

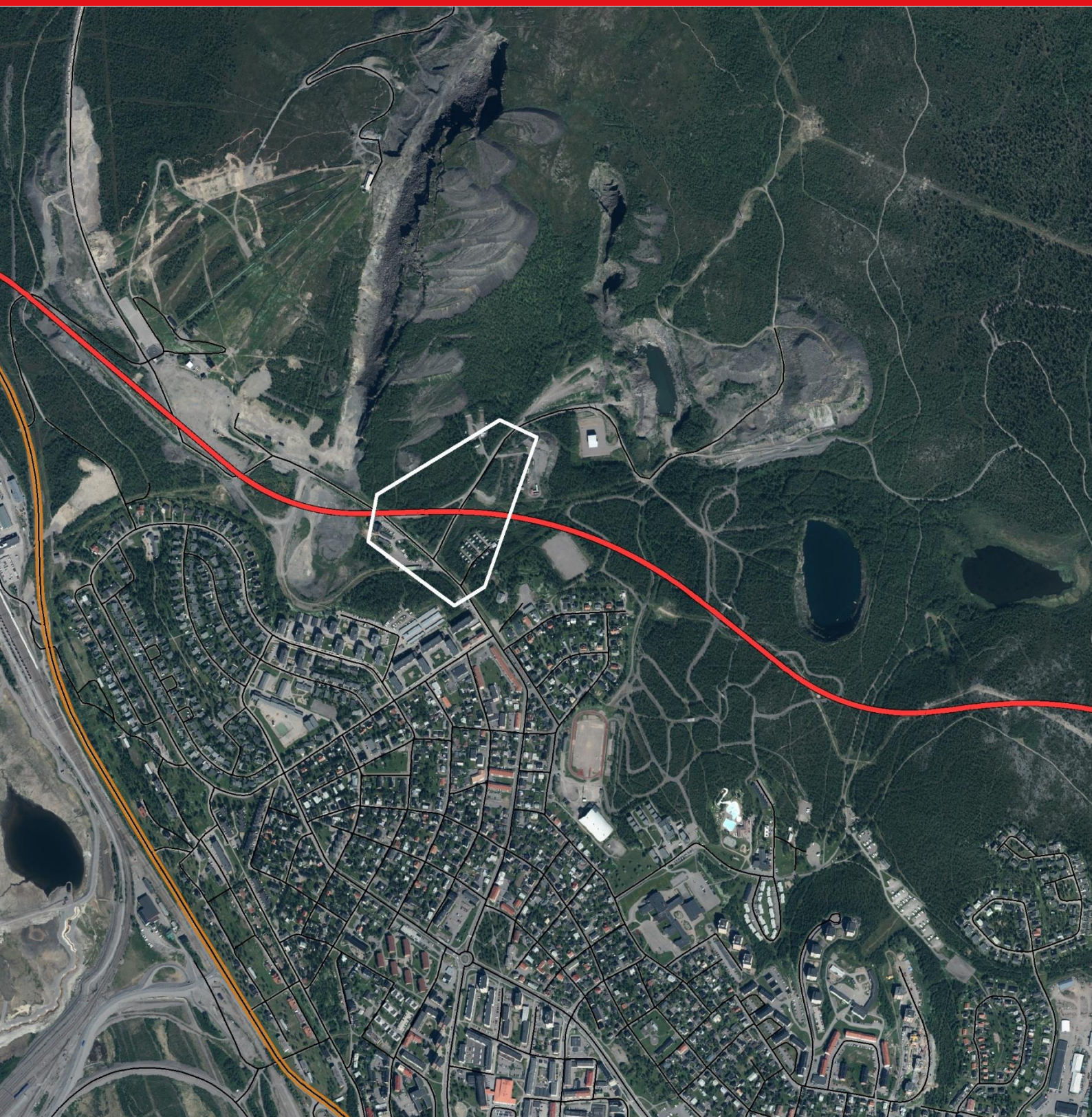
SAMRÅDSUNDERLAG

Vägplan för anslutning av Hjalmar Lundbohmsvägen till ny E10, Kiruna

Kiruna kommun, Norrbottens län

2015-10-23

TRV 2015/18806



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsunderlag. Vägplan för anslutning av Hjalmar Lundbohmsvägen till ny E10, Kiruna.

Författare: Leif Wiklund och Björn Gordonsson, Sweco

Dokumentdatum: 2015-10-23

Ärendenummer: TRV 2015/18806

Kontaktperson: Gunnel Nilsson

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	4
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET	5
2.1. Planlägningsprocessen	5
2.2. Bakgrund	5
2.3. Åtgärdsvalsstudie	6
2.4. Ändamål och projektmål	8
2.5. Beskrivning av befintlig väganläggning	9
2.6. Angränsande planering	9
2.7. Föreslagna åtgärder	10
3. AVGRÄNSNINGAR	12
4. FÖRUTSÄTTNINGAR	13
4.1. Markanvändning	13
4.2. Byggnadstekniska förutsättningar	13
4.3. Miljöförutsättningar	14
4.4. Miljöbelastning	15
5. EFFEKTER OCH DERAS TÄNKBARA BETYDELSE	16
5.1. Trafik och markanvändning	16
5.2. Miljöintressen	16
5.3. Miljöbelastning	17
5.4. Byggtiden	17
6. FORTSATT ARBETE	17
6.1. Planläggning och projektering	17
6.2. Viktiga frågeställningar	17
7. KÄLLOR	18

1. Sammanfattning

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess. Samrådsunderlaget, som är det första steget i en vägplan, ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Trafikverket har planerat och projekterat för en ny sträckning av E10 förbi Kiruna stad.

Denna vägplan omfattar Hjalmar Lundbohmsvägens anslutning till den nya E10. Kiruna kommun har i sin framtida trafikplanering föreslagit att Hjalmar Lundbohmsvägen ska ingå i huvudnätet för biltrafik i Kiruna och därmed kommer med den nya anslutningen att få en ökad trafikmängd i framtiden.

En åtgärdsvalsstudie har gjorts för anslutning Hjalmar Lundbohmsvägens till nya E10. Där studerades olika tänkbara lösningar på utformningen av korsningen. Efter att åtgärdsvalsstudien gjorts har förslagen bearbetats och förslag har tillkommit. Ett samrådsmöte har hållits med Kiruna kommun där förslagen diskuterats ytterligare.

Tre principutformningar för anslutningen behandlas i samrådsunderlaget

- Trevägs C-korsning på E10 med E10 på bro över Snötippsvägen
- Fyrvägs C-korsning på E10
- Cirkulationsplats på E10

Kända miljöförutsättningar i området är områden på Luossavaaras sluttning med värden för fågelliv. En skoterled passerar utredningsområdet. Markföroreningar kan finnas i området.

Hela området ligger inom riksintresse för kulturmiljö och mineraltillgångar. Norr om området finns riksintresse för rennäring. Dessa värden bedöms inte påverkas av vägplanen.

Miljökonsekvenser av planen är främst att landskapsbilden påverkas också då nya väganläggningar byggs och mark tas i anspråk. Mindre delar av områdena med värden för fågelliv kommer att försvinna. Skoterleden kommer att ledas om i och med att E10 byggs.

Trafiken på Hjalmar Lundbohmsvägen kommer att öka när den ansluts till nya E10, vilket ökar belastning av buller längs den kommunala vägen.

2. Beskrivning av projektet

2.1. Planläggningsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan. Trafikverket har identifierat fem typfall för planläggning, beroende på bland annat projektets storlek och miljöpåverkan.

I början av planläggningen tar vi fram ett underlag som beskriver rådande brister i trafiksystemet, kända förutsättningar och hur projektet kan påverka miljön. Samrådsunderlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Det beslutet har betydelse för kraven på miljöredovisning i den fortsatta processen.

Figuren nedan visar ett schema över en förenklad planeringsprocess som följs om länsstyrelsen beslutar att projektet inte medför betydande miljöpåverkan. Trafikverket har i detta skedet utgått ifrån att det är planläggningstyp 2. Om beslutet blir att miljöpåverkan är betydande (planläggningstyp 3) ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram och godkännas av länsstyrelsen innan planens granskningshandling kungörs och granskas. Vägplanen fastställs sedan av Trafikverket. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft.



Schemat visar de olika formella stegen i planeringen av vägen.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

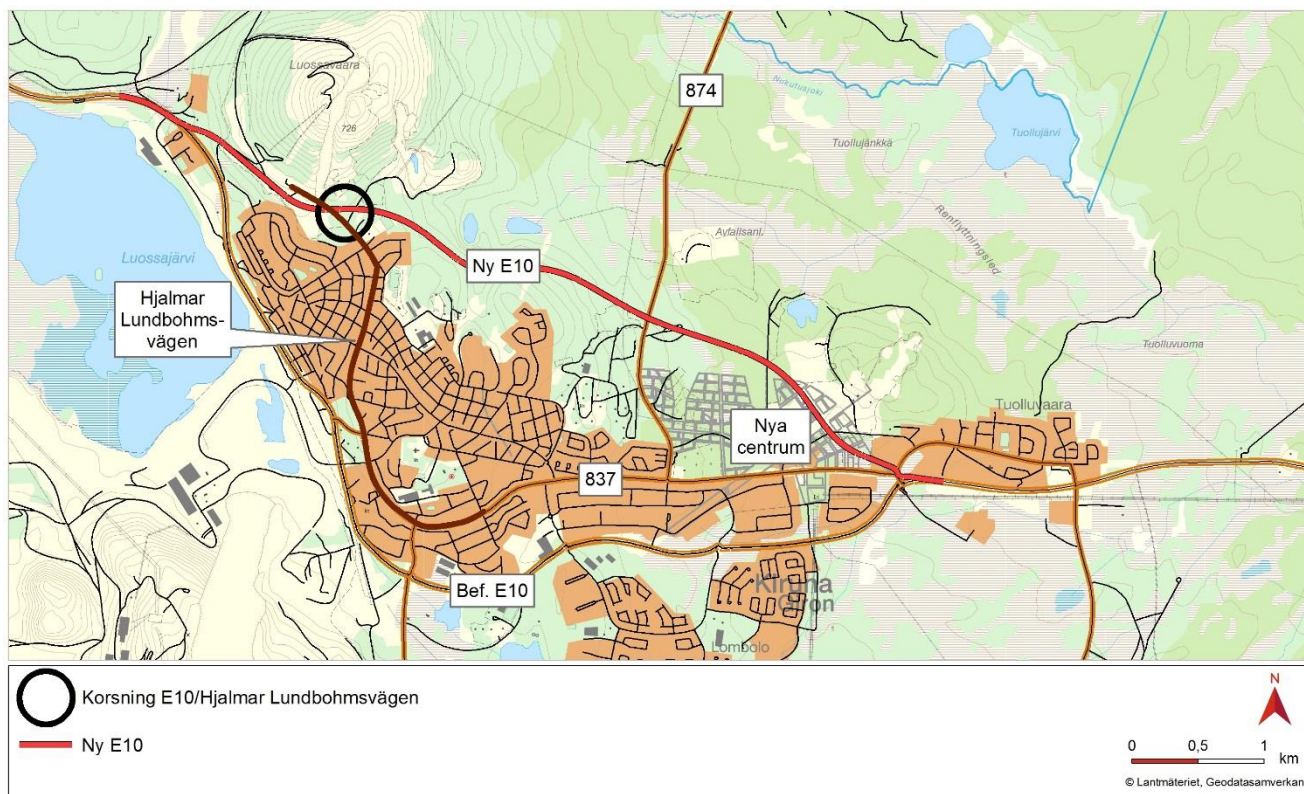
2.2. Bakgrund

Kiruna stad står inför stora förändringar. Brytningen i Kirunavaaragruvan gör att marken i deformationszonen undermineras och sprickbildning i mark kommer att uppstå. Detta påverkar staden och dess infrastruktur. Vägar, järnvägar och stadsdelar byggs på nya platser som inom en överskådlig framtid inte ska påverkas av LKAB:s gruvdrift. Nuvarande väg E10 kommer, inom en snar framtid, att vara så påverkad av gruvdriften att vägen inte längre kommer att vara farbar.

Trafikverket har därför planerat och projekterat för en ny sträckning av E10 förbi Kiruna stad. Den arbetsplan för E10 som togs fram år 2012–2013 kunde inte hantera alla frågeställningar. Bland annat var viktiga målpunkter i Kirunas nya centrum och kommunens trafikstrategi samt trafikplan inte klarlagda under arbetet med arbetsplanen.

Anpassning av E10 mot den nya staden vartefter utvecklingen blir känd och behoven tydliga, sker genom kompletterande vägplaner för att E10 till slut ska nå upp till den funktion den befintliga E10 har idag. De funktioner som avses är till exempel fler anslutningar mot det kommunala vägnätet, gång- och cykelvägar samt passager för dessa.

Denna vägplan omfattar Hjalmar Lundbohmsvägens anslutning till den nya E10. Vägen kommer att bli en ny infart västerifrån till Kiruna.



Översiktskarta

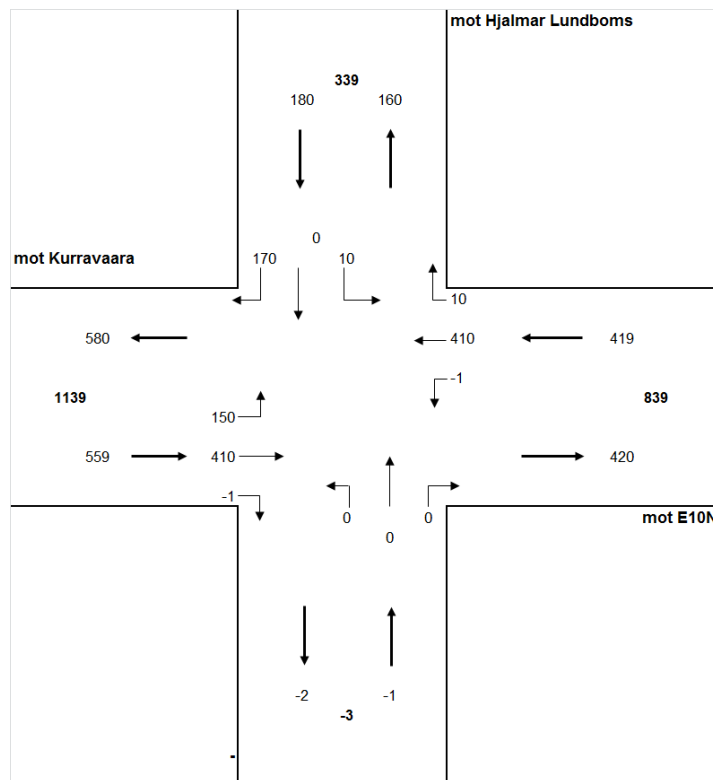
2.3. Åtgärdsvalsstudie

En åtgärdsvalsstudie har gjorts för Hjalmar Lundbohmsvägens anslutning till nya E10. Där studerades olika tänkbara lösningar på utformningen av korsningen.

Studien genomfördes av Trafikverket i samarbete med Kiruna kommun. I åtgärdsvalsstudien används fyrstegsprincipen, där tänkbara åtgärder analyseras i följande fyra steg:

1. **Tänk om.** Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
2. **Optimera.** Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
3. **Bygg om.** Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.
4. **Bygg nytt.** Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Rekommendationen från åtgärdsvalsstudien är att anslutning till E10 från Hjalmar Lundbohmsvägen bör genomföras och att planprocessen inleds med en fördjupad utredning för att finna lämpliga utformningar av dessa. Kiruna kommun bör aktivt arbeta med ett hållbart resande för att minimera de trafikalstrande effekterna av dessa anslutningar.



Ovanstående analys visar på ett beräknat maximalt flöde under en timme. Trafiksiffrorna är tagna från Tyréns prognos och representerar ungefär 10 % av dygnstrafiken.

Den största trafikmängden är på E10 österut med ca 11 500 fordon/dygn. E10 västerut har en beräknad trafikmängd på ca 8 300 fordon/dygn. Den stora ökning av trafikmängden öster om korsningen beror på den trafik som kommer från Hjalmar Lundbohmsvägen.

Det är trafiken till och från de östra delarna av E10 som ger de stora svängande flödena, där vänstersvängande in är ca 1 500 fordon/dygn och högersvängande ut är ca 1 700 fordon/dygn. Trafiken som kommer västerifrån och som ska ut och in på Hjalmar Lundbohmsvägen är betydligt mindre, där är prognosen ca 100 fordon/dygn åt vardera hållet.

Tittar man på de fordon som bara skall passera korsningen så visar ovanstående analys att det är ca 4 000 fordon/dygn som passerar västerut på E10 och ca 4 000 fordon/dygn som passerar österut. Trafiken på Hjalmar Lundbohmsvägen kommer enligt prognosen att omfatta ca 3 400 fordon/dygn.

Den minsta trafikmängden ovan är den som trafikerar Snötippsvägen, där det inte går att få fram någon tillförlitlig prognos (ovanstående bild redovisar minussiffror på den anslutningen vilket inte är möjligt men trafikmängden är så liten så att programmet redovisar minussiffror). Där vet man att trafikmängden är väldigt varierande under året, med lite trafik under sommaren och betydligt mer trafik under vintern då alla snötransporter sker.

Det finns osäkerheter i ovanstående analys eftersom det ännu inte är klarlagt var trafikallstrande verksamheter kommer att ligga i framtiden.

Olika korsningstyper har olika för- och nackdelar beroende på till exempel trafikmängd, trafikens fördelning på berörda vägar, effekter på trafiksäkerhet och framkomlighet samt kostnader. I åtgärdsvalsstudien jämfördes olika lösningar med tanke på dessa faktorer.

Bedömningen av de olika alternativens för- och nackdelar bygger på de prognosticerade trafikmängderna för år 2035.

Eftersom prognosen för framtida trafikmängder är osäker påverkar det också bedömningen av vilken korsningstyp som ska väljas. Det är dock den framtida markanvändningen som kommer att påverka de framtida trafikflödena mest.

Tabellen nedan, från åtgärdsvalsstudien, är en sammanfattning av de studerade lösningarna. Kostnaderna har beräknats i skedet efter åtgärdsvalsstudien och inkluderar byggherre-kostnader samt generella osäkerheter.

Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegsprincipen	Relevans måluppfyllelse	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>	Uppskattad kostnad för åtgärd
Paket för ett hållbart resande	1,2,3	Hög	Ja	För en långsiktigt hållbar transportförsörjning behöver resurser läggas på att minska biltrafiken och öka mer hållbara transportlösningar inom Kiruna	
C-korsning 3-vägs	4	Medel	Ja	God framkomlighet för E10 Medelgod trafiksäkerhet	6,5 – 9,7 Mkr
C-korsning 4-vägs varav bro över Snötippsvägen kan utgå	4	Medel	Ja	God framkomlighet för E10. Låg trafiksäkerhet för korsande trafik God samhällsekonomi då bron över Snötippsvägen kan utgå.	9,5 – 14,3 Mkr -10,3 Mkr* -0,7 – 4,0 Mkr
Cirkulation varav bro över Snötippsvägen kan utgå	4	Medel	Ja	Nedsänkt framkomlighet för E10 Ökade utsläpp och bullernivåer. Hög trafiksäkerhet God samhällsekonomi då bron över Snötippsvägen kan utgå.	11,4 – 17,0 Mkr -10,3 Mkr** 1,1 – 6,7 Mkr

* Byggekostnaden för denna lösning är ca 9,5 – 14,3 Mkr men en planerad bro på E10 samt Snötippsvägen som skulle kosta ca 10,3 Mkr att bygga kan utgå, vilket ger en nettokostnad på -0,7 – 4,0 Mkr.

** Byggekostnaden för denna lösning är ca 11,4 – 17,0 Mkr men en planerad bro på E10 samt Snötippsvägen som skulle kosta ca 10,3 Mkr att bygga kan utgå, vilket ger en nettokostnad på 1,1 – 6,7 Mkr.

Studien föreslår att tre utformningsförslag för ny anslutning utreds vidare under planeringsprocessen:

- C-korsning, 3-vägs (med bro över Snötippsvägen enligt arbetsplan för ny E10)
- C-korsning, 4-vägs (Snötippsvägen ansluts mot E10)
- Cirkulationsplats (Snötippsvägen ansluts mot E10)

Dessa förslag har alla medelgod måluppfyllelse och bedöms vara möjliga.

2.4. Ändamål och projektmål

Ändamålet med vägplanen är att skapa en anslutning mellan Hjalmar Lundbohmsvägen och E10. Den nya E10 ska erbjuda god funktion för såväl det nationella och internationella transportbehovet samt för anslutning till Kiruna stad.

Ändamålet är också att fånga de behov och anspråk som ställs på väg E10 utifrån kommunal och statlig planering, så att utformningen kan anpassas till önskad funktion.

Projektmålen för ny E10 gäller även här:

Framkomlighet – E10 referenshastighet för aktuell sträcka är 80 km/h, hastighet ska vara jämn och onödiga stopp bör undvikas, både för att hålla en hög kvalitet på framkomlighet på det nationella stamvägnätet samt för att avlasta det lokala huvudvägnätet i Kiruna, främst från tunga transporter, farligt gods och genomfartstrafik.

Tillgänglighet – E10 ska ha förutsägbar standard som ger en god och kontinuerlig tillgänglighet. Barriärer ska överbryggas för människors rörelser mellan olika delar av staden. E10 har avfartsmöjligheter som upplevs som enkla samt tydliga och utgör tillgängliga entréer till staden.

Säkerhet – Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt.

Miljö och hälsa – E10 och dess anslutningar ska bidra till effektiva trafiklösningar och minimera negativ påverkan på miljö och hälsa hos resande på E10 samt boende i Kiruna.

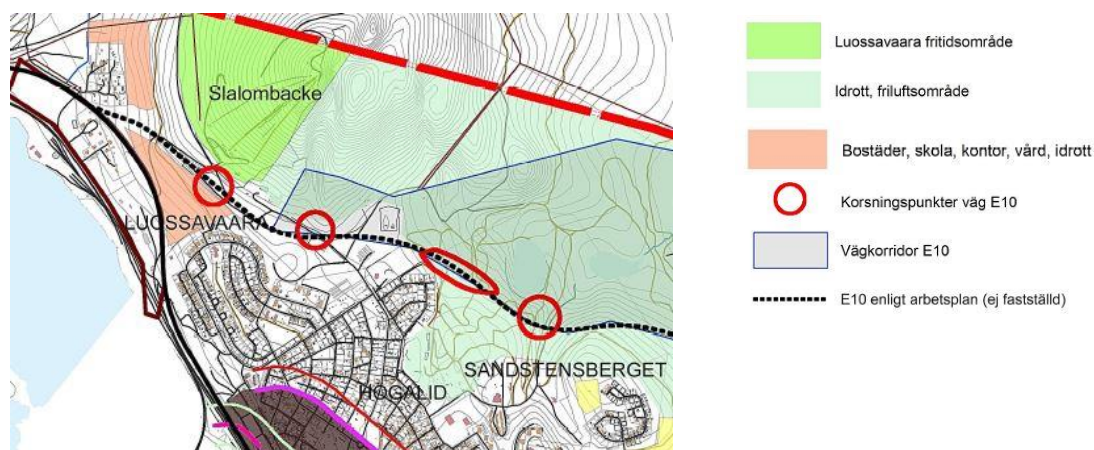
2.5. Beskrivning av befintlig väganläggning

Hjalmar Lundbohmsvägen ingår i huvudnätet för biltrafik i Kiruna. Den börjar vid väg 837, Malmvägen vid Thulegatan, och går genom de västra delarna av Kiruna till Luossavaaras fot.

Hjalmar Lundbohmsvägen är en kommunal gata och en enskild väg ägd av LKAB i området vid ny E10. Den nyttjas idag för lokal trafik till bostadskvarter, skidbacken, snötippen m.m. och även för besökare till friluftsområdena kring Luossavaara.

2.6. Angränsande planering

Vägplanen berör planering för Kirunas stadsomvandling. En fördjupad översiktsplan antogs av kommunfullmäktige 1 september 2014. Anslutningen av Hjalmar Lundbohmsvägen till ny E10 finns med i planen (andra röda ringen från vänster). Markanvändningen norr om ny E10 är "idrott, friluftsområde" och i söder finns befintlig bebyggelse.



Del av plankarta till fördjupad översiktsplan.

Kiruna kommun har också tagit fram "Trafikplan Kiruna centralort" där Hjalmar Lundbohmsvägen kommer att ingå i det framtida huvudvägnätet.

Samtidigt med vägplanen för anslutning av Hjalmar Lundbohmsvägen till ny E10 arbetar Trafikverket med en annan vägplan för gång- och cykelväg samt passager vid ny E10. Samråd för dessa gång- och cykelvägar samt passager sker separat.

2.7. Föreslagna åtgärder

2.7.1. Möjliga utformningar av anslutning

Efter att åtgärdsvalsstudien gjorts har förslagen bearbetats. Ett samrådsmöte har hållits med Kiruna kommun där förslagen diskuterats. Trafikverket har valt att gå vidare med tre huvudförslag till detta samrådsunderlag. Principutformningar för dessa visas nedan.

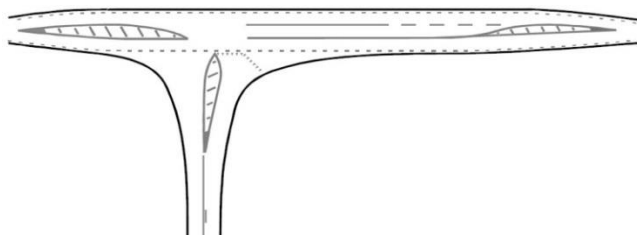
Det råder fortfarande osäkerhet om var trafikallstrande verksamheter kommer att ligga i framtiden och vilken påverkan av anslutande vägar som kan vara acceptabel i den nya utformningen av Kiruna centrum. Det finns även en ekonomisk aspekt på vilket utformning som skall väljas.

Nivåskillnaderna i terrängen och lutningarna på Snötippsvägen och på ny E10 styr placeringen av C-korsning och cirkulationsplats. Utformning av nya vägar styrs av tekniska krav på bland annat lutningar och kurvradier, för att uppnå god framkomlighet och trafiksäkerhet. För att uppnå god sikt och därmed hög trafiksäkerhet finns krav på lutningar där korsningar kan placeras. Anslutningsvägarna får inte heller vara för branta, då minskar både framkomlighet och trafiksäkerhet.

3 vägs C-korsning på E10

En C-korsning byggs på E10 med en anslutningsväg till Hjalmar Lundbohmsvägen. Den måste dock ligga så långt västerut att den inte påverkar bredden på bron för Snötippsvägen samtidigt så får den inte komma så långt västerut att den påverkar intrånget på motorklubbens fastighet.

C-korsningen har liten påverkan på framkomligheten då de som inte svänger kan passera i eget körfält. Nackdelen är att trafiksäkerheten blir lägre om det är mycket vänstersvängande trafik på den anslutande vägen.



En s.k. C-korsning har separat körfält för trafik som ska svänga åt vänster eller höger från den större vägen.



3-vägs korsning på E10 med bro över Snötippsvägen

Ovanstående lösning innebär att bron över Snötippsvägen på E10 blir kvar, enligt gällande arbetsplan, för trafiken till och från snötippen och att den även kan användas som passage för skotertrafik och oskyddade trafikanter.



4-vägs korsning på E10

4 vägs C-korsning på E10

Principen är densamma som för trevägs korsningen. En C-korsning byggs på E10 med en anslutningsväg till Hjalmar Lundbohmsvägen och Snötippsvägen.

En 4-vägs korsning innebär att Snötippsvägen ansluter direkt till E10 istället för mot Hjalmar Lundbohmsvägen. Bron över Snötippsvägen, som den är ritad enligt arbetsplanen, kan då utgå. Den behövs inte för biltrafik och funktionen för att skotrar och gång- och cykeltrafik ska kunna korsa E10 kan samordnas med annan sådan passage i närområdet. Bron behövs då inte det här i läget eftersom den enbart skall användas för skotertrafik och kan då flyttas till ett annat läge.

Normalt så är det inte lämpligt med 4-vägs korsningar på så här stora vägar eftersom trafiksäkerheten är betydligt sämre för den korsande trafiken. Motivet till att den finns med som ett alternativ är att trafikprognosen visar på väldigt små flöden för den korsande trafiken. Det svåra i den här bedömningen är att när snöröjningen pågår under vinterperioden så kommer trafiken under vissa perioder att vara ganska intensiv in på Snötippsvägen. Är det då så att den trafiken måste korsa E10 så blir trafiksäkerheten sämre med denna lösning.

Cirkulationsplats på E10

En cirkulationsplats byggs på E10 med anslutningar mot Snötippsvägen och mot Hjalmar Lundbohmsvägen

Ombyggnad till cirkulationsplats innebär att all inkommande trafik tvingas bromsa ner till den hastighet som cirkulationen utformats till. Generellt sett är cirkulationsplats fördelaktig för flödesfördelning med andelen trafik på anslutande väg som överstiger 25-30 %.

Cirkulationsplats med ett körfält och ej överkörningsbar rondell klarar normalt trafikflöden på ca 20 000-25 000 inkommande fordon per dygn, vid jämnt fördelade flöden och vid inte allt för stor andel trafik under maxtimmen.



Cirkulationsplats på E10,

Snötippsvägen ansluter mot E10 istället för mot Hjalmar Lundbohmsvägen och bron över Snötippsvägen enligt arbetsplanen kan utgå även i detta alternativ då den korsande trafiken använder cirkulations-platsen. Funktionen för att skotrar och gång- och cykeltrafik ska kunna korsa E10 kan samordnas med annan sådan passage i närområdet.

2.7.2. Gestaltning

I arbetsplanen har ett gestaltungsprogram för hela nya E10 tagits fram, där bl.a. väg- och släntutformning, cirkulationsplatser, broar, bullerskydd och belysning behandlas. Principerna i detta ska gälla även anslutningen till Hjalmar Lundbohmsvägen.

I nästa skede av planläggningen kommer ett gestaltungsprogram att tas fram för den valda lösningen.

3. Avgränsningar

Utredningsområdet är det område kring Hjalmar Lundbohmsvägen och blivande E10 där den nya anslutningen kan komma att ligga. Principlösningarna från åtgärdsvalsanalysen har bearbetats och skisser på tänkbara åtgärder har tagits fram.

Utredningsområdet definieras av de skisser på tänkbara åtgärder som tagits fram i och efter åtgärdsvalsanalysskedet.

Influensområdet, där effekter kan uppstå, är utredningsområdet för fysiska åtgärder, men även ett större område kring detta som kan komma att påverkas av t.ex. trafikbuller eller förändringar av yt- eller grundvatten som härrör från trafiken eller vägen.

Enligt nuvarande tidplan kommer denna vägplan att vara färdig för fastställande våren 2016. Byggstarten för E10 är planerad till tidigast 2016 och färdig väg till 2018.

Beskrivningen av förutsättningar och intressen i området inriktas på det som kan komma att påverkas av projektet och som har betydelse för den fortsatta planläggningen. Övriga miljöintressen behandlas inte.

4. Förutsättningar

4.1. Markanvändning

4.1.1. Riksintressen, Natura 2000-områden, skyddade områden

Hela Kiruna omfattas av riksintresse för kulturmiljövård, "Kiruna - Kirunavaara (BD 33)". Riksintresset består i stadsmiljön och industrilandskapet kring gruvorna. Hela Kiruna omfattas även av riksintresse för värdefulla ämnen och material, "Kirunagruvan". Stadsbebyggelsen söder om utredningsområdet ingår i riksintressepreciseringen för kulturmiljö. Båda riksintressena bedöms sakna relevans för vägplanen och behandlas därför inte utförligare i samrådsunderlaget.

Kiruna omges av riksintressen för rennäringsen, vilka finns strax norr om utredningsområdet. De är områden kring en flyttled i öst-västlig riktning och berörs inte av planen.

Ny E10 kommer att vara av riksintresse för kommunikation.

Natura 2000-områden finns inte i eller i närheten av utredningsområdet.

Det finns inga områden med skydd enligt 7 kap. miljöbalken i eller i närheten av utredningsområdet.

4.1.2. Markanvändning och bebyggelse

Området som berörs av planen består av fjällbjörkskog, småindustri samt mark som påverkats av gruvdrift. Funktioner för friluftsliv finns inom området. Det saknas idag bostadsbebyggelse i utredningsområdet.

Kiruna kommun är idag väghållare för Hjalmar Lundbohmsvägen fram till infarten mot skotergaragen därefter övergår vägen till enskild väg. Snötippsvägen är också enskild väg.

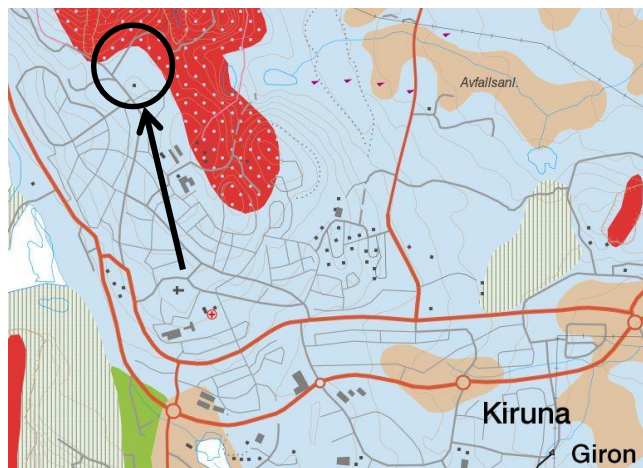
4.1.3. Kommunala planer

Det finns detaljplaner i södra och nordöstra delen av utredningsområdet. Kommunens planering i närområdet beskrivs i 2.6 ovan.

4.2. Byggnadstekniska förutsättningar

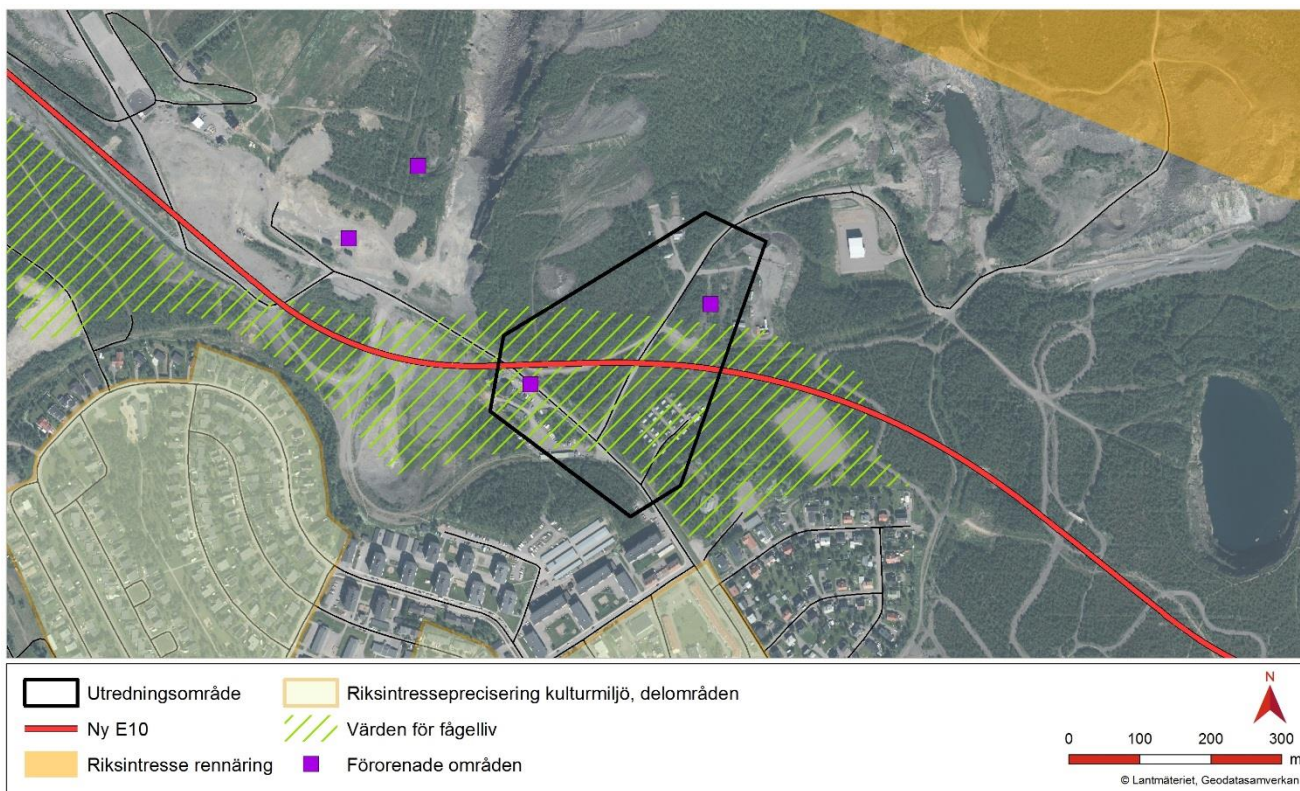
Den översiktliga jordartskartan nedan visar att utredningsområdet ligger på morän (ljusblått) och berg med tunt eller osammanhängande jordtäckte (rött). I området förekommer också utfyllda områden efter gruvdriften.

Seismiska undersökningar vid dagbrottet Ragnar gjordes i samband med planeringen för E10. pga. tidigare brytning i underjordsgruva finns begränsningar i byggbarhet. Det undersökta området ligger väster om utredningsområdet.



Jordartskarta

4.3. Miljöförutsättningar



4.3.1. Landskapets karaktär och funktion

Landskapet är starkt präglat och omvandlat av tidigare gruvverksamhet. De tydligaste spåren utgörs av dagbrottet på Luossavaaras södra sida och gråbergsterrasserna på sluttningen. Från Luossavaaras sluttning ges vida utblickar över staden, Kirunavaara och fjällen i väster. Slalombacken är vintertid ett landmärke med sin belysning.

Utredningsområdet är högt beläget och vegetationen består av fjällbjörk och viden. Ruderatmarker och industritomter förekommer också i och kring utredningsområdet.

I söder ansluter Kirunas stadsbebyggelse med både småhus- och flerbostadshusområden.

4.3.2. Kulturmiljö

Utredningsområdet ligger inom det område som omfattar hela Kiruna som pekas ut i länets kulturmiljöprogram. Miljön omfattar stadsplanen och många arkitektoniskt värdefulla byggnader. Inom utredningsområdet finns inga särskilda sådana kvaliteter.

Bebyggelsen söder om utredningsområdet pekas ut i preciseringen av riksstresset för kulturmiljö. Riksstresset omfattar hela Kiruna med omnejd.

Inga kända forn- eller kulturlämningar finns i området.

4.3.3. Naturmiljö

De örtrika busk- och lövskogsdungar som finns i varierande omfattning och storlek på Luossavaaras sydsluttning har höga värden för fågelfaunan enligt den fågelinventering som gjordes i samband med arbetsplan för E10. I övrigt finns inga uppgifter om höga naturvärden i området.

4.3.4. Rekreation och friluftsliv

Öster om utredningsområdet finns många skid- och löpspår. I norr ligger slalombacken på Luossavaara.

Området används för skoteråkning, men någon officiell led finns inte i området. Ett antal skotergragar finns sydöst om den blivande anslutningen.

4.3.5. Rennäring

Området norr om Kiruna ligger inom åretruntland för Gabna sameby. Gränsen mot strategiska områden, som även är riksintressen, för rennärningen (rastbete och svår passage) ligger enligt Sametingets underlagsmaterial ca 300 meter nordost om vägplanområdet. Det är en ca 2 km bred zon som passerar norr om hela Kiruna.

De strategiska områdena för rennärningen bedöms inte beröras. Själva utredningsområdet bedöms vara av mindre intresse som renbetesmark då det är stadsnära och kraftigt påverkat av gruvdrift.

4.3.6. Berg- och grusresurser

Utredningsområdet ligger inom beviljat undersökningstillstånd för järnmalm, ”Kiirunavaara nr 6”. I närheten finns också ”Lappmalmen nr 1 och 2” samt bearbetningskoncession ”Luossavaara K nr 1”. I Luossavaara har ingen brytning skett sedan 1985. Utredningsområdet ligger i kanten av det område som kan påverkas av en framtida brytning av Lappmalmen.

I MKB för arbetsplanen för E10 anges att i Luossavaara går den föreslagna vägdragningen nära dagbrottet. Vägsträckningen ligger på ett område med fyllnadsmassor ovanpå granit, som inte bedöms som intressant för brytning av LKAB.

4.3.7. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer finns för närvarande för föroreningar i utomhusluft (SFS 2010:477), för vattenkvalitet i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554), för omgivningsbuller (SFS 2004:675) samt för olika parametrar i vattenförekomster (SFS 2004:660).

Miljökvalitetsnormen för utomhusluft berörs, men bedöms inte överskridas. Inga vatten där förordningen för fisk- och musselvatten ska tillämpas berörs. Inte heller berörs vattenförekomster med miljökvalitetsnormer.

Normen för omgivningsbuller gäller vägar med mer än 3 miljoner fordon per år och kommuner med mer än 100 000 invånare. Den framtida trafiken på E10 kan komma att överstiga detta värde och Trafikverket ska i så fall kartlägga bullret och upprätta åtgärdsprogram.

4.4. Miljöbelastning

Länsstyrelsen har i sin inventering av förorenade områden i Kiruna kommun identifierat två objekt i utredningsområdet – bilskrot och bilvårdsanläggningar – som potentiellt förorenade områden. Väster om utredningsområdet finns ett tidigare industriområde som har sanerats på grund av oljeföroreningar.

Förutom eventuella föroreningar i marken finns inga verksamheter i eller intill området som orsakar belastning på miljön. Trafiken på vägarna i området är sparsam.

5. Effekter och deras tänkbara betydelse

Effekterna av att anslutningen byggs kommer att läggas till de effekter som byggnationen av E10 medför i området. Dessa har behandlats i arbetsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Effekterna av anslutningen är av samma art men av mindre omfattning eftersom det är en mindre väganläggning. I detta kapitel beskrivs effekterna av väganlutningen, som denna vägplan avser.

5.1. Trafik och markanvändning

Hjalmar Lundbohmsvägen blir en ny anslutning till Kiruna centrum. Trafiken på de norra delarna av Hjalmar Lundbohmsvägen kommer på sikt att öka kraftigt. Alla nya vägar utformas enligt gällande riktlinjer för trafiksäkerhet och framkomlighet för den framtida trafikmängden.

Eventuell påverkan på kommunala planer utreds i kommande skede. Preliminärt strider inget av alternativen mot detaljplaner.

I åtgärdsvalsstudien bedömdes de olika alternativen översiktligt med avseende på samhällsekonomi och de transportpolitiska målen enligt tabell på nästa sida.

Lösning	Samhällsekonomi	Transportpolitiska mål
	Nytto-kostnadsbedömning. <u>Beskrivning</u> av största nyttorna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.	Hur påverkas de transportpolitiska målen? Ta upp de mest betydande bidragen (+/-)
C-korsning 3 vägs	Låg nytta då kostsam bro över den lågtrafikerade Snötippsvägen krävs vilket inte bedöms överväga nyttorna	+ God framkomlighet på E10 + Medelgod trafiksäkerhet
C-korsning 4 vägs	Hög nytta där kostnaden bedöms lägre än nyttorna i form av hög framkomlighet och medelgod trafiksäkerhet	+ God framkomlighet på E10 + Medelgod trafiksäkerhet + God samhällsekonomi då bron kan utgå
Cirkulationsplats	Hög nytta där kostnaden bedöms lägre än nyttorna i form av nedsänkt framkomlighet och hög trafiksäkerhet	+ God samhällsekonomi då bron kan utgå + Hög trafiksäkerhet – Låg framkomlighet på E10 – Ökade utsläpp och bullernivåer

5.2. Miljöintressen

Landskapsbilden i området kommer att förändras betydligt genom byggandet av den nya E10. Anslutningen till E10 är en mindre del av denna förändring. En god gestaltning av vägen och sidoområdena är viktig för anpassningen till landskapet, vilket även gäller anslutningsvägen.

De olika alternativen är av olika karaktär och påverkar landskapsbilden på olika sätt. C-korsningarna är av landsvägskaraktär och kan bli ganska anonyma i landskapet. En cirkulationsplats kan utformas som en tydlig entré till staden men kan även ges en enkel gestaltning. I de alternativ där bron över Snötippsvägen tas bort blir påverkan på landskapsbilden mindre än med bro.

Väganläggningen kommer att ta naturmark i anspråk, och en mindre del av områdena med värden för fågellivet kommer att försvinna. E10 tar också sådana marker i anspråk. Skillnaden mellan de olika korsningsutformningarna är liten.

Planskilda passager planeras på ömse sidor av utredningsområdet för att tillgodose behov att korsa E10 för rekreation i området och för oskyddade trafikanter. Dessa passager och gång- och cykelvägar utreds i en annan vägplan. Alternativet med bro över Snötippsvägen ger ytterligare en möjlig korsningspunkt, men vikten av denna minskar eftersom fler passager tillkommer.

Vägplanen bedöms i alla de möjliga lösningarna få små effekter på kulturmiljö, rennärning och mineraltillgångar.

Det kan finnas föroreningar i marken i området för korsningsalternativen.

Sammanfattningsvis bedöms alla alternativa lösningar ge små konsekvenser för miljön och det är liten skillnad mellan alternativen för alla miljöaspekter utom landskapsbild. Inga skyddade områden eller fornlämningar berörs av något alternativ. Landskapsbilden påverkas i alla alternativ, mest av alternativet där den planerade bron finns kvar. En bro ger en möjlighet till planskild passage av E10 som tillägg till dem som planeras i utredningsområdets närhet.

5.3. Miljöbelastning

Trafikbuller i området kommer att öka betydligt när E10 och anslutningen byggts och Hjalmar Lundbohmsvägen blir en genomfartsgata. I vägplanen kommer bullerpåverkan av den statliga anläggningen att utredas. Den befintliga bostadsbebyggelsen längs Hjalmar Lundbohmsvägen söder om utredningsområdet kommer att få ökade ljudnivåer. Detta hanteras av Kiruna kommun som är väghållare.

Halterna av luftföroreningar kommer att vara låga även i en framtida situation. I öppen miljö krävs större trafikmängd för att halterna ska komma upp i nivåer som överstiger miljömål eller miljökvalitetsnormer.

5.4. Byggtiden

Under byggtiden kommer anläggningsarbeten med tunga maskiner att pågå i området. Lastbilar med material till och från bygget kommer att trafikera de befintliga vägarna. Detta innebär en tillfällig påverkan för dem som vistas i området eller nyttjar vägnätet. Även boende längs tillfartsvägarna påverkas genom ökat trafikbuller och försämrad trafiksäkerhet.

Friluftsliv i området kommer också att påverkas genom sämre tillgänglighet och genom störningar.

Byggskedet kan medföra störningar för renskötseln särskilt om byggtiden infaller under vintern om renar vistas i området. Samråd med samebyn inför arbetena är viktigt.

6. Fortsatt arbete

6.1. Planläggning och projektering

Detta samrådsunderlag hålls tillgängligt för synpunkter och ska sedan ligga till grund för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Hur den fortsatta planläggningsprocessen ser ut beror bland annat på det beslutet.

Samråd i projektet har hållits med Kiruna kommun i juni 2015. En fullständig beskrivning av genomförda samråd i projektet kommer att finnas i samrådsredogörelsen, som är ett eget dokument.

Vägplaneprocessen fortsätter enligt figuren i kapitel 2. Beslut om princip för utformning tas av Trafikverket. Detta ligger till grund för fortsatt projektering och för fortsatt arbete med vägplanen.

Bygghandlingar tas fram och en entreprenör handlas upp. När vägplanen vunnit laga kraft kan anläggningsarbetena påbörjas.

6.2. Viktiga frågeställningar

Fortsatta samråd med kommunen är viktiga under processen för att samordna vägplaneringen med stadsomvandlingen.

Inventeringar av förorenade områden och utförda saneringar kontrolleras.

Anmälan för samråd inför upplag av massor eller andra åtgärder som kan komma att väsentligt ändra naturmiljön enligt 12 kap. 6 § miljöbalken, gäller inte vid byggande av allmän väg om verksamheten eller åtgärden anges i en fastställd vägplan, exempelvis med tillfällig nyttjanderätt. Samråd om sådana åtgärder ska hållas innan vägplanen ställs ut för granskning.

7. Källor

Tryckta källor

Hushållningssällskapet i Norrbotten. 2006. Översiktlig naturvärdesinventering. Ny vägdragning i Kiruna. 2006-10-31.

Länsstyrelsen i Norrbottens län. 2012. Inventering av förorenade områden i Kiruna kommun. Länsstyrelsens rapportserie nr 9/2012.

Riksantikvarieämbetet. 2013. Riksintressen för kulturmiljövården – Norrbottens län http://www.raa.se/app/uploads/2013/09/BD_riksintressen.pdf

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

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

Trafikverket (Licab AB). 2013. Inventering, utredning och bedömning av fågelfaunan. Väg E10, ny del förbi Kiruna.

Tyréns. 2015. Trafikanalys Kirunas utvecklingsplan. Arbets-PM 1 - 7 maj 2015

Webbsidor och databaser våren 2015

Länsstyrelsernas GIS-tjänster

<http://projektwebbar.lansstyrelsen.se/gis/Sv/Pages/default.aspx>

Naturvårdsverket. Kartverktyget skyddad natur.

<http://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>

Trafikverket. Nationell vägdatabas

<https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>

Kiruna kommun. Fördjupad översiktsplan Kiruna C 2014.

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

Kiruna kommun. Trafikplan Kiruna centralort 2015-02-05

<http://kiruna.se/Documents/Trafikplan%20Kiruna%20kommun%202015.pdf?epslanguage=sv>

SGU. Kartvisaren, jordarter <http://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-jordarter-norra-sverige-250-tusen-sv.html>

SGU. Kartvisaren, mineralrättigheter <http://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-mineralrattigheter-sv.html>

Skogsstyrelsen. Skogsdataportalen

<http://skogsdataportalen.skogsstyrelsen.se/Skogsdataportalen/>

Vattenkartan <http://www.viss.lansstyrelsen.se/MapPage.aspx>



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se