



VÄGUTREDNING

BESLUTSHANDLING juni 2008
Kirunaprojektet, Allmänna vägar i Kiruna

BD-11453-10

Projektledning Vägverket Region Norr

Intern projektgrupp

Projektledare:

Projektsamordnare:

Samhällsplanering:

Miljö, kultur, MKB:

Landskap, vägarkitektur:

Vägingenjör:

Information, kommunikation:

Kartor, GIS:

Ekonomi:

Ansvarsområden

Bengt Jonsson

Ulf Eriksson

Annika Nordkvist

Simon Lövgren / Irene Lingestål

Kristina Björling Francki

Anders Lundström

Marianne Segerlund/Lars Hedström

Carina Keinström

Per Eriksson

Konsult

WSP Samhällsbyggnad

Uppdragsansvarig samt teknik- ansvarig Trafik:

Bo Asplind

Bitr. uppdragsansvarig samt teknikansvarig Miljö:

Mikael Eriksson

Teknikansvarig Gestaltning:

Anna Nordmark

Teknikansvarig Stadsbyggnad:

Ragnhild Sjöberg

Teknikansvarig Väg:

Lars Henricsson

Rapport/GIS:

Cecilia Flygare

Titel: Vägutredning, Beslutshandling juni 2008. Kirunaprojektet, Allmänna vägar i Kiruna. BD-11453-10

Omslagsbild: Kiruna centrum med Luossavaara i fonden. Foto: Thomas Nylund

Utgivningsdatum: juni 2008

Utgivare: Vägverket Region Norr

Kontaktperson: Bengt Jonsson

Distributör: Vägverket Region Norr, Box 809, 971 25 Luleå, vagverket.lul@vv.se,
telefon: 0771-119 119, fax: 0920-24 38 30

Flygfoton: Thomas Nylund, Kiruna kommun

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING AV VÄGUTREDNING FÖRSLAGSHANDLING MAJ 2007	4
SAMRÅD OCH UTSTÄLLNING	22
Inledande samråd	22
Utställning och remiss	22
STÄLLNINGSTAGANDE	31

UNDERLAG:

Vägutredning, förslagshandling maj 2007
Förstudie, beslutshandling 2005-12

SAMMANFATTNING AV VÄGUTREDNING FÖRSLAGSHANDLING MAJ 2007

Bakgrund

Problembild

Kiruna stad står inför stora förändringar. Den pågående gruvverksamheten innebär att berget ovanför malmkroppen spricker och rasar. Enligt LKAB:s bedömningar kommer sprickbildningen inom några år att påverka staden och dess infrastruktur. Inledningsvis kommer bland annat järnvägen samt Nikkaluoktavägen och E10 att påverkas. Stadscentrum kommer att beröras någon gång efter år 2025.

Projekt mål

Det övergripande projekt målet är att vägnätet, tillsammans med järnvägen, ska fungera bra för olika trafikantgruppers transportbehov på både kort och lång sikt samt under den pågående förändringsprocessen i Kiruna kommun. Detta innebär att E10 och Nikkaluoktavägen ska:

- lokaliseras och utformas så att tillgängligheten blir god för samtliga trafikantgrupper,
- vara väl anpassade till Kirunas bebyggelse och grönstruktur samt natur- och kulturhistoriska värden,
- vara förenliga med en hälsosam miljö för de som bor och vistas i Kiruna,
- vara förenliga med och stödja näringar och bruk av naturresurser, bland annat gruvnäringen, som har stor betydelse för Kiruna i ett historiskt och framtida perspektiv,
- gynna användningen av andra transportslag i enlighet med fyrstegsprincipen.

Syftet med vägutredningen

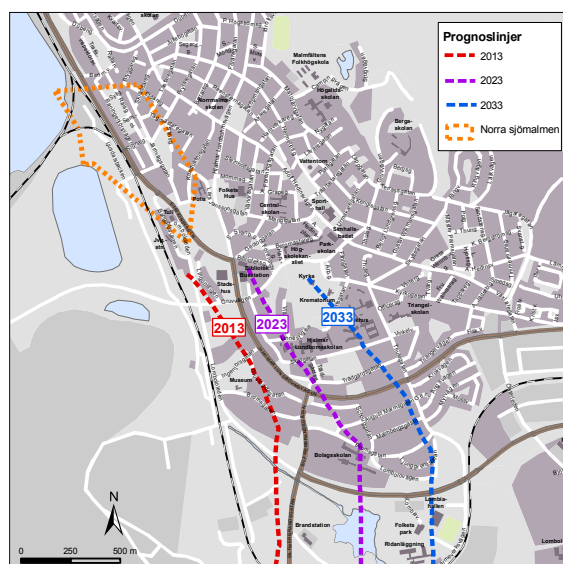
Syftet med vägutredningen är att beskriva förutsättningar, behov av åtgärder samt åtgärdernas konsekvenser så att ett beslutsunderlag för Vägverkets val av väglösning erhålls. Vägutredningen ska också redovisa hur projektet bidrar till uppfyllelse av transportpolitiska mål, miljömål samt specifika projekt mål.

Geografisk avgränsning

Vägutredningen omfattar i princip de vägkorridorer som identifierades i förstudien.

Finansiering

Projektet finns inte med i gällande ekonomiska transportplaner. Vägverket anser LKAB ska finansiera projektet eftersom det är konsekvenser av malmbrytningen som medför att vägarna måste flyttas.



Bedömd deformationszon i Kiruna centralort. Årtalen anger brottgränsen (2 cm rörelser i horisontalld). Årtalen är starkt knutna till bedömd brytningsnivå. LKAB har också påbörjat undersökningar av den så kallade Norra Sjömalmen, vilken på sikt kan medföra att markdeformationerna sprider sig norrut och påverkar ytterligare delar av staden och dess infrastruktur. (Källa: LKAB)

Förutsättningar

Staden Kiruna

Malmfältens historia började i mitten av 1600-talet och i slutet av 1600-talet omnämns malmbergen Kiirunavaara och Luossavaara för första gången. Det dröjde dock ända till 1870-talet innan malmfyndigheterna blev kommersiellt intressanta. Efter utbyggnad av malmbanan till Gällivare år 1888 och till Kiruna år 1902 kunde malmen börja brytas i större skala. Samhället Kiruna växte till en stad runt gruvan och järnvägen under några årtionden i början av 1900-talet.

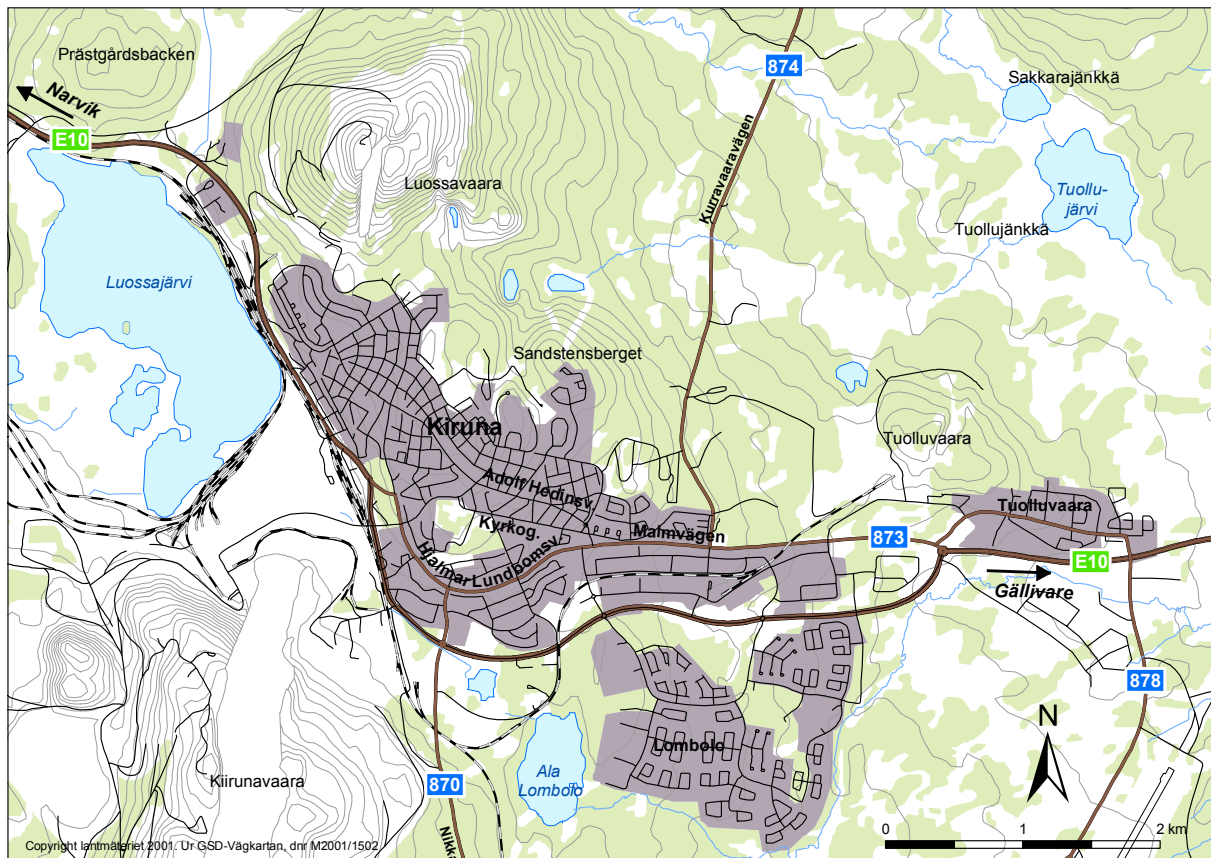
Stadens utbyggnad leddes av LKAB:s gruvdisponent i Kiruna, Hjalmar Lundbohm som hade ambitionen att skapa en mönsterstad. Staden planlades med syfte att motverka nackdelarna med att bo långt norrut och i ett kärt klimat. Den placerades på berget Haukivaaras sydvästra sida mellan malmbergen Kiirunavaara, Luossavaara och Tuolluvaara och direkt öster om järnvägen. Gatorna följde bergets konturer för att åstadkomma ett varmare och behagligare lokalklimat. Platsbildningar såsom mindre torgrum fördelades

över samhället och stora öppna platser där vinden kunde få fart undveks. En bred esplanad planerades, Adolf Hedinsvägen. Det dominerande inslaget i parker och grönområden blev de ursprungliga fjällbjörkarna. Stadsplanen utformades med strävan att berget Kiirunavaara med gruva skulle kunna ses från många platser i samhället. Kiruna stad har ända från början utvecklats i takt med LKAB:s verksamhet.

LKAB:s gruvdrift i Kiruna är idag koncentrerad till Kiirunavaara. De befintliga malmförädlingsanläggningarna är i huvudsak belägna på Kiirunavaaras västra sluttning, cirka två kilometer väster om stadsbebyggelsen och bakom berget från staden sett. De terrassformade gråbergssupplagen utgör tydliga visuella inslag runt gruvbrytningsområdet.

Befolkning och näringsliv

Av Kiruna kommuns cirka 23 200 invånare bor cirka 18 200 i Kiruna centralort. Gruvnäringen utgör grunden för stadens existens även om detta beroende har minskat något under de senaste 20 åren.



Kiruna stad med omgivningar.

Rennäring

Två fjällsamebyar, Gabna och Laevas bedriver renskötsel inom utredningsområdet. Samebyarna har flera viktiga områden och flyttleder varav flera utgör riksintressen i nära anslutning till staden och gruvan.

Kommunens planering

Kommunfullmäktige i Kiruna antog den nya fördjupade översiktsplanen för Kiruna centralort den 19 december 2006 respektive 8 januari 2007. Beslutet innebär att tyngdpunkten på det framtida Kiruna centrum kommer att ligga vid Luossavaara nordväst om nuvarande stad.

Andra aktörers planering

Banverket har i februari 2007 beslutat att en ny järnväg ska byggas väster om Kiirunavaara. Den nya järnvägen ska vara klar år 2012. Arbetet med järnvägsplaner har påbörjats. En ny omformarstation har byggts vid Råtsitriangeln.

Vattenfall har anlagt ett nytt ställverk vid Råtsitriangeln. Nya högspänningsledningar kommer att byggas norr och öster om Kiruna tätort.

LKAB har nyligen byggt ut kulsinterverket, KK4. Gruvvägen har flyttats i ett läge närmare Sjöbängården. Nytt avbördningssystem för Luossajärvi studeras. En ny damm i Luossajärvi planeras. Kontinuerliga mätningar och beräkningar av deformationszonens utbredning görs.

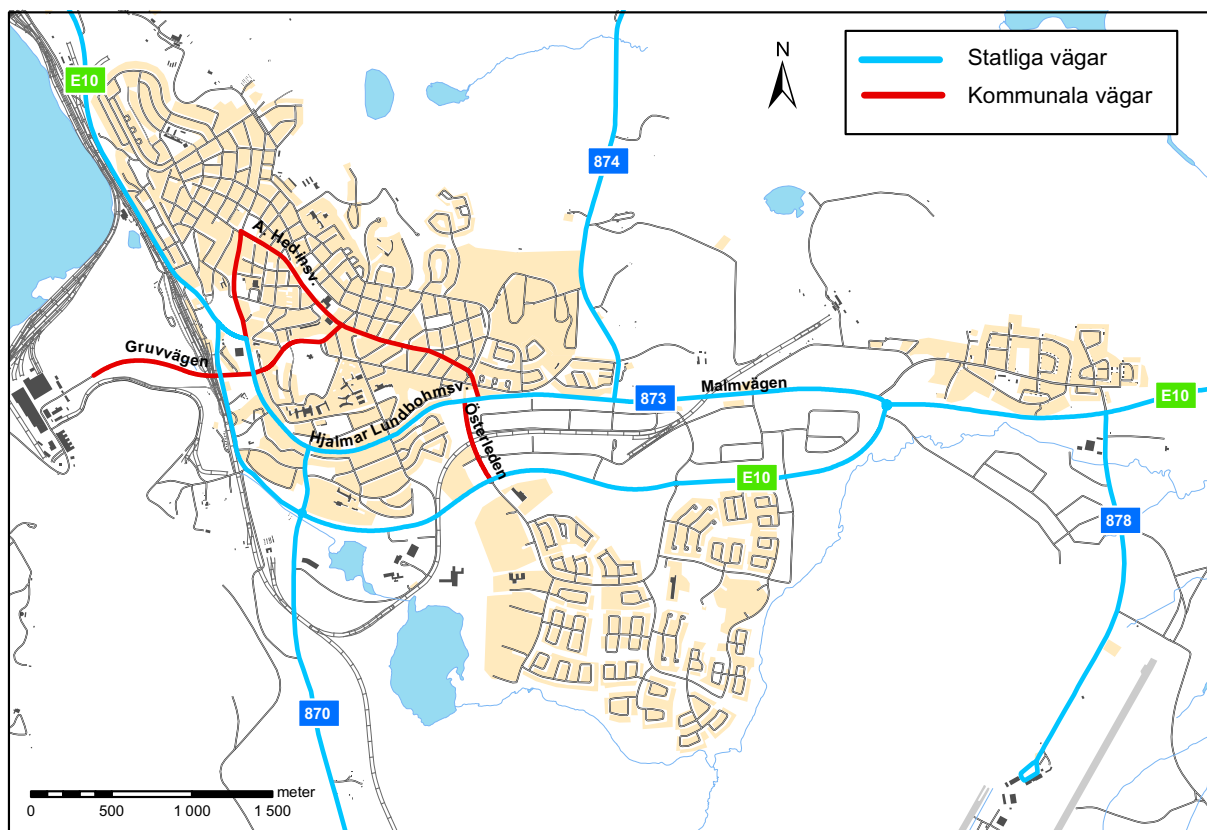
Luftfartsverket har planer på att bygga ut landningsbanan i sydvästlig riktning (inga beslut finns ännu).

Trafik och trafikanter

Huvuddelen av de offentliga och kommersiella serviceinrättningarna är lokaliserade till stadscentrum.

E10 genom Kiruna flyttades år 2003 till den ombyggda Lombololleden. Gamla E10 (numera väg 873) som består av Malmvägen och del av Hjalmar Lundbohmsvägen, fungerar idag som huvudgata. Övriga statliga vägar inom Kiruna stad är väg 870 (Nikkaluoktavägen), väg 874 till Kuravaara och väg 878 (Flygfältsvägen) till Kiruna flygplats.

Kommunala huvudgator är bland annat Hjalmar Lundbohmsvägen, Adolf Hedinsvägen, Gruvvä-



Huvudnät för biltrafiken.

gen och Österleden. Delar av de tre förstnämnda gatorna bildar idag en ring runt Kiruna centrum. Trafiken till och från LKAB går via Gruvvägen. Den tunga trafiken till LKAB är dock hänvisad till Viscariainfarten norr om staden eftersom Gruvvägen (bron över järnvägen) på grund av pågående markdeformationer inte har full bärighet. Huvuddelen av den tunga trafiken till LKAB kommer från Kiruna.

De största trafikflödena finns på Hjalmar Lundbohmsvägen, (gamla E10). Här uppgick trafikflödet år 2003 till cirka 8 660 fordon per årsmedeldygn, varav cirka 490 fordon utgjordes av tung trafik. Trafikflödena på E10 genom Kiruna varierar mellan cirka 1 560 och 4 080 fordon per årsmedeldygn.

I de trafikmätningar som genomfördes i september 2006 uppmättes trafiken på E10 väster om Kiruna till ca 800 fordon/dygn varav ca 170 tunga. På E10 öster om Kiruna uppmättes ca 4800 fordon/dygn varav ca 670 tunga fordon. Av dessa beräknades ca 200 fordon/dygn vara genomfartstrafik medan övrig trafik har Kiruna stad som start- eller målpunkt. LKAB uppger att den tunga trafiken till och från LKAB är ca 700 fordon/dygn men att variationerna kan vara stora.

Den lokala busstrafiken tillgodoser i första hand behovet av resor från de större bostadsområdena till centrum samt till LKAB.

Gång- och cykeltrafiknätet i Kiruna har varierande standard. De största bristerna i gång- och cykeltrafiknätet finns i korsningarna med biltrafiknätet.

Riksintressen

Följande riksintressen enligt miljöbalken finns inom det aktuella utredningsområdet:

- Rennäring, Flyttleder, svåra passager, rastbeten
- Torne och Kalix älvar Naturvård, Friluftsliv, Natur och kulturvärden, Skydd mot vattenkraftutbyggnad
- Norrbottens fjällområde, Natur, kultur och friluftsliv
- Kiruna - Kiirunavaara Kulturmiljövård
- Kiruna med omgivning, Värdefulla ämnen och material
- Malmбанan, Kommunikationer
- Väg E10 och väg 878, Kommunikationer
- Kiruna flygplats, Kommunikationer
- Försvarsintressen, Totalförsvaret
- Torne och Kalixälvar med biflöden, Natur och kulturvärden, Natura 2000
- Rautas och Aptasvaare fjällurskogar, Natur och kulturvärden, Natura 2000.



Kiruna stad med gruvan i fonden, vy mot sydväst från Luossavaara.

Studerade alternativ

Fyrstegsprincipen

Tänkbara åtgärder analyseras enligt den så kallade fyrstegsprincipen, som innebär att åtgärderna prövas i följande steg:

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

Tidsperspektiv

Med hänsyn till att den planerade omvandlingen av Kiruna successivt kommer att förändra förutsättningarna för person- och godstransporter inom staden studeras två olika tidsperspektiv i vägutredningen, kort sikt år 2025 och lång sikt år 2055.

På kort sikt gäller följande förutsättningar:

- Södra infarten till LKAB byggs ut och tung trafik styrs till denna infart (LKAB har ännu inte fattat något beslut om Södra infarten).
- Ny järnväg byggs ut väster om staden.
- Staden omvandlas enligt Kiruna kommuns scenarier för år 2010-2025 med tyngdpunkt nordväst.

Nikkaluoktavägen

För Nikkaluoktavägen studeras ett ombyggnadsalternativ och tre nybyggnadsalternativ.

E10

För E10 studeras tre ombyggnadsalternativ (Etapp 1-3) och tre nybyggnadsalternativ.



Gestaltning

Följande övergripande mål för gestaltningen av de allmänna vägarna i Kiruna har tagits fram:

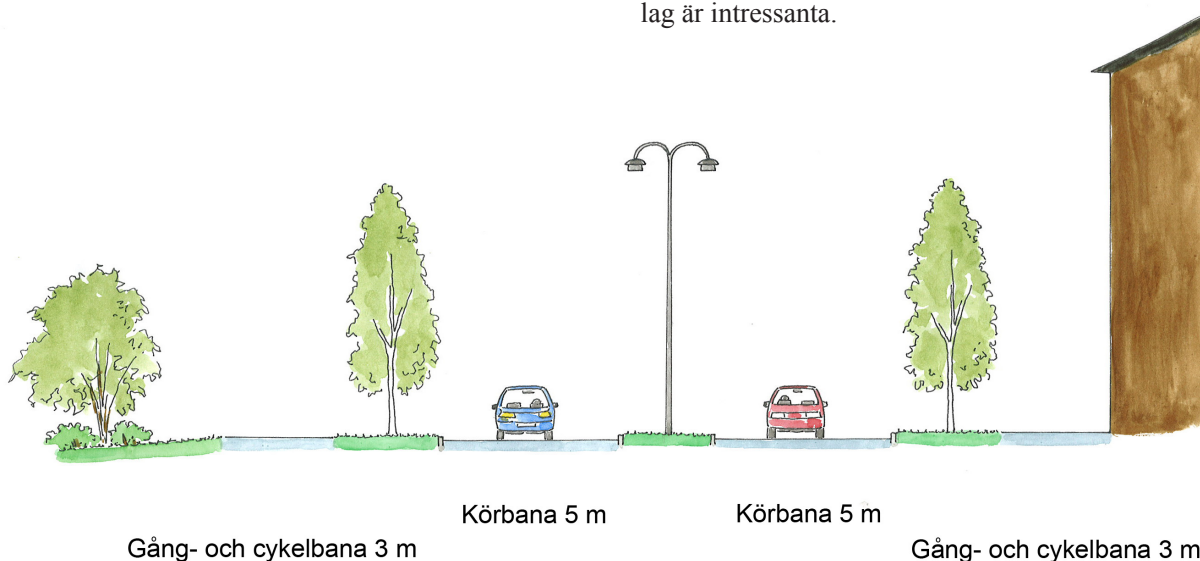
- Văganlăggningarna ska medverka till att Kiruna kommuns visioner uppnås.
- Samordning skall även ske med övriga aktörer som är involverade i den fysiska omvandlingen av Kiruna, till exempel Banverket, LKAB och Vattenfall.
- Samordning ska ske med gestaltungsprinciper för befintlig miljö.
- Hänsyn ska tas till omgivande landskap och vägen ska göra minsta möjliga intrång i omgivningen.
- Văganlăggningen ska ges en enkel och enhetlig utformning där utrymme ges för identitetsskapande uttryck anpassade efter platsens funktion och förutsättningar.
- Gestaltningen ska underlätta förståelsen av landskapet och dess historia.
- Samordning ska ske mellan byggda delar avseende utformning, färg, material etc.

Nikkaluoktavăgen. En vägsektion med två körfält och vägbredd på 7,5-8,0 m väljs. Văgen ska följa terrängen.

E10 - Alternativ Ombyggnad. Entréerna/portarna till staden lyfts fram. Österifrån bildar korsningen med den nya Nikkaluoktavăgen en tydlig entré som genom medveten utformning av planteringar, utrustning och markmodellering visar att man passerar gränsen mellan landsbygd och stad. Västerifrån bildar bron över E10 vid Viscaria en visuell gräns. Ju närmare centrum man kommer desto mer stadsmässig blir vägens karaktär. Markmodellering och plantering görs i den del av deformationszonen som angränsar mot E10. Ett parkområde skapas mellan E10 och det inhägnade gruvområdet. Utblickar mot berget Kiirunavaara, sjön Luossajärvi och fjällen som skymtar på andra sidan sjön samt Kiruna kyrka tas tillvara.

E10 - Alternativ Luossavaara. Genom skogs- och myrlandskapet väljs en vägsektion med två körfält och vägbredd på 7,5-9,0 m. Văgen ska i möjligaste mån följa terrängen. Där vägen går genom stadsbebyggelse väljs en vägsektion med två körfält och en vägbredd som varierar beroende på vägsträckans läge i staden. Utblickar mot berget Kiirunavaara, sjön Luossajärvi och fjällen som skymtar på andra sidan sjön samt Kiruna kyrka tas tillvara.

E10 - Alternativ Kiirunavaara. En vägsektion med två körfält och vägbredd på 7,5-9,0 m väljs. Văgen ska i möjligaste mån följa terrängen. Utblickar över Luossajärvi och stadsbebyggelsen på andra sidan sjön är viktiga att ta tillvara. Även vyn mot LKAB:s sandmagasin och gråbergssupplag är intressanta.



Förslag till ny utformning av gatusektion för vägens centrumnära delar kantade av bebyggelse och grönytor (deformationszonen)

Teknik och ekonomi

Vägstandard

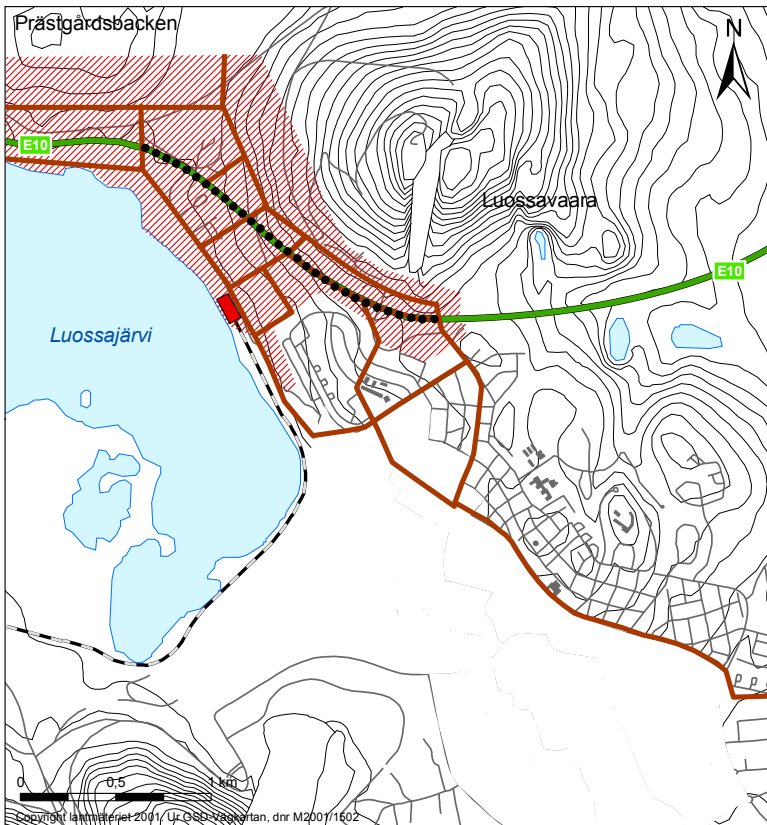
Nya vägar utanför tätbebyggt område utformas med två körfält, vägbredd 7,5-9,0 meter och hastighetsstandard 90 km/timme.

Ombyggda vägar inom tätbebyggt område anpassas till trafikflöde och omgivande stadsmiljö. Separata gång- och cykelbanor, hastighetssäkrade gång- och cykelpassager samt god gestaltning av gaturummen kommer att vara viktiga aspekter vid utformningen av ombyggnadsåtgärderna.

Anläggningskostnader

Kostnaden för ombyggnad av Nikkaluoktavägen beräknas uppgå till 6-8 miljoner kronor och kostnaden för nybyggnad uppgår till 35-45 miljoner kronor.

Kostnaden för ombyggnaden av E10 beräknas på kort sikt uppgå till 10-20 miljoner kronor och på lång sikt till 50-70 miljoner kronor. För nybyggnadsalternativen beräknas kostnaden uppgå till 100-250 miljoner kronor beroende på vilken sträckning som väljs.



Exempel på bebyggelsestruktur med E10 som stadsgata enligt Alternativ Luossavaara Syd

Trafik- och samhällseffekter

Trafikekonomi

På kort sikt (år 2010-2025) är ombyggnadsalternativen för Nikkaluoktavägen respektive E10 betydligt mer lönsamma än nybyggnadsalternativen.

På lång sikt (år 2025-2055) är de trafikekonomiska beräkningarna osäkra beroende på att planeringsförutsättningarna förändras efterhand som staden omvandlas. Alternativ Nikkaluokta Mitt och Alternativ Luossavaara Syd bedöms vara de bästa nybyggnadsalternativen från trafikekonomisk synpunkt.

Tillgänglighet

På kort sikt bedöms ombyggnadsalternativen medföra bättre tillgänglighet för samtliga trafikslag till viktiga målpunkter inom staden än vad nybyggnadsalternativen gör.

På lång sikt bedöms alternativ Nikkaluokta Mitt och Alternativ Luossavaara Syd medföra bättre tillgänglighet än vad övriga nybyggnadsalternativ gör.

Ett resecentrum kommer sannolikt att placeras öster om Luossajärvi, vilket på lång sikt kan vara

en bra lokalisering inom den nya staden. Genom medveten planering kan tillgängligheten till resecentrum bli god för alla trafikslag. För biltrafiken innebär ombyggnadsalternativen och Alternativ Luossavaara Syd bäst tillgänglighet till ett resecentrum vid Luossajärvi.

Transportkvalitet

Ombyggnadsalternativen medför att standarden på E10 kommer att bli sämre än idag på grund av bland annat större lutningar, fler korsningar och lägre hastighet. Ombyggnad av Nikkaluoktavägen leder till högre vägstandard vad avser bärighet och jämnhet.

Samtliga nybyggnadsalternativ medför att standarden på E10 och Nikkaluoktavägen blir bättre än idag.

Trafiksäkerhet

De redovisade alternativen för Nikkaluoktavägen medför oförändrad eller något försämrad säkerhet på grund av längre körsträcka och fler korsningar.

Samtliga redovisade alternativ för E10 innebär förbättrad säkerhet, främst oskyddade trafikanter genom utbyggnad av gång- och cykelbanor och säkra passager över E10 i centrala Kiruna.

Stadens utveckling

Det är många små förändringar som tillsammans skapar den nya staden. För Kiruna är det viktigt att bebyggelsen behålls samlad. En utsträckt bebyggelse med utspridda samhällsfunktioner ger sämre förutsättningar för kontakter och samhällsliv. I kommunens arbete med förändringarna är det därför viktigt att tydlighet finns om vad man vill uppnå och att detta perspektiv kan behållas under en längre tidsperiod.

Den nya bebyggelsestruktur som stegvis kommer att byggas upp i nordväst måste fungera både med E10 i nuvarande läge och med E10 i nytt läge.



Kiruna hade förr en spårväg mellan staden och gruvan. Detta färdmedel kan återupplivas för att fungera som en sammanbindande länk i den långsträckt strukturen.

Regional utveckling

Goda kommunikationer är en viktig förutsättning för positiv regional utveckling. På kort sikt bedöms både ombyggnads- och nybyggnadsalternativen kunna uppfylla kraven på ett bra vägtransportsystem. På lång sikt bedöms nybyggnadsalternativet bäst kunna uppfylla dessa krav.

Sociala konsekvenser

Under rubriken sociala konsekvenser behandlas följande aspekter:

- Barnperspektiv
- Jämställdhet
- Stadsstruktur
- Barriärer

På kort sikt bedöms ombyggnadsalternativen, som innebär störst förbättringar av det befintliga vägnätet vara till mest nytta för gående och cyklister. På lång sikt, när stadsomvandlingen påtagligt har förändrat dagens resmönster, kommer dock nybyggnadsalternativen, främst Luossavaara Syd att medföra bäst förutsättningar för alla trafikantgrupper.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Miljökonsekvensbeskrivningen är godkänd av Länsstyrelsen i Norrbottens län enligt beslut daterat 2007-03-28.

Inledning och syfte

Syftet med miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) är att identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekter som de planerade vägåtgärderna kan medföra dels på människor, djur, växter, mark, vatten, luft, klimat, landskap och kulturmiljö, dels på hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt, dels på annan hushållning med material, råvaror och energi. Vidare är syftet att möjliggöra en samlad bedömning av dessa effekter på människors hälsa och miljön (Miljöbalken 6 kap. 3 §).

I väglagen föreskrivs att en vägutredning ska innehålla en av länsstyrelsen godkänd MKB innan den tas in i vägutredningen. Miljöbalken reglerar innehållet i en MKB. Att definiera miljövärden, arbeta in miljöhänsyn i de förslag som tas fram och att beskriva miljökonsekvenser är en integrerad del av planeringsprocessen.

Allmänna förutsättningar

Följande allmänna förutsättningar gäller för bedömningarna i MKB:

- Södra Infarten till LKAB är utbyggd år 2010 (ännu ej beslutat av LKAB).
- Ny järnväg väster om staden är utbyggd år 2012.
- Nikkaluoktavägen kommer att vara utbyggd i ny sträckning innan ny E10 påbörjas.

Nollalternativ

Kort sikt, år 2015 alternativt år 2025

Nollalternativet innebär att underhållsåtgärder vidtas för att så långt som möjligt förlänga livslängden på befintliga vägar. På sikt, senast år 2015-2020, kommer delar av Nikkaluoktavägen och E10 inte att kunna trafikeras på grund av markdeformationerna. Trafiken på E10 kan då välja andra vägar genom centrala Kiruna. För trafiken på Nikkaluoktavägen finns inga alternativa vägförbindelser. Följande planerade förändringar förutsätts: Södra infarten till LKAB byggs ut, tung trafik styrs till denna infart, ny järnväg byggs ut väster om staden, staden omvandlas med tyngdpunkt på nordväst (år 2010-2025).

Lång sikt, år 2055

På lång sikt, efter cirka år 2025, är Nollalternativet inte tänkbart eftersom både Nikkaluoktavägen och Hjalmar Lundbohmsvägen då inte längre kan trafikeras på grund av markdeformationer. Ingen av dessa vägar kan ersättas utan stora om- eller nybyggnadsåtgärder.

Bedömningsår

Beskrivningar av miljökonsekvenser för väg E10 inriktas på det korta perspektivet, bedömningsår 2025. För Nikkaluoktavägen är bedömningsåret 2015 eftersom befintlig väg inte med säkerhet kan nyttjas år 2025.

Det längre perspektivet, bedömningsår 2055 berörs i MKB endast utifrån aspekten att val av korridor kan ha betydelse för stadsutvecklingen i övrigt.

Studerade alternativ

Följande alternativa lösningar för väg E10 och Nikkaluoktavägen ingår i MKB.

Nikkaluoktavägen

Alternativ Ombyggnad - förstärkning av befintlig sträckning

Alternativ Nikkaluokta Väst - utgår från befintlig E10 väster om Tuolluvaara och passerar öster och söder om Lombolo-området och ansluter till befintlig väg norr om LKAB planerade Södra infart till LKAB

Alternativ Nikkaluokta Mitt - som ovan men med en genare sträckning

Alternativ Nikkaluokta Öst - följer befintlig väg till flygplatsen och går sen mot LKAB:s planerade Södra infart där den ansluter till befintlig väg.

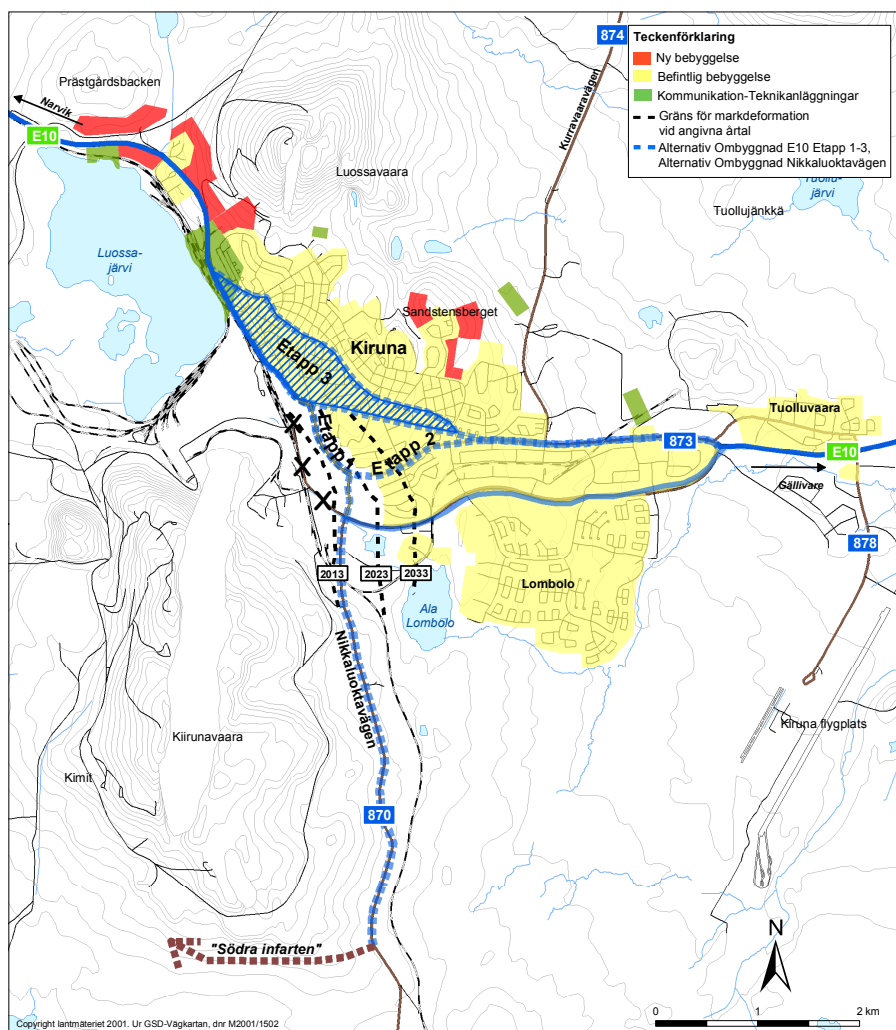
E10

Alternativ Ombyggnad Etapp 1 - nuvarande sträckning fram till Silfwerbrandsgatan därefter Hjalmar Lundbohmssvägen, Stationsvägen fram till nuvarande E10

Alternativ Ombyggnad Etapp 2 - Malmvägen, Hjalmar Lundbohmssvägen, Stationsvägen fram till nuvarande E10

Alternativ Ombyggnad Etapp 3 - Malmvägen, Hjalmar Lundbohmssvägen, Kyrkogatan eller Adolf Hedins väg eller ett nytt läge mellan dessa vägar

Alternativ Luossavaara Syd - utgår från befintlig E10 strax väster om Tuolluvaara, öster och norr om staden i nära anslutning till befintlig och planerad bebyggelse, Luossavaaras sydsluttning, ansluter till befintlig E10 norr om Luossajärvi



Studerade ombyggnadsalternativ för Nikkaluoktavägen och E10.

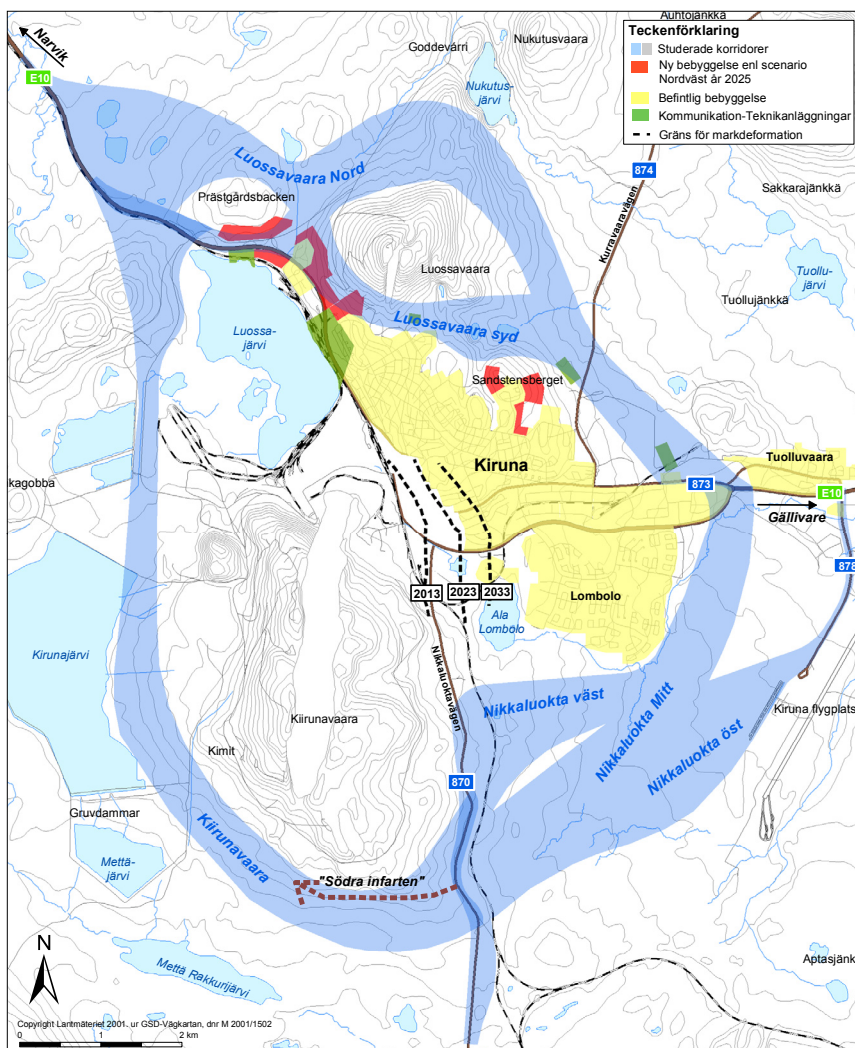
Alternativ Luossavaara Syd variant Prästgårdsbacken - som ovan men går norr om Prästgårdsbacken och ansluter till befintlig E10 längre västerut

Alternativ Luossavaara Nord - utgår från befintlig E10 strax väster om Tuolluvaara, går sedan norr om Luossavaara (tunnel) samt norr om Prästgårdsbacken och ansluter sedan till befintlig E10

Alternativ Luossavaara Nord variant Luossajärvi - som ovan men går söder om Prästgårdsbacken och ansluter till befintlig E10 norr om Luossajärvi

Alternativ Kiirunavaara - utgår från Nikkaluoktavägen i anslutning till LKAB planerade Södra infart, väster om Kiirunavaara genom LKAB industriområde, väster om Luossajärvi och ansluter sedan mot befintlig E10.

Alternativ Kiirunavaara förutsätter att järnväg byggs inom samma korridor och att samordning med denna sker.



Studerade vägkorridorer för Nikkaluoktavägen och E10.

Särskilda utredningar

Viktiga underlag har utgjorts av de särskilda inventeringar och utredningar som gjorts i projektet:

- Arkeologisk utredning, Norrbottens museum
- Kulturmiljöanalys, LK konsult
- Naturvärdesinventering, Hushållningssällskapet Norrbotten
- Malmpotentialutredning, Luleå Tekniska Universitet och Geovista AB
- Konsekvensbeskrivning för rennäring, Enetjärn Natur AB.

Miljöintressen

Inom det studerade området finns många viktiga och stora intressen att ta hänsyn till.

Riksintressen enligt miljöbalken finns för:

- Rennäring - rastbeten, flyttleder, svåra passager, Gabna och Laevas sameby
- Mineraliseringar - Kirunagruvan
- Kulturmiljö - stads-/industrilandskap Kiiruna- Kiirunavaara
- Vägar - E10 och väg 878
- Järnväg - Malmbanan
- Totalförsvaret - Kalixfors skjutfält.

I utkanten av det studerade området finns:

- Naturreservat - Rautas fjällurskog, Aptasvare fjällurskog
- Natura 2000 områden - Rautas, Torne- och Kalixälvsystem
- Riksintressen för naturmiljö – Rautas, Torneälv och Kalixälv
- Riksintressen för friluftsliv - Norrbottens fjällområde, Torneälv och Kalixälv

Stadsplanen som är från 1900 har genom åren kompletterats med nya områden och ändringar i gatunätet. De grundläggande idéerna är en stad som är topografiskt anpassad, klimatomterande och rumsligt variationsrikt - ”mönsterstaden”. Kiruna stad är placerad på berget Haukivaara mellan Kiirunavaara och Luossavaara. I ett större geografiskt perspektiv

är staden belägen inom förfjällsregionen mellan Torneälven och Kalixälven.

Inom det studerade området bedrivs rennäringssamhet av Gabna och Laevas samebyar. Båda samebyarna har många viktiga flyttleder, rastbeten och svåra passager runt omkring Kiruna. Flertalet områden och flyttleder är riksintressen. Särskilt viktiga och känsliga områden är partierna mellan flygplatsen, Lombolo och Nikkaluoktavägen, området söder om Kiirunavaara samt i området norr och öster om Luossavaara.

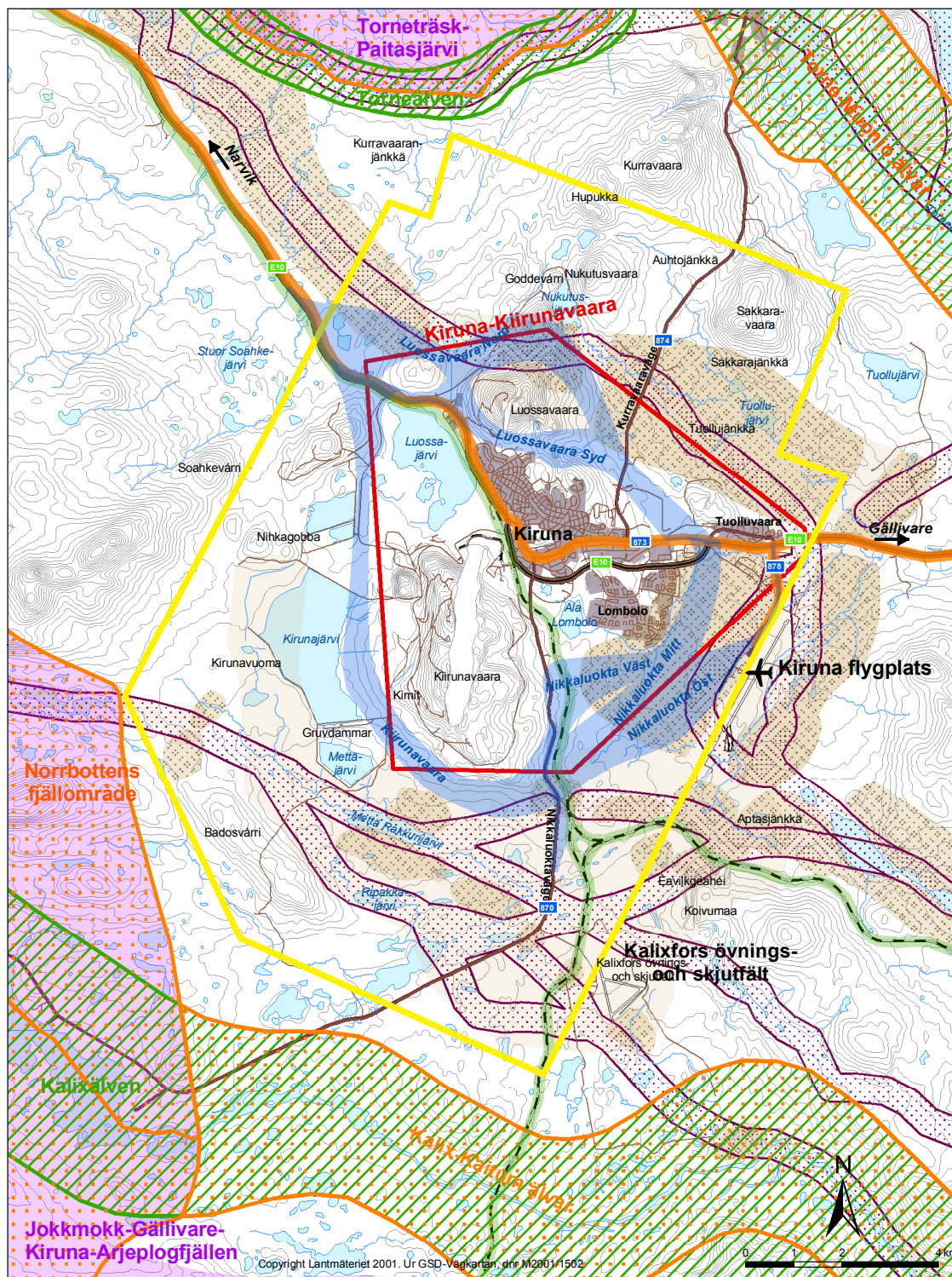
Hela det studerade område utgörs av riksintresse för mineraliseringar. Kiirunagruvan utgör den helt dominerande naturresursen och är mycket väsentlig för Kiruna stad. Stora delar av området är täckta av undersökningstillstånd som medger innehavaren rätt till att undersöka området. Bland annat har LKAB nyligen erhållit undersökningstillstånd för Lappmalmen strax norr om Kiruna och öster om Luossavaara. Bearbetningskoncession finns för Luossavaara och Kiirunavaara. För flera av undersökningstillstånden är osäkerheterna stora beträffande brytbar malm.

Förutom ovan nämnda naturmiljöer finns våtmarksområden och sjöar och vattendrag som hänsyn behöver tas till. Våtmarkerna är i huvudsak belägna mellan flygplatsen och Lombolo samt norr om Tuolluvaara.

Fornlämningar finns företrädesvis mellan Tuolluvaara och Nikkaluoktavägen samt även på enstaka platser väster om Luossavaara. Hela det berörda området är ett viktigt intresse ur kulturmiljösynpunkt vilket förstärks av att det är ett riksintresse. I staden finns även byggnadsminnen, (Stadshuset, Kiruna centralstation, Hjalmar Lundbohmsgården och bostadsområdet Jerusalem) samt Kiruna Kyrka.

Viktiga områden för närrekreation finns norr om Kiruna i Luossavaara området, öster om Lombolo samt i området mellan flygplatsen och Lombolo.

Ur hälsosynpunkt, buller, vibrationer, luft, barriärer, är det främst de centrala delarna som är viktiga ur ett vägperspektiv. Under åren 2001-2003 byggdes Lombololeden om till nya E10. Detta innebar en avlastning av staden från bland annat tung trafik. De trafikräkningar som har gjorts av Vägverket visar dock på att det är mycket få fordon som är en ren genomfartstrafik varför den lokala trafiken helt är dominerande på till exempel Hjalmar Lundbohmsvägen. LKAB: planerade Södra infart



Riksintressen			
 Naturmiljö av riksintresse enl MB 3:6	 Geografiska bestämmelser 4:2 och 4:5	 Spår och spåranslagningar av riksintresse enl MB 3:8	 Studerade korridorer
 Kulturmiljö av riksintresse enl MB 3:6	 Ämnen och material av riksintresse enl MB 3:7	 Flygplats av riksintresse enl MB 3:8	 Flyttled av riksintresse för rennäring
 Friluftsliv av riksintresse enl MB 3:6	 Vägar av riksintresse enl MB 3:8	 Rastbete av riksintresse för rennäring	 Svår passage av riksintresse för rennäring
Torne- och Kalixälven med käll- och biflöden omfattas av MB 4:6			

Riksintressen.

innebär att de centrala delarna avlastas tung trafik som ska till eller från LKAB. Planeringen av nybyggnadsområden är också en viktig aspekt att ta hänsyn till i planeringen av ny väg.

Samråd

Samarbete mellan Vägverket, Banverket, Kiruna kommun, Vattenfall och LKAB har utgjort en viktig grund för de gemensamma planeringsföresattningsarna. Samtliga aktörer har lämnat yttranden och varit aktiva i övriga aktörers planering.

Samråd har även skett med allmänheten i Kiruna, gymnasieelever, myndigheter och andra intressenter.

Bedömning av effekter och konsekvenser

För flertalet av de bedömda aspekterna är den sammantagna påverkan från hela den omvandling som kommer att ske i Kiruna viktig att ta i beaktande, till exempel ny järnväg och nybyggnadsområden som också påverkar miljön.

Viktiga miljöintressen

De miljöintressen som bedöms ha störst betydelse ur miljösynpunkt för ett val av alternativ är boendemiljö/hälsa, kulturmiljö, stads-/landskapsbild, rennärning och mineraliseringar.

Riksintressen

Samtliga nybyggnadsalternativ för Nikkaluoktavägen och E10 berör i olika omfattning riksintressen för mineraliseringar, rennärning och kulturmiljö. Alternativ Ombyggnad Etapp 1-3 berör riksintresse för mineraliseringar och kulturmiljö.

Hälsa

E10-Alternativ Ombyggnad Etapp 1-3 innebär ökade störningar i form av buller, luftföroreningar och barriäreffekter. Konsekvenserna bedöms som obetydliga för Etapp 1, små för Etapp 2 och måttliga för Etapp 3. Dessa alternativ förutsätter samtidigt att delar av befintliga bebyggelsemiljöer i Kiruna har avvecklats till följd av deformationszonens utbredning. Alternativ Luossavaara Syd och Nord påverkar rekreationsområdet norr om staden med buller och barriäreffekter. Konsekvenserna bedöms som måttliga för Luossavaara Syd och små för Luossavaara Nord. Alternativ Kii-

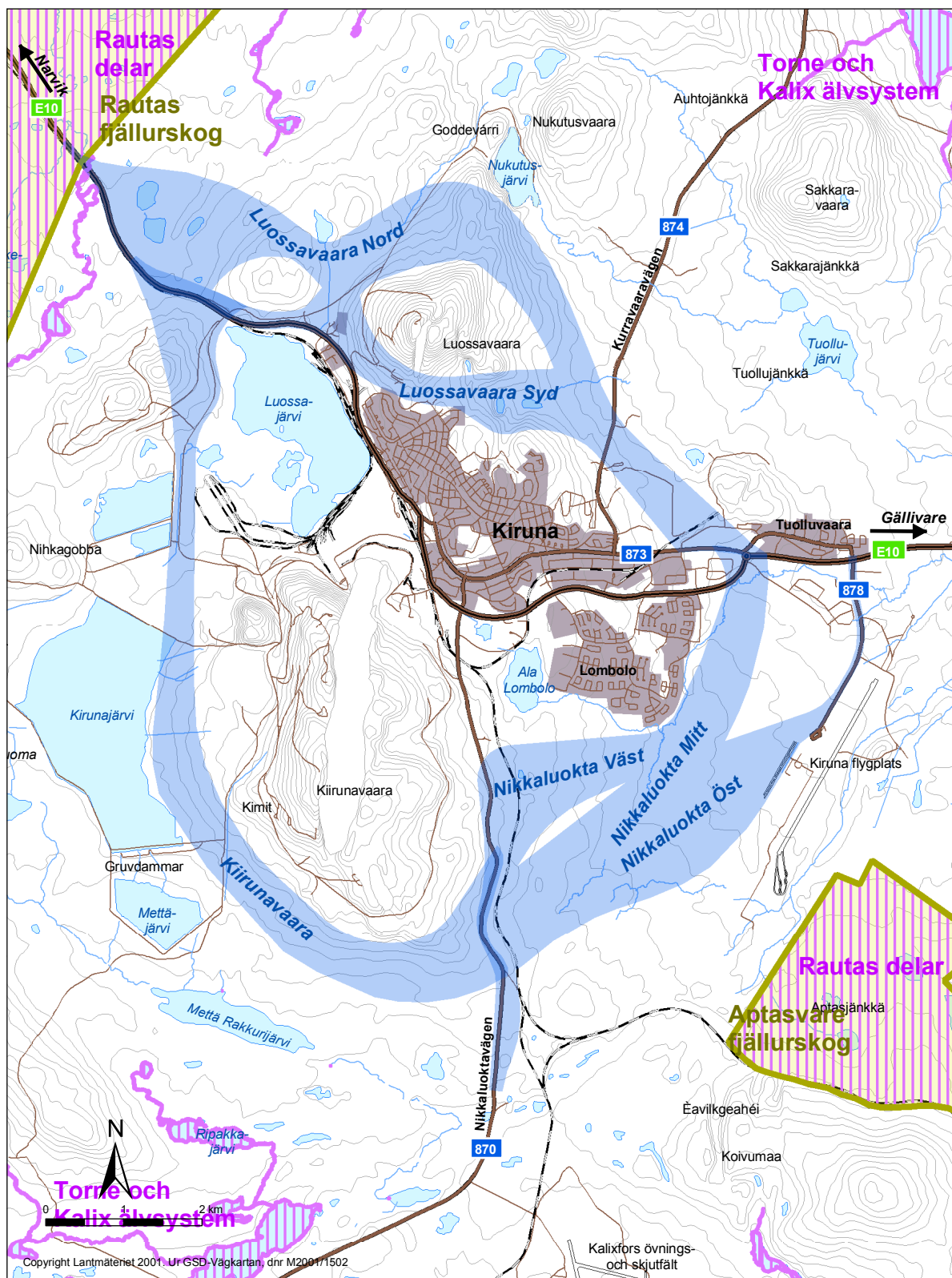
runavaara innebär obetydliga konsekvenser för människors hälsa. Alternativ Nikkaluokta Väst och Mitt berör ett närrekreationsområde vid Lombolo med små konsekvenser som följd. Alternativ Nikkaluokta Öst berör inga bostads- eller rekreationsmiljöer. Den totala påverkan på människors hälsa måste bedömas med utgångspunkt från hela den omvandling av Kiruna som kommer att ske, bland annat ny järnväg och nybyggnadsområden.

Kulturmiljö

Störst intrång i riksintresset för kulturmiljö gör E10- alternativ Ombyggnad Etapp 3 som följer gator utan tidigare karaktär av genomfartsled och där strukturer och samband i den gamla stadsplanen riskerar att brytas. Övriga alternativ bedöms endast i begränsad omfattning innebära konsekvenser för kulturmiljöer. Enstaka fornlämningar kan komma att beröras i Alternativen Luossavaara Nord och Syd samt i Nikkaluoktaalternativen Väst, Mitt och Öst. Inget alternativ utom Ombyggnad Etapp 3 bedöms påtagligt skada riksintresset för kulturmiljö. Luossavaara Syd kan ge upphov till goda möjligheter för utblickar mot kulturhistoriskt intressanta gruvlämningar vid Luossavaara, ner mot staden och bort mot den karaktäristiska siluetten med Kiirunavaara och bakomliggande fjällvärld. Övriga nybyggnadsalternativ ger en mer otydlig relation till Kiruna som stad och kulturmiljö av riksintresse. Frågan om hur riksintresset kan synliggöras på ett bra sätt beror i hög grad på övriga omvandlingar, avvecklingar och nybyggnader, som sker i staden på grund av deformationszonens utbredning.

Naturmiljö

Inget av de föreslagna alternativen gör intrång av betydelse i Natura 2000 områden, se dock alternativ Luossavaara Nord nedan. Inga riksintresseområden för naturmiljö eller naturreservat berörs i betydande omfattning av de föreslagna alternativen. Särskilt värdefulla skyddade naturmiljöer berörs inte av något alternativ. De alternativ som passerar genom tidigare orörd mark förutsätter trots detta att hänsyn till naturmiljöer tas. Detta gäller särskilt Luossavaara Nord som berör områden som är viktiga för naturmiljön, bland annat några mindre sjöar och bäckar samt eventuellt även tangerar Pahtajoki som ingår i Natura 2000 området Torneälven och naturreservatet Rautas men även Nikkaluokta Öst och Mitt som passerar genom våtmarksområden väster om flygplatsen.



Natura 2000 och naturreservat.

Friluftsliv

Alternativen Luossavaara Nord och Syd gör stora intrång i stadens viktigaste närreklamationsområde norr om Kiruna. Samtliga Nikkaluokta-alternativ gör intrång i rekreatiionsområden i närhet till Lombolo samt i områden mellan Lombolo och flygplatsen som bland annat används för slädhundskörning och annan rekreation.

Stads-/landskapsbild

Störst påverkan på landskapsbilden bedöms alternativ Luossavaara Syd innebära då det bryter visuella utblickar och invanda stråk. Alternativet kan bilda en barriär i framtida och även befintlig bebyggelse. Alternativ Luossavaara Nord ligger på visst avstånd från bebyggelsen och döljs delvis bakom Luossavaara varför alternativet bedöms ha måttlig inverkan på landskapsbilden. Alternativ Kiirunavaara bedöms ha minst påverkan på landskapsbilden eftersom detta alternativ i princip uteslutande passerar genom gruvindustrimark. E10-Ombyggnad Etapp 3 kan innebära måttlig påverkan på stadsbilden beroende på hur mycket av befintlig stadsbebyggelse som finns kvar samt om befintliga vägar nyttjas eller om nya vägar byggs. E10- alternativ Ombyggnad Etapp 1-2 bedöms innebära små konsekvenser för stadsbilden eftersom dessa alternativ går på redan befintliga vägar. Nikkaluokta Väst och Mitt bedöms på sträckan som ligger nära den befintliga bebyggelsen kunna innebära måttliga konsekvenser i form av barriärer och delvis exponering av vägen. Nikkaluokta Öst bedöms innebära liten påverkan på landskapsbilden.

Rennäring

Alternativ Luossavaara Nord gör ett stort intrång i riksintresse för rennärigen liksom Nikkaluokta Öst och Mitt. Dessa alternativ berör både rastbeten av betydelse samt kan innebära barriärer för de viktiga flyttleder som berörs. Alternativ Kiirunavaara bedöms utgöra ett litet intrång i intessen för rennärigen. Alternativ Luossavaara Syd gör inga intrång i rennäringsintressen. Alternativ Luossavaara Nord och Nikkaluokta Öst bedöms innebära störst negativ påverkan på markanvändningen för rennärigen, däribland riksintresset för rennärigen.

Naturresurser

Riksintresset för mineraliseringar påverkas mest av Luossavaara Nord som passerar genom befintliga bearbetningskoncessioner och möjliga framtida områden för gruvbrytning. Alternativ Luossavaara Syd medför små begränsningar för framtida gruvbrytning. Alternativ Luossavaara Nord bedöms innebära störst konflikt med riksintresset för mineraliseringar. Övriga naturresurser bedöms i mycket liten omfattning påverkas av de föreslagna alternativen.

Byggtiden

Byggtiden kan för samtliga nybyggnadsalternativ innebära störningar för närboende, rennärigen och för trafiken. Omfattningen av störningen för nybyggnadsalternativen är beroende på hur det framtida Kiruna har omvandlats. E10-Alternativ Ombyggnad Etapp 1-3 kommer att innebära störningar för närboende samt för trafiken i staden. Även ombyggnad av Nikkaluoktavägen kan tidvis medföra störningar för trafiken. Under byggtiden är miljöfrågor kopplade till eventuella tunnelarbeten viktiga att ta hänsyn till.

Risk och sårbarhet

Samliga nybyggnadsalternativ för Nikkaluoktavägen bedöms medföra positiva konsekvenser för säkerheten då vägen lokaliseras längre från deformationszonens påverkansområde samt då dessa alternativ innebär goda förutsättningar för att leda tung trafik till LKAB:s planerade Södra infart. Nikkaluokta Väst bedöms vara mest sårbar på grund av närheten till deformationszonens påverkansområde. Samtliga ombyggnadsalternativ för E10 enligt Etapp 1-3 kommer att ligga på gränsen mot deformationszonen och kontinuerliga kontroller och förstärkningsåtgärder kan krävas. Största osäkerheterna bedöms Etapp 2 och 3 medföra. Samtliga Luossavaara-alternativ, även Ombyggnad Etapp 1-3, för en ny E10 innebär att transporter av tung trafik och farligt gods kan ske utanför stadskärnan vilket är gynnsamt ur risksynpunkt. Alternativ Kiirunavaara innebär att konflikter med riskfylld verksamhet inom LKAB gruvindustriområde kan uppstå. Även detta alternativ innebär att transporter av tung trafik och farligt gods kan ledas utanför stadskärnan. Säkerhetsfrågor i samband med tunnelarbeten är viktiga aspekter att ta hänsyn till vid planering och byggande av ny väg.

Samlad bedömning

Nikkaluoktavägen

Enligt LKAB:s nuvarande prognoser behöver Nikkaluoktavägen byggas om i ny sträckning någon gång under perioden 2015-2020. Av de redovisade nybyggnadsalternativen bedöms Alternativ Väst och Mitt vara bättre än Alternativ Öst från tillgänglighetssynpunkt eftersom de medför kortare körsträcka för huvuddelen av trafiken. Även från miljösynpunkt bedöms Alternativ Väst och Mitt vara bättre än Alternativ Öst beroende på att de medför mindre påverkan på rennäringen. Från ekonomisk synpunkt är Alternativ Väst något bättre än Alternativ Mitt.

På kort sikt, fram till cirka år 2015 då Nikkaluoktavägen måste flyttas, är Alternativ Ombyggnad det trafikekonomiskt bästa alternativet under förutsättning att det kan användas under minst fem år.

E10 - kort sikt

Så länge Hjalmar Lundbohmsvägen kan trafikerar, vilket enligt nuvarande prognoser kan vara möjligt fram till cirka år 2025, bedöms Alternativ Ombyggnad Etapp 2 vara den bästa lösningen. Alternativet medför god tillgänglighet för samtliga trafikantgrupper samtidigt som de negativa miljökonsekvenserna är små. Genom att inledningsvis utnyttja det befintliga vägsystemet skapas mer tidsutrymme och bättre förutsättningar för en samordnad planering av nya vägar och ny bebyggelse.

Av de redovisade nybyggnadsalternativen bedöms Alternativ Luossavaara Syd vara klart bäst från tillgänglighetssynpunkt. Alternativ Kiirunavaara är bäst från miljösynpunkt men bedöms inte vara acceptabelt vad avser tillgänglighet för genomfartstrafik och trafik till och från Kiruna. Från trafikekonomisk synpunkt är Alternativ Luossavaara Syd det bästa alternativet.

E10 - lång sikt

Efter cirka år 2025 behöver E10 byggas om i ny sträckning eftersom nuvarande väg- och gatunät kommer att bli överbelastat då Hjalmar Lundbohmsvägen inte längre kan användas.

Av nybyggnadsalternativen bedöms Alternativ Luossavaara Syd även på lång sikt vara klart bäst vad avser tillgänglighet. Alternativet stödjer den planerade stadsomvandlingen och kan genom medveten stadsplanering ge god tillgänglighet för samtliga trafikslag, dels till viktiga målpunkter inom staden dels till ett resecentrum vid Luossajärvi.

Alternativet med stadsgata är från trafikekonomisk synpunkt klart bättre än alternativet med tunnel eftersom endast en mindre del av den lokala trafiken kommer att nyttja tunneln. Från miljösynpunkt har en tunnel dock flera fördelar, bland annat vad avser stadsbild, luftföroreningar, buller och barriärer.

SAMRÅD OCH UTSTÄLLNING

Inledande samråd

Samråd om förstudien

I samband med den förstudie avseende Kiruna-projektet som Vägverket bedrev under år 2005 genomfördes inledande samråd med myndigheter, organisationer, föreningar och berörd allmänhet.

Länsstyrelsen har med förstudien som grund beslutat att föreslagna åtgärder kan komma att medföra betydande miljöpåverkan.

Samråden finns redovisade i "Förstudie Kiruna-projektet, allmänna vägar i Kiruna, Beslutshandling 2005-12".

Samråd om vägutredningen

Utredningen har bedrivits i nära samarbete med Kiruna kommun, Banverket, LKAB och Vattenfall genom att en styrgrupp, informationsgrupp respektive arbetsgrupp har bildats för Kirunaprojektet.

Särskilda samrådsmöten har hållits med länsstyrelsen, Bergsstaten, SGU och berörda samebyar.

Allmänheten har inbjudits till ett så kallat öppet hus och informationsmöte den 3 oktober 2006 i Kiruna Folkets hus. Vid mötet deltog cirka 50 personer. Samtidigt hölls en information för cirka 40 elever från Hjalmar Lundbohmsskolan. En informationsutställning har funnits tillgänglig på Folkets hus under perioden 3 oktober - 19 oktober 2006.

En samrådshandling daterad 2006-09-18 har distribuerats till myndigheter, organisationer och föreningar.

Inkomna yttranden och synpunkter under samrådstiden finns redovisade i "Vägutredning, Förslagshandling maj 2007". De synpunkter som har framkommit vid samråden har beaktats i det fortsatta arbetet med vägutredningen.

Utställning och remiss

Vägutredningen, i form av Förslagshandling daterad maj 2007, har varit utställd för allmänhetens granskning under perioden 11 maj – 1 juni 2007. Förslagshandlingen har samtidigt sänts på remiss till berörda myndigheter och organisationer.

De synpunkter som kommit fram vid remissen och vilka förändringar dessa motiverar redovisas nedan. I övrigt har olika utredningar (infarter till LKAB, farligt gods, ny damm, resecentrum, godsbangård mm) samt löpande diskussioner med samarbetspartner utgjort underlag inför ställningstagandet i vägutredningen. I nära samarbete med Kiruna kommun har E10:ans utformning och funktion i stadsutvecklingsområdet nordväst om Kiruna centrum analyserats. Detta arbete, som även utgjort underlag inför ställningstagandet, har bland annat handlat om genomfartslösning och Södra infarten som förutsättningar för en stadsgata.

Nedan sammanfattas och kommenteras inkomna yttranden:

Allmänheten

Tre enskilda personer har framfört följande synpunkter:

- Alternativ Kiirunavaara bör slopas med det snaraste, det innebär en enorm omväg, problem med genomfartstrafik, värderingen borde vara mycket negativ,
- Bygg nytt, en tunnel måste vara bästa alternativet genom Luossavaara, resecentrum nära centrum, viktigt med hänsyn till miljökonsekvenser,
- Bygg E10 genom staden i etapper, vilket sparar pengar i synnerhet som spricklinjeprognoserna har stor osäkerhet i tid och rum, och Nikkaluoktavägen alternativ Öst samt den nya infarten till LKAB så att tung trafik styrs till Industriområdet.

Vägverkets kommentar:

De framförda synpunkterna har beaktats i de utvärderingar som görs i vägutredningen.

Banverket

Banverket

- anser att vägutredningen är mycket omfattande och hade i vissa delar kunnat kortas ned,
- anger att kopplingen mellan det kommunala och statliga vägnätet och andra transportslag bör förtydligas i rapporten,
- lämnar bland annat synpunkter på justering och komplettering av detaljuppgifter i vägutredningen.

Vägverkets kommentar:

Banverket har många detaljsynpunkter på innehållet i vägutredningen. Vägverket anser att flera av dessa synpunkter är av sådan karaktär att de inte påverkar valet av vägalternativ men att några av synpunkterna är värda att beakta i den fortsatta vägplaneringen. Nedan kommenteras några av Banverkets synpunkter och frågeställningar.

Fyrstegsprincipen och resecentrum:

I vägutredningen anges att lokaliseringen av resecentrum är en viktig åtgärd vad avser efterfrågan på transporter och valet av transportmedel (steg 1). Därutöver är välgångar (steg 3 och 4) som ger god tillgänglighet till resecentrum för olika trafikantgrupper (gång-, cykel-, buss- och biltrafikanter) av stor vikt. Både förutsättningar och konsekvenser avseende sådan åtgärder redovisas i vägutredningen (avsnitt 3.5, 6.3 och 6.6).

E10:s roll i det framtida vägtransportsystemet:

E10 ingår i det nationella stamvägnätet som är av särskild stor vikt för nationella och internationella person- och godstransporter. I det framtida transportsystemet är E10:s främsta uppgift att vara en förbindelse för långväga transporter, varav många har start eller mål i Kiruna.

Bedömningskriterier:

Tillgängligheten till resecentrum för respektive vägalternativ har bedömts med utgångspunkt från:

- närhet till det övergripande vägnätet (biltrafik)
- närhet till planerad och befintlig bebyggelse (gång- och cykeltrafik)
- stadens struktur (busstrafik).

Trafikekonomi:

Ombyggnadsalternativen för E10 är trafikekonomiskt lönsamma beroende på att sträckningen via Hjalmar Lundbohmsvägen och Malmvägen är kortare än dagens sträckning via Lombolleden samt att de trafiksäkerhetsåtgärder som kommer att vidtas på Hjalmar Lundbohmsvägen och Malmvägen även kommer den lokala trafiken till godo.

Alternativ Luossavaara medför flera nya vägkorsningar och väglänkar än vad Alternativ Kiirunavaara gör, vilket innebär att antalet trafikolyckor beräknas bli fler. Den sammanlagda trafikekonomiska nyttan är dock större för Alternativ Luossavaara Syd beroende på att Alternativ Kiirunavaara medför omvägar för den genomgående trafiken och dålig tillgänglighet till Kiruna stad.

För Alternativ Kiirunavaara bedöms kvaliteten i gång- och cykelvägnätet inte komma att påverkas beroende på att biltrafiken i befintligt gatunät kommer att vara ungefär lika stor som i Nollalternativet.

Samlad bedömning:

Den samlade bedömningen har till syfte att sammanfatta och knyta ihop resultaten av vägutredningen. Detta har gjorts dels med kortfattade texter som beskriver de viktigaste konsekvenserna, dels med bilder som grafiskt illustrerar skillnader mellan de olika utredningsalternativen. Till sist görs en sammanvägd bedömning och värdering av alternativen.

Boverket

Boverket framför följande synpunkter avseende åtgärder på kort sikt:

- Nikkaluoktavägen kan redan tidigt ges en ny dragning men Boverket ser inga nackdelar med att Vägverket initialt väljer att investera i en förlängd livslängd på befintlig Nikkaluoktaväg.
- en återflyttning av den trafikandel som faktiskt använder nya E10, Lomolleden, innebär förvisso en återgång och försämring av stadsmiljön för de kringboende, men förefaller ändå vara en rimlig tillfällig lösning i den uppkomna situationen. De nackdelar detta medför för de kringboende bör till viss del kunna mildras genom utformningsåtgärder.

Boverket framför följande synpunkter avseende åtgärder på lång sikt:

- möjligheten att tillfälligt omleda trafik och invänta den faktiska utvecklingen av bebyggelsens lokalisering kan naturligtvis till en del skapa ökad kunskap om vilka alternativa vägsträckningar som bör väljas på lång sikt. Men samtidigt bidrar förfarandet i sig till en osäker bebyggelseutveckling, eftersom denna ofta tar fasta på de faktiska investeringar som görs i fast infrastruktur. Denna ömsesidigt förstärkande osäkerhet var bebyggelse respektive vägar ska tillkomma kan i slutändan leda till en permanentning av tillfälliga och i längden icke tillfredsställande lösningar.
- den tunga trafiken till/från LKAB kommer i söder att ledas via nya Nikkaluoktavägen till den nya södra infarten och i norr att ledas via den befintliga Viscariainfarten. En ny väg E10 norr om staden skulle därför i huvudsak komma att betjäna lokal trafik men även transittrafik. Idag är de tunga transporter till/från LKAB dominerande men i framtiden kan tung transittrafik på väg till/från hamnen i Narvik komma att öka. Eftersom stadsbornas närreklamationsområde i huvudsak ligger just norr om staden (slalombackar, vandringsled, skidspår, skoterspår, fiskesjöar, idrottsplats, campingplats, utomhusbad) är det viktigt att minimera alla slags barriäreffekter och således inte tillskapa trafiklösningar med onödigt höga flöden i dessa lägen.
- även på dessa breddgrader bör en stad med 21 000 invånare kunna minska bilberoendet genom en stadsstruktur som möjliggör verkligt god kollektivtrafik. Rätt planerad borde en långsträckt stad faktiskt kunna minska bilanvändningen istället för att öka den. En trafikled norr om stadsbebyggelsen torde främst förstärka personbilsanvändningen. Den nya stadsstrukturen vore därför betjänt av ett kollektivtrafikstråk som en central pulsåder i mitten av den långsträckt stadsformen, genom såväl dess befintliga som nya delar, från järnvägsstation till flygplats, med kommersiell och samhällelig service lokaliserad utmed detta lättillgängliga stråk.

- Adolf Hedinsvägens backiga profil över Haukivaara gör den olämplig för tunga fordon. Mycket tyder på att bebyggelsen söder om Adolf Hedinsvägen kommer att utgå pga markdeformationerna och frågan blir därför om Adolf Hedinsvägen är tillfyllest som stråk om den skulle betjäna stadsbebyggelsen endast enkelsidigt. Boverket bedömer ändå att det är intressant att göra en närmare studie av Adolf Hedinsvägen och dess norra förbindelse med E10.
- en sträckning av E10 enligt alternativ Kirunavaara kommer inte att betjäna personbilstrafiken, där även förbipasserande de facto har staden som målpunkt. Men som transitväg för tunga transporter vore en förbifart E10 alternativ Kiirunavaara synnerligen lämplig (i kombination med genomfartsförbud för tung trafik genom staden och lämplig möjlighet till service för den tunga trafiken). Boverket ser därför gärna att denna fråga ändå hålls levande i den fortsatta planeringsdialogen och att de industrivägar som LKAB tillskapar mellan sin norra respektive södra infart inte utformas på ett sådant sätt att de omöjliggör tillskapandet av en instängslad transitväg E10 för tunga fordon. Av denna anledning ser Boverket också det som lämpligt att Banverket i den fortsatta planeringen av nya Malm-banan beaktar vägutredningsalternativet Kiirunavaara.
- om den del av Gabnas renflyttled som ligger väster om flygplatsen skulle tvingas utgå vid flygplatsförlängning alternativt kunna kompenseras öster om flygplatsen vore det Alternativ Nikkaluokta Öst att föredra. Då skulle även kollektivtrafik till/från flygplatsen respektive Nikkaluokta kunna samordnas, vilket påpekas i vägutredningen.

Boverket anser att det fortsatta planeringsarbetet inom vägutredningen bör inriktas på en bred statskommunal dialog om stadens utveckling snarare än finplanering kring lokalisering av en förbifart E10 norr om staden.

Vägverkets kommentar:

Vägverket konstaterar att Boverket ser positivt på åtgärder som nyttjar befintligt vägsystem samt stärker kollektivtrafiken så att bilanvändningen minskar. Detta synsätt överensstämmer med Vägverkets strategi att på kort sikt bygga om befintliga vägar och först på längre sikt bygga om E10 i ny sträckning. Åtgärder som förbättrar och stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft bör vidtas på både kort och lång sikt.

När det gäller Alternativ Kiirunavaara ser LKAB en inhägnad allmän väg inom gruvområdet som ett stort hinder för sin verksamhet. Nyttan av en sådan väg är marginell då den genomgående trafiken endast uppgår till cirka 50 tunga fordon per dygn. Vägverket förutsätter att LKAB bygger den så kallade Södra Infarten och att huvuddelen av den tunga trafiken till/från LKAB kommer att gå via Nikkaluoktavägen och Södra Infarten.

När det gäller ny sträckning av Nikkaluoktavägen väger rennäringens intressen tungt, vilket innebär att Alternativ Nikkaluokta Väst och Mitt bedöms vara bättre än Alternativ Öst. Alternativ Öst kommer också att innebära en omväg för en stor del av den tunga trafiken till och från LKAB om ny sydlig infart byggs.

Det fortsatta planeringsarbetet kommer att utföras i nära samarbete med Kiruna kommun varvid en helhetssyn på trafik- och bebyggelseplanering samt fristegsprincipen kommer att tillämpas.

Fiskeriverket

Fiskeriverket

- förordar för E10 Kiirunavaaraalternativet, dock kan andra alternativ komma ifråga,
- anger att anläggningar för korsande vattendrag utformas så att fiskens fria väg inte hindras (öppen bro),
- anser att underlag för artförekomst, reproduktion och fiskeutövande bör tas fram.

Vägverkets kommentar:

Fiskeriverkets yttrande strider inte mot de utvärderingar som görs i vägutredningen. En översiktlig naturvärdesinventering som även omfattar vattendrag och fisk har utförts i vägutredningen. Resultatet av denna har inarbetats i vägutredningens MKB. De allmänna fiskeintressena kommer att beaktas i den fortsatta vägplaneringen.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra mot av Vägverket föreslagna utredning.

Gabna sameby

Gabna sameby

- vill poängtera att samebyn kommer att vidkännas omfattande störningar i sin rennäring från stadsutbyggnad, nya vägar, ny järnväg, nya elledningar och avbördning från Luossajärvi och har därför nödgats bilda en arbetsgrupp som deltagit i sammanträden med övriga aktörer,
- förordar för Nikkaluoktavägen alternativ Väst med stängsel utmed vägen,
- förordar för E10 alternativ Luossavaara Syd, dock inte med variant Prästgårdsbacken (används för vinterbete)

Vägverkets kommentar:

Gabna samebys yttrande strider inte mot de bedömningar som görs i vägutredningen. Fortsatta samråd kommer att hållas med samebyn i nästa planeringsskede.

Kiruna kommun

Kiruna kommun

- anser att för E10 ska etapp 1 genomföras och menar att en direkt övergång till etapp 2 kan innebära störningar för många fastigheter under lång tid samt att etapp 3 är orealistisk med tanke på höga trafikmängder och svåra lutningsförhållanden,
- vill att planeringen för Luossavaara Syd påbörjas redan nu, detaljer kring detta och eventuell tunnel hanteras i kommande dialoger:
 - nära befintlig bebyggelse med goda anslutningar
 - gärna med variant Prästgårdsbacken
 - intern kommunikationslänk
 - god anslutning till framtida järnvägsstation eller resecentrum vid Luossajärvi
 - god anslutning även för lokal trafik,
- anser att alternativ Kiirunavaara inte längre är aktuellt,

- förordar för Nikkaluoktavägen alternativ Väst, men att befintlig väg används så länge det är möjligt,
- anser att miljökonsekvenserna för boende längs E10 etapp 3 inte kan anses vara måttliga (ca 200-300 personer som störs av buller), etapp 3 uppfyller inte miljömålet för god bebyggd miljö, detsamma gäller etapp 2,
- anser det viktigt att Alternativ Luossavaara utformas med flera infarter och anslutning till Lomboloområdet, så att vägen kan nyttjas för intern trafik i Kiruna.

Vägverkets kommentar:

Kiruna kommuns yttrande strider inte mot de utvärderingar som görs i vägutredningen. Den fortsatta vägplaneringen kommer att genomföras i nära samarbete med kommunen.

Frågan om E10 inledningsvis ska byggas om enligt Etapp 1 eller 2 kommer att diskuteras vidare med kommunen. En avgörande fråga för detta beslut, liksom för den långsiktiga utformningen av E10, är om den tunga trafiken kommer att angöra LKAB från söder eller norr.

Planeringen av en ny vägsträckning enligt Luossavaara Syd ska samordnas med kommunens stadsplanering. Anslutningsvägar till befintlig och planerad bebyggelse är till stor del en kommunal planeringsfråga. På avsnitt där E10 kommer att passera genom den nya staden bör vägen utformas som en stadsgata med låg hastighet.

Alternativ Ombyggnad Etapp 3 förutsätter att stora delar av centrum har flyttats, men har nackdelen att den, som då enda genomgående gata, medför stora trafikmängder. Av de föreslagna etapplösningarna bedöms Alternativ Ombyggnad Etapp 3 innebära mest negativa konsekvenser för hälsa och boendemiljö. Ett vägsystem med endast en möjlig genomfart kommer också att vara mycket sårbart vid eventuella olyckshändelser och avbrott.

Vad avser bulleråtgärder i samband med ombyggnad av befintliga vägar kommer riktvärdet för åtgärder att vara 55 db(A).

LKAB

LKAB

- tillstyrker vägutredningens rekommendation för det fortsatta arbetet med följande kommentarer:
 - den södra infarten kan ej tillmätas de trafik- och miljömässiga fördelarna som tillskrivs, LKAB har inte beslutat att bygga en infart via Nikkaluoktavägen till LKABs industriområde,
 - LKABs bedömning är att de valda sträckningarna/korridorerna är förenliga med miljöbalkens bestämmelser och intentioner med undantag av att föra upp genomfartstrafiken via Adolf Hedinsvägen enligt etapp 3,
- motsätter sig att ersätta de nya vägarna som ska anläggas,
- hänvisar i övrigt till sin skrivelse i samrådsskedet.

Vägverkets kommentar:

Inom kort blir nuvarande tillfart till LKAB (Gruvvägen) oanvändbar på grund av markdeformationer och måste ersättas. Vägverket anser att den planerade Södra infarten till LKAB har mycket stor betydelse för den framtida trafiksituationen i Kiruna. Om den tunga trafiken istället styrs till Viscariainfarten kommer detta att medföra stora störningar i befintliga och framtida bebyggelseområden.

Projektering av nya vägsträckningar kan påbörjas när finansieringen är klar.

Länsstyrelsen i Norrbottens län

Länsstyrelsen

- tillstyrker Vägverkets förslag till hur arbetet ska drivas mot bakgrund av de osäkerheter som fortfarande råder,
- anser att eftersom den tunga trafiken genom staden är ett starkt argument för förbifartslösning och merparten av den tunga trafiken som passerar inne i tätorten har LKAB-området som målpunkt, så bör de planerade förändringarna med nya infarter i söder respektive norr kunna

förändra förutsättningarna och behoven av förbifartsväg, åtminstone i det kortare perspektivet. Det är således mycket viktigt att LKAB fullföljer planerna på den nya södra infarten,

- anser att en förbifart väster om staden, Alternativ Kiirunavaara, är realistiskt för annat än som en möjlig särlösning för tung trafik, bland annat då en koppling till Kiruna centrum saknas,
- ifrågasätter nyttan av Alternativ Luossavaara Nord och bedömer att detta alternativ inte behöver utredas vidare,
- anser att en förbifart inte löser problemen med höga trafikflöden i det befintliga vägnätet och att därför andra lösningar med utgångspunkt i den långsträckt stadsstrukturen måste studeras enligt fyrstegsprincipen, t ex kollektivtrafik i form av en central pendel,
- anser att dagens låga nyttjande av E10 genom Kiruna bör kommenteras i vägutredningen och att det stärker uppfattningen att förbifartstanken är svår att realisera så länge målpunkterna finns i centrum,
- anser att kommande arbetsplan, som torde omfatta ombyggnadsetapp 2, ska fokusera på stadsmiljöanpassning av vägen och trafiksäkerhetsåtgärder samt att även buller, luftföroreningar och farliga transporter måste studeras och konsekvensbedömas,
- delar uppfattningen om att lösningen för Nikkaluoktavägen på kort sikt är Alternativ Ombyggnad och anser att en långsiktig lösning som avlastar centrum från tung trafik är positiv,
- anser att vägutredningen bör kompletteras med ett förtydligande om gränsen för bulleråtgärder i befintlig bebyggelse kommer att vara 55 eller 65 db(A) ekvivalent ljudnivå,
- framför att kommande MKB bör anpassas för prövning enligt 7 kap 28a § i Miljöbalken, eftersom Natura 2000-områden kan komma att beröras.

Vägverkets kommentar:

Länsstyrelsens synpunkter avseende val av alternativ på kort och lång sikt överensstämmer med Vägverkets uppfattning. Så länge större delen av nuvarande stadscentrum finns kvar kan förbättringar av befintligt vägsystem vara den bästa åtgärden medan en ny sträckning av E10 kan vara att föredra på lång sikt. I det fortsatta planeringsarbetet kommer åtgärder med syfte att minska biltrafiken i centrala Kiruna att prövas i samråd med Kiruna kommun. Förbättrad kollektivtrafik är en möjlig sådan åtgärd.

Vad avser bulleråtgärder i samband med ombyggnad av befintliga vägar kommer riktvärdet för åtgärder att vara 55 db(A).

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket

- förordar för Nikkaluoktavägen alternativ Mitt (i västra delen av korridoren),
- anser det lämpligt med en etappvis ombyggnad för E10 och förordar ombyggnadsalternativ etapp 2, fördjupade utredningar bör göras avseende utbyggnadsalternativen,
- anser att ambitionsnivån för åtgärder mot buller och vibrationer från vägtrafik bör anges mer konkret,
- anger att en masshanteringsplan bör upprättas i kommande skede,
- anser att handlingen bör kompletteras med en samhällsekonomisk bedömning av vägprojektet.

Vägverkets kommentar:

Vägverket anser att vägutredningen utgör tillräcklig grund för val av utbyggnadsalternativ. Alternativ Kiirunavaara har betydande nackdelar avseende säkerhet och tillgänglighet för såväl genomfartstrafik som trafik till och från Kiruna. Det saknas förutsättningar för att skapa samband med staden eftersom det innebär allmän trafik genom industriområde. Alternativet kommer därför inte att utredas vidare.

Vad avser bulleråtgärder i samband med ombyggnad av befintliga vägar kommer riktvärdet för åtgärder att vara 55 db(A).

Masshantering och eventuella förörenade massor kommer att beaktas i kommande projektering.

En samhällsekonomisk bedömning av de olika vägalternativen har gjorts i form av EVA-kalkyler, vilka redovisas i avsnitt 6.2 i vägutredningen. Kalkylerna omfattar enbart perioden fram till år 2025 beroende på att förändringarna avseende bland annat trafikflöden därefter är svåra att förutse.

Norrbottens museum

Norrbottens museum

- framhåller vikten av Kirunas kulturvärden och levande stadsmiljö,
- bedömer att vägutredningen har en god ansats för frågor som rör kulturmiljö, stads- och landskapsbild och gestaltning,
- pekar på svårigheten att förutse förändringar på såväl kort som på längre sikt, men anser att utredningen och MKB innehåller en rimlig bedömning, planeringsarbetet bör ske med lyhördhet och i nära samarbete med övriga aktörer,
- upplyser att länsstyrelsen gör den slutliga bedömningen för arkeologiska lämningar,
- anger att kulturmiljöanalysen, som nu begränsas till riksintressebeskrivning för Kiruna - Kiirunavaara och byggnadsminnesförklarade byggnader, bör i det fortsatta arbetet kompletteras med ett lokalt perspektiv på Kirunas miljöer,
- vill lyfta fram att det vore värdefullt om Vägverket tillsammans med andra berörda aktörer genomför en övergripande kulturmiljöanalys av Kiruna och en gruvhistorisk kartläggning av gruv lämningar i Kiruna med närområde.

Vägverkets kommentar:

Norrbottens museums yttrande strider inte mot de utvärderingar som görs i vägutredningen. Kulturmiljöfrågorna kommer att ges stort utrymme i den fortsatta vägplaneringen.

PRO, Kiruna Pensionärsförening

Kiruna pensionärsförening

- anser att för E10 är alternativ Kiirunavaara i kombination med Nikkaluokta Öst smidigaste och bästa alternativen (påverkar varken boendemiljön eller några naturmiljöer) och ger säkrare trafik för tunga transporter och farligt gods med direkt anslutning till LKABs industriområde, dessutom är förekomst av brytbara mineraler inte lika stor i detta alternativ,
- anger att rennäringsverksamheten kan regleras med hjälp av stängsel och anläggningar,
- pekar på att övriga alternativ kommer att påverka fritidsverksamheter nordöst om Kiruna, vilket kräver byggande av överfarter,
- tung trafik genom bebyggelsen innebär ett risktagande (farligt gods) och miljöproblem (bullerstörningar).

Vägverkets kommentar:

Alternativ Kiirunavaara och Alternativ Nikkaluokta Öst medför visserligen ingen påverkan på rekreatiomsområdena norr och öster om staden, men ger andra nackdelar. Alternativ Kiirunavaara medför dålig tillgänglighet för biltrafik till och från Kiruna och Alternativ Nikkaluokta Öst medför stor konflikt med rennäringsringen. De negativa konsekvenserna avseende tillgänglighet och rennäringsringen bedöms väga tungt. De transporter med farligt gods som idag går genom Kiruna har till övervägande del LKAB som start- eller målpunkt. Avsikten är att samtliga lastbilstransporter till och från LKAB ska flyttas från centrala Kiruna till en ny infart söder om staden.

Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet

- noterar att vägutredningen visar på flera osäkerhetsfaktorer som försvårar såväl bedömningar som planeringen i stort,
- delar bedömningarna som kommer till uttryck i vägutredningens rekommendation för det fortsatta arbetet både på kort sikt hur väg E10 med etapplösningar kan ledas genom staden och ombyggnad av Nikkaluoktavägen och på längre sikt med en mer avvaktande hållning där framtiden får utvisa lämplig sträckning för E10 och Nikkaluoktavägen,
- anser att vägutredningens målformuleringar och gestaltungsprinciper ger goda förutsättningar att arbeta vidare med de allmänna vägarna, så att de får en god anpassning till stadens struktur och karaktär,
- delar det förhållningssätt som kommer till uttryck i kulturmiljöanalysen att det är innerstaden som berörs av alternativen där kulturmiljön kommer att förändras påtagligt av stadens förskjutning till följd av den fortsatta gruvdriften och i det perspektivet blir skadeverkningarna av att nyttja/bygga om befintliga vägar av genomfartskaraktär väldigt små eller obefintliga på lång sikt och på kort sikt medan värdefull bebyggelse står kvar till rivning/flyttning efter hand, är det dock rimligt att ombyggnadsalternativen strävar efter att påverka innerstadsmiljön så lite som möjligt,
- vill också fästa uppmärksamheten på vägutredningens förslag om möjliga skadeförebyggande åtgärder som specialstudier av gruvhistorien, ta hänsyn till övriga fornlämnings- och kulturmiljöer samt ge pågående rennärings och samiska kultur viktigt inflytande i den fortsatta planeringen.

Vägverkets kommentar:

Riksantikvarieämbetets yttrande strider inte mot de bedömningar som görs i vägutredningen. Kulturmiljöfrågorna kommer att ges stort utrymme i den fortsatta vägplaneringen.

Sametinget

Sametinget

- har tidigare poängterat vikten av beskrivningen av det samiska kulturlandskapet och de värden som följer med detta landskap och anser att dessa värden inte tillräckligt beskrivs i materialet och att vägalternativens påverkan på det samiska kulturarvet därigenom inte går att bedöma,
- anser att det som kan godkännas är för Nikkaluoktavägen alternativ Väst och för E10 alternativ Luossavaara Syd,
- anger att skadeförebyggande åtgärder som stängsling, viadukter etc utformas i nära samverkan med berörda samebyar.

Vägverkets kommentar:

Sametingets yttrande strider inte mot de bedömningar som görs i vägutredningen. Beskrivningarna av kulturmiljön inom utredningsområdet grundas dels på tidigare fornminnesinventeringar, dels på en särskild kulturmiljöanalys i vilken även det samiska kulturlandskapet behandlas. I den fortsatta vägplaneringen kommer samråd att hållas med berörda samebyar i avsikt att hänsyn ska tas till pågående rennäringsverksamhet men även för att hänsyn ska tas till de samiska kulturmiljövärden som finns inom utredningsområdet. För djupare kulturmiljöanalyser som även omfattar det samiska kulturmiljölandskapet kommer att genomföras i den fortsatta vägplaneringen.

SGU, Sveriges geologiska undersökning

SGU

- upplyser om att Kirunaområdet är ett av Sveriges och Europas allra mest betydande malmdistrikt, kanske det allra mest betydande, där idag bryts den stora järnmalmen Kiirunavaara, dessutom finns nedlagda ytliga gruvor i Viscaria, Pahtohavare, Tuolluvaara, Luossavaara, Nukutusvaara och andra mineraliseringar kanske brytvärda igen i framtiden samt djupare beläget Lappmalmen som för närvarande undersöks, allt detta gör att området är av riksintresse,
- anser det märkligt att områdets berggrundsgeologi inte finns med i beslutsunderlaget
- rekommenderar för E10 alternativ Kiirunavaara som den enda långsiktigt hållbara dragningen genom Kiruna, alla övriga alternativ kommer förr eller senare att drabbas av ras.

Vägverkets kommentar:

Vägverket har kännedom om de intressekonflikter som finns inom riksintresseområdet för mineralfyndigheter. Som underlag för vägutredningen har en särskild malmpotentialutredning som beskriver området geologiska förutsättningar tagits fram. Slutsatser från denna har inarbetats i vägutredningens miljökonsekvensbeskrivning. Så länge Kiruna stad ligger inom riksintresseområdet krävs dock även vägar inom området. Den ekonomiska livslängden för vägar i stadsmiljö är 40 år, vilket utgör vår planeringshorisont. Den fortsatta vägplaneringen kommer att genomföras i samråd med bland annat SGU, LKAB och Kiruna kommun.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall

- har anläggningar som ev. kan beröras av föreslagna vägar och vill hållas skadeslös för ev. flyttning eller ändring av Vattenfalls anläggningar,
- anser att fortsatt dialog är nödvändig kring elektriska anläggningar som berörs av föreslagna vägar.

Vägverkets kommentar:

Samråd kommer även i fortsättningen att hållas med Vattenfall avseende gemensamma planeringsfrågor.

Datum: 2008-06-24 Beteckning: PP20 2006:372 BD-8211453-E10

Vägutredning - Ställningstagande

För Kirunaprojektet, Allmänna vägar i Kiruna, Kiruna kommun

Uppdrag

Att med förstudien (upprättad i december 2005) som utgångspunkt upprätta en vägutredning för "Kirunaprojektet, Allmänna vägar i Kiruna". Vägutredningen ska utgöra underlag för val av vägkorridorer och trafikteknisk standard samt eventuella övriga erforderliga åtgärder enligt fyrstegsprincipen.

Bakgrund

Gruvbrytningen i Kiirunavaara har tidigare endast påverkat marken inom gruvindustriområdet. I september/oktober 2003 informerade LKAB att markdeformationen från gruvbrytningen går snabbare än tidigare prognoser. Inom en nära framtid hotas därför bl a elförsörjningen, järnvägen, allmänna vägar och bebyggelse i Kiruna och på längre sikt hotas hela eller stora delar av staden.

För Vägverkets del innebär det i första hand att delar av E10, Lombolaleden, och väg 870, Nikkaluoktavägen, kan trafikeras endast med hjälp av förstärkt underhåll under ca år 2010-2015 resp ca år 2015-2020. Senare måste del av vägarna flyttas till annat mer östligt (eller västligt) läge. Tidpunkten för att flytta E10 påverkas även av takten i stadsutvecklingen i området nordväst om staden. På berörda vägdelar gäller:

Väg	Benämning	Vägbredd m	Tillåt hastigh km/h	Trafikmängd ÅMD	Andel tung trafik, %	GC-trafik
E10	Lombolaleden	9,0	50-70	2000-5000	10	Separerad
870	Nikkaluoktavägen	7,0	50-90	700	7	Blandad
873	Malmväg-Hj Lundbohmsv	13,0	50-70	5000-9000	10	Separerad
874	Kurravaaravägen	8,0	50-70	900	13	Blandad
878	Väg till flygplatsen	8,0	50-90	800	8	Blandad

Parallellt med vägutredningen pågår/har pågått aktiviteter av andra aktörer:

- Banverket järnvägsutredning och järnvägsplaner för ny järnväg i Kiruna och projektering för ny omformarstation.
- Vattenfall utredning, projektering och byggande av nytt ställverk och eldistributionsanläggningar för hela Kiruna centralort.

Kiruna kommun fördjupad översiktsplan för Kiruna centralort,
översiktsplaneprogram för ny stadsutveckling i område nordväst
LKAB ny infarter till LKAB, ny damm över Luossajärvi.

Banverket har gjort ställningstagande, 2007-02-02, för en ny järnvägskorridor väster om staden och Kiirunavaara. En ny omformarstation har byggts vid Rotsitriangeln. Järnvägsutredningen med den valda järnvägskorridoren lämnades under år 2007 till regeringen för tillåtlighetsprövning. Beslut väntas sommaren 2008. Ny järnväg planeras vara klar 2012.

Vattenfall har under år 2007/08 anlagt nytt ställverk vid Rotsitriangeln. Nya elledningar för distribution inom Kiruna centralort har anlagts.

Kiruna kommuns fullmäktige har antagit fördjupad översiktsplan för Kiruna centralort 2007-01-08 med beslut om att huvudsaklig utbyggnadsriktning ska ske nordväst om staden och Luossavaara samt förordat att ny järnväg ska anläggas väster om staden och Kiirunavaara och via del av Sjöbangården gå i tunnel genom Luossavaara. Ny bebyggelse i nordöst kommer dock inte att förhindras.

Vägverket och LKAB har utrett möjligheten att leda en del av den tunga trafiken till och från LKAB:s gruvindustriområde via väg 870, Nikkaluoktavägen, och en ny infart, "Södra infarten", vid södra delen av Kiirunavaara.

LKAB undersöker omfattningen av norra Sjömalmen, resultat väntas år 2009. En ny damm kommer att anläggas över Luossajärvi, för att hindra vatteninträngning i gruvan när norra sjömalmen bryts. En del av E10 ligger idag inom påverkansområdet av gruvverksamheten enligt nu gällande koncessionsvillkor.

Studerade alternativ

E10 – åtgärder på kort sikt, år 2010-2025

På kort sikt kan del av E10, Lombolaleden, genom Kiruna trafikeras endast med hjälp av förstärkt underhåll under ca år 2010-2015 för att därefter ersättas genom ombyggnad av väg 873, Hjalmar Lundbohmsvägen och Malmvägen för att sedan flyttas till ett nytt läge öster och norr om staden.

Ombyggnadsalternativen innebär att befintliga gator byggs om med hänsyn till såväl framkomlighet och trafiksäkerhet som miljö (buller mm), s k miljöprioriterad genomfart. Ombyggnaden kan göras etappvis med Silfwerbrandsgatan, Hjalmar Lundbohmsvägen och Stationsvägen som **etapp 1** och Malmvägen-Hjalmar Lundbohmsvägen-Stationsvägen som **etapp 2**. En nackdel med etapp 1 är ogynnsam vägprofil och relativt kortvarig livslängd.

Alternativ Luossavaara Syd innebär att en ny väg anläggs öster och norr om staden i nära anslutning till befintlig och planerad bebyggelse. Den nya vägen kan anslutas till stadens gatunät exempelvis via väg 874, Kurravaaravägen, campingplatsen och Hjalmar Lundbohmsvägen (norra delen). Vägen kan dras väster eller öster om Prästgårdsbacken. Där vägen går genom stadsbebyggelse är förutsättningen att den utformas som en stadsgata. Den nya vägen kan som ett **alternativ** (enligt kommunens önskemål) **gå i tunnel** genom Luossavaara. Fördelen med tunnel är att man slipper genomfartstrafiken (ca 100 bilar/dygn varav 20 lastbilar, förutsatt att Södra infarten anläggs) genom de nya centrala delarna. Nackdelen är att E10 tappar helt kontakten med de nya stadsdelarna, resecentrum mm. Variant Prästgårdsbacken gör intrång i Gabna samebys flyttled.

Alternativ Luossavaara Nord följer Luossavaaras norra sida (delvis i tunnel) och ansluter till befintlig E10 väster om Prästgårdsbacken. Detta alternativ var främst aktuellt som en tänkbar gemensam sträckning med ett alternativ till ny järnvägssträckning. Alternativet kan också ses som en framtida vägsträckning om ett brott skulle inträffa mellan Kiirunavaara och Luossavaara och på så vis omöjliggöra en vägkorridor enligt Luossavaara Syd.

Alternativ Kiirunavaara innebär att en ny väg anläggs väster om staden och Kiirunavaara genom LKAB:s gruvindustriområde. Alternativet går i samma korridor som planerad ny järnväg och förutsätter att väg 870, Nikkaluoktavägen, byggs ut i ny sträckning. Alternativet skulle kunna utgöra serviceväg till järnvägen. LKAB har dock pga säkerhetsproblem starkt avrått från detta alternativ.

E10 - åtgärder på lång sikt, år 2025-

Ombyggnadsalternativet (etapp 3) innebär att E10 flyttas till ett nytt läge i södra kanten av den då återstående bebyggelsen. Detta läge motsvaras av nuvarande Kyrkogatan eller Adolf Hedinsvägen. Ändrade förutsättningar i norra Sjömalmen kan göra att detta alternativ/etapp erfordras före år 2025.

Nybyggnadsalternativen Luossavaara Syd, Luossavaara Nord och Kiirunavaara är desamma som i kort sikt.

Väg 870, Nikkaluoktavägen

På kort sikt, ca år 2015-2025, kan Nikkaluoktavägen antingen byggas om i befintlig sträckning tillsammans med förstärkt underhåll (ca år 2015-2020) så att vägen håller för tunga transporter till och från LKAB via Södra infarten eller flyttas till ett nytt läge mellan bostadsområdet Lombolo och flygplatsen. För det senare redovisas tre alternativa vägkorridorer, Nikkaluokta Väst, Mitt och Öst.

En kritisk punkt längs Nikkaluoktavägen är om bron i korsningen med befintlig järnväg håller bärligheten fram till år 2012 (när ny järnväg ska finnas väster om Kiirunavaara). Om bron inte håller så måste en provisorisk plankorsning med järnvägen anläggas alternativt måste byggande av ny sträckning för Nikkaluoktavägen forceras.

På en delsträcka vid Rotsitriangeln måste Nikkaluoktavägen höjas för att kunna medge planskild korsning med ny sträckning för järnväg (år 2009-2012).

På lång sikt, år 2025-, måste Nikkaluoktavägen vara ombyggd i ny sträckning enligt ovan i Nikkaluokta Väst, Mitt eller Öst.

Kompletterande åtgärder

Förutom vägbyggnadsåtgärder diskuteras fortlöpande med Kiruna kommun om åtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1 och 2 för att komplettera de fysiska åtgärder som vidtas.

Samråd

Nära samarbete har bedrivits med Kiruna kommun, Banverket, Vattenfall, LKAB och Länsstyrelsen. Länsstyrelsen har i förstudieskedet beslutat att föreslagna åtgärder kan

komma att medföra en betydande miljöpåverkan. Samrådsgruppen har därför förutom regionala myndigheter utökats med berörda nationella myndigheter. Samrådsmöte med allmänheten har hållits 3 oktober 2006 i Folkets Hus Kiruna.

Länsstyrelsen har godkänt miljökonsekvensbeskrivningen i februari 2007. Vägutredningen har sedan varit utställd för allmänhetens granskning under tiden 11 maj-1 juni 2007 och samtidigt på remiss hos regionala och nationella myndigheter och intressenter.

Finansiering

Kirunaprojektet finns inte med i den nationella vägtransportplanen för 2004-2015 och inte heller med i regional transportplan för Norrbottens län 2004-2015. Finansieringen måste därför ske med stöd av minerallagen via LKAB eller med särskilt tillskjutna medel i transportplanerna.

Ställningstagande

Planeringen av de allmänna vägarna i Kiruna görs också fortsättningsvis i samarbete med Kiruna kommun, LKAB med flera, med målet att Kiruna även i framtiden ska vara en attraktiv stad för boende, besökare och näringsliv.

När finansiering för vägprojekten finns upprättas arbetsplan för E10 och väg 870 med anslutande vägar.

Väg E10

För E10 upprättas arbetsplan för alternativet Luossavaara Syd. Beroende på LKAB:s beslut om lokalisering av nya infarter finns två alternativ på utförande inom korridoren; ovanjordslösning eller tunnellsättning. Om LKAB anlägger Södra infarten kan E10 gå i en sträckning genom framtida centrum i nordväst. Om LKAB ej anlägger Södra infarten, utan istället väljer infart via Viscaria, eller en infart i anslutning till ny damm över Luossajärvi, övervägs en tunnel om ca 1,3 km i sträckning under framtida centrum i nordväst.

Beroende på hur deformationsområdet utbreder sig samt hur stadsutvecklingen i nordväst utvecklas kan etapplösningar, som redovisas i vägutredningen, bli aktuella att genomföra.

Väg 870, Nikkaluoktavägen

För väg 870 upprättas arbetsplan för alternativet Nikkaluokta Väst. Beroende på hur deformationsområdet utbreder sig kan etapplösningar, som redovisas i vägutredningen, bli aktuella att genomföra. Beslut från LKAB om anläggande av Södra infarten kan påskynda byggandet.

Standard

Standarden på nysträckning av E10 och Nikkaluoktavägen utförs enligt följande:

Utanför staden utformas vägen med landsvägskaraktär där framkomlighet för motortrafik prioriteras. Vägkorsningar utförs i plan, medan gång- och cykelpassager utförs planskilda.

Inom stadsbebyggelse utformas vägen som en stadsgata med separata gång- och cykelbanor och säkra passager. Tillgänglighet och säkerhet för oskyddade trafikanter prioriteras, såväl väg- som gång- och cykelkorsningar utförs i plan. Vägen ska gestaltas med stor hänsyn till omgivande stadsmiljö.

Övrigt

Vägverket arbetar vidare, tillsammans med övriga aktörer i stadsomvandlingen, för användandet av fyrstegsprincipen som förhållningssätt. Syftet är att hitta åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt samt effektivare nyttjande av befintligt vägnät. Minskad efterfrågan på biltransporter innebär att befintligt vägsystem avlastas med ökad säkerhet och framkomlighet som följd.

Rekommendation mm

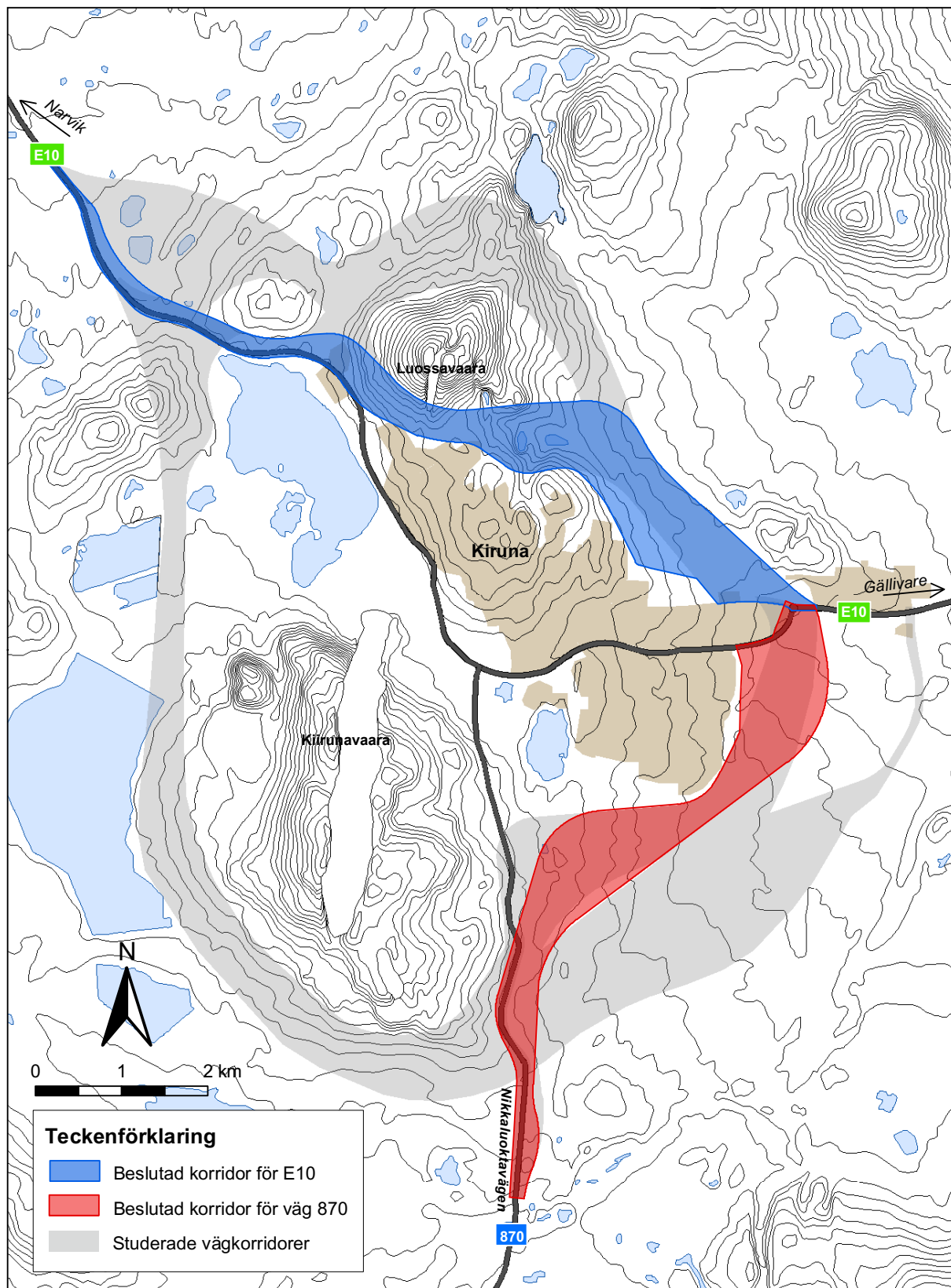
Länsstyrelsen, Naturvårdsverket m fl har i sina samrådsyttranden pekat på ett antal frågor som särskilt bör beaktas vid upprättande av arbetsplaner och deras miljökonsekvensbeskrivningar.

I arbetsplanerna sker bl a djupare trafikteknisk analys med samhällsekonomiska beräkningar på valda och projekterade vägsträckningar.

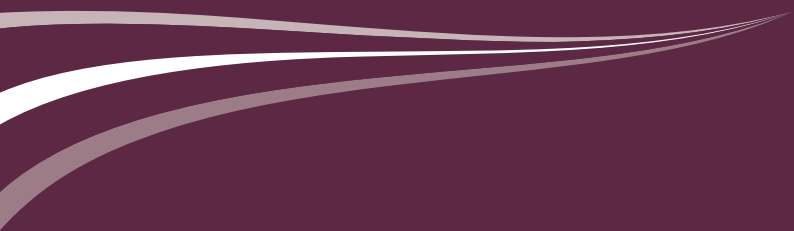
Vägverket Region Norr


.....
Lena Dahlgren
Vägdirektör

Ställningstagandet ingår i vägutredningens Beslutshandling, daterad juni 2008



Beslutade vägkorridorer.



Vägverket

Region Norr

Box 809, 971 25 Luleå

www.vv.se vagverket.lul@vv.se

Telefon: 0771-119 119 Texttelefon: 0243-750 90 Fax: 0920-24 38 30



Vägverket