

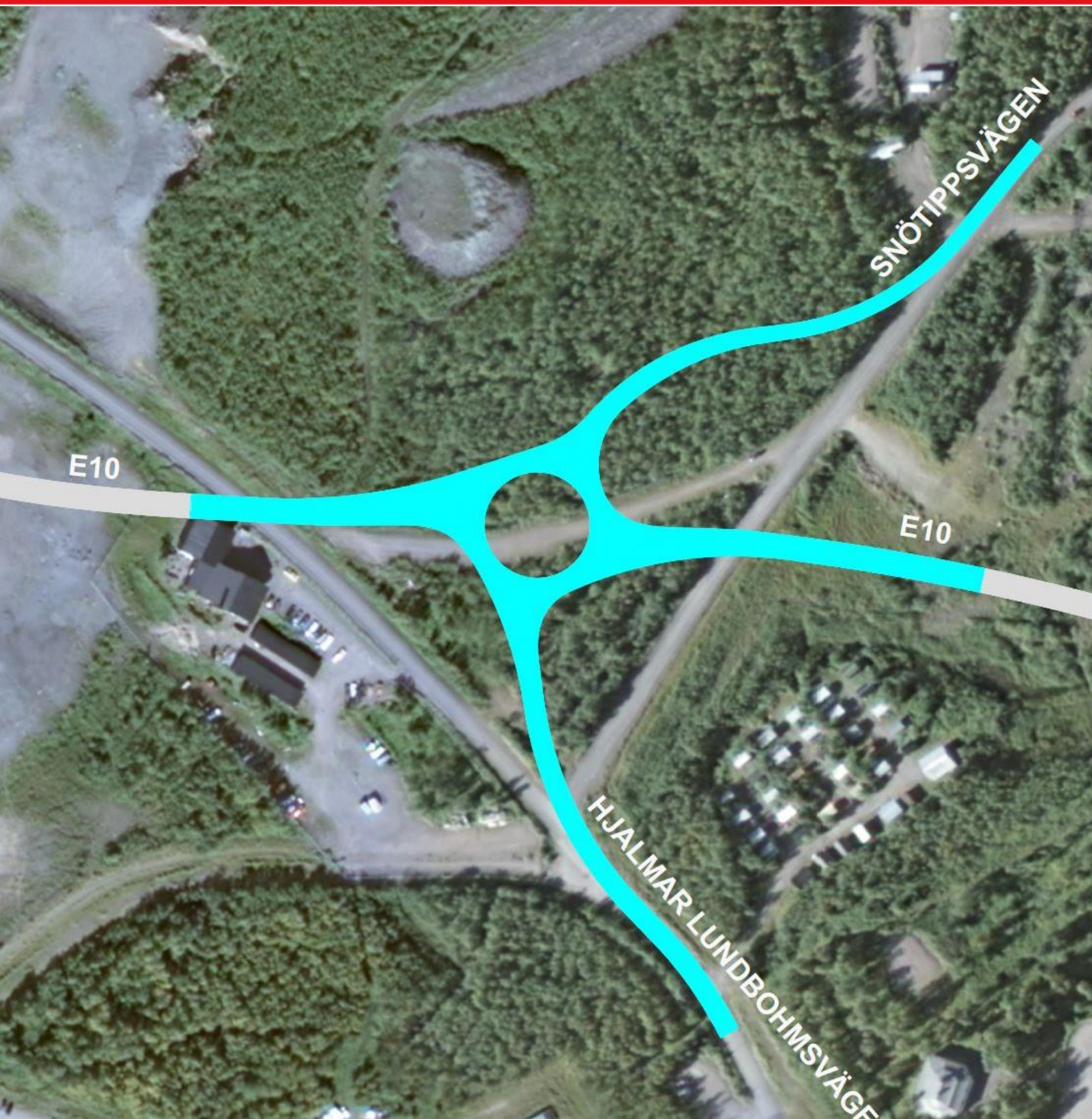
GESTALTNINGSPROGRAM

Vägplan för anslutning av Hjalmar Lundbohmsväg till ny E10, Kiruna

Kiruna kommun, Norrbottens län

2016-08-12

Ärendenummer: TRV 2015/18806



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Gestaltungsprogram. Vägplan för anslutning av Hjalmar Lundbohmsväg till ny E10, Kiruna

Författare: Ylva Tomasdotter, Sweco

Dokumentdatum: 2016-08-12

Ärendenummer: TRV 2015/18806

Kontaktperson: Annika Larsson, Trafikverket

Innehåll

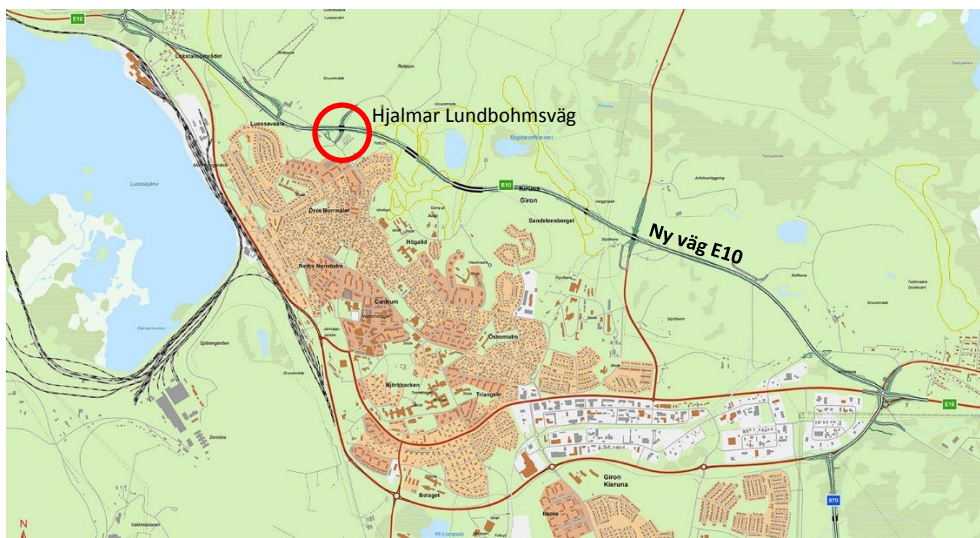
1. GESTALTNINGSPROGRAMMET	4
2. BESKRIVNING AV LANDSKAPET	5
2.1. Landskapsanalys	5
2.2. Landskapet i ett närmare perspektiv	6
3. MÅL FÖR GESTALTNING AV NY E10	7
3.1. Gestaltningsmål	7
3.2. Vägens inre och yttre rum	7
4. GESTALTNINGSPRINCIPER	8
4.1. Terränganpassning	8
4.2. Diken och trummor	9
4.3. Utrustning	9
4.4. Vegetation	9
4.5. Cirkulationsplatsen	10
4.6. Port 141	11
5. FORTSATT ARBETE	12
5.1. Terränganpassning	12
5.2. Cirkulationsplatser	12
5.3. Avbaningsmassor	12
5.4. Belysning	12
6. KÄLLOR	13

1. Gestaltungsprogrammet

Det övergripande syftet med ett gestaltningsprogram är att säkra en hög arkitektonisk kvalitet i vägprojekt. I enlighet med väglagen ska en estetisk utformning eftersträvas och hänsyn ska tas till stads- och landskapsbild samt natur- och kulturvärden.

Gestaltungsprogrammet beskriver riktlinjer för utformning av vägen och dess omgivning. Programmet är en del av vägplanen som ligger till grund för fortsatt projektering. Det ska ses som ett hjälpmedel och en metod i arbetet med att utforma vägmiljöer på ett estetiskt sätt.

I den tidigare arbetsplanen har ett gestaltungsprogram för hela nya E10 tagits fram, där bl.a. väg- och släntutformning, cirkulationsplatser, broar, bullerskydd och belysning behandlas. Hjalmar Lundbohmsvägens nya anslutning hör samman med nya E10 och principerna i detta ska gälla även denna vägplan, se figur 1.



Figur 1: Översiktskarta, Sweco 2016-05-06.

2. Beskrivning av landskapet

2.1. Landskapsanalys

I arbetsplanens gestaltungsprogram gjordes en landskapsanalys se figur 2. Korsningen med Hjalmar Lundbohmsväg ligger inom det större karaktärsområdet "Gruvlandskap Luossavaara". Området beskrivs så här i gestaltungsprogrammet:

Gruvbrytningen på Luossavaara pågick under 1920-talet. Idag har området återställt, schakt och orter har satts igen, byggnader tagits bort och marken sanerats.

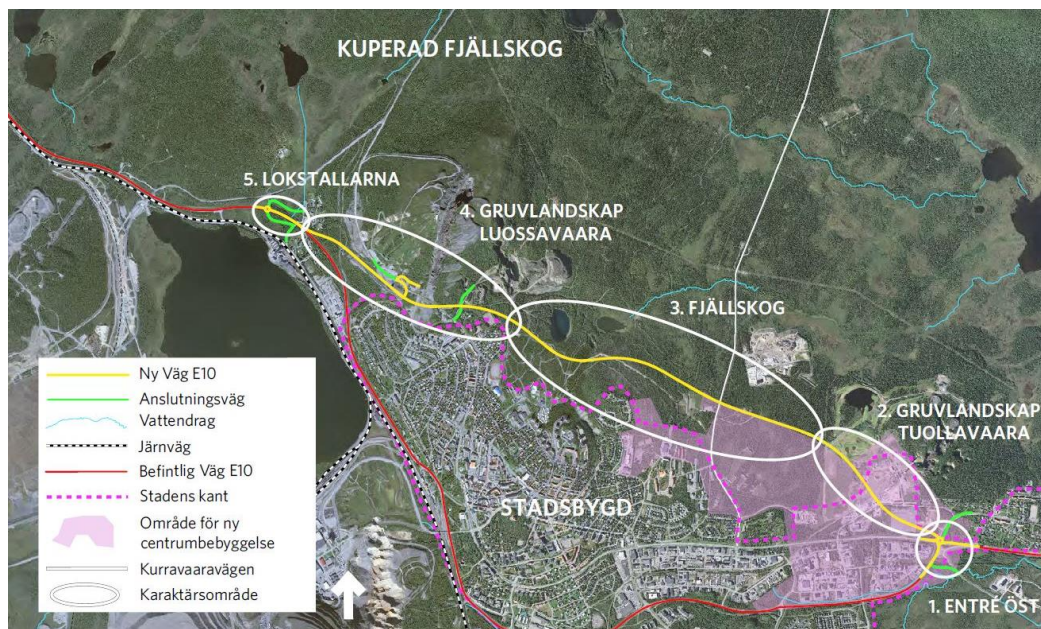
De terrassformade gråbergssupplagen vid Luossavaara har ett betydande värde för hela Kirunas karaktär och utgör ett tydligt visuellt landmärke. Från Luossavaara har man utsikt över hela staden och Kirunavaara, vars terrasser förstärks vintertid genom belysning av kanterna. Högst upp på Luossavaaras topp finns en utsiktsplats som används av både kirunabor och besökare. Hit upp åker turister för att uppleva midnattssolen sommartid. På toppen finns även en välbesökt majbrasa varje Valborgsmässoafton och ett påbörjat, men idag stillastående, hotellbygge.

Den tidigare gruvverksamheten sätter sin prägel på landskapet, mest tydligt är dagbrottet på Luossavaaras södra sida och gråbergsterrasserna på sydvästslutningen.

Slalombacken, även kallad Luossabacken, är en skidanläggning med tre liftar, fyra nedfarter och en park med hopp och rails. Backen är ett viktigt inslag som är väl synlig från staden. Vintertid förstärks backen med belysning längs nedfarterna och liften. Vid Luossavaaras fot, intill skidliften, finns en parkering för skidåkarna. Strax nedanför vägen till parkeringen finns en djupt skålformad grop som är kvarlämnad från gruvtiden, idag en mycket uppskattad pulkabacke som används av boende i området.

Värden

- Landmärken - Luossavaara, gråbergsterrasserna och dagbrottet
- Utblick mot staden, Kirunavaara, Luossajärvi och fjällvärlden.



Figur 2: Landskapsanalys från tidigare Gestaltungsprogram, Ramboll 2013-05-07.

2.2. Landskapet i ett närmare perspektiv

I vägplaneområdet är det utblickar mot Luossavaara som dominerar landskapsbilden, se figur 3. Den tidigare gruvan syns tydligt över den unga fjällbjörskogen. I området är marken relativt plan men vägens västra sida ligger längs bergets fot som sluttar uppåt mot nordväst.

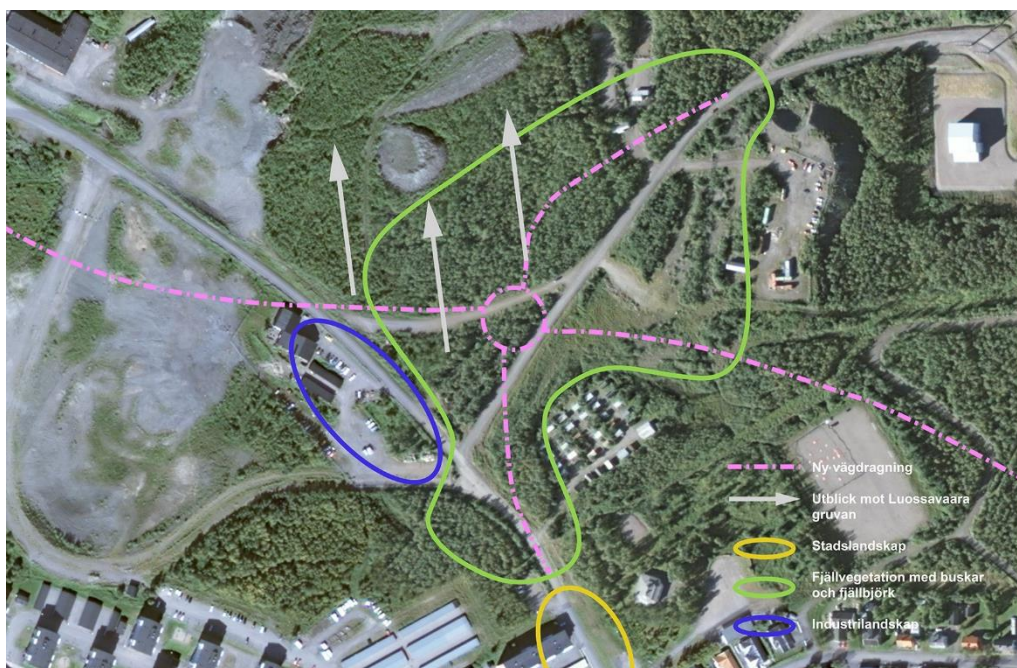
Vägens södra del börjar precis vid stadsgränsen. Här ligger några större flerfamiljshus som bildar gränsen mellan staden och landet.

Från bebyggelsen och runt den planerade cirkulationsplatsen domineras landskapet av ung fjällbjörskog med slykaraktär. Det är en sluten vegetation med täta bryn som skapar avgränsade vägrum. Den planerade cirkulationsplatsen ligger i ett större område med höga ornitologiska värden men eftersom endast en liten del av området berörs sker ingen större påverkan. Det är dock möjligt att skapa förutsättningar för nya liknande miljöer på de vägar som rivs.

Längst till väster ligger Motorklubbens lokaler omgärdat av ett staket. Området har en tydlig industrikaraktär och består till största del av en grusplan med några lägre garagebyggnader och en äldre tegelbyggnad. Tegelbyggnaden syns från områdets utkant och är en lämning från Kirunas kulturhistoria. Den visar att området tidigare nyttjats för industriverksamhet. Byggnaden berörs till största del av E 10:ans dragning men tangerar aktuell vägplans område.

Den unga vegetationen i området gör att landskapets tålighet ökar eftersom det återhämtar sig snabbare än äldre vegetation. Vegetation växer dock långsamt i Kirunas kraga klimat vilket gör att alla ingrepp som görs bör vara väl genomtänkta.

Landskapsbilden kommer att påverkas väsentligt av ny väg E 10 som kommer att bli ett nytt landmärke. Däremot påverkas landskapsbilden mindre av anslutningen mot Hjalmar Lundbohmsväg eftersom den delen av E10 projektet ligger i ett relativt tåligt landskap med ung vegetation som redan idag genomkorsas av flertalet vägar.



Figur 3: Landskapsanalys i ett närmare perspektiv, Sweco 2016-05-06.

3. Mål för gestaltning av ny E10

Följande mål angavs i gestaltningsprogram för E10. Flera av målen i tidigare gestaltningsprogram är generella och därmed relevanta även för denna vägplan medan vissa mål rör andra, specifika, delar av E10. Endast de som berör aktuell vägplan har tagits med i detta dokument.

3.1. Gestaltningsmål

- Väg E10 utformas på ett sådant sätt att trafikanter lätt kan orientera sig i förhållande till staden. Detta sker genom medveten utformning av utblickar från vägen mot stad och landskap samt mot tydligt igenkännbara landmärken.
- Cirkulationsplatserna ges en stadsmässighet med omsorg i detaljer. Cirkulationsplatsen i öster utformas med hänsyn till att den utgör entré till staden.
- Ingrepp i fjällskogen minimeras i möjligaste mån.
- Utformningen av vägens sidoområden anpassas till omkringliggande terräng och vegetation.

3.2. Vägens inre och yttre rum

Vägens inre och yttre rum handlar om trafikantens närmiljö respektive vägens relation till omgivande stad och landskap. Målen för vägens utformning kan skilja sig åt beroende på om man vänder sig inåt eller utåt i vägrummet.

Målen för vägens inre rum relateras till trafikantperspektivet. Här eftersträvas en tydlig och konsekvent utformning som underlättar orienterbarheten och samspelar med trafiksäkerhetsaspekter. Vägens placering i landskapet och dess linjeföring är av stor betydelse för hur den upplevs av de som färdas på vägen. Det inre rummet präglas även av den utrustning som är nödvändig i vägrummet; stödmurar, räcken, belysning och skyltar.

Vägens yttre rum relateras till åskådarperspektivet. Målet med utformningen av det yttre rummet är att anpassa vägen till stadens och landskapets värden och struktur. En så tilltalande miljö som möjligt ska skapas för betraktaren vid sidan av vägen. Ett påtagligt element som påverkar vägens yttre rum är tex. broar som ses från omgivningen.

4. Gestaltungsprinciper

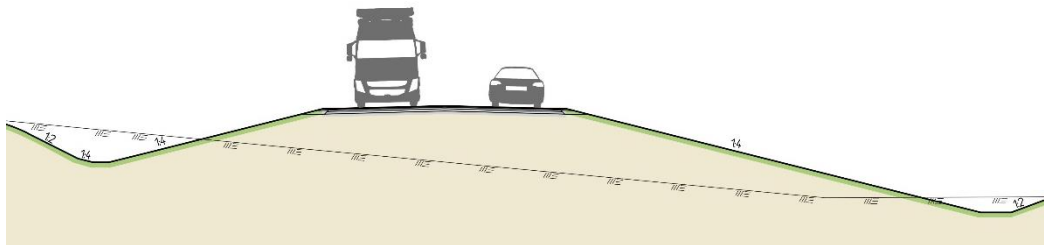
Övergripande utformningsprinciper syftar till att redogöra för hur gestaltungs målen ska genomföras. Utformningsprinciperna arbetas in i vägplanen och utgör därmed grunden för vidare bearbetning i nästa skede, bygghandlingsskedet.

I arbetsplanens gestaltungsprogram gavs principer för utformning av olika delar av väganläggningen. Nedan presenteras de som är relevanta för denna vägplan men med mindre anpassningar.

4.1. Terränganpassning

Slänter

Slänter för Hjalmar Lundbohmsväg utformas med 1:4 lutning på innerslänt och 1:2 på ytterslänt, se figur 4. Snötippsvägen utformas med lutning 1:2, se figur 5. För att få ett naturligare utseende är det viktigt att släntkrön avrundas med en radie på minst 5 meter. För att sedan få slänterna att smälta in naturligt i landskapet täcks de med tillvaratagna avbaningsmassor från väglinjen.



Figur 4: Typsektion Hjalmar Lundbohmsväg, Sweco 2016-05-06.



Figur 5: Typsektion Snötippsvägen, Sweco 2016-05-06.

Jordskärningar

Jordskärningar utformas med en största lutning på 1:2. Släntkrönet bör om möjligt anpassas till naturliga terrängformer för att skapa harmoniska övergångar mellan påverkad och icke påverkad mark. Släntkrönet och släntbotten utformas med en radie av 5 m för att slänten ska få en naturlig form.

Om skärningar kräver erosionsskydd täcks dessa med avbaningsmassor från platsen.

Återställningsarbete

Inom planerat vägområde finns flertalet befintliga vägar som ska rivas. Dessa vägar ska återanpassas till befintlig miljö så att de på sikt kan återvegeteras. Det är viktigt att den gamla vägkroppen rivs och att markens höjdförhållanden återställs till den naturliga nivån och ansluter väl till befintlig mark.

4.2. Diken och trummor

Diken utformas enligt typsektion för att anpassas till omgivande karaktär. Trumöppningar ska snedskäras eller försees med trumöga istället för rak ände, se figur 5.



Figur 6. Exempel på snedkapad trumma och trumöga.

4.3. Utrustning

Belysning

Målet med belysning är att ge en god visuell ledning och överblickbarhet liksom trygghet för alla trafikantslag. Belysningsarmaturerna ska vara anpassade för att minimera bländning och ljusförorening. Den nya väg E10 belyses enbart vid cirkulationsplatser.

Skoterporten ska vara väl upplyst för att öka trygghetskänslan. Belysningen ska vara indirekt, dvs ljuset lyser mot tak och väggar. Vid val av armatur och placering skall risken för vandalisering beaktas. Belysningsstolpar placeras direkt utanför portarna.

Skyltar

Trafikskyltning styrs av lagstiftning och kan inte påverkas mer än i relativt liten utsträckning vad gäller placering, omfattning och utformning. En avstämning ska dock ske mellan projektets skyltansvariga och projektets gestaltungsansvariga.

Skyltar placeras på ett sådant sätt att de inte skymmer utblickar mot Loussavaara eller på annat sätt innebär störningar i omgivningen.

Industristaket

Inom området finns ett industristaket som ägs av LKAB och avgränsar rasriskområdet runt den nedlagda gruvan i Luossavaara. Eftersom det fortfarande är stor rasrisk i närheten av gruvan måste staketet förbil intakt. Det är dock möjligt att flytta det längre från vägen.

Förslaget blir därför att placera staketet några meter utanför vägområdet. Vid en sådan placering skyddar man allmänheten från rasriskområdet utan att staketet får en framträdande placering vid väg E10.

4.4. Vegetation

Vegetationen ska vara anpassad till omgivningens karaktär och kräva minimalt med skötsel. Slänterna i vägplanen täcks med tillvaratagna avbaningsmassor från väglinjen. På grund det karga klimatet kan sådd av ängsfrön vara att rekommendera för att påskynda en annars långsam etablering. Avbaningsmassorna läggs upp i separata högar på upplagsyta.

De befinglita vägarna som rivs ska täckas med avbaningsmassor och eventuellt planteras med inhemska växter för att påskynda återvegeteringen. Den nya vegetationen bör utformas som en örtrik busk- och lövskog för att på så sätt gynna fågellivet i området.

På rondellytans gröna del föreslås sådd av ängsfröblandning och eventuell plantering av inhemska växter så som fjällbjörk och vide.

4.5. Cirkulationsplatsen

Längs nya E 10 planerades i den tidigare arbetsplanen 2 st cirkulationsplatser; i mötet med staden i öster vid Tuollavaara, "Entré Öst" och i väster strax väster om "Lokstallarna". I den här vägplanen tillkommer ytterligare en cirkulationsplats på E10.

Cirkulationsplatserna är belägna i ett stadsnära sammanhang varför de bör ägnas stor omsorg. Generellt för samtliga cirkulationsplatser är att de ska:

- bidra till hög trafiksäkerhet
- ge uttryck för platsens betydelse
- vara ljussatta

Cirkulationsplatsen vid Hjalmar Lundbohmsväg är i nära anslutning till de två cirkulationsplatserna på E10 från tidigare arbetsplan. Gestaltningen ska därför vara av likande karaktär men utan att ta fokus från stadens entré.

Gestaltungsförslag

Rondellens inre cirkel ges en svag välvd form för att bli synlig för trafikanten, lutning 1:20, eller vad som är lämpligt för platsen.

Cirkulationsplatsen på Hjalmar Lundbohmsväg ska anknyta till omgivande vegetation. Vegetationen består idag av låg och buskig lövvegetation med inslag av gräs. Förslaget blir därför att största delen av rondellen består av ängsvegetation men med inslag av fjällbjörk och vide.

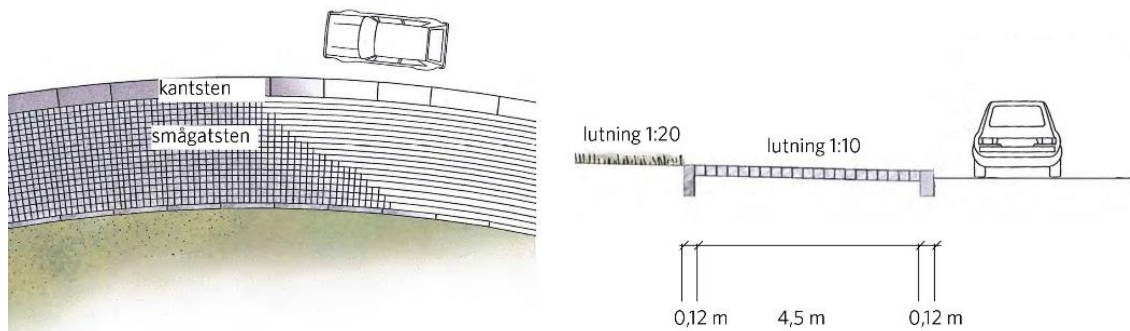
Cirkulationsplatsen stadsnära läge bör influera dess gestaltning. Förslagsvis placeras några större stamträd i anslutning till cirkulationen. Den uppstammade karaktären ger intryck av att höra till staden medan cirkulationsplatsens mitt anspelar omgivande naturmark, se figur 7.



Figur 7. Exempel på gestaltning av cirkulationsplatsen, Sweco 2016-05-06.

Rondellens ytterkant

Rondellernas ytterkant markeras med en fasad granitkantsten och innanför denna en yta bestående av smågatsten, med bredden 5 m, se figur 8, som sätts i lutning 1:10. Den hårdgjorda ytan avslutas mot den inre gröna delen med en granitkantsten, som sätts med överkant i nivå med gatstensytan. Den nedfällda kantstenen stabiliserar gatstensytan och gör att den bättre klarar eventuella påkörningar.



Figur 8: Rondellens ytterkant, plan och sektion, Tyréns 2010

Cirkulationsplatsens belysning

Cirkulationsplatserna belyses med funktionsbelysning i cirkulationsplatsernas ytterkant. För att öka stadsmässigheten kan effektbelysning på de uppstammade träden vara en tillgång. Ytterligare utredning ring belysning sker i bygghandlingsskedet.

4.6. Port 141

Port 141 är utformade som en valvbåge av betong. Den ska till största del användas för skotertrafik men kan också fungera för gång och- cykeltrafik.

Öppningen på valvbågen ska ha samma lutning som sidoslänterna med förslagsvis samma lutning E 10:ans ytterslänter.

5. Fortsatt arbete

I bygghandlingsskede ska de föreslagna åtgärderna i gestaltningsprogrammet konkretiseras och överförs till ritningar och beskrivningar i bygghandlingen.

5.1. Terränganpassning

Terränganpassning av alla rivna vägar ska studeras i detalj så inga onaturliga former blir kvar i landskapet. Slänter ner till skoterporten detaljstuderas för att få en naturlig och trygg anslutning.

Detaljerad utformning av bankar och slänter mot befintlig mark utförs. Slänt upp mot kulturbyggnaden vid motorklubben ska detaljstuderas och om möjligt justeras för att skapa en mer plats för byggnaden.

5.2. Cirkulationsplatser

Ett detaljförslag för cirkulationsplatsen tas fram där ingående delar beskrivs och definieras. Cirkulationsplatsernas omgivning, utformning och terränganpassning detaljstuderas.

5.3. Avbaningsmassor

I bygghandlingen ska masshanteringen beskrivas närmare till exempel hur befintliga avbaningsmassor i väglinjen och på föreslagna etablerings- och upplagsytor ska användas. Även hur dessa tas till vara och läggs upp i särskilda upplag för att användas till släntbeklädnad och återställning av mark ska beskrivas.

5.4. Belysning

Belysningen kring Cirkulationsplatsen och skoterport utreds mer i bygghandlingsskedet. Belysningen ska bidra till en trygg, intressant och harmoniska vägmiljö och underlätta orienteringen i området. Norrskensturismen ska tas i beaktande under arbete med belysningen så att det inte blir någon större försämring.

6. Källor

Trafikverket. 2013. Gestaltungsprogram. Arbetsplan ny del väg E10. TRV 2012/16929.

Trafikverket. 2013. Miljökonsekvensbeskrivning. Arbetsplan ny del väg E10. TRV 2012/16929.

Kiruna kommun. Fördjupad översiktsplan Kiruna C 2014.

<http://www.kiruna.se/Kommun/Bygga-bo-miljo/Oversiktsplaner/Fordjupad-oversiktsplan-KirunaC-2013/>

Kiruna kommun. Utvecklingsplan för det nya centrumområdet.

<http://kiruna.se/Stadsomvandling/Nya-Kiruna/Utvecklingsplan-for-nya-Kiruna-/>



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243- 750 90 T

www.trafikverket.se