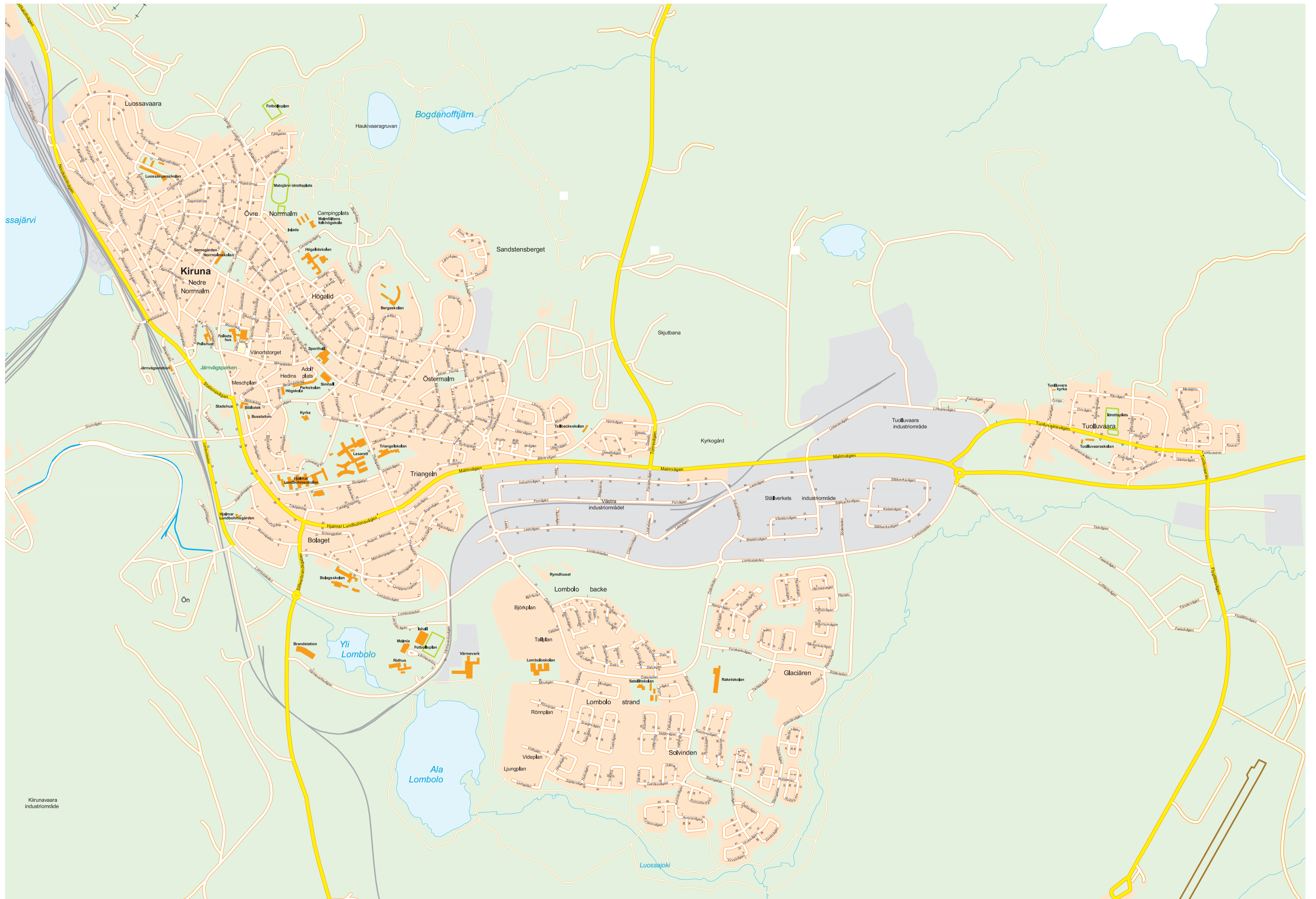




Karta Kiruna stad

Sammanfattning

Inledning och bakgrund

Gruvbrytningen i Kiruna har historiskt sett inneburit stora förändringar för landskapsbilden och samtidigt betytt mycket för Kiruna stads utveckling. Då brytningen av malm påbörjades i större skala för ca 100 år sedan, skedde detta i dagbrott. Under början på 1960-talet övergick brytningen uteslutande till underjordsbrytning s.k. skivrasbrytning.

Nu står återigen Kiruna stad inför stora förändringar eftersom gruvdriften medför att en deformationszon med sprickbildning av marken närmar sig järnvägen, E10:an och centralorten Kiruna. Enligt de bedömningar som LKAB gör för detta förlopp så innebär det att delar av Kiruna stad inklusive dess infrastruktur måste flyttas och/eller omstruktureras. Både väg E10, Nikkaluoktavägen och järnvägen kommer att beröras och måste läggas i nya sträckningar. Nu gällande bedömningar för detta förlopp innebär att ny lösning för väg E10 till vissa delar måste vara avklarad till år 2012. Även väg 870, Nikkaluoktavägen, kommer att beröras av deformationszonen inom en 10-20 års period.

Syftet med förstudien är att föreslå möjliga lösningar för vägtransportsystemet i Kiruna och då framförallt det allmänna vägnätet. Lösningarna ska dels anpassas till befintliga förhållanden och dels anpassas efter de förutsättningar som råder för planeringen av det framtida Kiruna. Målsättningen med förstudien är att Vägverket ska kunna göra ett tydligt ställningstagande beträffande vilka alternativ som är genomförbara samt göra ett välmotiverat och tydligt ställningstagande av vilka alternativ som ska studeras vidare i en vägutredning.

Projektmål

Det **övergripande projektmålet** är att vägtransportsystemet med god funktion ska utvecklas tillsammans med stadsutvecklingen i Kiruna. Bilvägnät och gång- och cykelvägnät ska bidra till ett socialt, kulturellt, ekonomiskt och ekologiskt hållbart framtida Kiruna. Samordning ska ske med andra trafikslag.

Förutsättningar

E10 genom Kiruna flyttades år 2003 till den ombyggda Lombololleden som går parallellt med Malmbanan väster om staden samt genom de södra delarna av staden. Gamla E10 (numera väg 873) som består av Malmvägen och del av Hjalmar Lundbohmsvägen, fungerar idag som huvudgata. Vägverket planerar att vidta trafiksäkerhetsåtgärder i form av avsmalning och ombyggnad av korsningar på dessa gator innan väghållningsansvaret överlämnas till Kiruna kommun.

Övriga statliga vägar inom Kiruna stad är väg 870 (Nikkaluoktavägen), väg 874 (Tornevägen) till Kurravaara och väg 878 (Flygfältsvägen) till Kiruna flygplats.

Viktiga kommunala huvudgator är bland annat Hjalmar Lundbohmsvägen, Adolf Hedinsvägen, Gruvvägen och Österleden. Delar av de tre

förstnämnda gatorna bildar idag en ring runt Kiruna centrum. Trafiken till och från LKAB går via Gruvvägen, som inte har någon direktanslutning till E10. Trafiken till LKAB måste köra antingen via Silfwerbrandsgatan och Hjalmar Lundbohmsvägen eller via Stationsvägen och Hjalmar Lundbohmsvägen.

Trafiken på E10 väster om Kiruna uppmättes under ett dygn i augusti 2005 till cirka 1500 fordon, varav cirka 200 tunga fordon. Trafiken på E10 öster om Kiruna uppmättes till cirka 6200 fordon, varav cirka 1100 tunga fordon.

Utifrån en nummerskrivning som genomfördes i augusti 2005 har den totala genomfartstrafiken på E10 genom Kiruna uppmätts till ca 390 fordon, varav cirka 60 utgörs av tunga fordon. Ungefär 2/3 av den tunga trafiken till LKAB kommer söderifrån.

I det geografiska området som definierats för förstudien finns många viktiga intressen att ta hänsyn till:

- Rennäringsintressen - Gabna sameby och Laevas sameby
- Natura 2000-områden - Rautas fjällurskog, Torne- och Kalix älvsystem, Kaitum fjällurskog
- Naturreservat - Rautas fjällurskog, Aptasvare fjällurskog, Kaitum fjällurskog
- Riksintressen - Rennäring, naturmiljö, kulturmiljö, friluftsliv, mineraliseringar, kommunikationer
- Gruvbrytning och mineraliseringar

Även andra miljöintressen såsom t.ex. våtmarker, nyckelbiotoper, fiskevatten och skoterleder och andra lokala intressen är viktiga att ta hänsyn till. För de korridorer som passerar i närhet till bebyggelsemiljöer är det mycket viktigt att ta hänsyn till störningar som orsakas av t.ex. buller och vibrationer samt risk och säkerhetsfrågor.

Landskapet inom förstudieområdet utgörs till stor del av obebyggt fjälllandskap med Kiruna stad på berget Haukivaara mellan bergen Kiiruna-vaara, som numera är gruvindustriområde och Luossavaara. Stadsplanen i Kiruna är anpassad efter de klimatförhållanden och topografiska förhållanden som gäller. Utblickar mot gruvindustriområdet ger ett karaktäristiskt inslag i stadsbilden. Vegetationen i förstudieområdet går från barrskog i öster till fjälllandskap i väster.

Gestaltningförutsättningar

För varje studerat alternativ bedöms översiktligt förutsättningarna för att åstadkomma en god gestaltning och anpassning till kommunens planering av det framtida Kiruna. Dessutom definieras gestaltningsinsatser i kommande skeden samt redovisas översiktligt arkitektoniska principer och åtgärder som kan vara aktuella i det fortsatta arbetet.

Gestaltningens insatserna i kommande skeden bör utreda planerade nya vägars förhållande till:

- de kulturhistoriska sambanden i landskapet och staden
- klimatfaktorer
- tillgänglighet till viktiga målpunkter i staden och till friluftsområden i stadens ytterkant
- olika människors behov – kvinnor, män, barn, ungdomar, äldre, funktionshindrade
- turistvärden
- anpassning fjälllandskapet
- byggelsestrukturen och stadens gröna struktur och karaktär
- upplevelseaspekter för alla typer av trafikanter
- åskådarperspektivet – hur vägarna i landskapet upplevs för dem som befinner sig utanför och en bra bit bortifrån vägområdet

Kommunal planering

I ”Program och gemensamma planeringsförutsättningar för översiktsplaneringen 2005” uttrycker Kiruna kommun sin syn på framtidens Kiruna genom ”*Vision Kiruna 2099: Visionen om framtidens Kiruna stad ser vi som en unik stadsbebyggelse på kontinuerlig utveckling i överensstämmelse med dagens och framtidens krav på en högteknologisk mönsterstad, ett ekologiskt samhälle i arktisk miljö.*”

I det inledande arbetet under 2005 har Kiruna kommun pekat ut två möjliga utbyggnadsriktningar; nordvästlig utbyggnad vid Luossavaara/Luossajärvi eller östlig utbyggnad vid Jägarskolan. I början av år 2006 har kommunen även pekat ut Ädnamvaara, Aptasvaara och Jukkasjärvi/Laxforsen som möjliga utbyggnadsriktningar. Beslut om utbyggnadsriktning och fastställd fördjupning av översiktsplanen för Kiruna bedöms finnas i slutet av år 2006.

Banverkets planering

Banverket har påbörjat planeringen för en ny järnväg och ny omformarstation i Kiruna. Banverkets förstudiearbeten har skett parallellt och i nära samarbete med Vägverkets förstudie för allmänna vägar i Kiruna. Banverket har bedömt att nuvarande järnväg måste byggas om i ny sträckning senast år 2012 och att en ny omformarstation måste vara byggd i nytt läge senast år 2008.

Banverket har i ställningstagandet beslutat att gå vidare med tre korridorer för en ny järnväg; två västliga förslag och ett östligt. Förutom själva järnvägen har även planeringen av nytt resecentrum, mötesstationer och bangårdar påbörjats. Tre alternativa lägen för en ny omformarstation söder om Kiruna har utretts.

Funktionsanalys

Ett bibehållande av vägnätets funktion och en anpassning till Kirunas kommande omvandling förutsätter en successiv framväxt av fysiska lösningar som kronologiskt kan indelas i fyra skeden:

1. Nuläge
2. Ökat underhåll av de delar av befintligt vägnät som berörs av markdeformationer
3. Flytt av trafik till andra befintliga vägar, inklusive erforderliga ombyggnadsåtgärder
4. Om- och utbyggnad av vägnätet med anpassning till samhällets fysiska omstrukturering.

Med anledning av de markdeformationer som orsakas av den pågående gruvdriften måste delar av E10, Nikkaluoktavägen och järnvägen flyttas omkring år 2012. På längre sikt måste även delar av Kiruna stad och annan infrastruktur flyttas. Detta kommer sammantaget att innebära en stor strukturell omvandling och förnyelse av Kiruna stad, vilken måste föregås av en genomgripande stadsplanering där bebyggelse och trafik ses som en helhet. I detta sammanhang ska vägtransportsystemet medverka till en god livsmiljö för medborgarna samt en ekonomiskt och ekologiskt långsiktigt hållbar stadsutveckling. På lång sikt ska samtliga transportpolitiska delmål uppnås men på kort sikt kan det bli nödvändigt med prioriteringar mellan de olika delmålen. I detta tidiga planeringsskede krävs en stor öppenhet för olika utvecklingsscenarier både vad avser deformationszonens framtida tillväxt och tänkbara utbyggnadsstrategier för staden. Planeringen bör leda till att staden och vägtransportsystemet kan utvecklas tillsammans.

Tänkbara åtgärder

En analys enligt fyrstegsprincipen har genomförts:

Steg 1. Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt

Steg 2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät

Steg 3. Vägförbättringsåtgärder

Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Analysen ger till resultat att endast steg 3 och 4 är möjliga lösningar. **Steg 3;** Ombyggnad av befintliga vägar och flyttning av E10 är en tänkbar kortsiktig lösning som kan utföras i flera etapper. Åtgärderna kan även vara långsiktigt hållbara om de samordnas med stadens framtida utveckling. **Steg 4;** En ny förbifart bedöms vara en hållbar lösning om vägen placeras på sådant sätt att deformationszonen inte berör den nya vägen. En ny förbifart kan medföra konflikter med rennäringsintressen, naturmiljöintressen, intressen för friluftsliv, mineraliseringar o.s.v. Vägens sträckning måste anpassas till utvecklingen av det framtida Kiruna. Nikkaluoktavägen måste byggas om i ny sträckning eftersom inga andra tänkbara åtgärder finns.

Nollalternativet innebär att inga åtgärder på befintligt vägsystem genomförs. Det kommer att innebära att delar av väg E10 och Nikkaluoktavägen på sikt inte längre kan trafikeras.

Genom **förebyggande åtgärder** i form av utökad kontroll och besiktning av E10 och Nikkaluoktavägen kan pågående deformationer kontinuerligt följas upp och erforderliga förstärkningsåtgärder utföras så att trafiken kan upprättas i avvaktan på om- eller nybyggnadsåtgärder.

Det allmänna vägnätet kan successivt i olika etapper genom **ombyggnadsåtgärder** anpassas till den framtida utvecklingen av Kiruna stad. Väster om varje etapp kan antas att större delen av bostadsbebyggelsen har övergått till gruvområde. I första hand kan befintliga vägar nyttjas i andra funktioner än de har idag under olika skeden av stadens omvandling men i vissa fall kan de även användas för permanenta lösningar. Vägar som kan vara aktuella för ombyggnad är i första hand Hjalmar Lundbohmsvägen och på längre sikt Adolf Hedinsvägen.

Både väg E10 och Nikkaluoktavägen kan ersättas genom **nybyggnadsåtgärder**. De nya vägsträckningarna måste anpassas till stadens framtida struktur och utveckling. Bra koppling till stadens huvudvägnät är viktigt eftersom huvuddelen av trafiken på E10 utgörs av in- och utfartstrafik. Tillgängligheten till LKAB som är en betydelsefull målpunkt för den tunga trafiken är också viktig att lösa.

För E10 finns två huvudalternativ för ny sträckning förbi Kiruna: västlig förbifart respektive östlig förbifart. Nikkaluoktavägen kan byggas i ny sträckning väster eller öster Lombolo-området alternativt via flygplatsen.

Effekter och konsekvenser

Vid ombyggnadsåtgärder riskerar tillgängligheten för gående och cyklister att försämrats på grund av ökad biltrafik på befintliga gator. Detta kan dock motverkas genom åtgärder som förbättrar förutsättningarna för gång- och cykeltrafik, exempelvis separata banor och säkra gångpassager. Sammantaget innebär nyttjande av befintliga vägar att tillgängligheten till nuvarande stadsdelar blir fortsatt god medan tillgängligheten till föreslagna nybyggnadsområden och resecentrum blir sämre än till de flesta befintliga stadsdelar. Tillgängligheten till LKAB blir något sämre och genomfartstrafiken kommer att få något försämrade framkomlighet än idag.

Nya sträckningar av E10 respektive Nikkaluoktavägen måste planeras med utgångspunkt från hur Kiruna stad ska utvecklas i framtiden. Väg- och bebyggelseplanering måste samordnas för att en attraktiv stad ska kunna skapas. Tillgängligheten för olika trafikantgrupper kommer att vara beroende av hur den ”nya staden” byggs och hur det lokala vägnätet utformas. Det är viktigt att in- och utfartstrafiken får bra kopplingar till såväl stadscentrum som övriga stadsdelar. Andra viktiga målpunkter är LKAB, resecentrum och flygplatsen.

Trafiksäkerheten bedöms vid ombyggnadsåtgärder påverkas positivt eftersom ombyggnad av befintliga vägar och gator oftast leder till förbättrad säkerhet. Särskilt bör säkerheten för oskyddade trafikanter kunna förbättras genom utbyggnad av gång- och cykelbanor samt säkra gångpassager.

Genomfartstrafiken och den infartstrafik som kommer att nyttja den nya förbifarten kommer att få ökad säkerhet genom att vägstandarden blir bättre än idag. För övrig trafik är säkerheten beroende av hur det lokala gatunätet utformas. Säkerheten för oskyddade trafikanter förbättras indirekt genom att befintliga gator kommer att avlastas från biltrafik. En östlig förbifart kommer att avlasta befintliga vägar och gator i större utsträckning än en västlig förbifart.

Ombyggnadsåtgärder kommer inte att påverka intressen för friluftsliv, naturmiljö, kulturmiljö, rennärning och naturresurser. Boendemiljöer i Kiruna kan påverkas genom ökad trafik och därmed högre bullerbelastning. Ombyggnad av befintliga vägar berör inga byggnadsminnen eller andra kulturmiljöer i staden. Påverkan från deformationszonens utbredning bedöms vara av helt avgörande betydelse.

Nybyggnadsåtgärder i form av förbifartsled för väg E10 och ny sträckning av Nikkaluoktavägen medför intrång i miljöintressen. Inget av de föreslagna alternativen kommer dock att göra intrång i Natura 2000 områden, riksintressen för naturmiljö eller naturreservat.

Samtliga föreslagna alternativ för både ny sträckning av Nikkaluoktavägen och förbifart för väg E10 gör intrång i riksintresse för kulturmiljö och mineraliseringar. Samtliga studerade alternativ kommer även att passera genom områden med bra förutsättningar för friluftsliv och områden som är viktiga närrekreationsområden för Kirunaborna.

Riksintressen för rennärningen samt övriga rennäringsintressen berörs och påverkas i hög grad av nysträckningar av Nikkaluoktavägen samt genom både västliga och östliga förbifarter av väg E10. Både Gabna och Laevas samebyar berörs men de östliga förbifarterna gör endast intrång i intressen för Gabna sameby. Minst intrång i rennäringsintressen bedöms alternativ Luossavaara Syd (E10) samt Lombolo Väst (väg 870) medföra.

I samband med ombyggnadsåtgärder kan miljön i de centrala delarna av staden påverkas negativt vad avser buller när trafikarbetet ökar. Omfattningen är dock beroende av hur stadens utseende förändras i takt med att deformationszonen breder ut sig. Inget av de västliga alternativen passerar direkt genom befintlig bostadsbebyggelse eller andra områden som är särskilt känsliga för buller- eller vibrationsstörningar. De västliga alternativen passerar dock nära ett område väster om Luossajärvi som kan vara aktuellt för en framtida utbyggnad med bostadsbebyggelse. Vägen och eventuella nya bostadsområden förutsätts dock planeras och utformas på sådant sätt att de boende inte kommer att utsättas för ljudnivåer över gällande riktvärden.

De östliga alternativen passerar strax norr om befintlig stad men bedöms inte direkt beröra befintliga bostadsområden. Dessa alternativ passerar nära de områden som Kiruna kommun föreslår för en nordvästlig eller östlig utbyggnad av staden. Det förutsätts att ny bebyggelse lokaliseras och utformas så att de boende inte utsätts för ljudnivåer över gällande riktvärden. Nysträckning av Nikkaluoktavägen i alternativ Lombolo Väst och Mitt kan innebära ökat vägbuller i Lomboloområdet. En ny förbifart, både östliga och nordvästliga, innebär ökade ljudnivåer inom idag ostörda områden men innebär samtidigt en avlastning av centrum som kan innebära minskade bullernivåer.

Föreslagna etapplösningar med nyttjande av befintliga vägar i Kiruna bedöms väl kunna anpassas till de föreslagna utbyggnadsriktningarna av Kiruna stad samtidigt som tillgängligheten till befintliga delar av staden och den sammanhållna staden vidmakthålls.

Bäst anpassade till kommunens planering av ny områden bedöms förbifarter i de östliga alternativen vara oavsett om Kiruna stad byggs ut i nordvästlig eller östlig riktning. De västliga förslagen på förbifarter bedöms med nuvarande kunskap om det framtida Kiruna vara sämre anpassade och ge sämre förutsättningar för en långsiktigt hållbar planering.

Riskhantering

Nedan sammanfattas de risker som vid fortsatt utredning kommer att kräva särskilt beaktande:

- Åtgärder för att minimera olycksrisker för framförallt oskyddade trafikanter.
- Riskerna för olyckor med ren och annat vilt är viktiga att beakta.
- Riskerna med transporter av farligt gods nära eller i direkt anslutning till bostadsbebyggelse eller centrumbebyggelse måste beaktas.
- Risk för snödrev och isbildning kan vara viktig att beakta.
- Deformationszonens utveckling österut mot befintliga vägar samt även mot de studerade östliga alternativen för nya vägar.
- Eventuella risker och skyddsavstånd från sprängmedelsfabriken.

Måluppfyllelse

En successiv överflyttning av trafiken till andra delar av befintligt vägsystem samt en utbyggnad av östliga förbifartsleder för E10 och Nikkaluoktavägen i öster bedöms kunna utföras på sådant sätt att projektmålen kan uppnås. Västliga förbifarter för E10 har något sämre förutsättningar för att fullt ut uppfylla samtliga projektmål. De olika lösningarnas måluppfyllelse styrs i hög grad av beslut i kommande planeringsskeden beträffande vägsystemets lokalisering och utformning samt hur detta fysiskt och tidsmässigt synkroniseras mot stadens omvandling.

Tidigt samråd

Under arbetets gång har samrådsmöten genomförts med Kiruna kommun, Gabna sameby, Laevas sameby, LKAB, Försvarmakten och Länsstyrelsen. Allmänna samrådsmöten i Kiruna med Öppet Hus genomfördes under april månad 2005. Under samrådsmötena gavs möjligheter att framföra muntliga och skriftliga synpunkter. Samråden har företrädesvis genomförts tillsammans med Banverket. Dessutom har ”Samrådshandling”, daterad april 2005, skickats till myndigheter m.fl. för tidigt samråd.

I det tidiga samrådet har allmänheten visat ett stort intresse och engagemang. Flertalet frågor handlade om vilka vägar som berörs och varför vägarna måste flyttas samt hur detta ska samordnas med t.ex. kommunen och LKAB. Kirunaborna anser att det är viktigt att värna om det genuina och gamla i Kiruna. Vägarna ska gynna turismen och Kirunas speciella förutsättningar med fjäll, samisk kultur, gruvhistoria, stadsplanering och speciella byggnader måste tas till vara. En sammanhållen stad är viktig.

Man får inte heller glömma bort människorna som bor och som ska nyttja bilvägar och gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik. Man ska undvika att ta in tunga transporter i centrum. Staden får inte heller hamna på sidan om vägen så att turister åker förbi Kiruna.

Försvarmakten förutsätter att större genomfartsvägar dimensioneras så att tunga transporter kan genomföras.

Naturskyddsföreningen anser fokus måste läggas på en god trafikmiljö för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik och bra lösningar för tung trafik. Naturområden i tätortens omgivning måste inventeras.

Vattenfall förordar ett framtida vägnät med östlig förbifart.

Kiruna kommun menar att kommunikationerna alltid har stått i förgrunden för utvecklingen av samhället. Det totala samhället har jämfört med LKAB ett bredare behov av det framtida E10 och därför är en ny sträckning av E10 väster om Kiirunavaara inte lämplig. Europaväg längs Adolf Hedinsvägen är inte något som kommunen rekommenderar. Nyttjande av del av Hjalmar Lundbohmsvägen och en östlig förbifart kan vara lämpligt. Samordning måste ske med kommunens planering av utbyggnad av staden.

Banverket trycker på att samordning mellan alla aktörer är viktigt och att sambandet mellan järnväg och flyg är viktigt. Ett nytt resecentrum måste lokaliseras och analyseras ur fler aspekter än kopplingen till vägtransport-systemets tillgänglighet.

Bergstaten framhåller att inget annat område i Sverige har en motsvarande betydelse för landets försörjning med koncessionsmaterial som Kirunaområdet. Kirunaområdet är klassat som riksintresse för mineralutvinning. Bergstaten förordar inget alternativ i detta skede av planeringen.

Länsstyrelsen anser att samordning bör snarast ske med Kiruna kommuns översiktsplanearbete för centralorten samt med Banverkets planering. Viktigt att fokus läggs på trafiksäkerhet för oskyddade trafikanterna och särlosningar för tung trafik och/eller trafik med farligt gods. Riksintresse för kulturmiljövården berörs av nysträckningar och genomfarter. En arkeologisk utredning kan komma att krävas för samtliga korridorer.

Gabna sameby kan inte acceptera någon sträckning som kan komma att tangera flyttleden norr om Kiruna med övernattnings- och rastbete. Genomfartsleder ska lokaliseras till områden som är stadplanlagda. Samebyn föreslår en förbifart direkt norr om Kiruna stad.

Laevas sameby anser att det är väldigt svårt att komma med remissyttrande eftersom inga beslut eller förhandsbesked angående vägens placering har getts. Placering av ny järnväg, ny omformarstation, E10 och Nikkaluoktavägen är sammanlänkade med varandra och ger ett sammantaget intrång. Den nya dragningen bör gå nära den befintliga bebyggelsen i Kiruna stads östra del. En dragning nära Kiruna flygplats är oacceptabel då Kiruna flygfält redan idag är en svår passage.

LKAB menar att strategin om successiv förändring av genomfartsleden genom Kiruna på kort sikt är rimlig men innebär negativa konsekvenser då tung trafik dras inom tät bebyggelse. En dragning utanför stadskärnan bedöms bli nödvändig tidigare än det i förstudien skisserade scenariot.

Trots förekomst av mineraliseringar kan en östlig sträckning vara möjlig eftersom Vägverket jobbar utifrån ett 40-årigt perspektiv.

Remiss förslagshandling

Förstudie/förslagshandling skickades ut på remiss i början på oktober 2006.

Gabna sameby erinrar om att det i miljöbalken stadgas att mark- och vattenområden som har betydelse för rennäringen så långt det är möjligt ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försämra näringens bedrivande samt att områden som är av riksintresse för rennäringen ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra rennäringens bedrivande. Flyttleden från Krokvik förbi Kiruna flygfält har fastställts 1 juni 1974 och är klassat som riksintresse.

Gabna sameby har ingen erinran mot beskrivningen av samebyns verksamhet. Gabna sameby berörs endast av östliga förbifarter. Samebyn har ingen erinran mot de föreslagna etapplösningarna. Samebyn avstyrker alternativen Luossavaara Nord och Mitt. Framtida sträckningar norr eller öster om Luossavaara Syd kan inte accepteras. Alternativen Lombolo Öst och Mitt berör Gabna sameby och en närmare utredning bör ske av dessa vägsträckningar. Lombolo Väst har ringa påverkan på Gabna renskötsel.

Kiruna kommun anser att det ska framgå att resecentrum och järnväg lokaliseras mot bakgrund av befolkningens och besökandes krav på god tillgänglighet till kommunikationer under lång tid framöver.

Angivelse av osäkerheter i prognoser gällande befolkningens storlek och utbredning saknas i rapporten. Det saknas även analys av fler möjliga framtidsscenarier. Kommunen arbetar nu med att i översiktsplanen ta fram lösningar som ger samhället möjlighet att utvecklas i takt med att faktaunderlaget blir bättre. För närvarande finns ingen lösning för något alternativ.

Kommunen accepterar ett temporärt nyttjande av befintligt gatunät enligt etapp 1. Etapper 2-4 kan inte accepteras. Kommunen vill att planering för en ny sträckning av E10 öster om staden påbörjas. Om trafiken dras genom Lomboloområdet försvåras möjligheterna att utveckla området till ett attraktivt område. Åtgärder kring sjön Ala Lombolo får inte påverka sjön eller tillflöden till sjön eftersom sjön är kraftigt påverkad av föroreningar. I den kommande miljökonsekvensbeskrivningen bör beräkningar och mätresultat för luften i Kiruna beaktas.

Banverket har ingen erinran mot förslagshandlingen och ser fram mot fortsatt gott samarbete.

Sametinget konstaterar att samtliga ombyggnadsalternativ kommer att påverka rennäringen negativt men även att konsekvenserna för samebyarna är avhängigt av hur övrig samhällsplanering genomförs. Det är viktigt att samebyarna får möjlighet att diskutera vägalternativen och konsekvenserna av dessa samt de åtgärdsinsatser som behövs löpande.

Statens jordbruksverk beslutar i frågor kring riksintressen för rennäringen. Den svensk-norska renbeteskonventionen från 1972 upphörde i maj

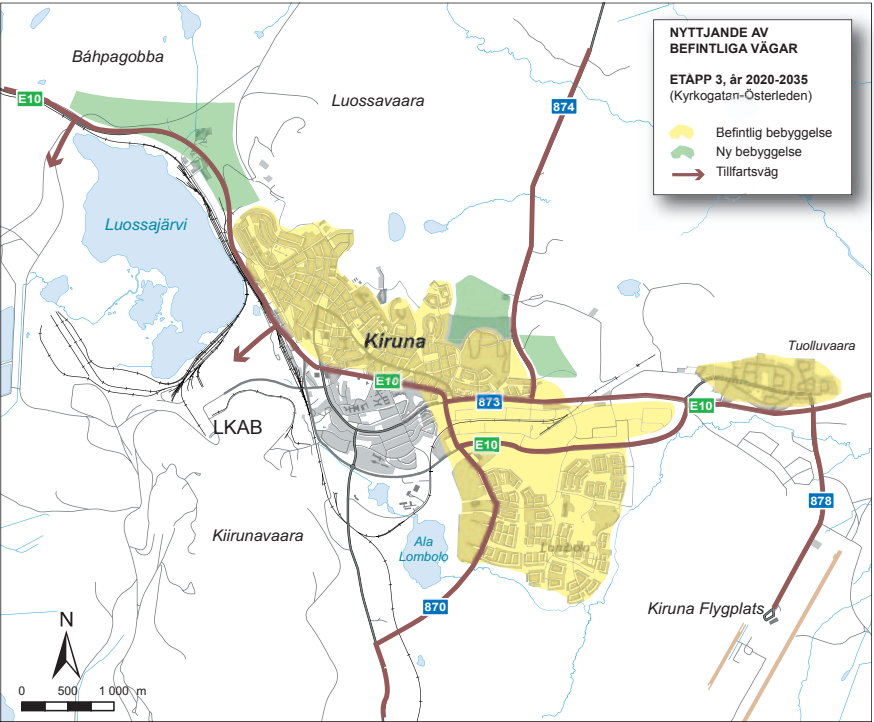


Bild S.3. Förslag till nyttjande av befintliga vägar, Etapp 3 år 2020-2035.

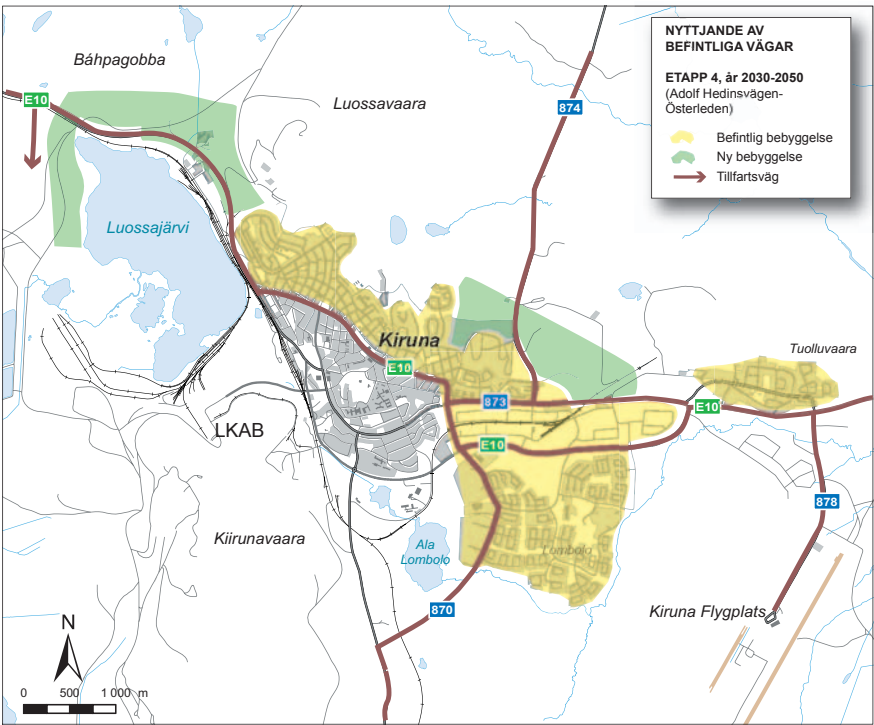


Bild S.4. Förslag till nyttjande av befintliga vägar, Etapp 4 år 2030-2050.

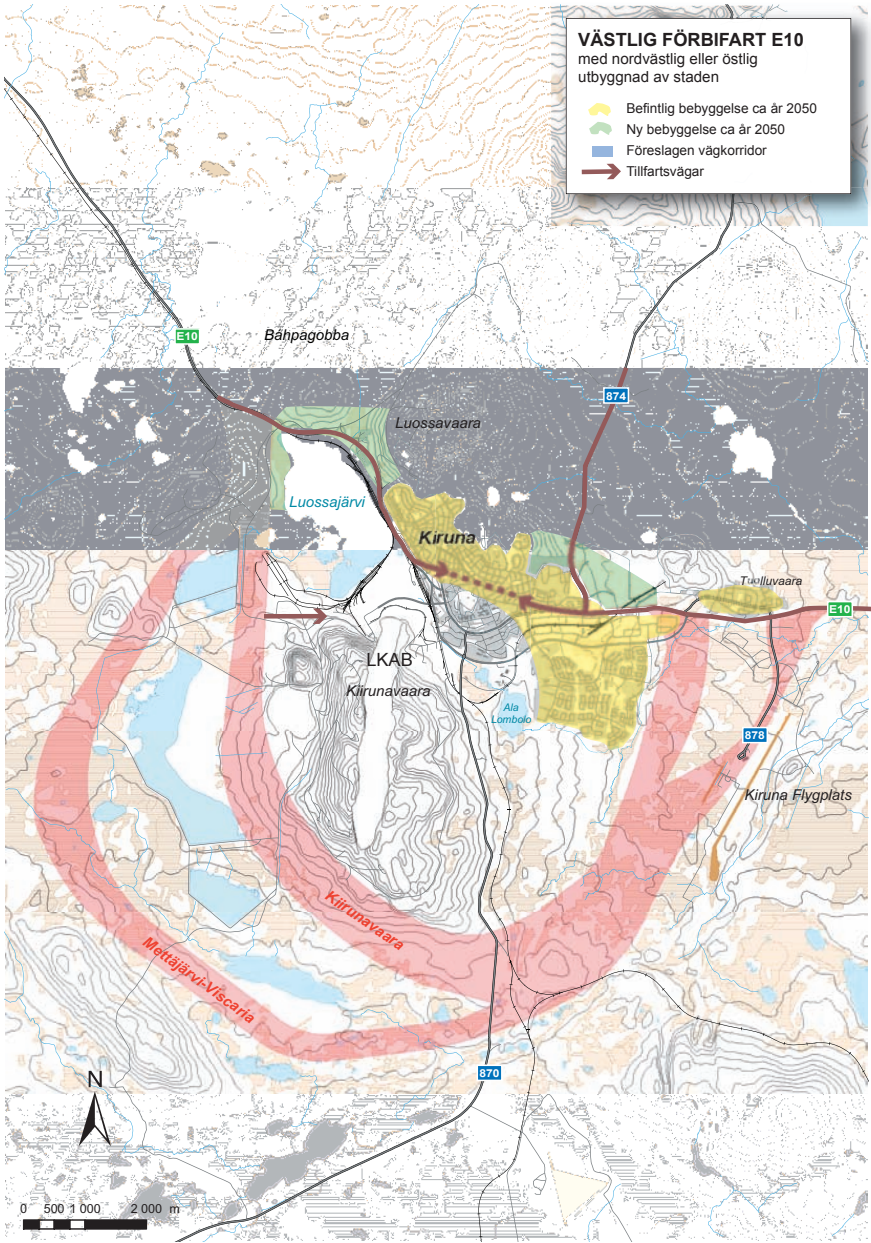


Bild S.5. Alternativa vägkorridorer för västlig förbifart.

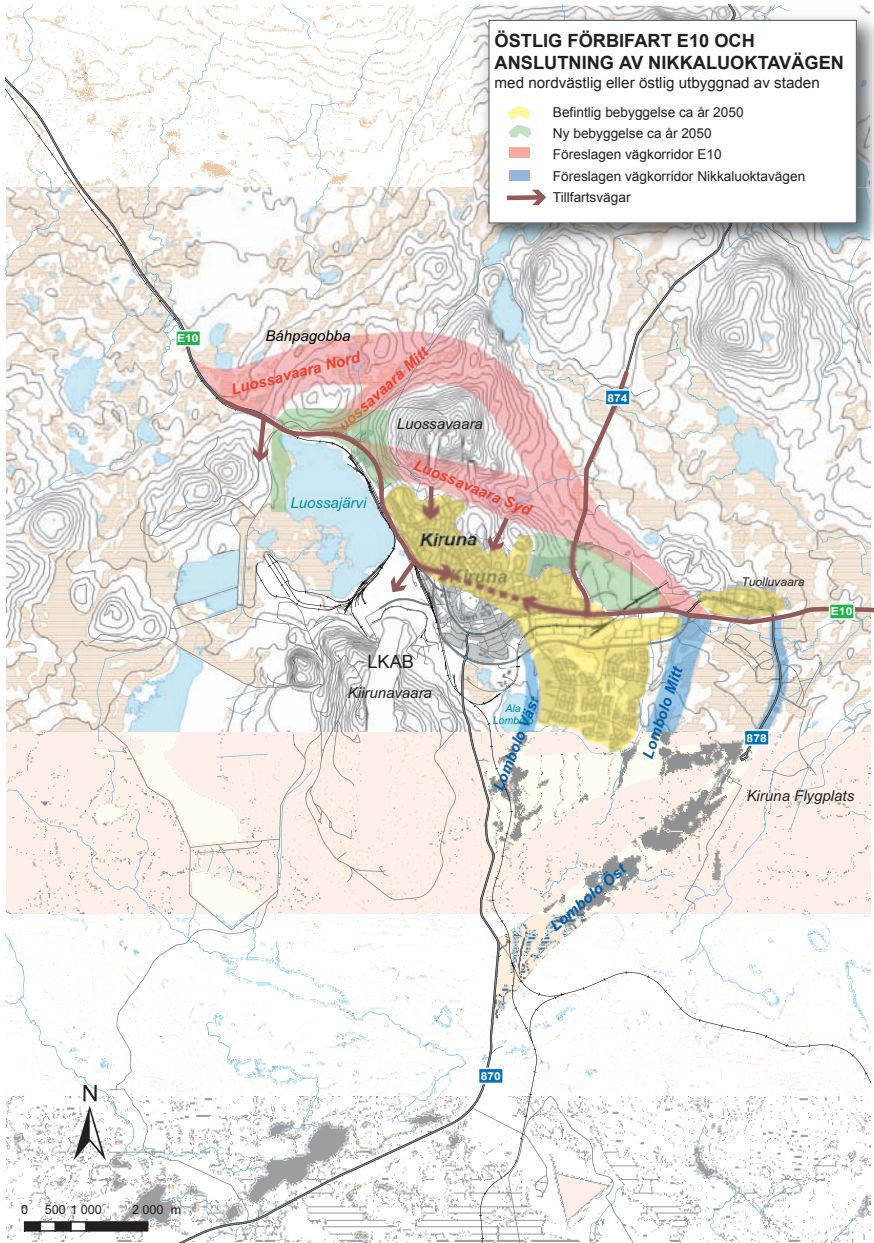


Bild S.6. Alternativa vägkorridorer för östlig förbifart och för Nikkaluoktavägen.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Gruvbrytningen i Kiruna har historiskt sett inneburit stora förändringar för landskapskaraktären. Då brytningen av malm påbörjades i större skala för ca 100 år sedan, utgjordes den av dagbrott i berget Kiirunavaara. Under början av 1960-talet upphörde helt arbetena i dagbrott och övergick till underjordsbrytning, s.k. storskalig skivrasbrytning. Berget Kiirunavaara är numera kulturhistoria med de karaktäristiska terrassformade gråbergssupplagen.

Malmfyndigheterna innebar också förutsättningar för att staden Kiruna skulle växa till dess nuvarande utformning. Kiruna skapades som en "Mönsterstad" för mer än 100 år sedan. Kirunas grundare Hjalmar Lundbohm anlät Sveriges då ledande experter för att bygga en svensk mönsterstad högt uppe i fjällvärlden. Resultatet blev en av Sveriges första klimatanpassade stadsplaner och när den antogs av Kunglig Majestät den 27 april 1900 blev det startskottet för bygget av det som skulle bli "Världens bästa stad".

Den enda möjligheten att ta sig mellan Kiruna och Narvik var fram till 1984 via tåg. Då invigdes Norgevägen, mellan Kiruna och Narvik, eller Nordkalottvägen som den också kallas. Vägens officiella namn är Europaväg 10 (E10) och betraktas som ett av Sveriges vackraste vägpartier. Vägen löper genom det fantastiska fjällskapet parallellt med Malmbanan på Torneträskets södra sida. Vägbygget påbörjades 1977 och var på svenska sidan färdigbyggt år 1982. På norska sidan blev vägen färdigställd år 1984.

Nu står återigen Kiruna stad inför stora förändringar eftersom gruvdriften medför att en deformationszon med sprickbildning i marken närmar sig järnvägen, E10 och staden. Enligt de bedömningar som LKAB gör för detta förlopp måste delar av Kiruna stad inklusive dess infrastruktur flyttas och/eller omstruktureras. Bl. a. måste järnvägen och väg E10 läggas i nya sträckningar.

För att klara av denna förändring av det allmänna vägnätet som till vissa delar bedöms måste vara avklarad till år 2012, så har Vägverket nu påbörjat den planering som måste ske. Parallellt med Vägverkets arbete så planerar också Kiruna kommun, Banverket, Vattenfall m.fl. för de förändringar som krävs.

1.2 Syfte med förstudien

Syftet med förstudien är att föreslå möjliga lösningar för vägtransportsystemet i Kiruna och då framförallt det allmänna vägnätet. Lösningarna ska anpassas dels till befintliga förhållanden och dels efter de förutsättningar som råder för planeringen av det framtida Kiruna. Föreslagna lösningar ska vara väl anpassade till den stadsplanering som pågår. I förstudien görs även en konsekvensbedömning samt utvärdering av de olika alternativa lösningarna. Bedömningar görs utifrån aspekterna Funktion, Miljö, Samhällseffekter/markanvändning, Geoteknik, Måluppfyllelse samt Ekonomi.

Målsättningen med förstudien är att Vägverket ska kunna göra ett tydligt ställningstagande beträffande vilka alternativ som är genomförbara samt göra ett välmotiverat och tydligt ställningstagande av vilka alternativ som ska studeras vidare i en vägutredning.

1.3 Problembild

LKAB presenterade under år 2003 en första bedömning och prognos av deformationszonens utbredning, och LKAB har under åren 2004 till 2005 fortsatt arbetet med att bedöma deformationszonens utbredning och tidsförlopp. LKAB arbetar kontinuerligt med att uppdatera prognoserna över deformationszonens utbredning. Förloppet är beroende av både brytningstakt, bergets hållfasthetsegenskaper och grundvattenförhållanden.

Inledningsvis utgörs deformationerna av en horisontell markrörelse vinkelrätt mot gruvan och allteftersom deformationerna fortskrider uppkommer även sättningar och förskjutningar i höjddled.

Vid brottgränsen kan rörelser som är större än 2 cm i horisontalld uppmätas, se bild 1.1. Deformationerna är störst i området närmast dagbrottet och avtar med avståndet till gruvan, se bild 1.2.

År 2006-2007 beräknas en zon med ytrörelser ha nått fram till järnvägen och något år senare fram till väg E10. Sprick- och rasbildningen sker inte successivt utan uppträder i intervaller. Prognosen för utvidgningen är därför osäker. Under en period kan väg E10 ligga kvar med hjälp av t.ex. förstärkningsåtgärder och eventuellt



Bild 1.1. Bedömd deformationszon i Kiruna centralort. Årtalen anger brottgränsen (2 cm rörelser i horisontalld). Angivna årtal är starkt knutna till bedömd brytningsnivå.



Bild 1.2. Fotot visar deformation av marken närmast Kiirunavaara. Kratrarna är tydligt synliga tecken på en långt framskriden deformation.

ytterligare några år om åtgärder utförs av LKAB (se nedan beträffande pelare i malmkroppen). Omkring år 2012 bedöms att väg E10 delvis måste flyttas från sitt nuvarande läge. Även väg 870, Nikkaluoktavägen, bedöms att påverkas i ett tidigt skede. Transporter till och från LKAB måste också ske via en ny tillfartsväg längre norrut.

Förutom planeringen av allmänna vägar och övriga vägar kommer en omfattande planering av den övriga infrastrukturen som påverkas att behöva göras. VA-ledningar, fjärrvärmeledningar, el- och teleledningar, bostadsbebyggelse, skolor m.m. kommer att beröras av sprickzonen. Denna planering måste samordnas mellan Kiruna kommun, Vägverket, Banverket, LKAB, Vattenfall och alla andra olika aktörer som kan komma att beröras.

Under åren 2001-2003 byggdes väg E10 om i annan sträckning genom Kiruna, nämligen längs den tidigare kallade Lombololleden. För gamla väg E10 (Malmvägen och del av Hjalmar Lundbohmsvägen, numera väg 873) finns en överenskommelse om trafiksäkerhetsåtgärder i form av avsmalning av vägsektion och ombyggnad av ett antal korsningar före överlämnandet av väghållningsansvaret till Kiruna kommun. Efter ombyggnad avses Silfwerbrandsgatan utgöra den nya tillfarten söderifrån till Kiruna centrum. Stationsvägen utgör den norra tillfarten. Övriga statliga allmänna vägar i Kiruna är väg 870 (Nikkaluoktavägen), väg 874 (Tornevägen, väg till Kurravaara) och väg 878 (väg till Kiruna flygplats).

Övriga allmänna vägar, förutom E10 och Nikkaluoktavägen, bedöms inte direkt beröras av deformationszonen men kommer indirekt att beröras eftersom en omstrukturering av Kiruna centralort kommer att krävas med anledning av sprickzonen. Hur denna omvandling eller omstrukturering kommer att ske är ännu inte klarlagd. Kiruna kommun arbetar för närvarande med att planera för det nya Kiruna. Under våren 2005 har kommunen tagit fram översiktligt planeringsunderlag så att en anpassning mellan stadens utveckling och allmänna vägar kan påbörjas.

LKAB har utrett möjligheten att lämna kvar en pelare i malmkroppen som kan stötta upp hängväggen och bromsa upp deformationsprocessen. Alternativt skulle man tillfälligtvis kunna avstå från att

bryta ut hela malmkroppen vilket på motsvarande sätt skulle stötta upp hängväggen. Pelaren eller kvarlämnandet av malmkroppen skulle fördröja sprickzonens utbredning, men medföra negativa ekonomiska och brytningstekniska konsekvenser för LKAB. För närvarande, december 2005, finns inga uppgifter från denna utredning eller något beslut för LKAB tillgängliga.

LKAB har begärt undersökningstillstånd för att få undersöka den norra delen av Sjömalmen, se bild 1.3. Om malmen visar sig vara brytvärd kan det medföra att väg E10 berörs även i detta område av Kiruna. Svaret på frågan om malmen är brytvärd beräknas komma tidigast under 2006. Det är därför i dagsläget osäkert huruvida åtgärder på det allmänna vägnätet måste vidtas även i detta område.

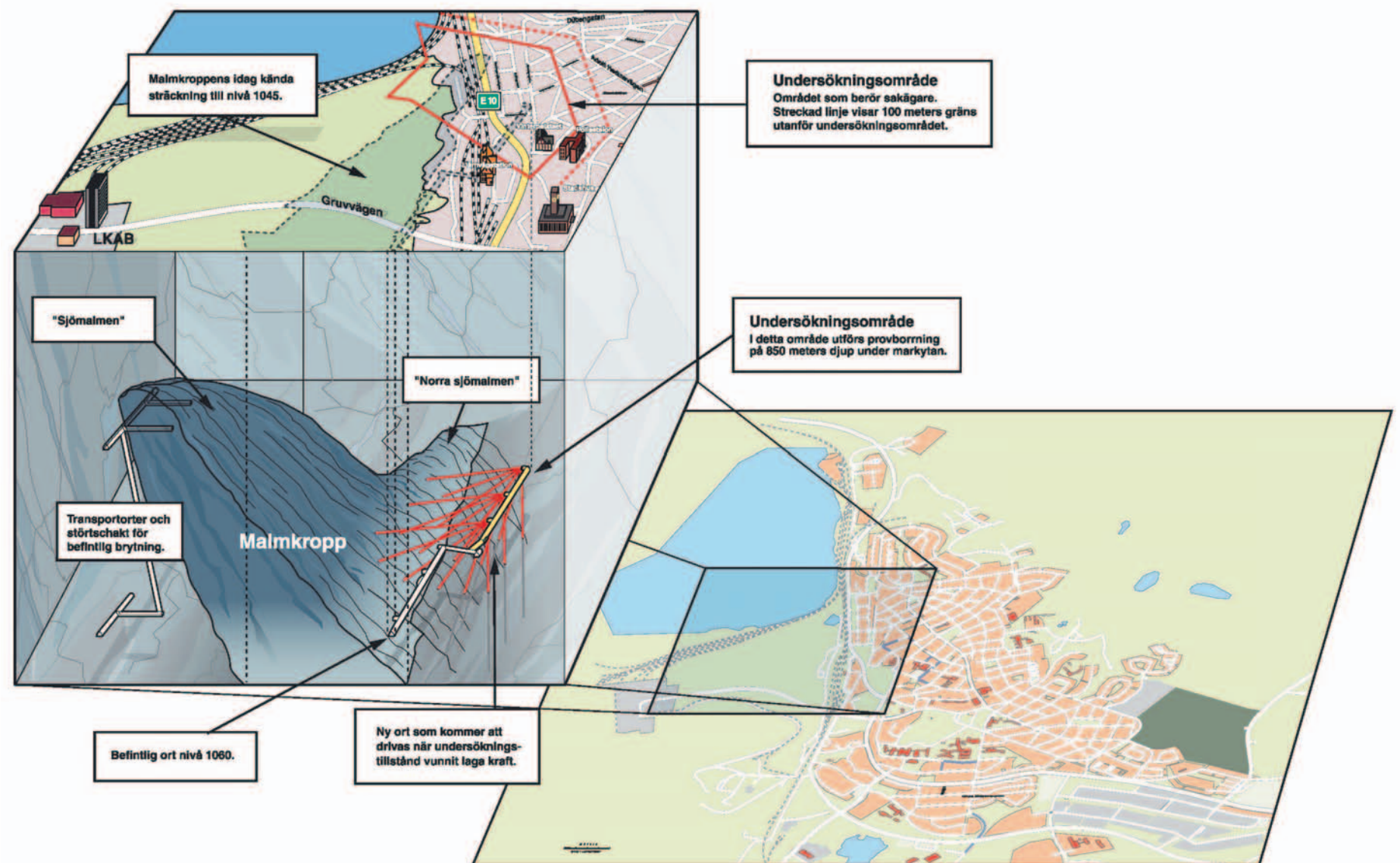


Bild 1.3. Område där LKAB begärt undersökningstillstånd för Norra Sjömalmen.

1.4 Aktualitet och finansiering

Projektet finns inte med i gällande planer. Finansiering av Kiruna-projektet kommer att ske via de nationella respektive regionala planerna. Vidare måste Vägverket tilldelas särskilda medel för planering, projektering och genomförande av föreslagna åtgärder.

1.5 Tidplan

Nedan redovisas gällande tidplan för projektet, bild 1.4.

Banverket arbetar parallellt med Vägverket med två olika förstudier, dels Ny järnväg i Kiruna och dels Ny omformarstation i Kiruna. Samtliga tre förstudier följde inledningsvis samma tidplan. Efter det tidiga samrådet som genomfördes i april 2005 har tidplanerna delvis börjat skiljas åt. Förstudien för omformarstationen

går vidare med projektering under år 2005 medan både Banverkets förstudie för ny järnväg och Vägverkets föreliggande förstudie för allmänna vägar planeras gå in i ett utredningsskede kring årsskiftet 2005/2006.

Byggstart för nya vägsträckningar i Kiruna planeras ske etappvis och kan om så erfordras påbörjas under år 2008/2009. Byggstart för ny järnväg beräknas ske år 2009.

Parallellt med dessa förstudier arbetar Kiruna kommun med en fördjupad översiktsplan för Kiruna centralort, LKAB planerar för sin framtida gruvverksamhet samt fortsätter utredningsarbeten kring deformationszonens utbredning och Vattenfall planerar för att flytta sitt ställverk. Allt detta sammantaget gör att samhällsplaneringen kring Kirunaprojektet är mycket komplex och kräver god samordning mellan berörda intressenter eftersom planeringen av respektive ansvarsområde påverkar andra intresseområden.

1.6 Tidigare och parallella utredningar

Tidigare utredningar

- Under 2004 har Vägverket upprättat en bristanalys för Kiruna-projektet, Allmänna vägar i Kiruna C (Bristanalys/Beslutshandling, BD-11453-10, 2004-06-24).
- Under år 2004 har Banverket genomfört en idéstudie för ny järnväg i Kiruna (Idéstudie, Malmabanen, Kiruna, ny järnväg, BRNT 2004:04, 2004-11-10.)

Parallella utredningar

- Kiruna kommun har under 2004 påbörjat arbetet med en ny fördjupad översiktsplan för Kiruna centralort och redovisat "Skissförslag 2005-06-03, Alternativ för utbyggnad och förtätning, arbetsmaterial, Kiruna kommun, Planerings- och utredningsavdelningen, Thomas Nylund". I januari 2006 påbörjar kommunen samrådet kring den fördjupade översiktsplanen.
- Kiruna kommun har under 2005 påbörjat detaljplanearbetet för Banverkets omformarstation samt för Vattenfalls ställverk.
- Banverket Norra Banregionen har under hösten 2004 påbörjat en förstudie för ny järnväg i Kiruna. Förstudien färdigställs i januari 2006.
- Banverket har under 2005 påbörjat en förstudie som behandlar en ny omformarstation i Kiruna. Förstudien färdigställdes i januari 2006.
- LKAB genomför löpande kompletterande deformationszonutredning 2005; Koordinattransformation av prognoslinjer från LKAB's lokala system till RT90 2,5 gon V, 2005-04-29, Christina Dahnér, LKAB; GPS-mätningar på Kiirunavaara hängvägg april 2005, 2005-05-09, Christina Dahnér.
- Vattenfall har under 2004 påbörjat utredningar för flytt av kraftledning och ett nytt ställverk i Kiruna.

Kiruna, ny linjedragning och ny vägsträckning E10 m fl

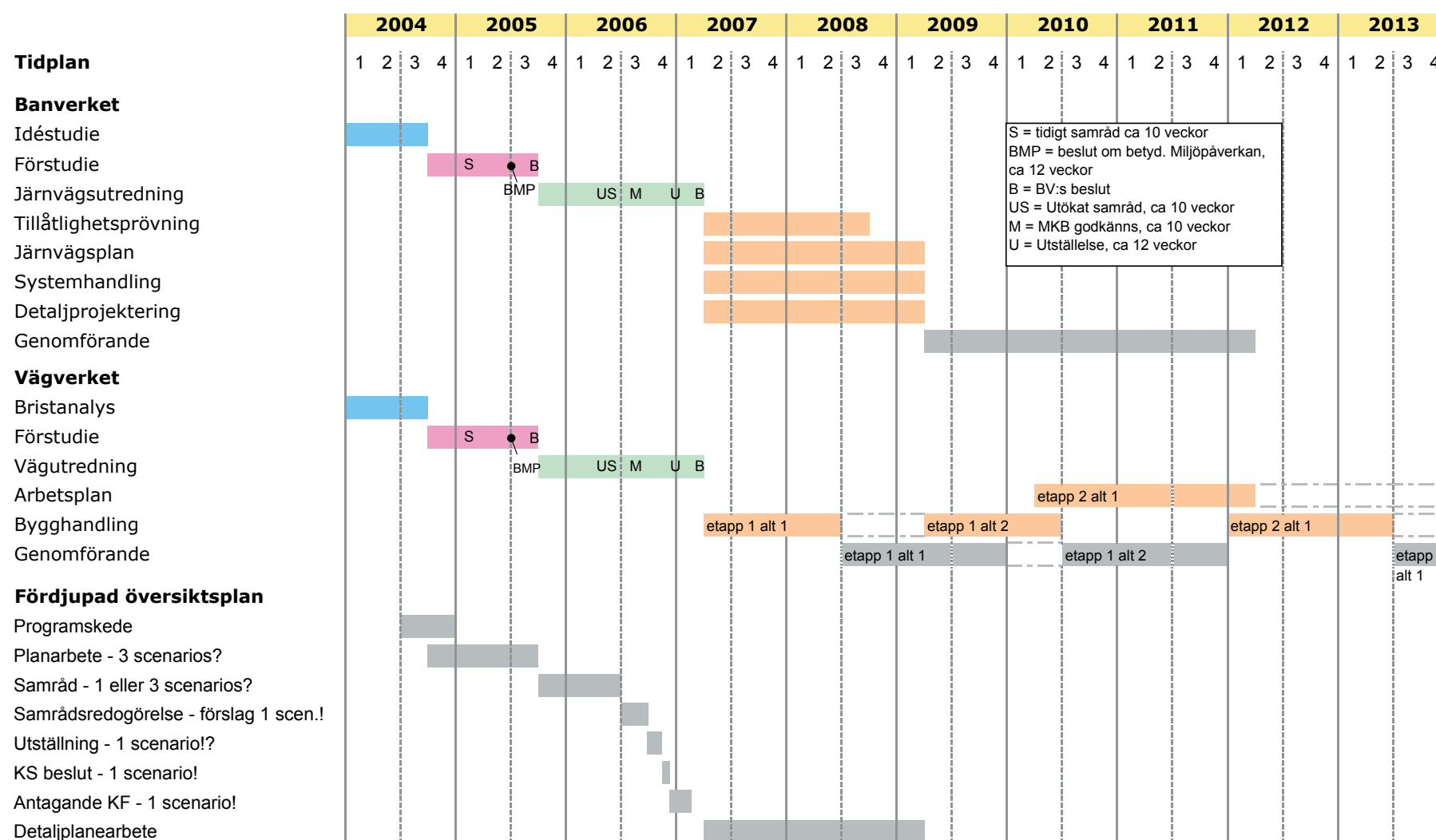


Bild 1.4. Gällande tidplan för Kirunaprojektet, allmänna vägar i Kiruna, ny järnväg och ny omformarstation.

2 Planerings- och projekteringsprocessen för vägar

Byggande av vägar är reglerad i Väglagen (1971:948) samt i Miljöbalken. I Väglagen 14 a § anges att den som planerar att bygga en väg skall genomföra en förstudie. I förstudien skall förutsättningarna för den fortsatta planeringen klarläggas. Förstudien skall även ange om en vägutredning behövs innan en arbetsplan upprättas.

Vid utarbetandet av förstudien skall den som avser att bygga en väg samråda enligt 6 kap. 4 § första stycket miljöbalken med berörda länsstyrelser, kommuner och ideella föreningar som enligt sina stadgar har till ändamål att ta till vara naturskydds- eller miljöskyddsintressen samt med den allmänhet som kan antas bli särskilt berörd.

En ny väg genom Kiruna är att betrakta som byggande av väg och planering enligt Väglagen ska därför ske.

2.1 Vägplaneringsprocessen

En förstudie utförs alltid som det första formella steget i vägplanerings- och vägprojekteringsprocessen. Före det har ofta en bristanalys genomförts som översiktligt belyser problem, förutsättningar och möjligheter.

För detta projekt har Vägverket genomfört en bristanalys under år 2004.

Förstudie

Syftet med en förstudie är att den ska utgöra underlag för åtgärdsplaneringen och vara en säker grund för det fortsatta arbetet och klargöra förutsättningarna för detta. Myndigheter och allmänhet ges många tillfällen att ge synpunkter och påverka arbetet. Den är första steget i den fysiska planeringen och är i första hand ett inventeringsskede samt förväntas ge svar på bl.a. följande frågor;

- vilka är problemen och möjligheterna
- vad händer om ingenting görs
- finns det alternativa sätt att lösa problemen
- ska objektet drivas vidare eller ej
- vilket område ska avgränsas.

Förstudien ska vidare översiktligt beskriva viktiga värden i området samt utarbeta mål för projektet. Förstudien inleds med en problembeskrivning, som kan omfatta vilka brister nuvarande vägar har, t.ex. låg framkomlighet, dålig säkerhet och tillgänglighet eller miljöstörningar eller som i detta fall att Kiruna centralort kommer att genomgå förändringar som påverkar det allmänna vägnätet. För de samråd som ska genomföras upprättas Förstudie/Samrådshandling.

Därefter upprättas Förstudie/Förslagshandling och med denna som grund tar länsstyrelsen beslut om huruvida projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte. Efter färdigställande av förslagshandlingen och beaktande av inkomna synpunkter tar väghållaren beslut om hur eventuellt fortsatt arbete ska bedrivas.

En komplett förstudie benämnd Förstudie/Beslutshandling upprättas i vilken Vägverkets ställningstagande redovisas.

Vägutredning

Vägutredningen ska utgöra underlag för val av vägkorridor och trafikteknisk standard. Under utredningen studeras alternativa vägkorridorer, som kan vara flera hundra meter breda och som jämförs dels sinsemellan dels med ett ”nollalternativ”.

Med nollalternativ menas att man behåller den befintliga vägen och endast utför de drift- och underhållsåtgärder som erfordras för att vidmakthålla vägens standard.

Även i utredningsskedet ska samråd genomföras. Viktiga samrådsparter är allmänhet, myndigheter, kommuner, länsstyrelse och organisationer. En viktig del i arbetet är att analysera vilka konsekvenser vägen kan få för miljön, och att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning (MKB), som ska godkännas av länsstyrelsen. Efter beaktande av synpunkter från bl.a. utställelsen och länsstyrelsens yttrande tar väghållaren ställning till vilket alternativ (vägkorridor) som ska drivas vidare.

För Kirunaprojektet har tidigt i förstudiearbetet bedömts att en vägutredning kommer att genomföras.

Vissa projekt tillåtlighetsprövas av regeringen enligt miljöbalken med vägutredningen som underlag.

Projektet allmänna vägar i Kiruna bedöms inte kräva en tillåtlighetsprövning men Vägverket kan om så bedöms nödvändigt ändå begära att projektet ska tillåtlighetsprövas.

Arbetsplan

Ett viktigt syfte med en arbetsplan är att väghållaren ska erhålla s.k. vägrätt. Normalt sker detta genom fastställelse av arbetsplan. Arbetet med upprättande av arbetsplan inleds med en fördjupning av vägutredningens underlag. Vidare bearbetningar görs för att kunna bestämma vägens läge och utformning mera detaljerat. I arbetsplanen redovisas en specifik väglinje inom ett markerat vägområde. Konsekvensbeskrivningar, inklusive MKB, som ska godkännas av länsstyrelsen, upprättas. Under arbetets gång ska markägarsammanträde hållas. Samråd sker även nu med bl.a. myndigheter, kommuner, länsstyrelse och organisationer.

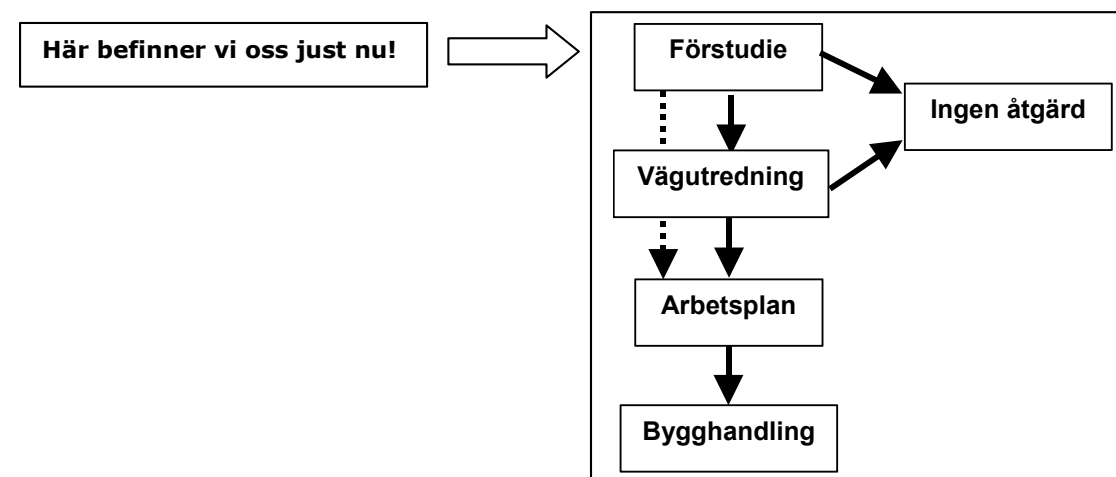


Bild 2.1 Vägplanerings- och vägprojekteringsprocessen

Arbetsplanen, inklusive MKB, ställs ut och allmänheten ges möjlighet att framföra synpunkter på förslaget. Med yttrande från länsstyrelsen sänds arbetsplanen för fastställelseprövning till Vägverket. Vid eventuella överklaganden överlämnas arbetsplanen till regeringen för prövning.

Bygghandling

Huvudsyftet med bygghandlingen är att utgöra underlag för upphandling och genomförande av anläggningsarbetet. Först när arbetsplanen är fastställd och beslutet vunnit laga kraft kan en bygghandling färdigställas. Bygghandlingen innehåller främst tekniska data, beskrivningar och mängd- och kostnadsuppgifter. Den ska vidare innehålla program för hur bl.a. miljöfrågorna ska hanteras under byggtiden, kontrollprogram för byggskedet samt skötsel- och eventuellt uppföljningsprogram för driftskedet.

Vägverkets, Banverkets och kommunens planering

Planeringen av vägar är en del i samhällsplaneringen och har därför ett mycket nära samband med kommunal planering och planering av järnvägar. Vägverkets, Banverkets och kommunens planering följer ungefär samma arbetsgång, se bild 2.2.



Bild 2.2. Fysisk planering – Vägverkets, Banverkets och kommunens planering har ungefär samma arbetsgång.

3 Geografisk avgränsning

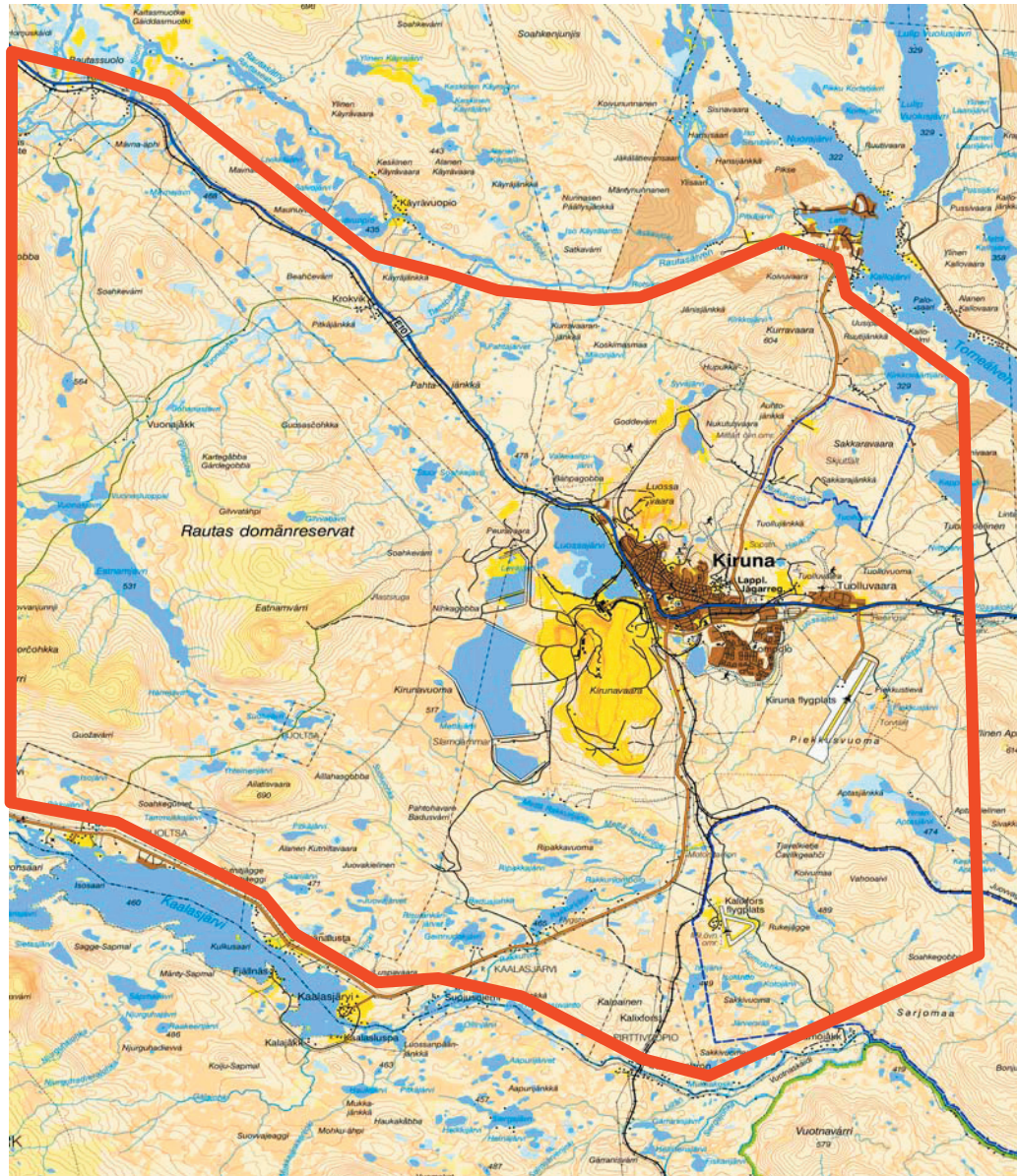


Bild 3.1. Förstudien geografiska avgränsningsområde är markerat med röd heldragen linje.

Det definierade avgränsningsområdet utgör det formella förstudieområdet. De i denna förstudie redovisade lösningarna av det allmänna vägnätet är en redovisning av möjliga och tänkbara lösningar inom förstudieområdet, med tyngdpunkt på tätortsnära lösningar.

Förstudien omfattar ett område som avgränsas av Rautasälven i Norr, Kalixälven i söder, Kurravaara och Torneälven i öster samt byarna Rautas och Puoltsa i väster, se bild 3.1. Området är valt med utgångspunkt från att Torneälven, Rautasälven och Kalixälven inte ska beröras av eventuell ny väg.

Hela det markerade området ligger inom Kiruna kommun i Norrbottens län.

4 Målformuleringar

4.1 Allmänt

Ett bibehållande av vägnätets funktion och en anpassning till Kirunas kommande omvandling förutsätter en successiv framväxt av fysiska lösningar som kronologiskt kan indelas i fyra skeden:

1. Nuläge
2. Ökat underhåll av de delar av befintligt vägnät som berörs av markdeformationer
3. Flytt av trafik till andra befintliga vägar, inklusive erforderliga ombyggnadsåtgärder
4. Om- och utbyggnad av vägnätet med anpassning till samhällets fysiska omstrukturering.

Det är i nuläget inte möjligt att med säkerhet bedöma när skedena 2-4 inträffar och deras varaktighet. Tidsperspektivet och möjligheterna till etapplösningar för vägsystemet ger emellertid Vägverket ett planeringsutrymme. Alternativa lösningar kan analyseras och övervägas utifrån fördjupad kunskap om:

- de fysiska förutsättningarna avseende sprickutbredningen,
- kommunens hantering av samhällets omstrukturering, samt på lång sikt även
- utvecklingen av fordon, vägtrafikmängder och tekniska lösningar som påverkar vägtransportsystemets utformning och synen på integrering i stadsmiljön.

4.2 Projekt mål

För allmänna vägar gäller generellt att försöka uppfylla gemensamma mål som transportpolitiska delmål, nationella och regionala miljö kvalitetsmål och det arkitekturpolitiska målet. Även eventuella lokala miljömål m.m är viktiga att uppfylla. För varje vägprojekt gäller dessutom särskilda projekt mål.

Det övergripande projekt målet är att vägtransportsystemet med god funktion ska utvecklas tillsammans med stadsutvecklingen i Kiruna. Bilvägnät och gång- och cykelvägnät ska bidra till ett socialt, kulturellt, ekonomiskt och ekologiskt hållbart framtida Kiruna. Samordning ska ske med andra trafikslag.

Detta innebär att:

- Vägnätet utformas och vägar och gång-/cykelvägar lokaliseras så att de bidrar till en god struktur och funktion, som ger god tillgänglighet och rationellt nyttjande utifrån befolkningstäthet och målpunkter
- Ett attraktivt vägnät tillskapas som inbjuder till och gör det enkelt att stanna till i Kiruna, lätt att hitta till restauranger och affärer m.m. samt inbjuder till upplevelser både inne i Kiruna centralort och i dess omnejd
- Goda lägen anges för bytespunkt, resecentrum m.m.
- God vägarkitektur och långsiktig hållbarhet överensstämmer med Kiruna kommuns visioner
- Intrång, störningar och begränsningar för människor, markanvändning, skyddsvärd miljö och brukandet av naturresurser begränsas
- Trafikanter får en positiv upplevelse av resan och en tydlig uppfattning av den omgivning vägen respektive gång-/cykelvägen passerar
- Vägnätet planeras med anpassning till och i samverkan med övrig fysisk planering
- Vägprojektet kan genomföras till rimliga kostnader i förhållande till kalkylerad livslängd.

4.3 Transportpolitiska mål

Vägverkets uppgifter har breddats under 1990-talet. Vägverket har fått ett samlat sektorsansvar för hela vägtransportsystemet med följande uppgifter:

- **Sektorsuppgiften;** samverka med och samordna insatser för att driva på utvecklingen av vägtransportsystemet
- **Myndighetsutövning;** ta fram och tillämpa regler för fordon, körkort, trafikmiljö mm
- **Statlig väghållning;** utveckla och förvalta det statliga vägnätet

Vägverket ska som statens företrädare på central nivå ha ett samlat ansvar, s.k. sektorsansvar, för hela vägtransportsystemets miljöpåverkan, trafiksäkerhet, tillgänglighet, framkomlighet och effektivitet samt frågor som rör väginformatik, fordon, kollektivtrafik, handikappanpassning, yrkestrafik och tillämpad FoU.

Dessutom finns i Vägverket resultatenheter med uppgiften att utföra produktion inom projektering, byggande, drift och underhåll samt utbildning. Vägverkets sektorsansvar innebär ett resultatansvar för hela vägtransportsystemet. Ansvaret går utöver det operativa ansvar Vägverket har för åtgärder inom sektorsuppgiften, statlig väghållning och myndighetsutövning. I resultatansvaret ingår ansvar för att påverka andra aktörer att vidta åtgärder som bidrar till att uppfylla de transportpolitiska målen. Vägverkets roll är inte enbart att tillgodose transportefterfrågan utan även att påverka både transportefterfrågan och de sätt transporterna genomförs på. Ett förhållningssätt kan därför vara att försöka förhindra att transportsituationen överhuvudtaget blir ett problem. Transporter kan ofta förutsägas redan i samhällsplaneringen och vissa lokaliseringar av verksamheter ger längre och mer störande transporter än andra. Vägverket påverkar lokaliseringar och samhällets planering genom att medverka i samhällsplaneringen. Transportbehov och transportsätt påverkas således även i processer utanför den traditionella åtgärdsplaneringen.

Ofta ger en kombination av regleringar, fysiska åtgärder och påverkansåtgärder större effekt än åtgärderna var för sig. En del åtgärder har nationell effekt, t.ex. lagstiftning och skatter medan andra har regional effekt, t.ex. prissättning och regional kollektivtrafik, eller lokal effekt t.ex. vägavgifter, parkeringsavgifter och pendelparkeringar. Det är därför viktigt att i åtgärdsanalysen identifiera vilken påverkan som olika typer av åtgärder ger ur ett systemperspektiv och inte enbart relatera åtgärderna till ett specifikt planeringsproblem eller enskilt vägobjekt.

Verksamheten styrs av riksdagens transportpolitiska mål. Det övergripande transportpolitiska målet är **att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i landet**. Vid prioritering av infrastrukturprojekt ska hänsyn tas både till den samhällsekonomiska lönsamheten och till uppfyllelsen av de transportpolitiska målen. (Prop. 2001/02:20 "Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem".)

Inom ramen för det övergripande målet finns sex delmål:

- **Ett tillgängligt transportsystem:** Transportsystemet ska utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.
- **En positiv regional utveckling:** Transportsystemet ska främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.
- **En hög transportkvalitet:** Transportsystemets utformning och funktion ska medge en hög transportkvalitet för näringslivet och för medborgarna.
- **En säker trafik:** Det långsiktiga målet ska vara att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta.
- **En god miljö:** Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till krav på en god livsmiljö för alla, där natur och miljö skyddas för skador. En effektiv hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser ska främjas.
- **Ett jämställt transportsystem:** Transportsystemet ska vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar ska ges samma vikt.

4.4 Nationella och regionala miljö-kvalitetsmål

I april 1999 antog riksdagen 15 nationella miljökvalitetsmål. Målen beskriver de egenskaper som vår natur- och kulturmiljö måste ha för att samhällsutvecklingen ska vara ekologiskt hållbar. Det övergripande målet för miljöarbetet är att vi till nästa generation ska lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Det innebär att påverkan på miljön ska ha reducerats till nivåer som är långsiktigt hållbara.

Länsstyrelserna har fått i uppdrag av regeringen att regionalt anpassa och konkretisera de nationella miljökvalitetsmålen (miljömål nr 13 ”Levande skogar” ansvarar dock Skogsstyrelsen för).

Av de nationella mål som berörs av projektet har målen 8, 9 och 13 anpassats regionalt, med följande tillägg.

- 8. Kulturhistoriska värden med koppling till våtmarker ska bevaras och stärkas.
- 9. Natur- och kulturvärden i fjällen ska bevaras och utvecklas så att de är en resurs för en hållbar utveckling av ett län där människor har möjlighet att leva och verka.
- 13. I Norrbotten ska skogslandskapet förvaltas så att förutsättningarna för alla dess arter förbättras. Skogen ska brukas uthålligt så att naturvärden, kulturmiljövärden, sociala värden och friluftslivet värnas samt att rennäringens förutsättningar förbättras.

Mer information om de regionala miljömålen finns på länsstyrelsens hemsida www.bd.lst.se.

De 15 Miljökvalitetsmålen är:

Miljömål	Berörs av Kirunaprojektet
1. Begränsad klimatpåverkan.	Ja
2. Frisk luft.	Ja
3. Bara naturlig försurning.	Ja
4. Skyddande ozonskikt	Nej
5. Ingen övergödning	Ja
6. Levande sjöar och vattendrag.	Ja
7. Hav i balans samt levande kust och skärgård.	Nej
8. Myllrande våtmarker.	Ja
9. Storslagen fjällmiljö	Ja
10. En giftfri miljö	Ja
11. Säker strålmiljö	Ja
12. Grundvatten av god kvalitet.	Ja
13. Levande skogar.	Ja, enbart delvis
14. Ett rikt odlingslandskap.	Nej
15. God bebyggd miljö.	Ja

Tabell 4.1 Miljökvalitetsmål

4.5 Lokala miljömål

I dagsläget saknas lokala miljömål för Kiruna. Kiruna kommun formulerar lokala miljömål i samband med det pågående arbetet med en ny översiktsplan för Kiruna centralort. Målen tas fram med utgångspunkt från bl.a. de regionala miljömål som tagits fram av Länsstyrelsen i Norrbottens län.

5 Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

I miljöbalken 2 kap. finns allmänna hänsynsregler. Verksamhetsutövaren är skyldig att bevisa att man i verksamheten iakttar hänsynsreglerna och uppfyller alla bestämmelser. Nedan redovisas hur miljöbalkens hänsynsregler beaktas i detta projekt.

Prövning (2 kap. 1 §)

”När frågor prövas om tillåtlighet, tillstånd, godkännande och dispens och när sådana villkor prövas som inte avser ersättning samt vid tillsyn enligt denna balk är alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd skyldiga att visa att de förpliktelser som följer av detta kapitel iakttas. Detta gäller även den som har bedrivit verksamhet som kan antas ha orsakat skada eller olägenhet för miljön. I detta kapitel avses med åtgärd en sådan åtgärd som inte är av försumbar betydelse i det enskilda fallet.”

Planeringsprocessen vid byggande av väg regleras i både Väglagen och Miljöbalken.

Kunskapskravet (2 kap. 2 §)

”Alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd ska skaffa sig den kunskap som behövs med hänsyn till verksamhetens eller åtgärdens art och omfattning för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet.”

Kunskap om utredningsområdet från tidigare utredningar och undersökningar har tagits till vara. Underlagsmaterial från bl a Länsstyrelsen i Norrbottens län, Kiruna kommun och LKAB har samlats in. Inkomna yttranden och synpunkter i det tidiga samrådet som genomförs har beaktats för det fortsatta arbetet.

Försiktighetsprincipen (2 kap. 3 §)

”Alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd ska utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. I samma syfte ska vid yrkesmässig verksamhet användas bästa möjliga teknik. Dessa försiktighetsmått ska vidtas så snart det finns skäl att anta att en verksamhet eller åtgärd kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.”

I förstudien utpekas de intresseområden som bör studeras mer ingående i kommande miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Även förslag till åtgärder för att minska påverkan kommer att anges i denna MKB. Byggskedets miljöhänsyn kommer att regleras i en separat miljöplan. I miljöplanen framgår vilka krav Vägverket ställer på hur miljöhänsyn under byggtiden uppfylls.

Lokaliseringsprincipen (2 kap. 4 §)

”För verksamheter och åtgärder som tar i anspråk mark- eller vattenområden annat än helt tillfälligt ska en sådan plats väljas som är lämplig med hänsyn till 1 kap. 1 §, 3 kap. och 4 kap.

För all verksamhet och alla åtgärder ska en sådan plats väljas att ändamålet kan uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.”

I förstudien har olika alternativa korridorer studerats samt även ombyggnad av befintliga vägar. Förstudien syftar dels till att hitta ett lämpligt läge för en ny väg E10 och övriga allmänna vägar och dels till att bedöma hur funktionen bäst kan uppnås, med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

Hushållningsprincipen (2 kap. 5 §)

”Alla som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd ska hushålla med råvaror och energi samt utnyttja möjligheterna till återanvändning och återvinning. I första hand ska förnybara energikällor användas.”

Ur resurssynpunkt och kostnadssynpunkt eftersträvas alltid massbalans. Trots detta kommer behov av massor att uppstå. Det finns möjlighet att nyttja byggnadsmaterial från LKAB's upplag av gråberg. Sortering och återvinning av avfall på byggarbetsplatsen kommer att föreskrivas.

Produktvalsprincipen (2 kap. 6 §)

”Alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd ska undvika att använda eller sälja sådana kemiska produkter eller biotekniska organismer som kan befaras medföra risker för människors hälsa eller miljön, om de kan ersättas med sådana produkter eller organismer som kan antas vara mindre farliga. Motsvarande krav gäller i fråga om varor som innehåller eller har behandlats med en kemisk produkt eller bioteknisk organism.”

I miljöplanen för entreprenaden kommer krav på miljöhänsyn att preciseras.

Skälighetsavvägning (2 kap. 7 §)

”Kraven på hänsyn enligt 2-6 §§ gäller i den utsträckning det inte kan anses orimligt att uppfylla dem. Vid denna bedömning ska särskilt beaktas nyttan av skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder. När det är fråga om totalförsvarsverksamhet eller om en åtgärd behövs för totalförsvaret, ska även detta förhållande beaktas vid avvägningen. Avvägningen enligt första stycket får inte medföra att en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap. åsidosätts.”

Förstudien utgör underlag för en tidig skälighetsavvägning. I förstudien redovisas i den samlade bedömningen teknik, ekonomi, kostnader och nyttoeffekter samt översiktliga konsekvenser för miljön.

Avhjälpanandeskyldighet (2 kap. 8 §)

”Alla som bedriver eller har bedrivit en verksamhet eller vidtagit en åtgärd som medfört skada eller olägenhet för miljön ansvarar till dess skadan eller olägenheten har upphört för att denna avhjälpas i den omfattning det kan anses skäligt enligt 10 kap. I den mån det föreskrivs i denna balk kan i stället skyldighet att ersätta skadan eller olägenheten uppkomma.”

I kommande miljökonsekvensbeskrivning (i vägutredning eller arbetsplan) kommer åtgärder för att avhjälpa och motverka att skada och olägenhet uppkommer att redovisas. Vägverket ansvarar i enlighet med lagstiftningen för att avhjälpa eller ersätta eventuella skador eller olägenheter som trots detta uppkommer.