

RAPPORT

# Samrådsredogörelse

## E4 Förbifart Skellefteå



Skellefteå, Västerbotten

Vägplan

Samrådshandling, 2025-03-10



Postadress: Storgatan 60, 903 30 Umeå

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

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

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej Känslig

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Författare: Tyrens Sverige AB

Dokumentdatum: 2025-03-10

Ärendenummer: TÄHS-2024-000339

Kontaktperson: Pia Törrö

# Innehåll

<b>1 Sammanfattning .....</b>	<b>2</b>
1.1 Samrådsunderlag .....	2
1.2 Samråd val av lokalisering .....	2
<b>2 Samrådsrets.....</b>	<b>4</b>
<b>3 Samråd .....</b>	<b>5</b>
3.1 Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan .....	5
3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse .....	5
3.1.2 Samråd med berörd kommun .....	5
3.1.3 Samråd med Försvarsmakten.....	5
3.1.4 Samråd med Kollektivtrafikmyndigheten .....	5
3.1.5 Samråd med samebyar.....	6
3.1.6 Samråd med allmänhet de enskilda som kan bli särskilt berörda .....	6
3.2 Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ .....	9
3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse .....	9
3.2.2 Samråd med berörd kommun .....	15
3.2.3 Samråd med Försvarsmakten.....	17
3.2.4 Samråd med Kollektivtrafikmyndigheten .....	18
3.2.5 Samråd med berörda samebyar .....	18
3.2.6 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda .....	19
3.2.7 Samråd med berörda ledningsägare.....	23
3.2.8 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer .....	24

# 1 Sammanfattning

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar med mera finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats. Alla inkomna yttranden finns diarieförda hos Trafikverket, under diarienummer TRV 2023/6055 samt TÄHS-2024-000339.

Samrådet är en möjlighet för projektet att ge och ta emot information. Syftet är att fastighetsägare och andra berörda såväl som myndigheter och organisationer kan bidra med sin kunskap om förhållanden som är viktiga att ta hänsyn till i arbetet.

## 1.1 Samrådsunderlag

Arbetet med vägplanen har inletts med att Trafikverket tagit fram ett samrådsunderlag som har använts för inledande samråd med myndigheter och de enskilda som berörs av projektet, med syfte att erhålla beslut om projektet medför betydande miljöpåverkan. Berörd kommun, myndigheter och samebyar har via brev och mail meddelats att samrådsunderlaget funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida samt på Trafikverkets kontor i Umeå och Luleå. Allmänheten har meddelats via annons i Västerbottens-Kuriren, Västerbottens Folkblad samt Norran. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida och på ovan nämnda kontor under perioden 2023-10-21 – 2023-11-17.

Trafikverket har mottagit totalt åtta yttranden på samrådsunderlaget, varav sex från enskilda. Samtliga inkomna yttranden finns sammanställda i samrådsredogörelsen.

## 1.2 Samråd val av lokalisering

Trafikverket har tagit fram en samrådshandling som varit ute på samråd under perioden 2024-09-13 till 2024-10-10. Samrådet har gällt lokaliseringsalternativ och dess miljöpåverkan. Samrådsmöten har genomförts med Skellefteå kommun, Länsstyrelsen Västerbotten, berörda fastighetsägare, samebyar med flera.

Handlingen har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida och i fysiskt format i Skellefteå stadshus. Allmänheten har meddelats via annons i Västerbottens-Kuriren, Västerbottens Folkblad samt Norran 2024-09-14.

Öppet hus har hållits i Skellefteå 2024-10-03 och 2024-11-05.

## 2 Samrådsrets

Samrådsretsen för samrådsunderlaget har anpassats efter åtgärdernas omfattning och bedömda påverkan. Samrådsretsen består av Länsstyrelsen i Västerbottens län, Region Västerbotten (Kollektivtrafikmyndigheten), Skellefteå kommun, Försvarsmakten och berörda samebyar. Samrådsretsen består även av allmänhet samt organisationer och enskilda som anses vara särskilt berörda inom utredningsområdet.

Samrådsretsen för samrådshandling val av lokalisering består av Länsstyrelsen i Västerbottens län, Region Västerbotten (Kollektivtrafikmyndigheten), Skellefteå kommun, Försvarsmakten och berörda samebyar. Samrådsretsen består även av allmänhet samt organisationer och enskilda som anses vara särskilt berörda inom utredningsområdet.

## **3 Samråd**

### **3.1 Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan**

#### **3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse**

Efter inledande samråd sänds samrådsunderlaget med samrådsredogörelsen till Länsstyrelsen i Västerbottens län för beslut om betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen har beslutat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen noterar att projektet, oavsett vägens slutgiltiga lokalisering kan antas påverka närboende och flera olika miljöaspekter. Projektet riskerar exempelvis att påverka riksintressen för naturmiljö, rennäring och yrkesfiske, två naturreservat, skyddade arter, objekt som omfattas av generellt biotopskydd, en naturgrusförekomst, vattenförekomster, forn- och kulturlämningar, kulturhistorisk värdefull bebyggelse och landskapsavsnitt, brukningsvärd jordbruksmark och friluftsområden. Inom utredningsområdet förekommer även bullerkänsliga miljöer, luft- och markföroreningar och andra risker som projektet behöver ta hänsyn till.

#### Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket delar Länsstyrelsens bedömning.

#### **3.1.2 Samråd med berörd kommun**

Skellefteå kommun har i ett samlat yttrande angett att de inte har några synpunkter.

#### **3.1.3 Samråd med Försvarmakten**

Försvarmakten har mottagit denna remiss och avstår från att lämna synpunkter i aktuellt skede. Försvarmakten tolkar det som att det i detta skede inte finns lokaliseringalternativ att ta ställning till. Försvarmakten önskar få remissen på nytt när samråd kring lokalisering genomförs och kommer då att lämna eventuella synpunkter.

#### **3.1.4 Samråd med Kollektivtrafikmyndigheten**

Kollektivtrafikmyndigheten har inte inkommit med yttrande.

### **3.1.5 Samråd med samebyar**

Inga samebyar har inkommit med yttrande.

### **3.1.6 Samråd med allmänhet de enskilda som kan bli särskilt berörda**

#### **3.1.6.1 Hastighet**

Synpunkter har inkommit gällande ett av projektmålen avseende 110 km/h som anses vara en mindre miljövänlig hastighet (oavsett el eller fossilt) samt dyrare att anlägga och underhålla. Motivering till hastigheten 110 km/h anses saknas i handlingen. En målhastighet på 110 km/h kan begränsa utformningen och gör att anläggningen blir väsentligt dyrare, vilket många skattebetalare inte är medvetna om.

Viktigast är att få bort den långväga genomfartstrafiken från centrum och att få byggnation av en ny E4 som är säker. Ett projektmål bör vara att E4 förbi Skellefteå ska ha hastighet om minst 80 km/h. Då kan Trafikverket utforma alternativ med olika hastigheter och väga dem samhällsekonomiskt mot varandra.

#### Trafikverkets kommentarer:

E4 är en nationell stamväg av riksintresse, europaväg, funktionellt prioriterad väg samt ingår i TEN-T vilket betyder att E4 är ett viktigt nationellt och internationellt transportstråk för gods- och persontrafik.

Vid anläggandet av en ny E4 förbi Skellefteå är målet att bland annat att förbättra framkomlighet och uppnå restidsvinster. Trafikverket eftersträvar en målhastighet på 110 km/h eftersom att hastigheten är en av faktorerna som kan bidra till denna måluppfyllelse. Projektet kommer att utreda olika lokaliseringar och utformningar för att uppnå projektmålen. Detta kommer att preciseras i kommande handlingar.

#### **3.1.6.2 Lokalisering**

Synpunkter har inkommit gällande att flyttning av E4 till Östra leden är en gammal idé från 60-talet, innan bostadsområdet på Myntgatan, Moröhöjden byggdes. På den andra sidan Östra leden ligger kraftverksledning och bostadsområdet Moröbacke med villor och många flerbostadshus. Myntgatan ligger parallellt med Östra leden endast några meter emellan. Det blir trångt att rymma E4 där och bostadsområdena skärs ifrån varandra. Både Moröhöjden och Moröbacke har utfarter till Östra leden.



Trafiken, inklusive tunga fordon med farlig last, har ökat markant sedan Northvolt kom till stan. En förläggning av E4 på Östra leden är inte bra miljömässigt. Ska E4 flyttas ut från stan, bör den ligga mycket mer österut mot Northvoltområdet eller ännu längre ner mot Bergsbyn. Sådana exempel kan hittas vid E4 förbi Piteå och Söderhamn. En lokalisering vid Östra leden leder upp till Solbacken och då finns ingen mening att flytta E4. Vägen bör läggas längre österut gärna förbi Solbackens handelsområde och förbi Bovikenbacken.

Yttrande har inkommit gällande om där gjorts någon utredning på att bygga den nya genomfarten på samma ställe som E4:an går i dag fast upphöjd på pelare. Man kan naturligt gå ut på pelare längst ner i Solbacken där man också anlägger av och påfart in och ut ur stan, samma kan göras på södra sidan av stan. Avfarter kan anläggas till mackar och handel. Ny bro, som ändå krävs, kan anläggas över den befintliga. Kan minska risk för överklagan då boende nära E4 redan vant sig vid den.

E4 behöver åtgärdas eftersom staden växer och ger många tunga transporter under lång tid. Modern stadsplanering finns många bra exempel på som till exempel i Umeå, (E4 och Västra länken) och Piteå och Luleå som har en dragning utanför stadskärnan. Det 50 år gamla förslaget att använda Östra leden är sämre både för att tung trafik ska upp på högsta punkten samt för alla som bor intill. Det bästa förslaget är att dra E4 längre österut och ansluta mellan Fällbäcken och Boviken.

#### Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket kommer att utreda tidigare lokaliseringskorridorer tillsammans med eventuella relevanta nya aktuella lokaliseringar i kommande arbete med vägplanen. Trafikverket har valt att inte utreda lokaliseringsalternativ i befintligt läge och kommer heller inte att gå vidare med att utreda ett alternativ på pålar eller i tunnel.

### **3.1.6.3 Lokalisering och ny lokalväg**

Det har kommit in synpunkter och förslag på förändringar i det lokala vägnätet och åtgärder som riktar sig mot Skellefteå kommun. En lösning med fokus på den totala trafiksituationen, och inte fokus på E4 som endast har en marginell trafik som bara passerar Skellefteå, skulle ge stor utdelning i förhållande till insatta medel.

Blir inte åtgärder i lokalt vägnät tillräckliga så kan E4 grävas ner i befintligt läge genom centrum omfattande en sträcka på 500 meter, som dessutom kan ge möjligheter för trafik i två plan. Befintlig sträckning är redan mötesfri och ger minimal olägenhet eftersom nya ytor inte behöver

tas i anspråk och annan infrastruktur som laddstolpar, bensinstationer mm redan finns på plats.

Lokaliseringsalternativen Gunsen, Tuvan samt Östra leden leder alla till en ny stor barriär som tar mark i anspråk. Om bron blir fyrfilig blir påverkan på älvstränderna stor. Med målhastighet 110 km/h blir möjliga på/avfarter få och minskar avlastningen av lokaltrafiken. Rivning av befintliga byggnader samt krav på ersättningsbostäder ökar med dessa lokaliseringar.

Lokaliseringsalternativen (Gunsen, Tuvan och Östra leden) försvårar klimatanpassning och när en ny E4 planeras vara klar kommer fördelningen mellan fossildrivna och ej fossildrivna fordon ha radikalt förändrats till det positiva med lägre utsläpp. Vid målhastighet 110 km/h kommer bullernivåerna öka. En bredare väg ger dessutom en större miljöpåverkan då mer material krävs.

En ny fyrfilig E4 löser inte behovet cyklister har för att komma fram enklare och kortare mellan norr och syd av älven. Framkomligheten försvåras för turister till ex campingplats Vitberget.

Samtliga lokaliseringar (Gunsen, Tuvan och Östra leden) riskerar att påverka Degermyran, renbetet, naturskyddsområden, våtmarker, fågelskyddsområden med mera negativt.

Om E4 lokaliseras vid Östra leden bildas en barriär för väg 372. Lokaliseringen har störst negativ påverkan på Vitberget. Om detta blir förordat alternativ efterfrågas flera påfarter.

En ny förutsättning som inte fanns med i tidigare utredning är att det beslutats att förbättra Sundgrundsleden. Detta kommer troligen avlasta E4 ytterligare. Vid val av denna lokalisering kommer centrumtrafiken dock påverkas marginellt.

#### Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket kommer att utreda tidigare lokaliseringskorridorer tillsammans med eventuella relevanta nya aktuella lokaliseringar i kommande arbete med vägplanen. Trafikverket har valt att inte utreda lokaliseringsalternativ i befintligt läge och kommer heller inte att gå vidare med att utreda ett alternativ på pålar eller i tunnel. Trafikverket ansvarar för det statliga vägnätet, men samverkar med Skellefteå kommun för att uppnå en så bra helhetslösning som möjligt. Inkomna synpunkter och förslag gällande lokaltrafik kommer projektet framföra till ansvariga inom Skellefteå kommun.

## 3.2 Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ

### 3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Under perioden 2024-04-01 till 2025-03-03 har fyra samrådsmöten med Länsstyrelsen Västerbotten genomförts. Samrådsmötena har handlat om följande:

- Samrådsprocessen samt det fortsatta behovet av samråd med Länsstyrelsen under vägplaneprocessen.
- Länsstyrelsens beslut i frågan om betydande miljöpåverkan.
- Tekniska utmaningar och miljöutmaningar kopplade till de olika utredningskorridorerna.
- Länsstyrelsens yttrande på samrådshandlingen för val av lokalisering.

Länsstyrelsen inkom även med ett yttrande 2024-10-18, vilket sammanfattas nedan.

#### 3.2.1.1 Naturvärden och fridlysta arter

Kommande åtgärders effekt och påverkan på Natura 2000-området nordväst om Ursviken som är avgörande för huruvida tillstånd ska sökas eller inte oavsett om åtgärden sker utanför området.

Påverkan på naturvärden och fridlysta arter behöver kartläggas och bedömas utifrån en naturvärdesinventering. Idag oinventerade områden med potentiellt höga naturvärden bör undersökas i samband med naturvärdesinventeringen och ingå i kommande MKB arbete. Områden som omfattas av generellt biotopskydd behöver inventeras för att kunna beskriva påverkan och vilken hänsyn som ska tas till dem.

#### Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket kommer att utföra erforderlig kartläggning och inventering av naturmiljön i samband med fortsatta utredningar och miljökonsekvensarbete för det lokaliseringsalternativ Trafikverket väljer att utreda vidare.

#### 3.2.1.2 Vattenverksamhet

Samtliga förslag på vägsträckning kommer att innebära vattenverksamhet, både tillstånds- och anmälningspliktig. Trafikverket behöver utreda och

jämföra påverkan på både grund- och ytvatten som en del av underlagsmaterialet inför val av lokalisering. Det bör framgå vilka vattenverksamheter som Trafikverket kommer att söka tillstånd för.

Trafikverket behöver utreda och redogöra för hur de föreslagna vägdragningarna påverkar tillståndsgivna markavvattningsföretag inom lokaliseringalternativen samt om projektet medför att dessa behöver omprövas eller upphävas.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet. Erforderliga tillstånd kommer att sökas och anmälningar göras. Trafikverket kommer i det fortsatta arbetet att undersöka och redogöra för påverkan på markavvattning inom vald utredningskorridor och kringliggande områden.

### 3.2.1.3 Luft

Ur luftkvalitetssynpunkt är det generellt en fördel om vägtrafik leds fram på sträckor med god ventilation och liten risk för stillastående luft speciellt när det råder inversion. Det finns en viss risk att samma problem som idag finns på befintlig E4 flyttas till Östra leden. Samtidigt är det viktigt att en omdragning av E4 ger den önskade effekten att trafiken styrs om och att det blir en trafikavlastning av centrala Skellefteå, vilket en dragning alltför långt bort från centrum skulle kunna motverka.

EU har nyligen antagit en ny lagstiftning gällande luftkvalitet. Denna skärpning innebär att man behöver ta höjd för framtida MKN för partiklar (som sannolikt träder i kraft 2026) vid val av lokaliseringalternativ.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket tar med sig länsstyrelsens synpunkter i det fortsatta arbetet.

### 3.2.1.4 Föroreningar

Trafikverket skriver inget om förorenade områden eller masshantering i samrådsbroschyren vilket behöver vägas in och tas upp i det fortsatta arbetet med lokaliseringskorridorerna. En plan behöver tas fram över hur förorenade massor ska hanteras samt vilka eventuella försiktighetsmått och skyddsåtgärder som krävs vid anläggningsarbeten.

Utredningskorridoren längst österut är troligtvis den mest påverkade av föroreningar.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket kommer i det fortsatta arbetet att ta fram en masshanteringsplan.

### 3.2.1.5 Naturgrus

Länsstyrelsen ser gärna att ingrepp i naturgrusförekomsten mellan Vitberget och Boviksfjärden förebyggs och minimeras så långt det är möjligt i kommande planprocess och anläggningsarbeten.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket tar med sig synpunkten. Undersökning av möjlig påverkan kommer att utföras i ett senare skede.

### 3.2.1.6 Samiska intressen

I området har Mausjaure och Maskaure sameby sina vinterbetesmarker. Gemensamt för alla sträckor är att det är viktigt att samråda med berörda samebyar.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket tar med sig synpunkterna. I dagsläget har möjlighet att yttra sig getts till Sametinget och berörda samebyar. Inom ramen för projektet har en konsultation med Svenska Samers Riksförbund påbörjats. Trafikverket har för avsikt att fortsätta samråda med Sametinget, Svenska Samernas Riksförbund och samebyarna i det fortsatta arbetet.

### 3.2.1.7 Kulturmiljö och jordbruksmark

Arkeologiska utredningar kommer att vara aktuellt för samtliga lokaliseringalternativ. Till kommande MKB-arbete behöver även potentiell påverkan på riksintresset Örviken beskrivas och bedömas. I den fortsatta planeringsprocessen blir det även viktigt att försöka minimera intrånget i jordbruksmark.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket kommer att utföra erforderliga utredningar i det fortsatta arbetet samt arbeta för att minimera intrång i kulturmiljöer och jordbruksmark.

### 3.2.1.8 Korridorsspecifika synpunkter

#### 3.2.1.8.1 Östra leden

Länsstyrelsen ser inga större utmaningar ur naturvårdssynpunkt för alternativet Östra leden då stora delar av sträckan redan är exploaterad. Dock finns det stora utmaningar kopplat till framför allt den svåra korsningspunkten med Norrbotniabanan, befintlig bebyggelse och väg 372. Länsstyrelsen vill upplysa Trafikverket om att undersöka riskerna kring sulfidlera och masshanteringen som kommer att krävas kring passagen av Norrbotniabanan.

Trafikverket behöver redogöra för effekter och konsekvenser på vattenförekomster och i detta inkludera Norrbotniabanans påverkan. Eventuell grundvattenbortlednings påverkan på omgivningen måste utredas och redovisas.

Länsstyrelsen vill upplysa om att Mausjaure sameby har en svår passage av riksintresse norr om Skellefteå längs den befintliga E4:an.

Vidare ser Länsstyrelsen en stor risk för omfattande störningar för närboende, såväl under byggfasen som under drifttiden. Miljökvalitetsnormer för luft riskerar att fortsatt överskridas samt att bostadsområden vid Hedensbyn, Moröhöjden och Morö backe kan få ökat buller.

Alternativet riskerar skapa barriäreffekter och bidra till en ur kulturmässig synpunkt problematisk inverkan på stadsbilden. Fördelen med alternativet är att det är det genaste alternativet och att det kan finnas framtida möjligheter att utveckla kopplingen över älven för gång och cykeltrafik.

#### Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet. Risker kring hantering av sulfidlera och masshantering kommer att undersökas i det fortsatta arbetet. Utredning av påverkan av vattenförekomster kommer att utredas i ett kommande skede. Trafikverket noterar upplysningen och kommer att fortsätta samråda med berörda samebyar även i kommande skeden.

#### 3.2.1.8.2 Tuvan

Länsstyrelsen ser inte att dragningen har någon större påverkan på Åvikskärrets värden under förutsättning att vägen förläggs på bro intill Norrbotniabanan över våtmarksområdet.

Trafikverket behöver redogöra för effekter och konsekvenser på vattenförekomster och i detta inkludera Norrbotniabanans påverkan.

Länsstyrelsen vill upplysa om att Mausjaure sameby har en svår passage av riksintresse norr om Skellefteå längs den befintliga E4:an. Utöver detta finns inga områden av riksintresse för rennäringsområdet inom utredningskorridoren.

Länsstyrelsen har svårt att avgöra lokaliseringens bullerpåverkan i det här skedet men den bör drabba lokalbefolkningen mindre än Östra leden. Länsstyrelsen förutsätter att en bullerberäkning tas fram inför kommande skede för att få en tydligare bild av påverkan.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket tar med sig synpunkterna. Bullerutredningar kommer att utföras i det fortsatta arbetet. En bulleranalys av utredningskorridorerna tas fram. I det fortsatta arbetet med vägplanen kommer en trafikbullerutredning tas fram där vägnära och eventuella fastighetsnära bullerskyddsåtgärder redovisas.

### **3.2.1.8.3 Länk väg 372**

Länsstyrelsen anser att Länk väg 372 ur ett naturvårdsperspektiv är marginellt bättre än Tuvan i och med att denna länk nyttjar befintliga väganläggning norr om Skellefteälven.

Trafikverket behöver redogöra för effekter och konsekvenser på vattenförekomster och i detta inkludera Norrbotniabanans påverkan.

Länk väg 372 kan möjligtvis innebära en mindre påverkan på rennäringsområdet norr om Skellefteälven, eftersom vägen i större utsträckning går genom tätbebyggt område.

Ur kulturmässig synpunkt är det av vikt att inte inskränka fler bostadshus/flerbostadshus än vad som är nödvändigt för att kunna bygga vägen.

Vidare ser Länsstyrelsen en risk för omfattande störningar för närboende, såväl under byggtiden samt under drifttiden. Dessutom innebär alternativet barriäreffekter.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet.

#### 3.2.1.8.4 Sundgrundsleden

Lokaliseringsalternativet möjliggör bättre trafiksäkerhet för tunga transporter till och från Skelleftehamn med omgivning.

Utredningskorridoren har potential att förbättra luftkvaliteten i centrum då genomfartstrafiken kan komma att minska. Däremot kan den även innebära att mycket av trafiken fortsättningsvis kommer att gå genom centrala Skellefteå vilket innebär att belastningen inne i centrum inte minskar i den omfattning som önskas.

I och kring Kalkstenstjärn naturreservat finns det kalkrika skogar och rikkärr som har egna åtgärdsprogram från Naturvårdsverket. Dessa är en bristvara i landskapet och rymmer många hotade arter. Längs utredningskorridoren finns även en del fridlysta arter inrapporterade till Artportalen.

Trafikverket skriver att bara delar av Kalkstenstjärns naturreservat är Natura 2000 (SAC) vilket är felaktigt. Hela reservatet är Natura 2000.

Lokaliseringsalternativet riskerar att begränsa vattenutbytet till angränsande kustvattenförekomster genom anläggande av nya vägbankar och broar.

Utredningskorridoren riskerar hydrologisk och kemisk påverkan på ytvattenförekomsten Harrbäcken.

Kopplat till miljögifter är lokaliseringskorridor Sundgrundsleden ett mindre lämpligt alternativ. Länsstyrelsen vill att Trafikverket utreder att det inte kommer att ske någon ytterligare belastning av giftiga ämnen via dagvatten från vägen och genom den ökade trafikintensiteten. Länsstyrelsen ser positivt på att Trafikverket ska utreda dagvattenfrågan i den kommande processen.

Länsstyrelsen vill upplysa om att Mausjaure sameby har en svår passage av riksintresse norr om Skellefteå längs den befintliga E4:an. Utöver detta finns inga områden av riksintresse för rennäringen inom utredningskorridoren. Då utredningsalternativet tar mer ny mark i anspråk än de andra alternativen skulle det dock kunna vara ett större problem för rennäringen.

#### Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet.



### **3.2.1.9 Trafik**

Länsstyrelsen anser att Trafikverket bör göra trafikprognoser för respektive korridor och i dessa använda Skellefteå kommuns befolkningsprognos som underlag.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet.

### **3.2.2 Samråd med berörd kommun**

Under perioden 2024-04-23 till 2025-02-28 har åtta samrådsmöten med Skellefteå kommun genomförts. Samrådsmötena har handlat om följande:

- Trafikverkets projektmål och det fortsatta samarbetet och samordningen med kommunen gällande planer och behov för framtida vägnät och övrig infrastruktur.
- Skellefteå kommuns process och tider för deras yttrande på samrådsunderlaget samt eventuella ändringar av detaljplaner.
- Artskydds- och viltfrågor.
- Miljöutmaningar i projektet.
- Kommunalt underlagsmaterial.
- Trafik under byggtid.
- Alternativa utformningar.
- Trafikprognoser.
- Samrådshandlings disposition

Skellefteå kommun inkom även med ett yttrande 2024-10-10, vilket sammanfattas nedan.

#### **3.2.2.1 Övergripande synpunkter**

Det är viktigt att den nya E4 avlastar den nuvarande E4 i centrum, som idag är en barriär och ger upphov till luftföroreningar och buller. Gång- och cykelvägar längs E4 behöver planeras för att överkomma barriärer som älven och järnvägen. Kopplingar till befintligt vägnät och påverkan på näringslivet behöver utredas. Lokaliseringsutredningen ger i detta skede inte ett tillräckligt underlag för att, med hänsyn till ovanstående frågor, ta ställning till utredningskorridorerna.

Skellefteå kommun ser korridor Östra leden som det mest rimliga alternativet för E4 Förbifart Skellefteå då detta alternativ även ett beslutat riksintresse för kommunikationer som finns finansierat i nationella transportplanen. Kommunen bedömer även att Östra leden skulle ge störst trafikavlastning och samhällsnytta. Kommunen har dessutom ordnat markåtkomst för att underlätta genomförandet av vägplanen.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet.

### **3.2.2.2 Korridorspecifika synpunkter**

#### **3.2.2.2.1 Östra leden**

Lokaliseringsalternativ Östra leden har i tidigare utredningar bedömts vara det alternativ som bäst bidrar till ett funktionellt och tillgängligt transportsystem i centrala Skellefteå. Korridor överensstämmer väl med kommunens planerade markanvändning.

I den fortsatta lokaliseringstudien bör effekterna av alternativa lokaliseringar och utformningar av korsningen mellan E4, Norrbotniabanan och väg 372 utredas.

En bro vid Östra leden skulle korta räddningstjänstens responstid med 3–5 minuter vid olyckor söder om älven för en betydande del av befolkningen.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det kommande arbetet.

#### **3.2.2.2.2 Tuvan**

Utredningskorridoren riskerar komma i konflikt med både genomförda och planerade investeringar i flera verksamhetsområden, inte minst de kopplade till den gröna industrin.

I den fortsatta utredningen behöver eventuell påverkan på Degermyrans avfallsanläggning och dess utvecklingsmöjligheter beskrivas.

För utredningskorridor Tuvan behöver eventuell påverkan på Norrbotniabanan och framtida anslutning till Skelleftehamn beaktas.

Inom korridoren finns både befintlig och planerad ledningsinfrastruktur.

Korridorerna Tuvan och Länk 372 sträcker sig längs Norrbotniabanan och kommer att påverka områden som redan påverkats negativt, särskilt Innerviksfjärdarnas naturreservat.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet. Trafikverket har påbörjat ledningssamordning med berörda ledningsägare och denna kommer fortsätta under kommande skeden.

### **3.2.2.2.3 Länk väg 372**

Alternativets påverkan på trafik och framkomlighet längs väg 372 behöver utredas närmare och ta hänsyn till trafikprognoser. Alternativet riskerar ge negativ påverkan på både näringslivet och räddningstjänstens responstider.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet.

### **3.2.2.2.4 Sundgrundsleden**

Inom utredningskorridoren har nya investeringar gjorts i ny ledningsinfrastruktur och ytterligare investeringar planeras.

Sundgrundsleden är det utredningsalternativ som tar mest ny naturmark i anspråk och därigenom får störst påverkan på både arter, livsmiljöer och landskapet.

Lokaliseringsalternativ Sundgrundsleden får i den norra delen samma påverkan som Tuvan.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet. En kartläggning och inventering av naturmiljön kommer att utföras i samband med förstudie naturvärdesinventering. Trafikverket har påbörjat ledningssamordning med berörda ledningsägare och denna kommer fortsätta under kommande skeden.

## **3.2.3 Samråd med Försvarmakten**

Försvarmakten anser att det är av stor betydelse för Försvarmakten och övriga myndigheter inom totalförsvaret att prioriterade delar av vägnätet dimensioneras för att tillåta framkomlighet och bärighet för transporter med Försvarmaktens fordonstyper.

Försvarsmakten upplyser att mark- och vattenområden som är av riksintresse på grund av att de behövs för totalförsvarets anläggningar ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Försvarsmakten förordar en dragning i lokaliseringalternativ Tuvan. Denna dragning är en bra avvägning mellan närhet till staden och till hamnen samt ger samtidigt goda förutsättningar för ett bra trafikflöde.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet.

### **3.2.4 Samråd med Kollektivtrafikmyndigheten**

Kollektivtrafikmyndigheten har inte inkommit med yttrande.

### **3.2.5 Samråd med berörda samebyar**

#### **3.2.5.1 Mausjaur sameby**

Samebyn föredrar lokaliseringalternativ Östra leden och menar att det alternativet – i kombination med kompensatoriska åtgärder – till och med kan förbättra förutsättningarna för rennäringen. Tuvan och Sundgrundsleden bedöms dåliga ur ett rennäringssynpunkt, då de leder till barriärer och att fina betesmarker skärs av.

Oavsett valt alternativ betonas vikten av att en faunapassage anläggs, tillsammans med hagar på respektive sida om E4. Detta ska ske i samråd med samebyn.

Konsultation har påbörjats med Mausjaur Sameby i samverkan med Svenska Samernas Riksförbund.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet.

#### **3.2.5.2 Maskaure sameby**

Samebyn lyfter farhågan att nya E4 kommer stängslas helt, något som skulle förstärka barriäreffekten. Ju närmare Skellefteå stad E4 kan placeras, dess bättre vore det ur rennäringssynpunkt.

Lokaliseringalternativ Östra leden anses vara att föredra samtidigt som Tuvan kan vara ett positivt alternativ om vägen samförläggs med Norrbotniabanan. Sundgrundsleden anses sämst, då det tar mest mark i anspråk och befäras skapa en barriär mot Burön.

För att samebyn ska slippa överbrygga två hinder behöver en faunapassage lokaliserats strax söder om den punkt där den nya E4-dragningen avviker från den befintliga. Samebyn befärdar vidare att enorma störningar kommer uppstå under byggtiden, varför ersättning för foder ska erbjudas.

Konsultation har påbörjats med Maskaure sameby i samverkan med Svenska Samernas Riksförbund.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet.

### **3.2.6 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda**

#### **3.2.6.1 Natur**

Många är oroad för att värdefulla naturmiljöer och växt- och djurliv kommer att påverkas negativt om E4 läggs inom Sundgrundsleden. Specifikt nämns skyddsvärda fåglar och känsliga strand- och kustmiljöer. Utredningskorridoren går genom två naturreservat, och vissa är oroad att vägen skulle innebära förstörelse i reservaten. Flera uttrycker också en oro för att miljögifter i marken ska frigöras och spridas vid grävning, då området tidigare haft förorenande industrier. Sundgrundsleden kan vara bra för att undvika sulfidjord och minimera naturpåverkan.

Flera anser att Tuvan skulle innebära mindre påverkan på naturen jämfört med andra alternativ, eftersom det följer den befintliga E4-sträckningen och passerar främst industriområden. Några tycker också att det är bra om den går längs med Norrbotniabanan för att minska den totala påverkan på naturen. Några andra är oroliga för att alternativet kommer att få negativ påverkan på naturen. De anser bland annat att dragningen skulle hota djur och natur längs sträckan och att området skulle överexploateras.

Några anser att Östra leden har den lägsta påverkan på naturen eftersom den inte går genom lika mycket känsliga områden och ansluter till redan befintliga vägar och bebyggelse. Några personer uttrycker oro för att Östra leden ändå skulle innebära viss påverkan på närliggande naturområden.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket är medveten om att det finns både många naturvärden och förorenade områden längs med leden. I det kommande arbetet kommer

undersökningar göras för att minimera skador på naturen och undvika att föroreningar sprids.

### **3.2.6.2 Hälsa**

För lokaliseringsalternativ Sundgrundsleden uttrycker många oro för ökat buller och försämrad luftkvalitet längs med leden. Det finns även oro för att föroreningar i marken kan frigöras och förorena dricksvattenbrunnar. Flera ifrågasätter om E4 genom Sundgrundsleden verkligen skulle minska buller och avgaser i centrum, då befintlig E4 skulle fortsätta vara tillräckligt attraktiv och därmed blir trafikavlastningen av centrum för liten. Några andra tror att leden skulle vara det bästa alternativet för att minska trafik, köer och luftföroreningar i centrum. Någon menar att leden är fördelaktigt för tung transport och minskar farliga transporter i närheten av bostadsområden.

Flera anser att alternativet Tuvan skulle minska buller och luftföroreningar i stadskärnan och har mindre påverkan på bostadsområden än andra alternativ. Det framhålls också att vid olyckor med farligt gods så skulle färre personer påverkas än för de andra alternativen. Några menar också att leden skulle förbättra tillgängligheten för räddningstjänsten. Några andra är däremot oroad att alternativet kommer att öka buller och luftföroreningar för boende längs med leden.

Flera är oroad över att en ny E4-dragning längs Östra leden skulle försämra luftkvaliteten och öka bullernivåerna för boende i närheten. De menar att Östra leden bara flyttar befintliga problem till andra delar av staden. Några lyfter att Länk väg 372 skulle få samma effekt. Några är särskilt oroad för effekterna för barn. Någon påpekar att bulleråtgärder längs Östra leden skulle kunna minska bullerpåverkan.

#### Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket är medveten om oron för att nuvarande problem kommer att flyttas till en ny plats med den nya E4:an. Påverkan på buller och luftkvalitet kommer att undersökas närmare i det kommande arbetet.

### **3.2.6.3 Välbefinnande**

Många är oroad för att friluftsliv, rekreation och motion kommer att påverkas negativt om E4 förläggs inom Sundgrundsleden. De menar att det inte tas hänsyn till vandrings- och skoterleder, samt cykel- och promenadstråk. Några anser att jaktmöjligheterna kommer att försämrats. Flera beskriver en personlig relation till platsen och är oroliga för att byarnas karaktär kommer att förstöras. Några menar att möjligheten att rida och ridskolans verksamhet kan påverkas negativt. Många är också

oroliga att lek i skogarna, pulkaåkning, bad och annan rekreation skulle försvinna eller försämrats, vilket skulle påverka barn och skolmiljöer.

Flera är oroliga att en dragning inom Tuvan skulle förstöra rekreativsmöjligheter. Oro för påverkan på ridskolan och möjlighet till ridning har lyfts fram särskilt av vissa. Några nämner också risk för påverkan på friluftsområden, promenadleder, fotbollsplaner och en pulkabacke.

Några är oroliga för att Östra leden skulle påverka rekreativsområden negativt, särskilt skogsområden som används för promenader, cykling och andra friluftaktiviteter. Flera menar i stället att Östra leden har mindre påverkan på rekreativsområden än alternativen.

#### Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket är medveten om att det för samtliga leder finns en oro för inverkan på närmiljön. I det fortsatta arbetet kommer påverkan på rekreativsområden att undersökas.

### **3.2.6.4 Olycksrisk**

Många uttrycker oro för ökad trafikfara på grund av mer tung trafik och högre hastigheter i lokaliseringalternativ Sundgrundsleden. Det finns särskild oro för barn som leker i skogen och för närheten till skolor längs med leden.

Inom Tuvan har några lyft oro för ökade olycksrisk. Någon har särskilt nämnt en dragning med väg 372 som en riskfaktor på grund av en redan hög mängd tung trafik som antas öka om Väg 372 byggs om till en ny E4.

Även för Östra leden har någon uttryckt oro för att alternativet kan leda till fler olyckor, särskilt för barn och ungdomar.

#### Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket är medveten om att det i samtliga leder kommer innebära en ökad belastning på just den led som E4 kommer att dras igenom. Risken för olyckor kommer att undersökas närmare, samt hur risker kan förebyggas.

### **3.2.6.5 Kulturhistoria och fornlämningar**

Många är oroade för att kulturmiljöer och forn- och kulturlämningar i området kommer att förstöras eller bli otillgängliga vid en lokalisering inom utredningskorridor Sundgrundsleden. Några menar också att dragningen skulle utgöra ett hot mot de kulturmiljöer i området som klassas som riksintresse.

För alternativet Tuvan menar några att Tuvans bys kulturhistoriska värden kommer att hotas.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket är medveten om förekomsten av kulturmiljöer och fornminnen. Arkeologiska utredningar är planerade i det kommande arbetet.

### **3.2.6.6 Stadsbild och ekonomi**

#### **3.2.6.6.1 Sundgrundsleden**

Någon menar att E4 längs Sundgrundsleden kan minska byarnas attraktionskraft, en annan att den skulle kunna leda till överexploatering av området. Några anser att stadskärnan inte skulle avlastas eftersom många ändå skulle använda vägen genom centrum. Några andra menar att Sundgrundsleden skulle leda till att färre personer åker genom staden, vilket skulle skada företag, restauranger och butiker som tappar kunder.

Några har påpekat att samhällena runt Sundgrundsleden inte är glesbebyggda och att E4 skulle påverka en stor del av Skellefteås befolkning. Några har också påpekat att skogsområdet runt Ursviken är utpekade som ett viktigt grönområde i Skellefteås översiktsplan.

Några menar att Sundgrundsleden kan påverka företag negativt genom att förstöra verksamhetsytor och riskera kundförluster om företag behöver flyttas. Den kan också göra marken svårbrukad för jord- och skogsbruk om den delas upp ytterligare. Någon menar att E4 hindrar Skellefteå från att växa mot havet, medan en annan anser att den är för dyr och ligger för långt från centrum och lastbilsdepåer.

Några anser att Sundgrundsleden är det enda alternativet som tillåter staden att växa utan att skära av den med en stor väg och att den berör få fastigheter och boenden. Möjligheten för tung trafik att ansluta till hamnen och industrier utan framhålls som positiv.

Flera uttrycker oro för att detta lokaliseringsalternativ kan leda till ökad segregation mellan Skellefteå, Ursviken och Skellefteå hamn.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket är medveten om oro för påverkan på båda närmiljön runt lederna och på Skellefteå kommun som helhet. Synpunkterna som har inkommit kommer tas med i det fortsatta arbetet. I det fortsatta arbete med lokalisering kommer de olika utredningskorridorernas effekt och påverkan att undersökas.



### **3.2.6.6.2 Tuvan**

Flera personer menar att Tuvan är det bästa alternativet för att minska trafik i stadskärnan och skulle ha den minsta påverkan på bebyggelse. Några tycker att E4 skulle hamna tillräckligt nära staden för att inte påverka näringslivet negativt. Några lyfter också fram att den ger bra tillgänglighet för tung trafik och industrier. Vissa är dock oroliga för att den nya sträckningen kan påverka vissa bostadsområden negativt och minska fastighetsvärdena. Några menar också att den skulle förstöra ytor och infrastruktur för befintliga företag, hindra industriell tillväxt, göra mark mer svårbrukad och splittra byar och jordbruk. En lång vägdragning genom mark med sulfidjord lyfts fram som en ekonomisk risk för projektet.

#### Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket är medveten om oro för påverkan på båda närmiljön runt lederna och på Skellefteå kommun som helhet. Synpunkterna som har inkommit kommer tas med i det fortsatta arbetet. I det fortsatta arbete med lokalisering kommer de olika utredningskorridorernas effekt och påverkan att undersökas.

### **3.2.6.6.3 Östra leden**

Några anser att en ny E4 längs Östra leden skulle påverka stadsbilden negativt genom att skapa en barriär mellan olika stadsdelar, samt minska tillgängligheten till stadskärnan. Några andra tycker i stället att alternativet är det som bäst avlastar stadskärnan samtidigt som den uppfyller transportbehoven, både för pendlare och för industrin. Några tror också att Östra leden är ett bra alternativ för handeln och för att locka turister till spontana stop. Ett företag uppger att deras planering har utgått från alternativet Östra leden.

#### Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket är medveten om oro för påverkan på båda närmiljön runt lederna och på Skellefteå kommun som helhet. Synpunkterna som har inkommit kommer tas med i det fortsatta arbetet. I det fortsatta arbete med lokalisering kommer de olika utredningskorridorernas effekt och påverkan att undersökas.

## **3.2.7 Samråd med berörda ledningsägare**

Under perioden 2024-08-20 till 2024-10-08 har löpande samrådsmöten genomförts med berörda ledningsägare. Samrådsmötena har handlat om följande:

- Trafikverkets projektmål och projektets framdrift.
- Underlag från ledningsägare.
- Risken för konflikt med befintligt och planerat ledningsnät samt tillhörande utrustning.
- Kostnadsbedömningar.

### **3.2.7.1 Skellefteå kraft**

Mycket av Skellefteå Krafts infrastruktur har utgått från att en ny E4-dragning kommer i Östra leden. Vissa regionnätledningarna och fjärrvärmeledningar behöver anpassas, men påverkan är relativt förutsägbar.

Lokaliseringsalternativ Tuvan riskerar stor påverkan på både befintlig och planerad infrastruktur.

Även lokaliseringsalternativ Sundgrundsleden riskerar påverkan på befintlig och planerad infrastruktur.

#### Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket tar med sig synpunkterna. Fortsatt ledningssamordning kommer ske i kommande arbeten.

### **3.2.8 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer**

Följande myndigheter och organisationer avstår från att yttra sig i ärendet i det här skedet:

- Havs- och vattenmyndigheten
- Jordbruksverket
- Svenska kraftnät
- Sveriges kommuner och regioner
- Sveriges geologiska undersökning (SGU)
- Tillväxtverket
- Vattenmyndigheten i Bottenvikens vattendistrikt

### **3.2.8.1 SMHI**

SMHI anser att vägsträckning i anslutning till vattendrag, sjöar och våtmarker, samt konstruktioner i vattnet, bör utformas med hänsyn till hydrologiska förhållandet och på ett sätt så att dessa inte påverkas. SMHI föreslår att man i tidigt skede påbörjar mätserier av flöden och/eller vattenstånd, för att möjliggöra uppföljning av hydrologiska förändringar över tid.

SMHI anser att Sundgrundsleden har störst påverkan på havsmiljön. Kommande MKB bör behandla effekten på vattencirkulation, förändringen av de hydrologiska villkoren samt alternativens spridning av föroreningar och microplaster.

SMHI anser att en emissionsinventering bör göras och att det säkerställs att gällande MKN för kväveoxid, partiklar med mera klaras för boende i nära anslutning till lokaliseringskorridorerna.

SMHI anser att de olika lokaliseringsalternativen och vägvalen i större omfattning bör utreda och beskriva hur ett förändrat klimat påverkar de olika alternativen.

#### Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket tar med sig synpunkterna. Trafikverket fördjupar utredningarna i kommande skede av vägplan.

### **3.2.8.2 Luftfartsverket**

Luftfartsverkets har lämnat synpunkter som är sekretessbelagda.

#### Trafikverkets kommentarer:

*Trafikverket tar med sig synpunkterna.*

### **3.2.8.3 Sametinget**

I kommande samråd vill sametinget att berörda samebyar ska få ta del i ett tidigt skede, få del av tillräcklig information för att fatta informerade beslut och ges möjlighet till både ett effektivt och faktiskt deltagande.

Sametinget lyfter fram ett antal punkter som de anser ska utredas i en kommande MKB och rekommenderar en särskild vägledning för hur samisk markanvändning ska integreras i MKB-processen.

Sametinget rekommenderar också att Akwé: Kon-riktlinjerna ska tillämpas.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket tar med sig sametingets synpunkter. Trafikverket har påbörjat konsultation med Maskjaur Sameby, Maskaure Sameby och Svenska Samernas Riksförbund

### **3.2.8.4 MSB**

2024-11-11 hölls ett samrådsmöte med MSB där planläggningsprocessen och de olika lokaliseringalternativen presenterades.

MSB har även inkommit med ett yttrande 2024-10-18 vilket sammanfattas nedan.

MSB noterar att det i lokaliseringstuderingen inte framgår om eller hur lokaliseringstuderingen har tagit hänsyn till totalförsvarets intressen och behov. Utifrån ett totalförsvarsperspektiv är det viktigt att vägen utformas och tar höjd även för totalförsvarets och det civila försvarets behov.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket har mottagit synpunkter från Försvarmakten och avser att ge både dem och MSB möjlighet till samråd även i det fortsatta arbetet.

### **3.2.8.5 Skellefteälvens Vattenregleringsföretag**

Företaget påverkas av de föreslagna brobyggnadsalternativen och betonar vikten av att framtida utredningar och miljökonsekvensbeskrivningar tar hänsyn till påverkan på vattenstånd, strömningsbilder, isbildning, islossning, erosion och förmågan att hantera höga flöden.

Skellefteälvens Vattenregleringsföretag vill ha en löpande dialog om bronns påverkan på vattenförhållandena och betonar att påverkan på vattensituationen inte får förbises i kommande miljökonsekvensbeskrivningar.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket tar med sig synpunkterna. Konsekvenserna av valt broalternativ utreds och redovisas inom processen för tillstånd för vattenverksamhet.

### **3.2.8.6 Svevia AB**

Svevia AB har en täkt som riskerar att påverkas av alternativen Sundgrundsleden och Tuvan. Tillståndet för tåkten gäller till år 2040.

Bolaget vill att det ska säkerställas att tåkten inte påverkas i sin befintliga form, samt att E4 inte kommer att behöva stängas när det sprängs för att

utöka tåkten. De vill även att det säkerställs att den kommer att vara nåbar via Torsgatan. Alternativt så vill de att tåkten blir inlöst av Trafikverket.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket känner till Svevias bergtäkt och har för avsikt att påverka den i så liten grad som möjligt. I nästa skede inom arbetet med vägplanen – utformning av planförslaget inom vald lokaliseringskorridor - kommer väglinjen att detaljprojekteras och då kommer projektet att utreda statliga, kommunala och enskilda anslutningar till kommande ny E4.

### **3.2.8.7 Naturskyddsföreningen Skellefteå**

Föreningen motsätter sig att något naturskyddsområde påverkas av vägen.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket kommer i det kommande arbetet att utföra inventeringar och undersökningar för att undersöka påverkan på naturområden. I det kommande arbetet med vägplan kommer anläggningen att anpassas och skyddsåtgärder vidtas för att skydda områden med höga naturvärden.

### **3.2.8.8 Skellefteå ridklubb**

Ridklubben motsätter sig en dragning av E4 inom lokaliseringsalternativen Tuvan och Sundgrundsleden. Klubben har både beteshagar och större delen av sitt ridvägnät inom korridorerna och befärrar att E4 kommer skapa en barriär som hindrar tillgängligheten till dessa. I förlängningen menar man att detta hotar klubbens existens på sin nuvarande plats.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket är måna om att bibehålla möjligheterna till ett aktivt friluftsliv och tar med sig dessa synpunkter inför det kommande arbetet med vägplan.

### **3.2.8.9 OK Västerbotten ekonomisk förening**

OK Västerbotten har gjort stora investeringar i anläggningen på Nöppelbergsvägen 1, inte minst i laddstolpar och snabbbladdare för hållbara transporter. Föreningen vill att ny E4 ska gå så nära stationen som möjligt.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket tar med sig synpunkterna inför kommande arbeten.

### **3.2.8.10 Västerbottens ornitologiska förening**

Föreningen anser att flera av utredningskorridorerna riskerar att allvarligt störa fågellivet i Innerviksfjärdarna och Åvikskärret. Föreningens bedömning är att lokaliseringsalternativ Östra leden är att föredra.

#### Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket kommer i det kommande arbetet att utföra inventeringar och undersökningar för att undersöka påverkan på naturområden samt vilka anpassningar och skyddsåtgärder som kan vidtas.

### **3.2.8.11 Yttervik Bureå samfällighetsförening**

Föreningen motsätter sig en lokalisering i lokaliseringsalternativ Sundgrundsleden. Detta alternativ skulle innebära ett stort intrång i Ytterviks skogs- och jordbruksmark samt fiskevatten. Föreningen befarar att möjligheterna att bruka skogs- och jordbruksmark kommer försämrats.

#### Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket tar med sig synpunkterna inför kommande arbeten och eftersträvar att fastighetsägare och arrendatorer ska ha fortsatt tillgång till sina marker.

### **3.2.8.12 Hällbergsholmens samfällighetsförening**

Föreningen menar att lokaliseringsalternativ Sundgrundsleden leder till stora negativa konsekvenser för natur, fritid, skärgårdsmiljö och fiske, samt att den är olämplig ur buller- och föroreningssynpunkt. Vidare menar man att Sundgrundsleden inte bidrar till att uppfylla projektmålen om att avlasta trafiksituationen och förbättra luftmiljön i centrala Skellefteå.

#### Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket tar med sig synpunkterna inför kommande arbeten.

### **3.2.8.13 Yttervik byaförening**

Föreningen befarar att ett val av lokaliseringsalternativ Sundgrundsleden skulle stycka upp byn Yttervik. Man menar att det skulle innebära stora negativa konsekvenser för boende, sammanhållning, trivsel, naturvärden, kulturlandskap och skogsmiljö. Buller, mark- och luftföroreningar samt försämrade möjligheter för byns barn att säkert ta sig till skolan i Bureå framhålls som negativa konsekvenser.

#### Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket tar med sig synpunkterna inför kommande arbeten.

### **3.2.8.14 Örvikens byaförening**

Föreningen menar att alternativ Sundgrundsleden kommer innebära en negativ påverkan på, och minskad tillgänglighet till, riksintresset Örviken. Risken att E4 skär av tillgång till rekreationsområden och boendes möjligheter för säkra transporter till och från skola och fritidsaktiviteter framhålls. Även påverkan på fågelliv samt ökade bullernivåer lyfts fram som negativa konsekvenser av Sungrundsleden.

#### Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket tar med sig synpunkterna inför kommande arbeten. Risk för påverkan på riksintresset Örviken, och hur sådan på bästa sätt kan undvikas, kommer att utredas vidare.

### **3.2.8.15 Örvikens s-förening**

Föreningen förordar samlokalisering med Norrbotniabanan i utredningskorridor Tuvan då ingrepp redan görs i detta område. Angående Sundgrundsleden anser man att detta alternativ skulle ha negativ inverkan på rekreation och naturupplevelser och att man i så fall önskar att E4 förses med två anslutningar till vägnätet på Degerön. Vidare uppmärksammas Trafikverket på den olycksdrabbade korsningen mellan väg 829 och 827, samt att förbättrade gång- och cykelförbindelser krävs mellan Örviken och kringliggande samhällen.

#### Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket tar med sig synpunkterna inför kommande arbeten.

### **3.2.8.16 Skellefteåbuss**

Skellefteåbuss förespråkar lokaliseringsalternativ Tuvan då denna påverkar företaget minst under byggtiden samt avlastar centrum på ett bra sätt.

#### Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket tar med sig synpunkterna inför kommande arbeten.

### **3.2.8.17 Boliden Rönnskär**

Bolaget befarar att en sammankoppling av E4 och väg 372 skulle medföra ökade olycksrisker, utsläpp och trafikstörningar mellan Skellefteå och Skelleftehamn, vilket i förlängningen skulle leda till ökade transportkostnader.

Lokaliseringsalternativ Sundgrundsleden förespås leda till negativa sociala konsekvenser då de redan socioekonomiskt utsatta områdena

Skelleftehamn och Sävenäs genom E4 skulle skiljas från Ursviken, Bergsbyn och Skellefteå i väst. Vidare framhålls riskerna med att gräva i de förorenade markerna i området.

Bolaget ser positivt på ett samförläggande med Norrbotniabanan inom utredningskorridor Tuvan.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket tar med sig synpunkterna inför kommande arbeten.

### **3.2.8.18 Polismyndigheten och Räddningstjänsten**

2024-11-15 hölls ett gemensamt samrådsmöte med Polismyndigheten Region nord och Räddningstjänsten i Skellefteå kommun.

Under mötet behandlades planläggningsprocessen och de alternativa sträckningarna diskuterades utifrån medverkande verksamheters aktuella behov och tankar om stadens framtida utveckling. Former för fortsatt samråd avhandlades.





Trafikverket, 903 30 Umeå. Besöksadress: Storgatan 60

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

**[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)**