

# Sammanfattning

Arbetet med att forma transportsystemet i och runt Skellefteå har pågått under många år, men i och med denna vägutredning har Trafikverket tagit ett större grepp om trafik och transporter, för att bidra till den långsiktigt hållbara samhällsutvecklingen. Arbetet sker i nära samarbete med Skellefteå kommun eftersom resande och transporter är så tydligt sammanflätat med det dagliga livet i och runt Skellefteå som stad och övriga delar av kommunen.

För att kunna planera, finansiera och genomföra stora satsningar inom till exempel väg och järnväg, krävs lång framförhållning. Det scenario vi arbetar efter är att alla åtgärder i projektet är genomförda år 2025.

## Bakgrund

E4 och väg 95/372 är viktiga stråk för person- och godstransporter och idag passerar E4 centralt i Skellefteå. Med dagens trafikmängd innebär det att E4 blir en barriär genom tätorten och under vissa perioder är det mycket trafik. E4 passerar över älven på Viktoriabron som idag är den enda bron med full bärighet och dubbla körfält i Skellefteå tätort. Bara 8 % av den trafik som passerar Viktoriabron är genomfartstrafik vilket innebär att de flesta resorna har start eller mål i Skellefteå. Utöver det finns brister i trafiksäkerhet och problem med luftkvalitet och buller vid dagens E4.

I framtiden kommer våra samhällen och transportsystem att ställas inför nya krav. Inte minst när det gäller påverkan på klimatet där transportsektorn bidrar med 30 % av koldioxidutsläppen.

## Målen vi vill nå

Utifrån problembilden och framtidens utmaningar har Trafikverket tillsammans med Skellefteå kommun formulerat mål för projektet som ska uppnås år 2025.

### *Funktion*

Resor och transporter är funktionella och sker långsiktigt hållbart

### *Klimat*

Utsläppen av koldioxid 60 % mindre än år 1990

### *Samhällsekonomi*

Åtgärderna som genomförs är samhällsekonomiskt lönsamma

### *Gestaltning*

Vägmiljön är funktionell och tidlös, med en trygg och attraktiv vägariktur som uppskattas av trafikanter och de som vistas i vägens närhet

### *Hälsa och livsmiljö*

Transportsystemet ger förutsättningar för en god hälsa på lika villkor och en långsiktigt hållbar livsmiljö

### *Tillgänglighet till centrum*

Centrum har god tillgänglighet för alla trafikanter på lika villkor

## En process som leder framåt

Problemen i Skellefteå kan inte lösas genom enstaka åtgärder. Utredningen har därför ett brett angreppssätt som utgår från Trafikverkets fyrstegsprincip. Ett stort fokus ligger på att utreda åtgärder som förändrar vårt sätt att resa och transportera gods eller effektiviserar användandet av befintligt vägnät förutom åtgärder för att bygga om eller bygga nya vägar.

Under utredningen har två korridorer närmare kusten, Tuvan och Gunsen, studerats i samrådshandling. De har valts bort eftersom de är samhällsekonomiskt olönsamma på grund av stora kostnader och få trafikanter samt att de innebär stora intrång i miljövården.

Ett hållbart transportsystem kräver goda möjligheter att välja transportmedel efter behov, på ett resurseffektivt sätt. För att uppnå bästa tänkbara resultat har därför åtgärder som stärker varandras effekt kombinerats och resulterat i fyra alternativ till att lösa problematiken i Skellefteå.

## Framtidens Skellefteå

De förslagna alternativen jämförs med hur Skellefteå skulle kunna se ut 2025 om inga av de föreslagna åtgärderna görs, det så kallade Nollalternativet. Vi utgår från att Skellefteå kommun har byggt den planerade Centrumbron väster om Parkbron till år 2025, liksom att befolkningen har ökat i tätorten och minskat i övriga delar av kommunen. Vi antar också att klimatarbetet intensifieras, åtgärdsprogram för renare stadsluft är genomfört och att Skellefteå kommuns planer på en rundare och tätare stad har förverkligats.

## Alternativ

För samtliga alternativ utom Nollalternativet krävs att åtgärder genomförs för att överflytta biltrafik till gång-, cykel- och kollektivtrafik men även åtgärder för att effektivisera godstransporter. Åtgärderna syftar främst till att klimatmålet nås i alla alternativ och är oberoende av vilket sträckning E4 har eller får.

### **Effektivare trafik/Nollplus**

Alternativet innebär att E4 ligger kvar där den gör idag men åtgärder genomförs som förbättrar för gång- och cykeltrafik och effektiviserar resor och transporter.

- Åtgärder för gång- och cykelpassager vid Viktoriagatan
- Trygghetshöjande åtgärder för befintliga gång- och cykelportar under E4 genom röjning och belysning
- Trafikplats Skellefteå (korsningen E4/Bolidenvägen) kompletteras med trafiksäkerhetshöjande åtgärder för gående och cyklister
- Portar eller säkra planpassager för gång- och cykeltrafik där det idag finns smitvägar
- Tjänstebilpool för kommunanställda
- Förbättrad logistik för hemtjänstens transporter
- Höjda avgifter för arbetsplatsparkeringar kommun och landstingsanställda
- Kompensation till kommun och landstingsanställda som avstår arbetsplatsparkering.
- Satsning på kollektivtrafik, turtäthet, underskottstäckning och informationssystem.
- Fyra km nya cykelbanor i tätorten, två gång- och cykelportar, bättre plogning och information till cyklister.
- Beteendepåverkande projekt och cykla-gå till jobbet tävlingar och testresenärer
- Övriga beteendepåverkande projekt utförda av ett mobilitetskontor
- Samlastningscentral för kommunens tunga transporter





## Befintligt läge

Alternativet innebär ombyggnadsåtgärder på E4 samt åtgärder som förbättrar för gång- och cykeltrafik och effektiviserar resor och transporter

- Ombyggnad till två genomgående körfält i vardera riktningen.
- Trafikplats Skellefteå (korsningen E4/Bolidenvägen) utökas med ramper mot norr
- Kanalgatan och Östra leden ansluts till E4 med cirkulationsplats
- Busshållplatsåtgärder
- Åtgärder för gång, cykel och kollektivtrafik och åtgärder för effektivisera resor och transporter beskrivna i alternativet Effektivare trafik/Nollplus

## Befintligt läge-nedsänkt

Alternativet innebär större ombyggnadsåtgärder samt åtgärder för att förbättrar för gång och cykeltrafik och effektiviserar resor och transporter

- Sänkning av E4 från Viktoriabron till trafikplats Skellefteå
- Den nedsänkta E4 utformas med två genomgående körfält i vardera riktningen.
- Trafikplats Skellefteå (korsningen E4/Bolidenvägen) utökas med ramper mot norr
- Östra leden ansluts till E4 med cirkulationsplats
- Planskilda gång- och cykelstråk över E4 vid Kanalgatan och Nygatan
- Gaturummet vid sidan av E4 anpassas till att vara bilfritt
- Busshållplatsåtgärder
- Åtgärder för gång, cykel och kollektivtrafik och åtgärder för effektivisera resor och transporter beskrivna i alternativet Effektivare trafik/Nollplus

## Östra leden

Alternativet innebär ny- och ombyggnadsåtgärder samt åtgärder för att förbättrar för gång och cykeltrafik och effektiviserar resor och transporter

- Om- och nybyggnad av väg så att Östra leden blir ny E4
- Omvandla de centrala delarna av dagens E4 till stadsgata
- Trafikplatser eller cirkulationsplatser för väg 372, Torsgatan samt befintlig E4
- Anpassning av befintliga gång- och cykelvägar inklusive portar
- Busshållplatsåtgärder
- Gång- och cykelport för att minska barriäreffekt för friluftslivet vid Byberget

- Nytt gång- och cykelstråk längs E4 från väg 829/Anderstorpsleden till Torsgatan med kopplingar till befintliga gång- och cykelvägar
- Åtgärder för gång, cykel och kollektivtrafik och åtgärder för effektivisera resor och transporter beskrivna i alternativet Effektivare trafik/Nollplus

## Samlad konsekvensbeskrivning

För att ge ett bra beslutsunderlag beskrivs alternativens effekter och konsekvenser samt jämförs med Nollalternativet. Intill och på nästa sida sammanfattas effekter och konsekvenserna för trafik- och användargrupper, miljön, samhället och väghållaren Trafikverket i en tabell.

## Når vi målen?

Östra leden och Befintligt läge-nedsänkt bedöms nå målen för funktion. De skiljer sig från de övriga alternativen genom att trafiksäkerheten är högre och genomfartstrafiken får förbättringar. Samtliga alternativ innebär dock en förbättring av funktionen jämfört med Nollalternativet framförallt för gång- cykel och kollektivtrafik

Befintlig läge och Östra leden bedöms båda bli samhällsekonomiskt lönsamma, men inte Befintligt läge-nedsänkt. Även Effektivare trafik/Nollplus bedöms bli samhällsekonomiskt lönsam även om bedömningen är känslig för hur väl kostnaderna för förvaltning och de löpande åtgärder kan beräknas, samt för hur lång tid åtgärder krävs för att förändra resebetendet.

Alternativ Östra leden ger en stor påverkan på det känsliga landskapet kring älvspassagen och når inte måluppfyllelse för gestaltning. Befintligt läge-nedsänkt får stor påverkan på stadsbilden i centrum. Trots att ombyggnaden ingår i en byggd miljö och kan med en god gestaltning få små konsekvenser ur åskådarperspektiv bedöms alternativet inte nå gestaltningsmålet.

Samtliga alternativ klarar målet för hälsa och livsmiljö och stärker förutsättningar för att Skellefteå kommun ska kunna genomföra sitt åtgärdsprogram för luftkvalitet. Däremot klarar inget av de alternativ som utretts de klimatmål som är satta för projektet. Det innebär att för att nå målen krävs ytterligare åtgärder och insatser. Inget av alternativen klarar heller att utjämna skillnaden i tillgänglighet för bilister och oskyddade trafikanter i centrum.

## Vad händer nu?

Du har nu möjlighet att lämna synpunkter på vägutredningen. Därefter kommer Trafikverket att ta ställning till alternativen. Beroende på vilket beslut Trafikverket fattar och om projektet kommer att ges finansiering kan den fortsatta projekteringsprocessen ta vid med arbetsplaner och bygghandlingar.

	Nollalternativ
<b>Samhällsstruktur</b>	E4 fortsätter att gå genom staden. Leden försätter att vara både fysisk och visuell barriär som skiljer olika delar av staden från varandra
<b>Framtida trafik</b>	Genom tillkomsten av Centrumbron minskar trafiken till 19 000 fordon per årsmedeldygn (ådt) på Viktoriabron. Total trafik över älven 37 700 ådt
<b>Tillgänglighet och transportkvalitet</b>	Inga förändrade res- och transportmöjligheter. De brister som finns idag kvarstår.
<b>Trafiksäkerhet</b>	Fordonstrafiken öka och därmed även antalet olyckor samt dödade och svårt skadade.
<b>Klimat</b>	Innebär att trafikarbetet i Skellefteleden totalt sett fortsätter att öka och därmed ökar även koldioxidutsläppen
<b>Stads- och landskapsbild</b>	Inga förändringar från idag då inga åtgärder genomförs.
<b>Natur- och kulturvärden</b>	Inga förändringar från idag då inga åtgärder genomförs.
<b>Mark och vatten</b>	Jordbruksmark i anslutning till Anderstorp har bebyggts. Övriga aspekter antas inte påverkas.
<b>Rennäring</b>	Rennäring bedrivs i samma omfattning och med samma problematik med passage över E4 som idag.
<b>Luft och hälsa</b>	Ingen miljökvalitetnorm för kvävedioxid eller partiklar (PM10) överskids. Halterna ligger under regionala miljömålet.
<b>Buller och hälsa</b>	Åtgärder är eventuellt genomförda efter befintlig E4. Dagens bullerproblematik vid Östra leden finns kvar.
<b>Vardagsmotion och rekreation</b>	Inga intrång i rekreationsområden. E4 finns kvar som barriär.
<b>Byggtid</b>	Ingen byggtid
<b>Anläggningskostnad</b>	Ingen anläggningskostnad
<b>Drift- och underhåll</b>	Ej relevant
<b>Samhällsekonomi</b>	Ej relevant



Effektivare trafik/Nollplus	Befintligt läge	Befintligt läge -nedsänkt	Östra leden
Ingen förändring eller marginell förbättring på grund av minskad trafik	Förbättrad kontakt mellan stadsdelarna i centrum.	I jämförelse med Befintligt läge ges ytterligare förbättrad kontakt mellan stadsdelarna i centrum	Viktoriagatan minskar som barriär medan Östra leden tillförs. Industriområdet i Hedensbyn och Solbacken blir mer lättillgängligt. Möjligheten till förtätningar i centrum ökar men en ny barriär tillkommer söder om älven.
Trafikarbetet inom tätorten minskar med 4,5%. Trafikflöde över Viktoriabron 18 500 (ådt). Total trafik över älven 36 700 ådt.	Trafikarbetet inom tätorten minskar med 4,5%. Trafikflöde över Viktoriabron 18 500 ådt. Total trafik över älven 36 700 ådt	Trafikarbetet inom tätorten minskar med 4,5%. Trafikflöde över Viktoriabron 14 700 ådt. Trafiken omfördelas. Total trafik över älven 36 300 ådt	Trafikarbetet inom tätorten minskar med 4,5%. Trafikflöde över Viktoriabron 13 400 ådt (7500 ådt på ny E4 bro). Totalt över älven 37 000 ådt
Tätare gång- och cykelvägnät ger ökad tillgänglighet för trafikanter. Fortsatt stark barriär genom staden.	Tätare gång- och cykelvägnät ger ökad tillgänglighet för trafikanter. Fortsatt stark barriär genom staden. Tillgängligheten till väg 95/372 ökar och jämnare trafikströmmar genom största korsningarna.	Tätare gång- och cykelvägnät ger ökad tillgänglighet för trafikanter. Mindre barriär för gående och cyklister. Vägar stängs av vilket minskar tillgängligheten till centrum från E4 med bil men ökar till väg 95/372 ökar. Genomfartstrafiken får ett jämt flöde genom mindre korsade trafik och mindre trängsel.	Tätare gång- och cykelvägnät ger ökad tillgänglighet för trafikanter. Väg längden på E4 förkortas med 1 km och avståndet mellan E4 och Skelleftehamn minskar med 2 km. Antalet korsningar minskar och högre hastighet kan tillåtas. Ger kortare restid
Beräknas årligen innebära fyra färre olyckor med motorfordon men marginellt färre antal döda eller svårt skadade	Beräknas årligen innebära sju färre olyckor med motorfordon samt någon färre som dödas eller skadas svårt.	Beräknas årligen innebära sju färre olyckor med motorfordon samt någon färre som dödas eller skadas svårt.	Beräknas årligen innebära 15 färre olyckor med motorfordon samt 2-3 färre personer som dödas eller skadas svårt.
Minskat trafikarbete beräknas innebära 600-700 ton mindre koldioxid per år. Trafikarbetet i centrum minskar med 4,5 %	Minskat trafikarbete beräknas innebära 600-700 ton mindre koldioxid per år. Trafikarbetet i centrum minskar med 4,5 %	Minskat trafikarbete och jämnare trafik beräknas innebära 600-700 ton mindre koldioxid per år. Trafikarbetet i centrum minskar med 4,5 %	Minskat trafikarbete och en jämnare trafik beräknas innebära ca 1400 ton mindre koldioxid per år. Trafikarbetet i centrum minskar med 4,5 %
Marginella förändringar	Ombyggnad ger möjlighet till förbättringar vid exempelvis Kanalgatan.	Stor påverkan i centrum, i övrigt marginella förändringar	Stor påverkan i älvlandskapet men förbättring för centrum.
Inga särskilt värdefulla naturmiljöer påverkas. Inga konsekvenser för kulturmiljövärden	Inga särskilt värdefulla naturmiljöer påverkas. Inga konsekvenser för kulturmiljövärden	Inga särskilt värdefulla naturmiljöer påverkas. Inga konsekvenser för kulturmiljövärden.	Små konsekvenser för naturmiljön. Konsekvenserna för kulturmiljön blir små eller lokalt måttliga vid södra älvstranden
Små konsekvenser för grundvatten. Små anläggningsarbeten vilket innebär att små mängder massor hanteras.	Små konsekvenser för grundvatten. Små eller positiva konsekvenser för förorenade områden om saneringsåtgärder vidtas. Små anläggningsarbeten vilket innebär att små mängder massor hanteras	Med förebyggande åtgärder ger små konsekvenser för grundvatten. Små eller positiva konsekvenser för förorenade områden om saneringsåtgärder vidtas. Massöverskottet blir litet och relativt små mängder massor hanteras vilket innebär små konsekvenser.	Små konsekvenser-för grundvatten. Inga kända förekomster av förorenad mark. Stora konsekvenser avseende masshantering. Ett stort massöverskott uppstår som kan vara svårt att passa in i landskapet och kräver omfattande transporter.
Små konsekvenser	Små konsekvenser	Små konsekvenser	Små konsekvenser
Positiva konsekvenser. Medelhöga halter av kvävedioxid i centrum, låga utanför	Positiva konsekvenser. Medelhöga halter av kvävedioxid i centrum, låga utanför	Positiva konsekvenser. Medelhöga halter av kvävedioxid i centrum, låga utanför	Sämré än Nollalternativet men ändå låga halter kvävedioxid längs Östra leden. Positiva konsekvenser i centrum.
Bättre än Nollalternativet om skyddsåtgärder genomförs. Dagens bullerproblematik vid Östra leden finns kvar.	Bättre än Nollalternativet då skyddsåtgärder genomförs. Dagens bullerproblematik vid Östra leden finns kvar.	Bättre än Nollalternativet då skyddsåtgärder genomförs. Dagens bullerproblematik vid Östra leden finns kvar.	Bättre än eller lika som Nollalternativet då skyddsåtgärder genomförs. Lokalt sämré än Nollalternativet i Anderstorp men ändå under riktvärden för buller. Små förändringar i centrum
Bättre än Nollalternativet på grund av förbättringar för gång- och cykeltrafik.	Bättre än Nollalternativet på grund av förbättringar för gång- och cykeltrafik.	Bättre än Nollalternativet på grund av förbättringar för gång- och cykeltrafik. Mindre barriäreffekter till och från centrum	Bättre än Nollalternativet på grund av förbättringar för gång- och cykeltrafik. Den nya bron ger en ny möjlighet att korsa älven. Påverkan på upplevelsen och barriäreffekt mot Byberget ger måttliga till stora konsekvenser för rekreation och friluftsliv i Anderstorp.
Små konsekvenser	Måttliga konsekvenser i centrum i övrigt små	Stora konsekvenser i centrum, i övrigt små	Måttliga till stora konsekvenser
27 Mkr	130 Mkr	643 Mkr	799 Mkr
En ökning med 111 Mkr	En ökning med 111 Mkr	En ökning med 106 Mkr	En ökning med 123 Mkr
NNK 0,46	NNK 0,42	NNK -0,46	NNK 0,23

Sammanfattning av effekter och konsekvenser för utredda alternativ

