

SAMRÅDSUNDERLAG

Vägplan för gång- och cykelväg samt passager vid ny E10, Kiruna

Kiruna kommun, Norrbottens län

2015-10-23

TRV 2015/18810



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsunderlag. Vägplan för gång- och cykelväg samt passager vid ny E10, Kiruna.

Författare: Leif Wiklund och Björn Gordonsson, Sweco

Dokumentdatum: 2015-10-23

Ärendenummer: TRV 2015/18810

Kontaktperson: Gunnel Nilsson

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	4
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET	5
2.1. Planläggningsprocessen	5
2.2. Bakgrund	5
2.3. Åtgärdsvalsstudie	6
2.4. Ändamål och projektmål	8
2.5. Beskrivning av befintlig väganläggning	8
2.6. Angränsande planering	8
2.7. Föreslagna åtgärder	9
3. AVGRÄNSNINGAR	12
4. FÖRUTSÄTTNINGAR	12
4.1. Markanvändning	12
4.2. Byggnadstekniska förutsättningar	13
4.3. Miljöförutsättningar	14
4.4. Miljöbelastning	16
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

Bilaga 1. Översiktskarta med föreslagna åtgärder

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 gång- och cykelvägar (GC-vägar) längs den nya E10 samt ytterligare passagemöjligheter för oskyddade trafikanter som inte fanns med i tidigare arbetsplan för E10.

En åtgärdsvalsstudie har genomförts som beskriver oskyddade trafikanters behov och förutsättningar för passager av nya E10 förbi Kiruna, men även behov av att färdas längs vägen för att ta sig till målpunkter. Samråd har hållits med Kiruna kommun där förslagen diskuterats.

Förslag till GC-vägar och passager är:

- En GC-väg i anslutning till ny E10 i västra delen av Kiruna
- En GC-väg i anslutning till ny E10 i östra delen av Kiruna
- En GC-väg på norra sidan av Sandstensberget
- Sex planskilda passager över eller under ny E10

Dessa redovisas på karta i bilaga.

Kända miljöförutsättningar i området som har relevans för åtgärderna är områden på Luossavaaras sluttning med värden för fågelliv och områden med naturvärden vid Kiruna nya centrum. Många löp- och skidspår samt skoterleder berör utredningsområdet. Markföreningar kan finnas i området vid Luossavaara och Varggropen.

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

Gång- och cykelvägarna medför små konsekvenser för miljön. De har liten skala och kan ofta anpassas till omgivande terräng. Vid broar och portar uppkommer bankar och skärningar där en medveten gestaltning bör göras. Små intrång i områden med naturvärden kan bli aktuella, om inte gång- och cykelvägarnas läge kan anpassas där. Gång- och cykelvägarna är positiva för rekreation och friluftsliv eftersom de ger tillgänglighet till sådana områden.

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 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.

En utvecklingsplan för Kirunas nya centrum och en fördjupad översiktsplan för Kiruna har tagits fram och därmed börjar målpunkter och behov av passager och gång- och cykelväg vid ny E10 vara bättre identifierade.

Denna vägplan omfattar gång- och cykelvägar (GC-vägar) längs den nya E10 samt passagemöjligheter för oskyddade trafikanter som inte fanns med i tidigare arbetsplan för E10.

2.3. Åtgärdsvalsstudie

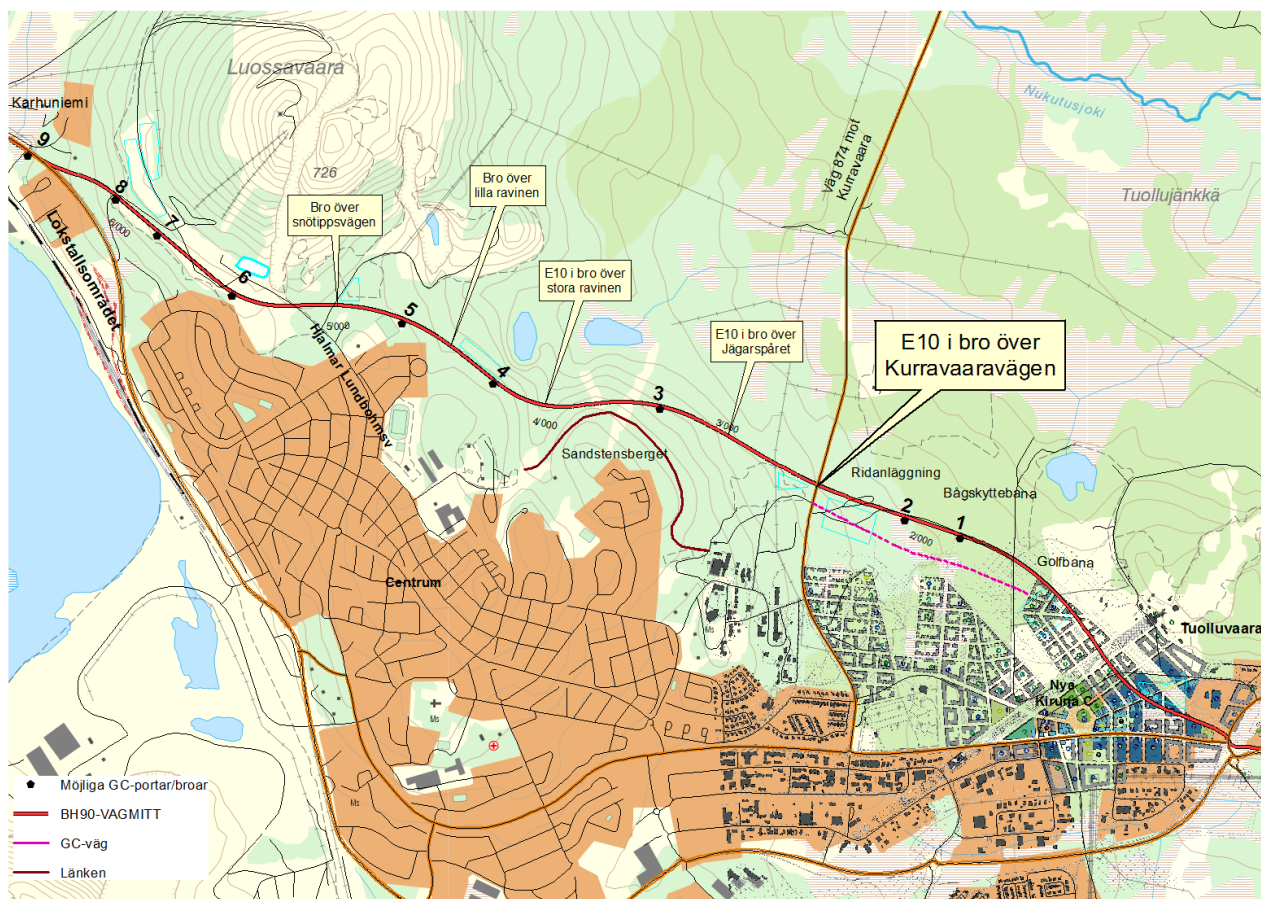
En åtgärdsvalsstudie har genomförts som beskriver oskyddade trafikanters behov och förutsättningar för passager av nya E10 förbi Kiruna, men även behov av att färdas längs vägen för att ta sig till målpunkter. Till oskyddade trafikanter hör bl.a. gående och cyklister samt skidåkare och skotertrafik.

Studien genomfördes av Trafikverket i samarbete med Kiruna kommun. I åtgärdsvalsprocessen använder sig Trafikverket av 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.

Åtgärdsvalsstudien beskriver planskilda passagebehov och prövar tänkbara lösningar för gång, cykel och skidor mellan Kiruna centrum och rekreationsområden norr om väg E10, samt längs densamma. I ett snävt perspektiv utifrån ÅVS avgränsningar innebär nybyggnad av gång- och cykelbanor samt tunnlar och broar steg 4-åtgärder. Men i ett transportslagsövergripande perspektiv är åtgärder som bidrar till ökad andel resor till fots och med cykel en steg 1-åtgärd.

Rekommendationen från åtgärdsvalsstudien är att planskilda passager, i form av port eller bro, bör genomföras mellan golfbanan och anslutning till Lokstallsvägen och Karhuniemi, längs ny E10. Planprocessen bör inledas med en fördjupad utredning för att finna lämpliga placeringar och utformningar av dessa. Vidare bör detta kompletteras med ett aktivt arbete av de aktörer som kan påverka och styra utvecklingen som Kiruna kommun, Trafikverket och LKAB.



Översiktsskarta från åtgärdsvalsstudien. Översikt över studerade lägen för passage av E10 samt behov av GC-förbindelse. Textrutorna visar passagemöjligheter i arbetsplanen. De svarta punkterna visar studerade passager där port eller bro kan vara möjlig. Se tabell nedan.

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
1	Port under E10, sektion 1/930	hög	ja	Viktig för tillgänglighet till målpunkter på norra sidan om E10, risk för "smittrafik" om inte
2	Port under E10, sektion 2/330	medel	ja	Kan samordnas med Kurravaaravägen
3	Port under E10, sektion 3/430	medel	ja	Pga. höjdskillnader kan den vara befogad
4	Träbro över E10, sektion 4/340	låg	ja	Kan samordnas med landskapsbro för E10 4/000
5	Träbro över E10, sektion 4/740	låg	ja	Kan samordnas med landskapsbro för E10 4/500
6	Port under E10, sektion 5/450	hög	Ja	Befintligt stråk
7	Bro över E10, sektion 5/980	medel	Ja, 7 eller 8	7 eller 8 väljs beroende av den kommunala framtida planeringen av bostadsområde
8	Bro över E10, sektion 6/200 LKAB bostäder befintlig GC- väg	medel	Ja, 7 eller 8	7 eller 8 väljs beroende av den kommunala framtida planeringen av bostadsområde

9	Port under E10, Karhuniemi, sektion 6/640	hög	Ja	Viktig för Karhuniemis trafiksäkerhet och tillgänglighet till övriga Kiruna samhälle
A	Gång- och cykelväg södra sidan E10	hög		Binder samman portar/broar
B	Gång- och cykelväg <i>Länken</i> runt Sandstensberget	hög		Binder samman portar/broar

2.4. Ändamål och projektmål

Trafikverket har planerat och projekterat för en ny sträckning av E10 förbi Kiruna stad. För att nå upp till den funktion som den befintliga väg E10 har idag måste ytterligare funktioner till, som t.ex. fler anslutningar mot det kommunala vägnätet, gång- och cykelvägar och passager för dessa. Ändamålet med vägplanen är att erbjuda god tillgänglighet och säkerhet för oskyddade trafikanter tvärs och längs ny väg E10.

Vägplanens syfte är att anlägga gång- och cykelväg samt passager för gång- och cykel samt för friluftslivet vid ny E10.

I åtgärdsvalsstudien har följande projektmål definierats:

- Framkomlighet och tillgänglighet – För detta projekt innebär det främst att minska barriäreffekter av ny E10 genom att skapa och bevara tillgänglighet och framkomlighet mellan Kiruna stad och målpunkter på andra sidan E10.
- Jämställdhet - Gång- och cykelvägarna och passager ska likvärdigt svara mot både kvinnors och mäns transportbehov.
- Säkerhet - Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. I detta projekt innebär det att oskyddade trafikanter ska separeras från fordonstrafiken på E10 samt förebygga risken att de genar över E10.
- Miljö – Miljömålet i detta projekt innebär att bidra till en ökad andel resande med cykel och till fots.
- Hälsa - I detta projekt innebär det att bidra till att öka fysisk aktivitet och bidra till en mer aktiv livsstil. För detta projekt innebär det också en lösning som ger alla trafikanter trygghet genom exempelvis belysta och öppna passager.

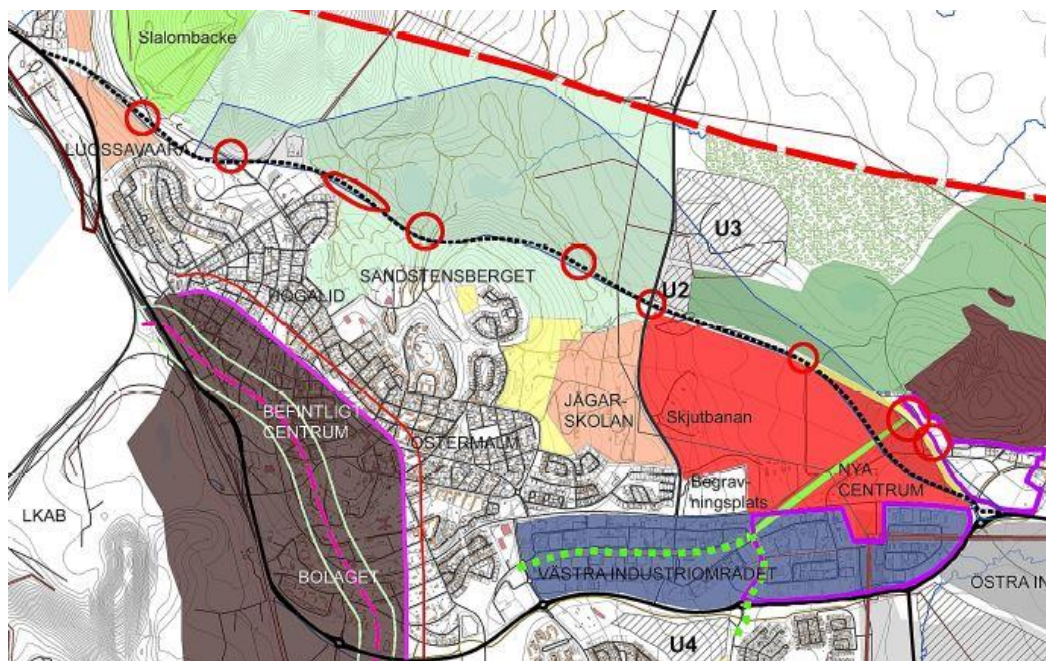
2.5. Beskrivning av befintlig väganläggning

Idag saknas, enligt kommunens trafikplan, särskilda gång- och cykelvägar i området. Oskyddade trafikanter är hänvisade till bilvägarna. Däremot finns ett stort antal spår och leder för rekreation och skotertrafik, se karta i avsnitt 4.3.4.

2.6. Angränsande planering

Vägplanen berör planering för Kirunas stadsomvandling. En fördjupad översiktsplan antogs av kommunfullmäktige 1 september 2014. Översiktsplanens inriktning vad gäller korsningspunkter med ny E10 redovisas med röda ringar i kartan på nästa sida.

Detaljplanering pågår på flera ställen i Kiruna.



Del av plankarta till fördjupad översiktsplan.

Kiruna kommun har också tagit fram "Trafikplan Kiruna centralort". I trafikplanens förslag till det framtida gång- och cykelvägnätet i Kiruna centralort finns inga gång- och cykelvägar längs E10 utom längst i väster, vid Karhuniemi.

2.7. Föreslagna åtgärder

2.7.1. Gång- och cykelvägar och passager

Efter att åtgärdsvalsstudien gjorts har förslaget bearbetats. Ytterligare förslag på sträckningar av gång- och cykelvägen då framförallt i den västra delen av området har utretts. Ett samrådsmöte har hållits med Kiruna kommun där förslaget diskuterats.

Anledningen till att nedanstående förslag till sträckning av GC-vägar inte följer E10 hela vägen är att det inte finns ett intresse från kommunens sida att så skall vara fallet. På den mellersta sträckan mellan Kurravaaravägen och Hjalmar Lundbohmsvägen är det inte förenligt med kommunens intresse att dra en gång- och cykelväg längs efter E10 som korsar alla skid- och skoterspår. Trafikverket har därför på den sträckan föreslagit en lösning där Trafikverket bygger gång- och cykelvägen och kommunen i ett senare skede övertar drift och underhåll (se alternativ B nedan). Detta motiveras då av att gång- och cykelvägen ligger så långt ifrån E10 att den mer är en lösning för att knyta ihop det kommunala nätet än som en åtgärd för att minska barriäreffekten av E10.

Trafikverket har valt att gå vidare med följande förslag till detta samrådsunderlag. Förslaget visas på karta i bilaga 1.

- A) En gång- och cykelväg byggs mellan Kurravaaravägen och golfbanan, norr om nya centrum, i östra delen av Kiruna. Den följer i huvudsak ny E10. I den västra delen ansluter den till en befintlig port under Kurravaaravägen. Denna gång- och cykelväg byggs för att öka trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna på sträckan mellan golfbanan och Varggropen. När det nya centrum byggs så ökar också behovet av att kunna förflytta sig i naturen inom det aktuella området och då vill man inte få upp oskyddade trafikanter på E10.
- C) En gång- och cykelväg byggs längs E10 mellan Karhuniemivägen och Hjalmar Lundbohmsvägen i västra delen av Kiruna. GC-vägen går delvis intill E10 och delvis längre ifrån, där terrängen så kräver. Även här finns det ett behov för de oskyddade trafikanterna att förflytta sig i östvästlig riktning utan att behöva gå upp på E10. I det här området är det också sedan tidigare mycket folk som rör

sig mellan bostadsområdena i söder och upp mot friluftsområdet vid Luossavaara i norr.

Dessa två gång- och cykelvägar har möjlighet att ansluta till befintliga eller framtida gator, eller gång- och cykelvägar som kommunen ansvarar för.

- B) En gång- och cykelväg byggs runt Sandstensberget på norra sidan och ansluter till befintliga GC-vägar. Denna följer till stor del en befintlig stig.

Denna gång- och cykelväg ansluter till området vid Varggropen, i närheten av bron för E10 över Jägarspåret, som byggs tidigt i projektet. GC-vägen ger då tillgänglighet till terrängen norr om ny E10 under en stor del av byggtiden för E10. När E10 färdigställts föreslås GC-vägen övergå i kommunal regi.

- Sex planskilda passager under eller över E10 (beroende på terrängen) föreslås. Dessa kompletterar de passagemöjligheter i form av vägbroar som ingår i arbetsplanen för E10.

1) Port under E10. För att skapa en möjlighet till en trafiksäker förbindelse mellan nya centrum och nuvarande samt blivande verksamhet på norra sidan av E10.

Passagen föreslås som en port i betong för gång- och cykeltrafik, men föreslås även fungera som passage för ridhästar. Detta innebär att den måste ha något högre fri höjd än en vanlig passage för gång- och cykel. Trafikverkets föreslagna gång- och cykelväg (A) ansluter till passagen på södra sidan om ny E10. Möjlighet finns att ansluta passagen till en kommunal gång- och cykelväg på norra sidan om ny E10.

3) Port under E10. För att skapa ytterligare möjlighet för friluftslivet att passera ny E10. Ansluter ej till någon planerad gång- och cykelväg.

Porten föreslås som en rörbro i stål med en bredd som även klarar en pistmaskin. Möjlighet finns för kommunen att ansluta till passagen med t.ex. skoterled eller skidspår.

5) Träbro över E10. För att skapa ytterligare möjlighet för friluftslivet att passera ny E10, främst avsedd för skotertrafik. Ansluter ej till någon planerad gång- och cykelväg.

Föreslås som en passage för vandring och cyklister samt även skotertrafik vintertid då den ligger i närheten av befintliga skotergarage. Möjlighet finns för kommunen att ansluta till passagen med t.ex. skoterled eller vandringsled.

6) Port under E10. För att skapa en möjlighet till en trafiksäker förbindelse mellan de västra delarna av Kiruna och friluftsområdet samt den kommunala verksamheten kring Luossavaara.

Passagen föreslås som en port i betong för gång- och cykeltrafik. Passagens läge i terrängen gör att den kommer att vara synlig i omgivningen. Den föreslås därför ges en särskilt bearbetad och öppen gestaltning. Trafikverkets föreslagna gång- och cykelväg (C) planeras i närheten av passagen. Möjlighet finns för kommunen att ansluta från Trafikverkets gång- och cykelväg till den föreslagna passagen och norra sidan av ny E10 med en kommunal gång- och cykelväg.

7) Bro över E10. För att skapa en möjlighet till en trafiksäker förbindelse mellan nuvarande och planerade bostadsområden på södra sidan om ny E10 och friluftsområdet samt den kommunala verksamheten kring Luossavaara. Föreslås fungera som en passage för Luossaspåret och Trafikverkets föreslagna gång- och cykelväg (C).

Passagen är tänkt som en bredare träbro över ny E10 som både kan användas för gång- och cykeltrafik och som passage för skidåkare vintertid. Därmed måste det också vintertid finnas tillräckligt med plats på passagen för en snöröjd gång- och cykelbana samt ett pistat och belyst skidspår.

9) Port under E10 vid Karhuniemi och Lokstallsområdet. För att skapa en möjlighet till en säker förbindelse mellan Karhuniemi och de västra delarna av Kiruna, samt mellan Lokstallsområdet, Karhuniemi och friluftsområdet vid Luossavaara. Passagen föreslås som en port i betong för gång- och cykeltrafik och kan då även användas av skotertrafik vintertid. Trafikverkets föreslagna gång- och cykelväg (C) ansluter till passagen på norra sidan om ny E10. Möjlighet finns för kommunen att ansluta passagen till en kommunal gång- och cykelväg på södra sidan om ny E10.

*Kostnaderna ovan inkluderar kostnader för projektering och byggherrekostnader

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Relevans målupp- fyllelse	Kommentar	Uppskattad kostnad för åtgärd intervall. *
1	Port under E10	hög	Viktig för tillgänglighet till målpunkter på norra sidan om E10, risk för "smitttrafik" om inte någon passage finns.	3,7 – 5,1 Mkr
3	Port under E10	medel	Pga. höjdskillnader kan den vara befogad	2,7 – 4,2 Mkr
5	Träbro över E10	låg	Kan samordnas med landskapsbro för E10 4/500 Finns kvar som separat passage.	3,2 – 4,9 Mkr
6	Port under E10,	hög	Befintligt stråk	4,2 – 6,0 Mkr
7	Bro över E10,	medel	7 eller 8 väljs beroende av den kommunala framtida planeringen av bostadsområde	4,8 – 7,3 Mkr
9	Port under E10, Karhuniemi,	hög	Viktig för Karhuniemis trafiksäkerhet och tillgänglighet till övriga Kiruna samhälle	3,5 – 5,2 Mkr
A	Gång- och cykelväg södra sidan E10	hög	Binder samman portar/broar Ansluter till befintligt passage under Kurravaaravägen	2,8 – 4,2 Mkr
B	Gång- och cykelväg <i>Länken</i> runt Sandstensberget	hög	Binder samman portar/broar Byggs av Trafikverket, tas över av kommunen när E10 är färdigställd	3,6 – 5,4 Mkr
C	Gång- och cykelväg mellan Karhuniemi och Hjalmar Lundbohmsvägen		Binder samman broar och portar på den västra delen av E10	3,4 – 5,0 Mkr

2.7.2. Gestaltning

I arbetsplan för ny E10 har ett gestaltungsprogram tagits fram, där bl.a. de broar och portar som ingår i den planen behandlas. Gestaltningen av gång- och cykelvägar och

tillkommande passager kommer att harmonisera med det redan framtagna gestaltungsprogrammet.

I nästa skede av planläggningen kommer ett gestaltungsprogram att tas fram för de åtgärder som föreslås i denna plan.

2.7.3. Bortvalda alternativ

I åtgärdsvalsstudien finns det ett antal alternativ som vi i detta samrådsunderlag har valt att ta bort och orsaken till detta är följande:

- 2) Port under E10. Har tagits bort med motivet att denna passage kan samordnas med passagen vid Kurravaaravägen som ligger bara ca 300 m längre västerut.
- 4) Bro över E10. Har tagits bort med motivet att denna passage kan samordnas med bro över dalgång och skidspår som bara ligger ca 120 m längre västerut.
- 8) Bro över E10. Har tagits bort med motivet att denna passage kan samordnas med bro över E10 vid pkt 7. Det är bara ca 220 m emellan.

3. Avgränsningar

Utredningsområdet är det område kring blivande E10, mellan Karhuniemi och golfbanan, där gång- och cykelvägarna och passagerna kan komma att ligga.

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. förändringar av yt- eller grundvatten som härrör från anläggandet av gång- och cykelväg eller passager.

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". Vissa delar av stadsbebyggelsen ingår i riksintressepreciseringen för kulturmiljö. Båda riksintressena bedöms sakna relevans för vägplanen och behandlas därför inte utförligare i samrådsunderlaget.

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

Befintlig E10 är riksintresse, och ny E10 kommer att vara av riksintresse för kommunikation.

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

4.1.2. Markanvändning och bebyggelse

Området som berörs av planen ligger norr om stadsbebyggelsen i Kiruna och består mest av skogsmark. I väster finns viss småindustri samt mark som påverkats av gruvdriften på Luossavaara. Funktioner för friluftsliv finns på en stor del av sträckan. Bostads- och annan bebyggelse finns på några ställen i utredningsområdet.

Kiruna Avfallsanläggning och återvinningscentral ligger norr om ny E10 vid Kurravaaravägen.

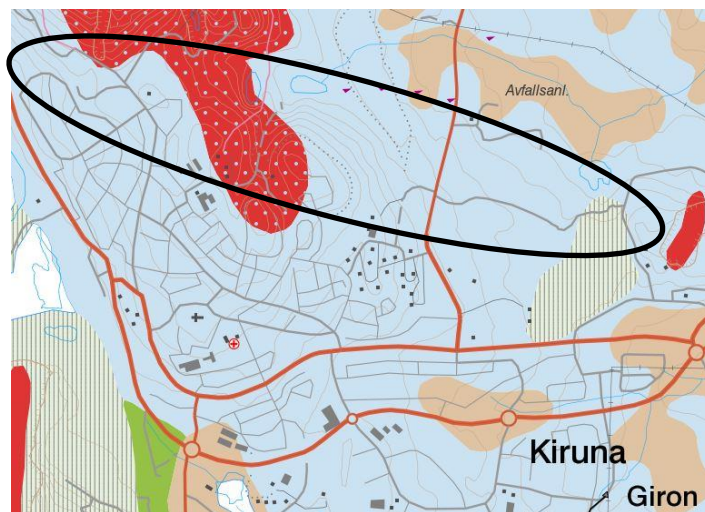
4.1.3. Kommunala planer

Den befintliga bebyggelsen är detaljplanerad. Kommunens planering beskrivs också i 2.6 ovan.

4.2. Byggnadstekniska förutsättningar

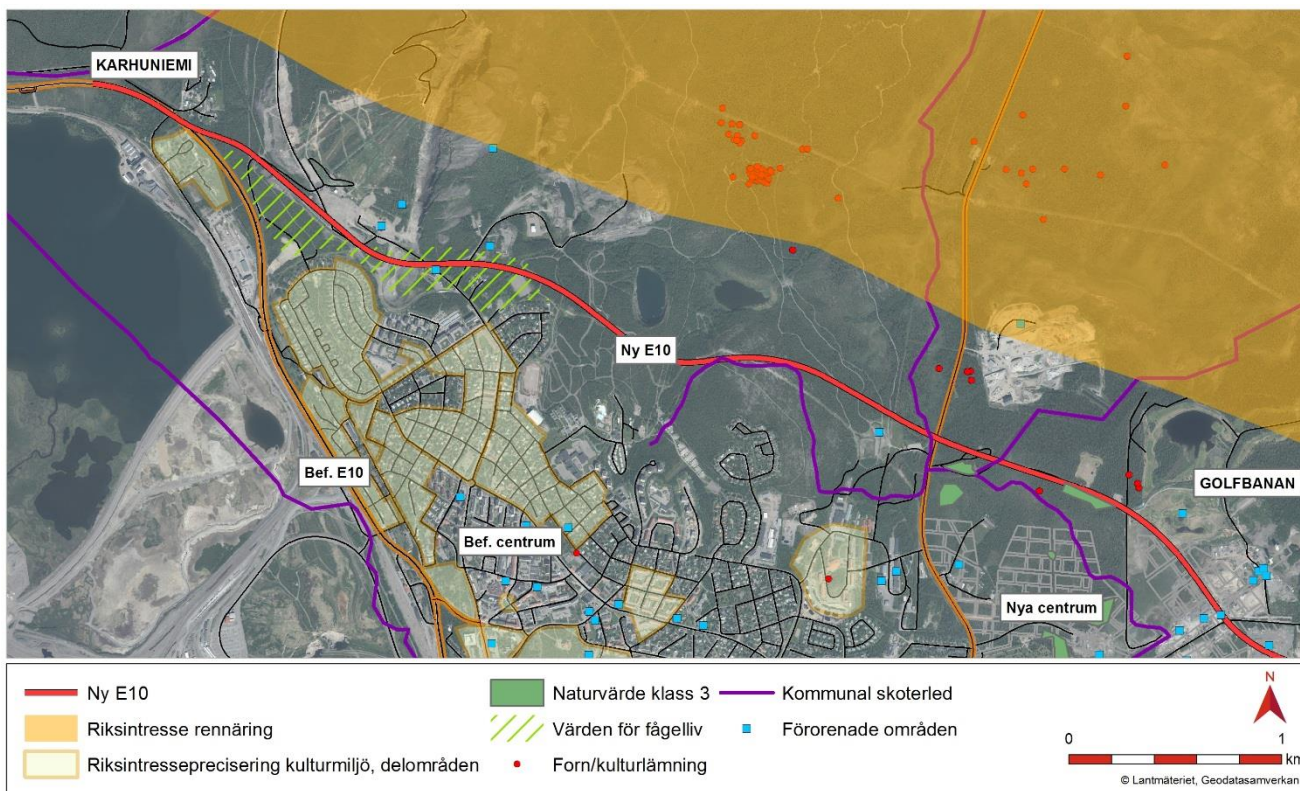
Den översiktliga jordartskartan nedan visar att utredningsområdet ligger på morän (ljusblått) och berg med tunt eller osammanhängande jordtäckte (rött). I området förekommer också utfyllda områden efter gruvdriften.

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 strax öster om passagepunkt 6.



Jordartskarta

4.3. Miljöförutsättningar



Miljöförutsättningar i området. Det är sträckan längs ny E10 mellan Karhuniemi och golfbanan som studerats.

4.3.1. Landskapets karaktär och funktion

I MKB för arbetsplanen för ny E10 delas den berörda sträckan in i karaktärsområdena "gruvlandskap Luossavaara" och "kuperad fjällskog". I öster gränsar sträckan till karaktärsområdet "gruvlandskap Tuolluvaara", där numera bland annat golfbanan finns.

Gruvlandskapet är starkt präglad och omvandlat av tidigare gruvverksamhet. De tydligaste spårerna utgörs av dagbrottet på Luossavaaras södra sida och gråbergsterrasserna på sluttningen. I den kuperade fjällskogen finns både barrblandskog, fjällbjörkskog och bestånd av äldre tallar.

Området är genomkorsat av spår, leder och stigar. I söder ansluter Kirunas stadsbebyggelse med både småhus- och flerbostadshusområden, samt det f.d. regementsområdet Jägarskolan.

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. Vissa stadsdelar i Kiruna pekas ut i preciseringen av riksstresset för kulturmiljö. Riksstresset omfattar hela Kiruna med omnejd.

Enstaka kända kulturlämningar finns i östra delen av utredningsområdet. Inga lämningar med skydd enligt kulturmiljölagen har påträffats.

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.

En naturvärdesinventering har gjorts som underlag för planeringen av det nya Kiruna centrum och omfattar delen öster om Kurravaaravägen, söder om ny E10. Tre

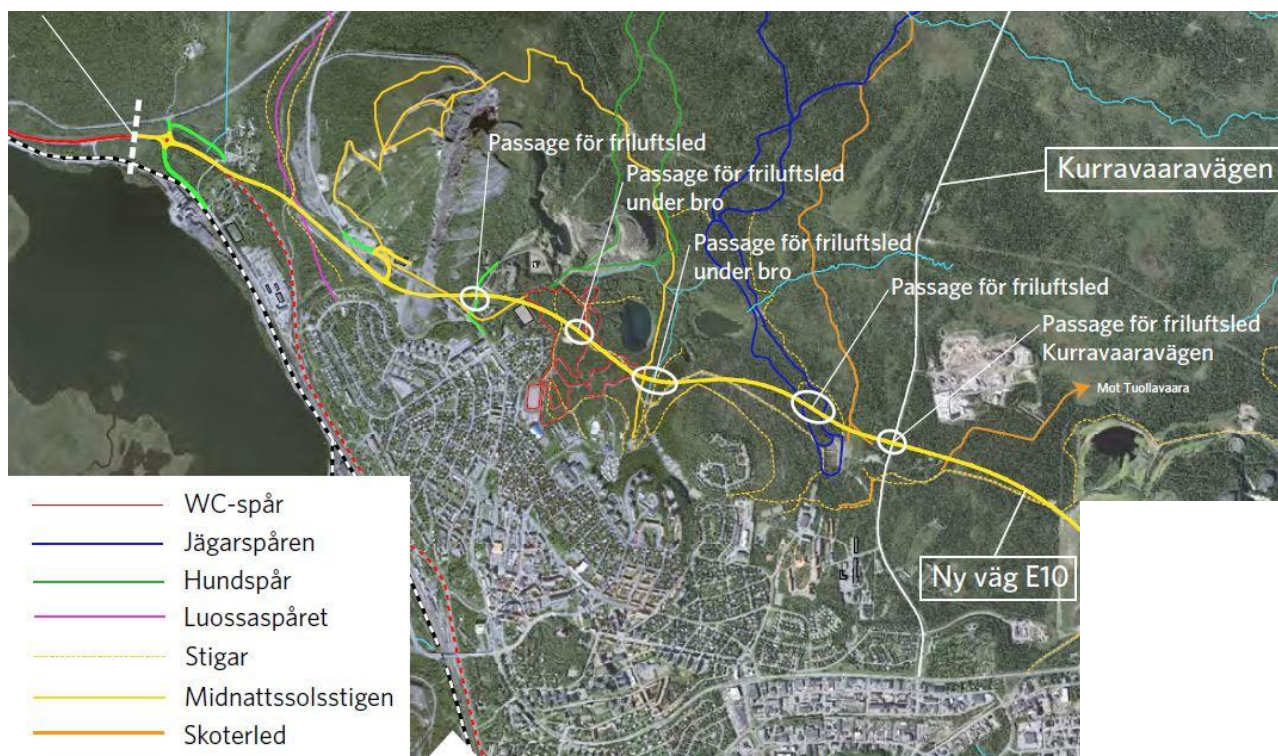
naturvärdesobjekt ligger inom utredningsområdet. Det är bestånd med äldre tallskog som har naturvärdesklass 3, påtagligt naturvärde. Där påträffades också de fridlysta växterna rev- och plattlumner.

I övrigt finns inga uppgifter om höga naturvärden i området. Inga områden med skydd enligt miljöbalken berörs.

4.3.4. Rekreation och friluftsliv

Kiruna omges i norr av sammanhängande grön- och naturområden som nyttjas flitigt under hela året. Detta illustreras av kartan nedan som visar löp-, skid- och skoterspår samt de passager som angavs i arbetsplanen. Passagerna enligt arbetsplanen behandlas inte i detta samrådsunderlag.

Matojärvi och Varggropen är utgångspunkter för många skid- och motionsspår. I öster ligger Kiruna Golfklubb och en bågskyttebana. En slalombacke finns på Luossavaara.



Spår och leder i anslutning till ny E10. Karta från MKB till arbetsplan för E10.

4.3.5. Rennäring

Området norr om Kiruna ligger inom åretruntland för Gabna sameby. Gränsen mot strategiska områden, som även är riksintressen, för rennäringen (rastbete och svår passage) ligger enligt Sametingets underlagsmaterial ca 500 meter nordost om ny E10. Det är en ca 2 km bred zon som passerar norr om hela Kiruna.

De strategiska områdena för rennäringen bedöms inte beröras. Skogsmarkerna i utredningsområdet, där de inte är påverkade av gruvdrift eller andra exploateringar, kan vara av intresse för rennäringen som betesmark.

4.3.6. Skogsbruk

Det berörda området utgörs av fjällnära skog med låg produktivitet. Skogsbruk är av liten betydelse.

4.3.7. Berg- och grusresurser

Utredningsområdet berör beviljat undersökningstillstånd för järnmalm, "Kiirunavaara nr 6" och "Lappmalmen nr 1 och 2" samt bearbetningskoncession "Luossavaara K nr 1".

Mindre delar av utredningsområdet ligger i kanten av det område som kan påverkas av en framtida brytning av Lappmalmen.

4.3.8. 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 100000 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 några objekt nära ny E10 som potentiellt förorenade områden. Det är – förutom gruvorna – bilsprot och bilvårdsanläggningar nära Luossavaara och skjutbanan vid Varggropen. Väster om utredningsområdet finns ett tidigare industriområde som har sanerats på grund av oljeföroreningar.

Trafiken på vägarna som ligger i närheten av föreslagna GC-vägar och passager, förutom befintlig E10 längst i väster och Kurravaaravägen, är sparsam lokal trafik.

Deponin och återvinningen vid Kurravaaravägen norr om ny E10 kan påverka genom lukt och bullerstörningar.

5. Effekter och deras tänkbara betydelse

Effekterna av att gång- och cykelvägar och passager byggs kommer att läggas till de effekter som byggnationen av E10 medför i området. Dessa har behandlats i arbetsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Intrångseffekterna av att gång- och cykelvägar och passager anläggs är av samma art men av mindre omfattning eftersom det är en mindre väganläggning. Trafiken på gång- och cykelvägarna orsakar inte heller störningar. I detta kapitel beskrivs effekterna av de gång- och cykelvägar och passager som denna vägplan avser.

5.1. Trafik och markanvändning

Åtgärderna i vägplanen påverkar inte biltrafiken i området. Tillgängligheten för oskyddade trafikanter till befintliga och planerade bostadsområden förbättras.

Eventuell påverkan på kommunala planer utreds i kommande skede.

Riksintressena påverkas inte.

5.2. Miljöintressen

Gång- och cykelvägarna medför små konsekvenser för miljön. De har liten skala och kan ofta anpassas till omgivande terräng, vilket medför en liten påverkan på landskapsbilden. Vid broar och portar uppkommer bankar och skärningar där en medveten gestaltning bör göras.

Det är sannolikt att gång- och cykelvägarnas läge kan anpassas så att påverkan på natur- och kulturvärden blir liten eller helt undviks.

Gång- och cykelvägarna är positiva för rekreation och friluftsliv eftersom de ger tillgänglighet till sådana områden.

Övriga miljöintressen bedöms inte påverkas av de föreslagna åtgärderna.

5.3. Miljöbelastning

Gång- och cykelvägarna orsakar obetydlig miljöbelastning eftersom trafiken, förutom enstaka mopeder och snöröjningsfordon, inte alstrar buller eller utsläpp.

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. 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 från april till september 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. Gestaltungsprogram. 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.

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