

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Vägplan - Väg E4 delen Sikeå - Gumboda

Robertsfors kommun, Västerbottens län

Datum: 2019-10-01

Objektnummer: 158657



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Vägplan – Väg E4, delen Sikeå - Gumboda

Dokumentdatum: 2019-10-01

Objektsnummer: 158657

Kontaktperson: Gunilla Björklund, Trafikverket

Konsult: Sweco

Innehåll

Sammanfattning	4
Samråd i planläggningsprocessen	4
Planläggningsbeskrivning.....	5
Samrådsrets	5
Samrådsrets i förstudien	5
Samrådsrets i vägplanen	5
Samråd i förstudien	6
Samråd med allmänheten	6
Samråd med myndigheter och organisationer	6
Samråd i vägplanen	8
Samråd med allmänheten	8
Synpunkter från samrådsmöte med allmänheten	8
Skriftliga synpunkter från allmänheten	9
Skriftliga synpunkter från myndigheter och organisationer	11
Samråd med myndigheter och organisationer	13
Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda.....	15
Synpunkter som inkom vid tidigare granskning	16
Skriftliga synpunkter från allmänheten	16
Skriftliga synpunkter från myndigheter och organisationer.....	20
Synpunkter som inkom vid samråd om kompletterande bullerskyddsåtgärder	25

Denna samrådsredogörelse gäller vägplan för väg E4 Sikeå-Yttervik, delen Sikeå-Gumboda. I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samråden bedrivits, vilka synpunkter och yttranden som kommit in från allmänhet, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna kommer att beaktas under processens gång.

Sammanfattning

Samrådsredogörelsen redovisar de samråd som hållits i vägplanen för väg E4 delen Sikeå-Gumboda. Först redovisas en nedkortad version av samrådsredogörelsen som ingick i förstudien. I förstudien framkom många synpunkter kring vägutformning, trafiksäkerhetsfrågor och möjlighet till överfart över vägen efter att mitträcken byggts.

Vidare redogörs för de samråd som hållits i vägplanen. Här framkom många synpunkter kring utformning av vägförslaget bland annat dragning av nya enskilda vägar, placering av busshållplatser, viltstängsel och önskemål om planskilda passager.

Vägplanen har tidigare varit ute för allmänhetens granskning under perioden 2015-09-18 – 2015-10-16. Synpunkter som inkom i samband med förra granskningen gällde bland annat dragning och utformning av nya enskilda vägar, utfarter till E4 som föreslås stängas, dragning av nya gång- och cykelvägar, bullerskyddsåtgärder och E4:ans dragning förbi byarna. Vägplanen skickades in för fastställelse under juni 2016. Vägplanen fastställdes i november 2016, men överklagades till regeringen. Under tiden som vägplanen låg hos regeringen valde väghållningsmyndigheten (Trafikverket) att dra tillbaka vägplanen på grund av att finansiering saknades. Regeringen upphävde därför vägplanen. När en plan upphävs innebär det formellt att planprocessen delvis måste göras om även om inga ändringar i sak har skett. Planprocessen kan delvis återanvändas, en ny kungörelse måste dock alltid ske. Det är mot bakgrund av ovanstående som en ny kungörelse av vägplanen nu görs tillgänglig för allmänhetens granskning.

Samråd i planläggningsprocessen

De muntliga och skriftliga kontakter som sker med myndigheter och organisationer, sakägare samt berörd allmänhet under planläggningsprocessen kallas samråd. Samråd pågår under hela planläggningsprocessen ända fram till utställelse av granskningshandling.

Samrådsredogörelsen är en redogörelse för vilka samrådskontakter som tagits, vilka synpunkter som inkommit och vilka åtgärder som de inkomna synpunkterna inneburit.

De handlingar som tillförts efter granskning (tidigare benämnt utställelse) ska kommuniceras med de som lämnat synpunkter och andra som berörs av att handlingar tillkommit. Dessa handlingar utgörs normalt av granskningsutlåtande och Länsstyrelsens yttrande.

Syftet med samråd är att:

- Ge information till berörda
- Skapa förståelse för problembilden
- Skapa möjlighet till förankring av projektet i övrig samhällsplanering och hos de som berörs av projektet.
- Samla in kunskap
- Identifiera olika intressen som är viktiga att ta hänsyn till i planeringsarbetet
- Undersöka förutsättningar för att kommunen medger undantag för bygglov respektive att Länsstyrelsen accepterar att tillstånd enligt miljöbalken hanteras vid fastställelsen av vägplanen.

Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskretsen är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen för det här projektet finns på Trafikverkets hemsida: <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vasterbotten/projekt-i-vasterbottens-lan/e4-vasterbotten-motesfri-vag/Sikea-Gumboda/>

Samrådskrets

Samrådskrets i förstudien

Samråd har hållits med Länsstyrelsen i Västerbottens län, Robertsfors kommun, berörda myndigheter, berörd allmänhet och berörda organisationer.

Samrådskrets i vägplanen

Samråd har hållits med Länsstyrelsen i Västerbottens län, Robertsfors kommun, berörda myndigheter, berörd allmänhet och berörda organisationer.

Samråd i förstudien

Förstudien har hållits tillgänglig för allmänhetens synpunkter under perioden 29 november 2007 till 17 december 2007. Annonsering skedde i Västerbottens kuriren och Västerbottens Folkblad. Myndigheter, organisationer, sakägare och berörd allmänhet har kunnat ta del av förstudien under samrådstiden hos Vägverket Region Norr i Luleå samt hos Vägverkets regionala representation i Umeå samt hos Robertsfors kommun. Under samrådstiden fanns möjlighet för myndigheter och organisationer, sakägare och berörd allmänhet att ta del av förstudien i skriftligt form och lämna synpunkter. Inkomna yttranden i sin helhet och Trafikverkets svar på dessa finns sammanfattade i en samrådsredogörelse.

Under förstudiearbetet har underhandskontakter tagits bland annat med Skogshögskolan, SLU vid Umeå universitet och Svenska jägareförbundet, Västerbotten för information om eventuella viltstråk inom utredningsområdet. Samråd har även genomförts med åkerinäringen. Ett platsbesök med Malå sameby har genomförts. Kontakt har även tagits med räddningstjänsten för att kartlägga förutsättningar och problem med mitträckesväg vid utryckning.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer 2007:4077 samt 2008:75448.

Nedan sammanfattas inkomna synpunkter och ställningstaganden kring dem.

Samråd med allmänheten

Samråd har hållits i förstudieskedet med boende och övriga intresserade längs förstudieområdet i form av ett informationsmöte i Gumboda den 6 februari 2008. Ett protokoll finns upprättat från detta möte i form av en kortfattad samrådsredogörelse, bilaga till Förstudien daterad 2008-09-29. Vid detta möte deltog även en representant för Robertsfors kommun. Synpunkter och frågor framkom på mötet bland annat om utformning av 2+1 vägen, lokalisering av parallellt vägnät, åtkomst till jordbruksmark, placering av busshållplatser, skoterleder samt inlösen av fastigheter. Trafikverket kommer att beakta framkomlighet för oskyddade trafikanter och tillgänglighet till jordbruksmark i det fortsatta arbetet. 2+1 vägen kommer att utformas så att den blir trafiksäker och framkomlig. Busshållplatserna kommer att nås mer trafiksäkert. Det parallella vägnätet (nya enskilda vägar) kommer att fastställas vid en lantmäteriförrättning.

Samråd med myndigheter och organisationer

Robertsfors kommun

2008-01-23 Kommunstyrelsen i Robertsfors meddelar med ett protokollsutdrag att sträckan högprioriteras enligt alternativ 1 med mitträcke 2+1 och 14 m vägbredd med normal omkörningssträcka

2008-05-07 Yttrande över förslag om ändrade hastighetsgränser samt yttrande över pågående förstudier. Utifrån framtagna förstudie förordar Robertsfors kommun

alternativet med breddning av befintlig väg E4 till minst 14 meters vägbredd samt mitträcke.

Trafikverket arbetar vidare med att utforma en trafiksäker väg med mitträckesseparering.

Nysätra hembygdsförening

2007-12-13 Nysätra hembygdsförening vill enligt brev införa beskrivning av hembygdsområdet på Galgbacken i förstudien samt motsätter sig försämrad tillgänglighet till Galgbacken och skolan.

2007-12-16 Grimsmark-Gunsmarks intresseförening inbjuder Vägverket till särskilt informationsmöte om förhållanden i Grimsmark.

Trafikverket anordnar ett informationsmöte i Gumboda 6 februari 2008. Av- och påfarter kommer att stängas, men tillgängligheten kommer att säkerställas genom ersättningsvägar.

Malå sameby

Samråd har hållits med Malå sameby 2008-03-04. Synpunkter framkom om att samebyn önskar viltstängsel längs hela sträckan, skoterpassager på rimliga avstånd samt passagemöjligheter på vissa utpekade ställen. Protokoll från detta möte finns som bilaga till Förstudien daterad 2008-09-29.

Trafikverket kommer att ha fortsatt samråd om passagemöjligheter av väg E4. Viltstängsel planeras längs hela sträckan.

Länsstyrelsen i Västerbottens län

Nedan sammanfattas Länsstyrelsens yttrande på förstudien. Länsstyrelsen förordar alternativ 1 i förstudien som innebär att vägen förses med mitträcke och breddas i sin helhet med 5 meter i befintlig sträckning.

Länsstyrelsen anser att följande bör belysas i kommande MKB:

Jordbruksföretagandet kan komma att påverkas väsentligt av vägprojektet. Mitträcke kan medföra längre transportvägar. Ombyggnaden av vägen får kringeffekter eftersom åkermark tas i anspråk för nödvändiga parallellvägar.

Det måste säkerställas att rennäringen även fortsättningsvis kommer att kunna passera vägen. Planeringen av hur passagen ska hanteras och vilka åtgärder man ska vidta bör göras i nära samråd med Malå sameby.

Länsstyrelsen anser att ett antal säkra viltpassager bör anordnas vid naturliga vandringsstråk där terrängen möjliggör detta. En vägport/bro kan vara en lämplig lösning när vägen utgör en barriär för såväl djur som transporter.

Om ny mark måste tas i anspråk för t ex parallellväg eller massupplag ska detta tydligt framgå av MKB och konsekvenserna för områdets miljö belysas. Även åtgärder för att utföra arbeten så att lämningar och miljöer inte påverkas negativt ska framgå. När det

gäller massor bör MKB:n även innehålla en redogörelse för om massor ska tillföras planområdet och hur massorna ska hanteras.

Beslut om ej betydande miljöpåverkan

Projektet anses inte medföra betydande miljöpåverkan enligt beslut från Länsstyrelsen i Västerbottens län 2008-04-28.

En ny planlägningsprocess gäller från 1 januari 2013 vilket medför att MKB ej tas fram för projekt där betydande miljöpåverkan ej föreligger utan istället tas en miljöbeskrivning fram.

Trafikverket tar till sig rekommendationerna från Länsstyrelsen vid utförande av kommande miljöbeskrivning.

Samråd i vägplanen

Samråd med allmänheten

Samrådsmöte hölls 2014-02-19 i lokalen Träffpunkten i Sikeå. Protokoll och närvarolista finns diarieförda hos Trafikverket, TRV 2014/5479. Samrådsmaterial fanns tillgängligt på biblioteken i Ånäset och Robertsfors samt på Trafikverket i Luleå och på Trafikverkets hemsida.

Inför mötet skickades kallelser ut till berörda fastighetsägare, indirekt berörda fastighetsägare samt övriga intressenter. Annonsering skedde även 2014-02-12 i Västerbottenskuriren och Västerbottens folkblad samt på Trafikverkets hemsida.

På mötet presenterades förslag till vägombyggnad, förslagets miljökonsekvenser, vägplanens formella handläggning, förändring av allmänna och enskilda vägar, stängning av enskilda utfarter och arbete i vatten (t ex trumbyte). Tillfälle gavs sedan till allmänna synpunkter och frågor vilka sammanfattas nedan.

Synpunkter från samrådsmöte med allmänheten

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda hos Trafikverket under diarienummer TRV 2014/5479.

En sammanfattning av de synpunkter som framfördes muntligt på samrådsmötet redovisas nedan.

Vid mötet framfördes synpunkter om vägutformning. Bland annat ställdes frågor om de nya enskilda vägarnas standard och hur dessa kommer att placeras. Önskemål framfördes om planskilda passager för gång- och cykeltrafikanter och ett sammanhängande gång- och cykelstråk mellan Sikeå och Gumboda. Trafikverket svarar att Lantmäteriet kommer i samband med kommande anläggningsförrättningar att utreda standard och placering av de nya enskilda vägarna. Trafikverket kommer att utreda behov av planskilda passager och kompletterande gång- och cykelvägar i Sikeå och Gumboda.

Trafiksäkerhet på mitträckesväg diskuterades. Trafikverkets erfarenhet är att denna vägtyp ger positiva effekter på olycksstatistiken eftersom många mindre korsningar stängs och istället leds vägarna om till större korsningar med högre trafiksäkerhet.

Frågor ställdes om hur berörda underrättas och hur de kan lämna synpunkter på vägplanen i granskningsskedet (tidigare utställelse). Trafikverket svarar att brev kommer att skickas till alla berörda om var information finns att hämta och hur man ska lämna synpunkter på vägplanen. Vägplanen kommer att ställas ut i en lokal längs sträckan Sikeå-Gumboda, hos Robertsfors kommun, på Trafikverket i Luleå och Umeå samt finnas tillgänglig på hemsidan Trafikverket.se. Annonsering om detta kommer även att ske i dagspressen.

Trafikverket informerade om att finansieringen för byggande av projektet inte är klar i dagsläget.

Skriftliga synpunkter från allmänheten

Nedan sammanfattas de skriftliga synpunkter som inkommit från allmänheten i samband med och efter samrådsmötet. Totalt inkom 57 skrivelser till Trafikverket under samrådstiden.

Sikeå

Boende i Sikeå föreslår en planskild passage för gång- och cykeltrafik i Sikeå. Trafikverket kommer att anlägga planskilda passager och kompletterande gång- och cykelvägar i Sikeå och Gumboda.

Boende i Sikeå undrar över enskilda vägars dragning, framkomlighet och hastighet. Trafikverket svarar att i samband med att mitträcke sätts upp stängs många enskilda vägar ut mot E4 av trafiksäkerhets- och framkomlighetsskäl. Ett färre antal säkrare korsningar byggs och det enskilda vägnätet byggs ut för att ansluta till dessa. Den slutliga dragningen och standarden på de nya enskilda vägarna beslutas av Lantmäteriet i en anläggningsförättning enligt anläggningslagen.

Boende i Sikeå undrar om bullerstörda fastigheter löses in. Trafikverket gör i samband med vägplanen en bullerutredning för berörda fastigheter. Åtgärder föreslås för fastigheter där riktvärdet för väsentlig ombyggnad överskrids. Resultatet av utredningen samt förslag på åtgärder kommer att redovisas då vägplanen ställs ut för granskning.

Jordbruk bedrivs på båda sidor om E4. Önskan finns om överfarter med grindar på båda sidor om vägen bland annat vid sektion 1/100, för att slippa en omväg på närmare 3 km för att få åtkomst till odlingsmark. Inom området söder om E4 vid sektion ca 2/200 finns lämningar efter tjärdalar. Trafikverket svarar att i samband med att mitträcke sätts upp stängs många enskilda vägar ut mot E4 av trafiksäkerhets- och framkomlighetsskäl. Ett färre antal säkrare korsningar byggs och det enskilda vägnätet byggs ut för att ansluta till dessa. Den slutliga dragningen och standarden på de nya enskilda vägarna beslutas av Lantmäteriet i en anläggningsförättning enligt anläggningslagen. Det är inte aktuellt att bygga en överfart vid 1/100 då åtkomsten går att lösa med nya enskilda vägar.

Verksamhetsutövare söder om Robersforsvägen vid korsningen med E4 anser att gång- och cykelvägen bör byggas norr om Robertsforsvägen. Frågan utreds vidare av Trafikverket.

Klintsjön

Fastighet i Klintsjön saknar anslutningsväg till väg E4. Trafikverket svarar att enskilda vägar ses över och anslutning ritas in.

Markägare med mark på båda sidor om väg E4 undrar hur åtkomsten till jordbruksmarken säkerställs. Trafikverket svarar att den slutliga dragningen och standarden på de nya enskilda vägarna beslutas av Lantmäteriet i en anläggningsföretning enligt anläggningslagen.

Synpunkter från markägare beträffande dragning av nya enskilda vägar och möjligheter att korsa E4. Trafikverket svarar att i samband med att mitträcke sätts upp stängs många enskilda vägar ut mot väg E4 av trafiksäkerhets- och framkomlighetsskäl. Ett färre antal säkrare korsningar byggs och det enskilda vägnätet byggs ut för att ansluta till dessa. Den slutliga dragningen och standarden på de nya enskilda vägarna beslutas av Lantmäteriet i en anläggningsföretning enligt anläggningslagen. När Lantmäteriet fattar sitt beslut vägs bland annat faktorer in som trafiksituationen i området och närheten till bostäder.

Granberget

Markägare i Granberget undrar hur deras fastighet kommer att påverkas av buller då en skogsridå som dämpar ljudet från väg E4 idag försvinner vid vägombyggnaden. Trafikverket gör i samband med vägplanen en bullerutredning för berörda fastigheter. Åtgärder föreslås för fastighet där riktvärdet för väsentlig ombyggnad överskrids. Resultatet av utredningen samt förslag på åtgärder kommer att redovisas då vägplanen ställs ut för granskning.

Gumboda

Planskild passage för gående/cykel/skoter föreslås vid sektion 9/000 i Gumboda. Boende påpekar att det finns behov av tillgänglighetsanpassade busshållplatser inne i byn med pendelparkering. Trafikverket kommer att anlägga en planskild passage för gång- och cykeltrafikanter samt skoter. Samråd har hållits med bland annat Länsstrafiken och Kollektivtrafikmyndigheten och kommunerna när det gäller behov av busshållplatser och deras lokalisering. Förslag kommer att redovisas då vägplanen ställs ut för granskning.

Öppningar i mitträcket samt koportar önskas av markägare för att få åtkomst till skogs- och jordbruksmark. Trafikverket arbetar för att förlänga koportar och att öppningar i mitträcket görs på lämpliga ställen för jordbruksmaskiner.

En fastighetsägare i Gumboda anser att E4 ska dras om så att E4 får ny sträckning på västra sidan om Klintsjön och ansluter till Norrbotniabanans korridor norrut. Om E4 går kvar i befintlig sträckning måste bland annat möjlighet att korsa vägen studeras samt bullerdämpande åtgärder vidtas och vibrationer elimineras. Trafikverket svarar att

nysträckning inte är aktuellt. En planskild passage anläggs i Gumboda och bullerdämpande åtgärder studeras.

Skriftliga synpunkter från myndigheter och organisationer

Försvarsmakten

Har inget att erinra mot de planerade vägåtgärderna.

Umeå Energi AB Kvarkenvind

Umeå Energi AB och Kvarkenvinden påpekar att åtkomst för långa transporter behövs till vindpark Robertsfors etapp 1 och 2 (Granberget).

Trafikverket bygger inga permanenta speciallösningar för sådana behov. Däremot kan vindkraftbolagen ansöka om tillstånd för permanenta eller tillfälliga åtgärder för anslutningar vid behov av specialtransporter.

Vattenfall Eldistribution AB

Har inget att erinra då de ej har några anläggningar inom arbetsområdet utan närområdet tillhör Skelleftekraft elnät.

Kollektivtrafikmyndigheten

Kollektivtrafikmyndigheten undrar om några busshållplatser tas bort eller tillkommer samt hur är det planerat att oskyddade trafikanter kan ta sig till och från busshållplatser.

Trafikverket svarar att samråd skett kring placering av busshållplatser med kollektivtrafikorganisationer, se nedan. Förslag till placering av busshållplatser kommer att redovisas då vägplanen ställs ut för granskning. Planskilda passager planeras i Sikeå och Gumboda.

2014-11-24 Samråd med kollektivtrafikmyndigheten angående placering av busshållplatser vid gång- och cykelportar i Sikeå och Gumboda

Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbotten är mycket positiv till de planerade planskilda gång- och cykelpassagerna längs E4. Vägen trafikeras av ett flertal busslinjer och avstängning av vägen under byggskedet bör i möjligaste mån undvikas. Ifall avstängning är nödvändigt är det viktigt att kollektivtrafikmyndigheten i god tid ges möjlighet att påverka när detta lämpligast kan genomföras. En längre avstängning påverkar bussarnas omloppstider vilket i sin tur leder till störningar för resenärerna samt ökade kostnader för länets kommuner och landsting.

Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbotten föreslår att problemen vid busshållplatser med höga kantstöd och sättningar i kombination med snäv inkörning ses över i samband med projektet.

Sametinget

Sametinget bifogar generella riktlinjer för samrådsskedet. Företag och andra exploatörer ska samråda direkt med berörda samebyar om planerade exploateringar. Samebyn ska få så mycket information om åtgärden att de kan fatta beslut om projektet och om de så önskar lämna sitt "fritt och informerat samtycke". Samebyn ska ges möjlighet till ett effektivt deltagande och faktiskt inflytande. Den samiska kulturen och de samiska rättigheterna/folkrättsliga principer ska respekteras. Trafikverket har haft samråd med Malå sameby, se nedan.

Klintsjöns By, Klintsjöns Vägsamfällighetsförening, Gumboda Byaförening och Gumboda Byasamfällighetsförening

Klintsjöns By, Klintsjöns Vägsamfällighetsförening, Gumboda Byasamfällighetsförening och Gumboda Byaförening anser att idag har väg E4 genom Klintsjön och Gumboda karaktären av en lokalgata och att föreslagen ombyggnad där vägen breddas och de flesta in- och utfarter stängs får därför omfattande konsekvenser för bygden. Väg E4 blir en barriär som delar byarna i två delar. När man inte längre kan ta sig över vägen till fots eller med traktorer och lantbruksredskap och då avfarter stängs blir det svåra konsekvenser för fastighetsägarna i Klintsjön och Gumboda. Befolkningen blir avskurna från varandra och det blir svårt att bedriva ett effektivt jord- och skogsbruk. Många fastigheter är idag delade av väg E4 och behovet är stort att kunna sköta dessa på ett enkelt och tidseffektivt sätt. Viltstängsel genom Gumboda by är inte lämpligt eftersom byborna inte vill känna sig mer instängda än nödvändigt.

En gång- och cykeltunnel i anslutning till sektion 9/000 där den urgamla kustlandsvägen idag går behövs för att hålla ihop byn och för att de boende på östra sidan ska kunna ta sig till busshållplatsen och de boende på västra sidan ska kunna ta sig till rekreationsområdena på östra sidan och att de boende ska kunna ta sig till varandra utan att använda bilen. En ordentlig busshållplats behövs i centrala Gumboda. Bästa och säkraste platsen är vid den befintliga busshållplatsen vid Robertsforsvägen, sektion 9/400. Plats finns där för en pendlerparkering. Barnen som bor i Gumboda och framförallt bykärnan behöver kunna ta sig till busshållplatsen på ett säkert sätt. Busshållplatser vid norra och södra infarterna på båda sidor om E4 behövs i Klintsjön. Rastplatsen på Granberget bör finnas på båda sidor om vägen samt förses med riktiga vattentoaletter. Generellt måste svängande vänsterfiler vara tillräckligt långa.

Trafikverket svarar att i samband med att mitträcke sätts upp stängs många enskilda vägar ut mot väg E4 av trafiksäkerhets- och framkomlighetsskäl. Ett färre antal säkrare korsningar byggs och det enskilda vägnätet byggs ut för att ansluta till dessa. Den slutliga dragningen och standarden på de nya enskilda vägarna beslutas av Lantmäteriet i en anläggningsföretagning enligt anläggningslagen. När Lantmäteriet fattar sitt beslut vägs bland annat faktorer in som trafiksituationen i området och närheten till bostäder. Längden på vänstersvängsfickor dimensioneras enligt de anvisningar som Trafikverket har för utformning av vägar. Normalt dimensioneras vänstersvängsfickor för att rymma en lastbil med släp samt en personbil. Behov och placering av nya enskilda vägar och överfarter ses över. Trafikverket kommer att lösa passagen för gång- och cykel i Gumboda planskilt. Samråd har hållits med bland annat Länstrafiken och Kollektivtrafikmyndigheten och kommunerna när det gäller behov av busshållplatser och deras lokalisering. Förslag kommer att redovisas då vägplanen ställs ut för granskning.

Samråd med myndigheter och organisationer

Samråd med Länsstyrelsen i Västerbottens län

2013-06-04 Trafikverket informerade om projektet Sikeå-Yttervik, där del 1 omfattar sträckan Sikeå-Gumboda. Trafikverket berättade om bakgrund, principer för vägutformning och tidplan.

Vidare informerade Trafikverket hur den nya planläggningsprocessen ska tillämpas på projektet och att en miljöbeskrivning ska tas fram för sträckan Sikeå-Gumboda eftersom projektet tidigare bedömts vara av icke betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen påpekar att de beslut som fattats av dem var baserat på det gamla systemet där även icke betydande miljöpåverkan innebar en MKB process. Det är viktigt att Länsstyrelsen informeras om viktiga förändringar som påverkar frågor inom Länsstyrelsens ansvarsområde.

Trafikverket informerade om att innehållet i miljöbeskrivningen kommer i stort att följa MKB men förenklas.

Enligt överenskommelse på mötet kommer samråd med Länsstyrelsen att hållas under framtagandet av planen. Ytterligare ett möte kommer att hållas efter samrådsmötet.

2014-04-08 Trafikverket informerade om att ett samrådsmöte har hållits 18 februari i Sikeå. Under hösten 2014 kommer granskningshandlingar att ställas ut för synpunkter och då kommer även Länsstyrelsen att få ett ytterligare tillfälle att granska dem samt lämna synpunkter. Planerna ska sedan lämnas in formellt till Länsstyrelsen för yttrande över dem. I dagsläget finns inte någon finansiering klar för att bygga detta men förhoppningen är att besked om detta ska komma snart.

Trafikverket berättade att för nya enskilda vägar kommer miljökonsekvenser för de sträckningar som föreslås beskrivas samt vilka kommande prövningar som krävs för dem i ett separat avsnitt i miljöbeskrivningen. Dock bestäms det exakta läget av dessa i en lantmäteriförrättning och det kan därmed innebära vissa justeringar av miljökonsekvenserna som då måste hanteras separat. De nya enskilda vägarna fastställs inte i planen utan endast utfarterna till väg E4.

Trafikverket redogjorde för vilka kommande prövningar som kan bli aktuella och de åtgärder som fastställs i vägplanen. Vidare gick synpunkter från samrådsmötet igenom.

I sitt samrådsyttrande 2014-04-15 påpekar Länsstyrelsen bland annat följande.

- Tydlig redovisning av vad som ingår i vägplanen och därmed inte behöver sökas dispens för.
- Planskilda passager för boende samt för djurlivet bör studeras.
- Fler pendlarparkeringar.
- Valvbågar är att föredra framför heltrummor vid omläggning.

2014-10-10 Trafikverket informerade om vägförslagets miljökonsekvenser och åtgärdsförslag samt kommande prövningar och tidplan. En internremiss har gått ut till Länsstyrelsens handläggare inom naturmiljö, kulturmiljö, hälsa och samhällsutvecklingsenheten. Vidare gav Trafikverket en kort information om kommande delsträckor Broänge-Ljusvattnet och Ljusvattnet-Yttervik. Förutom tidigare lämnade synpunkter (2014-04-15) samt mötesanteckningar har Länsstyrelsen inget att erinra.

Samråd med Robertsfors kommun

Representant för Robertsfors kommun deltog vid platsbesöket 22 april 2014 tillsammans med kollektivtrafikorganisationerna.

2014-10-28 hölls ett samråd med Robertsfors kommun då Trafikverket informerade om läget i planeringen för projektet. Trafikverket berättade att vid samrådsmöte under februari 2014 framkom bland annat synpunkter om behov av gång- och cykelportar. I dagsläget saknas finansiering för byggande av dessa. Trafikverket redogjorde även för de detaljplaner i Sikeå och Ånäset som bedöms påverkas av vägplanen. Granskning (utställelse) av vägplanen planeras till vintern 2015.

Robertsfors kommun framförde att det är angeläget att projektet prioriteras bland andra E4-projekt då dagens vägstandard är låg inom kommunen.

2015-06-15 Vägområdet kommer att beröra ett mindre område av naturmark (NATUR) i gällande detaljplan (i nordost/ytterkant och hörn) vid anläggande av bland annat en pendlarparkering på fastigheten Sikeå 18:12. Område enligt vägplan som berör detaljplan måste utgöra allmän platsmark, gata eller parkering, men ej naturmark. På grund av detta behöver Trafikverket kommunens ställningstagande om avvikelserna kan godkännas som liten avvikelse från detaljplanen.

Robertsfors kommun svarar att åtgärden bedöms vara av begränsad omfattning (liten avvikelse i kontextuell mening) och nödvändig för att området ska kunna användas eller bebyggas på ett ändamålsenligt sätt. Åtgärden överensstämmer med planens syfte (att skapa planmässiga förutsättningar för att utöka pendlarparkeringen vid korsningen av Storgatan och väg E4 i Sikeå) och är godtagbar i belysning av en lämplig stadsbyggnad eller en allmänt önskvärd bebyggelseutveckling. Beslutet bedöms inte innebära en negativ prejudicerande verkan (för kommande lov). Åtgärden bedöms till sist inte medföra betydande miljöpåverkan eller begränsning av rättighet eller pågående verksamhet i omgivningen.

Samråd med Malå sameby

I arbetet med viltstyrningsplan har samråd hållits med berörd sameby. De synpunkter som framfördes muntligt vid genomfört möte 9 januari 2014 skrevs ner i minnesanteckningar. Anteckningarna finns att läsa i sin helhet på TRV 2014/5479.

Synpunkter från Malå sameby som har verksamhet i området sammanfattas nedan.

Det behövs passagemöjligheter på flera ställen längs den aktuella vägsträckan. Generellt gäller att det ska vara viltstängsel längs hela sträckan. Fri strövning fungerar inte över den hårt trafikerade väg E4. Viltstängsel vid korsningar måste anläggas 100 m in på de korsande vägarna för att förhindra att renarna följer stängslet och tar sig ut på väg E4. De ska istället ledas tillbaka med hjälp av stängslet. Inga mitträcken får finnas när

renarna drivs över vägen under kontrollerade former och tillfällig avstängning av väg E4. Vid de stora passageställena ska det finnas anläggningar som hagar där insamling av renarna kan göras innan de drivs över vägen. Den öppningsbara sträckan i viltstängslet behöver vara 100 m. Trafikverket kommer att konkretisera de föreslagna åtgärderna inom vägplaneområdet under byggskedet.

Samråd med Kollektivtrafikorganisationer

Samråd och platsbesök genomfördes 22 april 2014 med Länstrafiken Västerbotten, Landstinget Västerbotten, Robertsfors kommun, Veolia och Skelleftebuss. De synpunkter som framfördes muntligt vid genomfört platsbesök längs sträckan Sikeå-Grimsmark skrevs ner i minnesanteckningar. Anteckningarna finns att läsa i sin helhet på TRV 2014/5479. Synpunkterna som framkom vid platsbesöket sammanfattas nedan.

Fyra hållplatslägen, Sikeå, Gumboda E4 (alternativt Vallen E4), Ånäset och Grimsmark anses som lämpligt antal angöringspunkter efter sträckan. Att binda samman bebyggelsen med gång och cykelväg är positivt. Accelerationsfält från hållplatser, goda siktförhållanden, samt lämplig hastighet förbi hållplatser är viktigt.

Hållplatser efter väg E4 bör primärt anläggas som fickhållplatser för att inte påverka restider. Vid anläggning av hållplatser behöver läge i både norr- och södergående riktning finnas för att resenärer ska kunna resa från och återvända till samma ställe och hållplatslägena bör om möjligt lokaliseras så att de upplevs som en enhet. Vid Sikeå och Ånäset som är utformade som hållplatsslingor belägna vid sidan av väg E4 bör antalet pendlarparkeringar ses över och svängradien för angörande bussar bör beaktas för att hållplatserna ska vara ändamålsenliga. Trafikverket upprättar ett förslag till placering av busshållplatser som kommer att redovisas då vägplanen ställs ut för granskning. Planskilda passager planeras i Sikeå och Gumboda.

Samråd med ledningsägare

Information har inhämtats från ledningsägare inför geotekniska fältarbeten. På samrådsmötet i Sikeå 2014-02-19 gavs tillfälle till enskilda samråd med Trafikverkets personal för berörda ledningsägare.

Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda

På samrådsmötet i Sikeå 2014-02-19 gavs tillfälle till enskilda samråd med Trafikverkets personal för berörda fastighetsägare.

Kompletterande information på grund av utökat planområde för tillfällig nyttjanderätt, norr om korsning E4/väg 667 och väg 651, har kommunicerats 2015-06-29 med berörd fastighetsägare. Berörd fastighetsägare ges möjlighet att lämna synpunkter vid allmänhetens granskning hösten 2015.

Synpunkter som inkom vid tidigare granskning

Nedanstående skriftliga synpunkter och yttranden har inkommit i samband med att vägplanen var ute på granskning under perioden 2015-09-18 – 2015-10-16. Totalt inkom 14 yttranden till Trafikverket under granskningstiden. Efter granskningen valde Trafikverket att 2016-02-15 ändra vägplanen för att tillmötesgå några inkomna synpunkter. Berörda sakägare hade då möjlighet att lämna synpunkter på ändringen under perioden 2016-02-25 – 2016-03-15. Totalt inkom 3 synpunkter till Trafikverket gällande ändringen. Trafikverket valde senare att ändra planen igen 2018-01-08 då Trafikverket funnit ett antal förbättringsmöjligheter. Berörda sakägare hade då möjlighet att lämna synpunkter på ändringen under perioden 2018-02-01 – 2018-02-20. Totalt inkom 3 synpunkter till Trafikverket gällande ändringen.

Samtliga inkomna synpunkter från den tidigare granskningen och de två ändringarna sammanfattas nedan.

Skrifliga synpunkter från allmänheten

Sikeå

Synpunkt inkom om att statistik som Trafikverket tagit ut från STRADA är felaktig, det har skett fler dödsolyckor i Sikeå än vad som redovisas i vägplanen. Trafikverket svarar att uppgifterna från STRADA som redovisas i vägplanen endast gäller olyckor som skett mellan åren 2003-2013.

Synpunkter gällande korsningen vid sektion ca 2/050 menade på att utformningen medför trafiksäkerhetsrisker med två körfält förbi korsningen i norrgående riktning. Trafikverket svarar att det endast kommer finnas ett körfält genom korsningen i vardera riktning, men att det kommer att finnas ett vänsteravsvängande körfält för fordon som ska svänga av till vänster i korsningen från E4, där de kan stanna till och invänta säker passage av E4. Med denna utformning blir korsningen mycket trafiksäkrare och olycksrisken minskas.

Synpunkter inkom gällande porten för oskyddade trafikanter i Sikeå, att portens och gång- och cykelvägens placering medför en omväg för oskyddade trafikanter samt att det blir för stort intrång i odlingsmark. Vidare bör den nya gång- och cykelvägen inte sluta mitt i allt längs väg 667, utan dras ända fram till korsningen med väg 688. Trafikverket svarar att porten med tillhörande gång- och cykelväg har utformats för att klara av kraven som ställs på att lutningen för en gång- och cykelväg inte får vara mer än 5 %. Vidare är det bra ut trygghetsaspekt (med tanke på överfall och dylikt) att inte ha för snäva kurvor precis innan/efter porten, så att man har fri sikt in i den belysta porten innan man går/cyklar igenom den. Denna utformning kräver dock lite extra markintrång. Vad gäller gång- och cykelvägens anslutning till pendlarparkeringen kan Trafikverket inte placera gång- och cykelvägen närmare eftersom Robertsfors kommun planerat att bygga ut parkeringen enligt gällande detaljplan. Detta projekt omfattar att trafiksäkra E4. I dagsläget är det blandtrafik längs väg 667 och det ingår inte i detta projekt att åtgärda det.

Synpunkter inkom gällande skoterledningens dragning och passagemöjlighet för skoter över E4. Trafikverket svarar att nuvarande skoterpassage via gamla järnvägsbanken

kommer att stängas men att passagemöjlighet finns via porten under E4. Trafikverket ansvarar inte för dragning av skoterleder.

Synpunkter inkom gällande att det blir långa omvägar för jordbrukstransporter och skogsfordon då Trafikverket stänger befintliga passagemöjligheter och sätter upp mitträcke. Önskar behålla befintliga traktoröverfarter och utfarter. Befintliga vägar som ska användas istället är i dåligt skick och för dyra att underhålla. Trafikverket svarar att målet med detta projekt är att öka trafiksäkerheten längs med E4 och en viktig del i trafiksäkerhetsarbetet är att minimera direktanslutningar till E4 för att därigenom minimera antalet konfliktpunkter. För att fastighetsägare ska ha fortsatt åtkomst till sina odlings- och skogsmarker kommer ersättningsvägar att byggas. Läget för nya enskilda vägar beslutas av Lantmäteriet i kommande samråd med fastighetsägarna. I en så kallad förrättning beslutas om definitiv sträckning av enskilda vägar som inte ingår i vägplanen. På illustrationskartorna presenteras dock ett förslag på sträckning av enskilda vägar. Trafikverket står för upprustning av gamla vägar som ska användas istället då vissa utfarter till E4 stängs, vilket innebär att vägarna kommer få bättre standard. Lantmäteriförrättningen påbörjas när vägplanen vunnit laga kraft. I lantmäteriförrättningen tilldelas samtliga fastighetsägare ett andelstal i vägen. Vanligtvis är driftkostnaden uppdelad efter fastigheternas andel i vägen. Bidrag för driften kan sökas hos Trafikverket. De föreslagna enskilda vägarna innebär en omväg och försämrad tillgänglighet för vissa fastighetsägare men E4:ans trafiksäkerhet ökar. Trafikverket kommer att stänga de befintliga överfarterna, men har sett över lämpliga placeringar på nya överfarter för jordbruksfordon för att tillmötesgå inkomna synpunkter. Nya överfarter för jordbruksfordon föreslås vid sektion 0/550 och 2/380 och eftersom att sikten vid dessa sektioner är god för att kunna passera E4 på ett trafiksäkert sätt.

Synpunkt inkom gällande utformning av nedfarter från E4 till odlingsmark, med oro för vältande arbetsfordon. Trafikverket svarar att utformningen på alla anslutningar som blir kvar kommer att anpassas för erforderliga transporter.

Hastighetskamera önskas vid sektion 0/000. Trafikverket svarar att hastighetskameror inte ingår i denna vägplan.

Synpunkter har inkommit gällande dragning av nya föreslagna enskilda vägar. Trafikverket svarar att läget för nya enskilda vägar beslutas av Lantmäteriet i kommande samråd med fastighetsägarna. I en så kallad förrättning beslutas om definitiv sträckning av enskilda vägar som inte ingår i vägplanen. På illustrationskartorna presenteras dock ett förslag på sträckning av enskilda vägar.

Väg 688 bör breddas vid broar för att jordbrukstransporter ska kunna transporteras. Trafikverket svarar att väg 688 är en statlig väg och klassad som BK1, vilket innebär att den inte har någon begränsning angående typ av fordon. Vägen är 5,7 meter bred och bron över Rismyrbäcken är 4 meter bred. Trafikverket anser inte att väg 688 behöver breddas.

Synpunkt inkommit om utrymme mellan nytt vägområde och byggnad intill E4, om utrymmet är tillräckligt stort för att en traktor ska kunna passera emellan. Trafikverket svarar att det bör finnas tillräckligt utrymme för att en traktor ska kunna passera mellan nytt viltstängsel och byggnad intill E4.

Granberget

Önskar behålla infart vid sektion 3/900. Trafikverket tillmötesgår synpunkten och infart vid sektion 3/900 bibehålles med funktionen ”höger in och höger ut”, ingen öppning skapas i mitträcket på E4.

Önskemål om specifika utformningar och sträckningar av enskilda vägar har inkommit. Trafikverket svarar att den slutliga utformningen och sträckningen av enskilda vägar beslutas av Lantmäteriet i kommande samråd med fastighetsägarna. I en så kallad förrättning beslutas om definitiv sträckning av enskilda vägar som inte ingår i vägplanen. På illustrationskartorna presenteras dock ett förslag på sträckning av enskilda vägar.

Klintsjön

Synpunkter har inkommit gällande förklaring av buller och bullerskyddsåtgärder. Trafikverket svarade att fastigheten inte överskrider gällande riktvärden för buller, att riktvärdena uppfylls med god marginal.

Önskemål om specifika utformningar och sträckningar av enskilda vägar har inkommit. Trafikverket svarar att den slutliga utformningen och sträckningen av enskilda vägar beslutas av Lantmäteriet i kommande samråd med fastighetsägarna. I en så kallad förrättning beslutas om definitiv sträckning av enskilda vägar som inte ingår i vägplanen. På illustrationskartorna presenteras dock ett förslag på sträckning av enskilda vägar.

Gumboda

Önskemål inkom gällande ny gång- och cykelväg som binder ihop den västra sidan till busshållplats på väg 670. Trafikverket svarar att nybyggnation av gång- och cykelväg parallellt med E4 inte ingår i denna vägplan, endast anslutning av gång- och cykelväg till en nybyggnation av planskild passage över E4.

E4:an bör dras om med en sträckning väster om Klintsjön som ansluter till Norrbotniabanans korridor. Trafikverket svarar att de tidigare har utrett åtgärder enligt fyrstegsprincipen och kommit fram till att åtgärder enligt fyrstegsprincipens fjärde steg, nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder, inte är motiverat i detta fall. Med anledning av detta beslutades att projektet Sikeå-Gumboda kommer byggas om i befintlig sträckning.

Önskemål om specifika utformningar och sträckningar av enskilda vägar har inkommit. Trafikverket svarar att den slutliga utformningen och sträckningen av enskilda vägar beslutas av Lantmäteriet i kommande samråd med fastighetsägarna. I en så kallad förrättning beslutas om definitiv sträckning av enskilda vägar som inte ingår i vägplanen. På illustrationskartorna presenteras dock ett förslag på sträckning av enskilda vägar.

Önskemål om att samordna den nya gång- och cykelvägen till porten och busshållplatsen med gamla kustlandsvägen. Trafikverket svarar att det inte går att samordna den nya gång- och cykelvägen med den enskilda vägen på grund av för kraftiga lutningar.

Önskemål om möjlighet för oskyddade trafikanter att färdas mellan Gumboda och Ånäset utan att behöva promenera på E4. Trafikverket svarar att nybyggnation av gång- och cykelväg parallellt med E4 inte ingår i denna vägplan, endast anslutning av gång- och cykelväg till en nybyggnation av planskild passage över E4. Det ingår inte i E4-projekten att bygga gång- och cykelväg mellan byarna, prioriteringen är att göra E4:an trafiksäkrare för fordonstrafiken.

Synpunkter har inkommit om bullerskyddsåtgärder, både för bostadshus och friluftsområden. Trafikverket svarar att vid väsentlig ombyggnad av väg åtgärddar Trafikverket de fastigheter med bostadshus som utan bullerskyddsåtgärder överskrider bullerriktvärdena. Friluftsområden ingår inte i dessa bullerskyddsåtgärder, endast bostadshus. Det är vid nybyggnation som man beaktar friluftsområden, inte vid ombyggnad av befintlig anläggning. De planerade bullerskyddsåtgärdena för bostadshus beräknas innebära att riktvärden för buller erhålls.

Önskemål om hastighetsbegränsning till max 80 km/h förbi centrala Gumboda. Trafikverket svarar att vägen är projekterad för referenshastighet 110 km/h genom Gumbodas centrala delar, men slutliga skyltade hastigheter beslutas inte i denna vägplan.

Synpunkt om åtgärd av vibrationer från E4. Trafikverket svarar att ny beläggning och höjd standard på vägen kommer att innebära mindre vibrationer. Markförhållanden gällande vibrationer utreds i nästa skede.

Synpunkt om farliga partiklar och avgaser från trafiken och risker med farligt gods som transporteras på E4. Trafikverket svarar att en bedömning enligt nomogrammetoden (SMHI, 2004) visar att miljö kvalitetsnormen för årsmedelhalten av kvävedioxid (NO₂) och partiklar med en maximal storlek på 10 mikrometer (PM₁₀) inte kommer att överskridas. Projektet som helhet är trafiksäkerhetshöjande och minskar risken för olyckor med farligt gods.

Synpunkter om föreslaget viltstängsel, om grindar vid infarter kommer medföra problem vid passage med stora fordon. Trafikverket svarar att alla grindar inte kommer att vara stängda grindar, utan i vissa fall kommer viltstängsel utformas som en strut, där viltstängslet bara går in en bit längs infarten för att avleda vilt från att gå ut på E4.

Önskemål har inkommit att behålla jord och träd som ska avverkas. Trafikverket svarar att ersättningsfrågor och frågor kring virke och massor ingår inte i prövningen av vägplanen utan hanteras i samband med byggstart av Trafikverkets markförhandlare. Trafikverket tar i anspråk marken med vägrätt, vilket innebär att vi får rätt att använda marken eller utrymmet inom området och också bestämma över markens användning under den tid som vägrätten består. Vi får även tillgodogöra oss alster och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken, vilket innebär att vi exempelvis får avverka skog och ta ut jord- och bergmassor. Vägrätten uppkommer när Trafikverket, med stöd av en fastställd vägplan, märker ut vägens sträckning över fastigheten och påbörjar vägarbetet. Fastighetsägaren har rätt till ersättning för mark som Trafikverket tar i anspråk vid ett vägbygge och för de flesta skador som uppstår i samband med byggandet. Hur stor ersättningen blir bestäms utifrån förhållandena den dag när Trafikverket tar marken i anspråk, den så kallade värdetidpunkten. Ersättningen beräknas och intrånget bedöms efter ersättningsnormer som bygger på

ersättningsreglerna i expropriationslagen och på rättspraxis. Om en fastighetsägare önskar att avverka skog innan vi tar i anspråk marken uppskattar vi att ni meddelar oss då detta kan påverka ersättningens storlek.

Skrifliga synpunkter från myndigheter och organisationer

Gumboda byaförening

Vi vidhåller yttrandet vi lämnade in under samrådsskedet där vi ansåg att det bästa för vårt område är om E4:an får en ny sträckning väster om Gumboda. Vägen borde samordnas med Norrbotniabanans korridor så att byn slipper bli omringad av två stora infrastrukturobjekt. E4:an avskräcker många från att flytta hit, vägen skär genom byn och splittrar den i två delar. Vi är positiva till trafiksäkerhetsförbättringar och åtgärder som underlättar pendlandet, men anser att det inte får ske på bekostnad av trivseln i vår by. Vi vill därför att E4:an flyttas så att den stör så få som möjligt. Detta är i linje med den lokala utvecklingsplan som Gumboda byaförening utarbetade 2009.

Om granskningsförslaget trots allt går igenom anser byaföreningen att det är av yttersta vikt att befolkningen till fots eller med cykel på ett säkert sätt kan ta sig mellan husen i byn, till vår samlingslokal, Gumbodatjärnen, Gumboda Hed, motorbanan och badstränderna vid havet. Vi förordar också en farbar gång- och cykelväg till Ånåset separerad från E4:an.

Vi är nöjda med att det blir en busshållplats mitt i byn i enlighet med vårt samrådsyttrande och att det byggs en gång- och cykeltunnel.

Det är också positivt att bullerproblematiken i byn behandlas i förslaget. Vi anser att även bullerproblem vid friluftsområdet vid Gumbodatjärnen mitt emot vår samlingslokal bör uppmärksammas och åtgärdas.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har tidigare utrett åtgärder enligt fyrstegsprincipen och kommit fram till att åtgärder enligt fyrstegsprincipens fjärde steg, nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder, inte är motiverat i detta fall. Med anledning av detta beslutades att projektet Sikeå-Gumboda kommer byggas om i befintlig sträckning.

Nybyggnation av gång- och cykelväg parallellt med E4 ingår inte i denna vägplan, endast anslutning av gång- och cykelväg till en nybyggnation av planskild passage över E4. Det ingår inte i E4-projekten att bygga gång- och cykelväg mellan byarna, prioriteringen är att göra E4:an trafiksäkrare för fordonstrafiken. GC-trafiken inom byn löses med porten under E4 och anslutande väg.

Trafikverket noterar att Gumboda Byaförening är nöjda med busshållplatsen och gång- och cykeltunneln.

Vid väsentlig ombyggnad av väg åtgärdar Trafikverket de fastigheter med bostadshus som utan bullerskyddsåtgärder överskrider bullerriktvärdena. Friluftsområden ingår inte i dessa bullerskyddsåtgärder, endast bostadshus.

Klintsjöns By och Gumboda Byasamfällighetsförening

Föreslagen ombyggnad där vägen breddas och de flesta in- och utfarter stängs får omfattande konsekvenser för fastighetsägarna i Klintsjön och Gumboda. E4 blir i ännu högre grad en barriär som delar byarna i två delar. Befolkningen i byarna kommer att bli avskurna från varandra och det kommer att bli svårt att bedriva ett effektivt jord- och skogsbruk. Många fastigheter är delade av E4 och behovet är stort att på ett enkelt och tidseffektivt sätt kunna sköta dessa. En omdragning av E4 så att sträckningen förläggs längre västerut och samordnas med Norrbotniabanans korridor skulle vara det optimala. Det skulle ge stora samhällsekonomiska vinster och Klintsjön och Gumboda skulle kunna bli en enad bygd igen.

Vi har granskat från gränsen för vägplanen i Gumboda söderut till Granberget. Eftersom anslutande enskilda vägar ligger utanför föreliggande vägförslag har vi stora svårigheter att få en helhetsbild över hur förändringarna påverkar oss.

Vid 9/700 ska en så kallad bandyklubba anläggas. Där går idag en vattenledning från Tjärnberget och ner till svinstallarna. Vattenledningen är viktig för jordbruket och måste behållas.

Vid 9/400 bör en fyrvägs korsning skapas så att den föreslagna nya allmänna vägen på E4:ans östra sida dras lite längre och ansluts där. De boende på östra sidan om E4 vid Gumbodatjärnen kan då ha sin utfart där. Det skulle också underlätta för jordbrukare på östra sidan E4 att ta sig till västra sidan. Går det inte att anlägga en fyrvägs korsning måste föreslagen gång- och cykelunderfart breddas så att en jordbrukstraktor kan ta sig igenom.

Det är positivt att vårt förslag från samrådsskedet med en busshållplats mitt i byn vunnit gehör. Det är också viktigt att den kompletteras med en pendlarparkering med motorvärmastolpar vid nuvarande hållplats för bussar som går via väg 670. Boende vid 8/300 måste ha möjlighet att till fots eller med cykel ta sig till busshållplatsen vid 9/300. I klintsjön behövs också en busshållplats. Lämpligast är vid 7/100 där en hållplats för trafik i både norr- och södergående riktning enkelt kan anläggas. Vid 5/800 bör det också finnas plats för en hållplats med bussignal.

Vid 8/900 måste det tillskapas en vändplats så att postbil, sopbil, snöröjningsfordon m.fl. kan vända.

Det är positivt för boendemiljön att det inte blir någon genomfartstrafik och att bullervallen byggs. Bullerplanket vid 9/100 måste dock förlängas norrut mot korsningen med väg 670 så att bullerstörningen minskar för de boende. Det finns också behov av ett bullerplank på östra sidan av E4 vid Gumbodatjärnen så att rekreativmiljön där blir mindre bullerstörd. Trafikbullret tenderar också att färdas över vattnet och studsas mot Tjärnberget, vilket gör bullret än mer störande. Ett bullerplank är nödvändigt vid 8/300 och det av yttersta vikt att inga grävningsarbeten sker närmare ladugården än vad som hittills är gjort. Ladugården används till djurhållning i ett aktivt jordbruk. Det måste gå att köra runt ladugården med en traktor för att kunna bedriva jordbruket på ett ändamålsenligt sätt. Det finns plats att anlägga en bullervall, vid 6/600-6/800, för svårt bullerutsatta fastigheter.

Vid 9/100 går en avloppsledning och en infiltrationsledning under E4 som måste beaktas.

Vägen som är inritad genom sågområdet, mellan sektion ca 8/250-8/600, är felaktig och måste tas bort. Vägen som är möjlig att nyttja går på östra sidan om sågområdet.

Föreslagen dubbelögla vid 8/600 måste flyttas till 8/100 eftersom marken vid 8/600 är extremt dålig. De boende på E4:ans västra sida vill inte ta på sig att underhålla en enskild väg som riskerar att snabbt bli dålig. En flytt av dubbelöglan till 8/100 ger också bättre tillgänglighet till kulturområdet och festplatsen Gumboda Hed. Om det är omöjligt att flytta öglan från 8/600 måste korsningen vid 8/300 behållas som en ”höger in-höger ut”-korsning, både på östra och västra sidan av E4.

En ordentlig gång- och cykelväg från Klintsjön via Gumboda till Ånäsets centrum måste anordnas. Det är av yttersta vikt att gång- och cykeltrafiken fungerar när det inte längre är lämpligt att gå och cykla längs E4.

Trafikverkets svar:

En viktig del i trafiksäkerhetsarbetet är att minimera direktanslutningar till E4 för att därigenom minimera antalet konfliktpunkter. De föreslagna enskilda vägarna innebär en omväg och försämrade tillgänglighet för vissa fastighetsägare men vägens trafiksäkerhet ökar. Trafikverket har tidigare utrett åtgärder enligt fyrstegsprincipen och kommit fram till att åtgärder enligt fyrstegsprincipens fjärde steg, nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder, inte är motiverat i detta fall. Med anledning av detta beslutades att projektet Sikeå-Gumboda kommer byggas om i befintlig sträckning.

Läget för nya enskilda vägar beslutas av Lantmäteriet i kommande samråd med fastighetsägarna. I en så kallad förrättning beslutas om definitiv sträckning av enskilda vägar som inte ingår i vägplanen. På illustrationsplanerna presenteras dock ett förslag på sträckning av enskilda vägar. Ni kommer bli kallade till möte kring detta av Lantmäteriet.

Trafikverket tackar för upplysningen, hänsyn kommer tas till vattenledningen vid 9/700 under byggskedet.

En fyrvägs korsning vid 9/400 eller breddning av porten vid 9/200 kommer inte att utföras eftersom det blir för stort markintrång på grund av dåligt terrängunderlag med för stora lutningar. Jordbrukstraktorer samt boende på östra sidan om E4 hänvisas till korsningen vid sektion 8/600, alternativt kan de använda sig av öglan vid sektion 9/600 för att ta sig ut på E4 samt över till västra sidan om E4.

Pendlarparkering och motorvärmastolpar ingår inte i Trafikverkets vägplan, det är Robertsfors kommun som ansvarar för pendlarparkeringar. Antalet busshållplatser på sträckan minskar och de som blir kvar förbättras. Trafikverket har under vägplanens framtagande haft samråd med kollektivtrafikens aktörer som önskat säkrare och färre antal hållplatser efter sträckan. Tillgängligheten till kollektivtrafiken minskar för vissa resenärer, men trafiksäkerheten ökar för flertalet. Minskat antal hållplatser bedöms ge fler antal påstigande per hållplats och färre stopp för kollektivtrafiken vilket är positivt för långväga resenärer. Boende i Klintsjön hänvisas till ny säkrare hållplats i Gumboda. Boende vid sektion 8/300 hänvisas till korsningen vid 8/600 för att ta sig till vägarna på

östra sidan om E4 och sedan ta sig till busshållplatsen via Gång- och cykelporten vid sektion 9/200.

Vändplan vid sektion 8/900 går att anordna, men eftersom detta är en enskild väl kommer den slutliga utformningen av vägen beslutas av Lantmäteriet i kommande samråd med fastighetsägarna.

Gällande förlängning av bullerplank vid 9/100 är detta inte tekniskt möjligt på grund av anläggningen av gång- och cykelporten. Befintligt bullerplank kommer däremot att ersättas med nytt som ansluter till bullervallen. Vissa berörda fastigheter föreslås få fasadåtgärder vissa erbjuds även lokal skärm vid eventuell uteplats. Vid väsentlig ombyggnad av väg åtgärddar Trafikverket de fastigheter med bostadshus som utan bullerskyddsåtgärder överskrider bullerriktvärdena. Friluftsområden ingår inte i dessa bullerskyddsåtgärder, endast bostadshus. Det är vid nybyggnation som man beaktar friluftsområden, inte vid ombyggnad av befintlig anläggning. När det gäller bullerskyddsåtgärder vid sektion 8/300 kommer ett bullerplank att påverka befintliga byggnader, varför detta inte kommer att byggas. Däremot föreslås bullerskyddsåtgärder i form av fasadåtgärder på samtliga våningsplan samt lokal skärm vid eventuell uteplats. Vid sektion ca 6/700 kommer bullervall inte att byggas eftersom det skulle medföra ett omotiverat intrång på åkermark. Istället föreslås bullerskyddsåtgärder i form av fasadåtgärder på samtliga våningsplan samt lokal skärm vid eventuell uteplats. En inventering inför byggstart kommer att göras för att bedöma slutgiltiga åtgärder.

Trafikverket tackar för upplysningen, hänsyn kommer tas till avloppsledningen och infiltrationsledningen vid sektion 9/100 under byggskedet.

Den felaktiga vägen vid sågområdet verkar finnas, däremot kanske den är privat och inte önskas användas som genomfartsväg.

Placering av dubbelögla vid 8/600 är vald för att minimera intrång på åkermark. Dubbelöglan kommer byggas efter de geotekniska förutsättningarna som finns för att få god bärighet. Korsningen vid sektion 8/300 kommer att stängas på grund av att det är för dålig sikt.

Nybyggnation av gång- och cykelväg parallellt med E4 ingår inte i denna vägplan, endast anslutning av gång- och cykelväg till en nybyggnation av planskild passage över E4. Det ingår inte i E4-projekten att bygga gång- och cykelväg mellan byarna, prioriteringen är att göra E4:an trafiksäkrare för fordonstrafiken.

Robertsfors kommun

Det är positivt att Trafikverket planerar att förbättra vägstandarden på E4 som länge varit dålig. Ombyggnaden av E4 är ett stort infrastrukturprojekt som rätt genomfört blir till stor nytta för våra kommunmedborgare. Robertsfors kommun ser också faran med att en ombyggd E4 blir en barriäreffekt i ett kustnära område där det finns stor utvecklingspotential. Kommunen anser att Trafikverket borde eftersträva att samordna E4 med Norrbotniabanans sträckning. Detta för att inte skapa två svåra barriäreffekter i kommunen, där stora markområden blir svåra att använda för den expansion som kommunen planerar för.

I samband med ombyggnaden av E4 kommer många korsningar att försvinna. Detta medför ökade kommunala kostnader för till exempel renhållning, skolskjutsar, hemtjänst och färdtjänst då det blir längre sträckor att köra. Fler och längre enskilda vägar gör att infrastrukturkostnaden till viss del förs över från staten till kommunen i form av ökade vägbidrag.

Vad gäller förslaget anser kommunen att det är viktigt att de bullervärden som gäller enligt förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader inte överskrids för de boende längs E4 och att bullerdämpande åtgärder anpassas för ett prognostiserat ökat trafikflöde. Kommunen har inget att erinra mot att bullerplank längs vägsträckan blir undantagna från kravet på bygglov enligt Väglagen 14 b§.

Frågor om strandskyddsdispens och upphävande av strandskydd inom områden som tas i anspråk för byggande av allmän väg prövas av Länsstyrelsen.

Byggprojektet berör en detaljplan i Sikeå – Pendlarparkering, del av Sikeå 18:2 m.fl. Allmänna utskottet har i tidigare beslut 2015-08-25 § 79 godkänt en liten avvikelse från detaljplanen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har tidigare utrett åtgärder enligt fyrstegsprincipen och kommit fram till att åtgärder enligt fyrstegsprincipens fjärde steg, nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder, inte är motiverat i detta fall. Med anledning av detta beslutades att projektet Sikeå-Gumboda kommer byggas om i befintlig sträckning.

Enskilda vägars kostnad kommer att öka men trafiksäkerheten längs E4 kommer att öka, vilket är målet med vägplanen.

Vid väsentlig ombyggnad av väg åtgärda Trafikverket de fastigheter med bostadshus som utan bullerskyddsåtgärder överskrider bullerriktvärdena. Fastigheter som utan bullerskyddsåtgärder får en ekvivalent ljudnivå på 56 dBA eller högre och/eller en maximal ljudnivå på 71 dBA eller högre utomhus vid fasad (framtida prognos år 2035 när vägen är ombyggd). Trafikverket noterar undantaget från kravet på bygglov för bullerplank.

Trafikverket noterar detta. Kontakt kommer tas med Länsstyrelsen vid frågor om strandskydd.

Trafikverket noterar att kommunen godkänt projektet som en liten avvikelse från berörd detaljplan.

Synpunkter som inkom vid samråd om kompletterande bullerskyddsåtgärder

Trafikverket har i samband med förslag på nya bullerskyddsåtgärder samrått med berörda genom ett utskick av informationsbrev med tillhörande kartmaterial. Samrådet kompletterades även med telefonsamtal för att få synpunkter från så många berörda som möjligt. Totalt inkom 11 yttranden under samrådstiden 2019-02-27 – 2019-03-20.

Det fanns berörda som ställde sig både positivt och negativt till de föreslagna åtgärderna. Vissa berörda lyfte att det var bra att Trafikverket utreder åtgärder för att minska buller från E4 och att de är positiva till byggande av bullervallar, medan andra berörda menade på att föreslagna bullerskyddsvallar förstör utsiktsvyer, medför intrång i åkermark samt påverkar befintliga planteringar och motsatte sig därför anläggande av föreslagna bullerskyddsvallar.

Trafikverket tackar för de inkomna synpunkterna och kommer att inarbeta detta i vägplanen som ställs ut på nytt för allmänhetens granskning under våren 2019.



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se