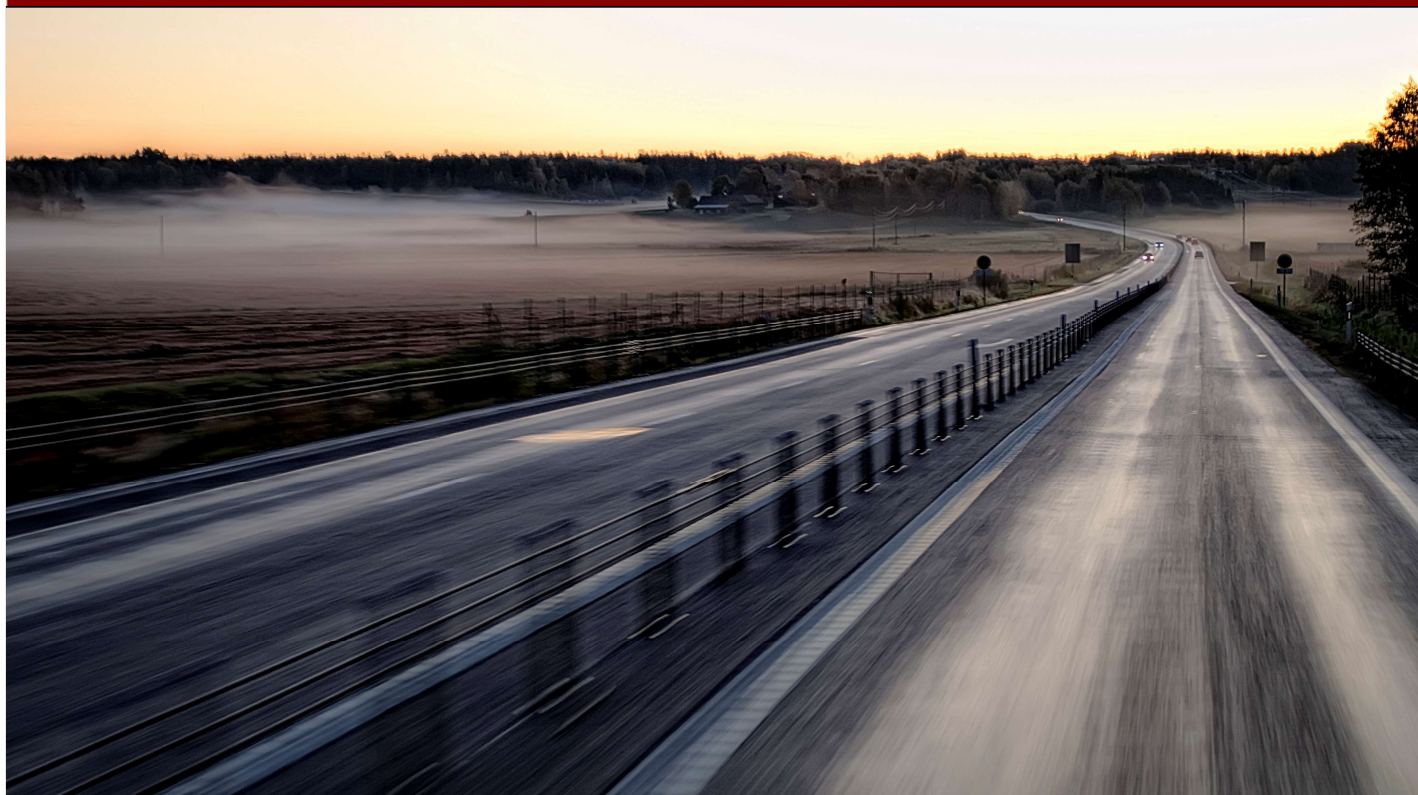


SAMRÅDSHANDLING – VAL AV LOKALISERING

E4 Förbifart Skellefteå

PM Rättelse av samrådshandling



Trafikverket

Postadress: Storgatan 60, 903 30 Umeå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: PM Rättelse av samrådshandling

Handlingstyp: SAMRÅDSHANDLING - VAL AV LOKALISERING

Granskningsstatus: -

Författare: Lisa Herland, Johan Nordberg, Axel Pihl, Simon Vikström, Ida Joelsson,
David Hadden, Jonas Aråker

Granskad av: Anneli Guttormsson

Dokumentdatum: 2025-04-29

Ärendenummer: TRV 2023/49402

Kontaktperson: Pia Törrö, Trafikverket

Innehållsförteckning

Bakgrund	5
Sammanfattning	6
4 Lokaliseringsalternativ	8
4.4 Utvärderade lokaliseringskorridorer	8
4.4.3 Länk 372.....	8
4.4.3.1 Utformning	8
5 Påverkan på trafik och användargrupper	10
5.1 Påverkan på trafik och användargrupper	10
5.1.1 Nollalternativ.....	10
5.1.1.1 Motortrafik	10
5.1.2 Östra leden	10
5.1.2.1 Motortrafik	10
5.1.3 Tuvan	12
5.1.3.1 Motortrafik	12
5.1.4 Länk väg 372	12
5.1.4.1 Motortrafik	12
5.1.5 Sundgrundsleden.....	13
5.1.5.1 Motortrafik	13
6 Effekter och konsekvenser för miljö och hälsa.....	14
6.10 Buller	14
6.10.2 Östra leden	14
6.10.4 Länk väg 372	14
6.11 Luftkvalitet	15
6.11.2 Östra leden	15
8 Måluppfyllelse.....	17
8.1 Projekt mål	17
8.1.1 Anläggningen är samhällsekonomiskt motiverad ur ett 60-årsperspektiv	17
8.1.20 Sammanställning av projekt måluppfyllelse.....	20

Bakgrund

I projekt E4 Förbifart Skellefteå har nya förutsättningar framkommit gällande den underliggande trafikprognos som ligger till grund för de detaljerade trafikprognoser som tas fram för olika alternativ. De nya förutsättningarna innebär en lägre trafikutveckling i Skellefteåområdet fram till projektets prognosår 2055. De nya förutsättningar har ingen koppling till Northvolts konkurs, utan rör fel som identifierats i den trafikprognos (Trafikmodell Skellefteå) som valts utifrån en överenskommelse mellan Trafikverket och Skellefteå kommun.

De nya förutsättningarna har inkommit efter det att samrådshandlingen färdigställdes och konsekvensen av detta är att de trafikvolymerna som presenteras i samrådshandlingen och som har legat till grund för en del bedömningar i dokumentet är något överskattade. I denna skrivelse förtydligar Trafikverket var i samrådshandlingen nya uppgifter tillkommer samt vilka bedömningar som påverkas tillsammans med nya bedömningar.

I och med att nya prognoser har tagits fram så har även en del andra justeringar och rättelser gjorts. Särskilt påverkar detta korridor Tuvan där en trafikplats vid Torsgatan tagits bort ur den senaste prognosen och korridor östra leden där en trafikplats lagts till vid Bockholmsvägen i alternativet med tråg under Norrbottniabanan. De nya prognoserna innebär även att korridorerna Sundgrundsleden och Länk 372 tagits fram i en nyare version av Trafikverkets prognosverktyg Sampers. Detta innebär att alla korridorer nu är i samma version av Sampers (Sampers 4).

De huvudsakliga skillnader som kan ses mellan tidigare och nya prognoser är att trafiken på befintlig E4 i centrala Skellefteå har minskat för samtliga korridorer samt att samhällsnyttorna för de olika korridorerna har påverkats. Det senare har även inneburit att korridoren Länk 372 nu medför en bättre nettonuvärdeskvot än korridor Tuvan vilket inte varit fallet tidigare. Inom de enskilda korridorerna ligger trafiken i de nya prognoserna generellt i nivå med tidigare prognoser men vissa skillnader kan ses på enskilda sträckor där trafiken i vissa delar har ökat och i andra minskat vilket fått påverkan på buller- och luftberäkningar.

Sammanfattning

Ursprunglig text i samrådshandling

Tabell 0.1 De utvärderade lokaliseringskorridorernas potential att uppnå projektmålen.

Projektmål	Nollalternativ	Östra leden	Tuvan	Länk väg 372	Sundgrundsleden
Anläggningen är samhällsekonomiskt motiverad ur ett 60-årsperspektiv	Potential	Stor till Mycket stor	Stor	Liten	Liten
Livscykelkostnaderna ska vara ekonomiskt och tekniskt motiverade ur ett tidsperspektiv på 60 år	Potential	Stor till liten	Potential	Liten	Mycket liten
Förbättrade restider för den långväga gods- och biltrafiken på E4	Liten	Stor	Mycket stor	Stor	Stor
Avlasta centrala delarna i Skellefteå från långväga biltrafik samt tunga transporter	Mycket liten	Mycket stor	Mycket stor	Mycket stor	Mycket stor
Bibehålla tillgänglighet och framkomlighet för personbilsresor, tung trafik, oskyddade trafikanter och kollektivtrafik utanför E4	Mycket liten	Stor	Potential	Potential	Liten
Bra koppling för gods- och biltrafik mellan E4 och viktiga målpunkter för långväga fordonstrafik	Mycket liten	Stor	Stor	Potential	Potential
Produktion, underhåll och felavhjälpning kan utföras på ett effektivt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt	Potential	Liten till Mycket liten	Potential	Liten	Potential
Anläggningen utformas med förutsättningar för trygga, gena och tillgänglighetsanpassade lösningar för gång- och cykeltrafik	Liten	Potential	Potential	Potential	Mycket liten
Boendemiljön och miljön i det offentliga rummet ska fortsatt vara god	Mycket liten	Potential	Liten	Mycket liten	Liten
Begränsa energianvändning och utsläpp av koldioxid i ett livscykelperspektiv	Potential	Liten	Mycket liten	Liten	Mycket liten
Begränsa negativ påverkan på naturmiljöer och bibehålla spridningsvägar för växt- och djurliv	Liten	Liten	Liten	Liten	Mycket liten
Begränsa negativ påverkan på mark- och vattenmiljö	Liten	Liten	Potential	Liten	Liten
Lokalisering, utformning och gestaltning samspelar och inordnar sig med stads- och landskapsbild	Liten	Mycket liten	Mycket liten	Liten	Liten
Begränsa negativ påverkan på friluftsmiljöer samt bibehålla tillgängligheten till dessa	Liten	Mycket liten	Liten	Mycket liten	Liten
Begränsa negativ påverkan på kulturmiljöer samt bibehåll tillgängligheten till dessa	Liten	Potential till liten	Mycket liten	Mycket liten	Stor
God trafiksäkerhet för vägtrafik	Liten	Mycket stor	Stor	Stor	Stor
Begränsa negativ påverkan på rennäringsen	Mycket liten	Potential	Potential	Potential	Mycket liten
Begränsa markintrång i boendemiljöer och verksamheter	Potential	Liten	Liten	Mycket liten	Liten
Bidra till ett rättvist transportsystem	Ej bedömd	Liten	Liten	Liten	Liten

Ny text

Tabell 0.1 De utvärderade lokaliseringskorridorernas potential att uppnå projektmålen.

Projektmål	Nollalternativ	Östra leden	Tuvan	Länk väg 372	Sundgrunds- leden
Anläggningen är samhällsekonomiskt motiverad ur ett 60-årsperspektiv	Potential	Stor till Mycket stor	Liten	Stor	Liten
Livscykelkostnaderna ska vara ekonomiskt och tekniskt motiverade ur ett tidsperspektiv på 60 år	Potential	Stor till liten	Potential	Liten	Mycket liten
Förbättrade restider för den långväga gods- och biltrafiken på E4	Liten	Stor	Mycket stor	Stor	Stor
Avlasta centrala delarna i Skellefteå från långväga biltrafik samt tunga transporter	Mycket liten	Mycket stor	Mycket stor	Mycket stor	Mycket stor
Bibehålla tillgänglighet och framkomlighet för personbilsresor, tung trafik, oskyddade trafikanter och kollektivtrafik utanför E4	Mycket liten	Stor	Potential	Potential	Liten
Bra koppling för gods- och biltrafik mellan E4 och viktiga målpunkter för långväga fordonstrafik	Mycket liten	Stor	Stor	Potential	Potential
Produktion, underhåll och felavhjälpning kan utföras på ett effektivt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt	Potential	Liten till Mycket liten	Potential	Liten	Potential
Anläggningen utformas med förutsättningar för trygga, gena och tillgänglighetsanpassade lösningar för gång- och cykeltrafik	Liten	Potential	Potential	Potential	Mycket liten
Boendemiljön och miljön i det offentliga rummet ska fortsatt vara god	Mycket liten	Potential	Liten	Mycket liten	Liten
Begränsa energianvändning och utsläpp av koldioxid i ett livscykelperspektiv	Potential	Liten	Mycket liten	Liten	Mycket liten
Begränsa negativ påverkan på naturmiljöer och bibehålla spridningsvägar för växt- och djurliv	Liten	Liten	Liten	Liten	Mycket liten
Begränsa negativ påverkan på mark- och vattenmiljö	Liten	Liten	Potential	Liten	Liten
Lokalisering, utformning och gestaltning samspelar och inordnar sig med stads- och landskapsbild	Liten	Mycket liten	Mycket liten	Liten	Liten
Begränsa negativ påverkan på friluftsmiljöer samt bibehålla tillgängligheten till dessa	Liten	Mycket liten	Liten	Mycket liten	Liten
Begränsa negativ påverkan på kulturmiljöer samt bibehåll tillgängligheten till dessa	Liten	Potential till liten	Mycket liten	Mycket liten	Stor
God trafiksäkerhet för vägtrafik	Liten	Mycket stor	Stor	Stor	Stor
Begränsa negativ påverkan på rennärings	Mycket liten	Potential	Potential	Potential	Mycket liten
Begränsa markintrång i boendemiljöer och verksamheter	Potential	Liten	Liten	Mycket liten	Liten
Bidra till ett rättvist transportsystem	Ej bedömd	Liten	Liten	Liten	Liten

Kommentar

Anläggningen är samhällsekonomiskt motiverad ur ett 60-årsperspektiv: Nya beräkningar medför att Tuvan bedöms ha liten potential (ändras till orange) och Länk väg 372 bedöms ha stor potential (ändras till grön).

4 Lokaliseringsalternativ

4.4 Utvärderade lokaliseringskorridorer

4.4.3 Länk 372

4.4.3.1 Utformning

Ursprunglig text i samrådshandling

Inom lokaliseringskorridoren ryms en väg som är mötesseparerad med två körfält i vardera riktning. Vägen kommer att projekteras för hastigheten 80 km/h på sträckan. Länken är cirka 1,5 kilometer och berör till största delen befintliga väg 372 som planeras att byggas om.

Väg 372 ansluts i öster via en trafikplats sydost om Risön, se läge 1 i Figur 4.13, och en ny gång- och cykelförbindelse planeras tillsammans med vägbron. Bron över Skelleftebanans sidospår ersätts med en ny bro, och korsningen med Svedjevägen blir planskild.

På den norra sidan av Skellefteälven ansluter vägen till väg 372 i en cirkulationsplats i befintlig marknivå eller som en trafikplats, se läge 2 i Figur 4.13.

Längs väg 372 korsas två planskilda huvudstråk för cykeltrafik, och nya passager kommer att anordnas. Lokaliseringskorridoren kräver även att bron över Skelleftebanans sidospår mot Hedensbyn ersätts med ny bro. Utryckningsväg för räddningstjänst kan anordnas vid Svedjevägen. Vid befintlig väg Östra leden kopplas väg 372 samman genom en cirkulationsplats alternativt trafikplats. Här skiljer sig lokaliseringskorridorerna åt då vägen i den här lokaliseringskorridoren kommer att gå i befintlig marknivå och inte som i lokaliseringskorridor Östra leden där vägen antingen sänks eller höjs.

Ny text

Inom lokaliseringskorridoren ryms en väg som är mötesseparerad med två körfält i vardera riktning. Vägen kommer att projekteras för hastigheten 80 km/h på sträckan. Länken är cirka 1,5 kilometer och berör till största delen befintliga väg 372 som planeras att byggas om.

Väg 372 ansluts i öster via en trafikplats sydost om Risön, se läge 1 i Figur 4.13, och en ny gång- och cykelförbindelse planeras tillsammans med vägbron. Bron över Skelleftebanans sidospår ersätts med en ny bro, och korsningen med Svedjevägen blir planskild.

På den norra sidan av Skellefteälven ansluter vägen till väg 372 i en cirkulationsplats i befintlig marknivå eller som en trafikplats, se läge 2 i Figur 4.13.

Längs väg 372 korsas två planskilda huvudstråk för cykeltrafik, och nya passager kommer att anordnas. Lokaliseringskorridoren kräver även att bron över Skelleftebanans sidospår mot Hedensbyn ersätts med ny bro. Utryckningsväg för räddningstjänst kan anordnas vid Svedjevägen, i trafikprognos för korridoren är det utformat med en cirkulationsplats på denna plats. Vid befintlig väg Östra leden kopplas väg 372 samman genom en cirkulationsplats alternativt trafikplats. Här skiljer sig lokaliseringskorridorerna åt då vägen i den här lokaliseringskorridoren kommer att gå i befintlig marknivå och inte som i lokaliseringskorridor Östra leden där vägen antingen sänks eller höjs.

Kommentar

Förtydligat hur utformning ser ut i trafikprognosen för korridoren.

5 Påverkan på trafik och användargrupper

5.1 Påverkan på trafik och användargrupper

5.1.1 Nollalternativ

5.1.1.1 Motortrafik

Ursprunglig text i samrådshandling

”Trafiken genom centrala Skellefteå beräknas öka till cirka 41 000 fordon/dygn över Victoriabron år 2055, en ökning med cirka 15 000 fordon/dygn. Detta leder till långa köer, förlängda och oförutsägbara restider, samt att många personbilsresor måste ske längs andra rutter, med andra färdstätt eller vid andra tider. Även restiderna för tung trafik förväntas öka och bli mer oförutsebara, vilket kan leda till att den tunga trafiken söker sig till andra vägar, som väg 827, väg 372 och Östra leden.” (5.1.1.1 Motortrafik, första stycket, s. 47)

Ny text

”Trafiken genom centrala Skellefteå beräknas öka till cirka 35 000 fordon/dygn över Victoriabron år 2055, en ökning med cirka 10 000 fordon/dygn. Detta leder till långa köer, förlängda och oförutsägbara restider, samt att många personbilsresor måste ske längs andra rutter, med andra färdstätt eller vid andra tider. Även restiderna för tung trafik förväntas öka och bli mer oförutsebara, vilket kan leda till att den tunga trafiken söker sig till andra vägar, som väg 827, väg 372 och Östra leden.” (5.1.1.1 Motortrafik, första stycket, s. 47)

Kommentar

Trafikmängderna i prognosen för nollalternativet har minskat med cirka 5 000 fordon per dygn i ny trafikprognos. Bedömningen är fortsatt att denna ökning leder till den problematik som beskrivs i texten.

5.1.2 Östra leden

5.1.2.1 Motortrafik

Ursprunglig text i samrådshandling

”Trafiken genom centrala Skellefteå beräknas öka till år 2055, men Östra leden avlastar befintlig E4 betydligt jämfört med nollalternativet. Prognosen för år 2055

visar på mellan 25 000 och 30 000 fordon/dygn över Victoriabron med Östra leden, vilket är betydligt lägre jämfört med nollalternativet men i nivå eller något högre jämfört med nuläget. Trafiken i centrala Skellefteå kommer inte längre att hindra den långväga trafikens framkomlighet men fortsatt leda till en belastad trafiksituation i centrum.” (5.1.2.1 Motortrafik, andra stycket, s.47)

Skillnaden i prognosen beror på vilken utformning som väljs samt var trafikplatser och korsningspunkter placeras längs E4 Förbifart Skellefteå. Om E4 Förbifart Skellefteå utformas med endast trafikplatser ger detta en något större avlastning av Victoriabron än om vägen utformas med en eller flera cirkulationsplatser i plan, detta eftersom kortare restider gör den nya vägen mer attraktiv. Samtidigt ger fler korsningspunkter på ny E4 större avlastning än färre korsningspunkter i och med att den nya vägen då utgör ett snabbare alternativ för flera resor mellan lokala målpunkter.” (5.1.2.1 Motortrafik, tredje stycket, s.47)

Ny text

”Östra leden avlastar befintlig E4 betydligt jämfört med nollalternativet. Prognosen för år 2055 visar på **cirka 20 000 fordon**/dygn över Victoriabron med Östra leden, vilket är betydligt lägre jämfört med nollalternativet **och även betydligt lägre** jämfört med nuläget. Trafiken i centrala Skellefteå kommer inte längre att hindra den långväga trafikens framkomlighet **och trafiksituationen i de centrala delarna förväntas förbättras.**” (5.1.2.1 Motortrafik, andra stycket, s.47)

Mängden trafik i prognosen är mycket beroende av vilken utformning som väljs samt var trafikplatser och korsningspunkter placeras längs E4 Förbifart Skellefteå. Om E4 Förbifart Skellefteå utformas med endast trafikplatser ger detta en något större avlastning av Victoriabron än om vägen utformas med en eller flera cirkulationsplatser i plan, detta eftersom kortare restider gör den nya vägen mer attraktiv. Samtidigt ger fler korsningspunkter på ny E4 större avlastning än färre korsningspunkter i och med att den nya vägen då utgör ett snabbare alternativ för flera resor mellan lokala målpunkter.” (5.1.2.1 Motortrafik, tredje stycket, s.47)

Kommentar

Ny trafikprognos visar på lägre trafik i de centrala delarna av Skellefteå för denna korridor och den avlastning som förväntas kommer att leda till en förbättrad trafiksituation jämfört både med nollalternativ och nuläge.

5.1.3 Tuvan

5.1.3.1 Motortrafik

Ursprunglig text i samrådshandling

”Trafiken genom centrala Skellefteå beräknas öka till år 2055, men Tuvan avlastar befintlig E4 jämfört med nollalternativet. Prognosen för år 2055 visar på en trafikmängd på cirka 35 000 fordon/dygn över Viktoriabron.

Lokaliseringskorridoren avlastar befintlig E4 från långväga och lokal trafik, men trafiken på befintlig E4 förväntas ändå öka jämfört med nuläget. Åtgärder behövs för att begränsa hastighet och framkomlighet på befintlig E4 för att flödena på denna väg ska bibehållas eller minska jämfört med nuläget.” (5.1.3.1 Motortrafik, andra stycket, s.48)

Ny text

”Trafiken genom centrala Skellefteå beräknas öka till år 2055, men Tuvan avlastar befintlig E4 jämfört med nollalternativet. Prognosen för år 2055 visar på en trafikmängd på cirka 29 000 fordon/dygn över Viktoriabron.

Lokaliseringskorridoren avlastar befintlig E4 från långväga och lokal trafik, men trafiken på befintlig E4 förväntas ändå öka jämfört med nuläget. Åtgärder behövs för att begränsa hastighet och framkomlighet på befintlig E4 för att flödena på denna väg ska bibehållas eller minska jämfört med nuläget.” (5.1.3.1 Motortrafik, andra stycket, s.48)

Kommentar

Ny trafikprognos visar på lägre flöden i de centrala delarna av Skellefteå med denna korridor men trafiken är ändå fortsatt högre än nuläge så slutsatsen kvarstår.

5.1.4 Länk väg 372

5.1.4.1 Motortrafik

Ursprunglig text i samrådshandling

”Trafiken genom centrala Skellefteå beräknas öka till år 2055 men Länk väg 372 avlastar befintlig E4 jämfört med nollalternativet. Prognosen för år 2055 visar på en trafikmängd på cirka 35 000 fordon/dygn över Viktoriabron.

Lokaliseringskorridoren avlastar E4 från långväga och lokal trafik, men trafiken på befintlig E4 förväntas dock ändå vara högre än i nuläget till följd av den allmänna trafikökningen.” (5.1.4.1 Motortrafik, andra stycket, s.48)

Ny text

”Trafiken genom centrala Skellefteå beräknas öka till år 2055 men Länk väg 372 avlastar befintlig E4 jämfört med nollalternativet. Prognosen för år 2055 visar på en trafikmängd på cirka 28 000 fordon/dygn över Viktoriabron.

Lokaliseringskorridoren avlastar E4 från långväga och lokal trafik, men trafiken på befintlig E4 förväntas dock ändå vara högre än i nuläget till följd av den allmänna trafikökningen.” (5.1.4.1 Motortrafik, andra stycket, s.48)

Kommentar

Ny trafikprognos visar på lägre flöden i de centrala delarna av Skellefteå med denna korridor men trafiken är ändå fortsatt högre än nuläge så slutsatsen kvarstår.

5.1.5 Sundgrundsleden

5.1.5.1 Motortrafik

Ursprunglig text i samrådshandling

”Trafiken genom centrala Skellefteå beräknas öka till år 2055 men Sundgrundsleden avlastar befintlig E4 jämfört med nollalternativet. Prognosen för år 2055 visar på en trafikmängd på cirka 38 000 fordon/dygn över Viktoriabron. Lokaliseringskorridoren avlastar endast befintlig E4 från långväga trafik men däremot avlastar vägen väg 827 och väg 372.” (5.1.5.1 Motortrafik, andra stycket, s.48)

Ny text

”Trafiken genom centrala Skellefteå beräknas öka till år 2055 men Sundgrundsleden avlastar befintlig E4 jämfört med nollalternativet. Prognosen för år 2055 visar på en trafikmängd på cirka 31 000 fordon/dygn över Viktoriabron. Lokaliseringskorridoren avlastar endast befintlig E4 från långväga trafik men däremot avlastar vägen väg 827 och väg 372.” (5.1.5.1 Motortrafik, andra stycket, s.48)

Kommentar

Ny trafikprognos visar på lägre flöden i de centrala delarna av Skellefteå med denna korridor men trafiken är ändå fortsatt högre än nuläge så slutsatsen kvarstår.

6 Effekter och konsekvenser för miljö och hälsa

6.10 Buller

6.10.2 Östra leden

Ursprunglig text i samrådshandling

”I utformningsalternativet med väg under Norrbotniabanan beräknas cirka 120–150 byggnader få ljudnivåer som överstiger Trafikverkets riktvärden inom den föreslagna lokaliseringskorridoren i alternativ Östra Leden. I utformningsalternativet med väg över Norrbotniabanan beräknas cirka 170–200 byggnader få ljudnivåer som överstiger Trafikverkets riktvärden. Känsligheten inom delar av lokaliseringskorridor Östra leden bedöms som måttlig till hög då det redan finns både bullerutsatta områden och områden som är mindre påverkade av buller i nuläget. Effekten bedöms som måttlig till stor, vilket sammantaget bedöms medföra måttliga till stora negativa konsekvenser i form av till exempel försämrad hälsa för de människor som exponeras. (6.10.2 Östra leden, femte stycket, s.72)

Ny text

”I utformningsalternativet med väg under Norrbotniabanan beräknas cirka 110–130 byggnader få ljudnivåer som överstiger Trafikverkets riktvärden inom den föreslagna lokaliseringskorridoren i alternativ Östra Leden. I utformningsalternativet med väg över Norrbotniabanan beräknas cirka 140–160 byggnader få ljudnivåer som överstiger Trafikverkets riktvärden. Känsligheten inom delar av lokaliseringskorridor Östra leden bedöms som måttlig till hög då det redan finns både bullerutsatta områden och områden som är mindre påverkade av buller i nuläget. Effekten bedöms som måttlig till stor, vilket sammantaget bedöms medföra måttliga till stora negativa konsekvenser i form av till exempel försämrad hälsa för de människor som exponeras.” (6.10.2 Östra leden, femte stycket, s.72)

Kommentar

Trafikmängderna har minskat på delar av sträckan och ökat på delar av sträckan i den nya trafikprognosen och andel tung trafik har minskat längs hela sträckan. Detta medför färre bullerberörda byggnader.

6.10.4 Länk väg 372

Ursprunglig text i samrådshandling

”Totalt beräknas cirka 170–200 byggnader få ljudnivåer som överstiger Trafikverkets riktvärden. För de bostäder där Trafikverkets riktvärden överskrids

kommer bullerskyddsåtgärder vid behov att genomföras, men totalt sett inom lokaliseringskorridoren kommer utemiljön sannolikt att försämrats med avseende på trafikbuller. Känsligheten bedöms därför som hög och effekterna som stora negativa, vilket medför stora negativa konsekvenser i form av till exempel försämrad hälsa för de människor som exponeras.” (6.10.4 Östra leden, andra stycket, s.73)

Ny text

”Totalt beräknas cirka 150–170 byggnader få ljudnivåer som överstiger Trafikverkets riktvärden. För de bostäder där Trafikverkets riktvärden överskrids kommer bullerskyddsåtgärder vid behov att genomföras, men totalt sett inom lokaliseringskorridoren kommer utemiljön sannolikt att försämrats med avseende på trafikbuller. Känsligheten bedöms därför som hög och effekterna som stora negativa, vilket medför stora negativa konsekvenser i form av till exempel försämrad hälsa för de människor som exponeras.” (6.10.4 Östra leden, andra stycket, s.73)

Kommentar

Trafikmängderna har minskat på delar av sträckan och ökat på delar av sträckan i den nya trafikprognosen och andel tung trafik har minskat längs hela sträckan. Detta medför färre bullerberörda byggnader.

6.11 Luftkvalitet

6.11.2 Östra leden

Ursprunglig text i samrådshandling

”En utförd luftkvalitetsmodellering där E4 förbifart Skellefteå passerar under Norrbotniabanan visar att halterna underskrider miljökvalitetsnormerna. Dock bedöms miljökvalitetsmålet för partiklar överskridas vid horisontåret längs befintlig väg Östra leden mellan väg 372 och Torsgatan. Detta innebär en högre halt av partiklar jämfört med nuläget och nollalternativet. Den nya vägen planeras att ligga nedsänkt längs befintlig väg Östra leden, vilket kan minska spridningen av luftföroreningar. Bullerskyddsskärmar kan också bidra till att minska spridningen av luftföroreningar till omgivningsluften. Effekten bedöms därmed bli måttligt negativ eftersom miljökvalitetsmålet inte överskrids i nuläget.” (6.11.2 Östra leden, andra stycket, s.74)

”I utformningsalternativet med väg över Norrbotniabanan beräknas partikelhalten tangeras miljökvalitetsnormerna. Detta innebär att det finns risk att miljökvalitetsnormerna överskrids i vissa fall. Även miljökvalitetsmålet överskrids vid trafikplatsen direkt söder om älven, där några villor är belägna. Partikelhalterna beräknas vara som högst under våren. Skyddsåtgärder i form av

bullerskyddsskärmar kan minska risken för höga partikelhalter vid dessa bostäder. Trots skyddsåtgärder kan det bli svårt att klara miljö kvalitetsmålet vid trafikplatsen direkt söder om älven. Effekten bedöms därmed bli måttligt negativ eftersom miljö kvalitetsmålen inte överskrids i nuläget.” (6.11.2 Östra leden, tredje stycket, s.74)

Ny text

”En utförd luftkvalitetsmodellering där E4 förbifart Skellefteå passerar under Norrbotniabanan visar att halterna tangerar miljö kvalitetsnormerna mellan älven och väg 372. Detta innebär att åtgärdsinsatser kan behövas för att sänka koncentrationen och minska risken för att gränsvärdena överskrids. Längs befintlig väg Östra leden mellan väg 372 och Torsgatan bedöms miljö kvalitetsnormen inte överskridas men miljö kvalitetsmålet för partiklar bedöms överskridas vid horisontåret. Detta innebär en högre halt av partiklar jämfört med nuläget och nollalternativet. Den nya vägen planeras att ligga nedsänkt längs befintlig väg Östra leden, vilket kan minska spridningen av luftföroreningar. Bullerskyddsskärmar kan också bidra till att minska spridningen av luftföroreningar till omgivningsluften. Effekten bedöms därmed bli måttligt negativ eftersom miljö kvalitetsmålet inte överskrids i nuläget.” (6.11.2 Östra leden, andra stycket, s.74)

”I utformningsalternativet med väg över Norrbotniabanan beräknas partikelhalten underskrida miljö kvalitetsnormerna. Miljö kvalitetsmålet överskrids vid vissa platser längs med Östra leden, där några villor är belägna. Partikelhalterna beräknas vara som högst under våren. Skyddsåtgärder i form av bullerskyddsskärmar kan minska risken för höga partikelhalter vid dessa bostäder. Trots skyddsåtgärder kan det bli svårt att klara miljö kvalitetsmålet vid trafikplatsen direkt söder om älven. Effekten bedöms därmed bli måttligt negativ eftersom miljö kvalitetsmålen inte överskrids i nuläget.” (6.11.2 Östra leden, tredje stycket, s.74)

Kommentar

(6.11.2 Östra leden, andra stycket, s.74)

Trafikmängderna har minskat på delar av sträckan och ökat på delar av sträckan i den nya trafikprognosen. Detta har inneburit att halterna nu tangerar miljö kvalitetsnormerna (MKN) mellan älven och väg 372, medan värdena tidigare låg under MKN.

(6.11.2 Östra leden, tredje stycket, s.74)

Halten nu beräknas klarar MKN där den förut riskerade tangerar eller överskrida MKN. Miljömålet överskrids fortfarande.

8 Måluppfyllelse

8.1 Projektmål

8.1.1 Anläggningen är samhällsekonomiskt motiverad ur ett 60-årsperspektiv

Ursprunglig text i samrådshandling

”Projektmålet har stor eller mycket stor potential att uppnås i lokaliseringskorridor Östra leden beroende på utformningsalternativ, stor potential att uppnås i Tuvan och liten potential i lokaliseringskorridorerna Länk väg 372 och Sundgrundsleden.

Utifrån samhällsekonomiska beräkningar har bedömningar gjorts av lokaliseringskorridorernas nyttor och kostnader. Samtliga lokaliseringskorridorer ger restids- och trafiksäkerhetsvinster. Nyttan varierar dock beroende på trafikomfördelning och vägutformning i lokaliseringskorridorerna. Generellt uppstår vinster då delar av trafiken, framför allt genomfartstrafik, flyttas ut till ett snabbare vägnät i en trafiksäkrare miljö. Ju närmare Skellefteås centrala delar lokaliseringskorridoren ligger, desto mer trafik förväntas använda vägen.

I Östra leden har två utformningsalternativ studerats som ger stor skillnad i såväl anläggningskostnader som effekter och konsekvenser för trafikanter och omgivning. Om E4 Förbifart Skellefteå går under Norrbotniabanan beräknas anläggningskostnaden bli mycket hög, på grund av sänkningen av vägen och det trång som kommer att krävas för passagen under järnvägen. Trots detta är bedömningen att en sådan utformning av vägen är samhällsekonomiskt motiverad, då den kan förväntas ge goda restids- och trafiksäkerhetsnyttor.

Anläggningskostnaden för väg över Norrbotniabanan beräknas bli betydligt lägre, även om den omfattar två nya broar över Skellefteälven. Utformningsalternativet ger möjlighet till en högre körhastighet. Det har även en tydligare lokal funktion som koppling mellan norra och södra sidan av älven. Utformningsalternativet ger även störst avlastning av de centrala delarna av Skellefteå.

Utformningsalternativet förväntas ge mycket goda restids- och trafiksäkerhetsvinster, och därför bedöms detta alternativ vara det mest samhällsekonomiskt motiverade. Tuvan förväntas ge stora restidsvinster, men mindre nyttor avseende trafiksäkerhet. Detta på grund av att trafikmängden som drar nytta av åtgärden är mindre i Tuvan än i Östra leden. Den beräknade anläggningskostnaden ligger på en nivå som medför att Tuvan bedöms vara samhällsekonomiskt motiverad. Lönsamheten kan dock vara känslig för till exempel ökade anläggningskostnader, minskad trafikefterfrågan med mera.

Det alternativ som bedöms ge minst nyttor är Länk väg 372. Bland annat kommer trafiken i detta alternativ färdas på ett vägnät som totalt sett kommer att ha lägre hastigheter vilket bedöms minska restidsnyttan. Ställt mot den beräknade anläggningskostnaden är bedömningen att E4 Förbifart Skellefteå inom den här lokaliseringskorridoren inte är samhällsekonomiskt motiverad.

Sundgrundsleden medför goda restids- och trafiksäkerhetsvinster.

Lokaliseringskorridoren innebär en mycket lång sträcka nybyggnad av väg, vilket resulterar i höga anläggningskostnader. Lokaliseringskorridoren bedöms inte vara samhällsekonomiskt motiverad.” (8.1.1 Anläggningen är samhällsekonomiskt motiverad ur ett 60-årsperspektiv, hela texten, sid 85)

Ny text

Projektmålet har stor eller mycket stor potential att uppnås i lokaliseringskorridor Östra leden beroende på utformningsalternativ, stor potential att uppnås i Länk väg 372 och liten potential i lokaliseringskorridorerna Tuvan och Sundgrundsleden.

Utifrån samhällsekonomiska beräkningar har bedömningar gjorts av lokaliseringskorridorernas nyttor och kostnader. Samtliga lokaliseringskorridorer ger restids- och trafiksäkerhetsvinster. Nyttan varierar dock beroende på trafikomfördelning och vägutformning i lokaliseringskorridorerna. Generellt uppstår vinster då delar av trafiken, framför allt genomfartstrafik, flyttas ut till ett snabbare vägnät i en trafiksäkrare miljö, men även påverkan på den lokala tillgängligheten spelar in. Ju närmare Skellefteås centrala delar lokaliseringskorridoren ligger, desto mer trafik förväntas använda vägen.

I Östra leden har två utformningsalternativ studerats som ger stor skillnad i såväl anläggningskostnader som effekter och konsekvenser för trafikanter och omgivning. Om E4 Förbifart Skellefteå går under Norrbotniabanan beräknas anläggningskostnaden bli mycket hög, på grund av sänkningen av vägen och det tråg som kommer att krävas för passagen under järnvägen. Trots detta är bedömningen att en sådan utformning av vägen är samhällsekonomiskt motiverad, då den kan förväntas ge goda restids- och trafiksäkerhetsnyttor.

Anläggningskostnaden för väg över Norrbotniabanan beräknas bli betydligt lägre, även om den omfattar två nya broar över Skellefteälven. Utformningsalternativet ger möjlighet till en högre körhastighet. Det har även en tydligare lokal funktion som koppling mellan norra och södra sidan av älven. Utformningsalternativet förväntas ge mycket goda restids- och trafiksäkerhetsvinster, och därför bedöms detta alternativ vara det mest samhällsekonomiskt motiverade.

De samhällsekonomiska beräkningarna för Länk väg 372 visar på goda restidsvinster. Alternativet innebär att stora delar av det lokala vägnätet får god tillgänglighet till förbifarten och kan dra nytta av högre körhastigheter. Den beräknade anläggningskostnaden är förhållandevis låg, varför bedömningen är att

E4 Förbifart Skellefteå inom den här lokaliseringskorridoren är samhällsekonomiskt motiverad.

Utredningsalternativ Tuvan förväntas inte medföra lika stora restidsvinster som Östra Leden och betydligt mindre nyttor avseende trafiksäkerhet. Detta bedöms i huvudsak bero på att trafikmängden som drar nytta av åtgärden är mindre i Tuvan än i Östra leden men är också en följd av att trafik ligger kvar på den mindre säkra befintliga Östra leden. De minskade nyttorna medför att Tuvan inte bedöms vara samhällsekonomiskt motiverad.

Sundgrundsleden medför restids- och trafiksäkerhetsvinster.

Lokaliseringskorridoren innebär dock en mycket lång sträcka nybyggnad av väg, vilket resulterar i höga anläggningskostnader. Lokaliseringskorridoren bedöms inte vara samhällsekonomiskt motiverad.

Kommentar

Revideringarna av trafikprognoserna har generellt sett medfört lägre trafikmängder generellt och därmed även lägre trafikmängder som drar nytta av en ny förbifart oavsett placering. I samband med revideringarna har alternativet Östra Leden i tråg kompletterats med trafikplats vid Torsgatan. Fullständiga samhällsekonomiska beräkningar i Sampers/Samkalk 4 har också gjorts för samtliga fem studerade korridorer.

De nya beräkningarna har medfört att korridoralternativ Tuvan har blivit sämre medan korridoralternativ Länk väg 372 har blivit bättre. Detta innebär att projektmålet fortfarande har stor eller mycket stor potential att uppnås i lokaliseringskorridor Östra leden beroende på utformningsalternativ. Potentialen att uppnå målet är stor för Länk väg 372 och liten för korridorerna Tuvan och Sundgrundsleden.

8.1.20 Sammanställning av projektmåluppfyllelse

Ursprunglig text i samrådshandling

Tabell 8.50 De utvärderade lokaliseringskorridorernas potential att uppnå projektmålen

Projektmål	Nollalternativ	Östra leden	Tuvan	Länk väg 372	Sundgrundsleden
Anläggningen är samhällsekonomiskt motiverad ur ett 60-årsperspektiv	Potential	Stor till Mycket stor	Stor	Liten	Liten
Livscykelkostnaderna ska vara ekonomiskt och tekniskt motiverade ur ett tidsperspektiv på 60 år	Potential	Stor till liten	Potential	Liten	Mycket liten
Förbättrade restider för den långväga gods- och biltrafiken på E4	Liten	Stor	Mycket stor	Stor	Stor
Avlasta centrala delarna i Skellefteå från långväga biltrafik samt tunga transporter	Mycket liten	Mycket stor	Mycket stor	Mycket stor	Mycket stor
Bibehålla tillgänglighet och framkomlighet för personbilsresor, tung trafik, oskyddade trafikanter och kollektivtrafik utanför E4	Mycket liten	Stor	Potential	Potential	Liten
Bra koppling för gods- och biltrafik mellan E4 och viktiga målpunkter för långväga fordonstrafik	Mycket liten	Stor	Stor	Potential	Potential
Produktion, underhåll och felavhjälpning kan utföras på ett effektivt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt	Potential	Liten till Mycket liten	Potential	Liten	Potential
Anläggningen utformas med förutsättningar för trygga, gena och tillgänglighetsanpassade lösningar för gång- och cykeltrafik	Liten	Potential	Potential	Potential	Mycket liten
Boendemiljön och miljön i det offentliga rummet ska fortsatt vara god	Mycket liten	Potential	Liten	Mycket liten	Liten
Begränsa energianvändning och utsläpp av koldioxid i ett livscykelperspektiv	Potential	Liten	Mycket liten	Liten	Mycket liten
Begränsa negativ påverkan på naturmiljöer och bibehålla spridningsvägar för växt- och djurliv	Liten	Liten	Liten	Liten	Mycket liten
Begränsa negativ påverkan på mark- och vattenmiljö	Liten	Liten	Potential	Liten	Liten
Lokalisering, utformning och gestaltning samspelar och inordnar sig med stads- och landskapsbild	Liten	Mycket liten	Mycket liten	Liten	Liten
Begränsa negativ påverkan på friluftsmiljöer samt bibehålla tillgängligheten till dessa	Liten	Mycket liten	Liten	Mycket liten	Liten
Begränsa negativ påverkan på kulturmiljöer samt bibehåll tillgängligheten till dessa	Liten	Potential till liten	Mycket liten	Mycket liten	Stor
God trafiksäkerhet för vägtrafik	Liten	Mycket stor	Stor	Stor	Stor
Begränsa negativ påverkan på rennäringsen	Mycket liten	Potential	Potential	Potential	Mycket liten
Begränsa markintrång i boendemiljöer och verksamheter	Potential	Liten	Liten	Mycket liten	Liten
Bidra till ett rättvist transportsystem	Ej bedömd	Liten	Liten	Liten	Liten

Ny text

Tabell 8.50 De utvärderade lokaliseringskorridorernas potential att uppnå projektmålen

Projektmål	Nollalternativ	Östra leden	Tuvan	Länk väg 372	Sundgrundsleden
Anläggningen är samhällsekonomiskt motiverad ur ett 60-årsperspektiv	Potential	Stor till Mycket stor	Liten	Stor	Liten
Livscykelkostnaderna ska vara ekonomiskt och tekniskt motiverade ur ett tidsperspektiv på 60 år	Potential	Stor till liten	Potential	Liten	Mycket liten
Förbättrade restider för den långväga gods- och biltrafiken på E4	Liten	Stor	Mycket stor	Stor	Stor
Avlasta centrala delarna i Skellefteå från långväga biltrafik samt tunga transporter	Mycket liten	Mycket stor	Mycket stor	Mycket stor	Mycket stor
Bibehålla tillgänglighet och framkomlighet för personbilsresor, tung trafik, oskyddade trafikanter och kollektivtrafik utanför E4	Mycket liten	Stor	Potential	Potential	Liten
Bra koppling för gods- och biltrafik mellan E4 och viktiga målpunkter för långväga fordonstrafik	Mycket liten	Stor	Stor	Potential	Potential
Produktion, underhåll och felavhjälpning kan utföras på ett effektivt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt	Potential	Liten till Mycket liten	Potential	Liten	Potential
Anläggningen utformas med förutsättningar för trygga, gena och tillgänglighetsanpassade lösningar för gång- och cykeltrafik	Liten	Potential	Potential	Potential	Mycket liten
Boendemiljön och miljön i det offentliga rummet ska fortsatt vara god	Mycket liten	Potential	Liten	Mycket liten	Liten
Begränsa energianvändning och utsläpp av koldioxid i ett livscykelperspektiv	Potential	Liten	Mycket liten	Liten	Mycket liten
Begränsa negativ påverkan på naturmiljöer och bibehålla spridningsvägar för växt- och djurliv	Liten	Liten	Liten	Liten	Mycket liten
Begränsa negativ påverkan på mark- och vattenmiljö	Liten	Liten	Potential	Liten	Liten
Lokalisering, utformning och gestaltning samspelar och inordnar sig med stads- och landskapsbild	Liten	Mycket liten	Mycket liten	Liten	Liten
Begränsa negativ påverkan på friluftsmiljöer samt bibehålla tillgängligheten till dessa	Liten	Mycket liten	Liten	Mycket liten	Liten
Begränsa negativ påverkan på kulturmiljöer samt bibehåll tillgängligheten till dessa	Liten	Potential till liten	Mycket liten	Mycket liten	Stor
God trafiksäkerhet för vägtrafik	Liten	Mycket stor	Stor	Stor	Stor
Begränsa negativ påverkan på rennärningen	Mycket liten	Potential	Potential	Potential	Mycket liten
Begränsa markintrång i boendemiljöer och verksamheter	Potential	Liten	Liten	Mycket liten	Liten
Bidra till ett rättvist transportsystem	Ej bedömd	Liten	Liten	Liten	Liten

Kommentar

Anläggningen är samhällsekonomiskt motiverad ur ett 60-årsperspektiv: Nya beräkningar medför att Tuvan bedöms ha liten potential (ändras till orange) och Länk väg 372 bedöms ha stor potential (ändras till grön).

Trafikverket, Storgatan 60, 903 30 Umeå. Besöksadress: Storgatan 60
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket.se