

Bilaga 1

Trafikala effekter av utökad täktverksamhet vid Klintebys stenbrott

Bakgrund

SMA Mineral har ansökt om tillstånd till utökad verksamhet vid Klintebys stenbrott och ÅF Samhällsbyggnad har genomfört en trafikutredning kopplad till företagets logistiklösning¹²³. Movea har anlåtats av advokat Johan Öberg för att göra en preliminär bedömning av trafikutredningen och har på plats studerat viktiga frågor avseende vägutformning och påverkan på kringliggande miljöer. Movea har medverkat i flertalet åtgärdsvalsstudier och genomför huvudparten av trafiksäkerhetsgranskningarna i Sverige.

Preliminära slutsatser

Den omfattande ökningen av tunga transporten mellan Klintebys stenbrott och Klintehamn kommer påverka trafiksituationen på en känslig sträcka i stor omfattning. Den befintliga infrastrukturen är inte anpassad till att hantera så stora mängder tunga lastbilstransporter. Speciella förhållanden konstaterades på plats:

- avsaknad av separation mellan oskyddade trafikanter och fordonstrafik genom Klinte samhälle
- dåliga siktförhållanden kopplad relativt höga hastigheter
- olämplig korsningsutformning och hantering av oskyddade trafikanter i Klintehamn
- kraftig lutning på väg 141
- bullerproblem för fastigheter nära vägen
- unik kulturmiljö⁴

En samlad bedömning är att det är svårt att hitta acceptabla lösningar där de tillkommande tunga transporterna går genom Klinte samhälle, då båda tillfartsvägarna till Stenbrottet i nuläget medför passager genom byn. Det kan finnas alternativ som innebär att nya kopplingar mellan stenbrottet och Klintehamn byggs och därmed avlastar Klinte samhälle från tunga transporter. En ny väg söder om Klinte samhälle bedöms dock som svårt att genomföra pga stora höjdskillnader och inverkan på kulturmiljön.

¹ Bilaga D ÅFs "Kommentarer till motparters yttrande rörande trafik"

² Minnesanteckning TRV 2018/129455 Bergtäkt Klinte 190815

³ Bilaga E.1 ÅF "Kompletterande beräkningar av trafikbuller..."

⁴ Jfr Scania's logistiklösning med externa transporter genom Södertälje som accepteras då vägarna är anpassade för tunga transporter

En koppling norr om Klinte samhälle kan vara möjlig men innebär ändå krav på förändrade korsningsutformningar och nya lösningar för oskyddade trafikanter. Det finns också en uppenbar risk att kostnaderna för en ny väg förbi Klinte samhälle och tillkommande trafiksäkerhetshöjande åtgärder på resterande sträckning till Klintehamn riskerar att överskrida den budget som angivits i tidigare domstolsutslag.

De synpunkter som inkommit till Mark- och miljööverdomstolen 2020-12-02 och som avser trafikfrågeställningar förändrar inte behovet av en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) där fyrstegsprincipen bör vara vägledande. De fyra stegen innefattar;

- 1) "Tänk om" - ompröva behovet av transport genom t ex begränsa brytningen eller omlokalisering
- 2) Optimera genom att effektivisera befintlig infrastruktur, t ex signalreglering
- 3) Bygg om, t ex breddningar av vägsektion, räcken etc
- 4) Bygg nytt, t ex transportband

En ÅVS innebär normalt även att en samlad effektbedömning (SEB) genomförs. Det förslag till kortsiktig lösning som framförs med utökade lastbilstransporter innan åtgärdsvalsstudien slutförts kan påverka en framtida effektbedömning, t ex genom att lönsamheten för ett transportband minskar. Tidsaspekten som framförs i inlagan avser främst den företagsekonomiska vinsten av uttag av råvara de kommande åren. Kostnaden av en senareläggning av uttaget av råvaran redovisas inte men utgör huvudargumentet för att välja utökade lastbilstransporter i ett inledningsskede.

Det är viktigt att inte föregripa den samlade effektbedömningen som kommer att genomföras i en ÅVS, det står emellertid klart att framtida nyttor och kostnader för utökad lastbilstrafik genom Klinte samhälle kommer att vara ojämnt fördelade. Det är en tydlig skillnad mot andra infrastruktursatsningar där ofta små nyttor (t ex restider) och små kostnader (t ex barriäreffekter) på individnivå delas av många och där de flesta får ta del av både nyttor och kostnader. I fallet med SMAs ansökan om utökad lastbilstrafik, tillfaller nyttor främst en juridisk person medan kostnaderna drabbar ett fåtal individer längs den tänkta transportvägen. Det är viktigt att omfattningen och fördelningen av dessa nyttor och kostnader redovisas i en åtgärdsvalsstudie.

Movea delar därför Trafikverks bedömning att SMAs landtransporter bör studeras i en åtgärdsvalsstudie enligt gängse metoder och att en trafiksäkerhetsgranskning initieras i ett tidigt skede, t ex vid arbetet med eventuell vägplan. Movea kan medverka vid möten och förhandlingar som oberoende expert.



2021-01-13

FREDRIK DAVIDSSON