

2. Bakgrund

E4 och väg 95/372 är viktiga stråk för både person- och godstransporter i Skellefteå. I detta kapitel beskrivs kortfattat problem och brister kring dessa vägar, tidigare utredningar och beslut samt avgränsning av utredningsområdet för vägutredningen.

Längst bak i rapporten finns en utvikbar översiktskarta till stöd för din läsning.

2.1 Brister och problem

Här beskrivs kortfattat de största bristerna och problemen inom utredningsområdet. Dessa förtydligas senare i kapitel 4 Förutsättningar.

Barriärer för gående och cyklister

Trafikflödet på E4 (Viktoriegatan) uppgår idag till cirka 25 000 i årsdygnstrafik (ädt). Trafiken och gatans breda sektion gör det svårt för gående och cyklister att passera E4 (Viktoriegatan). Väg 95/372 (Järnvägsleden) utgör också en kraftig barriär genom tätorten med flöden över närmare 10 000 ädt.

Älven utgör en kraftig barriär för de nord-sydliga förbindelserna. En ny gång- och cykelbro håller på att byggas. Med den nya bron finns tre gång- och cykelförbindelser över älven i de centrala delarna av staden.

Tillgänglighet och framkomlighet för fordonstrafik

Korsningen E4 (Viktoriegatan)–Kanalgatan har en hög belastning och under vissa tider är framkomligheten genom korsningen låg. Åtgärder behövs till att stärka kapaciteten i korsningen och/eller flytta trafik till andra färdvägar.

Vägsystemet i centrala Skellefteå karakteriseras av att det endast finns en förbindelse för fordonstrafik med full bärighet över älven, E4 (Viktoriegatan). Lejonströmsbron och Parkbron, har inskränkningar avseende både tillåtna fordonsbredder och axeltryck och är idag enkelriktad för trafik. Lejonströmsbron ligger dessutom halvcentralt.

Huvuddelen av trafiken i nord-sydlig riktning passerar idag älven på Viktoriegatan. Flödet är 25 100 ädt (2010).

Störningskänslighet

Vid hinder på Viktoriegatan är möjligheterna till omledning av trafiken begränsad. Parkbron har låg kapacitet och Lejonströmsbron ligger 2 km uppströms centrum. Båda broarna har begränsad bärighet och kan inte användas för tung trafik. Cirka 6 km österut finns Bergsbybron (väg 839) och cirka 10 km västerut finns Medledammen. Båda har full bärighet men dammenbron har begränsad bredd. Sundgrundsleden (väg 827) nära Skelleftehamn ligger cirka 13 km österut.

Genomfartstrafik och tung trafik

Av den trafik som passerar Viktoriegatan är bara 8% genomfartstrafik längs E4. Drygt 90% av trafiken har målpunkter i centrala Skellefteå.¹

Andelen tung trafik varierar från några procent inom bostadsområden, till cirka 10% längs de större gatorna och upp mot 15% nära arbetsplatsområden och utanför staden.

Den tunga trafiken orsakar problem för boende och verksamheter i staden med buller och luftföroreningar. Den tunga trafiken ställer också krav på stora körytor.

Farligt gods

Inom Skellefteå tätort är E4, väg 95, väg 372, väg 364 och Östra leden rekommenderade vägar för farligt gods. Transporter av farligt gods är en risk. För att begränsa konsekvenser av en olycka med farligt gods bör tillräckligt avstånd hållas mellan transportled för farligt gods och bebyggelse.

Trafiksäkerhet

Såväl E4 som väg 95/372 har på delarna genom centrala Skellefteå stora brister i trafiksäkerhetsstandard. Få planskilda passagemöjligheter finns för gående och cyklister längs vägvägnarna. En bidragande orsak till olycksbelastningen kan vara förekomsten av långväga trafik med höga krav på framkomlighet och det förhållandevis stora inslaget av tung trafik.

Buller

För trafikbuller finns ett riktvärde 55 dBA ekvivalent ljudnivå som gäller vid nybyggnad och väsentlig ombyggnad. Det är också ett långsiktigt mål för befintlig bebyggelse. I befintliga miljöer ska bostäder med över 65 dBA åtgärdas i första hand. Trafikverket har åtgärdat i stort sett alla miljöer utmed sina vägar där bullernivåerna har överskridit 65 dBA. I centrala Skellefteå överskrider 65 dBA längs E4 (Viktoriegatan).

Inom det kommunala gatunätet överskrider det långsiktiga riktvärdet 55 dBA på stora delar av gatunätet i centrum. Överskridanden av riktvärdet för befintlig bebyggelse, 65 dBA, finns dessutom på delar av Kanalgatan, Stationsgatan och Storgatan samt enstaka hus vid Lasarettsvägen och Bolidenvägen.

Utanför Skellefteå centrum är det särskilt längs väg 372 (Järnvägsleden) och i viss mån längs de mindre trafikerade vägarna 824, 827 och 829 söder om älven, som trafiken kan orsaka bullerstörningar i närliggande bebyggelse. Trafiken på E4 orsakar buller men längs E4 finns inga bostäder utanför staden. I övrigt är utredningsområdet relativt ostört.

¹ Vägverket, februari 2008

Luftmiljö

Mätningar och spridningsberäkningar i Skellefteå visar bristande luftkvalitet. Halterna av kvävedioxid och partiklar har legat över eller nära miljökvalitetsnormen och kommunen har därför tagit fram ett åtgärdsprogram för kvävedioxid. De högsta halterna uppträder på vintern och våren och är mest förekommande på E4 och Kanalgatan.

Den lokala trafiken är den största källan till luftföroreningarna i centrala Skellefteå. Den tunga trafiken bedöms stå för 70% av kväveoxidutsläppen på E4.

Klimatfrågan

Effekten på klimatet genom utsläpp av växthusgaser är ett av vår tids största miljöproblem. Dels vet vi idag inte hur stora konsekvenserna kan bli, dels krävs stora omställningar i samhället och i vårt levnadssätt för att minska utsläppen. Transportsektorn bidrar med 30% av koldioxidutsläppen och kan bidra till att begränsa klimatpåverkan genom att öka energieffektiviteten i transportsystemet samt skapa förutsättningar för ett brutet fossilberoende. Många av åtgärderna på regional nivå för att begränsa klimatpåverkan genomförs av Trafikverket, kommuner och andra aktörer i sektorn.

Klimatförändringarna ställer också nya krav på robusthet och hållbara transportsystem. Kraftigare regn genererar större vattenflöden och att transportinfrastrukturen måste dimensioneras för att hantera dessa ökade flöden.

Hållbarhet

Ett långsiktigt hållbart samhälle kräver hållbarhet i tre dimensioner; ekologiskt, ekonomiskt och socialt.

Hållbarhet innebär en balanserad tillväxt som inte bygger på skuldsättning eller på att reserver försvinner. En hållbar ekonomi behövs för att samhället ska kunna fungera.

För att säkra ekologiskt hållbarhet behöver vi skydda miljön så att utsläppen av föroreningar inte skadar människans hälsa eller överskrider naturens förmåga att ta emot eller bryta ner dem. Hållbar försörjning innebär att ekosystemens långsiktiga produktionsförmåga måste säkras.

Den sociala hållbarheten sätter människors behov och välbefinnande i centrum. En social hållbarhet strävar efter att alla människor, oavsett kön, ålder, socioekonomisk tillhörighet och etnisk eller kulturell tillhörighet har samma möjligheter att ta del av det goda samhället.

Hållbarhet

Våra samhällen och transportssystem kan komma att ställas inför nya krav i framtiden. Till exempel kan bränslebrist leda till att vårt bilresanden måste minskas. "Peak Oil" är ett begrepp som används för att beskriva den punkt när produktionen på olja (och gas) når sitt maximum och därefter minskar vilket förväntas innebära att priset rusar i höjden och oljeberoende länder får problem. Det finns många som redan anser att vi passerat denna gräns, men att utvecklingen leder i denna riktning råder stor enighet kring. Genom att skapa robusta transportsystem som inte är oljeberoende kan vi på ett bättre sätt säkra de för samhället så viktiga transporterna och resorna. Detta kan göras på många sätt, men kollektiva system som järnvägstrafik och kollektivtrafik tillsammans med en ökad rörlighet med cykel och till fots i tätorterna är mycket effektiva, både på kort och lång sikt.

2.2 Tidigare utredningar och beslut

Nedan följer en historik över utvecklingen av vägtransportssystemet i området kring Skellefteå tätort.

Före Viktoriabron

Gamla Kågevägen var huvudförbindelse norrut, innan Riksväg 13 byggdes norr om Skellefteå under 1940-talet. Parkbron byggdes år 1913 och Riksväg 13 gick över den. E4 genom Skellefteå invigdes 1961 när Viktoriabron byggdes och ersatte Parkbron som huvudförbindelse över älven.

Trafikplan 1967

1967 tog Skellefteå kommun fram en trafikplan för Skellefteå tätort, där bland annat befintlig E4, Östra ringen (Östra leden) beskrivs. I trafikplanen visades Karlsgårdsleden (Centrumbron) och Södra ringen (Södra leden), se karta nedan. Järnvägsleden var orienterad mot nuvarande Gamla Kågevägen och väg 95 hade inte sin nuvarande sträckning, men det fanns en idé om Norra Förbifarten som skulle koppla Kloockarbergsvägen mot dåvarande väg 94. I ytterkanterna av centrum markerades

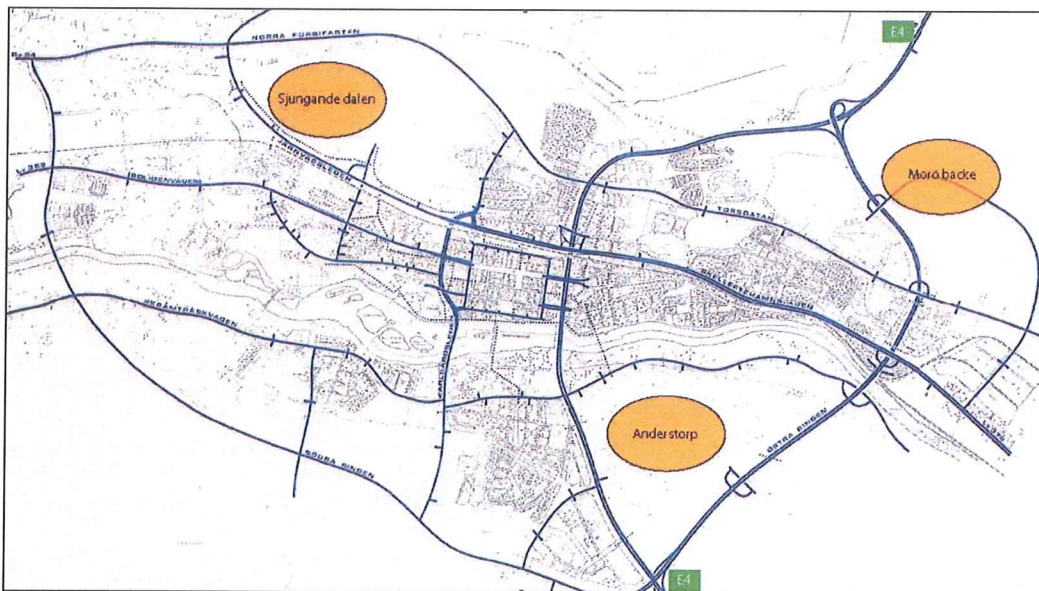
större trafikstråk. En planskild korsning föreslogs för Lasarettsgatan/Järnvägsleden/Skelleftebanan. På Östra ringen fanns förslag till sju trafikplatser. Planen togs fram innan stadsdelarna Sjungande dalen, Anderstorp och Moröbacke var bebyggda.

Översiktsplan 1991

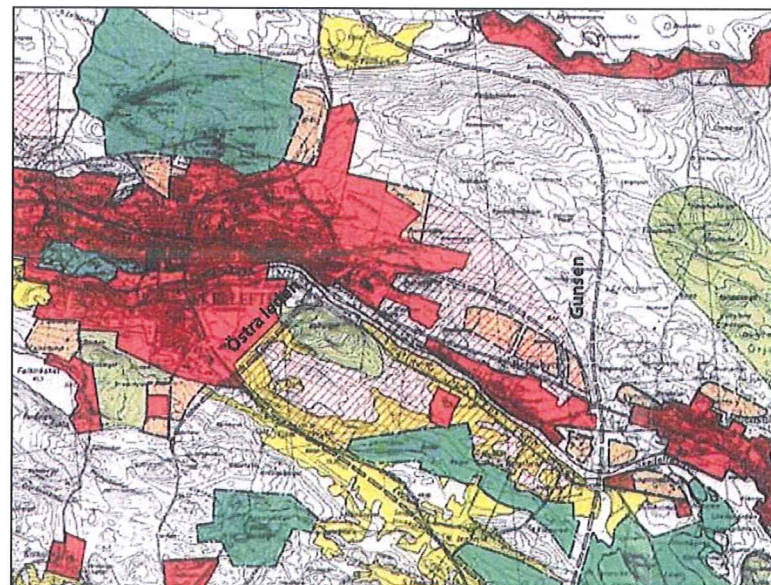
I Skellefteå kommuns översiktsplan från 1991 upprättades vägreservat för ett antal infrastrukturprojekt. Det var bland annat en ny bro över älven vid Degerbyn, förlängning av Östra leden söder om älven, förlängning av Torsgatan österut samt ett reservat för E4 sträckningen Gunsen Nord. Denna översiktsplan gäller fortfarande och har kompletterats med fördjupade översiktsplaner. I ett utsnitt ur planen som visas nedan kan Östra leden och Gunsen ses.

Förstudie till lokaliseringsplan 1993

Sträckningen för E4 förbi Skellefteå utreddes 1993 i *Förstudie till lokaliseringsplan* som togs fram av Vägverket (numera Trafikverket). Vid utredningen valdes 110 km/tim som dimensionerande hastighet, alla korsningar skulle vara planskilda och minsta avståndet mellan dessa skulle vara 2 500 meter. Ett stort antal vägkorridorer studerades och



Trafikplan för Skellefteå från 1967, Skellefteå kommun, Bearbetad



Utsnitt ur Översiktsplan 1991 för Skellefteå kommun, Bearbetad