

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

E4 Sikeå-Yttervik, delen Broänge–Daglösten

Skellefteå kommun, Västerbottens län

Vägplan, 2022-03-10

Objektnummer: 158640



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Sweco, Joanna Lindberg Munter

Dokumentdatum: 2022-03-10

Ärendenummer: TRV 2016/61327

Uppdragsnummer: 158640

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	6
3.1.3.	Samråd med Regionala kollektivtrafikmyndigheten	6
3.1.4.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	6
3.1.5.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	9
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	10
3.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	10
3.2.2.	Samråd med berörd kommun	12
3.2.3.	Samråd med Regionala kollektivtrafikmyndigheten	12
3.2.4.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	13
3.2.5.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	23

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 Broänge och Daglöstén, Skellefteå kommun i Västerbottens län. För att uppnå bättre trafiksäkerhet ska vägsträckan mellan Broänge och Daglöstén möttesepareras. Detta innebär att E4 (Europaväg 4) växelvis kommer att ha två körfält i ena riktningen och ett körfält i den andra riktningen. Vägen ska breddas från 9,0 m till 14,0 m belagd bredd.

Arbetet med denna vägplan initierades redan under 2016 och ett samrådsmöte hölls i Hökmark 2016-12-07 där Trafikverket presenterade ett förslag till ombyggnationen. De synpunkter som inkom såväl under som efter samrådsmötet inarbetades i handlingarna innan vägplanen skulle ställas ut för allmänhetens granskning. Under 2018 förklarades projektet vilandes.

Under hösten 2020 har arbetet med vägplanen återupptagits och tidigare underlag från planprocessen har till stor del återanvänts. 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.

Ett samrådsunderlag har tagits fram och samråd har skett under perioden 2020-12-15 – 2021-01-17 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/broange-daglosten och Trafikverkets kontor i Umeå, Storgatan 60.

En komplettering till samrådsunderlaget har, med anledning av förlängning av vägplanegränsen söderut, tagits fram. En förlängning möjliggör att genomföra åtgärder på den befintliga bron över Mångbyån samt bygga en ny C-korsning vid korsningspunkten med de allmänna vägarna E4/768 in mot Broänge/Mångbyn. Berörda har fått möjlighet att yttra sig över det kompletterande samrådsunderlaget mellan 2021-03-04 – 2021-03-21. Länsstyrelsen i Västerbottens län har 2021-05-21 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 och genomfört samrådet digitalt (på grund av rådande pandemi) via Skype 2021-09-12 och samrådstiden har pågått mellan 2021-09-09 och 2021-09-29. Inbjudan till samråd har skett både via brevvetskick och via annons. Samrådshandlingen och presentationsmaterial har funnits tillgängligt på projektets webbplats www.trafikverket.se/broange-daglosten under samrådstiden. Ägare till fastigheter där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk har erbjudits fysiskt samrådsmöte på orten som genomfördes 2021-10-08 intill fritidshusområdet vid Önesmark och Lövångergården.

Särskilda samrådsmöten med berörd sameby, Regionala kollektivtrafikmyndigheten, Länstrafiken i Västerbotten, Skellefteå kommun och Lövånger 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 2016/61327.

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, Regionala kollektivtrafikmyndigheten, Länstrafiken i Västerbotten AB, Försvarsmakten, Havs- och vattenmyndigheten, Jordbruksverket, Lövånger skoterklubb, Maskaure sameby, Malå sameby, Naturskyddsföreningen i Västerbotten, Naturvårdsverket, Polismyndigheten, Riksantikvarieämbetet, Skellefteå buss AB, Skellefteå kraft AB, Skanova AB, Tele2 Sverige AB, Telenor Sverige AB, Vattenfall AB, Skogsstyrelsen, Svenska jägarförbundet, Svenska Samernas Riksförbund, Sveriges åkeriföretag och Västerbottens Ornitologiska förening, ingått i samrådsretsen.

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 kollektivtrafikmyndigheter, Länstrafiken i Västerbotten AB, Maskaure sameby, Malå sameby och Lövånger skoterklubb 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 2020-12-15 – 2021-01-17. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida www.trafikverket.se/broange-daglosten och Trafikverkets kontor i Umeå, Storgatan 60.

När arbetet med vägplanen initierades beslutade Trafikverket tidigt i projektet att vägplanegränsen skulle starta vid km 0/380 dvs. precis norr om Mångbyån och avslutas vid km 12/600, strax söder om Daglösten. Sträckan söder om Mångbyån (km 0/000 – -0/480) skulle alltså inte ingå i etappen.

Trafikverket har sett över möjligheten att förlänga vägplanegränsen söderut och inkludera ca km 0/000 – -0/480 för att möjliggöra åtgärder på den befintliga bron över Mångbyån (km 0/370) samt bygga en ny C-korsning vid korsningspunkten med de allmänna vägarna E4/768 in mot Broänge/Mångbyn (km 0/000). Detta förslag innebär att anpassningen från befintlig vägbredd till ny vägbredd istället sker 480 m söder om korsningspunkten med de allmänna vägarna E4/768.

En komplettering till samrådsunderlaget har med anledning av detta tagits fram för ovanstående sträcka. Berörda har fått möjlighet att yttra sig över det kompletterande samrådsunderlaget mellan 2021-03-04 – 2021-03-21.

Det kompletterande samrådsunderlaget har tillsammans med det ursprungliga samrådsunderlaget funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida www.trafikverket.se/broange-daglosten.

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. Länsstyrelsen har meddelat att de inväntar begäran om beslut om betydande miljöpåverkan och har för avsikt att lämna samrådssynpunkter då istället.

Länsstyrelsen fick även ta del av det kompletterande samrådsunderlaget inför begäran om BMP-beslut (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.

Brevutskick har gjorts gällande det kompletterande samrådsunderlaget inför den nya samrådsperioden. Inga synpunkter har inkommit.

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

Arbetet med denna vägplan initierades redan under 2016 och ett samrådsmöte hölls i Hökmark 2016-12-07 där Trafikverket presenterade ett förslag till ombyggnationen. De synpunkter som inkom såväl under som efter samrådsmötet inarbetades 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 2016/61327.

Nu när projektet har återupptagits har brevutskick om inbjudan till samråd gällande samrådsunderlaget gjorts till enskilda som särskilt berörs inför samrådsperioden. Brevutskick har även gjorts gällande det kompletterande samrådsunderlaget inför den nya samrådsperioden. Inkomna synpunkter samt Trafikverkets svar på dessa presenteras nedan.

Påverkan på området vid gång- och cykelport i Mångbyn

En fråga har inkommit om sträckan mellan bron över Mångbyån fram till gång- och cykelporten i Mångbyn ska vara vägtyp 1+1 med mitträcke? Hur påverkar det närliggande fastigheter? Kommer ny anslutningsväg att ansluta till gång- och cykelporten? Det finns en stenmur och K-märkta objekt i närområdet som kan påverkas.

Trafikverkets svar

Givet att vägplanegränsen inte förlängs kommer E4 från Mångbyån fram till den föreslagna porten i Mångbyn (km 0/380 till km 1/050) fortsatt vara vägtyp 1+1 utan mitträcke, dvs ett körfält i varje riktning. Vid läget för den planerade porten och anslutningen till enskild väg mot Gärde (km 0/850) skulle den första växlingen till två körfält i ena riktningen och ett körfält i den andra riktningen (2 + 1) göras.

Givet att vägplanegränsen förlängs skulle det innebära att anpassningen från befintlig vägbredd till ny vägbredd istället sker ca 250–300 m söder om korsningspunkten med de allmänna vägarna E4/768. Körfältindelningen med mötesfri väg kan påbörjas i den nya C-korsningen och vägen utformas växelvis med 2+1 körfält med mitträcke för hela delsträckan (km 0/000 – 12/600).

Den planerade ombyggnationen av den allmänna vägen kommer att medföra att enskilda vägars anslutningar mot allmän väg stängs eller ändras genom särskilt beslut. Nya enskilda vägar kommer att föreslås i ett senare skede i vägplanen för att möjliggöra åtkomst till fastigheter i samband med att utfarter stängs. Nya enskilda vägar beslutas inte inom ramen för vägplanen och utgör därför

endast förslag. Förslag på enskilda vägar hanteras i en kommande lantmäteriförrättning där slutlig placering av vägen beslutas av lantmäteriet.

Den stenmur och de K-märkta objekten som nämns i yttrandet kommer inte att beröras av ombyggnationerna.

Synpunkter om nya enskilda vägar

Det har inkommit förslag på andra dragningar av enskilda vägar än vad som presenterades i Trafikverkets ursprungliga förslag i vägplanen. Det gäller både vid Svartmoren och vid Holmen som en följd av stängningen av enskild utfart mot E4. Detta för att inte försvåra för skogsbruket och minimera markintrång och istället nyttja nyligen avverkad skogsmark med både miljövinster och lägre ekonomisk skada som följd.

Förslag på andra anslutningsvägar som kan beröra Rengårdstjärnens naturreservat väster om E4 och vid Bromyran/Homen öster om E4 har också inkommit. Dessa förslag förkortar färdvägar till skogsmarker och långsamtgående fordon behöver då inte framföras på E4.

Vid planering av de nya enskilda vägarna bör gamla befintliga vägar användas i så stor utsträckning som möjligt.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för synpunkterna och tar med sig dessa i det fortsatta arbetet med vägplanen. Den planerade ombyggnationen av den allmänna vägen kommer att medföra att enskilda vägars anslutningar mot allmän väg stängs eller ändras genom särskilt beslut. Nya enskilda vägar kommer att föreslås i ett senare skede i vägplanen för att möjliggöra åtkomst till fastigheter i samband med att utfarter stängs. Nya enskilda vägar beslutas inte inom ramen för vägplanen och utgör därför endast förslag. Dessa hanteras i en kommande lantmäteriförrättning där slutlig placering av vägen beslutas av lantmäteriet. Den påverkan som uppstår som en följd av de nya enskilda vägarna hanteras också i lantmäteriförrättningen. De förslag på nya enskilda vägar som kommer framgå av vägplanens illustrationskartor bygger på en avvägning av omkringliggande intressen och befintliga miljöaspekter där dessa så långt som möjligt ska undvikas.

Synpunkter om den nya dragningen av allmän väg 769 samt korsning mot Önnesmark

Synpunkter har inkommit om att den föreslagna sträckningen av allmän väg 769 påverkar närliggande fastigheter vid Degerträsket negativt då vägen kommer närmare bostadshuset. Dessutom kommer avverkning ske av den skogsridå av granskog som finns mellan E4 och fritidshuset ned mot Degerträsket. Det blir ökad insyn, buller och andra störningar från trafiken.

Vid korsningen mot Önnesmark finns stora risker med påkörningar bakifrån, speciellt med tunga fordon som kommer utför från Hökmarksberget i hög hastighet.

Förslag har istället lämnats på hur Trafikverket skulle kunna hantera trafiksituationen vid Degerträsket/Önnesmarksbäcken. Förslaget omfattar åtgärder som hastighetsnedsänkning till 70 km/tim förbi korsningen mot Önnesmark samt längre söderut vid anslutning från allmän väg 769 till E4. Trafikverket bör även bygga av- och påfartsträckor både norr och söder om Önnesmarks korsningen, bygga ny anslutningsväg till E4 från några fastigheter vid Degerträsket samt stänga anslutningen från allmän väg 769 mot E4 helt och hållet alternativt endast tillåta högersväng.

Ytterligare förslag som inkommit är att bygga ny väg öster om E4 där det är bättre markförhållanden och till lägre anläggningskostnader. Där behöver heller ingen avverkning ske och inga nya markområden behöver tas i anspråk. Nytt samråd med berörda fastighetsägare efterfrågas.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för synpunkterna. Trafikverket har gjort en översyn av den nya sträckningen av den allmänna vägen 769 och har optimerat det tidigare förslaget. Detta innebär att allmän väg 769 flyttas så nära E4 som möjligt för att kunna behålla så mycket som möjligt av skogsridån. En

bullerinventering har genomförts tidigare i projektet och kommer att ses över i det fortsatta arbetet med vägplanen. Om det visar sig att riktvärden för trafikbuller överskrids ska bullerskyddsåtgärder inarbetas i vägplanen.

Vad gäller markförhållandena där förlängningen av allmän väg 769 ska byggas, så har Trafikverket genomfört kompletterande geotekniska undersökningar för att undersöka befintliga förhållanden ytterligare. Trafikverket kommer att föreslå åtgärder utifrån vad undersökningarna visar.

Del av allmän väg 769 som ansluter mot E4 kommer att rivas då detta bedöms vara det mest trafiksäkra alternativet. Korsningen kan inte ligga kvar i befintligt läge på grund av att den ligger i en brant lutning med dålig sikt. Detta uppfyller inte kraven enligt Trafikverkets styrande dokument, Vägar och gators utformning (VGU). Den nya anslutningen från allmän väg 769 mot E4 byggs vid befintlig korsningspunkt med de allmänna vägarna E4/766 där korsningsläget bedöms bli mer trafiksäker genom att samlokalisera korsningspunkter. Att inte ersätta den befintliga anslutningen från allmän väg 769 mot E4 skapar för stora omvägar för de som drabbas av att befintlig anslutning rivs.

Trafikverket har utrett korsningen mot allmän väg 766 mot Önnesmark ytterligare för att säkerställa att korsningsläget är trafiksäker. Utredningen har visat att det är få svängande fordon in mot allmän väg 766. Det är dessutom få inrapporterade olyckor kring korsningen, där ingen av dem har någon direkt koppling till korsningens utformning eller läge. Mot bakgrund av detta uppfylls dels inte behovet av ett högersvängningsfält eller en planfri korsning dels är det inte ekonomiskt motiverat.

Samrådsmöte på orten planeras under våren/sommaren 2021. Därefter ställs vägplanen ut på granskning under hösten/vintern.

Hänsyn till miljö- och kulturhistoriska lämningar

En synpunkt har inkommit om att det finns känsliga miljöer vid Önnesmark mellan E4 och den gamla kustlandsvägen (enskild väg) öster om E4. Här föreslås att en tillfällig förbifart anläggs väster om E4 för att minska belastningen i området.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för synpunkten. Efter att samrådsunderlaget togs fram och under tiden som det har varit ute på samråd har Trafikverket jobbat aktivt med att utreda föreslagna åtgärder vid Önnesmarksbäcken. För att undvika intrång i den gamla kustlandsvägen (enskild väg) öster om E4, i det biotopsskyddade området samt i de kulturhistoriska lämningarna i närområdet, kommer Trafikverket att föreslå att en tillfällig förbifart byggs på den västra sidan om E4.

Busshållplatser

En synpunkt har lämnats om att busshållplatsen vid avfarten mot Önnesmark bör förses med väderskydd. Det skulle förbättra resandet med kollektivtrafik samt förbättra för resenärer till och från den stora fritidsbebyggelsen och utflyktsmålet vid Bjuröklubbsområdet.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för synpunkten. Vad gäller busshållplatslägen har Trafikverket samrått med Länstrafiken i Västerbotten, Region Västerbotten, Skellefteå Buss AB samt Skellefteå kommun kring detta. En busshållplats vid avfarten till Önnesmark är inte ett prioriterat hållplatsläge enligt Länstrafiken i Västerbotten och Skellefteå kommun på grund av att det är för få på- och avstigande resenärer. Trafikverkets förslag är därför att inte bygga någon busshållplats vid avfarten till Önnesmark.

Övriga synpunkter

Synpunkt om felskrivning i samrådsunderlaget har inkommit. Det står att E4 ska breddas västerut vid NVI-objekt 10. Den ska väl breddas österut?

Frågor har inkommit om de synpunkter som lämnades vid samrådsmötet 2016-12-07 har beaktats?

Synpunkt om felskrivning i remissen till det kompletterade samrådsunderlaget har inkommit. Det står att den kompletterande vägsträckan ligger i Robertsfors kommun. Rätt ska vara Skellefteå kommun.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för synpunkterna och kommer att korrigera den felaktiga skrivelsen i sitt fortsatta arbete med vägplanen. Det stämmer att E4 föreslås breddas österut vid aktuellt område.

De synpunkter som inkom såväl under som efter samrådsmötet inarbetades i handlingarna innan projektet förklarades vilande. Nu när Trafikverket har återupptagit arbetet med vägplanen kommer synpunkterna att ses över igen.

Synpunkter från ledningsägare

Skellefteå kraft har inga synpunkter på samrådsunderlaget.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för synpunkten.

3.1.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Brevutskick om inbjudan till samråd gällande samrådsunderlaget har gjorts till övriga berörda myndigheter och organisationer inför samrådsperioden. Inkomna synpunkter samt Trafikverkets svar på dessa presenteras nedan.

För att nå övriga berörda myndigheter och organisationer har annonsering gällande det kompletterande samrådsunderlaget skett 2021-03-04 i Västerbottens-Kuriren, Norran och Västerbottens Folkblad samt 2021-03-10 i Västerbottens Mellanbygd.

Försvarsmakten

Vägen, broar och cirkulationsplatser ska klara tunga transporter av upplastade stridsvagnar eller motsvarande (totalvikt 100 ton, axeltryck 12 ton, bredd 4,2 m).

Sidomarkeringsstolparna vid vägrenen ska anläggas minst 0,5 m utanför asfaltsbeläggningen.

Cirkulationsplatsernas innerdiameter behöver vara minst 20 m och ytterdiametern behöver vara minst 32 m med körfältet (-ens) minsta bredd 6 m eller så behöver det vara en överkörningsbar mitt med tillräckligt bärande lager för 100 ton.

Om infart i rondell görs vinklad före infarten för att sänka personbilars hastighet, behöver även den bromsande refugdelen före rondellen göras överkörbar, med tillräckligt bärande lager för 100 ton.

Något att beakta är även trafikmärkenas placering vid och omkring cirkulationsplatser. De behöver stå minst 1,5 m från kanten på vägen. Märken som är placerade närmare vägen är oftast ett större bekymmer än själva bredden på vägen.

Fri höjd ska minst vara 4,50 m.

Framkomlighet enligt ovan nämnda krav måste säkerställas på befintlig väg eller omledningsväg även under ombyggnadstiden.

Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen har tagit del av samrådsunderlaget och bedömer att åtgärden berör Skogsstyrelsens verksamhetsområden. Skogsstyrelsen har inga synpunkter i ärendet.

Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten avstår från att lämna synpunkter på underlaget. Det innebär inte att myndigheten tagit ställning i sakfrågan eller till handlingarna i ärendet.

Jordbruksverket

Jordbruksverket kommer inte att lämna några synpunkter i ärendet.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket begär anstånd till och med den 2021-02-17.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för synpunkterna och svarar att hänsyn kommer tas till Försvarsmaktens synpunkter vid utformning av väganläggningen. Det går bra att Naturvårdsverket inkommer med synpunkter till och med 2021-02-17.

3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen i Västerbottens län har 2021-05-21 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 naturvärdena och lämnar därmed följande samrådssynpunkter:

Naturmiljö

Länsstyrelsen vill upplysa om att det inom Natura 2000 Gärdefjärdens och Rengårdstjärnens naturreservat krävs reservatsdispens för åtgärder som att anlägga väg, verksamhet som förändrar marktopografi, yt- eller dräneringsförhållanden, gräva spränga schakta, dika, anlägga upplag, röja mm.

Vidare så vill länsstyrelsen påpeka Trafikverkets val att sätta lägre naturvärden på våtmarken i Rengårdstjärnen (NVI-objekt 11) på grund av buller. Det är högst tveksamt att framtida bullerökningar ska ge objektet ett lägre värde eftersom naturvärdesinventeringen speglar hur det ser ut idag. I framtida handlingar bör därför Rengårdstjärnen få naturvärdesklass 2 utifrån NVI-klassningen.

Länsstyrelsen anser att det är bra att Trafikverket undviker eller minimerar intrånget i de känsligaste miljöerna (naturvärdesklasser 2 och 3). Dock är det önskvärt om Trafikverket kan garantera att inget intrång ska ske i dessa områden eftersom "undvika" och "minimera" är vaga begrepp öppna för tolkning. Om det är ovisst om de känsligaste områdena verkligen kommer att påverkas av markanspråk, byggande, upplag eller liknande bör det hanteras genom försiktighetsmått och skadeförebyggande åtgärder. Länsstyrelsen anser därför att de kommande handlingar tydliggör hur och i vilken omfattning intrånget i de känsliga områdena kommer att vara.

Det långsmala området (NVI-objekt 15) med naturvärdesklass 3 kommer att påverkas mycket då 25–30% av området försvinner. Området har dessutom flera rödlistade arter som är beroende av den gamla skogens funktion och kontinuitet. Exempelvis är motaggsvamp mycket känslig för skogsavverkning, och kötticka beroende av gamla ostörda skogsmiljöer. Rosenticka är en av de viktigaste indikatorerna på äldre skogar med lång obruten kontinuitet är mycket känslig för störning, uttorkning, snabba vind- och ljusförändringar (vilket blir en effekt när skogen minskar och det kommer in mer vind och ljus i området) etc.

E4:ans nuvarande bullernivåer överstiger 40 dB, en nivå som verkar avskräckande bland annat för fåglars häckningsmöjligheter då de är beroende av att höra varandra. En konsekvens av den planerade breddningen blir en höjning av hastigheten vilket förmodligen kommer att öka bullernivån ytterligare. Bullerskyddsåtgärder vidtas för bebyggelse, men det är även viktigt att breddningen gestaltas så att buller i möjligaste mån motverkas vid berörda naturmiljöer.

Artskyddsförordningen ställer höga krav på hänsyn och skadelindrande åtgärder när det gäller arter som omfattas av fridlysning. Ett artskyddssamråd behöver innehålla en fördjupad artinventering och analys av de arter inom påverkansområdet som riskerar påverkas. Bevarandestatus får inte längre användas som tröskel för bedömning av vilka arter enligt 4 § markerade med N eller n i bilaga 1, som kan komma att kräva dispensprövning.

Faunaöverfarten vid Hökmarksberget hjälper inte alla arter av däggdjur, fladdermöss, groddjur som kan vara känsliga för barriäreffekter och det är därför viktigt att Trafikverket samråder med länsstyrelsen i artskyddsfrågan.

Underlaget nämner på flertal ställen att slänterna ska insås för att påskynda igenväxning. Det är viktigt att projektet strävar efter naturlig vegetation bestående av arter från området samt att främmande gräsfrö undviks.

Kulturmiljö

I samband med att Trafikverkets planer under våren 2021 har blivit kända för allmänheten har länsstyrelsen via Skellefteå museum fått in tips om att det vid byggandet av E4 på 1960-talet kom fram lämningar som sedan inte undersöktes vidare på grund av att informationen aldrig nådde fram till kulturmiljövårdande myndigheter. Uppgifterna härrör sig geografiskt till norra sidan av Mångbyn.

Länsstyrelsen ser därför att det är nödvändigt att genomföra en arkeologisk utredning steg 2 inom de delar av området som planeras tas i anspråk för ombyggnationen av väg E4 genom Mångbyn.

Utformningen av GC-port och anslutningsvägar blir mycket viktig i det fortsatta arbetet. Ur landskapsbild- och kulturmiljösynpunkt är det angeläget att nyanläggningarna underordnar sig omgivande landskap i så hög utsträckning som möjligt. En väglösning som dominerar landskapet på både långt och nära håll riskerar att förta upplevelsen av och förståelsen för den månghundraåriga jordbruksbygden. Här blir god gestaltning särskilt viktigt då området också utgör en utpekad miljö i Skellefteå kommuns kulturmiljöprogram.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för länsstyrelsens inkomna synpunkter och upplysningar.

När naturvärdesinventeringen genomfördes togs hänsyn till den då aktuella trafikmängden. Detta resulterade i den klassning som redovisas i inventeringen.

Hur stora intrång i känsliga miljöer det kommer att bli samt vilka försiktighetsmått och skadeförebyggande åtgärder som planeras att vidtas kommer framgå av miljöbeskrivningen när vägplanen ställs ut för allmänhetens granskning. Därutöver kommer Trafikverkets bedömning angående eventuellt behov av artskyddssamråd att beskrivas närmare.

Inga skyddsåtgärder planeras för naturmiljön då fågellivet inte bedöms påverkas i någon större omfattning. Bullernivån förväntas öka med 2–3 dB(A) efter ombyggnationen.

Trafikverket eftersträvar att slänterna ska sås med naturlig vegetation, men detaljer kring utformning av vägens sidoområde projekteras i skede bygghandling.

Vad gäller länsstyrelsens synpunkter om kulturmiljön har Västerbottens museum på uppdrag av Trafikverket genomfört en steg 2 utredning omkring E4 vid Mångbyn. Varken fornlämningar eller kulturhistoriska lämningar har påträffats i samband med inventeringen.

Trafikverket kommer att ta med sig länsstyrelsens synpunkter gällande gestaltning kring utformningen av GC-porten med tillhörande GC-väg i det fortsatta arbetet med gestaltungsprogrammet.

Digitalt samråd har ägt rum mellan 2021-09-09 och 2021-09-29 (se kap 3.2.4) och länsstyrelsen har med anledning av det lämnat följande synpunkter:

Länsstyrelsen har endast tittat på den förlängda delen (söder om Mångbyn) som vi inte hade med i beaktandet i samband med vårt beslut om betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen har noterat att det finns en nyckelbiotop i form av en aspskog söder om Mångbyn som eventuellt kan komma att beröras. Om anläggningen medför intrång i nyckelbiotopen eller på annat

sätt kan påverka denna ska nyckelbiotopen inventeras och påverkan ska beskrivas i kommande handlingar.

Därutöver har länsstyrelsen noterat att den biotopsskyddade allén längs väg 768 kan komma att påverkas av planen. I kommande planhandlingar behöver det framgå vilka trädslag som uppträder i allén samt vilka natur- och kulturvärden som allén hyser. Om träd i allén måste avverkas ska det av planen framgå hur många träd det handlar om och hur detta ska kompenseras. Utgångspunkten bör vara att spara så många träd som möjligt.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Nyckelbiotopen är inventerad under sommaren 2021. Eventuell påverkan på nyckelbiotopen och detaljer kring eventuell allé längs allmän väg 768 kommer framgå i miljöbeskrivningen när vägplanen ställs ut för allmänhetens granskning.

Därefter har Trafikverket under hösten samrått med länsstyrelsen gällande viltstängslet vid Mångbyån. Samråd har skett i syfte att försäkra sig om att viltstängseldragningen inte ska komma att påverka länsstyrelsens uppsatta betesstängsel intill naturreservatet. Parterna har informerat varandra om respektive stängelstängseldragning via illustrationer. Det visade sig att viltstängslet inte kommer i konflikt med betesstängslet, utan att det istället kommer att bildas en "korridor" på cirka 20–30 meter mellan stängslen. Länsstyrelsen ställde sig positiv till viltstängslets utformning och att det blir en "korridor" mellan stängslen.

3.2.2. Samråd med berörd kommun

Digitalt samråd har ägt rum mellan 2021-09-09 och 2021-09-29 (se kap 3.2.4). Inga synpunkter har inkommit från Skellefteå kommun.

Se kap 3.2.3 angående förnyat samrådsmöte som hölls 2021-10-21.

3.2.3. Samråd med Regionala kollektivtrafikmyndigheten

Digitalt samråd har ägt rum mellan 2021-09-09 och 2021-09-29 (se kap 3.2.4). Inga synpunkter har inkommit från Regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Förnyat samrådsmöte 2021-10-21

Trafikverket har sett behov av att genomföra ett förnyat samråd med Region Västerbotten, Länstrafiken Västerbotten och Skellefteå kommun angående behov av busshållplatser intill Öttesmark. Detta dels på grund av den pågående stadsutveckling som sker inom Skellefteå kommun, dels på grund av inkommen synpunkt från enskilda fastighetsägare.

På mötet beskrev Trafikverket vilka möjligheter som finns att förlägga en busshållplats intill vändslingan som anordnas längs allmän väg 766 mot Öttesmark. Länstrafiken vill ha effektiva stopp längs E4 och ser gärna att knutpunkter samlas ihop till hållplatslägen. Skellefteå kommun var tydliga med att de vill ha trafiksäkra lösningar med planskild passage för oskyddade trafikanter. Att anordna gångpassage i plan som föreslås i det här fallet är enligt kommun inte lämpligt. Därutöver visar framtagna statistik att det är lågt antal påstigande resenärer på befintlig busshållplats.

Efter en samlad bedömning av det som anges ovan var alla parter på mötet eniga om att det inte finns skäl att anordna en busshållplats på sådant sätt som Trafikverket föreslår.

Skellefteå kommun uppmärksammande Trafikverket på att kommunen kör med fullstora bussar genom byarna och kommer ut på E4 via allmän väg 769. Då denna korsning rivs är det viktigt att förlängningen av vägen dimensioneras för fullstora bussar. De behöver ta sig fram året om. Kommunen informerade även om att de har en stor utmaning med den samhällsutveckling som nu sker i Skellefteå. De löser skolskjuts för barn på landsbygden med hjälp av taxi där det inte finns tillräckligt underlag för busstrafik.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för genomfört samrådsmöte och de synpunkter som framställts. Trafikverket håller fast vid sin tidigare bedömning om att inte anordna busshållplats intill korsningen vid Önnesmark och planerar inte att bygga en planskild gång- och cykelpassage då förutsättningar för det bedöms saknas.

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

Trafikverkets inbjudan till samråd i skede samrådshandling har skett via brevutskick 2021-08-25 till enskilda som kan bli särskilt berörda av projektet. I brevet informerade Trafikverket att de med anledning av rådande omständigheter med Covid-19 har beslutat att inte anordna ett fysiskt samrådsmöte på orten. Enligt lag är Trafikverket skyldig att erbjuda ett fysiskt samrådsmöte på orten till ägare av fastigheter där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk för vägen, vilket också framgår av brevet. Genom erbjudandet uppfylls denna skyldighet och de berörda hade möjlighet att begära ett fysiskt möte till och med 2021-09-15.

Ytterligare brevutskick har gjorts till länsstyrelsen i Västerbottens län samt Maskaure och Malå samebyar. För att nå allmänheten samt övriga berörda myndigheter och organisationer har annonsering skett 2021-09-08 i Västerbottens-Kuriren, Västerbottens Folkblad, Västerbottens Mellanbygd och Norran.

Projektet har genomfört samrådet digitalt via Skype 2021-09-13 och samrådstiden har pågått mellan 2021-09-09 och 2021-09-29. Samrådshandlingen och presentationsmaterial har funnits tillgängligt på projektets webbplats www.trafikverket.se/broange-daglosten under samrådstiden.

På det digitala 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 Önnesmarksbäcken och Mångbyån.

För de berörda som begärde ett samrådsmöte på ort anordnades ett sådant möte 2021-10-08 intill fritidshusområdet vid Önnesmark och Lövångergården. Samrådstiden för deltagarna förlängdes till 2021-10-15.

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

Utöver digitalt samråd har särskilt samrådsmöte med berörd sameby hållits samt särskilt samråd med Lövånger skoterklubb vilka sammanfattas nedan.

Trafikverket har skriftligen samrått med berörda fastighetsägare angående enskilda vatten- och avloppsanläggningar. Inkomna svar har beaktats i projekteringen.

Prioritering av etapper och finansiering

Hur prioriterar man ordningen på ombyggnationen av etapperna? Delar som saknar finansiering, såsom eventuell omdragning av E4 förbi Lövånger, var ansluter den?

Trafikverkets svar

Hur etapperna prioriteras beror till stor del på trafikmängden längs aktuell sträcka. De etapper som har högre trafikmängd prioriteras först. Trafikverkets förhoppning är att de kan byggas i den geografiska ordning som varje delsträcka har från söder till norr, men finansiering saknas idag för såväl Grimsmark-Broänge som Ljusvattnet-Yttervik.

En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) är framtagen för sträckan E4 Grimsmark-Broänge, med en eventuell nydragning av E4. Rubricerat projekt är anpassat efter detta så att man inte behöver bygga om vägen igen.

I det här projektet har etappgränsen flyttats söderut för att få ett bättre avslut om byggnation av etappen Grimsmark-Broänge dröjer.

Synpunkter om nya enskilda vägar och utfarter mot E4

Frågor om förslag på nya enskilda vägar i området kring den nya GC-porten i Mångbyn har inkommit. Av en annan synpunkt framgår att den nya enskilda vägen som föreslås på aktuell fastighet skulle förlänga avståndet från fastigheten till allmän väg med 600 m. Dessutom skulle vägen försvåra för snöröjning, post- och sophämtning, slamtömning, transport av djur och foder samt orsaka intrång i andra fastighetsägares marker mm. Förslaget ligger på mark som idag används som betesmark som inte är lämplig för personbilstrafik pga kuperad terräng, dålig sikt och brist på mötesplatser. Det finns även ett kulturområde i närheten som bör bevaras, men som kommer att tas i anspråk med föreslagen sträckning. Fastighetsägaren förordar annan sträckning som ansluter till den befintliga Gärdevägen. Förslaget skulle innebära att vägen går över plan mark och att gång- och cykelförbindelser till Mångbyn kan bevaras. Därutöver finns en vattenledning i närområdet under E4. Exakt position på ledningen är okänd.

En annan synpunkt är att flytta föreslagen utfart längre söderut på en fastighet i vägplanens södra del (anslutning till allmän väg 768). Detta för att minimera transporter i samband med att marken brukas.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för de inkomna synpunkterna och vill förtydliga att inom ramen för vägplanen föreslår Trafikverket placering av nya enskilda vägar vilka kommer framgå av vägplanens illustrationskartor när planen ställs ut på allmänhetens granskning. Dessa utgör endast förslag. Åtkomst till fastigheter och nya enskilda vägar ingår inte i fastställelseprövningen av vägplanen utan 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.*

Gång- och cykelväg vid Mångbyn

Fastighetsägare har inkommit med synpunkter om att den nya GC-vägen vid Mångbyn har en lustig dragning som inte bedöms ta så lite mark i anspråk som möjligt. Detta trots att Trafikverket hävdar att markpåverkan ska minimeras. Befintliga hållplatser förskjuts såväl söderut som norrut och anslutningarna från GC-vägen blir inte bra. Som skrivbordsprodukt följer den planerade dragningen säkerligen gällande krav på tillgänglighet/lutning/grader, men i verkligheten följer den inte flödet av hur människor rör sig. Personer kommer att gena över E4 för att ta sig till busshållplatsen i norrgående riktning och majoriteten av dessa bedöms vara gymnasiungdomar. Ingen kommer att använda den långa slingrande GC-vägen. Det vore bättre att anlägga en gång- och cykelbro över E4 och bärigheten bör vara tillräckligt bra för det. Att lägga pengar på broar för djur, men inte för människor är fel.

Utöver har en fråga inkommit där en fastighetsägare undrar vad händer med marken som ligger "innanför" GC-vägen?

Synpunkter har även inkommit gällande förslag på lösning vilket i stort innebär att man ser över möjligheten till alternativ dragning av GC-banan som stämmer bättre överens med hur människor rör sig idag. Alternativt ser över justering av busshållplatsernas placering. GC-porten skulle med fördel kunna placeras längre norrut mot Gärde för att bättre ansluta till befintliga vägar.

Trafikverket svar

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. GC-vägen utformas, anpassas och tillgängliggörs för alla trafikanter och resenärer. Användbarheten omfattar även personer med funktionsnedsättning där tydlig orienterbarhet ska finnas. Utformningen har optimerats i den omfattning det går vad gäller både lutning och tillgänglighet enligt de krav och råd som Trafikverket är skyldig att förhålla sig till. Detta påverkar i sin tur omgivande markanspråk.

Trafikverkets bedömning är att förslag till utformning och sträckning av GC-vägen inte ska leda till att folk genar över E4 utan nyttjar både GC-vägen och porten. Det kommer att sättas upp viltstängsel och mitträcke, som inte gör det enkelt att gena över E4. Busshållplatserna flyttas så att de är förskjutna i förhållande till varandra för att undvika att oskyddade trafikanter genar över E4 samt för att möjliggöra god sikt från hållplatserna.

Marken innanför GC-vägen kommer att tas i anspråk med väggrätt och ytorna kommer att underhållas av Trafikverket.

Val av placering av GC-porten med tillhörande GC-vägar bygger på att Trafikverket så långt som möjligt har försökt undvika påverkan på närliggande byggnader. Därutöver planerar Trafikverket att stänga de enskilda anslutningarna mot E4 på respektive sida om vägen på grund av trafiksäkerhetsskäl. Således finns inget utrymme att flytta GC-porten närmare Gärde. Förutsättningar för att bygga en GC-bro över E4 bedöms saknas.

Omledning av trafik och tillfällig nyttjanderätt

På grund av bland annat brobyte vid Mångbyån så ska omledning av trafik under byggtid ske via del av allmän väg 768 vidare via en enskild väg för att trafiken sedan komma ut på E4 igen. Den enskilda vägen har dålig bärighet, är smal och omledningen kommer ta mer åkermark i anspråk etc. Varför kan inte omledning ske längs större delen av allmän väg 768/769 som redan är belagd med två körbara filer istället för att nyttja den enskilda vägen (som driftas av kommunen)? Trafiken skulle då kunna komma ut på E4 igen via Bodan.

Den tillfälliga förbifarten som föreslås väster om korsningen vid Önnesmark ifrågasätts, likväl om omledning av Önnesmarksbäcken verkligen är nödvändig i sammanhanget. Åtgärderna tar relativt mycket skogsmark i anspråk.

Ytterligare en yta i anslutningen till korsningen som tas med tillfällig nyttjanderätt för etablering intill Lövrotsgården ifrågasätts. Den bör kunna utformas samordnat med andra åtgärder i samband med byggnation av bro över Önnesmarksbäcken för att inte behöva avverka orörd skog. Därutöver anläggs tillfällig nyttjanderätt på nyplanterad skog intill Degerträsket.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för synpunkterna. En översyn av ytor för tillfällig nyttjanderätt har genomförts. Trafikverkets ambition är att de ytor som tas i anspråk för tillfällig nyttjanderätt ska samordnas så långt det är möjligt för att minimera ianspråktagande av mark, även om det är tillfälligt. De ytor som tas i anspråk för tillfällig nyttjanderätt kommer framgå av plan- och illustrationskartorna när vägplanen ställs ut för allmänhetens granskning.

Omledningsvägar för trafik under byggtid ska vara så korta som möjligt för att minimera störningar på E4 och för de boende längs allmän väg 768. Den enskilda vägen förstärks och breddas i syfte att klara av E4:ans trafik. När ombyggnationen är klar återställs vägbredden. Därefter kan ägarförhållanden och driften av den enskilda vägen komma att ses över i en kommande

lantmäteriförrättning. Trafikverket försöker nyttja befintligt vägnät i så stor utsträckning som möjligt istället för att bryta helt ny mark för en tillfällig förbifart.

På grund av identifierade natur- och kulturvärden på den östra sidan om E4 samt på grund av bärigheten på den gamla stenbron längs den gamla kustlandsvägen bedömer Trafikverket att en tillfällig förbifart väster om E4 är lämpligare. I den fortsatta projekteringen har Trafikverket optimerat förbifarten så att den byggs närmare E4.

Trafikverket eftersträvar ett rationellt byggande och vad gäller Önnesmarksbäcken måste bäcken ledas om under tiden som bron byggs, dels på grund av byggnadstekniska skäl, dels för att stora mängder vatten behöver hanteras under byggtiden.

Synpunkter om den nya dragningen av allmän väg 769 samt korsning mot Önnesmark

Det har inkommit flera synpunkter som berör den nya dragningen av allmän väg 769 med anledning av att den del av vägen som ansluter mot E4 i backen vid Hökmarksberget rivs. Av flera synpunkter uttrycks att förslaget innebär ett orimligt intrång i närliggande fastigheter både vid korsningen mot Önnesmark och vid stugområdet beläget väster om E4 vid Degerträsket som uppges vara en samlingspunkt för fyra generationer. Dessutom görs skogsområden otillgängliga för all form av rationellt skogsbruk, både på grund av permanenta och tillfälliga markanspråk. Fastighetsägare önskar konkreta svar på flera frågor.

Hur brett blir vägområdet västerut vid Degerträsket? Breddas E4 österut eller västerut vid Degerträsket? Enligt våra mätningar bör nytt vägområde med nydragning av enskild väg nästan hamna på stugtomterna samt beröra strandskyddet. Skogen mellan E4 och stugområdet utgör en nyckelbiotop med betydande naturvärden. Uppgifter lämnas om att Lo och Björn har setts intill skogsområdet. Det vore olyckligt att begränsa deras strövområde.

Marken där vägen förslås byggas förbi stugområdet utgörs av sankmark och bärigheten är väsentligt sämre än på övriga ställen. Därutöver framförs synpunkter om att sedan 1966 då E4 byggdes i nuvarande sträckning har inga allvarliga olyckor inträffat i aktuell korsning enligt noteringar av både boende i området och räddningstjänsten.

Vad är trafikmängden på allmän väg 769 i anslutning till aktuell korsning och när genomfördes dessa trafikmätningar? Trafikintensiteten bedöms numer vara låg då tidigare brödfabrik i närområdet har upphört. Nya mätningar bör genomföras med anledning av detta. Gör man ingen avvägning mellan kostnader och riskerna som man är beredd att ta? Vad kostar den nya anslutningsvägen vid Degerträsket?

Trafikverket anser att det är oacceptabelt att behålla korsningen, av vilken anledning då? Vilka utredningar har man gjort för att komma fram till detta? Det finns praxis (ex TRV 2018/46540, daterad 2020-11-19) där begreppet skäligen omväg och restidsförlängning beaktas (upp till 10 min restidsförlängning accepteras). På vilka grunder frångår Trafikverket praxis i detta projekt då mätningar visar att boende längs allmän väg 769 får en ökad restid på 8 minuter? Att inte förlänga väg 769 skulle därutöver innebära att viltstängslet blir tätt vilket reducerar risken för olyckor längs sträckan.

Fastighetsägare har hänvisat till tidigare inlämnade yttranden gällande förslag på hur Trafikverket skulle kunna hantera trafiksituationen vid Degerträsket/Önnesmarksbäcken samt inkommit med ytterligare förslag på åtgärder. Förslagen omfattar åtgärder som att flytta E4 längre österut så att förslaget till förlängning av allmän väg 769 kan byggas på nuvarande sträckning av E4. Därutöver föreslås hastighetsnedsänkning till 70 km/h förbi korsningen mot Önnesmark och längre söderut vid anslutning från allmän väg 769 till E4. Trafikverket bör även bygga på- och avfartsträckor både norr och söder om korsningen vid Önnesmark för att undvika trafikstörningar och olycksrisker. En bredare bro över Önnesmarksbäcken möjliggör rymligare avkörning. Det måste fortsatt finnas utrymme för husvagnsekipage att ta sig från befintlig "bandyklubba" vid korsningen i Önnesmark över mot allmän

väg 766 mot Bjuröklubbsområdet. En lösning som hittills har fungerat bra. I samma område förutsätts föreslagen vändplats vid Lövrotsgärdan utgå.

Ytterligare förslag är att bygga enskild väg från "bandyklubban" till stugområdet alternativt bygga ny anslutning från stugområdet till allmän väg 769 med tillhörande vägbom. Utfart till E4 kan då ske via Bodan eller Broänge.

Andra förslag är att korsningen från allmän väg 769 ut mot E4 tas bort helt och hållet (utan att ersättas) alternativt behålls, men då endast tillåta högersväng från södergående trafik med öppning i mitträcke. Det hänvisas till flera liknande korsningar längs E4 där förutsättningar är väldigt lika aktuell korsning med begränsad sikt och öppning i mitträcke. Andra förslag på åtgärder är att flytta korsningen söderut eller att plana ut E4 över Hökmarsberget för att förbättra sikten.

Renar och älgar rör sig mestadels vid korsningen mot Önnesmark. En planskild korsning där hade varit att föredra. Det är miljömässigt bättre med planskild korsning som blir en mindre olycksfälla. På vilket sätt blir den nya korsningen säkrare än dagens utformning? Varför anläggs ingen avkörningsfil norrgående mot Önnesmark?

Fastighetsägarna önskar se de utredningar som är gjorda. Återkoppling på tidigare synpunkter saknas då flera förslag till lösningar har lämnats vid olika tillfällen.

Trafikverket svar

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Trafikverket har gjort ännu en översyn av den nya sträckningen av allmän väg 769 för att optimera utformningen av vägen ytterligare. Detta för att förlägga allmän väg 769 så nära E4 som det går så att vägområdet minimeras och för att kunna behålla så mycket som möjligt av skogsridån. Skogen utgör ingen nyckelbiotop, men innehåller vissa naturvärden (klass 4) enligt den naturvärdesinventering som genomfördes 2016 längs E4. De geotekniska undersökningar som utförts på föreslagen nydragnings av vägen visar på goda förhållanden avseende bärighet. Breddningen av E4 görs på östra sidan.

Där vägen breder ut sig som mest vid Degerträsket blir hela vägområdets korridor cirka 60 meter bred (E4 inkl väg 769). Idag är korridoren cirka 35 meter bred. Utbredningen beror på slutningen ned mot Degerträsket och för att vägens utformning ska uppfylla de krav som Trafikverket är skyldig att förhålla sig till. Område som omfattas av strandskydd kommer att beröras. Fastställelseprövningen inkluderar en prövning av åtgärder inom ramen för vägplanen som berör strandskydd och ingen särskild dispens från strandskydd erfordras.

Trafikverket vill förtydliga att skälet till att korsningen inte kan ligga kvar i befintligt läge inte beror på antal olyckstillfällen i korsningen. Det beror i huvudsak på att den ligger i en brant lutning längs E4 med dålig sikt vilket innebär att den inte uppfyller kraven enligt VGU, Trafikverkets krav för vägar och gators utformning. Den nya anslutningen från allmän väg 769 mot E4 byggs istället vid befintlig korsningspunkt med de allmänna vägarna E4/766 där korsningsläget bedöms bli trafiksäker. I den korsningen uppfylls siktkraven och lutningsförhållandena bedöms vara bra. Det blir en öppning i mitträcket för att man ska kunna svänga både höger och vänster oavsett från vilket håll man kommer i fyrvägs korsningen.

Trafikmätningar längs allmän väg 769 genomfördes 2011 och prognosticerad trafik för år 2040 (bedömning av hur trafiken kan komma att öka) är 284 fordon per dygn, varav 21 fordon utgörs av tung trafik. Av samma skäl som anges ovan ligger trafikmängden inte till grund för beslut om att korsningen inte kan behållas.

Trafikverket arbetar för att åstadkomma en samhällsekonomisk och rationell väghållning. Det huvudsakliga syftet med allmänna statliga vägar är att förbinda olika målpunkter/orter med varandra. Behovet av en allmän väg ska vara varaktigt. Allmän väg 769 har huvudsakligen en funktion som förbindelseled mellan byarna, men utgör även en väg som leder ut vägintrösser i området till

ett övergripande vägnät (E4). Därutöver trafikerar även Skellefteå kommun allmän väg 768/769 mellan Broänge och Önnesmark med linje nr 207 och vidare ut på E4 mot Skellefteå.

En förlängning av allmän väg 769 bedöms vara nödvändig för allmän samfärdslösning och är därmed motiverad. Med allmän samfärdslösning menas att en väg behövs för allmän trafik och inte bara är till nytta för fastighetsägare eller verksamheter i vägens närhet. Vägen ska byggas med minsta möjliga intrång och olägenhet.

En väg får byggas om när det är motiverat från allmän synpunkt. Att flytta E4 och förlägga allmän väg 769 i E4:ans nuvarande sträckning bedöms varken vara motiverat ut allmän synpunkt eller samhällsekonomiskt försvarbart.

E4 dimensioneras för 110 km/h. Beslut om hastighet tas i ett senare skede och inte inom ramen för vägplanen. En hastighetssänkning till 80 km/h brukar normalt sett föreslås genom den typen av korsning som planeras vid Önnesmark.

Trafikverket har utrett korsningen mot allmän väg 766 mot Önnesmark ytterligare för att säkerställa att korsningen är trafiksäker och att föreslagen lösning är motiverad. Utredningen baseras på bland annat olycksstatistik, trafikmängd och expertis från olika vägspecialister. Resultatet visar att siktförhållandena i korsningen är goda och uppfyller kraven enligt VGU. Utöver det är trafikflödet längs allmän väg 766 lågt och det är få inrapporterade olyckor kring korsningen, där ingen av dem har någon direkt koppling till korsningens utformning. Mot bakgrund av detta och sett till de krav och riktlinjer som Trafikverket har att förhålla sig till uppfylls inte behovet av ett högersvängsfält eller en planskild korsning. Planskilda korsningar är väldigt kostsamma och tar väldigt mycket mark i anspråk. Detta betyder att det behöver förekomma såväl höga trafikflöden på anslutande vägar som avsvängande trafik från E4 i tillräckligt stor utsträckning för att Trafikverket ska kunna få finansiering för detta. Utifrån förutsättningarna på platsen är en planskild korsning inte ekonomiskt försvarbar. Korsningen kommer att utformas så att högersvängande trafik får en mjukare avsvängningsradie i förhållande till dagens utformning.

Svar på frågor besvaras formellt i denna samrådsredogörelse. Trafikverket har därutöver försökt att besvara frågor direkt till fastighetsägare vid samrådsmötet på ort samt via e-post.

Busshållplatser vid Önnesmark

En fastighetsägare undrar varför denna inte fått någon information om projektet som berörd fastighetsägare.

Funderingar framförs även hur det blir med busshållplatserna intill korsningen vid Önnesmark?

Trafikverkets svar

Fastighetsägare som är direkt berörda genom mark som tas i anspråk har fått hem brev, övriga indirekt berörda har informerats genom annonsering i lokaltidning och via Trafikverkets hemsida. Samrådsmaterialet har funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida under hela samrådsperioden.

I samband med tidigare samråd med kollektivtrafikmyndigheten och Skellefteå kommun kring behov av busshållplatser beslutades att busshållplatserna i Önnesmark tas bort. Trafikverket har haft ett förnyat samråd med kollektivtrafikmyndigheten och Skellefteå kommun 2021-10-21 och har efter vad som framkom på mötet beslutat att stå fast vid sitt tidigare beslut om att inte anordna busshållplats vid korsningen vid Önnesmark, se kap 3.2.3.

Bro över Mångbyån

Kommer bron bli högre med viltpassage under bron?

Trafikverkets svar

Den nya bron över Mångbyån möjliggör för viltpassage under bron. Det är dåliga geotekniska förhållanden i området vilket innebär att Trafikverket inte kan höja bron tillräckligt mycket för att älgar ska kunna passera under bron, men små och medelstora däggdjur bedöms kunna passera.

Bullerfrågor och inlösen av fastighet

En fråga som avser bullerskydd och inlösen av fastighet har inkommit där en fastighetsägare antingen vill att det uppförs en fastighetsnära bullerskärm intill fastigheten eller att fastigheten löses in.

En fastighetsägare vill ha en ljudvall på marken längs med E4 då denne redan upplever ljudnivån från trafiken som väldigt hög. I takt med högre hastighet och ökat trafikflöde kommer ljudnivån att öka. Logaritmer speglar inte alltid verkligheten.

En annan fastighetsägare har framfört frågor kopplade till bullerskyddsåtgärder och önskar få veta rent konkret hur åtgärderna på fasad kommer att se ut, vilka delar av fasaden som ingår, hur åtgärder för ljudreducering kring uteplats ser ut samt vad som menas med avsteg från riktvärde utomhus vid fasad? Aktuell fastighet byggdes långt innan E4 anlades och i takt med förhöjd trafikintensitet genom åren har trafikbullret således ökat. På grund av att fastigheten omges av trafikbuller dygnet runt finns enligt fastighetsägaren ingen anledning att bekosta en uteplats.

När och under vilka förutsättningar gjordes bullermätningar vid Degerträsket? Har tidigare fått information om att mätningen genomförts vintertid. När görs en ny bullerutredning för att vid behov genomföra bullerdämpande åtgärder? Har den tidigare utredningen tagit hänsyn till att en stor del av befintlig växtlighet mellan E4 och stugområdet försvinner?

Trafikverkets svar

Trafikverket kommer att ha en dialog med fastighetsägare om inlösen av fastighet blir aktuell. Eventuell inlösen av fastighet hanteras först när vägplanen är fastställd.

I samband med vägplanen gör Trafikverket en bullerutredning för att utreda berörda fastigheter. Bullerskyddsåtgärder föreslås för fastigheter där riktvärdet för väsentlig ombyggnad överskrids. Föreslagna åtgärder bedöms utifrån ett tekniskt, miljömässigt och samhällsekonomiskt perspektiv. Resultatet av utredningen samt förslag på bullerskyddsåtgärder kommer att redovisas då vägplanen ställs ut för allmänhetens granskning.

Den utredning som gjorts i vägplanskedet visar att åtgärder för fasad krävs för att riktvärden för inomhusmiljö ska uppfyllas. Exakt vilken typ av åtgärd och i vilken omfattning kommer att tas fram i nästa skede vid framtagande av bygghandling. I detta fall är det åtgärder för fönster och/eller friskluftsventiler som kan bli aktuellt.

I nästa skede utförs inventering med detaljprojektering av vilken typ och omfattning på åtgärder som krävs för att riktvärden för inomhusmiljö ska uppfyllas.

Åtgärd för uteplats syftar till att skärma av ett avgränsat område på tomten. Vanligtvis uppförs en lokal skärm (maxlängd 15 m) i anslutning till uteplatsen, alternativ lösning kan vara att flytta befintlig uteplats till ett skyddat läge på tomten. Då fastigheten i detta fall inte har en iordningställd uteplats kommer förslag på lösning att tas fram i samråd med fastighetsägaren i nästa skede vid framtagande av bygghandling.

Att avsteg görs från riktvärde vid fasad innebär att ljudnivån 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus inte kommer att uppfyllas för samtliga delar av bostadsbyggnaden. Detta avsteg kan göras då åtgärder som krävs inte uppfyller kraven på att vara tekniskt möjliga, miljömässigt motiverade eller ekonomiskt rimliga att utföra. Fokus läggs då istället på att uppfylla riktvärden för uteplats och inomhusmiljö. Beräkningarna utförda i vägplanen visar att ljudnivån vid fasad förväntas öka med 2–3 dB efter ombyggnad fram till prognosåret 2040.

Trafikverket genomför inga bullermätningar, däremot bygger den bullerutredning som genomförs på beräkningar i en beräkningsmodell där man lägger in trafikmängden, hastighet och mängden tung trafik för den framtida vägutformningen, prognosår 2040. Då får man ut ljudutbredningen baserat på befintlig och kommande trafikmängd/hastighet. I beräkningsmodellen är det alltid sommarvägslag och vinden räknas blåsas från vägen mot fastigheten. Ingen vegetation såsom skog eller annan växtlighet hanteras i beräkningsmodellen. Inventering för insamling av information för aktuella fastigheter i bullerutredningen är genomförd. Genomför man en mätning blir den representativ för det specifika mättillfället och inte för hur trafikmängd och hastighet förändras 20 år framåt. Bullermätning kommer således inte genomföras.

Övriga frågor

En fastighetsägare undrar om närliggande byggnader måste rivas anledning av Trafikverkets förslag.

Fastighetsägare har lämnat information om att det finns bäver i Mångbyån. Information lämnas även om det vid Önnesmarksbäcken ofta uppstår ishalka längs E4.

En fastighetsägare meddelar att del av dennes fastighet är utarrenderad.

Frågor inkom gällande utformning av viltstängslet. Därutöver informeras Trafikverkets om att ett dike saknas på östra sidan E4 i början på sträckan.

Synpunkter har inkommit om att ett samråd bör vara en dialog där frågor och svar ska utgöra den största delen. Detta samråd var en informationskanal till de skrivna dokumenten. Informationsdelgivningen tog 90 % i anspråk och resterande 10 % gick till frågor.

Gör man ett samlat grepp när man stänger anslutningar för att få till en GC-väg mot Lövånger när man ändå bygger om så mycket?

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter och den information som lämnats för Trafikverkets kännedom.

Trafikverket försöker så långt det är möjligt att undvika att byggnader behöver rivas eller flyttas. Både vägens utformning med sidoområden och diken samt viltstängslets slutliga utformning kommer att framgå av vägplanen när den ställs ut för allmänhetens granskning. Utformningen ska följa VGU.

Gällande samrådsmötet kommer Trafikverket att till nästa gång ett samrådsmöte genomförs ta med sig synpunkten om att möjliggöra för mer tid till frågor gällande projektet. Trafikverket vill dock informera om att samrådet är en viktig informationskanal att nå ut med information om hela projektet till så många som möjligt.

Syftet med projektet är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten på E4. I och med detta hanteras inte GC-vägar, mellan eller inom samhällen, inom ramen för projektet.

Önnesmarks bys samfällighetsförening

Den föreslagna nya vägen, väster om E4, mellan avfarten till Önnesmark och avfarten till Hökmark innebär avverkning av en del av den ridå av granskog som finns mellan E4 och flera fritidsstugor vid Degerträsket. Detta innebär en betydande olägenhet för ägarna att nyttja sina fastigheter med ökad insyn, buller och andra störningar från trafiken. Vi har tidigare framfört ett förslag om att förskjuta ny väg bana till den östra sidan för bättre markförhållanden och till lägre anläggningskostnader. Det innebär också att ingen avverkning av skog behöver göras och inga nya markområden behöver tas i anspråk för den föreslagna vägen.

Berörda markägare har också i egna skrivelser och i möten med Trafikverket framfört flera andra konstruktiva förslag. Vi förutsätter att ni innan beslut tas närmare utreder, tar fram kostnader och redovisar de alternativ som föreslagits.

Synpunkter har också framförts vad gäller avfarten till Önesmark där föreningen ser att avfarten förbättras med separat avkörningsfil söderifrån. Aktuell korsning utgör en stor trafikfara genom påkörningar bakifrån och genom långa köer bakom långsamtgående tung trafik. Trafikverket har tidigare framfört att korsningen inte är olycksdrabbad, vi delar inte den uppfattningen. Kostnaden för att bygga en separat avkörningsfil borde i sammanhanget vara överkomlig.

För att förbättra miljön med ökat kollektivt resande bör väderskyddade busshållplatser anläggas vid avfarten intill Önesmark. Dels skulle det gynna närliggande byar, dels bättre serva resenärer till och från den stora fritidsbebyggelsen och utflyktsmålen i Bjuröklubbområdet. Det känns otidsenligt att inte kunna erbjuda kollektivtrafik till serviceorterna Lövånger, Skellefteå och Umeå. Två busshållplatser torde inte innebära några större kostnader.

För att minimera påverkan på natur- och kulturhistoriska lämningar kring Önesmarksvägen borde Trafikverket anlägga en tillfällig förbifart väster om E4 istället för att nyttja den gamla kustlandsvägen.

Vid planering av nya enskilda vägar som blir en följd av stängningen av enskilda utfarter mot E4 bör existerande gamla vägar så långt som möjligt behållas och nyttjas i första hand. Långsamtgående traktorer och andra fordon för jord- och skogsbruk ska inte behöva färdas längs E4 annat än korta sträckor.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter och hänvisar till kap 3.2.4 där svar på liknande frågor kring förlängningen av allmän väg 796, trafiksituationen kring Önesmark och motiv till föreslagna lösningar framgår. Densamma gäller svar på frågor som rör enskilda vägar.

I samband med tidigare samråd med kollektivtrafikmyndigheten och Skellefteå kommun kring behov av busshållplatser beslutades att busshållplatserna i Önesmark tas bort. Trafikverket har haft ett förnyat samråd med kollektivtrafikmyndigheten och Skellefteå kommun 2021-10-21 och har efter vad som framkom på mötet beslutat att stå fast vid sitt tidigare beslut om att inte anordna busshållplatser intill korsningen vid Önesmark, se kap 3.2.3.

Vad gäller den tillfälliga förbifarten vid Önesbarksbäcken kommer Trafikverket att förlägga förbifarten på den västra sidan om E4 för att undvika intrång i de natur- och kulturmiljövärden som identifierats öster om E4.

Maskaure sameby, möte 2021-08-26

Syftet med mötet var att informera om projektet samt samla in samebyns synpunkter. Samebyn presenterade att de har vinterbetesområde från strax söder om korsningen till Mångbyn upp till Skellefteå. Området används från december fram till våren, senast 30 april. De kör oftast renarna med lastbil från inlandet, men i området kan det ske både drev av renar över E4 samt fri strövning. De konfliktpunkter som finns idag där renarna ofta kommer ut på E4 är intill utfarten från Hökmark (norr om Hökmarksberget), infarten strax söder om rastfickan på Hökmarksberget, intill öppna korsningar, trasigt viltstängsel samt vid grindar som inte stängs.

Samebyn är positiv till den planskilda faunapassagen på Hökmarksberget, men informerar om att det är viktigt att renarna har sikt över passagen och att stängslet är tätt. Med tiden kommer nog renarna att lära sig att hitta passagen under förutsättning att det inte uppstår hål eller öppna grindar på väg mot passagen. Då kommer de att ta sig ut genom dessa öppningar. Samebyn är också positiv till att skoterleden intill km 9/300 stängs och flyttas till fyrvägs korsningen i närheten då grindarna intill den befintliga passagen brukar lämnas öppna. Däremot vill samebyn att Trafikverket ser över utformningen av fyrvägs korsningen då renarna kommer följa skoterspåret och komma ut på E4 intill korsningen istället.

Vid fyrvägs korsningen intill Önesmarksbäcken önskar samebyn att viltstängslet dras in till delen där bäcken går ihop med vägen på östra sidan av E4.

Andra synpunkter från samebyn är att fyrvägskorsningen söder om Mångbyån inte bedöms vara lämplig som renpassage, däremot bedöms bron över Mångbyån kunna fungera som passage då de troligtvis går där under om det är 4 meters fri höjd.

Därutöver informerar samebyn att längre indrag med viltstängsel längs anslutande vägar är bättre än korta indrag. Det skulle behöva kompletteras med skrämställningar. Samebyn själva har provat fästa trådlös radio vid viltstängslets öppning vilket har gett viss effekt. Intill parkeringsfickor ska det inte finnas evakueringsgrindar då dessa grindar inte stängs och istället orsakar ännu en öppning som djuren kan ta sig igenom.

En passage vid åkrarna vid Mångbyn önskas. På vintrar med mindre snö rör sig renarna dit för att beta på åkrarna och där kan de behöva flyttas över E4. Skogen norr om åkrarna är för tät för att renar ska kunna drivas norrut för passage vid Bodan. En skoterport under E4 hade kunnat fungera vid platsen om den är bredare än 3 m, dock är det troligtvis bättre ju bredare man kan göra den.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för samebyns synpunkter. Vad gäller utformningen av den planskilda faunapassagen i form av en bro beaktas samebyns synpunkter i största möjliga mån för att bron ska få så bra effekt som möjligt. Därutöver är Trafikverkets målsättning att viltstängslet anläggs så tätt och robust som möjligt så att djuren hindras från att ta sig in i vägområdet och så att stängslet leder djuren mot säkrare passagemöjligheter.

Vid de flesta korsningar och anslutningar kommer stängslet att dras in ca 30–80 meter beroende på omkringliggande förhållanden, tex. tomtmark samt utformning av den anslutande vägen. Indragningen görs för att förhindra att renar och vilt följer viltstängslet och tar sig ut på E4. Vid korsningen intill Bodan och vid korsningen mot Önnesmark anläggs två viltpassager i plan vilket innebär att viltstängslet upphör strax innan korsningarna i båda riktningar. Det blir då en cirka 180 m öppning i viltstängslet.

Det har genomförts en utredning angående anläggande av en skoterport under E4:an, söder om Bodan. Resultatet blev att en planskild skoterport kommer att anläggas vid km 1/480 och ersätter den skoterpassagen som i dagsläget nyttjas vid km 1/570. Porten utformas som en trumma med inre bredd på cirka 2,0 m, fri höjd på cirka 2,9 m och längden är cirka 31 m. Det är inte ekonomiskt motiverat att anlägga en större skoterport än den som föreslås.

Trafikverket kommer att se över om det finns ett behov av evakueringsgrindar och vad gäller skrämställningar kan det komma att anordnas i framtiden, men detta är inget som fastställs i vägplanen.

Lövånger Skoterklubb

Vid ett samråd med skoterklubben 2021-11-25 informerade Trafikverket om projektet och de två skoterpassagerna i plan som i dagsläget finns längs etappen diskuterades. Under samtalet framkom att ca 5–10 skotrar/dag använder passagerna under högsäsong.

Skoterklubben uttryckte önskemål om trafiksäkra passager, gärna planskilda, men hade förståelse för att kostnaden för dessa planskilda passager är höga. Om inte planskilda passager är möjliga att anlägga i detta projekt uttrycktes önskemålet om trafiksäkra passager i plan med god sikt och bra vilplan.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för synpunkterna och informationen. En planskild skoterport kommer att anläggas vid km 1/480 och ersätter den skoterpassagen som i dagsläget nyttjas vid km 1/570. Vad gäller den andra befintliga skoterpassagen vid km 9/260 kommer denna att tas bort och ny skoterpassage i plan anläggs intill korsningen E4/allmän väg 766 vid km 8/535.

3.2.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Digitalt samråd har genomförts, se kap 3.2.4. Inga synpunkter har inkommit från berörda myndigheter eller organisationer.



Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå. Besöksadress: Sundsgatan 2–4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se