

Ärendenummer
TRV 2018/129455
Ert ärendenummer
M 7034-18

Dokumentdatum
2019-06-04
Sidor
1(2)



TRAFIKVERKET

Nacka Tingsrätt
Mark- och miljödomstolen
mmd.nacka.avdelning4@dom.se

Kopia till:
Diariet TRV

NACKA TINGSRÄTT
Avdelning 3

INKOM: 2019-06-04
MÅLNR: M 7034-18
AKTBIL: 56

Synpunkter på ansökan bergtäkt Klinte Klintebys 1:5, Gotlands kommun.

Trafikverket Region Stockholm har mottagit rubricerat ärende och svarar i egenskap som ansvarig för trafikslagsövergripande och långsiktig planering av det samlade transportsystemet i regionen samt som väghållare för de berörda länsvägarna 140, 141, 561 samt 562. Trafikverket har ombetts att lämna synpunkter på ansökan och miljökonsekvensbeskrivning.

SMA Mineral AB ansöker om utvidgat täkttillstånd på en del av fastigheten Klinte Klintebys 1:5. Planerad brytning avser att omfatta ett maximalt uttag av 900 000 ton kalksten per år.

Uttagen kalksten avses transporteras med lastbil till Klintehamn för vidare utskeppning. Transporterna sker med ca 100 lastbilslass per dygn. Tre till fyra lastbilar planeras köra nonstop i tvåskift vardagar mellan kl. 06 – 22. En trafikutredning har utförts som detaljerat redogör för vägarnas beskaffenhet med näromgivning.

Trafikverket vill framföra följande synpunkter på verksamhetsutövarens kommentarer till vad Trafikverket tidigare framfört.

Trafikverket vidhåller att ansökan innebär en storskalig verksamhet som bedöms få omfattande effekter på omgivningen längs vald transportväg vad gäller trafiksäkerhet, miljö- och klimatpåverkan vilket motiverar en åtgärdsvalsstudie. Sökanden anför som skäl för att inte genomföra en åtgärdsvalsstudie att en sådan bedömts vara en omfattande utredningsinsats utan att den tillför någon ny kunskap eller information som påverkar verksamhetens tillståndsprövning. Trafikverket vidhåller, med hänvisning till tidigare framförda skäl, att landtransporterna till utskeppningshamnen lämpligen bör studeras i en åtgärdsvalsstudie som underlag för slutligt tillstånd. Skälen för detta är oförändrade mot vad som tidigare framförts, där säkerheten för gruppen oskyddade trafikanter betonats.

Sökanden anser att det är orimligt att tidsreglera endast lastbilstrafiken från tükten och inte annan tung trafik. Sökanden anser det inte vara samhällsekonomiskt försvarbart att genomföra omfattande åtgärder inom busshållplatser då dessa har ett lågt utnyttjande. Trafikverket anser att det är i sådana fall som detta som det är värdefullt med en åtgärdsvalsstudie för att närmare belysa och väga olika alternativ mot varandra.

Sökanden framför att det ökande slitaget på de allmänna vägarna inte ska medföra begränsning vid tillkomsten av nya verksamheter utmed vägen. Trafikverket vill framhålla att den planerade ökande trafiken med tunga fordon inte är att betrakta som obetydlig och dess effekter på de allmänna vägarna bör vägas in i en åtgärdsvalsstudie.

Sökanden avfärdar alternativa lösningar till transporter via väg 141 i form av transportband eller nyanlagd väg. Skälen som anføres är höga investeringskostnader samt att sökanden saknar möjlighet att få tillgång till nödvändig mark. Trafikverket vidhåller att de alternativ till landsvägstransporter på väg 141 som diskuteras i trafikutredningen även är lämpade att övervägas i en åtgärdsvalsstudie.

I bilaga D gör sökanden en genomgång av vissa trafiksäkerhetskänsliga åtgärder.

Sökanden avser att planera lastbilstransporter så att möte mellan två lastbilar undviks i möjligaste mån i bymiljön vid och strax väster om Bönders backe. Trafikverket vill framföra att passage med tung lastbil vid Bönders backe redan idag är problematisk då vägen helt saknar vägrenar och är omgärdad av vägräcken på båda sidor. Utrymmet för oskyddade trafikanter är därmed begränsat och med tanke på vägens lutning ett problem för cyklister med behov av vingelmån. Istället för att använda den södra utfarten till väg 141 bör sökanden prioritera den norra utfarten till väg 562. Därigenom skulle trafiksäkerhetsproblemen i Bönders backe minska samtidigt som körsträckan för transporter från stenbrottet bedöms bli något kortare.

Sökanden föreslår att en gång- och cykelväg anläggs utmed väg 141, vilket kräver upprättande av vägplan. Sökanden anser sig inte ha rådighet över denna åtgärd som därför inte kan sättas som villkor. Trafikverket anser att åtgärden är väsentlig för att skapa en trygg trafikmiljö för oskyddade trafikanter om landtransporter med lastbil väljs. Trafikverket anser att om den norra utfarten prioriteras bör gång- och cykelväg anläggas även längs väg 562. Frågan om eventuell gång- och cykelväg bör lämpligen ingå i en åtgärdsvalsstudie.

Sökanden föreslår förändrad prioritet i korsningen mellan väg 141/562 så att väg 141 blir huvudriktning och stoppliktt/väjningsplikt föreskrivs för väg 562. Trafikverket anser att ett sådant förslag i kombination med ombyggnad av korsningen behöver utredas mer i detalj. Förslaget blir dock inaktuellt om den norra utfarten till väg 562 prioriteras.

Trafikverket vill samtidigt framföra att de trafiksäkerhetshöjande åtgärder inom det allmänna vägnätet som kan komma att krävas i tillstånd för bergtäkt och de utpekade transportvägarna till utskeppningshamn ska bekostas av verksamhetsutövaren. För detta krävs att erforderliga avtal tecknas mellan Trafikverket och verksamhetsutövaren i samband med tillståndsprövningen.

Trafikverket vill även framföra beträffande trafikbullerpåverkan att det under särskilda omständigheter kan vara motiverat att ekvivalentljudnivån beräknas på basis av en annan tidsperiod än årsmedeldygnstrafiken. Ett exempel, Miljööverdomstolens avgörande (M 3434-06), 2007-04-26, kan vara att en stor del av årstrafiken förekommer under en kortare tidsperiod. Beräkningen av ekvivalentljudnivån bör i detta fall baseras på somarmedeldygnets trafikintensitet och trafikens sammansättning.

För Trafikverket Region Stockholm

Bengt Freij
Samhällsplanerare