



Författare
Linda Wahlman
Telefon
+46 10 505 29 09
E-mail
linda.wahlman@afconsult.com
Datum
2019-08-22
Projektnummer
746937

Kund
SMA Mineral AB

Klintebys stenbrott, Gotland

Kommentarer till motparters yttranden rörande trafik

1 Bakgrund och uppdrag

SMA Mineral har ansökt om tillstånd till fortsatt och utökad täktverksamhet samt vattenverksamhet vid Klintebys och Snögrinde stenbrott. Berörda motparter har inkommit med yttranden som SMA Mineral nu har möjlighet att bemöta.

2 Kommentarer från ÅF Samhällsbyggnad till inkomna yttranden

Aspekter inom trafik som berörs i yttrandena som ÅF Samhällsbyggnad i detta skede avser kommentera redovisas nedan. Kommentarererna har grupperats utifrån vilken aspekt de avser för att underlätta läsningen av dokumentet. Yttranden som berör trafik är aktilaga 43, 45, 47, 49, 50, 52, 55-62.

2.1 Åtgärdsvalsstudie

I aktilaga 56 anför Trafikverket att landtransporterna till utskeppningshamnen lämpligen bör studeras i en åtgärdsvalsstudie (ÅVS). De poängterar säkerheten för oskyddade trafikanter. Åtgärdsvalsstudien ska närmare belysa och väga studerade alternativ mot varandra.

En åtgärdsvalsstudie är Trafikverkets första utredningssteg som genomförs innan konkreta planer tar form genom exempelvis vägplan. Det är ett utredningssteg som tar sin utgångspunkt i att förutsättningslöst studera möjliga lösningar. Lösningarna berör alla trafikslag och både beteendepåverkande åtgärder och olika nivåer på fysiska åtgärder. En gemensam problembild över nuläget samt förväntade utmaningar som uppkommer i framtiden med anledning av utvecklingen i närområdet och aktuella trender beskrivs. Det tas även fram mål för ett framtida trafiksystem med utgångspunkt från ovanstående problembild. Detta arbetas fram i en arbetsgrupp med berörda aktörer, exempelvis Trafikverket, regionen, kommuner, kollektivtrafikföreträdare, cykelorganisationer m.fl. En åtgärdsvalsstudie har därmed en utredningsdel som i slutet av projektet utmynnar i en rapport. Den andra delen av en åtgärdsvalsstudie är själva processen, där olika aktörer vid flera tillfällen får tillfälle att förmedla sina tankar och idéer och lyssna på övriga aktörer. I samband med arbete



med åtgärdsvalsstudier tecknas ofta ett genomförandeavtal mellan de berörda aktörerna där finansieringen för föreslagna åtgärder fördelas efter överenskommelse.

SMA Mineral har genomfört ett möte med Trafikverket för att skapa en gemensam bild av hur arbetet med trafikfrågorna ska drivas framåt på bästa sätt. Mötet genomfördes under vecka 33 hos Trafikverket i Solna. På mötet deltog fem företrädare från Trafikverkets olika enheter som har engagemang i trafiken på Gotland. Det diskuterades behov av en åtgärdsvalsstudie för att hantera utvecklingsprojekt som Trafikverket är involverade i. Trafikverket anser att det är lämpligt att samordna utvecklingen av Klintebys stenbrott med övriga pågående projekt såsom program Klintehamn, utvecklingen av Klintehamn hamn m.fl. Detta för att få en helhetsbild av framtida trafiksystem som på bästa sätt kan anpassas mot dessa olika utvecklingsprojekt och där avvägningar mellan olika behov och önskemål kan hanteras i en arbetsgrupp där olika berörda aktörer deltar. Mot bakgrund av ovanstående motiv ställer sig SMA Mineral positivt till att delta i en ÅVS för att bidra med kunskap om den egna verksamheten och dess påverkan på trafiksystemet samt att bidra till lämpliga lösningar för att mildra effekterna för de närboende. SMA Mineral är även villigt att teckna genomförandeavtal om åtgärder.

Det är i dagsläget inte klarlagt exakt vilka frågeställningar som kommer att hanteras i den föreslagna åtgärdsvalsstudien; detta kommer att behandlas i samband med uppstart av arbetet med den. Några aspekter är dock självklart att de kommer att studeras och det är trafiksäkerhet, Bönders Backe och de oskyddade trafikanternas situation och alternativa vägval.

Trafikverket har angett att de inom kort kommer att påbörja en intern process för att formulera hur arbetet kan bedrivas samt vilken tidplan som kan vara aktuell. Den förhandsinfo som delgavs på mötet när det gällde tidplan gjorde dock gällande att det p.g.a. av hög arbetsbelastning kan dröja ända till 2021 innan detta arbete kan påbörjas. Erfarenheten är att ett arbete med en åtgärdsvalsstudie tar ungefär 1 år. Efter det kan åtgärder komma till stånd inom en period om 3-6 år beroende på storlek och förutsättningar med olika processer som behövs.

2.2 Utvecklingen av Klintehamn

I flera aktbilagor 43, 49 och 62 tas det upp att utökningen av tåktverksamheten begränsar möjligheterna till utveckling av Klintehamn.

Förutsättningarna för oskyddade trafikanter utmed väg 141 och som även har bäring på utvecklingen av Klintehamn beskrivs nedan under punkt 2.3.

År 2014 hade väg 141 en trafikmängd på ca 900-1740 fordon på sträckan väster om kyrkan. Väg 562 hade år 2016 vid en punkt nordöst om tåkten en trafikmängd på 1140 fordon/dygn. Med utgångspunkten att väg 141 används för huvuddelen av tåktens transporter så ökar trafiken till 1080-1920 fordon/dygn på väg 141 och väg 562 påverkas inte. Framtida trafikmängd på ca 2000 fordon/dygn bedöms inte utgöra en stor barriär för utvecklingen av områdena illustrerade i program Klintehamn. En väg upplevs ofta som en barriär först då det är ett större antal fordon som trafikerar den. Det blir då genom den täta strömmen av bilar svårare att passera vägen då det inte uppstår tillräckliga tidsluckor för att kunna passera. På väg 141 uppstår tidsluckor för passage under hela dygnet och det bör dessutom inte vara något problem för fordonstrafiken att komma ut på väg 141 i befintliga korsningar och därmed är det inga större framkomlighetsproblem som uppstår med utökningen av tåktverksamheten



och dess transporter. Nedanstående tabell är satt att illustrera flödet på vägvsnitten som påverkas av transporterna, genom hur antal sekunder mellan fordonen förändras.

	Befintlig sommar	Befintlig normalt	Sommar inkl. SMA trp.	Normaltid inkl. SMA trp.
	Tid mellan fordon* (sek)	Tid mellan fordon* (sek)	Tid mellan fordon** (sek)	Tid mellan fordon** (sek)
Väg 141 mellan tåktens södra infart till Klintebys	27	53	25	43
Väg 141 mellan Klintebys och Donnersgatan	17	33	16	29
Väg 141 mellan Donnersgatan och väg 140	32	64	30	50
Väg 141 mellan väg 140 och avfart till hamnen via Lamellvägen	10	21	10	19

*) Beräknat med jämn fördelning av dygnstrafik över 16 timmar (vakna delen av dygnet)

**) Beräknat med jämn fördelning av dygnstrafik över 16 timmar och att tillkommande trafik från tåkt fördelas över 11 respektive 15 timmar enligt bolagets förslag till villkor

Den tillkommande trafiken från utökad tåktverksamhet bedöms därmed inte påverka möjligheterna att utveckla Klintehamn negativt ur ett trafikperspektiv. Den påverkan som trafiken ger i form av trafikbuller och hur det påverkar utvecklingen av Klintehamn, beskrivs i bilaga E.

2.3 Trafiksäkerhet

I flera aktbilagor, 43, 45, 47, 49, 50, 52, 55, 57, 58, 61 och 62 tas trafiksäkerhet upp.

Det står klart att detta är en av de delar i verksamheten som berörda är mest oroade över. I yttrandena framförs flera olika synpunkter men huvudpunkten är att inte tillräcklig hänsyn tagits till boende och att åtgärder därmed behöver utredas och erbjudas. I den åtgärdsvalsstudie som beskrivs i avsnitt 2.1 så kommer trafiksituationen för de oskyddade trafikanterna behandlas. Där kommer berörda aktörer (Trafikverket, Regionen och SMA Mineral m.fl.) få tillfälle att skapa en gemensam bild av vilka åtgärder de föredrar och hur dessa ska genomföras och finansieras.

I flera av yttrandena framförs en stor oro kring trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter på väg 141 respektive väg 562, då vägarna inte bedöms ha en tillräckligt trafiksäker utformning för att kunna hantera de tillkommande tunga transporterna. För att minska effekterna av de tunga transporterna kan det tillskapas bättre förutsättningar för oskyddade trafikanter längs väg 141 mellan Bönders Backe/Klinteberget och Klintehamn. En åtgärd som tas upp är breddning av vägren och även uppsättning av räcken på valda platser. Bolaget ställer sig positiva till sådana åtgärder och kan bidra ekonomiskt vid tillkomsten av den typen av åtgärder, som alltså kommer att ingå i den planerade åtgärdsvalsstudien.



I aktbilaga 49 framförs oro kring sobbilens möjlighet att stanna på väg 141. Sophämtningen bedöms inte påverkas negativt av den tillkommande tunga trafiken. På de trånga avsnitten där det inte är lämpligt att passera medan sobbilen tömmer kärnen får takttransporterna vänta bakom sobbilen.

I aktbilaga 49 samt 50 berörs Bänders backe lutning och problem med tunga transporter vintertid. I dagsläget har Trafikverkets driftentreprenör i uppdrag att skapa goda förutsättningar för att korsningen ska fungera i sin nuvarande utformning. Det är då viktigt att de sandar för att skapa dessa goda förutsättningar. Bolagets och undertecknads uppfattning är att detta ofta fungerar bra. Vägens lutning är inte på något sätt oacceptabel med hänsyn till gällande riktlinjer för statliga vägar, varför det ligger på fordonens förare att läsa av utformningen och anpassa sitt körsätt därefter. Förarna av takttransporterna är inte av uppfattningen att korsningen är svår att hantera eller särskilt problematiskt, de tycker att den fungerar bra. Bänders Backes utformning kommer med stor sannolikhet att studeras i den planerade åtgärdsvalsstudien, varför frågan kommer bli ytterligare belyst

I aktbilaga 49 kommenteras avståndet mellan vägen och husen på fem meter. Ett förtydligande; antalet metrar mellan väg och hus, 5 meter är endast medtagen som en information om att de flesta husen ligger längre från men att det finns några som ligger nära vägen. Förslagen med åtgärder är framtagna med utgångspunkt i trafiksäkerhetsförutsättningarna på vägen. Husens placering, om de ligger mer eller mindre än fem meter från vägen har inte och bör inte på något sätt legat till grund för bedömningen av behovet av trafiksäkerhetsåtgärder på vägen.

I samma aktbilaga anges också problem med tappad sten från lastbilarna. I instruktionerna till transportörerna ingår att lastbilens luckor ska vara hela och stängda.

I samma aktbilaga framförs även en synpunkt att det sommartid är många oskyddade som rör sig utmed vägen och att det är tveksamt att använda dagens nyttjande av busshållplatserna som grund för behov av åtgärder. Det är Region Gotland som är huvudman för busshållplatserna utmed vägarna 141 respektive 562, de har ansvar för att utveckla hållplatserna och se till att de är trafiksäkra och bra utformade i förhållande till sin funktion och prioritering linjenätet. I den föreslagna åtgärdsvalsstudien, där både Regionen och SMA Mineral är givna deltagare, kommer busshållplatser och trafiksäkerheten kring dessa att studeras och åtgärdsförslag tas fram. Det är säkert, som det beskrivs i yttrandet, troligt att kollektivtrafikresandet kommer öka och då ökar användningen av hållplatserna. Det bedöms dock inte möjligt att SMA Mineral i miljötillståndsprocessen ska föreslå åtgärder på hållplatser utan det hanteras enligt ovan. Antalet oskyddade utmed vägarna är som störst sommartid, för att bidra till förbättrade förutsättningar för dessa har SMA Mineral valt att minska transporter från tåkten till hälften under tiden 15 juni – 15 augusti samt under julhelgerna.

I aktbilaga 50 efterfrågas accelerationssträcka vid utfarten från tåkten på väg 141. Den aktuella trafikmängden på väg 141 är inte så stor att det bedöms behövas ett accelerationsfält. Lastbilarna bedöms inte hindra trafiken på väg 141 trots att de har lång accelerationssträcka när de är fullt lastade, då trafiken är så måttlig.



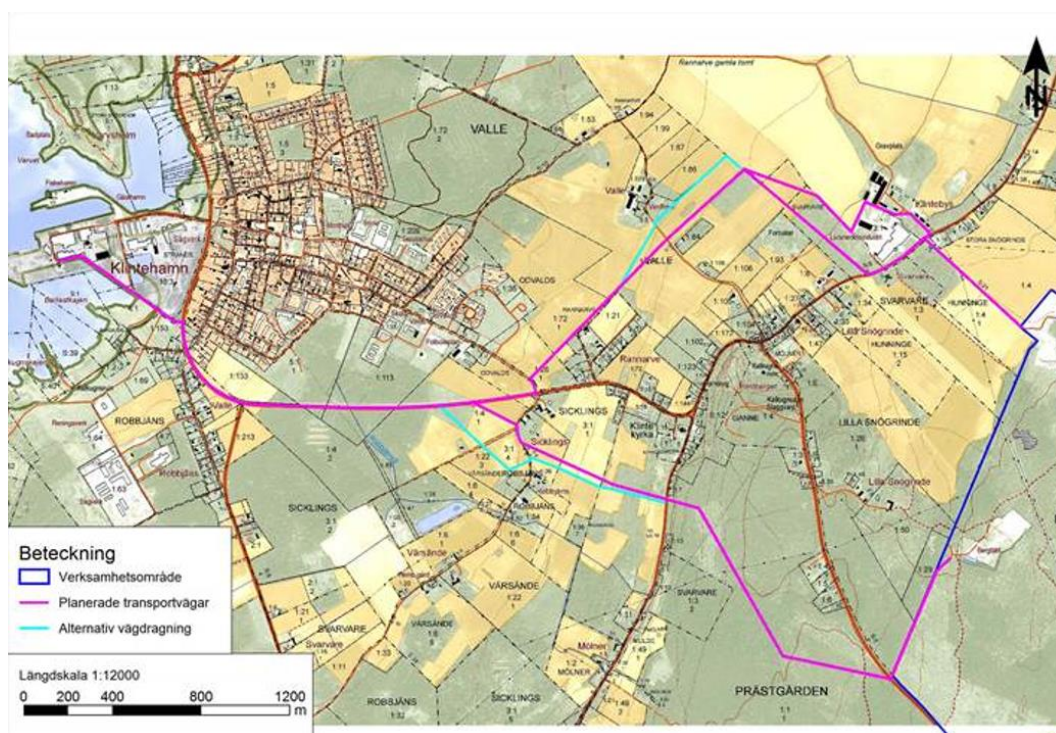
2.4 Alternativa transporter och transportvägar

I aktbilaga 52 efterfrågas en plan för transporter och det påpekas att det är oklart hur Klintehamns hamn ska kunna hantera den större transportvolymen. Planen för transporter och utredning av alternativet transportband som omnämns i tidigare yttrande kommer att studeras i ovan nämnda ÅVS. Hur stor mängd som hamnen kan/får hantera regleras i en egen miljötillståndsprövning och är inte en del av denna prövning.

I aktbilaga 59 efterlyses djupare studier av alternativa transportvägar till Klintehamns hamn. Alternativa transportvägar skulle medföra fler berörda, då dessa måste passera bebyggda områden för att nå Klintehamns hamn. De befintliga vägarna måste behållas och de som bor utmed dem fortsätter då vara störda av trafik och bostäder som idag inte har biltrafik i sin närhet får det med ytterligare en bilväg i området. Det finns dessutom i dagläget inte något samtycke från fastighetsägare i närområdet till att bidra med mark till en sådan lösning.

I ansökans miljökonsekvensbeskrivning beskrivs förutsättningarna för transportband respektive alternativa vägsträckningar, nedanstående text är en summering av den texten.

Två studerade alternativa vägsträckningar har redovisats, söder respektive norr om väg 141, se nedan.



Figur 1: Alternativa vägsträckningar från verksamhetsområdet till hamnen i Klintehamn. Den norra sträckningen resulterar i cirka 2,1 km nyanlagd väg och den södra cirka 2,6 km. (karta källa: ÅF)

Beroende av detaljutformning berör den norra vägsträckningen cirka 6 fastigheter och den södra cirka 11 fastigheter, där separata överenskommelser måste träffas med fastighetsägarna.



Alternativet att anlägga en bandtransportör för transport av sten till hamnen har värderats. Kostnad för sådan utrustning har uppskattats till 110 miljoner kronor exklusive stackläggare i hamnen, vilket kommer att krävas, och exklusive kostnader för köp av mark och serviceväg. För transportbandet krävs cirka 5 m bredd varför anläggningen kräver cirka 3 ha mark. Överenskommelser måste träffas med ett stort antal fastighetsägare till en okänd kostnad.

Ett transportband byggs ofta på pelare för att underlätta passage under bandet, därigenom påverkas landskapsbilden i de områden den går över fält.

Utöver de direkta anläggningskostnaderna för transportlösningar med nya vägsträckningar eller transportband som redovisats ovan finns löpande kostnader för fördyrade transporter av kalksten från Mellaneuropa och från Nordamerika jämfört med transporter från Gotland. Beroende av leverantörer och slutdestinationer är merkostnaden för transporter 30–50 miljoner SEK/år. Detta under den tid som krävs för att handlägga frågor som att lösa in mark, alternativt teckna långsiktiga arrenden, införskaffa övriga nödvändiga tillstånd och slutligen anlägga väg, eller bygga transportband.

Ett transportband reducerar miljöbelastningen i form av utsläpp av avgaser från transportfordon motsvarande cirka 350 ton koldioxid/år.

Ovanstående höga anläggnings- och förseningskostnader för alternativa vägsträckningar, eller byggnation av transportband bedöms inte vara motiverade för de minskade utsläpp av avgaser och störningar av buller som ökad trafik med lastbil på befintlig länsväg 141 medför. Alternativa vägsträckningar och transportsätt kommer att ytterligare studeras och värderas i ovan nämnda ÅVS.

2.5 Allmänt

I aktbilaga 60 framförs att det redan överbelastade vägnätet är underdimensionerat för dagens trafik. Väg 141 bedöms inte vara underdimensionerad för dagens trafik på annat sätt än trafiksäkerhetsmässigt och problemen inom den aspekten beskrivs under avsnitt 2.3 ovan.

Vägens geometri mellan Bönders Backe och kyrkan är i dagsläget något kurvig om det är det som åsyftas med underdimensionerad. Dock är nuvarande hastighetsbegränsning satt med utgångspunkt från detta och utformningen bör därmed inte vara något problem mer än att det ger mindre framkomlighet för bilisterna genom att de måste köra långsammare.

ÅF-Infrastructure AB

Samhällsbyggnad

Norrköping

Linda Wahlman