ett samrådsmöte på orten. Detta samrådsmöte genomfördes den 10 juni 2025 i form av öppet hus. Cirka 65 personer besökte samrådsmötet. Totalt inkom 28 skriftliga yttranden under samrådstiden.

Ett flertal fastighetsägare har yttrat att de motsätter sig anläggande av nya diken vid deras fastigheter. I stället önskar de att den nuvarande lösningen med lätt lutande slänt behålls, då det inte finns några problem med avrinningen i dagsläget.

Trafikverkets svarar:

Trafikverket noterar yttrandena och ser fram emot fortsatt dialog.

Det stämmer att avvattningen i området i de flesta fall har fungerat bra. Det finns dock flera platser där den befintliga vägen har skador, som troligen har orsakats av ett bristfälligt avvattningssystem. Anläggandet av gång- och cykelvägen intill vägen kan

försämra läget. Därför har projekteringen syftat till att hitta en bra balans mellan öppna och täckta diken.

Synpunkter har inkommit på väderskydd vid busshållplatser. Vissa ifrågasätter behovet av väderskydd vid hållplatser utan närboende eller där nybyggnation inte genomförs i den omfattning som det ursprungligen planerades. Andra önskar väderskydd vid fler hållplatser och anser att alla busshållplatser bör förses med väderskydd.

Trafikverkets svarar:

Trafikverket ser över placering och utformning av busshållplatser baserat på närhet till boende. Bedömning av vilka hållplatser som ska utrustas med väderskydd har gjorts genom dialog med Skellefteå Kommun och Länstrafiken.

En fastighetsägare har lyft ett önskemål om att vägtrumman som avvattnar norra sidan av väg 855 antingen byts ut eller rensas. Synpunktslämnaren frågar även om diket mot anslutning till dagvattenssystemet till älven kommer att rensas.

Fastighetsägaren informerar om att de har en brukningsväg ner till åkrarna mot älven, vilken ansluter till väg 855 vid den planerade busshållplatsen. Personen i fråga undrar om brukningsvägen kan behållas vid befintlig placering, och i annat fall föreslås det att vägen flyttas österut så att den ansluter öster om busshållplatsen. Personen i fråga nämner även att två dikesavfarter på den norra sidan av vägen har tagits bort, och lyfter önskemål om att den östliga dikesavfarten behålls och gärna flyttas så att den ligger rakt över vägen mot nedfarten till älven.

Vidare lyfter fastighetsägaren att de är oroliga för att de planerade vägguppen kommer att generera buller och frågar om det är möjligt att anlägga övergångsställen istället.

Slutligen informerar fastighetsägaren om att en fastighetsavstyckning har genomförts och att de har fått uppskov av Trafikverket att anlägga utfart tills gång- och cykelvägsbeslut kommit.

Trafikverket svarar:

Trafikverket noterar yttrandet och tackar för informationen.

Hela avvattningssystemet på norra sidan kommer att byggas om så att det fungerar bra i framtiden.

En av sidotrummorna på norra sida kommer att kvarstå enligt förslaget i yttrandet. Trafikverket kommer att fundera vidare om att flytta anslutning för att placera det mittemot anslutningsvägen mot söder.

Placering av busshållplatserna på södra sidan har justerats för att undvika påverkan på den befintliga anslutningsvägen mot söder.

Platåupp kommer att användas vid de två gång- och cykelpassagerna på väg 855 eftersom det har bedömts som den mest effektiva åtgärden för hastighetsefterlevnad.

Flera inkomna synpunkter pekar på att korsningen Tunnelvägen/Bolidenvägen upplevs som trafikfarlig och behöver åtgärdas för att öka säkerheten, särskilt för cyklister och fotgängare. Det föreslås hastighetssäkrande åtgärder där cykelvägen korsar Tunnelvägen, såsom platåupp med övergångsställe och cykelöverfart, samt liknande lösningar vid busshållplatser och där cykelbanan byter sida. En upphöjd passage över Tunnelvägen har också föreslagits och eventuellt stopplikt kan övervägas för fordon som kommer från Tunnelvägen. Synpunkter betonar vidare att korsningen behöver göras om för att förbättra sikt och trygghet, särskilt med tanke på att många barn och ungdomar färdas längs sträckan, vilket motiverar en hastighetssänkning till 40 km/h vid korsningen.

Trafikverket svarar:

Åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten för gående och cyklister kommer att ses över. En förhöjd passage kommer att projekteras i korsningen med Tunnelvägen för att skapa en hastighetssäkrad passage för gående och cyklister. Passagen kommer att utrustas med en refug som är tillräckligt bred.

En fastighetsägare har lämnat in en synpunkt gällande att deras tomt ligger lägre än körbanan och de önskar därför en dialog angående hur stor del av deras tomt som kommer påverkas gällande sluttning från cykelbanan, samt hur det kommer att påverka deras häck.

Trafikverket svarar

Trafikverket ser över hur stort intrånget blir på fastigheten. Det är dessvärre inte möjligt att undvika häcken i detta fall.

En fastighetsägare har lämnat ett önskemål om att nuvarande slänt utan dike behålls vid deras fastighet, då de befärar att anläggande av ett dike kan påverka nedfarten till garaget negativt. Fastighetsägaren uppger även att de aldrig har haft problem med avrinningen från vägen tidigare.

Vidare informerar fastighetsägaren om att det bedrivs hästverksamhet med travhästar året runt på gården, samt blomsterförsäljning under sommarsäsongen. Detta medför en betydande trafikmängd av olika fordonstyper, såsom personbilar, hästtransporter, varutransporter, foderbilar med mera. Mot denna bakgrund önskar fastighetsägaren att infarten utformas tillräckligt bred för att möjliggöra möten mellan fordon och för att säkerställa att lastbil och släp kan köra in på ett säkert sätt. Det är även av vikt att framkomligheten till gården behålls god under byggtiden.

Slutligen frågar fastighetsägaren om de planerade övergångarna blir övergångsställen och cykelöverfarter där bilister har väjningsplikt, eller om gående och cyklister ska lämna företräde.

Trafikverket svarar:

Trafikverket noterar yttrandet och ser fram emot fortsatt dialog.

Trafikverket kommer att se över möjligheten att minska djupet på diket vid fastigheten.

Synpunkter om att utforma en säker och smidig infart kommer att beaktas under fortsatt arbete med bygghandlingen. Bred utfart kommer att säkerställas under och efter byggtid.

Åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten för gående och cyklister kommer att ses över.

Det föreslås bli en passage där fordonsförare på väg 855 lämnar företräde till gående och cyklister.

En synpunkt har inkommit gällande önskemål om att planerade fartgupp tas bort, då det lätt skapar köbildning och ökade utsläpp i samband med att trafiken ska accelerera igen. I stället föreslår personen att trafikljus installeras, då det bara används då det behövs, medan ett fartgupp är ett konstant hinder.

Vidare föreslås en breddad väg med förhöjd trottoar, framför en separat gång- och cykelväg med egen belysning, då det är en mer ekonomisk lösning.

Trafikverket svarar:

Förhöjda gång- och cykelpassager är den mest effektiva åtgärden för att uppnå god hastighetsefterlevnad vid passager genom tätorter. Det är därför de kommer att finnas kvar i vägplanen för de två gång- och cykelpassager på väg 855. Likaså passagen på Tunnelvägen blir en förhöjd gång- och cykelpassage. Andra åtgärder kan bidra, men platågupp ger den tydligaste och mest pålitliga effekten för både trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter.

Angående förslag av en gång- och cykelväg som förhöjd trottoar är detta just den typ av gång- och cykelväg som projekteras i vägplanen.

En synpunkt har inkommit med oro för att den nya gång- och cykelvägen kan påverka enskilda fastigheter negativt och uppges sakna flera detaljer. Samtidigt uttrycks även en positiv förväntan på projektet.

Fastighetsägaren informerar om att deras bostadshus är beläget ytterst nära vägen och för att reducera bullernivåer har fastighetsägaren byggt en planterad bullervall som fungerar

väl. Oron grundar sig främst i att bullervallen tas bort och att utrymmet i stället kommer att nyttjas för att flytta vägen närmare bostadshuset, utan att nytt bullerskydd uppförs.

Trafikverket svarar:

I detta fall kommer gång- och cykelvägen att anläggas på norra sidan och ingen direkt påverkan blir därför på fastigheten.

En fastighetsägare har inkommit med information om att de planerar för ett nytt attefallshus på sin gård och önskar ett minskat markanspråk. Synpunktslämnaren önskar att täckt avvattningslösning tillämpas för att spara på tomtmark, samt att samma lösning tillämpas vid det intilliggande bostadshuset på gården för att skapa enhetlighet.

Till följd av anläggande av gång- och cykelvägen behöver en handgjord massiv järnportal med elektrisk anslutning vid gårdens infart flyttas. Fastighetsägarna ser ett stort värde i denna portal.

Trafikverket svarar:

Påverkan innebär att bredda vägbanken för att anlägga gång- och cykelvägen intill väg 855. Det är därför inte möjligt att minska intrånget, även om inget dike skulle projekteras.

Trafikverket noterar att den befintliga järnportalen vid infarten behöver flyttas till följd av gång- och cykelvägens anläggande. Trafikverket kommer att ha fortsatt dialog med fastighetsägaren gällande detta.

En fastighetsägare har inkommit med en synpunkt gällande önskan om att infarten till deras fastighet behålls. Det har även noterats att Trafikverket önskar att hyra del av fastigheten till uppställningsplats och meddelar att det accepteras mot en rimlig ersättning.

Trafikverket svarar:

Trafikverket kommer att säkerställa att befintlig infart till fastigheten behålls, även om det kommer att samnyttjas för etableringsområde under byggtiden.

Om markintrång blir aktuellt i samband med anläggningsarbetet kommer fastighetsägaren att erbjudas ekonomisk ersättning. Det finns information kring ersättningsregler på Trafikverkets webbplats eller så kan man kontakta Trafikverkets markförhandlare.

En fastighetsägare informerar om att det har varit kulverterat vid deras grannfastighet i 20 år med mycket bra funktion. När gång- och cykelvägen byggs önskar de att hela sträckan kulverteras. Vid kulvertering accepterar de mindre pengar för marklösen, då de får behålla mer mark. Fastighetsägaren uppger att marken på berörda fastigheter är relativt lättgenomsläpplig och är därmed lämplig för täckta diken.

Trafikverket svarar:

Trafikverket noterar yttrandet och ser fram emot fortsatt dialog.

Det finns flera platser där den befintliga vägen har skador, som troligen har orsakats av ett bristfälligt avvattningsystem. Anläggandet av gång- och cykelvägen intill vägen kan försämra läget.

Trafikverket kommer att projektera den avvattningslösning som är mest lämplig för den specifika platsen.

Det har inkommit en synpunkt med information om att geotekniska borrhningar genomfördes på deras infart under hösten 2024. I samband med detta körde borrhbandvagnen i diket och orsakade tryckskador på gräsmattan, vilket gör det svårt att klippa diket. Ojämnheter uppges vara det stora problemet. Fastighetsägaren önskar att skadorna åtgärdas.

Trafikverket svarar:

Trafikverket har haft dialog med fastighetsägaren och skador på diket och slänten har åtgärdats. Fastighetsägaren har bekräftat att denne är tillfreds med åtgärden.

Flera synpunkter har inkommit kring gång- och cykelvägens placering och utformning. Det föreslås att vägen antingen flyttas till södra sidan av Gammelvägen där det inte finns bostäder, eller behålls på norra sidan med specifika åtgärder i vissa fastigheter, t.ex. användning av befintlig häck och grind som väggräns. Vid vissa fastigheter finns extra mark som kan tas i anspråk om det behövs. Längs fastigheterna önskas avrinning med rännsten och svag lutning söderut mot vägen.

Vidare betonas vikten av att gång- och cykelvägen dras på samma sida längs hela sträckan, med hänsyn till den tunga och ökande trafiken som passerar genom Myckle samt risker för barn och ungdomar vid vägövergångar. Det efterfrågas också en motivering till varför vägen föreslås på båda sidor och föreslås istället en lösning där vägen planeras längs norra sidan genom hela Myckle, med direktanslutning till befintlig gång- och cykelväg vid Mobacken samt bibehållen anslutning till ängsmarkerna norr om vägen.

Trafikverket svarar:

Linjedragningen av gång- och cykelvägen kommer fortsatt att dras på båda sidor av vägen, då den redan är fastställd som den mest fördelaktiga lösningen (se tidigare svar under samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan). Infart till ängsmarken är redan säkrad och även tillgång till Mobacken.

En synpunkt har inkommit där det uttrycks uppskattning för att gång- och cykelvägen anläggs genom Myckle. Fastighetsägaren uppger dock att delar av deras tomt kommer att tas i anspråk och då de redan i dagsläget har en liten tomt önskar de att möjligheten att justera tomtgränserna, i samråd med grannfastigheten, utreds.

Vidare uppger fastighetsägaren att det blir svårt att flytta friggeboden som är placerad på deras tomt då vattenledningen går några meter norr om den. Om det är möjligt att utöka fastigheten österut är det eventuellt möjligt att vrida friggeboden utan att den står mitt framför huset, men ändå ryms mellan vägen och ledningen. Ett alternativt förslag är att dikeslösningen blir dold, vilket kan minska vägområdets omfattning

Synpunktslämnaren önskar en dialog kring möjliga lösningar, så att eventuella åtgärder kan genomföras sommaren 2026, då det innebär omfattande arbete med eventuell flytt av häck, träd, el friggebod, lekstuga, altan med mera.

Trafikverket svarar:

Vi noterar synpunkten om flytt av tomtgräns. Flytt av tomtgräns i samråd med grannfastigheten behöver hanteras och ombesörjas av fastighetsägaren, eftersom detta inte är något som Trafikverket normalt kan genomföra. Väg/dikeslösningen har redan anpassats så att behov av nytt markanspråk minskas, men det är inte tillräckligt för att undvika påverkan.

En fastighetsägare har inkommit med en synpunkt angående att deras tomt kommer att påverkas avsevärt, då planen är att ta flera meter mark i anspråk i anslutning till fastigheten, en björkallé planeras att avverkas precis vid deras fastighet och det planeras även anläggas en busshållplats med väderskydd precis intill gården. Björkallén skymmer i dagsläget sikten och reducerar buller från vägen, framför allt sommartid. De befärar att upplevelsen av gården kommer att påverkas negativt, likväl fastighetsvärdet. En liknande allé uppskattas ta minst 20 år att växa upp till nuvarande höjd och buskage. De önskar därför att behålla björkallén om möjligt.

Fastighetsägaren är positiv till att en gång- och cykelväg anläggs genom byn, men föreslår att busshållplatsen i stället placeras vid en närliggande fastighet utan trädgård intill. Alternativt önskar synpunktslämnaren att behovet av antalet busshållplatser undersöks,

med hänvisning till att gång- och cykelvägen kommer att förbättra tillgängligheten och säkerheten längs vägen och det är då möjligt att gå till närliggande hållplatser.

Trafikverket svarar:

Trafikverket noterar yttrandet och ser fram emot fortsatt dialog. Synpunktslämnarens fastighet är dock inte direkt påverkad, eftersom det inte ligger direkt intill planerad gång- och cykelvägen.

I detta fall kommer den projekterade busshållplatsens att justeras, men den kommer att behålla sin ungefärliga placering.

Alternativa lösningar kommer att utredas med målet att undvika påverkan på allén. Om påverkan inte kan undvikas kommer eventuella kompensationsåtgärder att övervägas.

Det har inkommit en synpunkt med positivitet över att gång- och cykelvägen byggs. Personen ställer även en fråga om Trafikverket kommer att lägga igen diket under busshållplatsen med väderskydd och hur långt det kommer att läggas igen. Vidare undrar personen i fråga om det är något övrigt som Trafikverket planerar att göra på norra sidan av vägen vid fastigheten.

Trafikverket svarar:

Trafikverket håller på att se över projektering av busshållplatser, med hänsyn till avvattningsförhållanden. Inga ytterligare åtgärder är projekterade i detta fall på norra sidan.

Det har inkommit en synpunkt gällande önskan om att nuvarande infartbredd, som är 6,1 m, breddas med 1,5-2m för att möjliggöra utfart med husvagn/släp i båda riktningarna. Vidare förutsätter synpunktslämnaren att infarten är nersänkt i nivå med vägbanan (ej kantsten). Synpunktslämnaren förutsätter även att slänt och dike innanför cykelbanan anordnas med dräneringslösning så att befintlig infart mot garage bibehålls vid fastigheten. Synpunktslämnaren önskar även att snöröjning och sandsopning utförs så att ingen snö/sand kommer in på infart, garageinfart eller gräsytor. Synpunktslämnaren informerar att infarten berör två fastigheter. Fastighetsägaren har noterat att fastighetsgräns mot väg ligger ute i körbanan, och undrar hur det kommer att beaktas/eventuellt justeras.

Trafikverket svarar:

Trafikverket noterar yttrandena och ser fram emot fortsatt dialog.

Trafikverket ska se över möjligheten att minska intrång på fastigheten. Trafikverket tar med sig förslagen för att förbättra projektering under kommande skeden.

Utformningen av infarten, inklusive eventuell kantsten och nivåskillnader mot vägbanan, kommer att detaljprojekteras i nästa skede och inkomna önskemål kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

Det har inkommit flera synpunkter som berör intrång på berörda fastigheter i samband med den planerade gång- och cykelvägen. Synpunktslämnare önskar att intrånget minimeras för att undvika påverkan på befintliga häckar. Det har även uppmärksammats att det på vissa fastigheter finns nedgrävda installationer, såsom dagvattenbrunnar samt fundament i anslutning till häck och infarter, vilka används för gårdsgrindar och därför behöver beaktas vid fortsatt planering.

Vidare lyfts att vissa fastigheter redan är belastade av flera befintliga servitut och att ytterligare intrång upplevs som påtagligt. Det framförs också att den föreslagna dragningen riskerar att påverka kommunens nyligen utbytta VA-ledning, där gällande regler förbjuder fasta konstruktioner inom fem meter från ledningens centrum. Flera synpunktslämnare uttrycker samtidigt uppskattning över planeringen av gång- och cykelväg och önskar att befintlig vegetation i möjligaste mån bevaras samt att möjlighet ges att ta hand om plantor längs vägen.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta med sig det. Trafikverket kommer att se över möjligheten att justera lösningarna för att minska intrånget på fastigheterna.

Det har inkommit en synpunkt om att den lösning som föreligger gällande dragning av gång- och cykelväg samt anläggande av hållplats vid berörd fastighet inte fungerar, då det förstör funktionen av synpunktslämnarens svängplan/uppställningsplats för släpfordon samt avlägg för snö under vintertid.

Vidare informerar synpunktslämnaren att ortofotot som har använts i projektet inte är aktuellt. Fastigheten har ändrat och innehåller sedan länge en uppställd förrådscontainer (12 meter lång) med avstånd för öppning för in- och urlastning mellan container och huskropp, samt numera även en anlagd köryta på den ytan som Trafikverket avser att ta i anspråk.

Genom att flytta övergången, dvs där cykelvägen byter sida av väg 855 till östra sidan av infartsvägen till Myckle, och förlägga hållplatsen direkt efter bron på väg 855, dvs så långt österut som möjligt på fastigheten, kan skadan begränsas och ovan nämnda nödvändiga funktioner på fastigheten består om än begränsade.

Synpunktslämnaren informerar om att de har som alternativ plan att skapa två villatomter på den del av fastigheten som Trafikverket avser att ta i anspråk. Intrånget förstör fastighetens alternativvärde och alternativa användning.

Synpunktslämnaren önskar en planering på plats tillsammans med Trafikverket.

Trafikverket svarar:

Utformning av busshållplatsen och passagen på väg 855 har ändrats efter samråd. Busshållplatsen har flyttats cirka 200 meter västerut, medan passagen har flyttats cirka 60 m österut. Ovan nämnda justeringar kommer att minska påverkan på fastigheten.

Trafikverket kommer att presentera det färdiga förslaget för allmänhetens granskning, där berörda ges möjlighet att lämna synpunkter.

3.2.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Försvarsmakten

Försvarsmakten avstår från att yttra sig men önskar att fortsatt få ta del av remisser.

Trafikverket svarar:

Tack för er synpunkt.

Skanova

Skanova informerar om att de har markförlagda teleanläggningar inom planområdet och önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet när ledningssamordning påbörjas och kallas till samrådsmöten för det aktuella området för att kunna samordna nya och befintliga ledningar.

I det fall Skanova tvingas vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra vägplanen ska kostnadsfördelning mellan Trafikverket och Skanova ske enligt gällande avtal och lagar.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för yttrandet. Samråd kommer att ske med Skanova om hur respektive ledning eller ledningsnät påverkas av vägprojektet och hur detta ska hanteras.

4 Konsultation enligt lag om konsultation i frågor som rör det samiska folket

Sametinget avstod, men konsultation hölls med SSR och Mausjaur sameby den 22 januari 2025. Då det saknades ytterligare behov avslutades konsultationen efter första mötet. Handlingar i ärendet finns tillgängligt under TRV 2025/8757.

Trafikverket, 972 42 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2 - 4

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

trafikverket.se