

SAMRÅDSUNDERLAG

E4 Förbifart Skellefteå Skellefteå, Västerbotten

Vägplan, 2023-10-21



Trafikverket

Postadress: Storgatan 60, 903 30 Umeå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG

Författare: Trafikverket Investering Nord

Dokumentdatum: 2023-10-21

Ärendenummer: TRV 2023/49402

Åtgärdsnummer: V8210210

Uppdragsnummer: 183297

Kontaktperson: Pia Törrö

Innehåll

1. Sammanfattning	5
2. Inledning.....	5
3. Åtgärdens omfattning	6
4. Rivningsarbeten.....	7
5. Utrednings- och influensområde.....	7
5.1. Tider.....	7
5.2. Kommunal planering	8
6. Miljöförutsättningar	8
6.1. Landskapsbild	8
6.2. Kulturmiljö	8
6.3. Naturmiljö.....	9
6.4. Vattenmiljö	10
6.4.1. Ytvatten	10
6.4.2. Grundvatten	10
6.5. Boendemiljö och hälsa	10
6.6. Markanvändning och naturresurser.....	11
6.7. Rennäring	11
6.8. Friluftsliv och rekreation	11
6.9. Klimat.....	11
6.9.1. Klimatpåverkan.....	11
6.9.2. Klimatanpassning.....	11
6.10. Markförhållanden.....	12
6.10.1. Geologiska förhållanden.....	12
6.10.2. Markmiljö	12
6.11. Riksintressen och skyddade områden.....	12
7. Projektets miljöeffekter.....	13
7.1. Landskapsbild	13
7.2. Kulturmiljö	13
7.3. Naturmiljö.....	13
7.4. Vattenmiljö	14
7.5. Boendemiljö och hälsa	14
7.5.1. Buller	14
7.5.2. Luftmiljö.....	14
7.6. Markanvändning och naturresurser.....	14

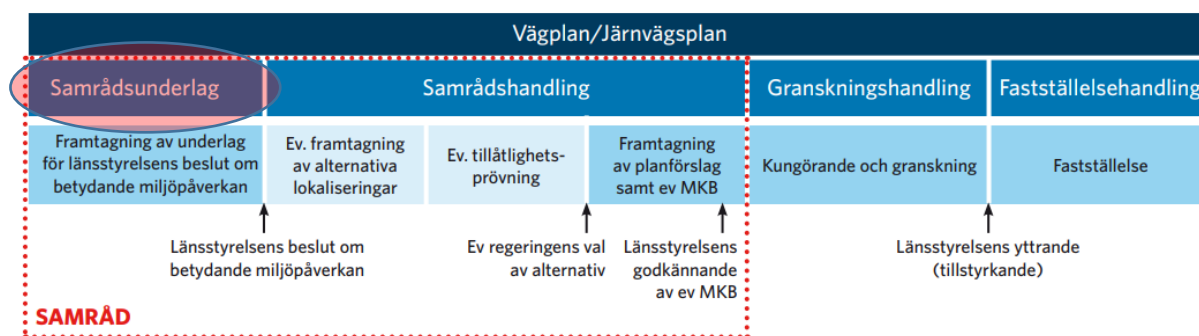
7.7.	Rennäring	15
7.8.	Rekreation och friluftsliv	15
7.9.	Klimat.....	15
7.9.1.	Klimatpåverkan.....	15
7.9.2.	Klimatanpassning.....	15
7.10.	Markförhållanden.....	15
7.11.	Riksintressen/skyddade områden	16
8.	Skadeförebyggande åtgärder	16
9.	Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan.....	17
10.	Fortsatt arbete.....	17
11.	Källor.....	17

1. Sammanfattning

Skellefteåområdet har under den senaste tiden utvecklats i snabb takt bl.a. på grund av industrietableringar och befolkningstillväxt. Trafikverket ser ett behov av utveckling av vägtransportsystemet för att möta förändringarna som sker i området.

Trafiksituationen på befintlig E4 i Skellefteå tätort innebär en blandning av fordon och oskyddade trafikanter som leder till låg tillgänglighet, låg framkomlighet, låg säkerhet och miljöproblem. Huvuddelen av trafiken i nord-sydlig riktning måste passera älven på Viktoriabron (befintlig E4), vilket leder till stora trafikmängder på E4:an med stort inslag av tung trafik. De stora trafikmängderna genom centrum leder till att små störningar i trafiken kan medföra långa köer. Söderifrån sträcker sig dubbla köer vanligtvis ut över Viktoriabron och ytterligare drygt 100 meter längre söderut. Trafikmängderna medför bullerstörningar och höga halter av kvävedioxid.

Trafikverket avser att anlägga en ny E4 förbi Skellefteå, vilket kommer kräva en vägplan. Vägplanen inleds i samband med detta samrådsunderlag som ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet medför betydande miljöpåverkan eller inte. Därefter kommer utredningen gå vidare med en lokaliseringsutredning. När lokaliseringen av ny E4 valts, kommer arbetet med vägplanen fortsätta med att studera lämpligaste väglinje inom vald korridor.



Figur 1. Att ta fram en väg- eller järnvägsplan följer en process som illustreras i figuren. Projektet är just nu i skede samrådsunderlag (inringat i rött).

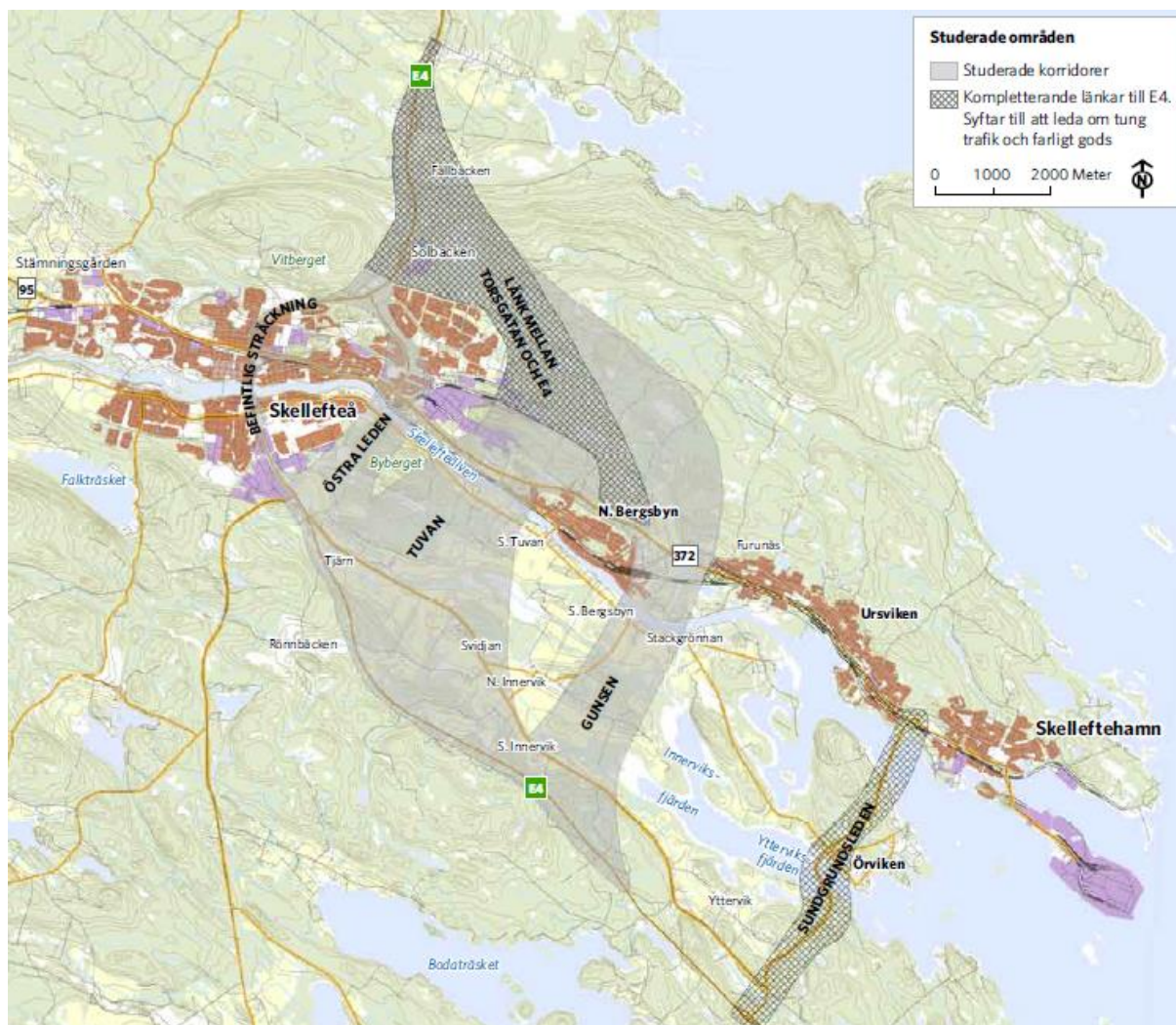
Trafikverket bedömer att oavsett vilket lokaliseringsalternativ som förordas och studeras vidare i vägplanen, kommer projektet medföra en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen har tidigare beslutat att projektet medför betydande miljöpåverkan i ett beslut som togs under förstudiearbetet och är daterat till 2007-03-05.

2. Inledning

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan.

Samråd bedrivs kontinuerligt i processen, för att utbyta information och inhämta synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

Trafikverket har tidigare gjort en vägutredning (2012) för ny E4 i Skellefteå där lokaliseringsalternativet "Östra leden" (se Figur 2) förordades.



Figur 2. Studerade korridorer i vägutredningen (2012).

Sedan vägutredningen färdigställdes 2012 har förutsättningarna i Skellefteå ändrats beträffande bland annat lagstiftning, infrastruktur samt den gröna industrialiseringen som pågår i området.

Sammantaget innebär det att Trafikverket avser att göra ett omtag och påbörjar en ny vägplan med en ny lokaliseringstudering som tar hänsyn till de nya förutsättningar som tillkommit i området sedan vägutredningen genomfördes. Om det under utredningens gång tillkommer nya lokaliseringalternativ kommer även dessa att utredas.

3. Åtgärdens omfattning

Den nya E4 förbi Skellefteå planeras bli en mötesfri väg. Mötande trafikriktningar separeras med räcke. På sträckor där trafikmängderna förväntas bli höga kan den komma att ha två körfält i vardera riktningen, medan på andra sträckor kan den få omväxlande ett respektive två körfält i vardera riktningen.

Den nya sträckningen av E4 kommer att ansluta mot befintlig E4 och anslutningspunkterna ska utredas. Om Skellefteälven ska korsas på en ny plats kommer en ny bro att behöva anläggas. Det kommer även att behövas broar för att korsa andra vägar, gång- och cykelbanor samt järnväg. Nya gång- och cykelbanor planeras i projektet.

En vägs linjeföring behöver bestämmas utifrån en rad olika aspekter; utformning, byggnadstekniska förhållanden, omgivningspåverkan mm. Sikt och linjeföring är kopplad till vilken hastigheten vägen kommer att ha. Mål för projektet är att hastigheten på E4 ska vara 110 km/h.

Vägar ska i sin lokalisering och placering i plan och profil vara landskapsanpassade och ge förutsättningar för ett samspel mellan anläggningen och landskapets karaktär och funktionalitet. Sociala, kulturella och ekologiska funktioner i landskapet ska upprätthållas eller stärkas.

4. Rivningsarbeten

Ny E4 kommer anslutas till befintlig E4 söder och norr om älven. Det kommer sannolikt innebära en del rivningsarbeten för att anpassa anslutningarna. Det är i dagsläget svårt att förutsäga vilka rivningsarbetena blir då val av lokalisering ej är utfört. I dagsläget ser vi inte behov av större rivningsarbeten som t.ex rivning av broar.

Sannolikheten att byggnader såsom bostadshus och ekonomibygnader kommer att rivas är stor.

5. Utrednings- och influensområde

Utredningsområdet kommer inledningsvis vara omfattande pga att det finns många olika alternativa lokaliseringar. Utredningsområdet kommer efter hand att minskas ner beroende på vilken korridor som väljs och vilken påverkan på omgivningen denna kan medföra.

De tidigare studerade lokaliseringalternativen berör de östra delarna av Skellefte dalen och har valts för att det ska bli möjligt att anlägga en ny sträckning av E4 som bland annat ger bättre framkomlighet. Naturlig avgränsning av utredningsområdet är havet i öster.

Influensområdet omfattar områden där miljöeffekter som exempelvis hydrologisk eller landskapsmässig påverkan kan uppstå, och är starkt beroende av vilken miljöaspekt som analyseras. Störningar som uppkommer i samband med byggnation av väg samt de områden som berörs av de fysiska förändringarna som projektet för med sig inkluderas i influensområdet.

E4 i ny sträckning blir en ny barriär genom landskapet vilket kan påverka fauna samt areala näringar som jord-, skogsbruk och renskötsel även utanför utredningsområdet. Influensområdet kommer inledningsvis vara omfattande, men på samma sätt som utredningsområdet minskas ner när lokaliseringsskorridoren och senare väglinjen i landskapet valts, kommer influensområdet minska under arbetets gång.

Omfattande anläggningsarbeten, som tex ny E4, Norrbotniabanan, industrisatsningarna samt kommunala om- och nybyggnationer, kommer ske i området under den närmaste tiden. Dessa kommer ge upphov till kumulativa miljöeffekter genom att de bland annat tar mer mark i anspråk, orsakar buller samt att andelen hårdgjorda ytor ökar.

5.1. Tider

Prognosår¹ för trafikeringen är 2045.

Byggstart planeras till 2029. Produktionen bedöms att pågå till utgången av 2033.

¹ Prognos för hur trafikeringen i området ser ut ett visst angivet år

5.2. Kommunal planering

I Skellefteå kommuns fördjupade Översiktsplan 2020, finns en ny korridor för E4 utpekad i alternativet Östra leden. Den nu föreslagna sträckningen redovisas i planen som ett reservat för framtida väg där ny bebyggelse inte tillåts. Det pågår ett arbete med ny fördjupad Översiktsplan för att fortsätta planera och ta höjd för ännu större samhällsutveckling i Skelleftedalen fram till år 2040.

Oavsett vilken korridor som kommer att bli aktuell, kommer ett flertal detaljplaner, stadsplaner och byggnadsplaner att påverkas. Det kommer att krävas ändringar, upphävanden eller nya detaljplaner. Trafikverket kommer att föra en vidare dialog med Skellefteå kommun för den kommande hanteringen av planer, för att kommande E4 ska vara förenlig med kommunal planläggning.

6. Miljöförutsättningar

6.1. Landskapsbild

Kustlandskapet kring Skellefteå utgörs av ett sprickdalslandskap med bergkullterräng som delas upp av Skellefteälvens dalgång som sträcker sig från nordväst till sydost. I landskapet förekommer markanta nivåskillnader på mer än 100 meter som här och var stupar brant ner i omgivande landskap. Bergsformationen Vitberget-Fällbäcksliden-Ryssberget-Bergsängsberget bildar en tydlig gräns mot norr där stora myrrika barrskogsområden dominerar.

Områdena söder om älven (Tjärn-Innervik-Yttervik) bildar ett omväxlande öppet jordbrukslandskap. Här är öppenheten och de stora siktlinjerna tillsammans med de böljande fälten av stor betydelse för landskapet som helhet. Tidigare grunda havsvikar som efter landhöjningen vuxit igen bildar nu sjörika mosaiklandskap och våtmarker. Byberget söder om älven är ett annat mäktigt skogsklätt höjdområde som ramar in Skelleftedalen.

Skellefteälven är särskilt utpekad i översiktsplanen som ett grönt stråk som ingår i stadens grönstruktur med ekologisk och social betydelse. Här utgör framförallt broarna viktiga landmärken i staden. Den småskaliga bebyggelsemiljön längs stränderna är också känslig för både ingrepp och störningar.

Från Skellefteå och österut har flera samhällen så som Morön, Hedensbyn, Norra Bergsbyn, Ursviken och Skelleftehamn vuxit upp på älvens norra sida. De flesta av dessa uppstod när sågverk och annan industri började etableras på 1800-talet. Anderstorp på södra sidan av älven och Moröbacke norr om densamma började byggas under 60-70-talet. På södra älvstranden finns småhusbebyggelse av varierande ålder längs större delen av sträckan från centrum till Stackgrönnen.

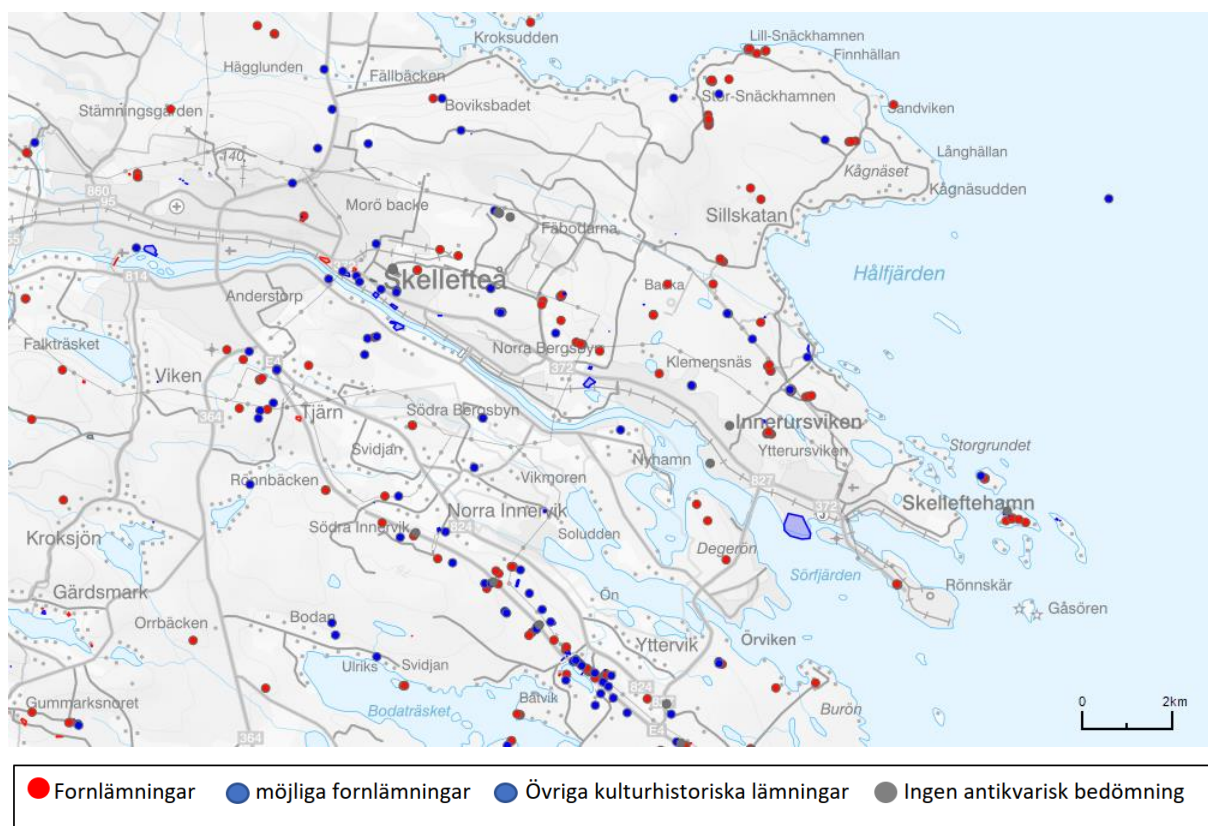
I norra delen av Bergsbyn ligger den nya batterifabriken Northvolt med kringverksamheter och i Skelleftehamn finns Rönnskärsfabriken.

6.2. Kulturmiljö

Skellefteå socken bildades på 1320-talet och en kyrka uppfördes vid nuvarande landsförsamlingens kyrka. Platsen kom att utvecklas till en etablerad kyrk- och handelsplats och en kyrkstad uppfördes troligen under 1600-talet. 1845 fick Skellefteå stadsprivilegier. Området har dock varit bebott sedan förhistorisk tid.

Utredningsområdet har en äldre historia med fornlämningar, övriga kulturhistoriska lämningar, medeltida byar och en stadsmiljö med kulturhistoriskt värde (figur 3).

Söder om Skellefteå finns områden med kulturhistorisk utpekad odlingsmark (beskrivs i länets bevarandeprogram för odlingslandskapet) samt två kulturhistoriskt utpekade vägar (Väg 1627 och väg 758). Över Skellefteälven finns ett flertal broar som kan ha kulturhistoriskt värde, bl.a. Parkbron.



Figur 3. Fornlämningar och kulturhistoriska lämningar i Skellefteå och dess omgivning. © Lantmäteriet, Geodatasamverkan

6.3. Naturmiljö

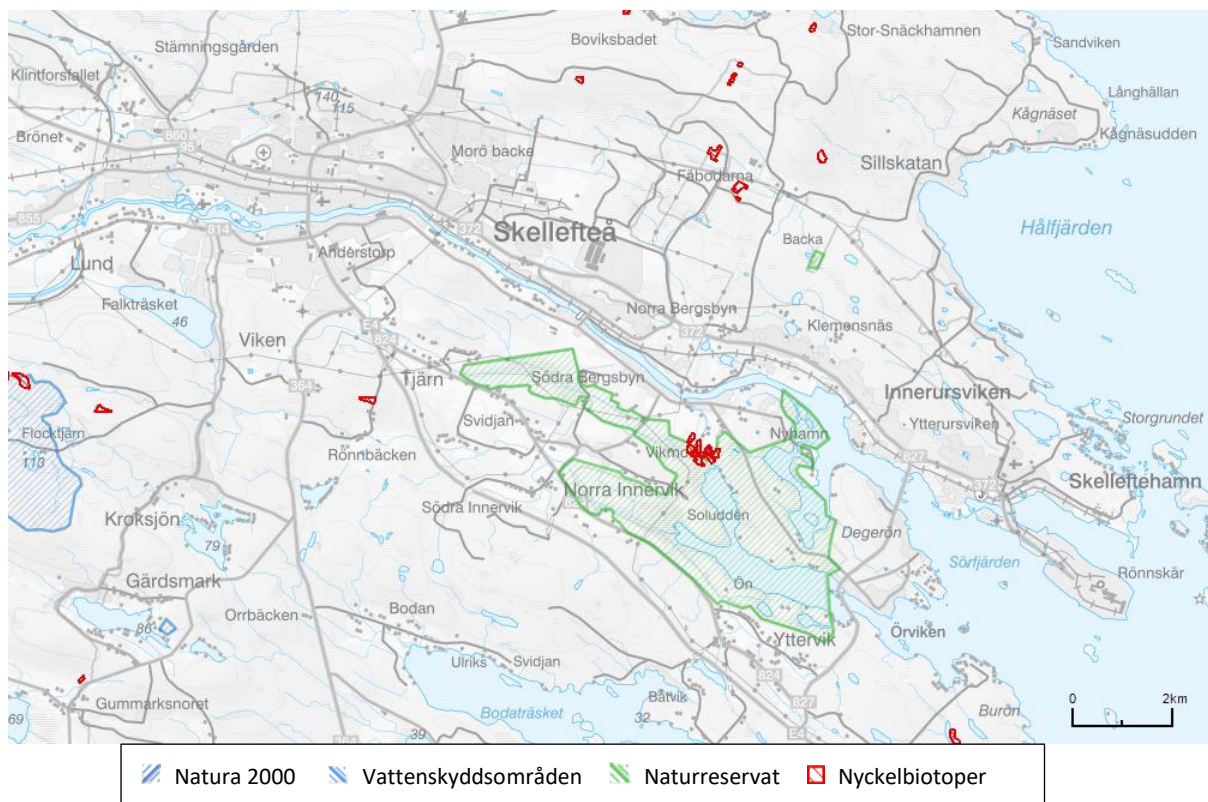
Åvikskärret och markerna kring Inner- och Ytterviksfjärdarna har i länsstyrelsens våtmarksinventering klassats som våtmarker av högsta naturvärdesklass och är ett utpekad naturreservat. Reservatet består av grunda igenväxningsfjärdar och är en av norra Västerbottens viktigaste fågelområden. Det finns noterat 190 fågelarter varav ett 80-tal är sådana som häckar inom området. Det finns därför också idag två områden inom reservatet där det råder tillträdesförbud under häckningsperioden. Det öppna kulturlandskapet vid Innervik-Yttervik-Tjärnområdet ingår i länsstyrelsens program för bevarande av odlingslandskapets natur- och kulturmiljövärden, som också berörs i avsnittet om kulturmiljö.

Kalkstenstjärnen som ligger öster om Skellefteå, och består i huvudsak av skogsmark och en liten myr, är även det ett utpekad naturreservat.

Utredningsområdet berör även sumpskogar och nyckelbiotoper enligt Skogsstyrelsens inventering.

Utpekade naturvärden visas i figur 4 nedan.

På området runt Vitberget har det noterats bland annat tretåig hackspett (hotkategori NT).



Figur 4. Utpekade naturmiljövärden inom utredningsområdet. © Lantmäteriet, Geodatasamverkan

6.4. Vattenmiljö

6.4.1. Ytvatten

Inget av de vattendrag som finns inom utredningsområdet uppfyller idag miljö kvalitetsnormerna för ytvatten. Skellefteälven är reglerad, men det finns inga dammar eller kraftverk nedströms centrala stan. Kräfter i Skellefteälven har funnits smittade med kräftpest, vilket innebär att det finns vissa restriktioner gällande hantering av utrustning, båtar med mera som används i älven.

Det finns flera markavvattningsföretag inom utredningsområdet.

6.4.2. Grundvatten

Grundvattenförhållandena i området bedöms till stor del styras av topografin med grundvattenrörelse från högre belägna delar till lägre partier i terrängen. Undantag från detta är i första hand Skellefteåsen, där grundvattenströmning sker längs åsformationen i riktning mot havet. Åsen utgör delvis också Skellefteå kommuns primära vattentäkt. Inom utredningsområdet finns enskilda brunnar för dricksvatten eller energiförsörjning av enskilda fastigheter eller gemensamhetsanläggningar.

6.5. Boendemiljö och hälsa

Luftmiljön vid befintlig E4 i centrala Skellefteå har förbättrats, men fortfarande överskrider miljö kvalitetsnormen för partiklar och kvävedioxid vid vissa tillfällen under året på grund av trafiken.

Riktvärden gällande buller överskrider också på några platser i centrala Skellefteå. Bullermätningar genomförs av kommunen längs befintlig E4 genom tätorten.

Huruvida riktvärden överskrids gällande luftkvalité och buller på andra ställen, är okänt då mätningar eller beräkningar ej genomförts.

6.6. Markanvändning och naturresurser

Inom utredningsområdet bedrivs både ett aktivt jord- och skogsbruk. Inom Skellefteå skärgård bedrivs också ett aktivt yrkesfiske. I detta område ingår bland annat Inner- och Ytterviksfjärdarna samt älvmynningen.

Norr om Skellefteå sträcker sig en svallgrusavlagring i öst-västlig riktning.

6.7. Rennäring

Samebyarna använder områden i Skelleftedalen för vinterbete. Berörda samebyar är Malå, Maskaure (söder om Skellefteälven) samt Mausjaure (norr om älven) samebyar. Området söder om Skellefteå och väster om E4 är ett strategiskt område (uppsamlingsområde) för rennäringen.

6.8. Friluftsliv och rekreation

I Skellefteälven förekommer fritidsfiske efter lax och havsöring. Klintforsåns nedre fiskevårdsområde förvaltar fisket i Skellefteälven på en kort sträcka i västra delen av Skellefteå. Nedströms detta finns inget fiskevårdsområde. Bodträsket är utpekad som värdefullt fiskevatten.

Vitbergsområdet är ett fritidsområde med orörda skogspartier och ett omtyckt utflyktsmål. I området finns bland annat elljusspår, utomhusgym, vandringsleder, cykelbanor, orienteringsstigar, vindskydd och rastplatser.

Inom naturreservatet Innerviksfjärdarna finns markerade vandringsleder.

6.9. Klimat

6.9.1. Klimatpåverkan

Trafiken längs det befintliga vägnätet i Skellefteå ger upphov till stora mängder växthusgaser genom förbränning av främst fossila drivmedel. Även anläggningsarbeten och underhållsåtgärder genererar växthusgaser både från anläggningsmaskiner och från tillverkning av de material som används.

6.9.2. Klimatanpassning

I utredningsområdet väntas, enligt SMHI, temperaturen öka med 2,5-3 C° under perioden 2041-2070 jämfört med åren 1971-2000, även om målet om 1,5 graders ökning globalt kan nås. Dessutom förväntas nederbörden per månad öka med 4-5 mm under samma förutsättningar. Eftersom det blir varmare förväntas också nederbördsökningen till största delen bestå av regn. De klimatförändringar som sker påverkar i allt högre grad både infrastruktur övrig bebyggd miljö genom bland annat ökade risker för ras och skred, skogsbränder, översvämningar och nivåer och kvalitet av grundvatten.

6.10. Markförhållanden

6.10.1. Geologiska förhållanden

Jordartsförhållandena inom utredningsområdet präglas i hög grad av den senaste istiden och den efterföljande landhöjningen. De största förekomsterna av älvsediment återfinns i Skellefteälvens dalgång, som till stor del är utfylld med sediment. Efterhand som landet steg ur havet, har älven skurit sig ned genom tidigare avsatta sediment vilket medfört att branta nipformationer förekommer ställvis utmed älvbrinkarna. Stora sedimentmaktigheter återfinns på ett flertal områden längs älv dalen.

Inom de flacka och låglänta områden som tidigare utgjorde havsområden, sjöar och fjärdar har finkorniga sediment såsom lera och silt avlagrats. Till viss del innehåller dessa sediment sulfidjordar. Ett flertal torvområden förekommer också inom området, främst på höjdparter.

6.10.2. Markmiljö

Länsstyrelsen i Västerbottens län har identifierat ett flertal förorenade områden som är lokaliserade inom utredningsområdet. En del av objekten har inventerats och tilldelats riskklass mellan 1-4. Riskklassificeringen anges utifrån en samlad bedömning av vilken risk som finns för människors hälsa och miljön där riskklass 1 innebär mycket stor risk och riskklass 4 innebär liten risk.

Inom Skellefteå kommun har slaggprodukten järnsand använts som anläggningsmaterial för hus- och vägbyggnad sedan 1970-talet.

Strax norr om staden återfinns Degermyrans avfallsanläggning med tillstånd för deponering av bl a farligt avfall. De tidigare studerade östliga lokaliseringalternativens norra delar berör delar av avfallsanläggningens område.

6.11. Riksintressen och skyddade områden

Innerviksfjärdarna är av riksintresse för naturmiljön. Kalkstenstjärnen är även det av riksintresse för naturmiljön enligt samma bestämmelser samt även ett utpekade Natura 2000-område enligt EU:s art- och habitatdirektiv.

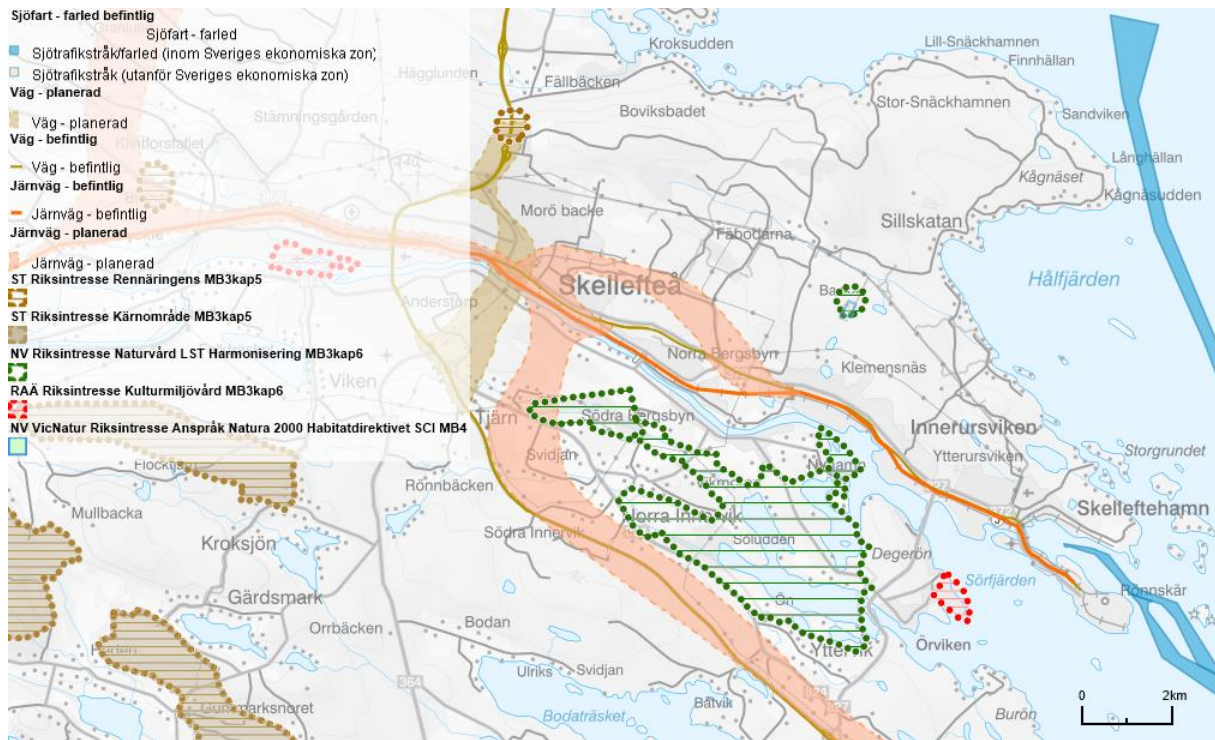
Ett område norr om trafikplatsen vid Solbacken i norra delen av Skellefteå är av riksintresse för rennäringen.

Skellefteå skärgård, inklusive Inner- och Ytternviksfjärdarna samt älvmyningen utgör riksintresse för yrkesfiske.

Kulturmiljö av riksintresse i utkanten av utredningsområdet är Örviken som är en industrimiljö från sekelskiftet (riksintresse AC 20).

Vägarna E4, 95, 364, 372, 774 och 827, samt järnvägen Bastuträsk-Rönnskär och korridoren för den kommande Norrbotnibanan är av riksintresse för kommunikation. Det finns också ett utpekade riksintresse för kommande E4 genom Skellefteå inom korridoren Östra leden.

Figur 5 visar samtliga riksintressen.



Figur 5. Utpekade rikssintressen för naturvård, Kulturvård, rennärings samt kommunikation. © Lantmäteriet, Geodatasamverkan

7. Projektets miljöeffekter

Nedan beskrivs de mest betydande miljöeffekter som i detta skede kan förutspås. För de övriga miljöaspekterna görs en bedömning att det i dagsläget inte anses vara betydande miljöeffekter. Bedömningen kan komma att ändras under projektets gång.

7.1. Landskapsbild

I det flacka öppna landskapet i Skelleftefjällden kan den nya vägen dominera landskapsbilden, särskilt på den södra sidan av älven. Beroende på placering och utformning av bron över älven kan även den bli ett betydande inslag i landskapsrummet. Höga vägbankar bryter siktlinjer och en ny storskalig väg är landskapselement av en annan karaktär än det befintliga landskapet. Dessa effekter ska tas i beaktande i planeringen av vägen.

7.2. Kulturmiljö

De fornlämningar, värdeområden och övriga kulturmiljövärden som finns inom utredningsområdet kan komma att beröras av intrång av den nya E4 sträckningen. Om det blir aktuellt att bygga ny väg där något objekt påverkas, kommer närmare undersökningar av dessa att göras och kommuniceras med länsstyrelsen.

7.3. Naturmiljö

Våtmarkerna vid Innerviksfjärdarna kan komma att påverkas negativt vid en eventuell placering av vägen inom området. Påverkan kan bli både direkt genom det intrång som sker men även indirekt

genom olika störningar och effekter i närheten av vägen. Det finns en risk för störningar på rastande och häckande fåglar. Störningarna kan uppkomma både vid byggnationen av vägen men kan även bli bestående och kan då innebära en minskning av antal fåglar som kommer att häcka på platsen. I förlängningen kan det påverka enskilda fågelpopulationer negativt. Beroende på lokalisering av vägen kan boplatser och revir för individer av den vitryggiga hackspetten komma att tas i anspråk av vägområdet. Huruvida det kommer att påverka den lokala populationen av hackspettar behöver i så fall utredas.

7.4. Vattenmiljö

Den kommande vägbron kan riskera att dämna vattenflödet i älven vilket kan orsaka erosionsproblem i känsliga områden och försvåra för vattenlevande organismer att förflytta sig längs älven. Det finns också en risk att bron blir en barriär för landlevande djur och människor som rör sig längs älvsstranden.

Vid mindre vattendrag finns risk att det tillfälligt blir stora grumlingar vid byggandet av vägen och vid anläggande av vattenförande vägtrummor. Den påverkan som sker är dock tillfällig och ger troligen inte några bestående effekter i vattendragen. Om trummor läggs fel så kan dessa däremot orsaka vandringshinder som då ger bestående effekter.

När vägen byggs kan skärningar medföra dräneringar som sänker grundvattennivån och bankar kan skapa fördämningar som höjer den i den närmaste omgivningen. Detta kan i sin tur påverka brunnar och vattentäkter i närheten genom att vattenflödet eller vattenkvaliteten förändras.

7.5. Boendemiljö och hälsa

7.5.1. Buller

Buller och vibrationer från trafiken kan ge upphov till störningar och obehag och påverka hälsa och livskvalitet. Trafikmängd och hastighet på planerad E4 kommer att leda till buller och vibrationer i dess omgivning, vilket i sin tur kommer orsaka olägenheter för närboende och personer som vistas i området. Beroende på lokalisering kan dessa olägenheter bli betydande. Bullernivåerna inne i centrum kan dock gynnas av att mindre tung trafik passerar på E4 i befintligt läge.

7.5.2. Luftmiljö

Luftmiljön i Skellefteå centrum kan komma att förbättras av att genomfartstrafiken flyttas ut från stadskärnan och mot de större företagsetableringar som finns öster om centrala staden i och med att tung trafik kan ledas förbi stadskärnan. Hur luftmiljön i Skellefteådalen som helhet påverkas behöver dock utredas vidare men kan komma att bero av lokalisering.

7.6. Markanvändning och naturresurser

Både bostadsfastigheter, industrifastigheter, och andra typer av markområden som skogs- ängs- och jordbruksmark kan komma att behöva tas i anspråk. Markintranget kommer både vara av permanent och tillfällig karaktär. Vägens placering kan också få effekter på brukandet av de skogs- och jordbruksmarker som blir kvar i anslutning till vägen.

7.7. Rennäring

Vinterbetesområden som ligger inom utredningsområdet kan komma att påverkas av den nya vägen och detta kan försvåra möjligheterna att hålla renar i området under vintern. Det finns också en risk för påkörning av renarna.

7.8. Rekreation och friluftsliv

Framkomligheten för fritidsfiskare som rör sig längs Skellefteälven kan begränsas av den vägbro som kan behöva anläggas för den nya E4 sträckningen.

Vitbergsområdet berörs framförallt av den sträckning som är utpekad som Östra leden. Beroende på placering av väglinje kan det bli inskränkningar i fritidsområdet som direkt eller indirekt kan påverka olika aktiviteter. Vandringsleder och andra besöksmål inom naturreservatet Innerviks fjärdarna påverkas likaledes vid en lokalisering av vägen inom reservatet.

7.9. Klimat

7.9.1. Klimatpåverkan

Trafiken på den tilltänkta vägen kommer att leda till utsläpp av växthusgaser. I trafikprognos uppdaterad under 2023 är en preliminär prognos att trafikflödena för E4 genom Skellefteå (Viktoriabron) kommer uppnå till ÅDT 29 000, vilket innebär en ökning med 6 000 fordon från tidigare trafikprognos från 2017.

Byggande av den nya vägen och tillkommande anslutningar m.m. kommer även det att generera stora utsläpp av växthusgaser, dels från byggnationen och de transporter som görs till och från platsen, men även från tillverkning av de material, så som asfalt och betong, som kommer att krävas. Skötsel och underhåll av den nya vägen och övrig befintlig infrastruktur kommer också medföra utsläpp av växthusgaser under vägens livslängd. Sammantaget kommer troligtvis tillkomsten av den nya E4 totalt sett generera högre utsläpp av växthusgaser jämfört med om den inte byggs alls.

7.9.2. Klimatanpassning

Det finns många riskfaktorer att ta i beaktande kopplat till framtida förändringar i den fysiska miljön på grund av klimatförändringarnas effekter när man ska planera för en ny väg. Andelen hårdgjorda ytor kommer att öka i samband med projektet. Detta kan utgöra en risk om inte korrekt dimensionerade avvattningsåtgärder vidtas. Till exempel så riskerar underdimensionerade vägtrummor översvämmas vid kommande högre vattenflöden i vattendrag och dåligt dränerande diken. Om vägen förläggs på mark som kan bli mer instabil på grund av klimatförändringarna så ökar också risken för ras och skred. Vägens placering och utformning kan också ge en större störningseffekt på omgivningen som ex.vis påverkan på grundvattenkvalitet av ökat behov av vägsalt.

7.10. Markförhållanden

Schakt i sulfidjord riskerar att försura vattendrag som kan skada fisk och andra vattenlevande organismer. Det finns också en risk för utläckage av tungmetaller från sulfidjorden.

Beroende på vägens lokalisering kan något av de utpekade förorenade områden som finns beröras av schakt för vägen, vilket kan innebära risk för miljön. Vid en lokalisering där Degermyrans

avfallsanläggning berörs, finns en risk för läckage ifrån deponin. Alternativt kan det komma att krävas en flytt av deponin och en sanering av den befintliga.

7.11. Riksintressen/skyddade områden

Beroende på lokalisering av den nya E4 bedöms olika riksintressen komma att beröras. Vid en lokalisering inom de tidigare studerade alternativen Tuvan och Gunsen berörs riksintresset Innerviksfjärdarna och även riksintresset för rennärning, vilket försämrar deras utpekade skyddsstatus som riksintresse. Riksintresset för yrkesfisket kommer främst att beröras vid en lokalisering inom det tidigare studerade alternativet Sundgrundsleden, men kan också bli berört i Gunsenalternativet. Riksintresset Örviken berörs troligen inte alls.

8. Skadeförebyggande åtgärder

Anpassningar, försiktighetsmått och skyddsåtgärder för att minimera omgivningspåverkan kommer utredas vidare och inarbetas i vägplanen med dess miljökonsekvensbeskrivning. Sådana åtgärder kan vara:

- Den nya vägen ska landskapsanpassas till sin omgivning
- Allt markanspråk ska vara noga övervägt och motiverat
- Vid lokalisering och utformning av vägen ska miljö- och kulturmiljövärden beaktas
- Skyddsföreskrifter för naturreservatet, inklusive beträdnadsförbud beaktas
- Fältinventering avseende naturvärden inom vald korridor kommer att utföras
- Inventeringar och undersökningar av fornninnen och kulturvärden kommer att utföras inom vald lokaliseringsskorridor där det anses nödvändigt
- Vid projektering ska massbalans eftersträvas. Användbara schaktmassor används om möjligt inom projektet för en god resurshushållning samt god ekonomi.
- Undersökningar om markförhållanden och föroreningsituationen kommer att utföras
- Möjliggöra för biologisk mångfald inom vägområdet.
- En bullerutredning kommer att göras för det lokaliseringsalternativ som väljs. Bullerutredningen kommer att mynna ut i förslag till fastställelse av skadeförebyggande åtgärder
- Åtgärder för att minska barriäreffekter för djur och människor
- Viltstängsel placeras ut där det anses nödvändigt
- Vid arbeten inom vattenområden kommer både generella och eventuella objektspecifika skyddsåtgärder vidtas för att bland annat minimera olägenheter som t.ex. grumling och spridning av petroleumprodukter.
- Trafikverkets målsättning är att bygga, sköta om och underhålla statlig väg med så lite klimatpåverkan som möjligt. Effekten av vägens placering och utformning på de fordon som ska nyttja vägen kommer också att beaktas.
- Den nya väg E4 ska klimatanpassas

Under projektet kommer de skadeförebyggande åtgärderna vidare utredas. Tillkommande åtgärder kommer att kommuniceras under arbetet med vägplanen.

9. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, eftersom samtliga korridorer som kommer att studeras medför olägenheter för människor och miljö med avseende på bla markintrång, buller, luftmiljö, naturmiljö m.m.

10. Fortsatt arbete

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen.

Samråd kommer att hållas med berörda i den utsträckning som är nödvändig för projektet. Samrådsgruppen består av berörd kommun, länsstyrelse, kollektivtrafikmyndigheten och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda. Om länsstyrelsen beslutar att projektet kan antas ge en betydande miljöpåverkan, utökas samrådsgruppen med övriga berörda statliga myndigheter och organisationer, samt den allmänhet som berörs.

Samtliga vägplaner genomgår fastställelseprövning enligt väglagen. Fastställelsebeslutet kan överklagas till regeringen.

11. Källor

Vägutredning, 2012, Trafikverket

www.skelleftea.se



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 903 30 Umeå. Besöksadress: Storgatan 60.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se