

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

E4 Sikeå-Yttervik, delen Daglösten–Ljusvattnet

Skellefteå kommun, Västerbottens län

Vägplan, 2023-06-30

Uppdragsnummer: 158639



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Sweco, Elin Nilsson

Dokumentdatum: 2023-06-30

Ärendenummer: 2016/61334

Uppdragsnummer: 158639

Kontaktperson: Gunilla Björklund, Trafikverket

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	5
3	Samråd	5
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 Regionala kollektivtrafikmyndigheten	6
3.1.4.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	6
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	11
3.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	11
3.2.2.	Samråd med berörd kommun	16
3.2.3.	Samråd med Regionala kollektivtrafikmyndigheten	20
3.2.4.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	22
3.2.5.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	38

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats. Redovisningen i samrådsredogörelsen hålls på en principiell nivå. Varje enskild synpunkt bemöts inte i detalj, däremot sammanställs det som framförts och hur Trafikverket tagit ställning till detta.

1 Sammanfattning

Denna samrådsredogörelse omfattar vägplan för E4, mellan Daglösten och Ljusvattnet, Skellefteå kommun i Västerbottens län. För att uppnå bättre trafiksäkerhet ska vägsträckan mellan Daglösten och Ljusvattnet möttesepareras. Detta innebär att E4 växelvis kommer att ha två körfält i ena riktningen och ett körfält i den andra riktningen. Sträckan ska till största del breddas från 9,0 m till 14,0 m belagd bredd. Genom Daglösten planeras för ett körfält i vardera riktningen (1+1) med mitträcke. Här breddas E4 till 10,0 m belagd bredd på grund av närhet till bebyggelse på båda sidor om E4. Ytterligare åtgärder planeras inom ramen för projektet och beskrivs närmare i samrådsunderlaget.

Trafikverket genomförde ett informationsmöte i Övre Bäck 2016-05-19 där ett förslag till ombyggnation presenterades. Arbetet med denna vägplan initierades sedan under 2017 och ett samrådsmöte hölls i Övre Bäck 2017-10-17. De synpunkter som inkom såväl under som efter informationsmötet och samrådsmötet hann aldrig inarbetas i vägplanen. Detta på grund av att Trafikverket förklarade projektet som vilandes innan vägplanen ställdes ut för allmänhetens granskning.

Arbetet med vägplanen har under våren 2022 återupptagits och tidigare underlag från planprocessen har delvis återanvänts, men ytterligare åtgärder avses att inarbetas i vägplanen. Trafikverket har vid återupptagandet av vägplanen även sett över tidigare inkomna synpunkter. Länsstyrelsen i Västerbottens län har i ett beslut daterat 2008-08-08, bedömt att projektet inte kan komma att medföra betydande miljöpåverkan. Då beslutet är 14 år gammalt har Trafikverket samrått med länsstyrelsen om att ett nytt samrådsunderlag behöver tas fram inför en ny bedömning om projektet kan antas utgöra betydande miljöpåverkan.

Ett samrådsunderlag har tagits fram och samråd har skett under perioden 2022-05-25 – 2022-06-15 med enskilda, organisationer och myndigheter som är särskilt berörda, länsstyrelsen i Västerbottens län samt Skellefteå kommun. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida www.trafikverket.se/daglosten-ljusvattnet och Trafikverkets kontor i Umeå, Storgatan 60.

Länsstyrelsen i Västerbottens län har 2022-09-20 beslutat, enligt 15 § första stycket väglagen, att de åtgärder som ingår i projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Det innebär att en miljöbeskrivning har tagits fram.

Projektet har därefter tagit fram en samrådshandling. Ägare till fastigheter där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk har erbjudits fysiskt samrådsmöte på orten som genomfördes 2023-03-15 på Byagården i Övre Bäck. Samrådstiden har pågått mellan 2023-03-15 och 2023-03-29. Inbjudan till samråd har skett både via brevklick och via annons. Samrådshandlingen och presentationsmaterial har funnits tillgängligt på projektets webbplats <https://bransch.trafikverket.se/daglosten-ljusvattnet-dokument> under samrådstiden.

Särskilda samrådsmöten med berörd sameby, Regionala kollektivtrafikmyndigheten, Länstrafiken i Västerbotten, länsstyrelsen i Västerbottens län, Skellefteå kommun, Skellefteå Kraft och Bureå skoterklubb har också genomförts vilka har sammanfattats i denna samrådsredogörelse.

Alla inkomna synpunkter, protokoll, minnesanteckningar etc. rörande vägplanen finns diarieförda hos Trafikverket på ärendenummer TRV 2016/61334.

2 Samrådsrets

Samrådsretsen har i skede samrådsunderlag definierats utifrån en bedömning av vilka som kan antas bli särskilt berörda av projektet baserat på projektets åtgärder och geografiska avgränsning. Förutom enskilda som bedöms vara särskilt berörda har länsstyrelsen i Västerbottens län, Skellefteå kommun, Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län, Länstrafiken i Västerbotten AB, Skellefteå buss AB, Maskaure Sameby, Lövångers skoterklubb, Ljusvattnets Camping och Skellefteå snökoterförening, getts möjlighet att yttra sig på samrådsunderlaget.

Samrådsretsen har i skede samrådshandling också definierats utifrån en bedömning av vilka som kan antas bli särskilt berörda av projektet. Förutom enskilda som bedöms vara särskilt berörda har Länsstyrelsen i Västerbottens län, Skellefteå kommun, Regionala kollektivtrafikmyndigheten, Länstrafiken i Västerbotten AB, Skellefteå buss AB, Maskaure sameby, Ljusvattnets Camping, Bureå Skoterklubb, Västerbottens ornitologiska Förening, Svenska Samernas Riksförbund, Sametinget, Skellefteå naturskyddsföreningen, Jägareförbundet Skellefteå, Svenska Jägareförbundet, Försvarsmakten, Polismyndigheten och Räddningstjänsten ingått i samrådsretsen.

3 Samråd

3.1. Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Ett samrådsunderlag har tagits fram och samråd har skett under perioden 2022-05-25 – 2022-06-15. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida [E4, Daglösten-Ljusvattnet, mötesfri väg - www.trafikverket.se](#) och Trafikverkets kontor i Umeå, Storgatan 60.

3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen i Västerbottens län har i ett beslut daterat 2008-08-08, bedömt att projektet inte kan komma att medföra betydande miljöpåverkan. Då beslutet är 12 år gammalt har Trafikverket samrått med länsstyrelsen om att ett nytt samrådsunderlag behöver tas fram inför en ny bedömning om projektet kan antas utgöra betydande miljöpåverkan.

Brevutskick om inbjudan till samråd gällande samrådsunderlaget har gjorts till länsstyrelsen Västerbotten inför samrådsperioden. Inga synpunkter har inkommit under denna period. Länsstyrelsen lämnar normalt sett samrådssynpunkter i samband med sitt beslut om betydande miljöpåverkan.

3.1.2. Samråd med berörd kommun

I det tidigare arbetet med vägplanen genomfördes ett samrådsmöte 2017-03-30 med Skellefteå kommun, Länstrafiken i Västerbotten, Västerbottens läns landsting, Region Västerbotten och Skellefteå Buss AB. Trafikverket har tagit med sig de synpunkter som framställdes på samrådsmötet från 2017 i sitt fortsatta arbete med vägplanen.

Brevutskick om inbjudan till samråd gällande samrådsunderlaget har gjorts till Skellefteå kommun inför samrådsperioden. Inga synpunkter har inkommit under denna period.

3.1.3. Samråd med Regionala kollektivtrafikmyndigheten

Se avsnitt 3.1.2 angående tidigare samrådsmöte.

Brevutskick om inbjudan till samråd gällande samrådsunderlaget har gjorts till Region Västerbotten, Länstrafiken i Västerbotten och Skellefteå Buss AB inför samrådsperioden. Inga synpunkter har inkommit under denna period.

3.1.4. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Trafikverket genomförde ett informationsmöte i Övre Bäck 2016-05-19 där ett förslag till ombyggnation presenterades översiktligt. Arbetet med denna vägplan initierades därefter under 2017 och ett formellt samrådsmöte hölls i Övre bäck 2017-10-17. De synpunkter som inkom såväl under som efter samrådsmötet hann aldrig inarbetas i handlingarna innan vägplanen skulle ställas ut för allmänhetens granskning. Under 2018 förklarades projektet vilandes. Tidigare inkomna synpunkter finns diarieförda hos Trafikverket på ärendenummer TRV 2016/61334. Under avsnitt 3.2.4. presenteras en sammanfattning av vad som tagits hänsyn till och särskilt beaktats vid utformningen av det planförslaget.

Nu när projektet har återupptagits har brevutskick om inbjudan till samråd gällande samrådsunderlaget gjorts till enskilda som särskilt berörs inför samrådsperioden. Trafikverket vill poängtera att vid återupptagandet av vägplanen har tidigare inkomna synpunkter setts över och sammanfattats i samrådsunderlaget och bemöts därför inte i aktuell samrådsredogörelse. Nya inkomna synpunkter samt Trafikverkets svar på dessa presenteras nedan. Liknande synpunkter har sammanfattats där så har varit möjligt.

Inkomna synpunkter under samrådsunderlagets samrådsperiod, 2022-05-25 – 2022-06-15

Ny dragning av E4, rastplats vid Ljusvattnet samt bullerfrågor

Av synpunkterna framförs att en separat miljökonsekvensbeskrivning bör tas fram för ombyggnation av rastplatsen vid Ljusvattnet samt att förslaget med avseende på miljöpåverkan genomgår samma planläggningsprocess som vid etablering av ny rastplats. Detta då förslaget är problematiskt ur flera aspekter och inte bedöms vara förenligt med försiktighetsprincipen och lokaliseringsprincipen enligt miljöbalken. Hur har regelverket förändrats sedan förra förslaget?

Av inkomna synpunkter framgår att det är positivt att E4 flyttas längre från sjön, men med önskemål om att flytta vägen längre västerut närmare kraftledningen. Dels blir det en naturlig bullervall mot sjön, dels går berget att använda som fyllnadsmaterial till ny väg. Befintlig E4 bör vara kvar som serviceväg för boende och campingen. Dessutom kan den nyttjas som förbifart vid trafikolyckor och vägarbeten. Nuvarande förslag på "öglå" som avfart från E4 mot campingen och boenden kring Ljusvattnet kommer orsaka trafikproblem på grund av mängden campinggäster. Därutöver är det önskvärt att det byggs infarter från E4 både till norra och södra delen av byn samt avfart till Nedre bäck. Trafikverket anger att lösningar med gemensam in/utfart är trafiksäkrare, ändå föreslår man en lösning på separat in/utfart till rastplatsen. Hur kommer trafiksäkerheten att påverkas då hastigheterna förväntas öka?

Synpunkter som berör utformning och placering av rastplatsen har inkommit. Både vad gäller att man bör försvåra för långtradare att nyttja de platser som är avsedda för personbilar och att lastbilar inte borde tillåtas parkera i närheten av sjön. I stället bör rastplatsen flyttas så att den ligger i anslutning till nya E4. Detta skulle minska utsläpp, nedskräpning och buller. Såväl utsläppen som ljudnivån vid rastplatsen är höga och beror delvis på att lastbilar accelererar ut från rastplatsen och delvis på att

lastbilar står på tomgång under långa tider. Därutöver kör många lastbilar med kylaggregat utan avgasrening. Hur tänker Trafikverket lösa det problemet? Det behövs en bullervall från rastplatsen och fritidshusen norrut längs Ljusvattnet för att minska bullernivåerna. Den bullervall som föreslås mellan rastplatsen och E4 syftar inte till att skydda boendemiljön. Vintertid uppstår vibrationer på grund av tjäle i backen i kombination med fastkörd snö, vilket orsakar skakningar i närliggande byggnader. Vid högre hastigheter förväntas bullret komma att öka avsevärt.

Oro uttrycks för elbilar som medför avsevärd risk för olyckor och bränder. Vid brand behöver specialmedel användas för att kväva elden. Medlet riskeras att släppas ut i vattnet och vidare till grundvattnet som då kan orsaka föroreningar. Även risk för utsläpp från tankbil föreligger. Förorenade snöupplag som smälter på våren kommer rinna ut i vattnet via de hårdgjorda ytorna. Hur ska sanering av eventuellt utsläpp hanteras? Hur säkerställs behov av avvattning utan att vattenkvaliteten i sjön påverkas? Hur kommer vattenbehovet att lösas till servicebyggnaden? Rastplatsen ligger nära grundvattenförekomsten Skellefteåsen, Ljusvattnet som av länsstyrelsens klassats som regionalt viktig. Detta är ytterligare argument att E4 och rastplatsen bör förläggas på ett betryggande avstånd från sjön och boendemiljön.

I övrigt har det inkommit en fråga där man undrar om det verkligen finns ett behov av tre rastplatser (Granberget, Ljusvattnet och Tjärn) tätt inpå varandra längs E4?

Det är önskvärt att Trafikverket tar hänsyn till boende intill Ljusvattnet för att minska nuvarande ljudnivåer. Ljudnivån sprids till omgivande fastigheter och över det öppna vattnet på andra sidan sjön. Det skulle även minska oinbjudna chaufförer på campingen som nyttjar servicehuset.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för de inkomna synpunkterna och tar med sig dessa i det fortsatta arbetet med vägplanen. Då planprocessen har backat till skede samrådsunderlag innebär det att Trafikverket har tagit fram ett underlag som beskriver hur projektet påverkar miljön. Underlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan (BMP) eller inte, som nu är nästa steg i planprocessen. Innan dess har enskilda som kan antas bli särskilt berörda rätt att yttra sig. Därefter kommer länsstyrelsen att fatta beslut om BMP vilket avgör huruvida Trafikverket behöver ta fram en miljöbeskrivning eller en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Oavsett vilken typ av beskrivning som tas fram kommer relevant miljöpåverkan, effekter och konsekvenser beskrivas närmare senare i projektet. Sedan arbetet med vägplanen initierades har regelförändringar genomförts i miljöbalkens kapitel 6 som började gälla från den 1 januari 2018. Ändringarna berör i huvudsak miljöbedömningar och de nya reglerna kommer att tillämpas i aktuell vägplaneprocess.

Försiktighetsprincipen och lokaliseringsprincipen omfattas av miljöbalkens allmänna hänsynregler i kapitel 2 och gäller alla verksamheter inom miljöbalkens tillämpningsområde. Det innebär att samtliga beslut som Trafikverket fattar utgår från dessa bestämmelser. Andra centrala bestämmelser för ett vägprojekt är hushållningsbestämmelserna för mark- och vattenområden samt bestämmelser om miljö kvalitetsnormer. Avvattningsåtgärder liksom andra tekniska aspekter såsom vattenförsörjning, grundvatten, avledning av ytvatten, markintrång och landskapsbild i anslutning till rastplatsen kommer att ses över och utredas vidare i det fortsatta arbetet med vägplanen. Vilka effekter och konsekvenser de föreslagna åtgärderna kommer att innebära ska beskrivas närmare i kommande miljöbeskrivning/MKB. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått kan genomföras om behov finns för att tillgodose miljöbalkens allmänna hänsynregler.

Del av E4 i sin nuvarande sträckning förbi Ljusvattnet där kurvrättning sker planeras utgå från allmänt underhåll vilket innebär att vägrätten upphör och fastighetsägaren får återigen disponera marken. Det innebär normalt sett att vägen rivs och återställs i samråd med fastighetsägare, men Trafikverket har för avsikt att i vägplanen föreslå att delar av E4 smalnas av och ändras till enskild väg. Hur enskilda vägar hanteras besvaras under avsnittet "Nya enskilda vägar". Vägområde som utgår från allmänt underhåll hanteras genom ett separat beslut som tas i samband med att vägplanen vunnit laga kraft. Trafikverket bedömer att vägen inte längre behövs som allmän väg och indragningen innebär ingen olägenhet för bygden. Förslaget kring en ögla som avfart mot campingen och boenden kring Ljusvattnet bygger på tidigare utredningar och kommer att ses över i det fortsatta arbetet med vägplanen så att ändamålet med projektet uppnås. Ändamålet är bibehålla E4:ans funktion som viktig transportled genom att säkerställa en säker trafikmiljö och god framkomlighet.

Innan projektet pausades påbörjades en bullerutredning. Denna utredning kommer att ses över utifrån gällande bestämmelser och erforderliga bullerskyddsåtgärder för de fastigheter där ljudnivåerna överskrider gällande riktvärden för väsentlig ombyggnad kommer att inarbetas i vägplanen. Förslag till bullerskyddsåtgärder baseras på vad som är tekniskt, miljömässigt och ekonomiskt rimligt. Resultatet av utredningen samt förslag på bullerskyddsåtgärder kommer att redovisas då vägplanen ställs ut för allmänhetens granskning.

Utformning av väganläggning inklusive rastplatsen kommer följa Trafikverkets styrande dokument, Vägars och gators utformning (VGU). Trafikverket har som målsättning att det ska finnas rastplatser mellan 50–100 kilometers avstånd längs det nationella stamvägnätet, där E4 i Västerbottens län ingår. I norrgående riktning längs E4 i Västerbotten finns i dagsläget brist på rastplatser. Rastplatsen vid Ljusvattnet kommer därför att ligga kvar i sitt geografiska läge och bedöms vara motiverad ur allmän synpunkt. Rastplatsen rustas upp och byggs om till en större och mer komplett rastplats. Därutöver är dygnsvilan för yrkestrafiken reglerad i lag, vilket innebär att det måste finnas rastplatser i sådan omfattning att förare kan sköta sina kör- och vilotider. Med anledning av det finns ett behov även sett utifrån det perspektivet att rastplatsen åtgärdas.

Särskilda gestaltungsavsikter som har en inverkan på sträckan och den helhetliga upplevelsen kommer att vidtas. Rastplatsen ska utnyttja läget vid vattnet och den befintliga vegetationen. Det ska finnas möjlighet för rastande trafikanter att komma närmare vattnet samtidigt som rastplatsen ska uppmuntra till rörelse samt vara ordnad och städad. I och med den kurvrättning som planeras förbi Ljusvattnet där E4 flyttas cirka 50 m från befintlig sträckning och bort från bebyggelsen förväntas påverkan på boendemiljön minska något.

Trafikverkets kompletterande svar 2023-05-24

Länsstyrelsen i Västerbottens län har 2022-09-20 beslutat att de åtgärder som ingår i projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Det innebär att en miljöbeskrivning har tagits fram, miljöbeskrivningen är inkluderad i planbeskrivningen.

Trafikverkets styrande dokument VGU från år 2020 och år 2022 har uppdaterat målsättningen gällande avståndet mellan rastplatser. Möjlighet till rast vid en Trafikverksrastplats ska finnas var 60-120:e minut, vilket innebär att avståndet mellan två rastplatser inte bör överstiga 75-150 km.

Ögla vid Ljusvattnets camping har utgått.

Enskilda anläggningar

Uppgift har inkommit om att det finns enskilda anläggningar såsom vattenbrunnar nära E4 vid Ljusvattnet. På grund av avverkning av enskilda fastighetsägare i närområdet har vattenkvaliteten

försämrats. Med anledning av detta bör nya träd planteras intill den del av E4 som utgår från allmänt underhåll i syfte att fungera som bullervall och förbättra vattenkvalitén.

Av annan synpunkt framgår att vattenförsörjningen till rastplatsen sker via en privat brunn. Vid utökning av rastplatsen befaras den enskilda anläggningen komma att påverkas negativt.

Därutöver framförs att Skellefteå kommun har i tidigare inventeringar av enskilda avloppslösningar i känsliga områden krävställt att avstånd från infiltrationsbädd till grundvattennivå inte får understiga 1 m och att avstånd till sjö bör vara 50 m, vilken föreslagna lösning på rastplats inte uppfyller. Tidigare försök har gjorts att anlägga en färskvattenbrunn inom aktuellt område, men det har misslyckats. Hur ska en utökad rastplats kunna förses med färskvatten?

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för synpunkterna och vill poängtera att nya samråd kommer att genomföras i det fortsatta arbetet med vägplanen vad gäller enskilda vatten- och avloppsanläggningar. Inkomna svar beaktas i den fortsatta projekteringen i syfte att berörda fastighetsägare inte ska påverkas negativt. Hur vattenförsörjningen till rastplatsen kommer att ombesörjas utreds vidare i det fortsatta arbetet med vägplanen.

Trafikverket ansvarar inte för konsekvenserna av enskilda skogsägares avverkningsåtgärder eller deras framtida nyplantering av träd. Däremot kommer Trafikverket att arbeta vidare med både övergripande gestaltungsavsikter längs sträckan samt detaljerade gestaltungsavsikter i anslutning till rastplatsen vilket omfattar lämplig vegetation.

Trafikverkets kompletterande svar 2023-05-24

Vattenförsörjningen till Rastplatsen kommer att utredas vidare och beslutas i kommande bygghandling.

Nya enskilda vägar

Synpunkter har inkommit där fastighetsägare vill ha kvar sin nuvarande enskilda utfart mot befintlig E4 och att ett körfält av den del av E4 som utgår från allmänt underhåll intill Ljusvattnet blir kvar så att utfarten kan ansluta mot den vägen. Detta skulle underlätta för nuvarande drift och medföra bättre körförhållanden.

Förslag på ny enskild från Ljusvattnets södra delar mot Nedre bäck med bro över Ljusvattnets utlopp bör utgå för att undvika genomfartstrafik från Nedre bäck. Utloppet är en häckningsplats för fåglar och därutöver har paddor och grodor påträffats.

Av en annan synpunkt framgår önskemål om att minimera nybyggda skogsvägar till skogsskiften.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för synpunkterna och tar med sig dessa i det fortsatta arbetet med vägplanen. Projektet kommer medföra stängningar av direktutfarter till E4 samt utfarter från enskilda vägar av trafiksäkerhetsskäl. Nya enskilda vägar kommer att föreslås i ett senare skede i vägplanen för att möjliggöra åtkomst till fastigheter i samband med att utfarter stängs. De förslag som kommer framgå av vägplanens illustrationskartor bygger på en avvägning av omkringliggande intressen och befintliga miljöaspekter där dessa så långt som möjligt ska undvikas. Nya enskilda vägar beslutas inte inom ramen för vägplanen och utgör därför endast förslag. Dessa hanteras enligt följande beroende på omständigheterna:

- *En ändring av en enskild väg mot allmän väg som endast berör den egna fastigheten (inägovägar), sker i samråd med berörd fastighetsägare.*
- *I de fall en fastighet behöver ta väg över annans fastighet för att få utfart mot allmän väg, kan en lantmäteriförrättning vara nödvändig, om inte ett avtalsservitut kan upprättas frivilligt. Avtalsservitut upprättas mellan ägaren för den som har behov av väg (härskande fastighet) och ägaren till den fastighet som behöver upplåta mark för ändamålet (tjänande fastighet).*
- *Där stora enskilda vägsystem är nödvändiga, som berör många fastigheter, söks normalt en förrättning. Inom ramen för lantmäteriförrättningen fastställs inte bara läge och utformning av den enskilda vägen, utan också vilka fastigheter som är i behov av vägen och vilka som ska förvalta vägen (byggande och drift). Trafikverket åtar sig att bygga vägen enligt lantmäteriets beslut när detta har vunnit laga kraft.*

Övrigt

Det är önskvärt att det byggs på- och avfart till skoterled.

Uppgift har inkommit om förändrade ägarförhållanden av berörda fastigheter.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Enligt Skellefteå kommuns kartportal går en skoterled i en kraftledningsgata parallellt med E4 på 100–200 m avstånd längs hela vägplanens sträcka. Leden korsar inte E4 någonstans. Enligt hemsidan skoterleder.org framgår det dock att leden korsar E4 på ett ställe, vid jordbruksmarkerna mellan Backen och Övre bäck. Trafikverket avser att samråda med berörd skoterklubb och om Trafikverket kan möjliggöra för överfart för skotertrafiken kommer att utredas vidare i arbetet med vägplanen.

I samband med kommande brevutskick inför samråd och granskning av vägplan uppdateras ägaruppgifter till berörda fastigheter som tillsammans med andra särskilt berörda kommer att få ta del av planförslaget. Trafikverket noterar framställt önskemål.

Trafikverkets kompletterande svar 2023-05-24

Samråd har genomförts med Bureå skoterklubb 2023-01-31, för mer information se underrubrik i kapitel 3.2.4. nedan. Trafikverket kommer att anlägga en passage i plan vid km 13/750.

3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen i Västerbottens län har 2022-09-20 beslutat, enligt 15 § första stycket väglagen, att de åtgärder som ingår i projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Emellertid anser länsstyrelsen att det är angeläget att kommande miljöbeskrivning redogör särskilt tydligt för projektets påverkan på vattenmiljön och naturmiljön. Samrådssynpunkterna och Trafikverkets svar presenteras nedan.

Två digitala samrådsmöten har genomförts via Teams 2023-01-11 och 2023-01-16. Syftet med mötena var att samråda de synpunkter som länsstyrelsen lämnat i sitt yttrande i samband med beslut om betydande miljöpåverkan.

Samrådstiden för samrådshandlingen har ägt rum mellan 2023-03-15 och 2023-03-29. Länsstyrelsen lämnade inga synpunkter under samrådstillfället.

Under det digitala samrådsmötet med Skellefteå kommun 2023-02-09 bestämdes att Trafikverket skulle ta fram ett PM som baserades på presentationen, där mer skriftlig information adderas i syfte att kommunen ska kunna ta ställning och därefter komma med ett skriftligt yttrande. Det bestämdes att även länsstyrelsen skulle få ta del av detta underlag och ges möjlighet att lämna sitt yttrande. Därmed har ett *PM - Underlag för samråd med Skellefteå kommun angående omgrävning av Gammobdäcken och övriga vattenärenden* upprättats.

Samrådssynpunkter BMP-beslut, 2022-09-20

Vattenmiljö

Det är positivt att Trafikverket ser möjligheten att förbättra miljön i de vattendrag som vägen berör och inte enbart undvika en försämrad miljö. Trafikverket uppger att Gammobdäcken kan behöva grävas om och att den nya fåran i så fall ska efterlikna ett naturligt vattendrag. En sådan strävan är bra i de fall ett vattendrag sedan tidigare är rätat och rensat, då detta kan förbättra morfologin. Gammobdäcken har dock en naturlig vattendragsfåra vilket gör att Länsstyrelsen ställer sig tveksam till om det alls är lämpligt att gräva om bäcken. Beskrivningen av NVI-objekt 7 (Gammobdäckens bäckravin) visar på höga både terrestra och limniska värden. Naturligt meandrande bäckar i länets kusttrakter är mycket ovanliga vilket behöver beaktas. Måste en omgrävning av bäcken ändå utföras ställer det höga krav på kunskap om hur ett naturligt vattendrag fungerar och ser ut. Vid eventuella åtgärder för att förhindra erosion i en meandrande bäckmiljö behövs också kunskap om hur den typen av vattendrag fungerar hydromorfologiskt då en förändring i en del av bäcken kommer att ge följdverkningar i andra delar av vattendraget.

Av s.37 i samrådsunderlaget framgår att "De åtgärder i vatten som blir aktuella kommer att påverka Djupaån och Gammobdäcken i kortare passager, men bedöms inte medföra bestående försämring sett till fastställda miljökvalitetsnormer." Länsstyrelsen undrar om Trafikverket har gjort uträkningar eller uppskattningar på hur stora ytor i vattendragets närområde som påverkas av vägplanen som stöd för slutsatsen att miljökvalitetsnormerna (det morfologiska tillståndet) inte påverkas? Sådana uträkningar bör oavsett redovisas i kommande planhandlingar.

I miljöbeskrivningen behöver Trafikverket precisera och beskriva vilka åtgärder de planerar att utföra i respektive bäck, hur den valda åtgärden är anpassad efter förhållandena på platsen samt vilken påverkan på miljön den valda lösningen medför. Om det blir aktuellt att förlänga en eller flera trummor är det viktigt att även befintlig anläggning beskrivs. Är det så att trumman utgör ett

vandringshinder bör den bytas ut såvida det inte finns väldigt goda skäl för en förlängning. Det är också viktigt att markanspråket i planen är så pass stort att en tillräckligt bra passage ur ekologisk synpunkt kan anläggas. Själva anläggningarna kommer att prövas i ett senare skede genom en anmälan om vattenverksamhet, men då val av åtgärd kan påverka markanspråkets storlek behöver Trafikverket redan i planprocessen ange ovanstående information.

Länsstyrelsen föreslår att Trafikverket under samrådstiden bjuder in Länsstyrelsen till ett särskilt samrådsmöte för att diskutera alternativa passagemöjligheter samt projektets påverkan på berörda vattendrag.

Trafikverkets svar

Marken är vid Gammobdäckens södra läge känslig för erosion vilket bidragit till att ge bäcken dess slingrande, meandrande lopp. Befintlig bäck åter i vägkroppen. Om bäcken inte grävs om blir konsekvensen att stabiliteten på E4 blir så dålig att det finns risk för ras och därmed utsätts trafikanterna för fara, därmed behövs åtgärder i området. Vägen kommer att breddas österut mot bäckfåran eftersom det finns bostadshus på västra sidan. Även bäcken vid Gammobdäckens norra läge, vid Naturvärdesobjekt 7, behöver den mest vägnära meanderslingan grävas om och erosionsskyddas i den del som ligger närmast vägen utifrån samma motiv som ovan.

I skede vägplan har flytt av bäckfåra utretts till sådan nivå att markanspråket kunnat bestämmas, även om detaljprojektering sker i ett senare skede, när bygghandling arbetas fram. Avsikten är att anlägga en naturlig bäck med bottenstrat liknande dagens, att bäcken årligen tillåts svämma över samt tillföra block, sten samt död ved i anpassad mängd.

Utredning av bäckens utformning och föreslagna åtgärder har skett med beaktande av de av miljökvalitetsnormernas kvalitetsfaktorer som bedömts relevanta för bäckens funktioner. Främst har följande faktorer beaktats: konnektivitet (både uppströms/nedströms samt i sidled), hydrologisk regim samt morfologiskt tillstånd (vattendragsfårans form och planform, bottenstrat, förekomst av död ved, strukturer i vattendraget, vattenfårans kanter och närområde samt svämplan). Därmed bedöms icke försämringskravet vara uppfyllt, även om anläggningsskedet och åren närmast därefter tillfälligt kommer att medföra negativa effekter i de delar som grävs om.

Projektet föreslår att när ny bäckfåra anlagts ska återplantering av vegetation ske i syfte att skynda på processen att skugga delar av bäckfåran men också att genom snabb etablering av rotsystem minska erosionen i omgivande mark.

Efter avslutat anläggningsarbete föreslår projektet att uppföljning ska ske i 10 år i syfte att säkerställa att vattendraget på sikt återfår de kvalitéer som det idag håller samt att förutsättningarna för utveckling kvarstår.

För Djupaån bedöms anläggande av ny bro och rivning av befintlig bro inte påverka möjligheten att klara uppsatta miljökvalitetsnormer. Befintlig bro ersätts med ny bro i befintligt läge, i en redan omgrävd/rätad del av Djupaån.

I planbeskrivningen beskrivs under kapitel 5.2.12. Avvattning och trummor vilka åtgärder som är planerade för trummorna längs sträckan och motiv till dessa. Projektet föreslår att samtliga trummorna ska bytas ut, oavsett om de utgör vandringshinder eller ej. Undantag finns för en mindre trumma vid Daglösten (Backen) som endast avvattnar en lågpunkt och kommer att behållas. På plankartorna fastställs även skyddsåtgärder "Sk7" att trummor i naturliga vattendrag ska utformas så att de inte utgör vandringshinder. Denna skyddsåtgärd gäller för trummorna vid km 16/030, km 17/760 och km 18/520.

Separat samrådsmöte är genomfört med länsstyrelsen, för mer information hänvisas till rubrik Digitalt samrådsmöte med länsstyrelsen 2023-01-11.

Naturmiljö

För samtliga intrång i miljöer med naturvärden (på land och i vatten) gäller att skadelindringshierarkin ska följas. Det vill säga att intrång ska undvikas, avhjälpas, återställas och slutligen kompenseras. Där påverkan inte går att undvika bör Trafikverket utreda möjligheten att kompensera förluster av naturvärden genom att tillföra värden på annat sätt. Från samrådsunderlaget går att utläsa att planen ser ut att komma att medföra negativ påverkan på NVI-objekt 2 och 7 samt på ett antal objekt som omfattas av generellt biotopskydd. Av kommande handlingar bör det framgå hur hänsyn till skadelindringshierarkin tagits för dessa objekt.

Från miljöbeskrivningen önskas också information om hur naturvärdesinventeringen gått till. Länsstyrelsen noterar att det längs vägsträckan finns betydligt fler potentiellt biotopskyddade diken registrerade än vad som nämns på s. 23 i samrådsunderlaget. Om dessa är inventerade bör information om objektens naturvärden framgå av miljöbeskrivningen och om inte så behöver de inventeras. På de platser där alléer berörs ska platsens specifika naturvärden beskrivas. Nya träd bör planteras om arbetet medför att träd behöver avverkas. Det är också viktigt med uppföljning av eventuell nyplantering för att säkerställa att träden etablerar sig.

Av kommande miljöbeskrivning behöver det framgå vilka organismgrupper den planerade faunapassagen ska fungera för samt hur utformningen ska anpassas för att motverka barriäreffekten och möta de olika organismgruppernas behov. Det står i samrådsunderlaget på s. 37 att häckande och rastande fåglar kan bli störda under byggtiden. Hur denna påverkan ser ut och vilka åtgärder som föreslås för att motverka störningen bör framgå av planen. Bland annat för att bedöma om artsskyddsförordningen aktualiseras.

Trafikverkets svar

Intrång i områden med värdefull natur har begränsats där det varit tekniskt möjligt. Där intrång ändå sker har utgångspunkten varit att försöka återskapa potentialen för motsvarande naturvärden över tid.

I samband med det tidigare arbetet med vägplanen genomfördes under 2016 en naturvärdesinventering (NVI) i fält. Utifrån framfört önskemål har tidigare utförd naturvärdesinventering kompletterats med en GIS-analys i syfte att identifiera ytterligare diken i jordbruksmark som kan omfattas av bestämmelser om det generella biotopskyddet. I jordbruksmark vid Övre Bäck har diken identifierats i anslutning till E4 vilka redovisas på plankarta. I planbeskrivningens kapitel 4 som behandlar förutsättningar beskrivs de NVI-objekt som ligger inom 50 m från E4 längs sträckan, se rubrik 4.5.3. Naturmiljö. I planbeskrivningens kapitel 6 framgår vilka konsekvenser och effekter samt planerade åtgärder som finns för berörda objekt, se kapitel 6.4.3.

Projektet gör bedömningen att artskyddsförordningen inte behöver aktualiseras, för mer detaljer hänvisas till planbeskrivningens kapitel 8.5. Artskydd. Projektet avser att samråda med länsstyrelsen i kommande bygghandlingsskede angående om länsstyrelsen instämmer i Trafikverkets bedömning.

I planbeskrivningen framgår information om faunapassagens valda lokalisering och vilka effekter som den bedöms medföra. Passagen anläggs i Anderstorp och placeras vid en naturlig passageplats för ren samt avses även kunna nyttjas av övrigt vilt.

Övriga synpunkter

Vid Anderstorp överlappar väg E4 med en naturgrusförekomst med högt geovetenskapligt naturvärde (klass 2) vilket inte framgår av detta samrådsunderlag. Denna information bör finnas med i miljöbeskrivningen. Trafikverket bör också vidta nödvändiga åtgärder och anpassningar för att minimera påverkan på naturgrusförekomsten i såväl plan- som byggskede.

Hur det planerade arbetet påverkar grundvattenförekomsten Skellefteåsen och förhåller sig till föreskrifterna för vattenskyddsområdet Bur Moran bör beskrivas i kommande handlingar.

I Daglösten och Övre Bäck finns brukningsvärd jordbruksmark i direkt anslutning till E4. För att mildra intrånget är det viktigt att vägen utformas på ett sätt som tar så lite jordbruksmark i anspråk som möjligt. I de fall jordbruksmark ändå behöver tas i anspråk ska tydliga motiv framgå av planbeskrivningen för att planen ska kunna anses vara i enlighet med 3 kap 4 § miljöbalken.

I samrådsunderlaget saknas information om hur Trafikverket ska undvika spridning av invasiva arter i projektet vilket är något som ska redovisas i miljöbeskrivningen.

När vägen breddas ökar risken vid en olycka med farligt gods för den bebyggelse som hamnar närmare vägen. Länsstyrelsen har tagit fram riktlinjer med skyddsavstånd till transportleder för farligt gods som kan utgöra underlag i det fortsatta arbetet med vägplanen.

Trafikverkets svar

Information om naturgrusförekomsten och dess utbredning är inkluderad i planbeskrivningen. Likaså en beskrivning av åtgärderna som inte bedöms påverka några värden i grusförekomsten. Under samma kapitel 6.4.8. Naturresurser beskrivs även att åtgärderna inte bedöms påverka vattenkvalitén eller kvantitet i på grundvattenförekomsten.

När en väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. Åtgärderna för rubricerat projekt är utformande utifrån att minimera intrånget på jordbruksmark. Projektet behöver dock ianspråkta jordbruksmark för exempelvis omgrävning av Gammobdäcken, gång- och cykelpport och tillfällig förbifart vilket minskar den brukningsbara ytan. Motiven för detta beskrivs i planbeskrivningen.

Trafikverkets riktlinjer för att motverka spridning av invasiva arter i vägmiljön ska tillämpas i kommande entreprenad, vilket framgår av planbeskrivningen.

Trafikverket har tagit emot och tackar för underlaget.

Digitalt samrådsmöte med länsstyrelsen, 2023-01-11

Trafikverket har tagit fram en presentation som skickats till länsstyrelsen innan mötet. Följande innehåll och punkter avhandlades under mötet: Trummor/Passagemöjligheter, Omgrävning Gammobdäcken, Inventering biotopsskyddade diken och övriga synpunkter från länsstyrelsens yttrande. Nedan har frågorna och diskussionerna som avhandlades under mötet sammanfattats:

Trummor/Passagemöjligheter

Länsstyrelsen framhåller vikten av att redan i vägplanen veta att det finns tillräckligt med vägområde för den storlek på trummor och brolösning som är planerad. Detta för att de ska kunna ta ställning och därefter tillstyrka planen.

Omgrävning Gammobdäcken

Trafikverket går igenom varför en omgrävning av bäck kommer att krävas, vad syftet är och hur projektet ska tillgodose att bäckens i sitt nya läge får utrymme att kunna meandra fritt, säkerhetsställa att inte skapa erosiva processer och att tidigare miljö och gestaltning samt övriga värden återskapas. Trafikverket informerar även om att bäckflytten innebär att relativt stora delar jordbruksmark kommer behöva tas i anspråk.

Länsstyrelsen frågar om man i planen uppfyller kraven för vägens säkerhetszon så att inte bäcken är för nära E4? Vidare förtydligades att det även är viktigt att man värnar om bäckens "kantzon". Vidare ställdes frågan om hur Trafikverket säkerhetsställer att bäcken i sitt nya läge kan meandra fritt utan att de eroderandeprocesserna blir okontrollerad och medför en risk? Länsstyrelsen hänvisar och informerar om rapport som nyligen kommit *Restaurering av transsportbegränsade vattendrag – en introduktion*: <https://www.havochvatten.se/miljopaverkan-och->

[atgarder/atgardsarbete/restaurering-i-vatten/rapporter-om-restaurering/rapporter-om-restaurering/restaurering-av-transportbegransade-vattendrag---en-introduktion.html](https://www.lansstyrelsen.se/atgarder/atgardsarbete/restaurering-i-vatten/rapporter-om-restaurering/rapporter-om-restaurering/restaurering-av-transportbegransade-vattendrag---en-introduktion.html).

Länsstyrelsens frågar vidare om Trafikverket har planerat för någon form av uppföljning i syfte att säkerhetsställa att omgrävningen fått det resultat som projektet velat uppnå? Exempelvis säkerställa att utformningen fyller sin funktion och att inga erosiva processer eller liknande tagit fart.

Vidare ställs frågan om länsstyrelsen kommer att få se ett mer detaljerat förslag/lösning på omgrävning av bäcken? Kommer det någon formell handling kopplat till detta? Länsstyrelsen framför att de vill kunna ta ställning till ett mer detaljerat underlag, samtidigt uttrycker de att det finns en förståelse för att det inte går att redovisa allt. Vidare betonas att det är av vikt att länsstyrelsen ska kunna säkerhetsställa att det inte skapas något som inte har funnits sedan tidigare, exempelvis sten som inte funnits där sedan tidigare anläggs, alternativt att det skapad en erosiv process.

Trafikverket frågar om det hade kunnat vara ett alternativ att man redan i vägplaneskedet tar fram ett utkast på anmälan för omgrävningen eftersom ytan/placeringen fastställs redan i detta skede? Länsstyrelsen ställer sig spontant positiva till förslaget men informerar att det även är viktigt att samråda detta med Skellefteå kommun i och med att de är dem som kommer handlägga ansökningar/anmälan om vattenverksamhet.

Det bestäms på mötet att Trafikverket även ska samråda med Skellefteå kommun angående omgrävningen av bäcken (se vidare kap 3.2.2).

Inventering biotopskyddade diken

Trafikverket frågar länsstyrelsen om hur de önskar att projektet ska gå vidare med inventering av biotopskyddade diken eftersom länsstyrelsen i sitt yttrande lämnat en synpunkt att några diken inte var medtagna och beaktade i samrådsunderlaget. Trafikverket behöver få veta vilka diken som hänvisas till i yttrandet och uttrycker behovet av ett svar på denna fråga i och med att det är avgörande för tidplanen eftersom det innebär att man eventuellt behöver invänta nästa växtsäsong för inventeringen. Länsstyrelsens miljöhandläggare var inte är med på aktuellt möte och det är miljöhandläggaren som behöver förtydliga och diskutera frågan. Ett separat möte kopplat till biotoppsskyddade diken genomfördes 2023-01-16, se nedan.

Övriga synpunkter

Länsstyrelsen frågar om det kommer mer information angående miljökvalitetsnormer och så vidare i handlingarna för att de ska kunna göra en bedömning om vattenverksamheterna?

Trafikverket konstaterar att det för trummorna längs sträckan kommer att göras anmälan om vattenverksamhet i kommande bygghandlingsskede. Frågan ställs om det ska göras en anmälan alternativt tillståndsansökan för omgrävningen av bäcken? Länsstyrelsen svarar att det ska göras en anmälan, omgrävning av bäcken bedöms ej som ett tillståndsärende.

Länsstyrelsen förtydligar att det är Skellefteå kommun som handlägger anmälan och tillstånd gällande vattenverksamhet. Om projektet kommer fram till att ett utkast på anmälan av omgrävningen tas fram i vägplaneskedet ska det skickas både till länsstyrelsen och Skellefteå kommun.

Trafikverkets svar

I planbeskrivningen beskrivs under kapitel 5.2.12. Avvattning och trummor vilka åtgärder som är planerade för trummorna längs sträckan och motiv till dessa. Projektet föreslår att samtliga trummorna ska bytas ut, oavsett om de utgör vandringshinder eller ej. Undantag finns för en trumma vid Daglösten (Backen) vid km 12/982 som kommer att behållas, vid läget för trumman är åtgärderna på vägen är små och trummans funktion är endast att avvattna en lågpunkt. På plankartorna fastställs även skyddsåtgärder "Sk7" att trummor i naturliga vattendrag ska utformas så att de inte utgör vandringshinder. Denna skyddsåtgärd gäller för trummorna vid km 16/030, km 17/760 och km 18/520.

I vägplanen har flytt av bäckfåra utretts till sådan nivå att markanspråket kunnat bestämmas, även om detaljprojektering sker i ett senare skede, när bygghandling arbetas fram. Avsikten är att anlägga en naturlig bäck med bottensubstrat liknande dagens, att bäcken årligen tillåts svämma över samt tillföra block, sten samt död ved i anpassad mängd. Det är säkerhetsställt att det ska finnas tillräckligt med yta för att uppfylla kraven på säkerhetsavståndet. Men om projektet i den fortsatta utredningen ser ett behov av att återplantera fler träd närmre vägen kan det bli aktuellt att anlägga räcken mellan E4 och bäcken.

Efter avslutat anläggningsarbete föreslås i vägplanen att uppföljning ska ske i 10 år i syfte att säkerställa att vattendraget på sikt återfår de kvalitéer som det idag håller samt att förutsättningarna för utveckling kvarstår.

Trafikverket har tagit fram ett PM som utgör underlag för skriftligt samråd gällande omgrävning av Gammobdäcken och övriga vattenärenden. Detta underlag har delgetts både länsstyrelsen och miljöenheten på Skellefteå kommun.

Utifrån framfört önskemål har tidigare utförd naturvärdesinventering kompletterats med en GIS-analys i syfte att identifiera ytterligare diken i jordbruksmark som kan omfattas av bestämmelser om det generella biotopskyddet.

Miljö kvalitetsnormerna beskrivs och behandlas i vägplanens planbeskrivning.

Projektets dispenser, tillstånd och anmälningar är separata prövningar som kommer att behandlas i kommande bygghandlingsskede.

Digitalt samrådsmöte med Länsstyrelsen, 2023-01-16

Bakgrunden till mötet var att Trafikverket efterfrågat Länsstyrelsens klargörande av lämnat yttrandet kopplat till biotopskyddade diken och den naturvärdesinventering som är utförd längs sträckan. Länsstyrelsen uttryckte i sitt yttrande att det saknas specifik information om hur frågan om generellt biotopskydd för dikeskanter, småvatten och jordbrukslandskapet har utretts. Länsstyrelsen förtydligar på mötet att diken som berörs av det generella biotopskyddet ska kvantifieras, platsbestämmas och redovisas i miljöbeskrivningen eftersom den delen saknades i samrådsunderlaget.

Trafikverkets svar

På stående möte diskuterades att planen för den kommande kartläggningen var att projektet under våren 2023 (maj) skulle inventera och mäta diken för att kvantifiera antal samt platsbestämma de lokaler som berörs av vägplanen och omfattas av det generella biotopskyddet. Projektet har istället valt att göra en GIS-analys i syfte att identifiera ytterligare diken i jordbruksmark som kan omfattas av bestämmelser om det generella biotopskyddet. I jordbruksmark vid Övre Bäck har diken identifierats i anslutning till E4 vilka redovisas på plankarta.

PM – Underlag för samråd gällande omgrävning av Gammobdäcken och övriga vattenärenden, 2023-04-27- 2023-05-17

Länsstyrelsen lämnade inga synpunkter på det skriftliga underlaget som skickades ut.

3.2.2. Samråd med berörd kommun

Trafikverket har samrått med kommunen via mejl perioden 2023-01-25 – 2023-02-03 gällande belysning längs rubricerad sträcka.

Utskick om inbjudan till samråd gällande planutformningen, i skede samrådshandling har skickats till kommunen inför samrådsperioden 2023-13-15 till 2023-03-29.

Digitalt samrådsmöte genomfördes med Miljöenheten på Skellefteå kommun 2023-02-09 i syfte att samråda omgrävning av Gammobdäcken och övriga vattenrelaterade frågor som ingår i vägplaneförslaget. Under det digitala samrådsmötet med Skellefteå kommun 2023-02-09 bestämdes att Trafikverket skulle ta fram ett PM som baserades på presentationen, där mer skriftlig information adderas i syfte att kommunen ska kunna ta ställning och därefter komma med ett skriftligt yttrande. Därmed har ett PM - Underlag för samråd med Skellefteå kommun angående omgrävning av Gammobdäcken och övriga vattenärenden upprättats.

Trafikverket har begärt Skellefteå kommuns yttrande om möjlighet att undanta krav på bygglov med anledning av uppförande av bullerskärmar längs sträckan. Kommunen meddelade 2023-05-30 att de inte medger ett undantag för uppförande av bullerskärmar. Bygglov för skärmar måste därmed sökas och beviljas efter separat ansökan.

Kommunen hade även representanter med på det digitala samrådsmötet som genomfördes 2023-01-20 med Region Västerbotten och Länsstrafiken Västerbotten (se rubrik 3.2.3. Samråda med Regionala kollektivtrafikmyndigheten).

Samråd via mejl, 2023-01-25 – 2023-02-03

Skellefteå kommun har i dagsläget belysningsanläggningar på två ställen längs sträckan, i Daglösten/Backen och i Övre Bäck. Trafikverket beskriver att det ska anläggas trafiksäkrare korsningar, C-korsningar, vid båda platserna samt att det i Övre Bäck även anläggs en GC-port med tillhörande gång- och cykelväg. Trafikverket avser att belysa båda platserna men förklarar att belysningen inte kommer att täcka alla ytor som kommunen belyser idag.

Kommunen avser att rasera den kommunala belysningen som finns i området idag i och med att Trafikverket anlägger ny belysning. Utifrån ett säkerhetsperspektiv avser kommunen inte behålla belysningen på E4 vid Övre Bäck då de ser en risk att oskyddade trafikanter kan välja att rör sig längs med vägen istället för att använda sig av den belysta GC-porten med tillhörande gång- och cykelvägar.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för informationen.

Inkomna uppgifter från fastighetsägare medger att den befintliga belysningen på sträckan är ur funktion. Till följd av detta har ytterligare dialog skett med kommunen vad gäller hur belysningen ska hanteras fram till planerad byggstart våren 2029. Dialogen och beslut om hur belysningsfrågan ska hanteras i väntan på projektstart ligger däremot utanför ramen för detta projekt och förs mellan kommunen och Trafikverkets planeringsenhet.

Skriftliga yttrande, 2023-03-29

Kommunen uttrycker i sitt yttrande att de inte några direkta synpunkter på förslaget i det här skedet.

Det är positivt att planeringen för E4 och mötesfri väg fortsätter då den del av E4 inom södra delen av Skellefteå kommun håller låg standard. Kommunen noterar dock att planerad byggstart är först våren 2029 och det hade varit önskvärt med ett tidigare genomförande. Det är även viktigt att planeringen av resterande sträcka mellan Ljusvattnet och Bureå påbörjas så snart som möjligt.

Det är positivt att Trafikverket avser att utveckla rastplatsen vid Ljusvattnet, vilket även är i linje med Samhällsbyggnadsnämndens önskemål och synpunkter.

Detta yttrande är ett samlat beslut från planverksamheten, trafikverksamheten och gatuverksamheten. Miljöavdelningen och belysningsverksamheten har lämnat egna yttranden i vägplanen.

Trafikverkets svar

Glädjande att planerade åtgärder längs sträckan går i linje med kommunens önskan om framtida utveckling av E4 och rastplatsen vid Ljusvattnet. Tidplanen för projektet är i dagsläget byggstart år 2029 men Trafikverket jobbar för att påbörja ombyggnaden tidigare om projektet får finansiering. Trafikverket bedömer att tidigast är byggstart år 2026.

Sträckan mellan Ljusvattnet och Bureå ligger utanför projektet att påverka. Trafikverket kan informera om att även sträckan Ljusvattnet-Yttervik ingår som en delsträcka i Sikeå-Yttervik projektet. Det är i dagsläget dock inte klart när arbetet med att ta fram en vägplan för delsträckan ska påbörjas. Sträckan Ljusvattnet - Bureå är inte finansierad och därför vilande.

Digitalt samråd med miljöenheten, 2023-02-09

Trafikverket har tagit fram en presentation som skickats till kommunen innan mötet. Följande innehåll och punkter avhandlades under mötet: Trummor/Passagemöjligheter, Omgrävning Gammobdäcken och övriga synpunkter från länsstyrelsens yttrande. Nedan har frågorna och diskussionerna som avhandlades undermötet sammanfattats:

Trummor och passagemöjligheter

Kommunen ställer inga specifika frågor på trummor och passagemöjligheter under mötet.

Omgrävning Gammobdäcken

Trafikverket går igenom varför en omgrävning av bäck kommer att krävas, vad syftet är och hur projektet ska tillgodose att bäckens i sitt nya läge får utrymme att kunna meandra fritt, säkerhetsställa att inte skapa erosiva processer och att tidigare miljö och gestaltning samt övriga värden återskapas. Trafikverket informerar även om att bäckflytten innebär att relativt stora delar jordbruksmark kommer behöva tas i anspråk.

Kommunen frågar om det är gjort en naturvärdesinventering i området? Är det gjort någon biotopskartering på sträckan för omgrävningen?

Kommunen konstaterar att det är speciellt och unikt att det är en meandrande bäck i denna typ av miljö som är bestående av jordbruksmark. Vanligtvis är bäckar/diken i denna typ av mark väldigt raka och "onaturligt" skapade. Därmed är det synd att projektet behöver påverka bäcken eftersom det inte kommer gå att återställa/bevara men kommunen framhåller att det är positivt att projektet har intentioner att försöka återskapa i den mån det går.

Kommunen menar på att det hade kunnat vara läge att göra en restaurering av bäcken på samma gång som den ändå behöver flyttas. Kommunen hänvisar till en rapport som nyligen är framtagen för restaurering av finkorniga vattendrag, vilket utifrån beskrivningen verkar stämma överens med förhållandena i denna bäck. Länk till rapporten "Restaurering av transportbegränsade vattendrag – en introduktion": <https://catalog.lansstyrelsen.se/store/27/resource/93>. Vidare framhåller Kommunen att en biotopskartering av området/bäcken hade givet en bra målbild och därmed bra resultat att kunna utgå ifrån vid planering av åtgärderna och utformning av bäcken.

Trafikverkets svar

En biotopskartering har utförts, men med ett urval av relevanta parametrar. Bäcken har undersökts avseende hydromorfologi och förekomst av exempelvis sten och lekbottnar. Beskuggning har kartlagts liksom konnektivitet i längs- och sidled. Trafikverket bedömer att det underlag som samlats in är tillräckligt för att utföra flytten och åstadkomma godtagbar lösning ur både naturmiljöaspekt och sett till miljökvalitetsnormer för vattendraget (specifikt gällande hydromorfologi). Projektet har därmed gjort bedömningen att det inte behövs en mer specifik och ingående inventering av bäcken utifrån dess bedömda värden.

Trafikverket anser inte att det går att se åtgärder i denna del som en restaurering då grejen med bäcken just här är att den rör sig på ett naturligt sätt. Trafikverket kan inte ta mark i anspråk genom vägplanen för restaurering i annan del, exempelvis på andra sidan vägen.

Övriga frågor/Synpunkter

Trafikverket frågar om det hade kunnat vara ett alternativ att projektet redan i vägplaneskedet tar fram ett utkast på anmälan för omgrävningen eftersom ytan/placeringen fastställs redan i detta skede? Mötet bestämmer att Trafikverket ska ta fram ett PM som är baserat på presentation där mer skriftlig information adderas i syfte att kommunen ska kunna ta ställning och därefter kommer med ett skriftligt yttrande. Underlaget ska skickas direkt till bygg- och miljönämnden.

Trafikverkets svar

Trafikverket har upprättat ett skriftligt underlag för samråd som skickats till kommunens miljöenhet 2023-04-27 med en önskan om återkoppling från kommunen senast 2023-05-17, se nedan rubrik för mer information.

PM – Underlag för samråd gällande omgrävning av Gammobdäcken och övriga vattenärenden, 2023-04-27-2023-05-17

PM:et baseras på den information som delgavs kommunen under det digitala samrådet (se ovan) och förtydligar informationen samt besvarar även de frågor som inkom under mötet. Kommunen lämnade sitt yttrande på underlaget 2023-05-17:

För den södra åtgärden känns området rimligt i storlek men för det norra läget känns markerat område onödigt stort. Frågan är hur markerat området ska tolkas, signalerar den turkosa ytan att hela området kommer påverkas av entreprenaden dvs, avverkas, köras i mm? Det bör alltid eftersträvas att påverka så litet område som möjligt. Det måste var tydligt vilka ytor som får köras i mm och vilka som inte ska påverkas.

Ni anger att block och död ved ska tillföras i den sträcka där ni gräver om Gammobdäcken, det går inte ihop med den hymotyp som ni angett att bäcken har. Enligt underlaget att bäcken hymotyp Cx, Cx representerar oftast en bäck där det finns finare material på botten och ofta inte så många block. Vi vill poängtera att det är viktigt att inte försöka anlägga miljöer som inte finns på platsen då dessa inte kommer att bli hållbara i längden. Risken är att tillförda block kan ändra erosionsförhållandena till något mindre naturligt. Det vore bra med ett förtydligande om hur fåran kommer att byggas upp för att efterlikna dagens förhållanden. Här använder ni även begreppet stokastiska strukturer, det behöver också förtydligas. I underlag som ska användas av entreprenörer bör det vara tydligt vilken hymotyp och strukturer som faktiskt ska skapas.

Vid omgrävning av bäckarna försvinner befintlig naturmark runt dessa. För att minska påverkan och gynna den biologisk mångfalden kan träd som avverkas sparas som död ved för att sedan återplaceras naturmiljö efter återställningen är gjord. Död ved skapar viktiga strukturer och livsmiljöer som ofta saknas i skogsmiljöer. Genom att skapa och återplacera död ved kommer naturmiljön snabbare återhämta sig och med tiden kanske även få högra naturvärden än innan åtgärd. Död ved bör framförallt utgöras av grov död ved dvs minst 25 cm i diameter. Särskild vid Gammobdäcken där ett område med höga naturvärden identifierats behöver man tänka på detta. Inom det området kan det redan finns strukturer som tex död ved som kan lyftas ut och sparas, innan åtgärden påbörjas, för att sedan återplaceras i naturmiljön efter återställningen. För att detta ska vara möjligt är det viktigt att de entreprenörer som är på plats och markavtäckar och avverkar är medveten om vad som ska göras, så att strukturer som skulle kunna sparas inte förstörs.

Det framgår inte av underlaget vilken status berörda vattenförekomster har. Inför prövningar av vattenverksamhetsärendena behöver ni redogöra för status på berörda vattenförekomster och hur

status kommer påverkas av planerade åtgärder. Om status är lägre än god behöver ni redogöra för vad som sänkt status och hur nu planerade åtgärder påverka detta.

Broar och trummor ska vara så pass breda att de inte påverkar bäckens utbredning i sidled. Vid anläggande behöver det också säkerställas att trummorna grävs ner så passa att de inte med tider kommer att utgöra vandringshinder. Alla dessa aspekter kommer att prövas inom ramen för de anmälningspliktiga vattenverksamheterna, men det är viktigt att ha med sig redan nu så att markanspråken inte blir fel för att trummor och broar fått för små dimensioner.

Trafikverkets svar

Vad gäller markanspråkets utbredning med inskränkt vägrätt, turkos yta, tas ett större område runt om själva bäckfåran i syfte att Trafikverket ska ha möjlighet att kontrollera vattendraget i sitt nya läge så att det inte påverkar och äventyrar väganläggningen. Vid norra läget föreslås den mest vägnära meanderslingan grävas om och erosionsskyddas i den del som ligger närmast vägen, därmed kommer entreprenören endast behöva göra intrång i delar av den turkosa ytan. Krav och riktlinjer på entreprenören kommer att ställas och tas fram i kommande bygghandling.

I detta skede av projektet, skede vägplan, har flytt av bäckfåra utretts till sådan nivå att markanspråket kunnat bestämmas. Detaljprojektering som beskriver hur bäckfåran ska anläggas sker i ett senare skede när bygghandling arbetas fram. Trafikverket noterar inkomna synpunkter och tar med sig informationen till kommande detaljprojektering i bygghandling samt till kommande anmälan om vattenverksamhet och dess skyddsåtgärder.

Trafikverket har gjort en första bedömning av vattendraget för att kunna bestämma utbredning av markanspråket och i stora drag kunna beskriva de åtgärder som behövs på berörda platser. Den angivna HyMotypen är Cx (vattendrag med växelvisa strömsträckor och höljor) alternativt Ex (vattendrag i finkorniga sediment) beroende på vilka parametrar i HyMotyperna som prioriteras. Gemensamt för de båda HyMotyperna är att det råder transportbegränsning. Oberoende vilken av dessa två HyMotyper som kommer att eftersträvas är åtgärderna för att bibehålla strukturerna för HyMotyp Cx och Ex liknande, exempelvis tillförs död ved om sådan saknas alternativt att vattendraget tillåts utvecklas fritt och trädbevuxning gynnas. Trafikverket kommer att arbeta med detaljerna i kommande skede och utförligt beskriva åtgärderna i kommande anmälningar.

Vad gäller användandet av begreppet stokastiska strukturer, ska Trafikverket fortsättningsvis istället lägga vikt på att beskriva död ved i vattendrag och stenar där så är behövs.

Vägplanens planbeskrivning behandlar de vattenförekomster som berörs, se kapitel 4.5.3. och 6.4.3 Naturmiljö samt 4.5.8. och 6.4.8. Naturresurser.

Nya trummor kommer att anläggas där det behövs och utformas så att de klarar av att genomleda dimensionerande flöden. Det framgår av planbeskrivningen och tillhörande plan- och illustrationskartor lägen för trummorna. Trummor i naturliga vattendrag ska utformas så att vandringshinder för vattenlevande organismer inte uppstår och därigenom säkerställa en god ekologisk vattenmiljö.

3.2.3. Samråd med Regionala kollektivtrafikmyndigheten

Ett digitalt samrådsmöte har ägt rum på Teams 2023-01-20 med representanter från Region Västerbotten, Skellefteå kommun och Länstrafiken Västerbotten. Även representant från Skellefteå Buss bjöds in till samråd men deltog ej på mötet.

Digitalt samrådsmöte, 2023-01-20

På mötet gick Trafikverket igenom vad som ingår i projektet, planerade åtgärder och statistik för hållplatslägen längs sträckan samt planerad utformning av busshållplats i Övre Bäck. Inkomna synpunkter som framkom under mötet och skriftligt via mejl i anslutning till mötet sammanfattas nedan.

Busshållplats i Övre Bäck och övriga hållplatslägen utgår

Trafikverket förklarar att på de tidigare etapperna i projekt Sikeå-Yttervik har en anordnad busshållplats utformats per delsträcka, resterande hållplatslägen har utgått. Planen är att följa samma linje för denna sträcka där ny GC-port med busshållplatser anläggs i Övre Bäck. Statistik på antalet påstigande för respektive hållplatsläge och genomgång av linjetrafiken (Linje 12 och 20) som trafikerar hållplatserna går igenom. Alla parter på mötet var enade om att Övre Bäck är den mest lämpliga lokalisering för hållplatsen.

Trafikverket förklarar att befintliga hållplatslägen i Daglösten, Ljusvattnet och Istermyrliden kommer att stängas i och med de åtgärder som föreslås i planförslaget. Synpunkter inkom om att det är problematiskt när busshållplatser stängs om det inte finns något sammanhängande gång- och cykelvägnät till hållplatslägena.

Eftersom Skellefteå kommun växer, men det inte är bestämt var staden kommer att växa geografiskt, kan det leda till att det finns ett utökat behov i framtiden. Utifrån detta ställs frågan om det kommer att vara omöjligt att i framtiden anlägga fler hållplatser längs rubricerat sträcka eftersom beslutas tas att flera av de befintliga hållplatserna stängs i och med vägplanen?

Trafikverkets svar

Trafikverket kommer att anlägga en busshållplats på rubricerad sträcka och vald lokalisering är gjord utifrån statistik och i samråd med berörda aktörer. Innan vägplanen förklarades vilade år 2018 har ytterligare samråd genomförts i frågan år 2017 och även då var parterna överens om att hållplatsläget i Övre Bäck är en lämplig lokalisering.

I projektet ingår inte att anlägga ett sammanhängande gång- och cykelnät intill E4. I och med att busshållplatserna utgår vid Daglösten, Ljusvattnet och Istermyrliden kommer tillgängligheten till busstrafiken att försämrats för de närboende. Enligt det regelverk, VGU, som Trafikverket ska förhålla sig till finns tydliga direktiv om hur busshållplatser längs en väg med egenskaper likt E4 ska utformas. Exempelvis ska det finnas en planskild passage vid varje hållplatsläge utifrån en trafiksäkerhetsaspekt. Utifrån detta är det inte ekonomiskt rimligt och motiverat att anlägga hållplatser med för täta mellanrum i och med att det inte finns ett tillräckligt stort resandeunderlag.

Trafikverket vill förtydliga att bara för att det inte anläggs gång- och cykelvägar eller fler busshållplatser inom ramen för detta projekt betyder det inte per automatik att det inte kan komma att anläggas i framtiden. Däremot vill Trafikverket vara tydlig med att det inte finns finansiering för det i dagsläget, men i och med att Skellefteå växer är det rimligt att anta att finansiering för sådana projekt kan komma att bli aktuellt på platser där det finns behov i framtiden.

Utformning av hållplatsen

Synpunkter inkom kopplat till vikten av att accelerationsfältet är tillräckligt långt och att sikten i området är god. Vidare betonades vikten av att hållplatsen knyter an och hänger ihop med övrig infrastruktur i området. Det är viktigt att möjligheten finns att kunna lämna av passagerare vid intilliggande vägar som sedan på ett säkert sätt ska kunna ta sig till busshållplatsen. Detta för att säkerhetsställa att det finns en god koppling mellan busshållplatsen och närliggande byar, väster- och öster om hållplatsläget i Övre Bäck.

På mötet konstateras att det inte kommer att behöva anläggas någon bussignal eftersom hållplatsen ligger i plan. Däremot bör det anläggas reflexsnurror och belysning på platsen. Vidare framkommer information om att Kommunen tillsammans med Länsstrafiken tagit från en typskiss på hur väderskydden ska utformas längs E4:an, en kur tillverkad i sträckmetall.

Trafikverkets svar

Trafikverket utformar busshållplatsen avseende exempelvis längd på accelerationsfält, planskild passage och tillgänglighetsanpassning i enlighet med bestämmelserna i VGU för hållplats typ 3. Accelerationsfältet kommer att utformas till cirka 150 m och sikten i området är god, busshållplatsen är belägen på en raksträcka vid cirka km 14/300. I projektet föreslår Trafikverket en hastighetssänkning till 80 km/tim i berört område vid Övre Bäck i syfte att säkerhetsställa trafiksäkerhet i området. Beslutet om eventuell hastighetssänkning tas dock inte inom ramen för vägplanen.

Busshållplatsen ska belysas och åtgärder kommer att fastställas i vägplanen. Vad gäller beslut om övrig detaljutformning kopplat till exempelvis bussignal, reflexsnurror och väderskydd tas dessa inte inom ramen för vägplanen. Trafikverket tar med sig informationen till kommande bygghandlingsskede där busshållplatsen kommer att detaljprojekteras.

GC-porten med anslutande gång- och cykelväg, på västra och östra sidan om E4, är utformad i syfte att göra busshållplatsen tillgänglig från intilliggande vägnät.

Skolskjuts i området

Trafikverket informerar om att ett antal korsningar kommer att behöva justeras i syfte att säkerhetsställa en säker trafikmiljö och god framkomlighet. Kommunen uttrycker att det är viktigt att korsningarna utformas med en tillräckligt stor svängradie för att säkerhetsställa att skolskjuts fortsatt kan trafikera området.

Trafikverkets svar

Korsningar längs sträckan kommer att utformas och anpassas för tung trafik och därmed kommer inte åtgärden att påverka busstrafiken i området. Exempelvis kommer korsningar vid Daglösten cirka km 12/750 och Övre Bäck cirka km 14/450 att kunna nyttjas på samma sätt som tidigare.

3.2.4. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Trafikverket genomförde ett informationsmöte i Övre Bäck 2016-05-19 där ett förslag till ombyggnation presenterades. Arbetet med denna vägplan initierades sedan under 2017 och ett samrådsmöte hölls i Övre Bäck 2017-10-17. De synpunkter som inkom såväl under som efter informationsmötet och samrådsmötet hann aldrig inarbetas i vägplanen. Detta på grund av att Trafikverket förklarade projektet som vilandes innan vägplanen ställdes ut för allmänhetens granskning. Trafikverket har vid återupptagandet av vägplanen sett över tidigare inkomna synpunkter. Nedan följer en sammanfattning av vad som tagits hänsyn till och särskilt beaktats vid utformningen av planförslaget.

Ett fysiskt samrådsmöte anordnades på Byagården i Övre Bäck 2023-03-15. Inbjudan till samrådsmötet har skett både via brevutskick 2023-02-24 till ägare till fastigheter där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk. Ytterligare brevutskick har gjorts till Länsstyrelsen i Västerbottens län, Maskaure samebyar och övriga myndigheter samt organisationer som ingår i samråds-kretsen (se rubrik 2. Samråds-krets). För att nå allmänheten samt övriga berörda myndigheter och organisationer har annonsering skett 2023-03-01 i Västerbottens-Kuriren, Västerbottens Folkblad och Norran samt 2023-03-08 i Västerbottens Mellanbygd. Samrådstiden har pågått mellan 2023-03-15 till 23-03-29. Samrådshandlingen och presentationsmaterial har funnits tillgängligt på projektets

webbplats: <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-vasterbottens-lan/e4-daglosten-ljusvattnet-motesfri-vag/> under samrådstiden.

På samrådsmötet informerades deltagarna om det pågående E4 projekt-projektet i Västerbotten, planlägningsprocessen och tidplanen, det aktuella vägförslaget och dess miljöpåverkan, bullerfrågor, markfrågor samt om aktuella ärenden kring vattenverksamhet för Gammobdäcken och Djupaån.

Muntliga synpunkter som inkom under samrådsmötet på ort och skriftligt inkomna synpunkter samt Trafikverkets svar på dessa presenteras nedan. Flera av synpunkterna är likvärdiga och har därför till viss del sammanfattats där det har varit möjligt.

Utöver samrådsmöte på orten har särskilt samrådsmöte/konsultation med berörd sameby samt Svenska Samernas Riksförbund (SSR) hållits samt särskilt samråd med Bureå skoterklubb och Skellefteå Kraft vilka har sammanfattats nedan.

Trafikverket har skriftligen samrått med berörda fastighetsägare angående enskilda vatten- och avloppsanläggningar. Samrådsaktiviteten ägde rum 2022-09-26 - 2022-10-14. Inkomna svar har beaktats i projekteringen. Vid samrådsaktiviteten inkom även synpunkter kopplat till projektet i stort, synpunkterna besvaras nedan. Liknande synpunkter har sammanfattats där så har varit möjligt.

Inkomna synpunkter innan vägplanen förklarades som vilande, 2016 – 2017

Flertalet synpunkter som inkommit berör området vid Ljusvattnet och rastplatsen.

Vid Ljusvattnet har även flera synpunkter inkommit gällande förslag på anläggandet av nya enskilda vägar. Synpunkter kopplat till enskilda vägar gäller även för fler platser längs sträckan exempelvis vid Backen/Daglösten och Övre Bäck.

Flertalet inkomna synpunkter rör vägutformningen och planerade åtgärder vid Övre Bäck; placering av korsningar, ny dragning av allmän väg 767 samt placering av busshållplatser.

Åtgärderna på sträckan förstärker barriäreffekten varpå flera synpunkter är kopplade till vikten av att även efter avslutat projekt tillgängliggöra åtkomst till marker, möjliggöra för passager för friluftsliv och säkra passager för ren och vilt.

Flera synpunktslämnare har inkommit med yttranden gällande höga bullernivåer och förslag till bullerskyddsåtgärder.

Trafikverkets svar

Vid återupptagandet av projektet år 2022 har de planerade åtgärderna längs sträckan utretts på nytt och justerats. Vi detta arbete har tidigare inkomna synpunkter gått igenom. Inkomna synpunkter har beaktats i den mån det varit möjligt och samhällsekonomiskt motiverat.

Exempelvis får en väg endast byggas om när det är motiverat från allmän synpunkt. Att förflytta E4 och förlägga vägen i ett nytt läge, exempelvis intill ledningsgatan, bedöms inte vara motiverat ur allmän synpunkt eller samhällsekonomiskt försvarbart. Att E4 förflyttas cirka 50 meter västerut är motiverat utifrån trafiksäkerheten och för att uppfylla dagens regelverk. I och med kurvvrätningen förbi Ljusvattnet ges utrymme att förbättra utformningen av rastplatsen, både gestaltningsmässigt och trafiksäkerhetsmässigt. Utformningen innebär att den tunga trafiken flyttas längre bort från vattnet vilket kommer minska nedskräpningen av sjön men fortfarande ge god service till trafikanterna.

Ett omtag har tagits vad gäller förslag på placering av nya enskilda vägar. Vad gäller slutlig utformning och placering av enskilda vägar i området tas vidare diskussioner i kommande lantmäteriförrättningar. De enskilda vägarna som presenteras i vägförslaget utgör endast förslag, se mer under rubrik Placering och utformning av enskilda vägar.

Utformningen av området vid Övre Bäck har justerats, förslaget som presenterades på samrådsmötet 2017-10-17 är därmed omgjort. Inkomna synpunkter på den tidigare utformningen och lösningsförslag som inkommit har beaktats när justeringar är gjorda i området.

Utbyggnaden till mötesfri väg innebär att vägen ytterligare kommer att uppfattas som en barriär, speciellt för jord- och skogsbrukare med mark på båda sidor E4, men barriäreffekten bedöms lindras genom anläggande av nya enskilda vägar, vänd- och passagemöjligheter. Även en kombinerad traktor- och skoteröverfart anläggs längs sträckan. För att mildra barriäreffekten för ren- och vilt anläggs en viltpassage i plan och en faunapassage över E4.

Projektet har utfört en bullerutredning för att bedöma den påverkan som den planerade ombyggnaden av E4 kommer att medföra på närliggande bostadsfastigheter. Som prognosår efter ombyggnad har år 2050 använts för att ta hänsyn till en förväntad trafikökning med tiden. Utredningen baseras på gällande riktvärden för trafikbuller och Trafikverkets riktlinjer för beräkningar och val av skyddsåtgärder. För mer detaljerad information kring bedömningen och åtgärder hänvisas till Rapport Bullerutredning.

Inkomna synpunkter under samrådshandlingens samrådsperiod, 2023-03-15 – 2023-03-29

Förflyttning av E4 vid Ljusvattnet

Synpunktslämnaren framför att det bästa förslaget för alla berörda runt sjön Ljusvattnet är att den nya sträckningen av E4 flyttas där kraftledningen är och att kraftledningen markförläggas. Skogen är huggen, marken är stabil och delar av marken redan avverkad. Synpunkter har inkommit på att det även är flera bäckar som har tillopp till sjön där det är en ravin med extremt sank mark i närheten av den, som E4 planerar att korsa, därför skulle förläggningen av vägen närmare kraftledningen även gynnas ur den aspekten.

Ytterligare synpunktslämnare önskar att E4 återansluter till befintlig E4 där vägen till Nedre Bäck möter E4. Det skulle medföra att hus och fritidsboenden intill Ljusvattnet skulle bli betydligt mindre störda av ljudet från E4. Det kommer att bli mer vägljud eftersom hastigheten höjs till 110 km/h. Argumentet av förflyttning av E4 är för att miljön för de boende runt sjön ska förbättras och vara rogivande och inte som idag där de boende störs av höga trafikljud dygnet runt som även förstärks över vattnet. I yttrandet framförs förslag om anläggande av promenadväg ned till sjön som kan nyttjas av de som semesterar och trafikanter för en stunds avkoppling.

När Trafikverket nu investerar i en väg för högre säkerhet och för framtiden borde investeringen även vara för miljön för de omkringboende. Trafikverket borde inte vara så kortsynta om det investeras för en hållbarhetslängd på cirka 50-100 år. Försök inte spara pengar så ni förstör hela eller delar av meningen med investeringen.

I yttrandet framförs även att en förflyttning av E4 närmare kraftledningen skulle även innebära bättre möjligheter för de boende längs Ljusvattnet att få åtkomst till sina fastigheter. Se mer under rubrik *På- och avfart till Rastplatsen Ljusvattnet och nyttjande av befintlig E4* nedan. I yttrandet framförs även att ett möte i mindre sällskap önskas med Trafikverket för att diskutera frågan närmre.

Trafikverkets svar

När en väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Ändamålet med projektet är att bibehålla E4:ans funktion som viktig transportled genom att säkerställa en säker trafikmiljö och god framkomlighet. Projektmålet är att skapa en trafiksäker och framkomlig E4 mellan Daglösten och Ljusvattnet för både fordon och oskyddade trafikanter. Vägåtgärderna ska vara tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga samt totalkostnaden ska vara så samhällsekonomisk som möjligt.

Markanspråken och åtgärderna i vägplaneförslag ska utformas för att uppnå syftet med vägplanen med minsta intrång och olägenhet för enskilda. För aktuellt projektet innebär det att E4 och rastplatsen i möjligaste mån ska ligga kvar i sitt befintliga läge i syfte att minimera markintrång, hålla

kostnaderna nere samt minimera vägåtgärdernas miljöpåverkan. En förflyttning av E4 vid Ljusvattnet skulle innebära att vägen behöver byggas i en ny sträckning under en lång sträckning för att uppfylla kraven för radie på vägen, fler konfliktpunkter med ledningsägare och de enskilda vägarna mot E4 skulle bli längre. Om mer ny väg byggs innebär det i sin tur att mer av befintligt E4 behövas rivs, därmed vill projektet nyttja befintlig anläggning i så stor utsträckning som möjligt.

En väg får endast byggas om när det är motiverat från allmän synpunkt. Att förflytta E4 och förlägga vägen i ett nytt läge, exempelvis intill ledningsgatan, bedöms inte vara motiverat ur allmän synpunkt eller samhällsekonomiskt försvarbart. Att E4 förflyttas cirka 50 meter västerut är motiverat utifrån trafiksäkerheten och för att uppfylla dagens regelverk. Dagens utformning av kurvan söder om Ljusvattnet uppfyller inte standarden och kraven vad gäller nybyggnads- och förbättringsåtgärder för referenshastigheten 110 km/tim. Kurvrätning kommer innebära att E4 får en mjukare och bättre linjeföring som uppfyller dagens krav. Om utformningen av befintlig E4 hade uppfyllt kraven hade därmed vägen legat kvar i sitt befintliga läge längs hela sträckan.

Projektet har utfört en bullerutredning för att bedöma den påverkan som den planerade ombyggnaden av E4 kommer att medföra på närliggande bostadsfastigheter. Som prognosår efter ombyggnad har år 2050 använts för att ta hänsyn till en förväntad trafikökning med tiden. Utredningen baseras på gällande riktvärden för trafikbuller och Trafikverkets riktlinjer för beräkningar och val av skyddsåtgärder. De berörda fastigheterna, vilket är fem stycken vid området för Ljusvattnet, har inventerats utvändigt avseende fasad, fönster och ventiler för att en korrekt bild av inomhusnivåer ska kunna tas fram. För mer detaljerad information kring bedömningen och åtgärder hänvisas till Rapport Bullerutredning.

Vad gäller utformning och placering av enskilda vägar i området tas vidare diskussioner i kommande lantmäteriförrättningar. De enskilda vägarna som presenteras i vägförslaget utgör endast förslag, se mer under rubrik Placering och utformning av enskilda vägar.

Omdragning av E4 vid Ljusvattnet - Påverkan på dricks- och dagvatten

Inkomna yttranden gäller vatten i enskilda brunnar väster om sjön Ljusvattnet. Grundvattentäkten "Skellefteåsen, Ljusvattnet" (SE717307-176025) går igenom sjön Ljusvattnets nordöstra del. Stugor och hus på nordlig och östlig sida har möjlighet att nyttja täkten för tappvatten. Men på den västliga sidan som följer E4an har tillgången till vatten varit mera begränsad, alla fastigheter har inte kunnat lösa sina vattenbehov med lokala brunnar. Detta problem har inte minskat med åren, bland annat kan noteras att Trafikverket misslyckades med att anlägga en brunn på rastplatsens område.

Vi ser att nuvarande förslag är att placera nysträckning av E4:an mellan nuvarande förläggning och "berget" där kraftledningarna går idag. Om grundläggning sker med fyllnadsmassor ner till "fast mark" kommer det vattenförande skikt av rullsten som idag förser brunnarna väster om Ljusvattnet med vatten att grävas av. Det är då en överhängande risk att de fungerande brunnar som finns i området kommer att sina.

Det har tidigare nämnts en placering av E4 på "berget" längre västerut. Då skulle underlaget vara ett annat (berg) och detta problem skulle inte uppstå. Ska E4 dras enligt befintligt förslag vill vi att Trafikverket tar på sig ansvaret för att de drabbade fastigheterna även i fortsättningen har tillgång till drickbart tappvatten. Samma information och önskemål som ovan framförs av flera synpunktslämnare. Frågan ställs även mer specifikt hur grundvattnet kommer att påverkas av den nya dragningen av E4?

Trafikverkets svar

Att förflytta E4 längre västerut mot berget bedöms inte vara motiverat ur allmän synpunkt eller samhällsekonomiskt försvarbart, se även Trafikverkets svar, Förflyttning av E4 vid Ljusvattnet, ovan.

I och med att vägen anläggs i skärning vid området för Ljusvattnet kommer schakt att ske under grundvattennivån. Vid anläggandet av skärningarna kommer därmed en permanent

grundvattensänkning ske under både bygg- och driftskedet. Grundvattensänkningens påverkan på omgivningen beror på att grundvattenflödet i de genomsläppliga jordlagren till viss del skärs av där vägen anläggs. En ökad risk för föroreningstransport från vägen till närliggande brunnar föreligger också under byggskedet.

Åtgärdens påverkan kommer att utredas vidare vid framtagandet av bygghandlingen. Trafikverket har i detta skede ringat in påverkansområdet av åtgärderna och de brunnarna som ligger inom området. Slutsatsen är att en, hittills identifierad, enskild brunn riskerar att påverkas av åtgärderna. Utifrån detta kommer ett tillstånd för bortledning av grundvatten sökas i kommande bygghandlingsskede. Vid tillståndsprövningen kommer också ett kontrollprogram att utarbetas vilket innefattar krav på nivåkontroll samt kontroll av vattenkvalitet inom området.

Ta bort och förflytta rastplatsen Ljusvattnet till annan lokalisering

Flera synpunktslämnare önskar att Trafikverket tänker om att anlägga en stor rastplats vid en liten sjö som Ljusvattnet. Placera den vid ett område som inte är så känsligt och en plats där ingen störs av den. Det finns gott om platser efter E4 som lämpar sig bättre än denna. Ytterligare synpunktslämnare menar att rastplats för lastbilar inte ska vara vid sjön utan menar på att chaufförerna kan få sin behövliga vila vid exempelvis Södra infarten i Skellefteå. Trafikverket får förslag att grusa upp ytor vid exempelvis macken i Lövånger där lastbilar kan stå utan att störa.

Varför måste det finnas två norrgående rastplatser på så kort sträcka, behövs rastplatsen vid Ljusvattnet? Borde det inte finnas en i södergående istället?

Trafikverkets svar

Trafikverket har som målsättning att det ska finnas rastplatser mellan 75–150 km avstånd längs det nationella stamvägnätet, där E4 i Västerbottens län ingår. I norrgående riktning längs E4 i Västerbotten visar utredning på att befintliga rastplatser är överbelastade, därmed finns ett behov av upprustning och utökning av parkeringsmöjligheter vid området. Rastplatsen vid Ljusvattnet kommer därför att ligga kvar i sitt geografiska läge och bedöms vara motiverad ur allmän synpunkt. Rastplatsen rustas upp och byggs om till en större och mer komplett rastplats. Ytterligare ett motiv till upprustningen är att dygnsvilan för yrkestrafiken är reglerad i lag, vilket innebär att det måste finnas rastplatser i sådan omfattning att förare kan sköta sina kör- och vilotider.

Även särskilda gestaltningsavsikter som har en inverkan på sträckan och den helhetliga upplevelsen vidtas i utformning av en vägplan. Rastplatsens placering gör att trafikanterna på E4 får en utblick över vattnet vilket är ett välkommet avbrott i den monotona skogsvegetationen på sträckan. Det är det enda landskapselementet som finns på sträckan. Rastplatsen ska därmed utnyttja läget vid vattnet och den befintliga vegetationen. Det ska finnas möjlighet för rastande trafikanter att komma närmare vattnet samtidigt som rastplatsen utformning ska uppmuntra till rörelse samt vara ordnad och städad. I och med att E4 flyttas cirka 50 m från befintlig sträckning och bort från bebyggelsen samt att utformningen av rastplatsen förändras, exempelvis flyttas den tunga trafiken längre bort från vattnet, förväntas påverkan på boendemiljön minska något.

Ljusvattnet - Förorening och nedskräpning

Synpunktslämnare framhåller att det har uppdagats föroreningar med nedskräpning bränsle- och oljeläckage etc. från lastbilarna som står parkerade hela helgerna på rastplatsen samt även från övriga besökare. Det har satts upp ett staket mot sjön då det var diverse toalettömningsar och annat som hamnade i sjön men det staketet är trasigt och således kan de fortfarande använda sjön till olämpliga tömningar. Detta medför att sjön förorenas, övergöds och resulterar i död sjöbotten.

Många lastbilar står på tomgång hela nätterna och toaletter används inte, vilket gör platsen till en sanitär olägenhet. Ofta parkerar det fler lastbilar än vad det finns platser. Synpunktslämnare uttrycker att det känns obehagligt att gå sjörundan och passera en rastplats full med lastbilar samt betonar att

det också är en miljöfråga. I inkomna yttranden finns önskemål om att skydda Ljusvattnet mot nedskräpning och föroreningar. Synpunktslämnare hänvisar även till hav- och vattenmyndighetens hemsida: *"Mindre men kontinuerliga oljespill orsakar också miljöproblem och orsakas främst av den mest toxiska delen i olja, Polycykliska Aromatiska Kolväten (PaHer). De kan orsaka effekter som nedsatt reproduktion, tillväxt, genetisk påverkan, cancer och försämrad motståndskraft mot annan miljöpåverkan. Överlång tid kan dessa medföra lika stora eller större effekter på vattenmiljön än ett stort oljespill."*

Frågan ställs om Trafikverket tagit markprover i området vid rastplatsen? Och frågan ställs även vad Trafikverket har för plan att rädda sjön från förorening från rastplatsen? Vidare framförs förslag på att rastplatsen bör utformas som en gjuten platta där vattnet leds till en oljeavskiljare för att ta hand om föroreningarna och även tar hand om den snö som skottas från rastplatsen som även den ofta är förorenad. Det framförs i inkomna yttrande att personen som sköter snöskottningen fått i order att när det ofta är förorenat och mycket skräp etc. så ska all snö från rastplatsen läggas i diket på sidan bort från E4:an. Utifrån detta läggs förorenad snö vid diket och därmed bör även markprover göras i diket längs befintlig E4, på den sidan bort från sjön, då det förmodligen följt med en hel del föroreningar dit med snön vintertid. Detta kan påverka om Trafikverket behöver sanera marken inför byggandet av en ny rastplats.

Trafikverkets svar

Trafikverket informerar om att det finns begränsningar hur länge besökare får stå på en rastplats, detta är dock en tillsynsfråga och ligger utanför rubricerat projekt att påverka. Detsamma gäller nedskräpning och tomgångskörning etc. Rastplatsen är idag inte utformad för så många ekipage som brukar stå där idag. Projektet har i och med att E4 förflyttas västerut fått bättre försättningar till att skapa en bättre utformningen av rastplatsen. Tanken med utformningen av rastplatsen är att lastbilspareringarna anläggs längre bort från vattnet, i syfte att minska nedskräpningen av sjön, och därmed också längre bort från bebyggelsen och "promenadstråket" för att minska störningen något. Rastplatsen kommer exempelvis att innehålla en ny WC-byggnad och ny sophantering samt även en ny belyningsanläggning.

Trafikverket har tagit fram en PM markmiljöundersökning som baseras på provtagningar som utfördes under 30 oktober och 1 november 2022. Syftet med PM:et och provtagningen av vägdkesmassor är att förklara massor och erhålla en generell bild av föroreningssituationen längs aktuell vägsträcka, där läget för rastplatsen är inkluderat. Fyra till sex delprover togs ut per kilometer, dessa bildade sedan ett samlingsprov. Provtagningen utfördes både i norrgående- och södergående riktning. Samlingsprovet som innefattar de delprover som tagits i anslutning till rastplatsen i Ljusvattnet visade inte på några förhöjda halter av ämnen som går att spåra till oljeföroreningar.

Den nya placeringen och utformningen av rastplatsen tillsammans med ny utformning av diken och trumlägen bedöms förbättra situationen för dagvattenhanteringen jämfört med nuläget. När parkeringsytorna kommer på längre avstånd från sjön ges möjlighet till bättre uppsamling av partikulärt material och sedimentering i diken, vilket minskar risken för att dagvatten transporterar föroreningar direkt ut till sjön. Utformningen av rastplatsen och diken inom och runt om denna, medverkar också i stort till bättre förutsättningar att partikulärt material ska kunna sedimentera och fastläggas. I kommande driftskede ska snöhantering med eventuella snöupplag placeras så att avrinning via snösmältning inte går direkt till sjön.

Ljudnivå och bullerskyddsåtgärder runt rastplatsen

I nuvarande vägförslag flyttas rastplatsen längre från vattnet, något som är positivt i flera avseenden. Dock är det oklart hur ljud från rastplatsen kommer att spridas då bullervallar och andra åtgärder saknas. I nuläget är det vanligt att lastbilar parkerar över natten och konstant kör på tomgång, eller kör annan högljudd utrustning exempelvis kylaggregat. Ljud och vibrationer har idag en tendens att sprida sig till närliggande stugor. I yttrandet föreslås att planen kompletteras för att mera aktivt

minimera detta. Det bästa hade förmodligen varit ljudvallar, men om det inte går vore det bra att öppna ytor som uppstår i samband med projektet planteras med för ändamålet lämplig ljuddämpande vegetation. Detta avser alltså ljudets spridning nordost och sydost från rastplatsen (vid in- och utfart), men det är även lämpligt att utöka mängden ljuddämpande träd och växter som planteras österut, direkt mot vattnet, samt i den "gröna" delen av själva rastplatsen.

Närboende förklarar att ljudet som kommer från rastplats redan idag är störande och uttrycker en oro för att ljudet ska öka i och med att rastplatsen byggs ut. Önskemål finns om att sätta upp stängsel och bullerplank mot sjön. Ytterligare önskemål framförs om att använda överskottsmassor till att anlägga jordvallar runt rastplatsen.

Trafikverkets svar

En av utgångspunkterna vid utformning av rastplatsen är att utblickar mot sjön Ljusvattnet fortsatt ska vara tillgängliga för trafikanter på E4 eftersom de är en av få händelser längs sträckan. Detta är ett av motiven till varför det inte anläggs vallar mellan E4 och sjön. Även bullerutredning är gjord längs sträckan, resultatet visar på att samtliga fastigheter i närheten av Ljusvattnet ligger inom riktvärdena för bullerstörning, se Rapport Bullerutredning. Utifrån detta är det inte motiverat att anlägga bullerdämpande åtgärder i form av vallar eller plank vid rastplatsen. Däremot kommer allén närmast sjön att återplanteras och även övrig vegetation kommer att planteras på platsen. I vägplanen föreslås också att träden mellan E4 och rastplatsen sparas som en vegetationsskärm, men att paritet ska gallras.

Se även Trafikverkets svar kopplat till rastplatsens utformning ovan.

Buller

I yttrandet framförs att enligt Trafikverkets riktvärden är ekvivalenta ljudnivån på 55dBA, både inomhus samt på uteplats. Vid en hastighet på nya E4:an på 110 km/tim finns en oro för att den upplevda ljudnivån vid berörd fastighet som år 2009 uppgavs ett mått på 6000 fordon per dygn, enligt Trafikverket. I en egen beräkning har måttet på 10 000 fordon använts, vilket kan vara inkorrekt. Utifrån fastighetens läge till nuvarande E4 och tillagt ytterligare 50 m utifrån nydragning av sträckan, hamnar avståndet på cirka 100 m. Enligt den uträkningen uppgår ljudnivån enligt Trafikverkets diagram till 62 dBA, vilket överskrider riktvärden. Utifrån detta efterfrågas bullerskyddsåtgärd.

Trafikverkets svar

En bullerutredning är gjord längs sträckan, för detaljerad information hänvisas till rapport Bullerutredning. Utredningen visar på att inga bullerdämpande åtgärder är motiverade för berörd fastighetsägare. Trafikverket har vid beräkningen utgått från hastigheten 110 km/tim och 90 km/tim för tunga fordon samt använt sig av ÅDT (årsmedeldygnstrafik) från år 2023 som vid området för Ljusvattnet är beräknad till 4895 fordon per/dygn. Prognosen visar på en ökning till 5616 fordon/dygn år 2050 vilket också beaktats.

Placering och utformning av enskilda vägar

Flera synpunktslämnare emotsätter sig föreslagna enskilda vägar utifrån olika argument som exempelvis störning, åtkomst till mark, bevarande av åkermark och skogsmark samt framtida planer för området där enskild väg föreslås etc.

Flera synpunkter riktar sig mot föreslagna enskilda vägar kring Ljusvattnet. Önskemål finns om att kunna använda befintlig E4 sträckning, som dras in från allmänt underhåll, till enskilda vägar för de berörda. Förslag ges på anläggande av på- och avfarter i vardera ände samt att ögla anläggs på lämplig placering. Önskemål framförs även om att enskilda vägarna ska knytas samman med enskild väg som knyter an till de stugägare på södra sidan av sjön. Argumentet är för att underlätta för snöskottning av vägarna och undvika att en stor hjullastare ska transportera sig på E4 vid området.

Trafikverkets svar

I och med att det under samrådsmötet på orten och tillhörande samrådsperiod inkommit flertalet synpunkter på enskilda vägar har de enskilda vägarna längs sträckan utretts på nytt. De förslag på enskilda vägar som framgår av vägplanens illustrationskartor bygger på en avvägning av omkringliggande intressen och befintliga miljöaspekter där dessa så långt som möjligt ska undvikas. Förslagen som presenteras av Trafikverket är lokaliseringar och utformningar som bedöms vara de bästa utifrån ett helhetsperspektiv där exempelvis trafiksäkerhetsaspekten, tillgänglighet och anläggningskostnader är beaktade.

Nya enskilda vägar beslutas inte inom ramen för vägplanen och utgör därför endast förslag. Dessa hanteras enligt följande beroende på omständigheterna:

- En ändring av en enskild väg mot allmän väg som endast berör den egna fastigheten (inägrovägar), sker i samråd med berörd fastighetsägare.*
- I de fall en fastighet behöver ta väg över annans fastighet för att få utfart mot allmän väg, kan en lantmäteriförrättning vara nödvändig, om inte ett avtals servitut kan upprättas frivilligt. Avtals servitut upprättas mellan ägaren för den som har behov av väg (härskande fastighet) och ägaren till den fastighet som behöver upplåta mark för ändamålet (tjänande fastighet).*
- Där stora enskilda vägsystem är nödvändiga, som berör många fastigheter, söks normalt en förrättning. Inom ramen för lantmäteriförrättningen fastställs inte bara läge och utformning av den enskilda vägen, utan också vilka fastigheter som är i behov av vägen och vilka som ska förvalta vägen (byggande och drift). Trafikverket åtar sig att bygga vägen enligt lantmäteriets beslut när detta har vunnit laga kraft.*

På- och avfart till Rastplatsen Ljusvattnet och nyttjande av befintlig E4

Flera synpunktslämnare önskar att Befintlig E4 kan användas som enskild väg/serviceväg med på- och avfarter i början och slutet av Ljusvattnet. Norra korsningen föreslås mellan skiftesväg och infarten till Nedre Bäck. Detta förslag skulle innebära att det inte blir någon förändring och nya dragningar av servicevägar runt sjön Ljusvattnet.

Yttranden har inkommit på att istället för att på- och avfart anläggs i anknytning till rastplatsen enligt Trafikverkets förslag, önskas att E4 befintliga på- och avfarter används även i fortsättningen. Syftet är att vägen ska vara mer utsträckt och därmed kunna nyttjas av de närboende som serviceväg men även av exempelvis utryckningsfordon, som förbifart vid eventuell framtida olycka, vägunderhåll etc. Dock bör hastigheten på vägen vara låg i syfte att minska oljud och olyckor då det finns boende nära vägen.

För trafikanter och ekipage som kommer norrifrån bör det anläggas en avfartsträcka som mynnar i en ögla, men det bör vara gott om utrymme då det ofta kommer en karavan med bilar som drar husvagnar då sällskap följs åt till campingen, så det inte blir ekipage stående som blockerar E4an som väntar på att få svänga in.

Förslagsvis placeras ögla så att den ger åtkomst till vägen som går mot Nedre Bäck och även in på synpunktslämnarens föreslagna enskilda väg, det vill säga, befintlig E4.

Alternativet som föreslås är att det istället anläggs en avfart längs vägen på den nya E4:an som gör att trafikanter endast behöver korsa mötande trafik, dock kvarstår behovet med tilltaget utrymme för flera fordon efter varandra.

Trafikverkets svar

Befintlig E4 förbi Ljusvattnet utgår från allmänt underhåll och återgår därmed till markägaren. Det är därför osäkert vad som kommer att hända med vägen, det ligger utanför projektet att påverka. Som

en följd av att vägen dras in från allmänt underhåll kommer berörda anslutningar mot E4 att utgå, därmed ger Trafikverket förslag på nya enskilda vägar som beslutas i kommande lantmäteriförrättningar. I vägplanen föreslås att vägen delvis rivs, mellan cirka km 16/550 – 17/100 och delvis smalnas av, från km 17/500 och norrut, i syfte att kunna nyttjas som enskild väg. Utifrån detta förslag kommer fastighetsägarna på sydvästra sidan om sjön köra runt sjön för utfart till E4.

I vägplanen föreslås att besökare till campingen som kommer norrifrån ska nyttja den trafiksäkra C-korsningen vid km 18/750, det föreslås inte att anläggas någon ögla i området utifrån trafiksäkerhetsaspekten.

Hantering av enskilda vägar och åtkomst till fastigheter kommer att hanteras i kommande lantmäteriförrättningar, se Trafikverkets svar ovan Placering och utformning av enskilda vägar.

Åkeri norr om Ljusvattnet - Åtkomst och tillgänglighet

Fastigheten var åkeriet är belägen är en stomfastighet, det vill säga, en fastighet med byggår före 1900 så har den funnits före det var en bilväg i området, möjligen fanns en ko-stig eller spår för häst och vagn i närheten. Den utökade trafiken som hittills varit och som dessutom förutspås ökas både i mängd och hastighet ska inte belasta ytterligare på den här fastigheten, utan det ska lösas på bästa sätt utan att inskränka och försämra dagens förutsättningar.

Det är positivt att vägen flyttas längre bort då buller och vibrationer är ett problem idag. Men i och med att det bedrivs ett åkeri måste tillfartsvägen vara minst klassad BK3 året om samt ha utrymme för möten då lastbilekipaget är 24 m med släp med en totalvikt på 60 ton, i framtiden kommer det även vara aktuellt med BK4 klassade ekipage. Utifrån detta behöver radien vid kurvor & öglor vara tilltagna, synpunktslämnaren ser därför att den befintliga E4 bör användas som tillfartsväg, vilket anses vara det mest rimliga då kravet på tillfartsväg blir i stort sett samma som E4-standard gällande bärighet och bredd för att klara av möte med lastbilekipage och bil med husvagn eller husbil etc. Rent ekonomiskt är det här det mest logiska och försvarbara menar synpunktslämnaren.

Trafikverkets svar

Hantering av enskilda vägar och åtkomst till fastigheten kommer att hanteras i kommande lantmäteriförrättningar, se Trafikverkets svar ovan Placering och utformning av enskilda vägar. Det är även i denna förrättning där krav om BK-klasser kommer att behandlas samt beslutas.

Skoterpassage vid Ljusvattnet

Flera yttranden har inkommit med information om att det finns en skoterpassage norr om Ljusvattnet vid cirka km 17/300 som leder vidare över sjön mot Bjuröklubb. På andra sidan E4 leder skoterpassagen från Ljusvattnet till skoterleden "Bottnialeden" som är belägen vid kraftledningen. Frågan ställs om det är möjligt att samordna så passagen blir planskild, det vill säga, att kunna nyttja en faunabro eller en tunnel under E4 så att risker för olyckor minimeras? Hur säkerhetsställer Trafikverket åtkomst till bottnialeden när E4 breddas och flyttas?

En sådan placering måste då vara i närheten av sjön så att det är en enkel skoterled att underhålla samt att det måste vara säkert att passera E4, risken är väl med ökande fordonstrafik att det kommer bli problem när man ska korsa med snöskoter som ofta även har en pulka och på blottad asfalt skär styrstålen fast i asfalten så det går ibland trögt att ta sig över på kort tid. Med fordon som kommer i 110km/tim och ibland högre hastigheter samt tre körfält att passera kan det skapa stora risker. Synpunktslämnaren ser gärna att vi tittar på en gemensam lösning.

Trafikverkets svar

Det bedöms inte motiverat att anlägga en planskild passage vid läget för Ljusvattnet. Utformningen av den nya vägen och rastplatsen möjliggör inte heller för en trafiksäker skoterpassage i plan vid det befintliga läget för överfarten. Skoterförare hänvisas därmed till att nyttja korsningen norr om sjön, vid km 18/750, för åtkomst till bottnialeden.

Påskynda projektets anläggande

En stugägare i Ljusvattnet uttrycker en glädje över att E4 flyttas längre ifrån sjön. Förutom bullret från vägen är även vägsträckan olycksdrabbad utifrån detta är det önskvärt att skynda på projektet.

Trafikverkets svar

Tidplanen för projektet är i dagsläget byggstart år 2029 men Trafikverket jobbar för att påbörja ombyggnaden tidigare om projektet får finansiering. Trafikverket bedömer att tidigast är byggstart år 2026 men Trafikverket förbereder för att vara redo att bygga 2025.

Planskild faunapassage vid Anderstorp/Istermyrliden

Synpunktslämnare motsätter sig föreslagen placering av planskilda viltpassage vid cirka km 20/400, då denna mycket höga bro blir likt en planskild korsning i plan terräng. Enorma mängder fyllnadsmaterial kommer att behöva transporteras till brofästena, då endast en mindre ås ansluter på västra sidan. Även stora delar av intilliggande skogsskifte kommer att utgöra brofäste till bron. Förslaget är att flytta bron cirka 100 meter norrut mot Bureå, vid detta läge träffas en ås något bättre men fyllnadsbehovet kommer fortfarande vara skyhögt. Bron kommer inte att smälta in i landskapet då omgivningen är så platt.

Synpunktslämnaren uttrycker att viltet troligen ändå kommer att välja utfarten vid Istermyrliden för passage över E4. Därmed förordas en viltpassage i plan vid utfarten Istermyrliden istället för en planskild viltpassage.

Trafikverkets svar

Trafikverket har tagit fram en viltstyrningsplan och i samråd med samebyn där faunapassagens läge vid området Anderstorp/Istermyrliden utpekats som lämpligt. Den exakta placeringen av faunapassagen har i projektet bestämts utifrån anpassning till omgivande landskap, anpassning till terrängen och geotekniska förutsättningar vid området. Läget är även valt med hänsyn taget till den grundvattenförekomst som finns norr om Anderstorp/Istermyrliden. I och med att grundvattenförekomsten är ett vattenskyddsområde är det inte lämpligt att anlägga faunapassagen längre norrut. Även korsningen till Istermyrliden är anpassad och justerad till sitt befintliga läge i syfte att få ett längre avstånd mellan korsningen och bron.

Faunapassagen kommer att bli ett nytt landskapselement som framträder väl för trafikanterna. Bron kommer att vara en stor konstruktion som upplevs som en mycket kort tunnel, som passeras på cirka en sekund. Projektet bedömer inte detta som något negativt utan kan snarare ses som en händelse på en annars enformig sträcka.

Belysning längs sträckan

Synpunkter har inkommit angående belysningen längs sträckan. Kan Trafikverket trycka på Skellefteå kommun som inte vill göra något åt den trasiga belysningen vid Daglösten och åtgärda förrän planerat vägbygge?

När kommer Trafikverkets belysning att vara igång?

Trafikverkets svar

Belysningen ägs av kommunen och Trafikverket har varit i kontakt med kommunen i frågan. Kontakten har lett till en fördjupad dialog mellan Trafikverkets planeringsenhet och kommunen vad gäller hur befintlig belysningen ska hanteras fram till planerad byggstart våren 2029. Dialogen och beslut om hur belysningsfrågan ska hanteras i väntan på projektstart ligger däremot utanför ramen för detta projekt. Därmed kan Trafikverket i denna vägplan inte redovisa hur den tillfälliga belysningslösningen kommer att se ut fram till projektstart.

När vägen byggs om är Trafikverkets förslag att uppföra belysning vid samtliga C-korsningar längs sträckan samt belysa området vid gång- och cykelporten vid Övre Bäck. Vägprojektet planeras att starta våren 2029 och pågå i två till tre år.

Trafikverket vill vidare förtydliga att den belysningen som idag finns vid Daglösten är ingen belysning som fyller funktion för E4 idag och därmed kommer inte projektet anlägga någon ny belysning vid området. Belysningen som Trafikverket avser uppföra i Daglösten (Backen) kommer att anpassas till den nya C-korsningen.

Mark och byggnad som kan användas som upplag och kontor under byggtiden

En synpunktslämnare erbjuder Trafikverket att köpa in och nyttja mark med tillhörande hus under byggtiden som exempelvis maskinupplag och kontor. Efter byggtiden föreslår synpunktslämnaren att bygganden rivs i och med att den inte används och håller på att förfalla.

Trafikverkets svar

I vägplanen uppfylls redan behovet för etableringsytor därmed kommer inte projektet föreslå att aktuell fastighet tillfälligt nyttjas under byggtiden alternativt löses in. Däremot finns fortfarande möjligheten för antagen entreprenör att kontakta markägare för överenskommelse under byggskedet.

Rivning och inlösen av fastighet

Berörd fastighetsägare har under samrådstitiden ställt frågor till Trafikverket via mejl angående eventuellt inlösen av hela alternativt delar av fastigheten samt om det blir aktuellt med rivning av byggnader på fastigheten. Allmänna frågor ställdes kopplat till förvarande vid ett eventuellt inlösen exempelvis hur och när information delges, värdering och hur tidsperioden ser ut i aktuellt projekt.

Ytterligare synpunktslämnare har även uttryckt önskemål om flytt av huset istället för att bullerskyddsåtgärder anläggs.

Trafikverkets svar

Trafikverket har kontaktat berörda fastighetsägare i frågan och givit detaljer om vilken form av inlösen som är bedömt i det specifika ärendet och motiv bakom bedömningen.

Tidplanen för projektet är i dagsläget byggstart år 2029 men Trafikverket jobbar för att påbörja ombyggnaden tidigare om projektet får finansiering. Trafikverket bedömer att tidigast är byggstart år 2026.

Trafikverket kan inte lösa in fastigheten förrän vägplanen har vunnit laga kraft och bedömer att den vinner laga kraft kring våren år 2025. Ofta sker inlösen av fastigheter i närheten till byggstart, Trafikverket kan i dagsläget inte säga hur länge bostaden kommer att kunna nyttjas. Men berörd fastighetsägare kontaktas i god tid innan. Under åren 2023-2025 kommer bostaden att kunna nyttjas och troligen längre än så.

Normalt behövs inte ett ombud anlitas för ett inlösenärende. Trafikverket kommer att ta in en extern värderare när det är dags för att göra en värdering av fastigheten. Om hela fastigheten löses in, ersätter Trafikverket med marknadsvärdet + 25 procent.

E4 passage genom Daglösten

Yttrande har inkommit om önskemål om att vägen inte ska breddas någonting vid E4 trånga passage genom husen intill E4 vid Daglösten, det vill säga, att vägen inte ska komma en meter närmre än idag. I yttrandet framförs även önskemål om anläggande av ett ljudisolerande bullerplank mellan husen och E4.

Trafikverkets svar

Vid området genom Daglösten har anpassningar gjorts för att minimera intrånget vid den redan trånga passagen. Vi området anläggs en 1+1 väg med en belagd vägbredd på 10 m, vilket är 1 m bredare än dagens belagda vägbredd som är på 9 m. Därtill behöver även vägområde tas för det planerade bullerplanket samt diken och slänter.

Tillfällig förbifart – Övre Bäck

Yttranden har inkommit på förslag på omdragning av den tillfälliga förbifarten vid Övre Bäck cirka km 13/700- 14/100. Tre olika förslag på sträckning framförs. Argumentet till föreslagen omdragning är att vägen skulle hamna både en bit ifrån nära boende och att vägen inte heller kräver någon större inlösen av mark. Placeringen skulle även innebära mindre buller och störande ljud för de närboende. Trafikverkets föreslagna dragning medför en trafikfara i och med att det bor småbarn i husen bredvid där vägen planeras att anläggas. Frågan ställs om Trafikverket avser att dämpa ljud med tillfälliga bullerskärmar under tiden som vägen nyttjas som förbifart för E4? Hur tänker Trafikverket kring inbrott när tillfälliga vägar anläggs så pass nära hus?

I yttrandet framförs även önskemål om att framtida enskild väg (EV2) ska följa samma sträckning.

Annan synpunktslämnare önskar att vägen flyttas närmre skogspartiet för att minimera intrånget på åkermarken.

Trafikverkets svar

Utifrån inkomna synpunkter har Trafikverket vägt motstående intressen mot varandra vid utformning av den tillfälliga förbifarten. Den tillfälliga förbifartens utformning har anpassats utifrån att minimera intrång på jordbruksmarken i området. Vid km cirka 14/150 löper vägen därmed nära en fastighet vilket medför att projektet vid anläggningskedet kommer att vidta tillfälliga åtgärder för att minimera störning från trafiken. Åtgärderna som vidtas ska tillfälligt skydda fastigheten från bullerstörning och öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter i området. Utformningen av åtgärderna fastställs inte inom ramen för vägplanen, utan beslutas i kommande bygghandlingskede.

Projektet ser inte att den tillfälliga förbifartens dragning utgör någon ökad risk för inbrott i och med att det i dagsläget löper enskilda vägar i princip samma vägsträckning. Den tillfälliga förbifarten ska endast utgöra en omledningsväg och kommer därmed att öka trafikflödena förbi fastigheterna men omledningsvägen anpassas inte för att exempelvis kunna parkera på.

Vad gäller hantering av enskilda vägar hänvisas till Trafikverkets svar ovan, Placering och utformning av enskilda vägar.

Traktor- och skoteröverfart

Yttrande har inkommit om önskemål om en kombinerad skoter-, vilt- och jordbruksport under E4 vid km 13/120.

Trafikverkets svar

Anläggande av en planskild port under E4 bedöms ej vara ekonomiskt motiverat utifrån de geotekniska förutsättningarna i området som skulle medföra höga drift- och anläggningskostnader. Exempelvis skulle det krävas en pump för att inte passagen ska bli vattenfylld. Trafikverket kommer däremot att anlägga en passage i plan vid km 13/750 där sikten är god. Vid passageläget anläggs även ett vilplan vid anslutningarna i syfte att skapa en säkrare passage och grindar i viltstängslet samt uppehåll i mitträcket.

En viltpassage i plan anläggs vid cirka km 12/750.

Övrigt

I yttrande från berörd fastighetsägare framförs att de förbehåller sig rätten till den matjord som bortskrapas vid anläggandet av tillfarts-/anslutningsvägar.

Önskemål finns om att behålla busshållplatserna i Daglösten.

Synpunkt har inkommit på att det finns fisk i Gammobdäcken, Nätting (nejonöga) och Bäckforell (öring).

Trafikverkets svar

Placering av enskilda vägar kommer att hanteras i kommande lantmäteriförrättningar, för mer information om den processen hänvisas till Trafikverkets svar ovan, Placering och utformning av enskilda vägar. För det vägområde som Trafikverket tar i anspråk med vägrätt, inskränkt vägrätt och/eller tillfällig nyttjanderätt har fastighetsägaren rätt till ersättning. Hur stor ersättningen blir bestäms utifrån vad det är för typ av mark samt förhållandena den dag när Trafikverket tar marken i anspråk, den så kallade värdetidpunkten. Därmed så påverkas exempelvis ersättning av om det finns matjord på marken som ska tas i anspråk eller ej.

I och med att busshållplatsen utgår vid Daglösten kommer tillgängligheten till busstrafiken att försämrats för de närboende. Enligt det regelverk, VGU, som Trafikverket ska förhålla sig till finns det tydliga direktiv om hur busshållplatser längs en väg med egenskaper likt E4 ska utformas. Exempelvis ska det finnas en planskild passage vid varje hållplatsläge utifrån en trafiksäkerhetsaspekt. Utifrån detta är det inte ekonomiskt rimligt och motiverat att anlägga hållplatser med för täta mellanrum i och med att det inte finns ett tillräckligt stort resandeunderlag.

Trafikverket har vid inventeringen på plats gjort bedömningen att befintlig bäck inte är någon leklokal för laxfisk och bedöms därmed inte vara av betydelse för vandrande fisk eller hålla högre naturvärden.

Mejlkonversation med Skellefteå Kraft, 2022-11-30 – 2022-12-20

Trafikverket planerar att anlägga en tillfällig förbifart cirka km 14/000 – 14/700 intill en högspänningsledning väster om E4 vid Övre Bäck i syfte att leda om trafiken under byggtid utifrån att flertalet åtgärder ska utföras i området. Trafikverket har kontaktat Skellefteå Kraft angående möjligheten att anlägga den tillfälliga förbifarten i detta läge och ställt frågor kopplat till säkerhetsavstånd samt om det finns övriga restriktioner att förhålla sig till.

Skellefteå Kraft önskar att vägen placeras minst 12 m från ledningarna och om vägen anläggs i samma höjd, som befintliga vägar som korsar ledningen, ska inte höjdavståndet vara något problem. Skellefteå Kraft betonar dock att de måste säkerhetsställa höjderna på ledningarna i fält. Det framkommer även att vägen behöver anläggas minst 12 m ifrån en nätstation som är belägen cirka 15 m väster om högspänningsledningarna, alternativt anlägga något slags skydd runt nätstationen.

Trafikverkets svar

Trafikverket har anpassat utformningen av den tillfälliga förbifarten utifrån inkomna uppgifter. Fortsatta dialoger planeras att genomföras i kommande bygghandlingsskede där Trafikverket kommer att bjuda in till ledningsägarmöten.

Digitalt samråd med Skellefteå Kraft, 2023-02-08

Trafikverket beskriver de planerade åtgärderna och förtydligar den mejlkonversation som ägt rum under perioden 2022-11-30 – 2022-12-20 kopplat till den tillfälliga förbifarten vid Övre Bäck, se ovan. Vid läget för den tillfälliga förbifarten framhåller Skellefteå kraft att Trafikverket måste skydda de markförlagda kablar som ligger intill befintlig väg.

Skellefteå Kraft ger information om var ledningarna är belägna längs sträcka, exempelvis var den luftgående högspänningsledning blir markförlagt samt var optoledningarna löper parallellt med E4.

Trafikverket förklarar att där E4 förflyttas 50 m västerut vid Ljusvattnet korsar befintlig högspänningsledning både läget för den befintliga E4 och för det nya läget för E4. Det framkommer att även en transformator är belägen vid E4:ans nya läge vilket behöver åtgärdas. Skellefteå Kraft framhåller att det är svårt att veta och bestämma specifika åtgärder för ledningarna redan nu i och med att åtgärderna ligger så långt fram i tiden. Skellefteå Kraft säger att det borde gå att dra högspänningsledningen i marken men att det inte går att veta hur länge högspänningsledningen behöver tas ur drift. Vid området mellan vägarna, befintlig E4 som delvis planeras behållas som

enskild väg och ny E4, blir det eventuellt svårare med åtgärder på högspänningsledningen på grund av det trånga utrymmet.

Skellefteå Kraft önskar att få ta del av ritningar och utformning av vägplanen med relevant information för ledningarna.

Trafikverkets svar

Fortsatta dialoger planeras att genomföras i kommande bygghandlingsskede där Trafikverket kommer att bjuda in till ledningsägarmöten för att diskutera behov av åtgärder i detalj.

Skellefteå Kraft har haft möjlighet att yttra sig och inkomma med synpunkter under samrådsperioden samt kommer även ha möjlighet att lämna synpunkter när vägplanen ställs ut för allmänhetens granskning.

Konsultation med Maskaure Sameby och Svenska Samernas Riksförbund (SSR), 2023-01-26

Mötet inleddes med att Trafikverket gick igenom vad som ingår i projektet, planerade åtgärder och aktuell tidplan. Samebyns och SSR inkomna synpunkter presenteras nedan uppdelade utifrån dess karaktär, projektspecifika synpunkter och synpunkter av mer allmän karaktär.

Projektspecifika synpunkter

Samebyn anser att den föreslagna placeringen av faunabron, söder om Ljusvattnet, inte är lämplig eftersom det inte är något naturligt gångstråk för renarna vid platsen. De tycker istället att faunabron ska placeras vid Anderstorp där renarnas naturliga gångstråk ligger.

SSR och samebyn ser gärna att det finns evakueringsgrindar i viltstängslet så att de kan evakuera renarna när de tagit sig in på E4:an.

SSR frågar om bredden för porten vid Övre Bäck utifrån att de är osäkra på om renarna kommer att använda den passagen över E4:an? De nämner att det är viktigt att renen kan se genom porten över till andra sidan för att de ska våga använda den. De anser att Övre Bäck skulle vara ett bra läge för passage för renarna eftersom det är god sikt vid överfarten över E4:an men att det är viktigt att renarna i så fall kan använda porten. SSR framhåller att i Jämtland har insidan av portarna/rörbroar målats vita, vilket har ökat chansen att renen vill använda passagen.

Samebyn vill att Norrbotniabanans (NBB) sträckning ska finnas med på de underlag (ritningar och kartor) som Trafikverket skickar ut eller presenterar, så att de får en överblick över hur helheten påverkas av båda projekten. Samebyn frågar vidare om det finns någon tidplan för när Norrbotniabanans ska vara färdigbyggd på den aktuella sträckan?

Samebyn och SSR säger att de gärna vill bli uppdaterade löpande om det sker några förändringar i projektet som berör dem.

Trafikverkets svar

Trafikverket har efter samrådet utrett lämpligaste placering av faunapassage på nytt, även utifrån aspekter som höjdstöd etc. Trafikverket bad Samebyn skissa ut på ritningarna var lämplig placering kan vara. I vidare dialoger med samebyn, se nedan, har placeringen av faunapassagen flyttats till Anderstorp/istermyrliden enligt samebyns önskemål.

Vad gäller evakueringsmöjligheter för renar på E4 håller Trafikverket med om detta och ber SSR och Samebyn skicka in förslag på lämpliga placeringar av evakueringsgrindar.

Trafikverket informerar om att porten vid Övre Bäck är 4 m bredd.

Trafikverket kommer ta med järnvägens dragning vid framtida illustrationer där så är möjligt. Enligt aktuell tidplan så kommer Norrbotniabanans preliminärt att vara färdigbyggd 2032.

Trafikverket tar till sig önskemålet om löpande uppdateringar kring projektet och har exempelvis skickat ut dokumentation till Samebyn och SSR med ett nytt förslag på placering på faunapassagen.

Synpunkter av mer allmän karaktär

Samebyn och SSR anser att mitträcken är livsfarliga för renarna eftersom de inte kan ta sig ut om de kommer in på E4:an, och då fastnar innanför stängslet.

SSR påpekar att de i dagsläget behöver göra en anmälan tre veckor före de tänkt flytta renarna över E4:an i de fall där räcken behöver tas ned. De anser att detta inte är rimligt eftersom det är svårt för dem att kunna bestämma en specifik tidpunkt när renarna ska samlas.

SSR och frågar om det finns någon möjlighet för Trafikverket att bistå med en samlingshage för att enklare samla ihop renarna innan de ska flyttas över E4:an.

SSR påtalar att när viltstängsel skadas så lagas det inte inom de tidsramar som är kravställda, viltstängsel ska lagas inom 24 timmar efter att skadas upptäckts, och det görs inte i nuläget.

Samebyn tar upp frågan om ersättning.

Samebyarna och SSR nämner att det är viktigt för dem att renarna hålls borta från korsningar. De förklarar att de ibland använder sig av olika typer av "skrämmor" för att göra det, exempelvis svarta sopsäckar.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar detta och tar informationen vidare.

Trafikverket förstår nyttan med samlingshagar men vill informera om att det inte stöds av väglagen att, via vägplanen, kunna erbjuda en samlingshage för renarna. Därmed är det är något som Samebyn måste ordna på egen hand.

Trafikverket är medvetna om att kravställd tidsram för åtgärdande av trasigt viltstängsel inte alltid fungerar och kommer att ta det vidare.

Gällande frågan om ersättning så är detta är en fråga som undersöks. Eventuell rätt till ersättning uppstår dock tidigast den dag vi tar mark i anspråk, då vägrätt uppstår. Frågor om ersättning får därför hanteras vid detta skede.

Trafikverket noterar synpunkter kring olika typer av "skrämmor" och kommer att se över möjliga lösningar för att hålla renarna ifrån korsningarna.

Sametinget – Skriftligt yttrande 2023-03-29

Det är viktigt att Trafikverket fortsätter att samråda/samverka med samebyn så att ovanstående byggnationer och ändringar anpassas till att vara funktionell för renskötseln. Det är även viktigt att samråda för anläggning av de enskilda vägarna även om inte Trafikverket har huvudmannskapet för dessa.

I övrigt hänvisar vi till tidigare samrådsyttrande i ärendet.

Trafikverkets svar

Trafikverket har haft flera kontakter och samråd med berörd samebyn under framtagandet av vägplaneförslaget. Inget separat möte är genomfört där enskilda vägar diskuterats. Däremot har dessa funnits tillgängliga, presenterade på illustrationskartor, för samråd under samrådsperioden.

Telefon- och mejlkontakt - Maskuare Sameby, 2023-03-03 – 2023-03-24

Trafikverket har samrått med samebyn angående ny föreslagen placering av planskild faunapassage vid Anderstorp/Istermyrliden, viltpassage i plan och viltstängsel.

Samebyn är mycket positiv till placeringen av faunapassagen vid Skellefteåsen (Anderstorp/Istermyrliden). Där finns bra betesmark och läget är en naturlig passageplats för ren.

En passage i plan i form av öppning i stängslet i jordbruksmarken vid Daglösten-Övre Bäck skulle vara till hjälp för samebyn, förutsatt att den placeras och utformas på ett bra sätt.

Korsningen söder om jordbruksområdet, i höjd med Daglösten, vore en lämplig plats för en passage i plan. Det är en naturlig plats för renarna att passera vägen då vegetationen är mer framkomlig och det finns inte störande bebyggelse. Det är ett bra område för passage även för älg. En förutsättning för att det ska vara en säker passage är sänkt hastighet, åtminstone till 80 km/tim. Det behövs även en öppning i mitträcket och det kan inte vara sidoräcken i passagen. Slänterna i detta område är flacka jämfört med i området kring Övre Bäck, vilket är positivt för platsens förutsättning för passage i plan.

Korsningen i norra delen av jordbruksområdet, vid Övre Bäck, har inte förutsättning att få en bra funktion som passage i plan för ren och vilt enligt Samebyn. Dels är det för många fastigheter som stör djuren här och dels är vegetationen på ömse sidor om E4 för ogenomtränglig för att djuren ska välja att passera genom det området. Därför vore det en olämplig placering av en passage för ren och vilt. Det kommer även att finnas räcken som stör passagemöjligheten.

Stängseldragning vid rastplatsen vid Ljusvattnet diskuterades med samebyn. Det är en så pass välbesökt plats att det inte rör sig mycket ren där. Det framkommer att det inte är av någon större betydelse för Samebyns verksamhet om stängslet dras runt hela rastplatsen alternativt om det dras längs E4 på östra sidan vägen, med öppningar i stängslet vid på- och avfart.

Trafikverkets svar

Faunapassagens föreslås att anläggas i Anderstorp/Istermyrliden.

En viltpassage i plan på 100 m med öppning i viltstängsel anläggs vid C-korsningen cirka km 12/750 i Daglösten. Åtgärder som siktröjning, siktschakt och anpassningar av diken görs i området. Projektet kan inte fastställa hastighet eller skyltning i området vid detta skede. Dessa säkerhetshöjande åtgärder kommer att utreds vidare i kommande bygghandlingsskede.

Stängseldragning vid rastplats Ljusvattnet kommer att utformas så att stängslet dras längs med E4 och därmed kommer öppningar att finnas vid av- och påfart.

Skriftligt samråd - Enskilda vatten- och avloppsanläggningar, 2022-09-26 - 2022-10-14

Fastighetsägare intill Ljusvattnet informerar om att exempelvis vägsalt från E4:an orsakar problem med ytvatten/föroreningar i vattenbrunnen på fastigheten. Fastighetsägaren önskar därmed att E4:an placeras längre bort från fastigheten med hänsyn till beskriven problematik.

Fastighetsägare vid Ljusvattnet emotsätter sig öglan som är föreslagen vid km cirka 17/800 och önskar istället att gamla E4 används som infart till både Nedre Bäck och fastighetsägare vid Ljusvattnet.

Fastighetsägare vid Backen vill inte att E4:an ska komma en meter närmare tomten då fastigheten redan idag ligger väldigt nära E4:an.

Trafikverkets svar

Vid Ljusvattnet kommer E4:an att flyttas cirka 50 m västerut längs en sträcka om 2 km och därmed kommer avståndet till fastigheterna att öka.

Vidare utredningar och utformning av väganläggningen innebär att ingen ögla kommer att anläggas vid området.

Vid området genom Daglösten har anpassningar gjorts för att minimera intrånget vid den redan trånga passagen. Vi området anläggs en 1+1 väg med en belagd vägbredd på 10 m, vilket är 1 m bredare än dagens belagda vägbredd som är på 9 m. Därtill behöver även vägområde tas för det planerade bullerplanket samt diken och slänter.

Samråd med Bureå skoterklubb, 2023-01-31

Trafikverket samråder med Bureå skoterklubb via telefonsamtal. Trafikverket säkerhetsställer att uppgifterna som projektet utgår ifrån är korrekta det vill säga, att det går en skoterled parallellt med

E4 väster om vägen och att det finns en skoterpassage över E4 mellan Daglösten (Backen) och Övre Bäck. Skoterklubben förtydligar att det är mycket skotertrafik på leden som löper parallellt med E4. Passagen är däremot mindre trafikerad och den sladdas inte lika frekvent som den större leden. Skoterklubben framför önskemål om en säkrare passage över E4 i form av en planfri passage alternativt en passage med grindar i viltstängslet. Skoterklubben uttryckte en förståelse för att kostnaden för planskilda passager är höga.

Vidare framförs önskemål om att anlägga planskilda skoterpassager under E4 närmre Bureå där skoteröverfarterna är mer trafikerade.

Trafikverkets svar

Anläggande av en planskild skoterpassage under E4 bedöms ej vara ekonomiskt motiverat utifrån de geotekniska förutsättningarna i området som skulle medföra höga drift- och anläggningskostnader. Exempelvis skulle det krävas en pump för att inte passagen ska bli vattenfylld. Trafikverket kommer därmed att anlägga en passage i plan vid km 13/750 där sikten är god. Vid passageläget anläggs även ett vilplan vid anslutningarna i syfte att skapa en säkrare passage och grindar i viltstängslet samt uppehåll i mitträcket. Trafikverket vill framföra att det även kommer finnas möjlighet att nyttja gång- och cykelporten som anläggs vid Övre Bäck som passage under E4.

Skoterpassagerna som är belägna närmre Bureå ligger utanför rubricerad vägsträcka Daglösten-Ljusvattnet vilket innebär att eventuella åtgärder inte hanteras inom ramen för projektet.

3.2.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Utskick om inbjudan till samråd gällande planutformningen, i skede samrådshandling har skickats till berörda myndigheter och organisationer (se samrådsrets rubrik 2) inför samrådsperioden 2023-13-15 till 2023-03-29.

Skriftligt yttrande Försvarmakten, 2023-03-21

Försvarmakten uttrycker att de är positiva till ökad säkerhet och framkomlighet på deras koncentreringsvägar och har inget att erinra i detta ärende så länge det togs hänsyn till utformningen av vägar, broar och cirkulationsplatser för Försvarmaktens tyngsta och bredaste fordon. Framkomligheten under byggtiden måste säkerhetsställas för fordonstyper som tidigare nämnts. I yttrandet hänvisar Försvarmakten till en länk där samtliga av Försvarmaktens fordon återfinns.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för inkommen synpunkt och ska i planförslaget säkerhetsställa att utformningen av väganläggningen och tillfälliga förbifarter under byggtiden uppfyller Försvarmaktens krav på fordonens framkomlighet.

Övriga berörda myndigheter och organisationer utan erinran

Följande myndigheter och organisationer som ingått i samrådsretsen har inte lämnat något yttrande och därmed inte haft någon erinran mot vägplanen under samrådsperioden:

- Västerbottens ornitologiska Förening
- Skellefteå naturskyddsförening
- Jägarförbundet Skellefteå
- Svenska jägarförbundet
- Polismyndigheten
- Räddningstjänsten



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 809, 97125 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se