



# E4 Förbifart Skellefteå - Lokaliseringsutredning

Skellefteå kommun, Västerbottens län  
Samrådshandling, 2024-09-19

# Innehållsförteckning

Om projektet	sida	1
Samråd och tidplan	sida	3
Ändamål och projektmål	sida	4
Övergripande förutsättningar	sida	5
Korridor Östra leden	sida	7
Korridor Tuvan	sida	10
Korridor Länk väg 372	sida	13
Korridor Sundgrundsleden	sida	15
Trafikverket utreder effekterna av korridorerna	sida	17
Ordlista	sida	18

## Var med och påverka

Under perioden **19 september till 10 oktober 2024** har du möjlighet att lämna synpunkter på korridorerna som Trafikverket utreder.

Läs mer och lämna dina synpunkter på Trafikverkets webbplats:

[www.trafikverket.se/e4-forbifart-skelleftea](http://www.trafikverket.se/e4-forbifart-skelleftea)

eller skicka brev till:

Trafikverket, Ärendemottagningen Region Nord,  
Box 810, 781 28 Borlänge

eller skicka e-post till:

[investeringsprojekt@trafikverket.se](mailto:investeringsprojekt@trafikverket.se)

Ange ärendenummer TÄHS-2024-000339 när du lämnar dina synpunkter.



# OM PROJEKTET

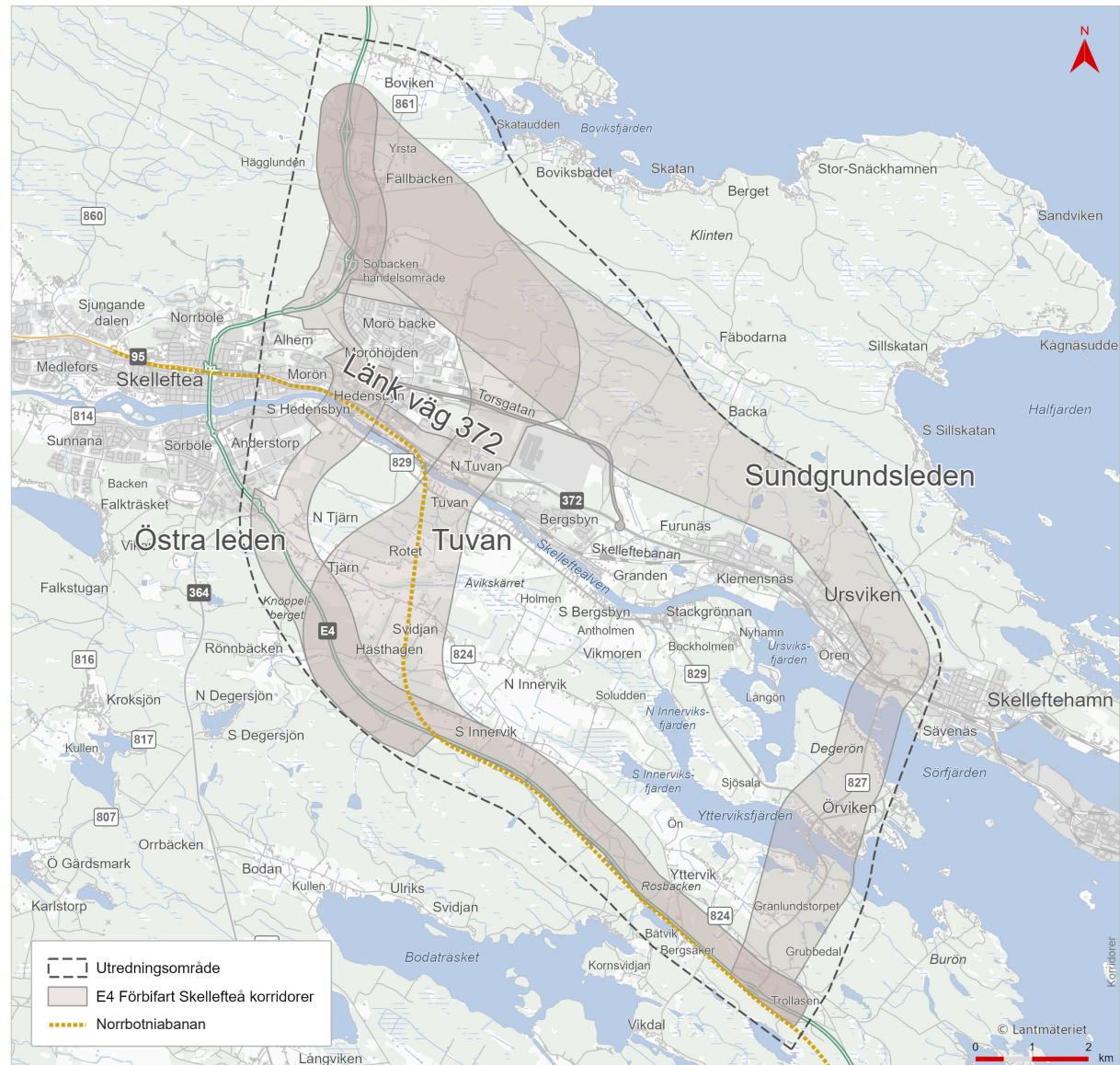
E4 är den viktigaste vägen i norra Sverige för gods- och persontrafik. E4 passerar idag genom centrala Skellefteå, vilket innebär en blandning av trafikanter för både korta och långa resor samt av fordon och oskyddade trafikanter på vägen. Detta leder till låg tillgänglighet och framkomlighet, bristande säkerhet och miljöproblem. För att skapa en smidigare, tryggare och mer hållbar resa genom Skellefteå utreder Trafikverket nu var en ny E4 kan anläggas.

Frågan om ny E4 genom Skellefteå har tidigare utretts och år 2012 beslutade Trafikverket att Östra leden var den lämpligaste lokaliseringen. Vidare utredningsarbete pausades i väntan på finansiering. Nu har arbetet återupptagits då projektet finansieras genom den nationella planen.

Sedan 2012 har Skellefteå expanderat snabbt vilket medfört en ökad efterfrågan på arbetskraft, bostäder och service. Norrbottenplanen planeras parallellt och möjliggör ytterligare tillväxt. Detta har ökat behovet av att utveckla vägtransportsystemet. I kombination med ändringar i lagstiftning respektive Trafikverkets planläggningsprocess görs bedömningen att omtag krävs i lokaliseringen av ny E4.

Jämfört med föregående lokalisering utredning har tidigare korridorer justerats och nya har lagts till. Vägen kan placeras i någon av korridorerna Östra leden, Länk väg 372, Tuvan eller Sundgrundsleden.

En ny väg innebär att miljön påverkas. Länsstyrelsen beslutade under år 2024 att projektet antas medföra betydande miljöpåverkan oavsett lokalisering. Därför ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram för projektet.



Figur 1. Lokaliseringens utredningsområde och korridorer.

## Vägens utformning

E4 Förbifart Skellefteå planeras som en mötesseparerad väg med antingen 2+1 körfält eller 2+2 körfält. Hur vägen kommer utformas beror på hur stora trafikmängderna beräknas bli.

Anslutningar till befintliga vägar görs i första hand med trafikplatser, men cirkulationsplatser kan också vara aktuella. Möjliga vägar att ansluta till utreds och beror på val av korridor. Vägens referenshastighet är också beroende av korridorval, då dessa erbjuder olika förutsättningar för utformningen. Samtliga korridorer innebär att Skellefteälven och järnväg, Norrbotniabanan eller Skelleftebanan, måste korsas. Säkra passager för gång- och cykeltrafik kommer anordnas oavsett korridor.



Figur 2. Exempel på mötesfri väg med 2+1-körfält.



Figur 3. Exempel på mötesfri väg med 2+2-körfält.

## Bortvalda alternativ

Två korridorer har uteslutits från vidare utredning. Den kombinerade korridoren Sundgrundsleden och Östra leden via väg 372 har arbetats om till att omfatta ny sträckning mellan Sundgrundsleden och befintlig E4.

### Korridor Gunsen

Korridoren viker av från befintlig E4 norrut i höjd med Innervik för att sedan passera Skellefteälven och väg 372 mellan Bergsbyn och Ursviken. Därefter går korridoren nordväst mot befintlig E4 i norra delen av Solbackens handelsområde.

Hela korridorens bredd omfattar centrala delar av Innerviksfjärdarnas naturreservat som har höga naturvärden, framförallt avseende lövbiotoper och fåglar. Att bygga ny väg inom korridoren skulle kräva en dispens från artskyddsförordningen (SFS 2007:854). Trafikverket bedömer sannolikheten att få en dispens beviljad som låg eftersom utredningen inkluderar alternativa korridorer dit vägen kan förläggas.

Trafikverket bedömer att korridoren inte medför uppenbara restidsvinster eller samhälls-ekonomiska fördelar jämfört med de alternativa korridorerna som ingår i lokaliseringsutredningen.

Korridoren utreds inte vidare på grund av att det finns likvärdiga korridorer i lokaliseringsutredningen som inte kräver dispens från artskyddsförordningen.

### Kombinerad korridor Sundgrundsleden och Östra leden via väg 372

Korridorens södra del utgörs av väg Sundgrundsleden från anslutning mot befintlig E4 till anslutningen mot väg 372. Därefter följer korridoren väg 372 fram till väg Östra leden där den viker av norrut. Anslutningen mot befintlig E4 sker i norra delen av Solbackens handelsområde.

Väg 372 är en pendlingsled mellan Skelleftehamn/Rönnskär och Skellefteå. Vägen utgör även en viktig transportled till och från Rönnskärsverken och Näsuddens industriområde. Att bygga om och bredda cirka elva kilometer av väg 372 innebär ett komplext byggskede som kräver flera etapper där det lokala vägnätet behöver användas som omledningsvägar för pendlingstrafik, gods och byggtrafik. Den ökade belastningen på det lokala vägnätet under byggtiden innebär störningar för både boende och trafikanter.

Att använda väg 372 som länk mellan vägarna Sundgrundsleden och Östra leden innebär att E4 Förbifart Skellefteå som helhet blir cirka en kilometer längre än en sträckning inom korridor Sundgrundsleden. Vägen kommer troligtvis behöva ha en lägre hastighet än övriga alternativ då den går genom ett tätbebyggt område med flera anslutningsvägar. Den längre väglinjen och lägre hastighet innebär att restidsvinsterna är större inom de alternativa korridorerna.

På grund av det komplicerade byggskedet och den lägre potentialen till restidsvinster har den kombinerade korridoren Sundgrundsleden och Östra leden via väg 372 valts bort för vidare utredning.

# SAMRÅD OCH TIDPLAN

## Syfte med samrådet

I denna samrådshandling görs en övergripande beskrivning av de fyra korridorerna som utreds för lokaliseringen av E4 Förbifart Skellefteå. Här redogörs för vardera korridors förutsättningar, möjliga utformning och utmaningar.

För att välja den sträckning som är mest lämplig för projektets ändamål och människors hälsa respektive miljön genomför Trafikverket en lokaliseringstudie med fyra korridor. Genom att informera om och insamla synpunkter kring dessa korridor syftar Trafikverket på så sätt till att skapa beslutsunderlag för val av korridor.

Alla inkomna synpunkter sammanställs i en samrådsredogörelse där Trafikverket även redogör för hur synpunkterna beaktas.

## Vad händer efter samrådet?

Under hösten 2024 tas *Samrådshandling Val av lokaliseringsalternativ* fram som beskriver de olika korridorerna mer i detalj samt beskriver deras effekter och konsekvenser. Korridorerna utvärderas mot projektets ändamål och projekt-mål. I början av nästa år finns samråds-handlingen tillgänglig på Trafikverkets hemsida respektive kontor i Luleå och Umeå samtidigt som Skellefteå kommun och Länsstyrelsen Västerbotten yttrar sig över Trafikverkets förordade lokaliseringsval.

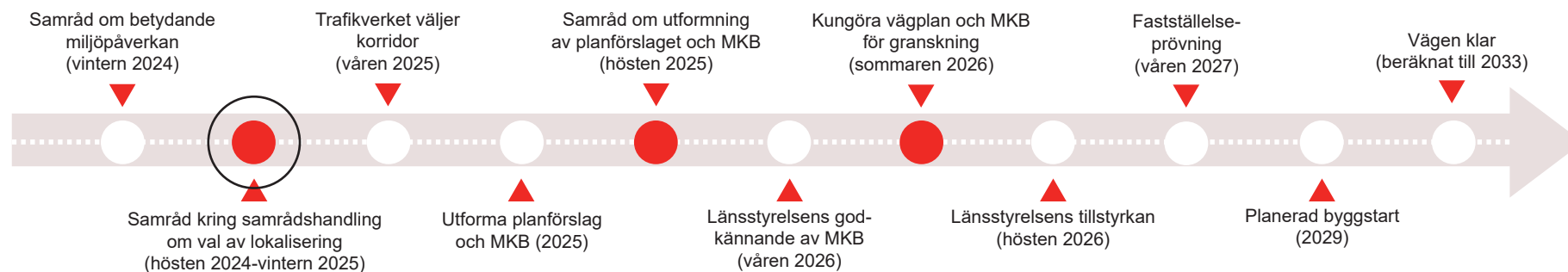
Baserat på samrådshandlingen och inkomna samrådssynpunkter beslutar Trafikverket sedan inom vilken korridor som arbetet ska drivas vidare i. Därefter fördjupas utredningarna till ett planförslag inom vald korridor och en miljö-konsekvensbeskrivning görs. Olika miljöfrågor, tekniska lösningar samt markintrång studeras och vilka skyddsåtgärder kommer tas fram.

Ytterligare ett samråd planeras hållas hösten 2025 för att inhämta synpunkter på vägens utformning och miljökonsekvenser. Efter samrådet görs handlingarna klara och miljökonse-

kvensbeskrivningen godkänns av länsstyrelsen. När arbetet med samrådshandlingen är klart kommer planförslaget kungöras och hållas tillgängligt för granskning med möjlighet att yttra sig. Underrättelse om granskning skickas ut till berörda fastighetsägare, kommunen och berörda myndigheter. Kungörelse och granskning planeras ske under sommaren 2026.

Efter granskning sammanställs de synpunkter som kommit in och eventuella ändringar görs i planen. Därefter begärs länsstyrelsens yttrande över planen innan den skickas till Trafikverket planprövning för fastställelse. Planen planeras vara färdig för fastställelse 2027. Tillstånd och dispenser kan behöva ansökas utöver det som prövas i vägplanen, såsom tillstånd för vatten-verksamhet vilket skickas till mark- och miljödomstolen. När vägplanen vunnit laga kraft kan Trafikverket påbörja vägbyggnadsarbetet. Byggstart är planerad till år 2029. Arbeten i vatten kan påbörjas när tillstånd för vattenverksamhet erhållits från mark- och miljödomstolen.

Information om projektet med kontaktuppgifter finns på Trafikverkets webbplats: [www.trafikverket.se/e4-forbifart-skelleftea](http://www.trafikverket.se/e4-forbifart-skelleftea)



Figur 4. Planerad tidplan. Vid de röda punkterna har du möjlighet att yttra dig över projektet E4 Förbifart Skellefteå. Svart ring markerar nuvarande skede.

# ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL

Trafikverket har tagit fram ändamål som beskriver syftet med E4 Förbifart Skellefteå och projektmål som beskriver vad Trafikverket vill uppnå med förbifarten. Målen är viktiga övergripande förutsättningar som prioriteras i planeringen av den nya vägen.

## Ändamål

Ändamålet med ny E4 genom Skellefteå är att tillgodose tillgänglighet, framkomlighet och förutsägbarhet på europavägnätet samt ge förutsättningar för att förbättra luftmiljön, trafiksäkerheten och tillgängligheten i de centrala delarna av Skellefteå.



Figur 5. En ny E4 förbättrar säkerheten för alla trafikanter i Skellefteå.

## Projektmål

Utifrån ändamålet har ett antal projektmål tagits fram, indelade i funktionsmål och hänsynsmål. Dessa är vägledande för val av lokaliseringsalternativ och vid utformningen av vägen.

### Funktionsmål

- Anläggningen är samhällsekonomiskt motiverad sett ur ett 60-årsperspektiv.
- Livscykelkostnaderna ska vara ekonomiskt och tekniskt motiverade ur ett tidsperspektiv på 60 år.
- Förbättrade restider för den långväga gods- bil- och kollektivtrafiken på E4.
- Avlasta centrala delarna i Skellefteå från långväga biltrafik samt tunga transporter.
- Bibehålla tillgänglighet och framkomlighet för personbilsresor, tung trafik, oskyddade trafikanter och kollektivtrafik utanför E4.
- Bra koppling för gods- och biltrafik mellan E4 och viktiga målpunkter för långväga fordons- trafik.
- Produktion, underhåll och felavhjälpning kan utföras på ett effektivt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt.
- God trafiksäkerhet för vägtrafik.

### Hänsynsmål

- Boendemiljön och miljö i det offentliga rummet ska fortsatt vara god.
- Begränsa energianvändning och utsläpp av koldioxid i ett livscykelperspektiv.
- Begränsa negativ påverkan på naturmiljöer och bibehålla spridningsvägar för växt- och djurliv.
- Begränsa negativ påverkan på mark- och vattenmiljö.
- Lokalisering, utformning och gestaltning samspelar och inordnar sig med stads- och landskapsbild.
- Begränsa negativ påverkan på friluftsmiljöer samt tillgängligheten till dessa.
- Begränsa negativ påverkan på kulturmiljöer samt tillgängligheten till dessa.
- Anläggningen utformas med förutsättningar för trygga, gena och tillgänglighetsanpassade lösningar för gång- och cykeltrafik.
- Begränsa negativ påverkan på rennärings.
- Begränsa markintrång för boendemiljöer och verksamheter.
- Bidra till ett rättvist transportsystem.

# ÖVERGRIPANDE FÖRUTSÄTTNINGAR

Inom utredningsområdet finns många förutsättningar att ta hänsyn till och anpassa vägen efter. För utförlig redovisning av de övergripande förutsättningarna hänvisas till Samrådsunderlag (2023-10-21, TRV 2023/49402) på Trafikverkets hemsida.

## Landskap/gestaltning

Landskapet inom utredningsområdet utgörs av ett sprickdalslandskap som delas upp av Skellefteälvens dalgång, vilken sträcker sig från nordväst till sydost. Bergsformationer bildar en tydlig gräns i norr där stora skogsområden dominerar. Vegetationen utgörs av barrskog med tall och gran samt barrblandskog.

Mellan de skogbeklädda höglänta områdena breder ett öppet och böljande jordbrukslandskap ut sig. Det öppna landskapet har en tydlig koppling till Skellefteälvens dalgång och kustslätten i öster. Områdena söder om älven bildar ett omväxlande öppet jordbrukslandskap som varierar i skala och struktur.

Landskapets sträckning i öst-västlig riktning påverkar såväl naturlandskapets som kulturlandskapets förutsättningar. Vägar, bebyggelse och markanvändning följer denna struktur och orienterar sig i samma öst-västlig sträckning.

## Riksintressen

Inom området finns riksintressen för rennäring, naturvård, Natura 2000, kulturmiljövård, yrkesfiske och kommunikation.

## Kulturmiljö

Skellefteå är belagd som socken sedan 1300-talet och fick stadsrättigheter år 1845. Området runt landskyrkan och Bonnstan i centrala Skellefteå har sedan medeltiden utgjort en samlingsplats för invånarna i de omgivande byarna och är idag utpekad som riksintresse för kulturmiljövård.

Inom utredningsområdet finns flera värdefulla kulturmiljöer till exempel Tjärn och Innervik. På höjderna som omger Skellefteå dalen bildar gravrösen från bronsåldern en krans runt ett odlingslandskap som brukats sedan medeltiden. I utredningsområdet finns även spår av Skellefteås industriella utveckling, såsom industriområdet och riksintresset Örviken. Norr om Bergsbyn finns spår av kalkstensbrytning och kalkstensproduktion, något som präglat området norr om Skellefteälven från 1500-talet fram till 1960-talet.

## Naturmiljö

Inom utredningsområdet finns naturvärden kopplat till skog, våtmarker och vatten. Innerviksfjärdarnas naturreservat är ett av fågellivets viktigaste områden längs Västerbottens kust med närmare 200 arter. Naturreservatet Kalkstenstjärn är skyddat för sin förekomst av arten finnros. Delar av naturreservatet är även utpekad som Natura 2000-område.

De naturområden som finns kvar mellan bebyggelsen på båda sidorna om Skellefteälven fyller en viktig funktion för både sociala- och ekologiska värden. Dessa områden skapar förutsättningar för människor att ta sig vidare ut i skogen och för växter och djur att möjliggöra rörelse och spridning. I Skellefteälven finns flera värdefulla arter såsom lax, flodpärlmussla och utter.

## Rekreation och friluftsliv

Inom utredningsområdet finns flera rekreations- och friluftsmiljöer med bland annat elljusspår, vandrings- och skoterleder och goda möjligheter till bär- och svampplockning. Skellefteälven är ett av de större och viktigaste rekreationsområdena inom utredningsområdet. Innerviksfjärdarna har ett rikt fågelliv som lockar både fågelskådare och andra naturintresserade.

## Mark- och vattenmiljöer

Förhöjda bakgrundshalter av enskilda ämnen förekommer i mark och vattendrag runt om Skellefteå. Järnsand och naturligt förekommande sulfidjord finns inom utredningsområdet.

Inom utredningsområdet finns flera sjöar och vattendrag vilka kan bli mottagare för dagvatten från E4 Förbifart Skellefteå. Mottagande vatten har varierande status och dess känslighet för påverkan från tillrinnande dagvatten varierar. Vidare finns flera markavvattningsföretag inom utredningsområdet. Väster om utredningsområdet sträcker sig en större grundvattenförekomst där utredningsområdet omfattar grundvattenförekomstens östra ände.

## Luftkvalitet

Längs E4 i centrala Skellefteå överskrider miljökvalitetsnormerna för luft på grund av för höga halter av kvävedioxid och partiklar. Luftkvaliteten inom övriga delar av utredningsområdet är outredd.

## **Buller**

I centrala Skellefteå överskrids riktvärdena för buller längs E4 och andra centrala gator. Buller-skyddsåtgärder har bland annat vidtagits för bostadsbebyggelsen längs väg 372. I övrigt är stora delar av utredningsområdet beläget i natur-områden med gles bebyggelse och låga buller-nivåer.

## **Olycksrisk**

E4, väg 372, väg 827 och Östra leden är primära transportleder för farligt gods.

E4 Förbifart Skellefteå planeras att bli en primär-led för farligt gods. Det innebär att väganlägg-ningen behöver utformas för att hantera risker som kan inträffa vid olycka med farligt gods som exempelvis utsläpp av brandfarliga och/eller giftiga ämnen.

## **Hushållning med naturresurser**

Inom utredningsområdet finns naturresurser i form av skog, jordbruk, enskilda dricksvatten-täkter, jakt och fiske samt grus- och bergtäkter.

## **Klimat och energi**

Anläggande av en ny väg innebär klimatpåverkan genom utsläpp av växthusgaser från bland annat masshantering, arbetsfordon samt produktion och transport av material såsom betong, stål och asfalt. Dessutom kräver vägbyggen ofta att skog och annan växtlighet tas bort, vilket minskar mängden växter som kan ta upp koldioxid. I drift-skedet bidrar drift- och underhållsåtgärder samt trafiken till utsläpp av växthusgaser.

## **Sociala aspekter med fokus på barnperspektivet**

Inom utredningsområdet finns bostads-bebyggelse och stadsmiljöer kring centrala Skellefteå. Tät bebyggelse längs Skellefteälven finns framför allt på den norra sidan ner mot Skelleftehamn. Söder om älven finns främst lantliga miljöer. Förskolor, skolor, idrottsplatser, service och andra målpunkter för befolkningen är främst kopplade till de tätbebyggda delarna av utredningsområdet. Utanför dessa delar finns även rekreativa områden som är viktiga för hälsa, lek, idrott och avkoppling.

## **Påverkan på fastigheter**

Det kommer bli aktuellt med inlösen av ett va-riera antal fastigheter beroende på val av korridor samt var i korridoren som E4 Förbifart Skellefteå placeras.

## **Kommunal planering**

Skellefteå kommuns gällande översiktsplan vann laga kraft 1991-11-21. Sedan dess har för-djupade översiktsplaner upprättats för flera delar av kommunen, däribland Skelleftedalen 2030 som vann laga kraft år 2020. I planen finns bland annat ett reservat för E4 Förbifart Skellefteå utpekad i alternativet Östra leden. Tillsammans med den fördjupade översiktsplanen Centrala stan, som vann laga kraft år 2016, möjliggörs för cirka 5 000 nya bostäder.

Det pågår ett arbete med att uppdatera den fördjupade översiktsplanen för Skelleftedalen med syfte att möjliggöra en ännu större samhälls-utveckling fram till år 2040. Planen planeras vinna laga kraft under år 2025.

Oavsett vilken korridor som blir aktuell för E4 Förbifart Skellefteå, kommer det att krävas ändringar, upphävanden eller antagande av nya detaljplaner vilket sker i parallella processer till vägplanen. Arbetet utförs i samråd mellan Skellefteå kommun och Trafikverket.

## **Angränsande projekt**

Norrbotniabanan är en ny järnväg mellan Umeå, Skellefteå och Luleå. Järnvägsplanerna har vunnit laga kraft längs sträckan Umeå-Skellefteå, medan framtagandet av järnvägsplan för sträckan Skellefteå-Luleå inleddes år 2023. Norrbotniabanan kommer sträcka sig parallellt med befintlig E4 inom utredningsområdet. Väster om Södra Innervik passerar järnvägen över E4 och Hundtjärnbäcken på en landskapsbro. Järn-vägen går sedan vidare norrut och passerar även Innerviksfjärdarnas naturreservatet på en land-skapsbro. Väster om byn Tuvan passerar järn-vägen över älven för att sedan gå parallellt med väg 372 in till centrala Skellefteå.

Skellefteå kommun beslutade om utbyggnad av Skellefteå hamn vintern år 2023. Den nya kajen bedöms kunna färdigställas i slutet av år 2027. Flera större utbyggnadsprojekt planeras även i verksamhetsområdena Hedensbyn och Bergsbyn, vilka ska utgöra navet för den nya industrin. Infrastrukturinvesteringar görs i vattenledningar och vätgas mellan Hedensbyn och Skelleftehamn respektive elledning mellan Vitberget och Skelleftehamn.



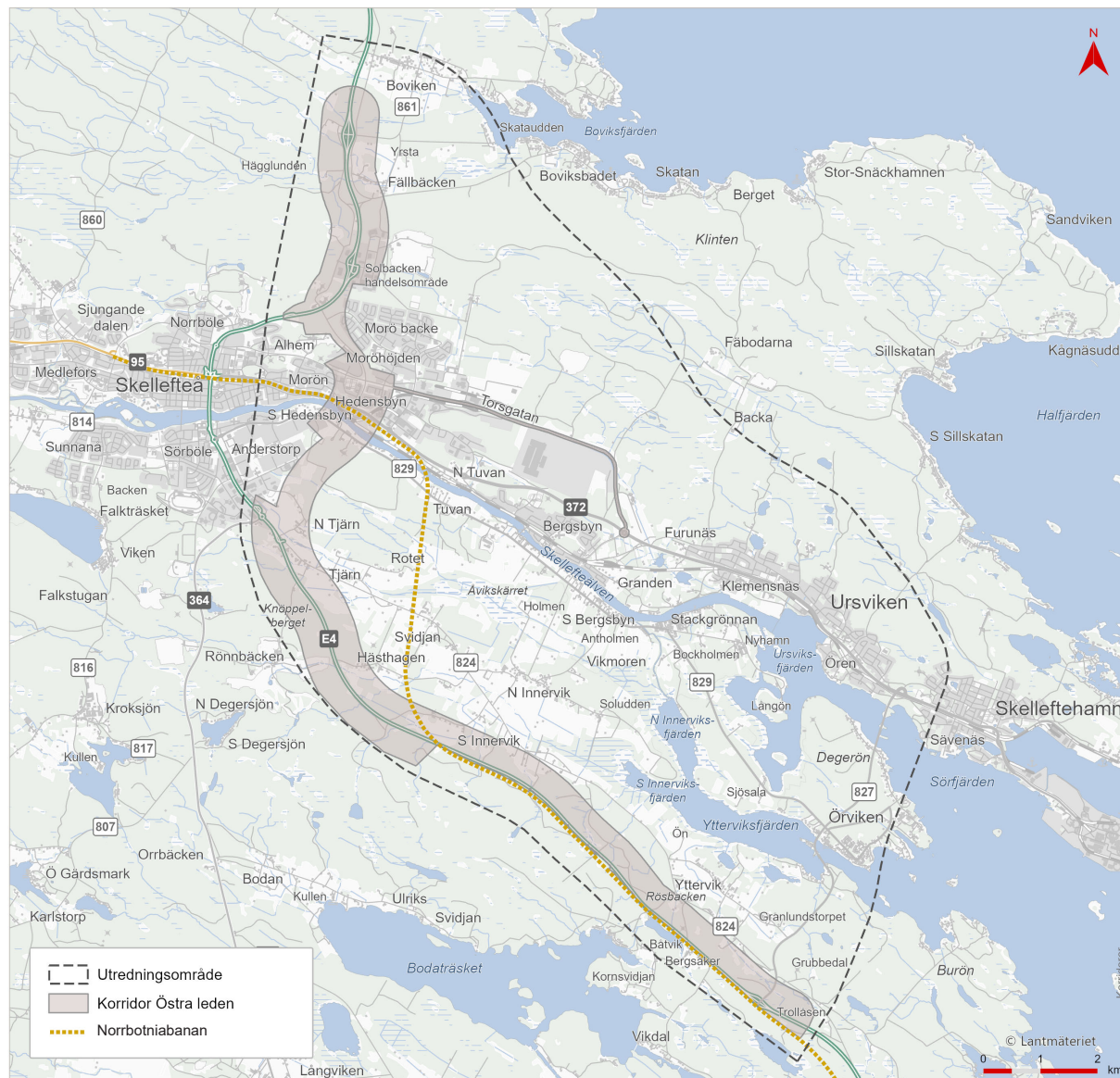
# KORRIDOR ÖSTRA LEDEN

Den första delen av korridor Östra leden, mellan Trollåsen och Tjärn, omfattar befintlig E4 eftersom vägen kan behöva anpassas till E4 Förbifart Skellefteå. Korridoren viker av norrut från befintliga E4 vid byn Tjärn, cirka tre kilometer söder om centrala Skellefteå. Korridoren passerar därefter öster om stadsdelen Anderstorp och över Skellefteälven på bro. På andra sidan älven passerar korridoren Norrbotniabanan och väg 372 och därefter ansluter E4 Förbifart Skellefteå till lokalgatan Östra leden som byggs om och breddas. Korridoren går sedan vidare norrut där den ansluter till befintlig E4 i norra delen av Solbackens handelsområde. Korridoren omfattar även Torsgatan österut för att möjliggöra tillfälliga omledningar av trafik under byggtid.

Anslutningarna mellan befintlig E4 och E4 Förbifart Skellefteå anläggs som planskilda trafikplatser. Det finns även möjlighet att anlägga en trafikplats vid väg 829, Bockholmsvägen och Torsgatan. Anslutningen till väg 372 kan utformas antingen som trafikplats eller cirkulationsplats i samma plan.

Korridoren innebär en drygt 2,5 kilometer ny väg och därefter utnyttjas befintlig vägmark. Vägen projekteras för hastighet 110 km/h söder om älven respektive 80 km/h norr om älven fram till det att den ansluter till befintlig E4 vid Solbacken. En korsning i plan vid väg 372 skulle innebära att hastigheten behöver sänkas till 60 km/h i anslutning till korsningen.

På grund av Norrbotniabanas planerade höjdläge behöver vägen placeras under järnvägen. Passagen under järnvägen gör att ny väg behöver sänkas till en cirka sju meter lägre nivå



Figur 6. Korridor Östra leden.

än den nuvarande marknivån. En nedgrävning innebär att stödmurar behöver anläggas på långa sträckor längs E4 Förbifart Skellefteå för att hålla emot trycket från den omgivande jorden. Vid val av cirkulationsplats behöver även den grävas ner sju meter och stödmurar anläggas längs väg 372. Vid val av trafikplats ligger väg 372 kvar i befintlig marknivå och kopplas ihop med E4 Förbifart Skellefteå med på- och avfarter.

### **Gång- och cykeltrafik**

I korridoren finns inga parallella gång- och cykelvägar. I anslutning till korsningen med väg 372 behöver passage för gång- och cykeltrafik tvärs den nya vägen byggas. Vidare norrut längs östra leden finns idag tre passager som behöver ersättas och göras planskilda när den nya vägen byggs.

### **Effekter för trafikanter**

Korridor Östra leden är ett gent alternativ med en sträckning nära Skellefteås centrala delar. Detta kommer innebära en avlastning för centrala Skellefteå från förbipasserande trafik. I och med att vägen är cirka en kilometer kortare än befintlig E4, hastigheten höjs och att ett antal plankorsningar kan ersättas med trafikplatser innebär sträckningen minskade restider på E4 Förbifart Skellefteå.

Vid val av cirkulationsplats mellan E4 Förbifart Skellefteå och väg 372 kommer däremot hastigheten att behöva sänkas. Det kommer påverka restiderna negativt. Korsningspunkten behöver även utformas på ett sådant sätt att köer undviks så att den negativa påverkan på restiderna inte blir ännu större. Om trafikanalyser visar på att korsningen med väg 372 blir för hårt belastad

kan en trafikplats vid Torsgatan komma att krävas för att säkerställa framkomligheten både på E4 Förbifart Skellefteå och det lokala vägnätet.

De befintliga vägar som breddas och byggs om i bebyggd miljö kommer medföra störningar och påverkan för trafiken, både på den aktuella vägsträckan och på omkringliggande vägar.

En ny väg i korridor Östra leden bedöms få liten påverkan på befintliga gång- och cykelstråk. Det kommer möjliggöras för planskilda passager tvärs över E4 Förbifart Skellefteå.

Ny väg i denna korridor bedöms få liten påverkan för gående och cyklister i vägens direkta närhet då inga parallella gång- och cykelvägar finns. I och med avlastningen av befintlig E4 genom Skellefteå så kommer korridoren även att möjliggöra för förbättringar för både gång- och cykeltrafiken samt för kollektivtrafiken i de centrala delarna av staden. Detta genom att utrymme frigörs där kommunen har möjlighet att genomföra förbättringar för dessa trafikslag.

### **Tekniska utmaningar**

Korridoren innebär att till vissa delar anläggs en ny väg i obruten terräng vilket medför ett ingrepp i landskapet. I den obrutna terrängen bedöms byggprocessen generellt vara effektiv, men kan kompliceras av att marken i det här området är förknippad med geotekniska utmaningar. Det kan leda till ökad resursanvändning och därmed högre klimatpåverkan samt högre kostnader.

I den norra delen av korridoren kan vägen bli komplicerad att bygga, särskilt passagen av Norrbotniabanen eftersom det är trångt mellan järnvägen, väg 372 och befintlig bebyggelse.

Passagen kräver att vägen och en eventuell cirkulationsplats måste grävas ner cirka sju meter under befintlig marknivå. En trafikplats innebär ett större markintrång än cirkulationsplats på fastigheter norr om väg 372 och på det lokala vägnätet.

Byggtiden för passagen bedöms bli lång och påverkan på närområdet stor då djupa schakter och spontning kommer krävas. Åtgärderna innebär risker avseende vibrations-, luftmiljö- och bullerproblematik för omkringliggande fastigheter. Nedgrävningen bedöms även innebära en grundvattensänkning som kommer kräva omfattande tekniska lösningar för att inte riskera att ge sättningsskador på omkringliggande byggnader.

Generellt bedöms de omfattande konstruktionerna, masshanteringen och åtgärder för att minska klimatpåverkan i korridoren vara kostsamma.

Störningar för trafik på befintliga vägar kan uppkomma vid byggandet av trafikplatserna vid befintlig E4, ombyggnaden av Östra leden och anpassning av väg 372 till korsningspunkten.

### **Miljö och hälsa**

Längs E4 mellan Yttervik och Tjärn passerar korridoren ett flertal kända fornlämningar. Vid Yttervik finns ett område med bronsåldersrösen längs den nordöstra sidan av E4. Vid Tjärn finns bland annat ett rösegravfält på Knöppelberget vilket är utpekad i Skellefteå kommuns kulturmiljöprogram. Ett intrång i gravfältet skulle påverka områdets kulturmiljövården.

Mellan anslutning till befintlig E4 i den södra delen av korridoren fram till älven passerar korridoren genom Tjärns öppna odlingslandskap

med gles bebyggelse. Korridoren innebär intrång i jordbruksmark. Området är mindre känsligt för påverkan på luftkvalitet, buller och olycksrisk. Korridoren påverkar flera ytvattenförekomster samt några mindre tjärnar.

Mellan bostadsområdet Anderstorp och Byberget gör korridoren intrång i ett friluftsområde med elljusspår, som är en del av den grönstruktur som Skellefteå kommun pekat ut i översiktsplan. I korridorens södra del, mellan befintlig E4 och Skellefteälven, består gestaltningsutmaningarna främst i utformning av en trafikplats vid befintlig E4 samt utformning mot skogsområdet som ligger intill, vars tillgänglighet påverkas av ny väg.

Korridoren gör att en barriärpåverkan skapas. Innan korridoren når älven korsar den väg 829. En eventuell trafikplats i det här läget skulle innebära ett påtagligt ingrepp i landskapsbilden.

Vid Skellefteälvens södra strand omfattar korridoren delar av Södra Hedensbyn. Bebyggelsemiljön med gamla bytomter har höga kulturvärden som riskerar att påverkas.

Där korridoren passerar över Skellefteälven medför den påverkan på båda sidor om älven med schakt- och anläggningsarbeten för bro och skärningar. Åtgärder för att minska mängden massor och att minimera risken för förorenings-spridning kommer utredas i senare skede. Vid passagen bildas en barriär som minskar tillgängligheten vid strandkanten både på norra och södra sidan av älven. Utformning och placering av bro, passage av Norrbotniabanan och trafikplatsen vid väg 372 är viktiga aspekter för både landskaps- och stadsbilden.

Norr om Skellefteälven löper korridoren längs befintlig infrastruktur tätt mellan bostadsområdena Hedensbyn, Moröhöjden och Moröbacke. Området är på så sätt känsligt för påverkan kopplat till luftkvalitet, buller och olycksrisk. Slutna gaturum med bebyggelse på båda sidor kan innebära att luftblandningen blir låg och halterna av partiklar och kvävedioxider kan bli höga. Hur luftmiljön påverkas inom korridoren utreds under hösten inför val av korridor.

Korridorens närhet till bebyggelse riskerar ingrepp i den befintliga byggda strukturen och stadsbilden. En väg i det här läget riskerar även att skapa barriärpåverkan till friluftsområden som finns på båda sidor av vägen. En utmaning blir att integrera vägen i befintlig struktur med höga stödmurar, samt i möjligaste mån minimera påverkan på befintliga bostäder och verksamheter. Hänsyn måste tas till de boende, arbetande och personer som vistas i området. Korridoren riskerar även att påverka Huvudberget/Moröhöjdskogen som är en tätortsnära skog med ett elljusspår norr om Moröhöjden. Korridoren går vid anslutning till befintlig E4 nära bostadsområdet Morö backe och riskerar påverka stadsbilden.

Genom de bebyggda områdena på den norra delen av korridoren kan det bli svårt att hitta ytor för omhändertagande av dagvatten. Till exempel vid cirkulationsplatsen i korsningen med väg 372 krävs dagvattenlösningar för att minska risken för översvämningar då vägen grävs ner.

Korridoren går sedan vidare mellan tätortsnära skog innan den strax söder om Degemyrans avfallsanläggning ansluter till befintlig E4. Risken för påverkan på närliggande naturvärden bedöms vara låg. Korridoren korsar även skoterleder.

Efter anslutningen till E4 berörs ett riksintresse för rennäring vilket avser en passage för renar under E4.

### **Sociala aspekter**

E4 Förbifart Skellefteå kan påverka kvaliteterna i boende- och vistelsemiljöer inom hela korridoren genom exempelvis ökade bullernivåer, försämrad luftkvalitet, och ökad otrygghet. Söder om älven behöver hänsyn tas till bland annat bostadsområdena Anderstorp och Södra Hedensbyn där det finns förskolor, skolor, idrottsplats, elljusspår. Omkring Byberget skapas en barriär mot skogsområdena öster om bostadsområdena.

Norr om älven, framförallt vid bostadsområdet Morö backe, finns förskolor, skolor, idrottsplatser och andra målpunkter för barn och unga på båda sidor om korridoren. Här skulle en ny väg förstärka Östra ledens barriärpåverkan.



Figur 7. Vy från södra delen av korridor Östra leden.

# KORRIDOR TUVAN

Södra delen av korridor Tuvan omfattar befintlig E4, mellan Trollåsen och Tjärn, eftersom vägen kan behöva anpassas till E4 Förbifart Skellefteå. I höjd med Södra Innervik viker korridoren av norrut från befintliga E4, cirka åtta kilometer sydöst om centrala Skellefteå. Korridoren dras i anslutning till byarna Södra Innervik, Tjärn och Tuvan och ansluter till Skellefteälvens norra sida strax väster om Bergsbyn. Korridoren passerar Skelleftebanan och fortsätter sedan genom verksamhetsområdet Hedensbyn och vidare åt nordväst, mot befintlig E4.

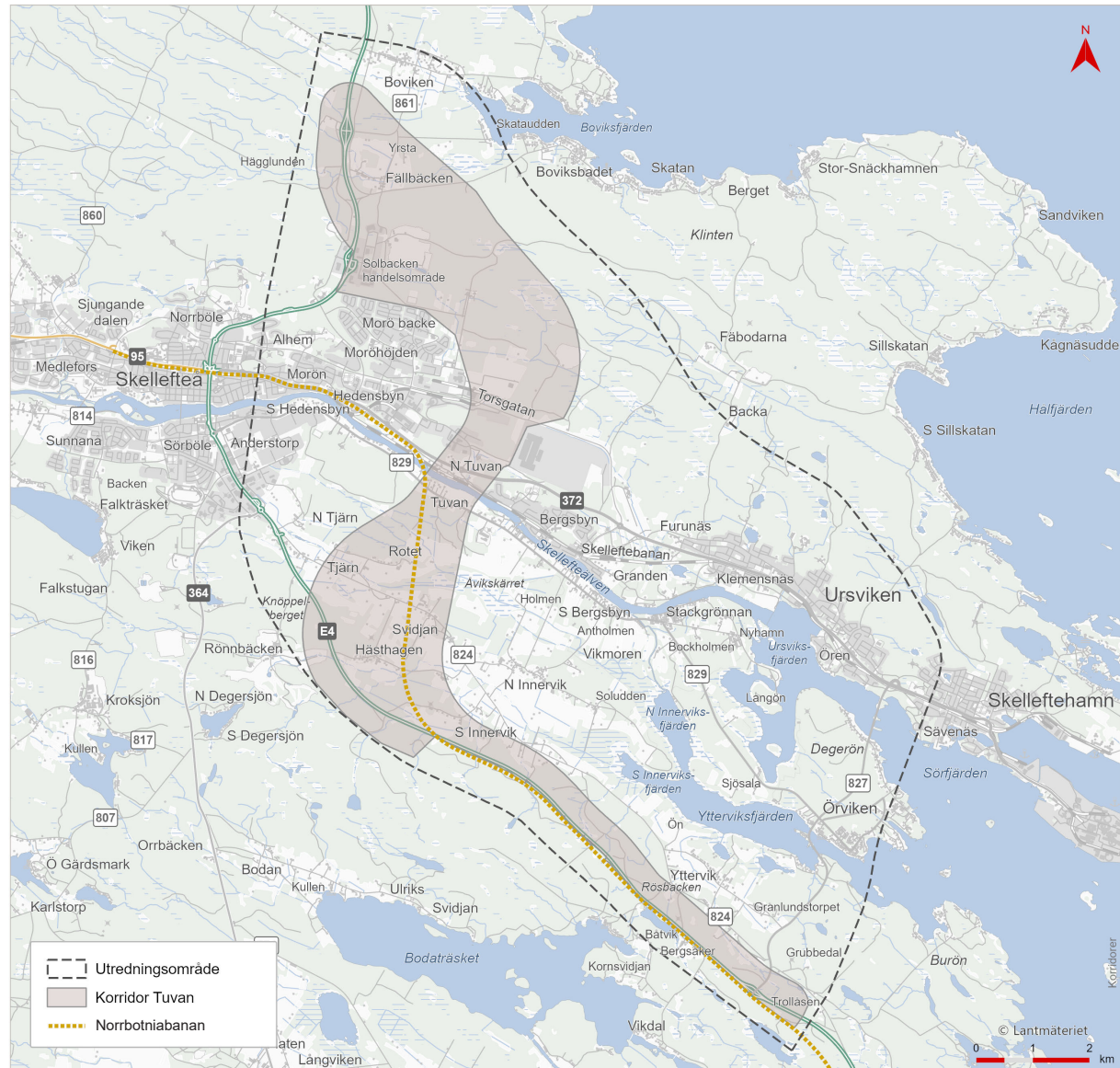
Planskilda trafikplatser anläggs för anslutning till befintlig E4, i anslutning till väg 372 och för anslutning till befintlig E4 i norra delen av Solbackens handelsområde. Det finns även möjlighet att anlägga en trafikplats vid väg 829 och Torsgatan.

Inom den södra delen av korridoren kommer Norrbotniabanan att byggas och E4 förbifart Skellefteå kommer passera på bro över järnvägen. Eventuellt förläggs delar av vägsträckan genom odlingslandskapet och naturreservatet söder om älven på landskapsbro. Även över Skellefteälven anläggs en bro.

Korridoren innebär drygt 12 kilometer ny väg. Vägen projekteras för hastigheten 110 km/h.

## Gång- och cykeltrafik

I korridoren finns inga parallella gång- och cykelvägar. Nya passager för gång- och cykeltrafik tvärs E4 kommer behövas vid väg 829 samt i anslutning till korsningen med väg 372. Även i anslutningen till korsningspunkten med Torsgatan studeras möjlighet till passage.



Figur 8. Korridor Tuvan.

## Effekter för trafikanter

En ny väg i korridor Tuvan innebär en förbindelse i syd-nordlig riktning förbi centrala Skellefteå med god kapacitet och som avlastar centrala Skellefteå från förbipasserande trafik. Korridoren möjliggör en väg med hög standard och plan-skilda trafikplatser vilket leder till korta restider i syd-nordlig respektive öst-västlig riktning. Den nya vägen är cirka en halv kilometer kortare än den befintliga.

En trafikplats vid väg 372 ger hög tillgänglighet till Hedensbyn och Skelleftehamn.

Ny väg i denna korridor bedöms få liten påverkan för gående och cyklister i vägens direkta närhet i och med att befintliga gång- och cykelvägar bedöms kunna ersättas med nya passager tvärs den nya vägen.

## Tekniska utmaningar

En stor del av den nya vägen anläggs i obruten terräng, vilket ger ett ingrepp i landskapet. I den obrutna terrängen bedöms byggprocessen generellt vara effektiv och ge mindre störningar för trafiken på befintliga vägar. Störningar för trafik på befintliga vägar kan uppkomma vid byggandet av trafikplatserna vid befintlig E4 och väg 372.

I den södra delen av korridoren kan vägen bli komplicerad att bygga eftersom det kan bli aktuellt med omfattande geotekniska förstärkningsåtgärder. Även anslutningen till befintlig E4 i den södra delen är relativt utmanande med svår terräng. Generellt bedöms de omfattande konstruktionerna och åtgärder för att minska klimatpåverkan i korridoren vara kostsamma.

## Miljö och hälsa

Mellan anslutning till E4 i den södra delen av korridoren fram till älven passerar korridoren genom ett öppet odlingslandskap med gles bebyggelse. Området är mindre känsligt för påverkan på luftkvalitet. Påverkan från buller och olycksrisk där korridoren passerar bebyggelse och naturreservat kommer utredas vidare. Korridoren korsar ett antal mindre ytvattenförekomster.

Längs E4 mellan Yttervik och Tjärn passerar korridoren flera kända fornlämningar. Vid Yttervik finns ett område med bronsåldersrösen däribland gravfältet Rösbacken. I området bedöms det som sannolikt att även okända fornlämningar riskerar att påverkas.

Där korridoren Tuvan viker av från befintlig E4 ligger den högt belägen i förhållande till omgivande landskap. För att minimera påverkan på landskapsbild blir lokalisering av anslutning, utformning av trafikplats samt val av bro respektive bank viktiga. Vägdragningen behöver även lokaliseras med utgångspunkt i att minimera barriärpåverkan för djur och människor.

Den planerade sträckningen av Norrbotniabanan sammanfaller inom stora delar av korridoren. Viktiga gestaltningsaspekter i denna korridor blir därmed hur vägen ska förhålla sig till järnvägen i placering och utformning. En samlokalisering minskar exempelvis fragmenteringen av landskapet, men skapar samtidigt en bredare barriär.

Korridoren passerar sedan genom ett öppet landskap vilket innebär en påverkan på det historiska odlingslandskapet runt byarna Innervik och Tjärn. Området representerar kustlandets tidiga jord-

bruksbygder där rester från den gamla kustlandsvägen finns kvar med välbevarade landskap intill. Korridoren riskerar medföra fragmentering av odlingslandskapet och skapa visuella barriärer.

Delar av korridoren passerar genom de västra delarna av Innerviksfjärdarnas naturreservat vilket används som ett friluft- och rekreationsområde. Naturupplevelsen kan påverkas av buller från förbipasserande trafik på E4 Förbifart Skellefteå. Skyddsvärda naturvärden riskerar att påverkas som exempelvis Åvikskärret som är viktigt för rastande och häckande fågelarter.

Bevarandevärda exempel på äldre bebyggelse och historisk odlingsmark finns i Tuvan på Skellefteälvens sydstrand. Korridoren bedöms kunna påverka byns karaktär.

Där korridoren passerar över Skellefteälven tillkommer påverkan på båda sidor om älven i form av schakt- och anläggningsarbeten för bro. Lokalisering och utformning av sträckningen över älven är viktig då det finns korsningspunkter som är mer fördelaktiga ur topografiskt hänseende. Detta påverkar brons längd. Trafikplatser vid väg 372 och eventuell trafikplats med väg 829 behöver utredas med hänsyn till lokalisering och utformning för att minimera påverkan på stads- och landskapsbild. Åtgärder för att minska mängden massor och minimera risken för föroreningsspridning utreds i senare skede.

Norr om älven passerar korridoren bebyggelsen i Norra Tuvan och sedan genom verksamhetsområdet Hedensbyn. Därefter går korridoren genom ett större sammanhängande skogsområde med risk för påverkan på naturvärden kopplat till bland annat sumpskogar med

förekomst av groddjur och fåglar. Korridoren korsar även skoterleder. Utformning genom bebyggelsen och skogsområdet behöver studeras för att minimera påverkan på stads- och landskapsbild samt tillgänglighet till skogsområdet.

Området i den norra delen av korridoren är mindre känsligt för påverkan på luftkvalitet. Påverkan från buller och olycksrisk där korridoren passerar bebyggelse kommer utredas vidare.

I skogsområdet bedriver Mausjaure sameby renskötsel. Korridoren berör samebyns sommar- och vinterbetesland. Efter anslutningen till E4 berörs ett riksintresse för rennäring vilket avser en passage för renar under E4.

Anslutningen till E4 norr om Skellefteå ligger intill Degermyrans avfallsanläggning. Placeringen av vägen ska studeras närmare för att undvika intrång i anläggningen för att minska risken för att sprida föroreningar.

### **Sociala aspekter**

På södra sidan av älven går korridoren genom ett jordbrukslandskap med få boende där den, tillsammans med Norrbotniabanan, kommer skapa barriärer i landskapet. Norr om älven går korridoren nära Morö backe där det i östra delen finns en ridskola samt idrottsplats som kan påverkas av projektet. Vägen kan också skapa en barriär för bostadsområdena, förskolor och skolor vid Morö backe samt för ridvägar i området. Sammantaget bedöms påverkan på sociala aspekter som relativt små. Barriärpåverkan behöver utredas i kommande skeden.



*Figur 9. Landskapsbild inom södra delen av korridor Tuvan.*

# KORRIDOR LÄNK VÄG 372

Korridoren innebär att södra delen av korridor Tuvan kombineras med norra delen av korridor Östra leden via väg 372 som byggs om till E4 Förbifart Skellefteå. I nedanstående text beskrivs endast förutsättningar, utmaningar och påverkan som finns inom korridoren för Länk väg 372. I övrigt hänvisas läsaren till texten om södra delen av korridor Tuvan och texten om den norra delen av korridor Östra leden i respektive kapitel.

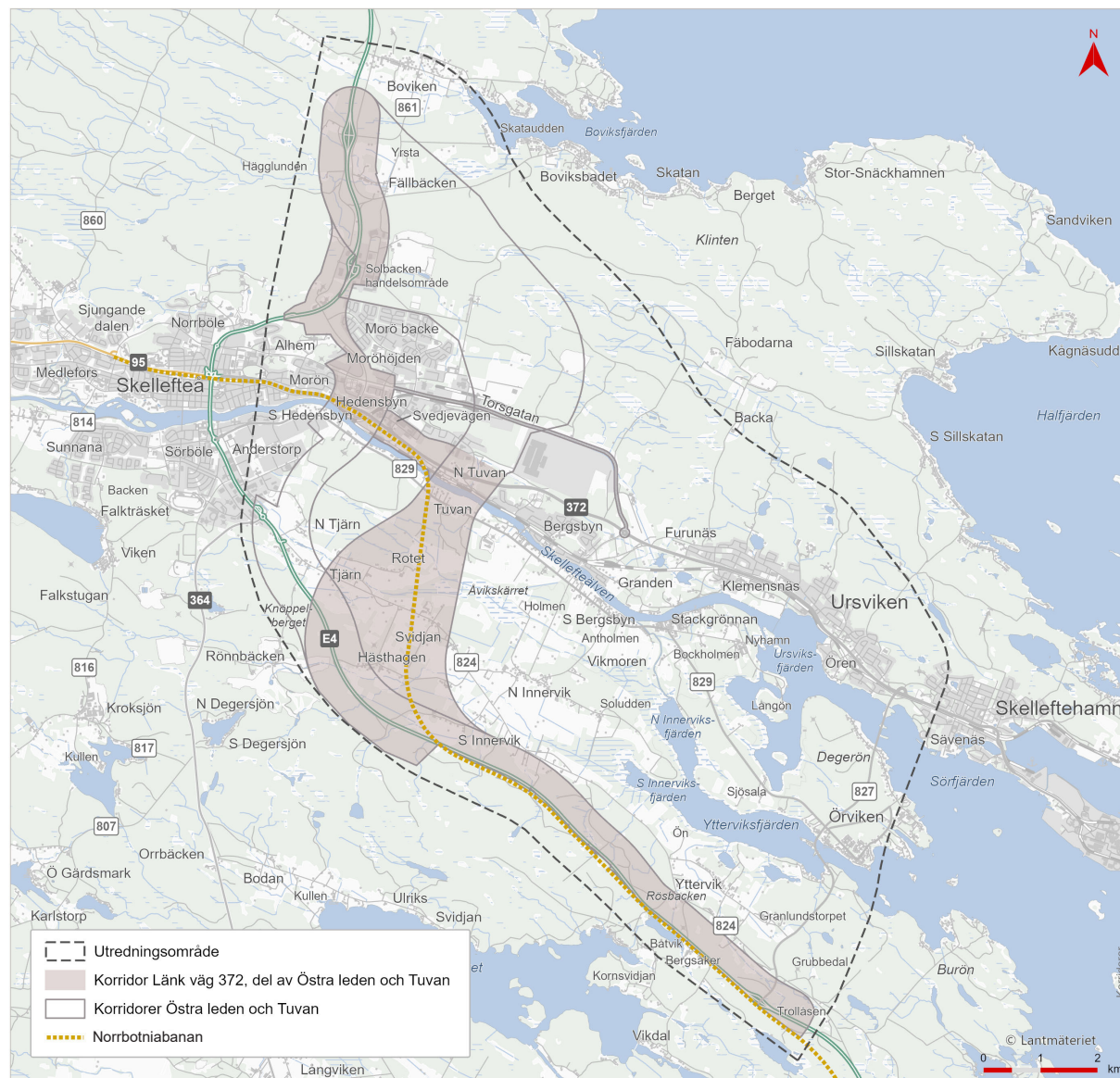
Den östra anslutningen mellan E4 Förbifart Skellefteå och väg 372 anläggs som planskild trafikplats. Den västra anslutningen mellan E4 Förbifart Skellefteå och väg 372 anläggs som cirkulationsplats i befintlig marknivå eller som en planskild trafikplats. Svedjevägen kan anslutas antingen genom en cirkulationsplats i befintlig korsning eller att vägen dras om österut och ansluts till trafikplatsen där E4 Förbifart Skellefteå möter väg 372.

Länk väg 372 innebär att cirka 2,5 kilometer av väg 372 byggs om och breddas. Länken projekteras för hastigheten 80 km/h respektive 60 km/h i cirkulationsplatsen.

Norrbotniabanan kommer gå parallellt med E4 Förbifart Skellefteå norr om älven.

## Gång- och cykeltrafik

Längs länken finns inga parallella gång- och cykelvägar. Vid Svedjevägen finns idag en planskild passage som behöver ersättas när den nya vägen byggs.



Figur 10. Korridor Länk väg 372.

### Effekter för trafikanter

En ny sträckning av E4 Förbifart Skellefteå i korridor Länk väg 372 bedöms bli drygt en kilometer kortare än den sträcka på befintlig E4 som ersätts. I och med att hastigheten även kommer vara högre och ett flertal plankorsningar ersätts med trafikplatser på den nya vägen förkortas restiderna för den långväga trafiken på E4.

De planskilda korsningar som krävs i anslutningen mellan E4 Förbifart Skellefteå och väg 372 innebär samma utmaningar som för korridor Östra leden avseende restider och risk för köbildning.

### Tekniska utmaningar

Alternativet innebär att utmaningen i Östra leden med att sänka vägen och cirkulationsplatsen för att planskilt korsa under Norrbotniabanan undviks.

En trafikplats i anslutningen mellan E4 Förbifart Skellefteå och Östra leden innebär ett större markintrång än cirkulationsplats på fastigheter norr om väg 372 och på det lokala vägnätet.

Störningar för trafik på befintliga vägar kan uppkomma vid byggandet ombyggnad av väg 372.

### Miljö och hälsa

Inom länk väg 372 finns flera kända fornlämningar. Bebyggelsemiljön med gamla bytomter har höga kulturvärden som riskerar att påverkas. I området mellan väg 372 och älven finns även elva byggnader som Skellefteå museum klassat som kulturhistoriskt värdefulla.

Påverkan på stadsbilden bedöms bli låg då vägen kommer gå i ett område som redan är påverkat av infrastruktur. Utformningen av trafikplatser och cirkulationsplatser behöver utredas vidare i nästa skede.

Längs väg 372 finns ett skogsområde, ett vattendrag och en mindre vattenspegel som kan påverkas. Det finns artfynd av främst fåglar registrerade i artportalen.



Figur 11. Skellefteälven.



# KORRIDOR SUNDGRUNDSLEDEN

Korridoren viker av från befintlig E4 i närheten av nuvarande avfart mot Yttervik och Skelleftehamn och följer därefter ungefär samma riktning som väg 827 (befintliga Sundgrundsleden). Korridoren går över Skellefteälvens delta via Degerön och passerar därefter Skelleftebanan samt väg 372. Fortsättningen åt nordväst passerar skogsområdet norr om Ursviken och Bergsbyn. Anslutning till befintlig E4 sker i norra delen av Solbackens handelsområde.

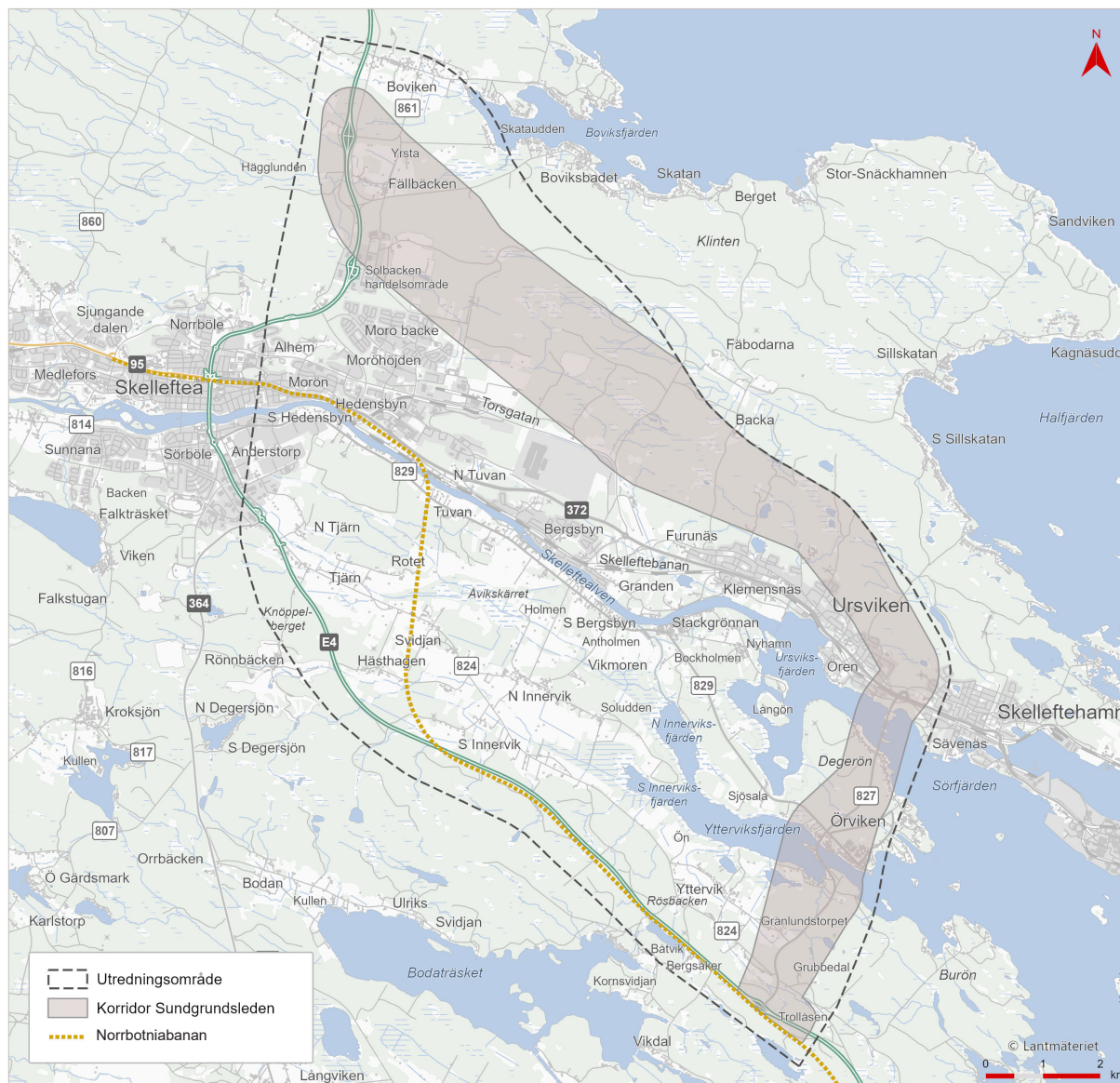
Anslutningarna mellan befintlig E4 och E4 Förbifart Skellefteå och väg 372 anläggs som planskilda trafikplatser. Det finns även möjlighet att anlägga en trafikplats norr om Bergsbyn som kopplas till Torsgatan.

Den nya vägen kan delvis komma att placeras längs befintlig väg 827 som då byggs om och breddas. Två längre broar kommer byggas till och från Degerön. Anslutning mot land på den norra sidan av Skellefteälven sker i samma läge som befintlig väg 827. Om de befintliga broarna ska rivras eller behållas när de nya öppnas för trafik kommer utredas.

Korridoren innebär drygt 20 kilometer ny väg. Söder om älven projekteras vägen för hastighet 100 km/h och 110 km/h norr om älven.

## Gång- och cykeltrafik

I korridoren finns inga parallella gång- och cykelvägar. Det kommer vara möjligt att bygga planskilda passager tvärs över E4 Förbifart Skellefteå.



Figur 12. Korridor Sundgrundsleden.

## Effekter för trafikanter

Korridoren skapar förutsättning för en väg med hög standard som avlastar centrala Skellefteå från förbipasserande trafik. Planskilda trafikplatser bidrar till korta restider till målpunkter öster om centrala Skellefteå respektive i Skelleftehamn.

Ny väg i denna korridor bedöms få liten påverkan för gående och cyklister i vägens direkta närhet. Norr om väg 372 passerar korridoren Skellefteåvägen som har en gång- och cykelbana. Denna behöver anläggas som en planskild passage vilket bedöms vara tekniskt möjligt.

## Tekniska utmaningar

Korridoren innebär en ny väg i till stora delar obruten terräng, vilket skapar ett nytt element i landskapet. I den obrutna terrängen bedöms byggprocessen generellt vara effektiv.

Korridoren bedöms vara relativt byggnadstekniskt okomplicerad. Det blir dock två långa broar över vatten vilket medför utmaningar avseende materialåtgång och påföljande utsläpp av klimatpåverkande ämnen.

Störningar för trafik på befintliga vägar kan uppkomma vid byggandet av trafikplatserna vid befintlig E4 och väg 372 och på de sträckor där vägen kan gå i befintligt sträcka av väg 827.

## Miljö och hälsa

Hela korridoren passerar områden med gles bebyggelse. Korridoren är mindre känslig för påverkan på luftkvalitet, buller och olycksrisk. Korridoren passerar områden där höjden över havet innebär att påträffande av lämningar från

till exempel stenåldern under byggskedet inte kan uteslutas. Inom korridoren finns ett flertal kända forn lämningar, främst bronsåldersrösen.

Söder om Ytterviksfjärden passerar korridoren delar av ett odlingslandskap respektive Innerviksfjärdarnas naturreservat. Det finns en risk för intrång i den östra delen av naturreservatet där skyddsvärda naturvärden kan påverkas. Den nya vägen kan även få en barriäreffekt som begränsar tillgängligheten inom och runt naturreservatet. Därtill kan naturupplevelsen påverkas av buller. I Yttervik finns en milstolpe med högt kulturhistoriskt värde som också riskerar att påverkas.

Korridoren sträcker sig öster om Skellefteälvens mynning och korsar Ytterviksfjärden, Ursviksfjärden och Sörfjärden. Sträckningen över havsvikarna kräver två bropassager. En breddning av befintlig väg 827 riskerar påverka landskapsbilden, främst vid passage över vatten och vid utfyllnad för breddningen. Korridoren skapar flera barriärer i strandzon i och med de broar som behöver byggas över de större vattenpassagerna i området.

Norr om Skellefteälven passerar korridoren mellan Ursviken och Skelleftehamn vilket innebär intrång i ett av de naturområden som är utpekade i Skellefteå kommuns grönstrukturvärdering. Ursvikens och Skelleftehamns kulturvärden är kopplade till Skellefteås industrihistoria och de riskerar att påverkas av vägdragningen. Det finns två elljusspår, ett vid Skelleftehamn och ett vid Ursviken, och korridoren går genom båda elljusspåren. Korridoren korsar flera skoterleder.

Norr om Ursviken omfattar korridoren naturreservatet Kalkstenstjärn som även delvis är utpekad som Natura 2000-område. Korridoren passerar sedan norr om bebyggelsen genom ett större sammanhängande skogsområde med blandbarrskog och spridd stugbebyggelse. Här riskerar naturvärden kopplat till bland annat sumpskogar och mindre tjärnar med förekomst av groddjur och fåglar att påverkas. Vidare utredning krävs för att minimera barriärpåverkan. I skogsområdet finns flera lämningar från äldre tiders bergsbruk. Historiska kartor antyder att ytterligare lämningar från skogs-, bergs- och ängsbruk kan påträffas i samma område. Här finns en vandringsled till utsiktsplatsen Klinten med utsikt över havet. Korridoren innebär ett intrång i leden.

Anslutning till befintlig E4 norr om Skellefteå förläggs norr om Degermyrans avfallsanläggning. Åtgärder för att minimera risken för förorenings-spridning samt att minska mängden massor som hanteras i projektet kommer utredas vidare.

## Sociala aspekter

Ökad trafikering kan bland annat påverka människor genom barriärer, tillkommande buller och försämrad luftkvalitet. Ofta är barn och unga särskilt känsliga gentemot sådan påverkan. Där korridoren omfattar Degerön skulle invånare respektive förskola med elever kunna påverkas av projektet. Likaså finns flera förskolor och skolor norr om älven, där korridoren går mellan Skelleftehamn och Ursviken. Mellan samhällena finns ett elljusspår som knyter ihop dem och är därför känsligt för påverkan. Korridorens vidare sträckning norrut skapar också en barriär mellan den bostadsbebyggelsen längs med älven och de rekreations- och skogsområden norröver.

# TRAFIKVERKET UTREDER EFFEKTERNA AV VALD KORRIDOR

För den korridor som Trafikverket väljer att arbeta vidare med utreds projektets potentiella effekter och konsekvenser i kommande skede. Vid framtagande av väglinje utreds även eventuella skyddsåtgärder, såsom bullerskyddsåtgärder. Skyddsåtgärder kommer beskrivas i kommande Miljökonsekvensbeskrivning.

Förutom flera tekniska utredningar som tas fram, till exempel PM Buller och PM Dagvatten, tas även tre större handlingar fram inom projektet: miljökonsekvensbeskrivning, social konsekvensbeskrivning samt ett gestaltungsprogram. Det kommer även att ske tillståndsprövningar.

## Miljökonsekvensbeskrivning

I nuvarande skede för framtagande av alternativa lokaliseringar beskrivs miljöaspekterna inom varje korridor på en övergripande nivå i Samråds-handling Val av lokalisering.

Då länsstyrelsen beslutat att E4 Förbifart Skellefteå kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram. Detta görs enligt miljöbalken under skede för framtagandet av vägplanen. I MKB:n beskrivs projektets miljöpåverkan och eventuella försiktighets- och skyddsåtgärder föreslås. Syftet är att bedöma och beskriva påverkan och dess konsekvenser för människors hälsa och miljön.

## Social konsekvensbeskrivning

Vid framtagning av planförslag ingår en integrerad social konsekvensanalys respektive barnkonsekvensanalys. I analysen studeras de olika korridorernas sociala värden och konsekvenser med särskilt fokus på barns målpunkter, bland annat genom dialog med boende och barn. Människors möjlighet att nå och använda olika aktiviteter och platser i samhället är avgörande för barnens delaktighet i samhället. Områden med lägre inkomstnivå tillhör de mer känsliga platserna för social exkludering inom utredningsområdet.

## Gestaltungsprogram

Gestaltungsprogrammet tas fram i samband med samrådshandlingen för val av lokalisering-alternativ och beskriver hur gestaltungs-avsikterna ska uppnås. Programmet fokuserar på korridorernas skillnader samt studerade lösningar inom varje korridor. Därmed bidrar gestaltungsprogrammet till utvärderingen av korridorerna och lägger grunden för fortsatt arbete.

## Tillståndsprövning

I den fortsatta hanteringen av E4 Förbifart Skellefteå kan det bli aktuellt med ett antal tillståndsprövningar att hantera utöver vägplanen. Dessa prövningar regleras i olika lagrum, i första hand av lagstiftning enligt:

- Miljöbalken (MB),
- Plan- och bygglagen (PBL),
- Kulturmiljölagen (KML).



Figur 13. Exempelbild på mötteseparerad väg.

# ORDLISTA

**Korridor** - Den yta inom vilken framtida anläggning är möjlig. Korridorens bredd påverkas bland annat av krav på utformning och närliggande värden och intressen. Inom samma korridor kan det finnas olika alternativa sträckningar. Slutgiltig lokalisering beslutas i ett senare skede och kommer bara ta en del av korridoren i anspråk. Det är därför inte säkert att de värden och intressen som finns inom vald korridor påverkas av anläggningen.

**Landskapsbro** - Öppen broutformning som ger möjlighet till utblickar och passager under bron.

**Lokaliseringsutredning** - En utredning av den mest lämpliga lokaliseringen för den planerade anläggningen, ofta genom olika alternativ.

**Mötesseparerad väg** - Är en väg separerad från mötande trafik i samma plan, såsom en motorväg eller en 2+1-väg.

**Planskild väg** - En väg som korsar annan väg utan att trafik möts, exempelvis en vägbro ovan väg i marknivå.

**Referenshastighet** - Är ett sammanvägt funktionellt begrepp för att ange för vilken högsta hastighet en länk eller korsning ur hastighets- och säkerhetssynpunkt ska utformas. Den används bl.a. för att bestämma minimilängd för olika typer av sikt, t.ex. stoppsikt och siktområde i korsningar, minimiradier i horisontal och vertikalkurvor samt möjliga korsningstyper och avstånd mellan korsningar. Referenshastighet har också stor betydelse för val av typsektion och separering. Vald referenshastighet bör normalt överensstämma med för länken eller korsningen planerad hastighetsgräns för personbilar.

**Skyddsåtgärder** - Åtgärder som krävs för att förebygga störningar och olägenheter från trafiken eller anläggningen när vägen är färdigbyggd och öppnad för trafik. Skyddsåtgärder kan till exempel vara bullervallar, nya fönster, groddjurspassager, eller viltutsläpp.

**Sprickdalslandskap** - En smal dalgång som bildats utifrån erosion av sprickor i berggrunden så att små platåblock eller åsar hamnar mellan sprickdalar.

**Utredningsområde** - Utredningsområdet är ett geografiskt avgränsat område där de planerade åtgärderna kommer genomföras.



Trafikverket, 903 30 Umeå. Besöksadress: Storgatan 60  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00  
[trafikverket.se](http://trafikverket.se)