

SAMRÅDSHANDLING

Arbetsplan ny del VÄG E10, Kiruna

samt indragning av del av befintlig väg ur allmänt underhåll

Kiruna kommun, Norrbottens län

2012-10-24



Dokumenttitel: Arbetsplan ny del VÄG E10, Kiruna
Skapat av: Ramböll Sverige AB
Dokumentdatum: 2012-10-24
Dokumenttyp: Samrådshandling
Ärendenummer: TRV 2012/16929
Projektnummer: 880865
Version 1.0
Utgivare: Trafikverket
Kontaktperson: Charlotta Olofsson, Trafikverket
Uppdragsansvarig: Ramböll Sverige AB, Box 850, 971 26, Luleå
www.ramboll.se
Rambölls uppdragsnummer: 61851148128
Distributör: Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå telefon: 0771-921 921.

Innehåll

1. Inledning	4
2. Förutsättningar	5
3. Vägutformning och gestaltning	8
4. Miljöpåverkan	13

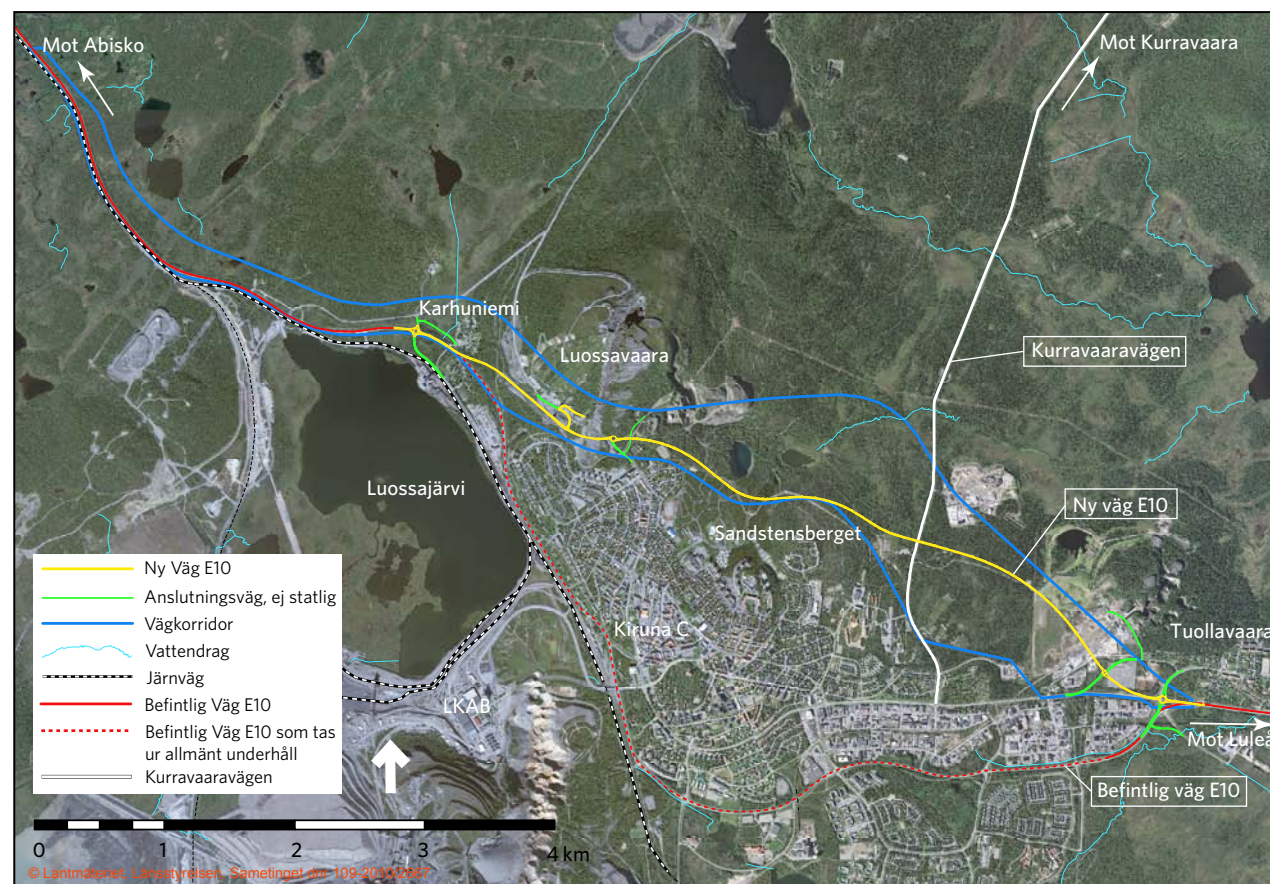
1. Inledning

Kiruna stad står inför stora förändringar. Brytningen i Kirunavaaragruvan gör att marken i deformationszonen undermineras och till slut rasar samman. Detta påverkar staden och dess infrastruktur.

Trafikverket planerar inom Kirunaprojektet - nya vägar en ny sträckning av E10 norr om Kiruna. Den föreslagna sträckningen av väg E10 ligger inom den beslutade vägkorridoren från Tuolluvaara i sydväst tillbaka till den befintliga väg E10 vid Lokstallsområdet.

Som en följd av den tidigare upprättade vägkorridoren, som lätt kan anpassas efter de framtida behov som stadsomvandlingen skapar, arbetar Trafikverket idag med att ta fram en arbetsplan för den nya sträckningen av E10. Trafikverket genomför nu samråd för arbetsplanen.

Nu har du chansen att tycka till om nya E10 i Kiruna. Trafikverket har tagit fram ett förslag till ny E10 som vi vill få in synpunkter på. Förslaget är den väglinje som Trafikverket ser som mest lämpligt när en rad olika aspekter vägts samman. Denna samrådshandling beskriver det förslaget, hur det kan gestaltas och vilken påverkan det kan komma att få på bland annat miljö, friluftsliv och hälsa. Vi vill nu ha in dina synpunkter.



Figur 1.1. Föreslagen ny dragning av väg E10.

Tidigare utredningar

Följande utredningar har utförts angående vägens nya sträckning:

- Förstudie, beslutshandling, dec 2005
- Vägutredning, förslagshandling, maj 2007

Dessa utredningar finns på trafikverkets hemsida: www.trafikverket.se/kiruna-nyavagar

I vägutredningen utreddes den trafiktekniska standarden och konsekvenserna för miljö, trafiksäkerhet och tillgänglighet för de olika vägkorridorerna. Därefter fattades beslut om vilken korridor Trafikverket skulle arbeta vidare med.

2. Förutsättningar

Tidplan

Pågående arbetsplan påbörjades hösten 2012, som en följd av den tidigare upprättade vägkorridoren. Samråd med sakägare avseende arbetsplanen hålls i november 2012 och i början av 2013 kommer den färdiga arbetsplanen och miljökonsekvensbeskrivningen att ställas ut och remissbehandlas. Vägbygget är planerat att påbörjas under 2014 och avslutas under 2016.

Bebyggelse

Kiruna stads karaktär bestäms i första hand av dess belägenhet på berget Haukivaaras sydvästsida, 500-700 m ö h, vidare av bebyggelsens organisation och ålder, men även omgivande fjällandskap och gruvområden präglar staden. När staden planlades gjordes det med en strävan att skapa ett så varmt och behagligt lokalklimat som möjligt i detta kärva nordliga läge. En annan strävan var att den vackra fjällvärlden skulle kunna ses från många platser i samhället. Stadens storlek, utformning och bebyggelse på ett fjäll bidrar till att naturen upplevs ända in i de centrala delarna av staden. Från bebyggelsen ges utblickar över sjöar, fjällandskap, lågland och gruvverksamheten. Stadsbygden är den mest föränderliga av landskapstyperna. I Kiruna bestäms stadens fortsatta växt och läge av pågående gruvverksamhet.

E10 får till viss del ett bebyggelsenära läge norr om Kiruna stad där det närmaste bostadsområdet ligger 40 m från vägen.

Landskap

Kiruna ligger mitt i den subalpina fjällbjörkskogen mellan kalvfjäll och den fjällnära barrskogen. Omgivningarna kring staden ingår i den s.k. förfjällsregionen som karaktäriseras av vidsträckta, högt liggande plataer och enstaka bergshöjder eller lågfjäll. Stadsbebyggelsen är belägen på lågfjället Haukivaara och omges av lågfjäll, bland annat gruvberget Kiirunavaara i väster och Luossavaara i norr. Terrängen varierar från Torneälvens dalgång på 329 möh, Luossajärvi på 499, samhället på 500-570, till Luossavaaras topp på 726 möh.

Det geografiska läget gör att solinstrålningen är låg vintertid och snösäsongen lång. På sommaren påverkas klimatet av midnattssolen som ger upphov till en kort men intensiv vegetationsperiod. Det fjällnära läget och årstidsvariationen utgör själva grunden för upplevelsen av landskapet och bidrar starkt till Kirunas särprägel.

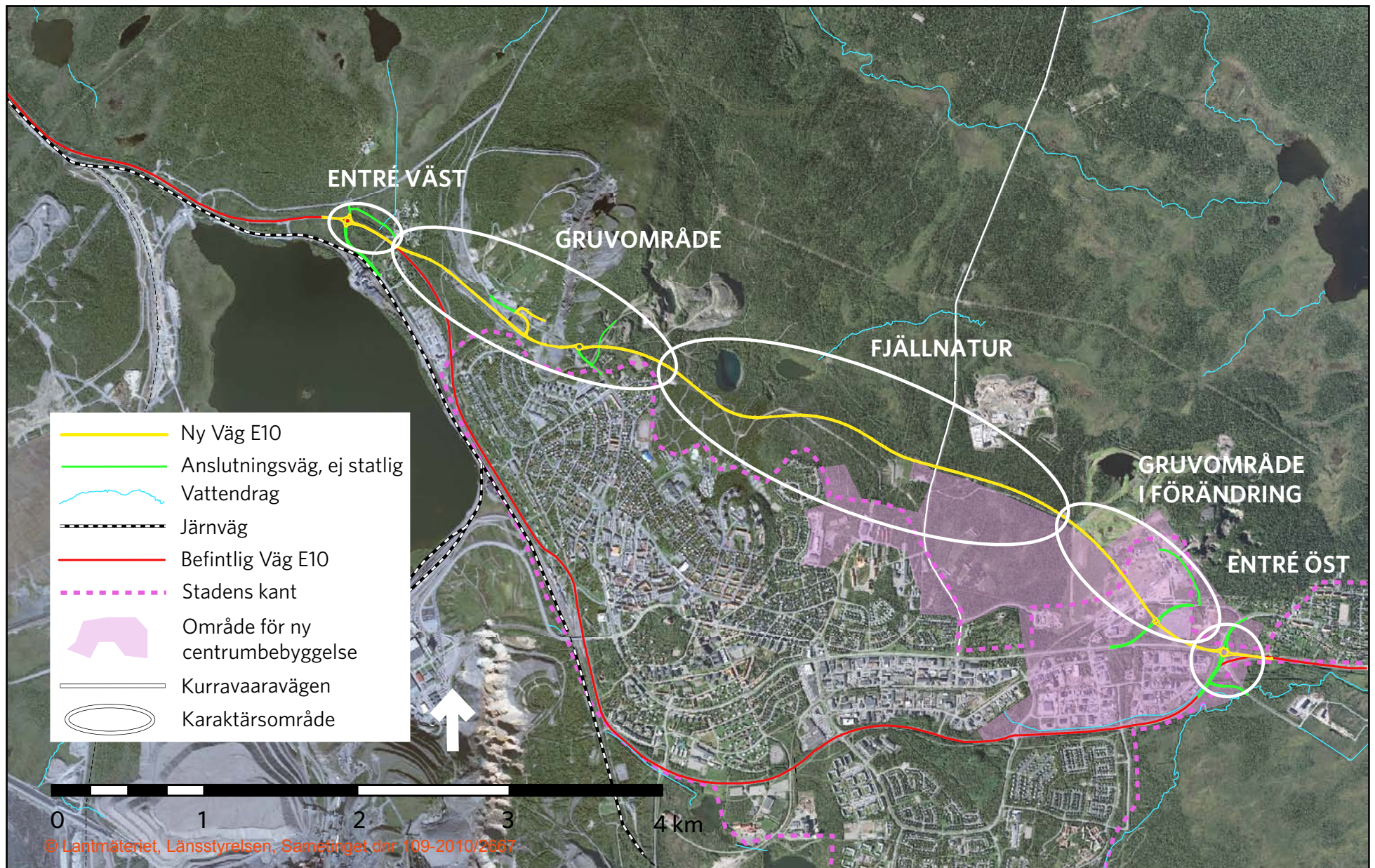
Landskapets huvudkaraktärer utgörs av *gruvområde i förändring och kuperad fjällskog* medan *stadsbygden* utgör gränsområde, se figur 2.2.

I öster vid Tuolluvaara sätter tidigare gruvverksamhet sin prägel med gruvlavar och stora plana obeväxta marker, fd sedimentationsdammar. De sydöstvända sluttningarna i Tuolluvaara är beväxta med gammal barrskog och längre upp i terrängen, på Sandstensberget, fjällbjörkskog. Längre västerut sätter tidigare gruvverksamhet åter prägel på landskapet med dagbrottet på Luossavaara och terrasser av sprängsten på sluttningarna. Den nya vägen passerar stora sammanhängande grön- och friluftsområden öster om staden vilka nyttjas flitigt tex med golfbana, skyttebana, skoterleder, skid- och vandringsleder, slalombacke mm.

Staden är synlig i början av sträckan, från de öppna områdena vid Tuolluvaara och i anslutning till dagbrottet på Luossavaara.

	2012	2013	2014	2015	2016
Arbetsplan					
Samråd					
MKB till Länsstyrelsen					
Arbetsplan utställning					
Arbetsplan laga kraft					
Bygghandling					
Vägbygge					

Figur 2.1. Tidplan.

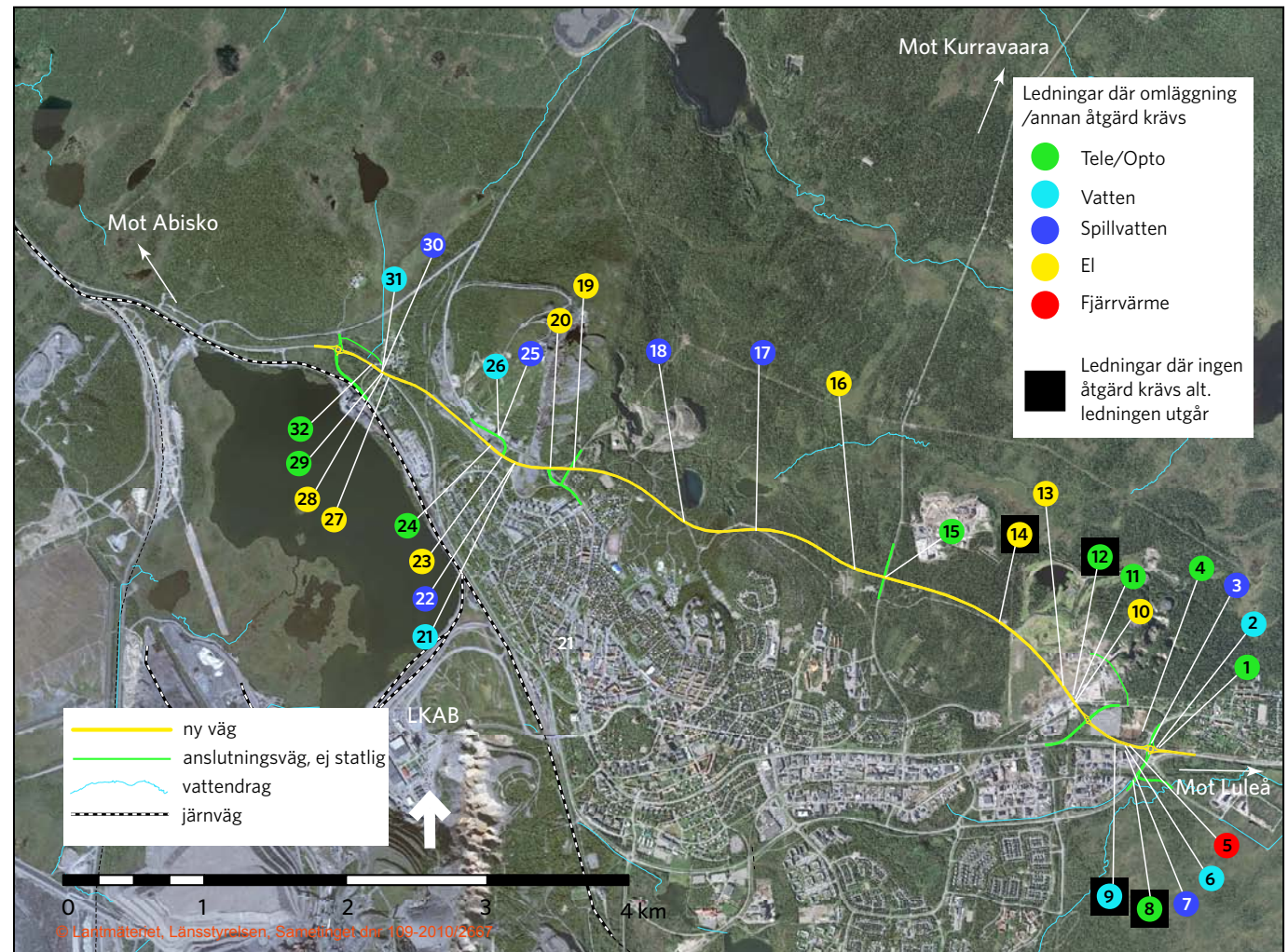


Figur 2.2. Karta som visar landskapets karaktärsområden.

Befintliga ledningar

Den nya vägsträckningen kommer att beröra ett antal befintliga ledningar i mark och luft.

Åtgärder på dessa ledningar såsom omläggning, höjjustering, förläggning i skyddsror, markförläggning (av luftledningar), flytt i sidled eller liknande kan krävas i beröringspunkterna.



Figur 2.3. Befintliga ledningar

Trafik

Trafiken på delen mellan rondellen vid Tuolluvaara till Lokstallsområdet beräknas uppgå till 8000 i årsmedeldygnstrafik, varav ca 1120 (14%) fordon räknas som tung trafik. Hastighetsbegränsningen på vägen kommer att vara 80 km/h.

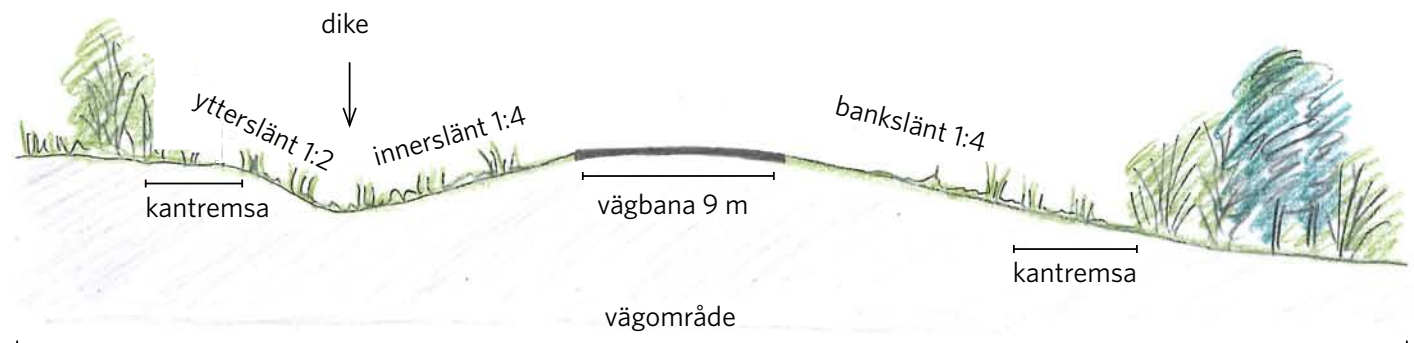
Vägens geometri

Vägens läge i plan och profil anpassas till terrängförhållanden/topografi och landskapets karaktär. Vägen ska ge möjlighet till utblickar över staden, dess landmärken och omgivningar. Detta har stor betydelse för trafikantens orienteringsförmåga och för stadens presentation.

Vägens linje och profil utformas på sådant sätt att den fysiska barriärverkan i friluftsområdet begränsas genom funktionella och "rätt" placerade passager.



Figur 3.2. Mineraliseringar, Lappmalmen. Karta LKAB.



Figur 3.3. Vägsektion

Karaktär

Ny väg E10 karaktäriseras som en väg i stadsranden. Vägen kommer att gå i kanten av den befintliga staden och även planerad ny centrumbebyggelse vid Tuolluvaara samt planerat bostadsområde på Luossavaaras sluttning.

Vägens stadsnära läge ställer höga krav på utformning. Här läggs fokus på både åskådarperspektivet (hur vägen upplevs från landskapet) och trafikantperspektivet (hur vägen och dess omgivning upplevs för trafikanten).

Ett gestaltningsprogram kommer att tas fram. Syftet med gestaltningsprogrammet är att skapa samsyn hos alla inblandade för projektets utformningsprinciper, om helheten och om relevanta detaljer. Gestaltningsprogrammet för vidare de tankar och idéer som genomsyrat arbetsplanprocessen till nästa fas av projektering som är bygghandlingen.

Korsningspunkter

Planerade korsningspunkter med ny väg E10; cirkulationsplatser vid Tuolluvaara och Karhuniemi samt anslutningar in till staden (Malmvägen, Hjalmar Lundbohmsvägen m.fl.) utformas med hänsyn till att de utgör infarter. Nuvarande anslutningar till Karhuniemi och Lokstallsområdet kan inte vara kvar. För att uppfylla krav på vägstandard för nya E10 läggs dessa anslutningar norr om de befintliga. Vid en ny planskild korsning passerar nya E10 över nuvarande Kurravaaravägen.

De nya cirkulationsplatserna och dess omgivningar ska med sin utformning tydliggöra platserna som entréer till staden. Platserna utformas medvetet och ger uttryck för stadens identitet.

Broar och portar

Den nya vägen utgör en kraftig barriär genom det stora sammanhängande friluftsområdet öster om staden. För att begränsa denna barriärverkan planeras passager i form av broar och portar på sträckan från korsningen med Kurravaaravägen och fram till dagbrottet på Luossavaara.

En bro, ca 210 m lång och ca 23 m hög planeras över ravinen väster om Sandstensberget, ca 50 meter norr om camp Ripan, se figur 3.6. Denna bro ger möjlighet för passage av flera befintliga spår och leder. En kortare bro, ca 100 m planeras något längre västerut, vid Petsamo, se figur

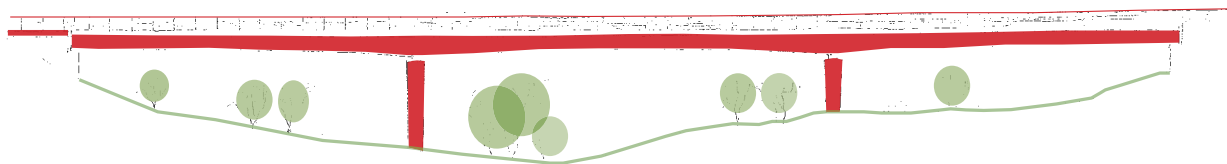
3.4. Broarna utformas på ett medvetet sätt till att bli viktiga landmärken i friluftsområdet och staden. Broarna kommer att vara väl exponerade från omgivningen; från World Cup-spår, motionsspår, Jägarspår, skoterled, Midnattsolstig m.fl.

För spår som utgår från Varggropen planeras passager under den nya vägen i form av bro och port. Passager för friluftsliv planeras vid Kurravaaravägen och väg till snötippen. Broar/portar utformas med god design, god genomsikt samt ljussätts.

Sidoanläggningar

En rastplats med utsikt över staden planeras i anslutning till dagbrottet på Luossavaara. Trafikverket avser att genomföra en arkitektävling kring utformningen av denna.

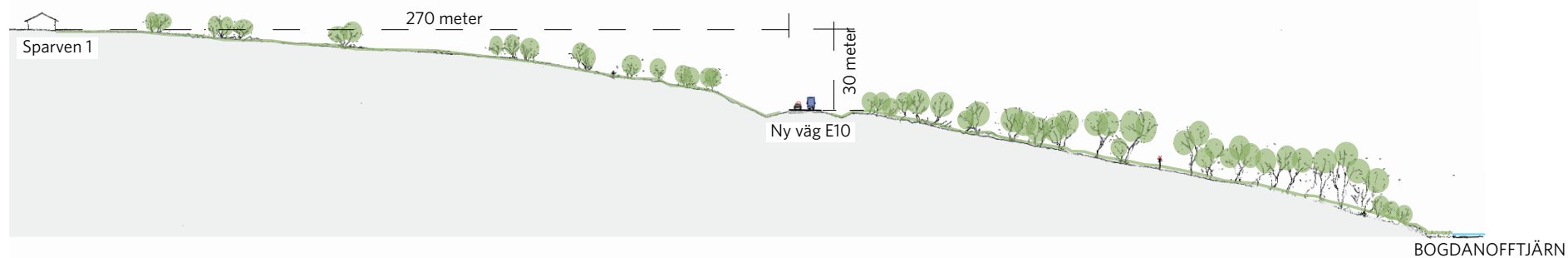
En utsiktsplats anläggs vid Sandstensberget med utsikt över vidderna mot öster.



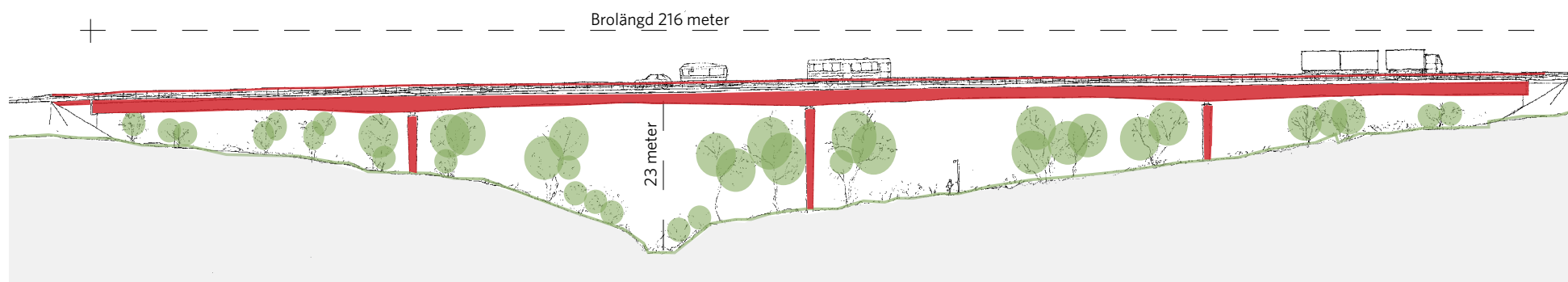
Figur 3.4. Bro, ca 100 meter lång, vid Petsamo.

SEKTION 3. SPARVEN 1 - NY VÄG E10 - BOGDANOFFTJÄRN

Vid sektion 3/660

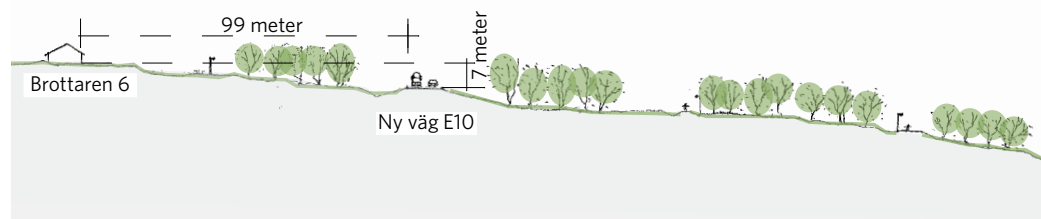


SEKTION 2. NY VÄG E10 - BRO ÖVER RAVIN

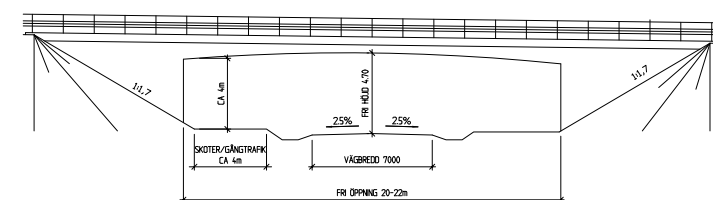


SEKTION 1. BROTTAREN 6 - NY VÄG E10

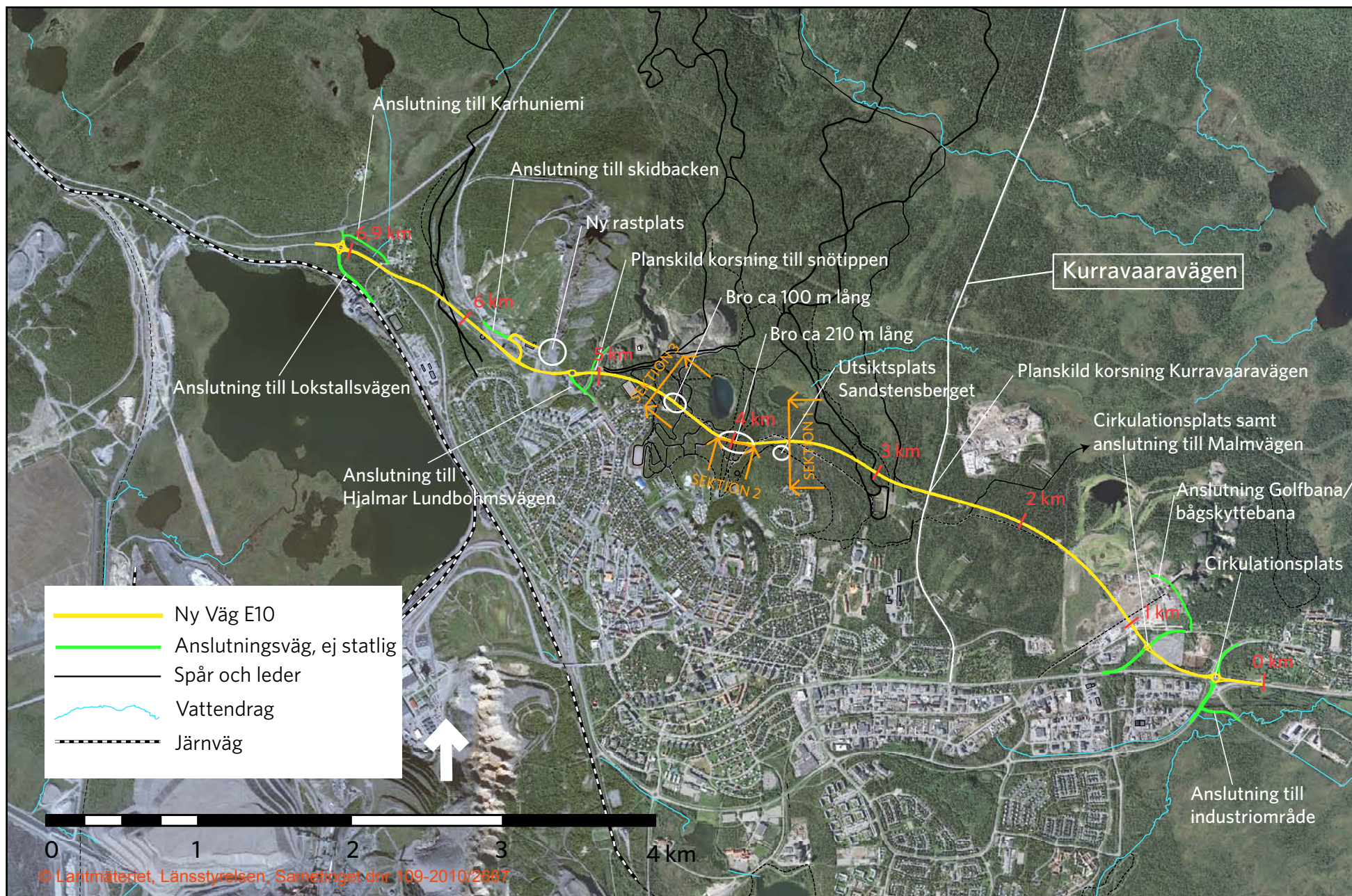
Vid sektion 4/600



EXEMPEL, PORT VID SNÖTIPPSVÄGEN



Figur 3.5-3.8. Sektioner.



Figur 3.9. Anslutningar och vägkonstruktioner längs nya E10.

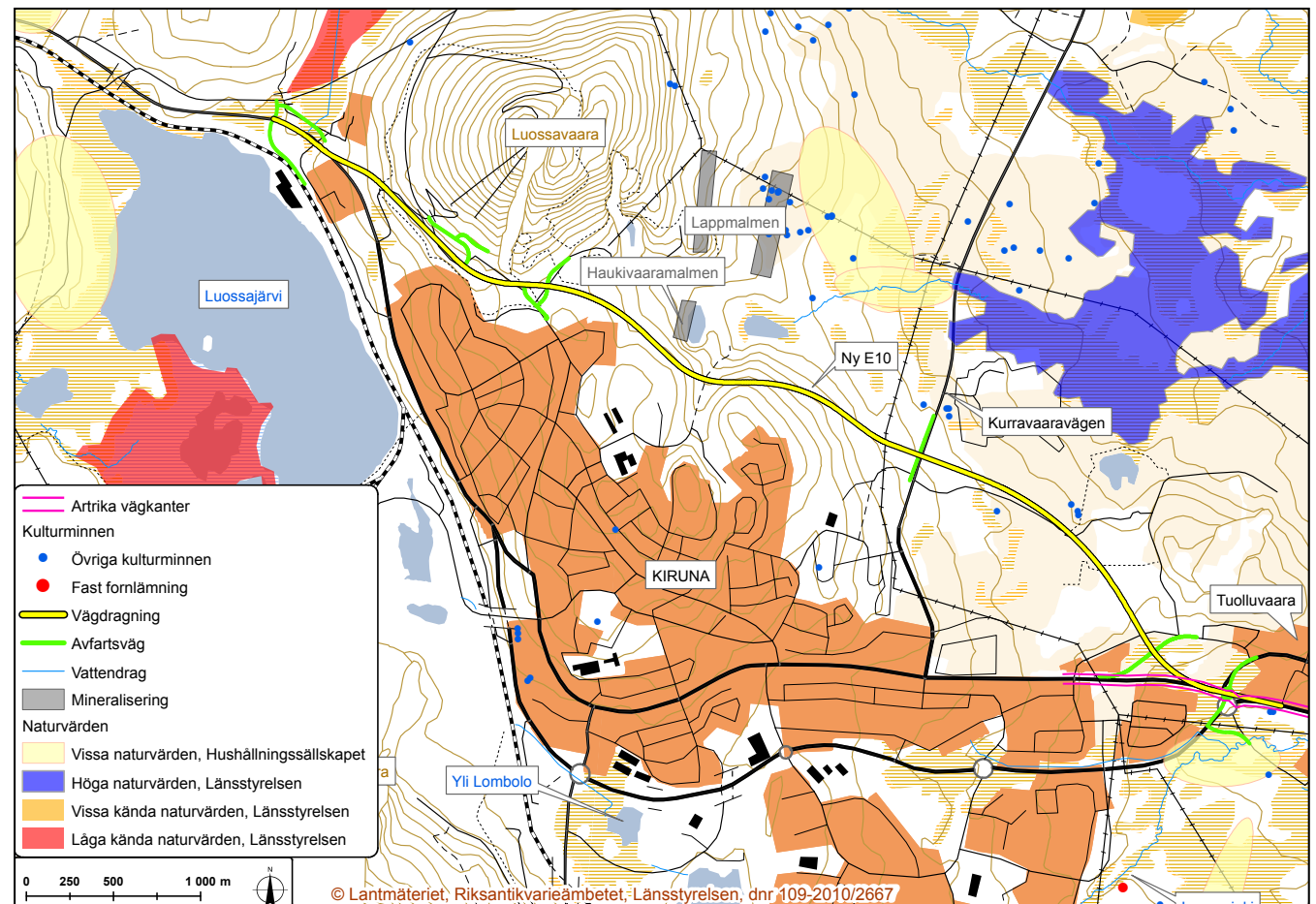
4. Miljöpåverkan

Påverkan på miljö och människors hälsa kommer att utredas i miljökonsekvensbeskrivningen som ingår i arbetsplan och som ska godkännas av Länsstyrelsen i Norrbottens län.

Syftet med miljökonsekvensbeskrivningen är att identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekter som den planerade vägsträckningen kan medföra.

Beskrivningen ska möjliggöra en samlad bedömning av dessa effekter och kommer att omfatta:

- människors hälsa, boendemiljö, friluftsliv
- mark, vatten, luft, klimat, landskap, naturmiljö och kulturmiljö,
- hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt,
- annan hushållning med material, råvaror och energi,
- påverkan under byggtiden.



Figur 4.1. Natur- och kulturvärden samt mineraliseringar.

Rekreation och friluftsliv

Den norra delen av Kiruna är av stort värde för rekreation då stadens största närrekreationsområde är placerat rakt norr om stadskärnan. Inom detta område finns motions- och skidspår, skoterleder samt orienterings- och strövområden. Den tänkta vägen går rakt igenom rekreativområdet vilket påverkar friluftslivet negativt. Området används även för olika typer av träningsläger för elitidrottare vid försäsong.

I början av vägen i öster kommer vägen att skära av den södra delen av Kiruna golfbana, samt en del av bågskyttebanan. I den nordvästra delen finns en skidbacke och utsiktsplats som både ortsbefolkningen och turister besöker för att se midnattssolen och de milsvidda vyerna vid bra väder. Skidbacken kommer inte direkt att påverkas av den nya vägen.

För att underlätta korsningarna med skid- och motionsspår planeras passager längs sträckan. Detta gör dock att en del spår måste läggas om. Motionsleden vid Sandstensberget kommer att kvarstå efter viss justering.

Natur och kultur

Det planerade området utgörs till stor del av trivial fjällbjörkskog och ganska mager mark. Nordöst om Kiruna tätort finns ett par äldre tallar och ett par mindre bäckar passerar vägkorridoren. En mindre bäck från Bogdanofftjärn (klass 3 - vissa kända naturvärden) har frodig, tät och högvuxen växtlighet.

Ett stort område kring Kiruna tätort är riksintresse för kulturmiljö då området utgör *”stads- miljö och industrilandskap som visar ett unikt samhällsbygge vid 1900-talets början...”*. Effekterna av den nya vägen på riksintresset kommer utredas särskilt.

Inom gränserna för den aktuella korridoren finns inga kända objekt med högt kulturhistoriskt värde. Det finns däremot en del kulturminnen så som gamla träd med ristningar, men dessa förväntas inte störas av den nya vägen.

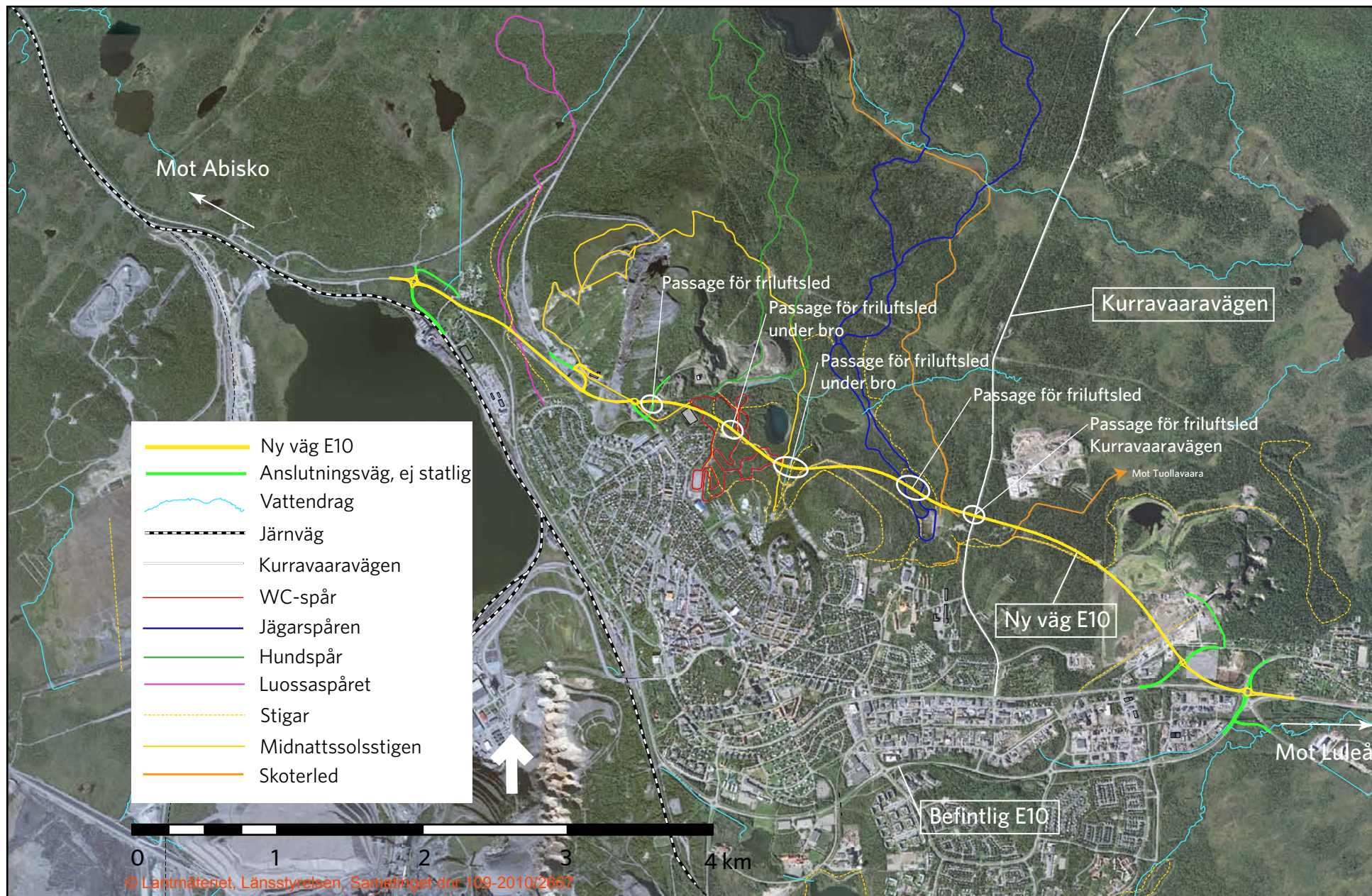
Riksintressen

Vägförslaget berör fem riksintressen: kulturmiljö angående Kiruna stad och gruva, mineraliseringar, järnvägen, väg E10, vägkorridoren för ny E10 samt vägen till flygplatsen.

Andra riksintressen som finns i området, men inte direkt berörs, är rennäringsområden med riksintresse, Kalixfors skjutfält samt friluftsliv och naturmiljö (Torne- och Kalix älv).



Figur 4.2. Vägen kommer att passera ett område med skidspår och stigar.



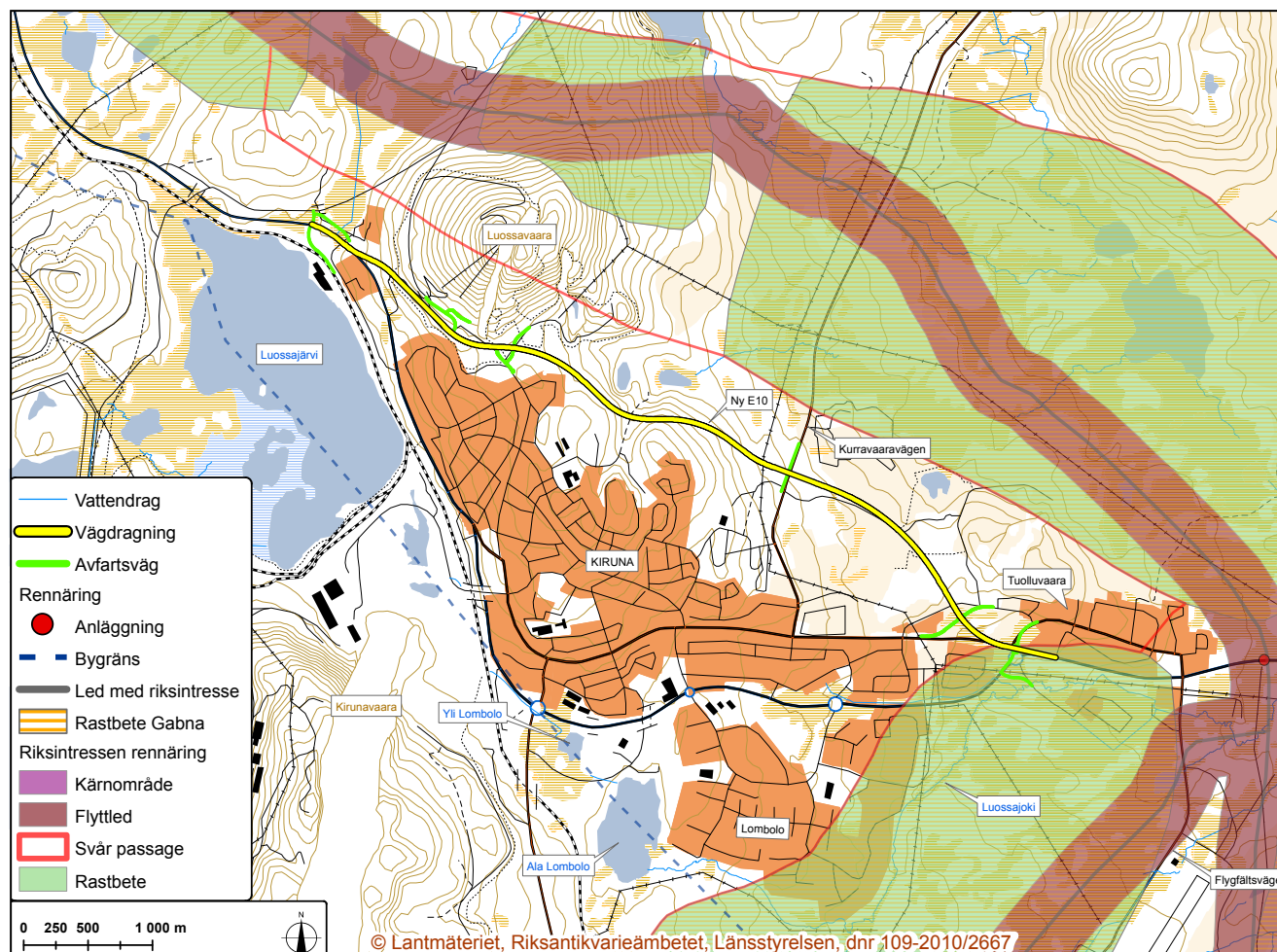
Figur 4.3. Kartan visar skidspår och leder i området för ny väg E10 samt möjliga passager för friluftsliv.

Rennäringen

Renskötsel är den äldsta av kommunens näringar och är fortfarande en viktig del av kommunens näringsliv. Många lever även indirekt helt eller delvis av rennäringen. Med kringeffekter sysselsätter rennäringen omkring 215-300 personer i Kiruna.

Renskötsel är en arealkrävande och extensiv näring som har behov av stora betesarealer. Varje betesområde har sina speciella egenskaper som gör det värdefullt vid olika perioder under året och de kan inte ersätta varandra. Samebyarnas betesområden ovan odlingsgränsen kallas åretruntmarker, där renskötsel bedrivs hela året. Marken nedanför odlingsgränsen är vinterbetesmarker och betas under tiden 1 oktober till 30 april.

Området norr om Kiruna tillhör Gabna samebys renverksamhet och används framförallt som transportsträcka men även som rastbete. Transportsträckan har, på grund av bebyggelse och gruvans framgång, blivit trängre och vallningen av renarna sker därför med hjälp av helikopter förbi Kiruna. Den årliga passagen över väg E10 går på den östra sidan av Tuolluvaara och påverkas därmed inte av en ny väg väster om stadsdelen. Norr om staden finns även ett område av riksintresse för rennäring. Detta område berörs dock inte av den nya vägen då den planeras närmre staden.



Figur 4.4. Intressen för rennäringen

Transport av farligt gods

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och föremål som vid olycka under transport kan resultera i stora konsekvenser för människa, natur och egendom. Transporter av farligt gods regleras i det Europa-gemensamma regelverket ADR.

Det finns i Sverige inga nationella bestämmelser för vilken risk som är acceptabel. Däremot har Länsstyrelsen i Norrbottens län tagit fram riktlinjer för skyddsavstånd till transportleder med farligt gods. Utgångspunkten är att om avstånden uppfylls vid nybyggnation behövs inga fördjupade underlag gällande riskbilden eller förslag till riskreducerande åtgärder. I denna rekommendation används en zonindelning utifrån avståndet mellan riskkällan och olika typer av markanvändning.

Inom ramen för arbetsplanen har en analys av riskbilden gällande transport av farligt gods för den föreslagna vägsträckan för väg E10 genomförts. Riskutredningen behandlar risknivå- sannolikhet och konsekvens - för den föreslagna vägsträckan och dess omgivning med syftet att svara på frågan: innebär tänkt dragning av E10 en acceptabel risknivå för Kiruna? E10 kommer att vara en så kallad primär transportled av farligt gods, det vill säga den väg som i första hand ska väljas vid transport av farligt gods. Med en uppskattat årsmedeldygnstrafik på 8000 fordon varav 14 % antas vara tung trafik, är det viktigt att risknivån undersöks och beaktas i den fortsatta processen.

Den genomförda riskanalysen visar att det i höjd med Karhuniemivägen och Norra Stallvägen, där närmsta avstånd mellan väg och bostadshus endast uppgår till 40 meter, krävs ett antal riskreducerande åtgärder för att säkerställa att risknivån är acceptabel. Åtgärderna innebär att avakningsskydd etableras, för att säkerställa att fordon vid olycka stannar på vägbanan eller i dess absoluta närhet, att ett plank som skyddar bostäderna från värmestrålning vid till exempel pölbrand uppförs samt att en uppsamlingsanordning, för att säkerställa att till exempel bensin eller diesel inte rinner mot bebyggelse, etableras. Med beskrivna åtgärder är risknivån acceptabel för de boende i området.

Analysen visar också att det vid Midnight Sun Cruisers klubblokal, som ligger på 15 meters avstånd från den nya vägen, krävs ett antal riskreducerande åtgärder för att risknivån ska vara acceptabel. Med samma åtgärder som vid Karhuniemivägen/Norra Stallvägen sjunker risknivån till acceptabla nivåer ur ett farligt gods-perspektiv. Det går dock inte att bortse från att miljön för de som vistas vid klubblokalen kommer att präglas av att det passerar en europaväg på 15 meters avstånd från husfasaden.

Avstånd	<30 m	30-70 m	70-150 m	>150 m
Väg	Bebyggelsefritt	Industri, mindre handel, parkering etc.	Bostäder (högst 2 plan) handel, mindre kontor etc.	Bostäder och annan personintensiv verksamhet

Figur 4.5. Säkerhetsavstånd enligt Länsstyrelsen i Norrbottens län

Även golfbanan och bågskyttebanan påverkas av dragningen av den nya vägen. För dessa verksamheter föreslås inga skyddsåtgärder utan istället rekommenderas flytt av berörda delar av golfbanan och bågskyttebanan där Länsstyrelsens skyddsavstånd efterlevs.

Efter genomförande av riskreducerande åtgärder och rekommendation är risknivån för planerad dragningen av den nya E10:an acceptabel längs hela den föreslagna sträckan.



Figur 4.6. Vägen kommer att passera ca 90 meter från Porfyrvägen i nordvästra Kiruna.

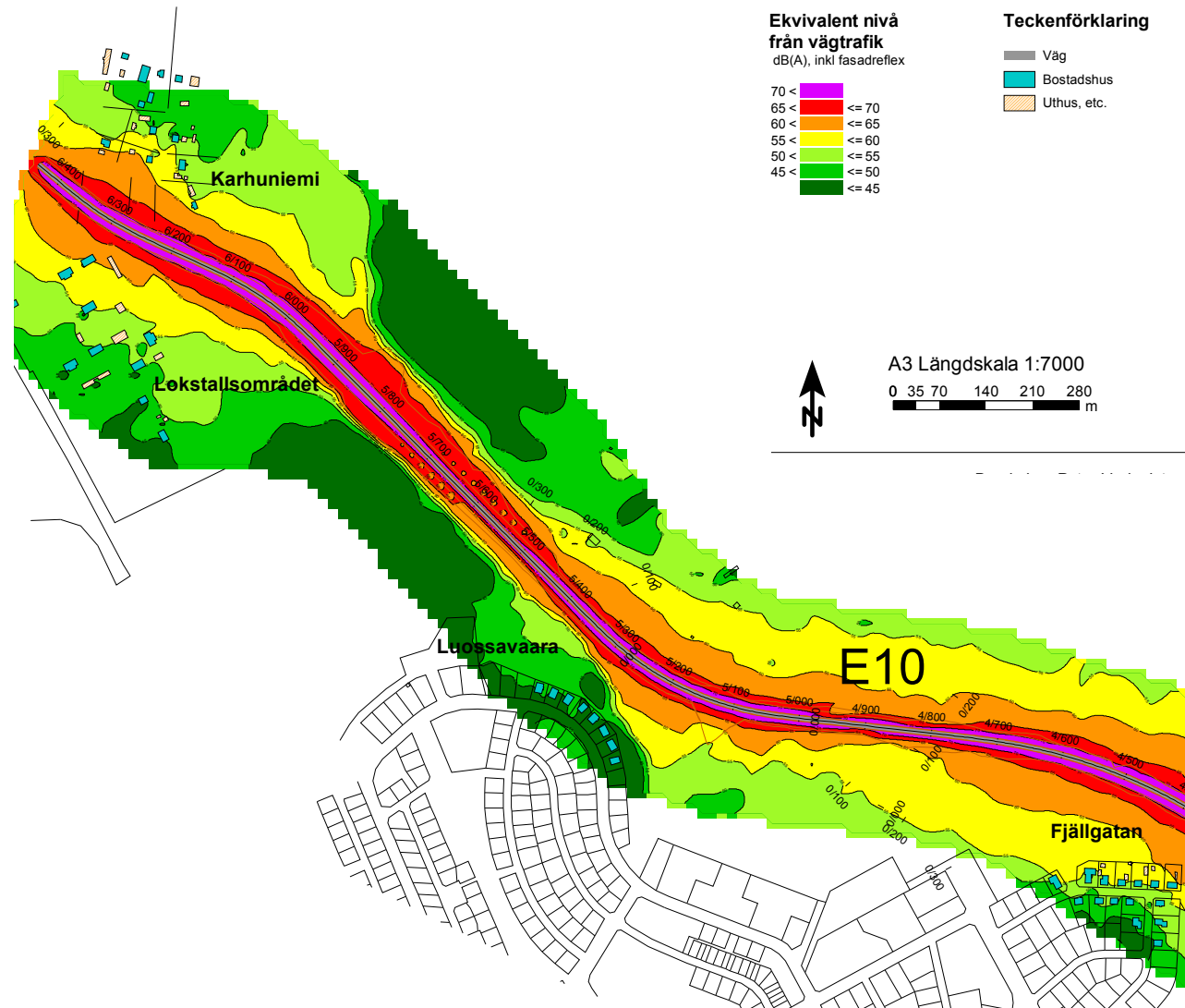
Buller

Riksdagen har angett riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. Riktvärdena är:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (frifältsvärde vid fasad)
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Den föreslagna vägsträckan för väg E10 kommer att gå mellan bostadsområdet Tuolluvaara och industriområdet i Lokstallsområdet. Följande trafikuppgifter för beräkningarna gäller: 80 km/h, 8 000 fordon/dygn varav 14 % tung trafik. Mottagarhöjd för beräkningarna är satt till 2 respektive 5 meters höjd.

Längs den föreslagna vägsträckan finns tre befintliga bostadsområden nära planerad väg E10 som har studerats mer noggrant med avseende på buller. Dessa bostadsområden är: Lokstallsområdet/Karhuniemi, Luossavaara vid Porfyrvägen samt Luossavaara vid Fjällgatan. Vid Lokstallsområdet/Karhuniemi beräknas 10 bostadshus få ekvivalent ljudnivå överstigande riktvärde 55 dBA ekvivalentnivå utomhus. De högsta ekvivalenta ljudnivåerna inträffar på 5 m höjd och beräknas som högst bli 64 dBA. Bullerreducerande åtgärder behövs.



Figur 4.7. E10 norr - Ekvivalent ljudnivå 2 m över mark.

Bostadshusen vid Porfyrvägen vid Luossavaara kommer inte utsättas för ljudnivåer överstigande de gällande riktvärden tack vare, bland annat, terrängen vilken effektivt skärmar vägtrafikbullret. Bullerreducerande åtgärder behövs inte.

Vid Luossavaara och bostäderna på Fjällgatan beräknas fyra hus få ekvivalent ljudnivå överstigande riktvärde 55 dBA ekvivalentnivå utomhus. De högsta ekvivalenta ljudnivåerna inträffar på 5 m höjd och beräknas som högst bli 60 dBA. Bullerreducerande åtgärder behövs.

Riktvärden för maximala ljudnivåer överstigs inte längs hela den föreslagna vägsträckan.

Totalt 14 hus utsätts för ljudnivåer från trafik på planerad ny väg E10 som överstiger gällande riktvärden för vägtrafikbuller. Dessa hus måste studeras specifikt innan åtgärdsförslag tas fram.

För att sänka den ekvivalenta ljudnivån orsakad av vägtrafik på den planerade väg E10 kan olika metoder tillämpas, till exempel användning av bullerskyddsskärm eller bullerdämpande asfalt.

Externt industribuller från omkringliggande verksamheter bedöms inte bidra till ökad ljudnivå i närliggande bostadsområde.

Luftkvalitet

Kirunas geografiska placering i nordligaste delen av Sverige innebär att de allmänna bakgrunds nivåerna av luftföroreningar är mycket låga. Genom de mätningar kommunen gör och har gjort kan man konstatera att luftkvaliteten är bra, enligt kommunens mätningar för perioden 1970-2000. Jämför man de mätningar som görs i centrala Kiruna med bakgrundsmätningar kan man dock se att påverkan från samhället även finns i det lokala perspektivet.

Den nya sträckningen av E10 norr och nordost om Kiruna kommer att innebära en mer påtaglig påverkan av luftkvaliteten i det område där vägen planeras. Däremot minskar påverkan i Kirunas centrala delar då trafiken förflyttas ut från stadskärnan. På sikt kommer staden förflyttas åt nordost och E10 kan därigenom få en mer stadsmässig inramning. Detta kan innebära en viss instängning av luftföroreningarna av omgivande bebyggelse, vilket i sin tur kan innebära ökade halter. Idag bedöms konsekvenserna avseende luftföroreningar som måttliga och gällande miljö kvalitetsnormer kommer troligtvis att kunna hållas. Fokus i utredningen kommer att vara kvävedioxid (NO_2) och partiklar mindre än 10 mikrometer (PM_{10}).

Påverkan under byggtiden

Under byggtiden för E10 kan störningar för närboende, rennäring och trafik uppstå. Byggarbetena ska planeras och bedrivas på sådant sätt så att störningar och konflikter i största möjliga mån undviks och sker utan risk för förorening av mark och vatten. Framförallt kommer byggnationen tidvis att medföra begränsad tillgänglighet och störningar för trafiken. Arbetsområdet kommer att vara avspärrat och man kommer inte att kunna passera med fordon, skoter, slädhund, skidor etc. på samma sätt som tidigare. Tillfälliga lösningar och spårssystem kan komma att behövas under byggtiden. Byggtrafiken som ofta är långsamtgående och oväntad kommer att använda tillfälliga väganslutningar där konfliktsituationer kan uppstå.

Under byggtiden kan transporter, entreprenadmaskiner och omläggning av fordonstrafik i tätbebyggda områden ge upphov till tillfälligt förhöjda bullernivåer, luftföroreningshalter och dammspridning.



Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå. Besöksadress: Residensgatan 18.
Telefon : 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

www.trafikverket.se

