

Kiruna väg E10 – Plan B

Handlingsplan vid omledning av trafik genom Kiruna centrum

2014-10-30



Titel: Kiruna väg E10 – Plan B, Handlingsplan vid omledning av trafik i Kiruna
Utgivningsdatum: 2014-10-30
Ärendenr: TRV 2014/84916
Utgivare: Trafikverket
Kontaktperson: Annika Larsson
Konsult WSP Sverige AB
Kontaktperson: Maria Erlandsson
Foton: WSP om inte annat anges

Innehåll

SAMMANFATTNING	5
1 BAKGRUND	7
1.1 Syfte och mål	9
1.2 Omfattning och avgränsningar	9
1.3 Tidigare utredningar	9
1.4 Tidplan.....	10
2 FÖRUTSÄTTNINGAR.....	11
2.1 Deformationer	11
2.2 Befintlig infrastruktur	13
2.3 Trafikverkets krav på standard, funktion och säkerhet	19
2.4 Trafikverkets planering	20
2.5 Kommunens planering	21
2.6 LKAB:s planering	21
3 STUDERADE SCENARIER	22
3.1 Nuläge	23
3.2 Scenario 1 – Nutid ca 2016.....	24
3.3 Scenario 2 – ca år 2020, ny E10 påbörjad.....	31
3.4 Scenario 3 - ca år 2020, ny E10 ej påbörjad.....	35
4 RISK OCH SÄKERHET	39
4.1 Riskbedömning av scenarier	41
5 BULLERÅTGÄRDER	41
5.1 Problemet.....	41
5.2 Förutsättningar	41
5.3 Förslag till hanteringsgång	42
5.4 Andra åtgärder	43
6 ÅTGÄRDSPLAN	43
7 ORGANISATION OCH FORTSATT ARBETE	45
7.1 Expertgruppens arbete.....	45
7.2 Strategiska styrgruppens arbete	45
7.3 Kiruna kommuns arbete	46
7.4 LKABs fortsatta arbete	47
7.5 Information till allmänheten	47

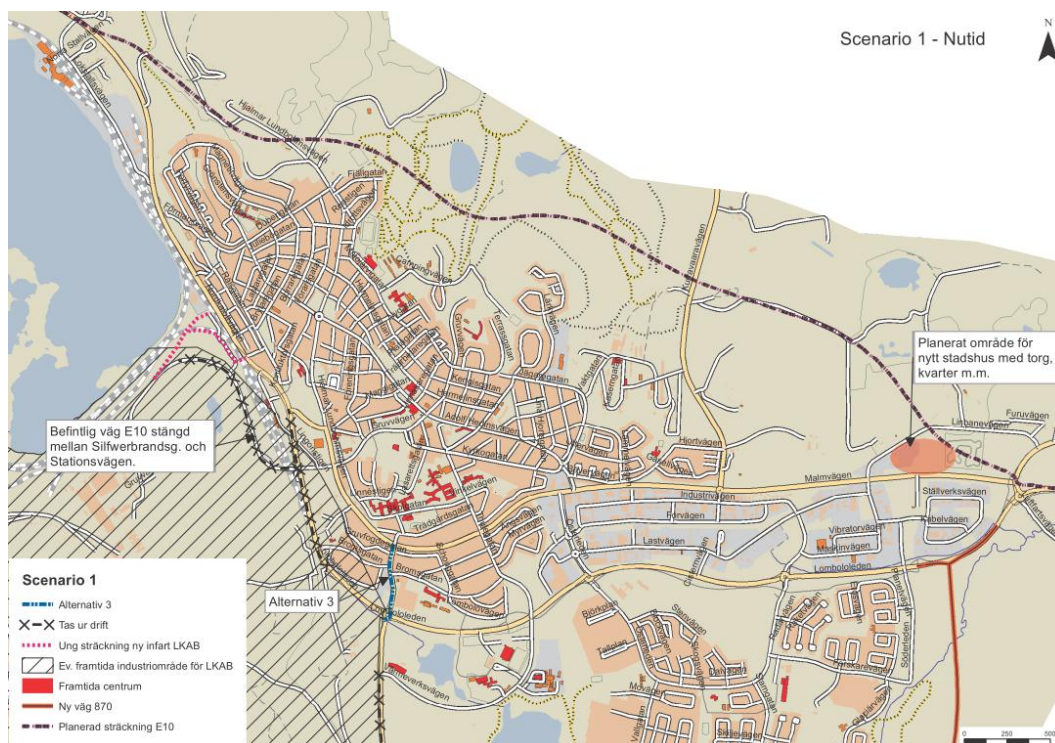
Sammanfattning

Plan B är en handlingsplan och utredning som visar på vad som behöver göras om inte nya E10 hinner blir klar innan befintlig väg måste stängas på grund av markdeformationerna från gruvbrytningen.

Väg E10 ingår i det av EU utpekade transeuropeiska transportnätverket (TEN-T) och utgör riksintresse för kommunikationer. Det är därför av största vikt för Trafikverket att ha en säker och framkomlig väg genom eller förbi Kiruna för vidare transporter mot Norge.

Mätningar visar att markdeformationerna som nått gränsen för miljövillkoret ligger i direkt anslutning till väg E10. Prognosen för markdeformationerna visar att inom de närmaste åren kommer väg E10 ligga inom sprickzonen och deformationer kommer att uppstå. När sprickorna uppnår en viss storlek kommer Trafikverket att tvingas stänga vägen och hänvisa trafikanter till andra vägar.

Scenario 1 inträffar ca 2016, enligt de prognoser som finns för markdeformationerna, och innebär att befintlig E10 stängs på en sträcka mellan Silfwerbrandsgatan och Stationsvägen och trafiken leds om via Hjalmar Lundbohmsvägen. Fram till dess är dock målet att hålla E10 öppen i befintlig sträckning så länge som möjligt. Det har utretts tre alternativa sträckningar genom staden då delar av E10 stängs. Efter sammanvägning av för och nackdelar samt efter samråd med Kiruna kommun och LKAB, föreslås att Silfwerbrandsgatan används som förbifart. Kostande för erforderliga ombyggnationer för detta alternativ bedöms till ca 3,5 mkr.



Om inte byggnationen av nya E10 kommer igång inom det närmaste året kommer det innebära att deformationerna troligtvis även kommer hinna börja påverka Stationsvägen och Hjalmar Lundbomsvägen innan nya E10 är klar vilket medför att trafiken behöver ledas om på Adolf Hedinsvägen ungefär år 2020.

För att säkerställa hur länge det är möjligt att köra på befintlig E10 har en expertgrupp tillsatts. Den ansvarar för att göra mätningar på vägen och göra bedömningar hur länge den kan trafikeras.

Det är viktigt att Kiruna kommun fortsätter sin planering av nya staden så att dessa förutsättningar med bland annat nya målpunkter kommer med som förutsättningar i det framtida arbetet med trafiksituationen i Kiruna.

Denna utredning visar att arbetsplanen för nya E10 behöver fastställas så snart som möjligt för att kunna undvika de värsta scenariorna och få en ökad genomfartstrafik genom centrum under en alltför lång tid. Med den tidplan som finns idag för byggande av nya E10 är det mycket troligt att scenario 1 kommer att inträffa.

1 Bakgrund

Stora förändringar kommer att ske under de närmaste åren i Kiruna när brytningen i Kiirunavaaragruvan påverkar staden och dess infrastruktur. Det innebär att stadsdelar flyttas och vägar och järnvägar byggs på nya platser. Stadsomvandlingen har till viss del påbörjats och kommer att ske etappvis.

Väg E10 är ett huvudstråk för trafik från kusten, över Malmfälten, till Narvik och är mycket viktig för både näringsliv och som turistväg. Vägen ingår i det av EU utpekade transeuropeiska transportnätverket (TEN-T) och utgör även riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken.

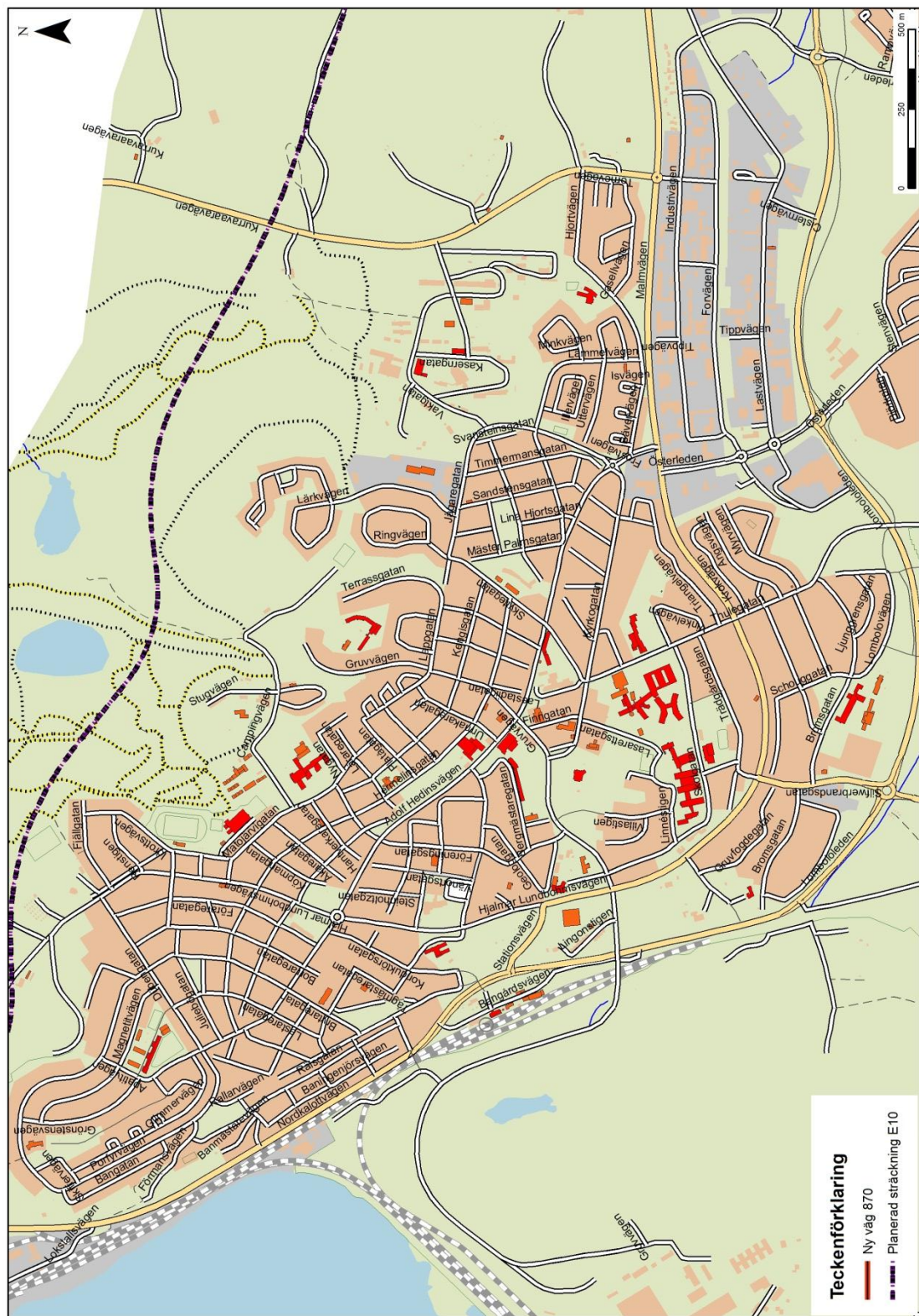
Befintlig väg E10, i första hand mellan Silfwerbrandsgatan och Stationsvägen, kommer att påverkas av deformationerna från brytningen i Kiirunavaaragruvan och på sikt kommer vägen inte att kunna trafikeras på grund av markdeformationerna. Då deformationslinjen för 2013 redan tangerar vägsträckan enligt nuvarande prognos, kan stängningen förväntas inträffa någon gång mellan 2015 och 2020, beroende på faktorer som LKAB:s planerade brytning och behovet av drifts- och underhållsåtgärder på vägen. Allt eftersom brytningen fortskrider kommer även Hjalmar Lundbohmsvägen, Silfwerbrandsgatan och Stationsvägen på sikt också att påverkas vilket får konsekvenser för trafiken genom Kiruna. När vägarna påverkas av markdeformationerna kommer även större delen av omkringliggande bebyggelse att ha flyttats eller rivits och nya målpunkter har uppstått då också samhällsfunktioner flyttats.



Figur 1 Redan idag påverkas vägarna i Kiruna av markdeformationerna och hösten 2013 stängdes bron över E10, Gruvvägen.

Planeringen av en ny sträckning på väg E10 förbi Kiruna pågår. Om befintlig E10 inte kan trafikeras till dess att ny E10 kan tas i bruk kommer trafiken att välja andra vägar genom Kiruna. För att säkerställa en bra framkomlighet och säkerhet på dessa vägar samt även

skapa en bra boendemiljö i Kiruna finns därför ett behov att ta fram ett underlag för hur trafiksituationen ska lösas till dess ny E10 är i bruk.



Figur 2 Översiktskarta Kiruna tätort

1.1 Syfte och mål

Syftet med uppdraget är att skapa en handlingsplan för hur trafiksituationen ska lösas i Kiruna om ny väg E10 inte hinner bli klar innan deformationerna blir för stora på befintliga E10. Handlingsplanen tas fram i samarbete mellan Trafikverket, Kiruna kommun och LKAB. Målet är att ta fram en handlingsplan där alla tre parter har samsyn för vad som ska göras om inte ny E10 är klar innan befintlig E10 måste tas ur bruk och trafiken behöver ledas om.

1.2 Omfattning och avgränsningar

Handlingsplan för Plan B i Kirunaprojektet omfattar dels möjligheter till omdirigering av trafiken och de åtgärder och kostnader som kommer att krävas och dels vilket underlag som krävs för att kunna ta beslut.

I handlingsplanen avses även att beskriva en organisation och ett arbetssätt hur man ska arbeta vidare med dessa frågor till dess att nya E10 är byggd.

Den del som omfattar trafiksituationen i Kiruna innebär att alternativa vägsträckningar tas fram för att leda trafiken genom Kiruna samt vilka åtgärder som krävs för att skapa så god framkomlighet som möjligt för samtliga trafikanter.

Handlingsplanen avgränsas till att omfatta ett mer detaljerat underlag för nödvändiga åtgärder under tidsperioden fram till omkring 2020. Med gällande deformationsprognos som underlag föreslås även möjliga trafiklösningar för tidsperioden efter 2020. Då stora osäkerheter finns kring framtida förutsättningarna, beskrivs dessa åtgärder mer översiktligt. Ett mer detaljerat underlag tas fram i god tid om ett behov uppstår.

Handlingsplanen beskriver scenarier utifrån dagens förutsättningar. I det fortsatta arbetet kommer handlingsplanen att behöva revideras efter rådande planeringsförutsättningar.

1.3 Tidigare utredningar

Trafikverket har som en del i planeringsprocessen tidigare tagit fram en vägutredning¹ och förstudie som ligger till grund för valt alternativ av ny sträckning väg E10 och den arbetsplan som är inskickad för fastställas under 2013.

I arbetet med Kiruna Plan B har vägutredningen varit en utgångspunkt där framtagna underlag för ombyggnadsalternativ i befintligt vägsystem använts och uppdaterats utifrån nu aktuella förutsättningar.

¹ Vägutredning Kirunaprojektet, Allmänna vägar i Kiruna, Vägverket (2007)

Under 2012 har även en ny järnvägssträckning förbi Kiruna tagits i drift efter en planeringsprocess där Banverket tagit fram en idéstudie, förstudie samt järnvägsutredning² som underlag för val av sträckning och en järnvägsplan för det slutliga valet. Den ca 18 km nya järnvägssträckningen passerar väster om samhället och gruvan.

År 2000 tog Vägverket fram "Förstudie/Beslutshandling, Väg E10 Lombolaleden i Kiruna, Kiruna kommun". Handlingen hanterade flytten av E10 genom Kiruna till den ombyggda Lombolaleden (dagens E10). Innan flytten år 2003 bestod väg E10 av Malmvägen och del av Hjalmar Lundbohmsvägen (numera väg 873).

1.4 Tidplan

Under första kvartalet 2014 har bygget av nya Nikkaluoktavägen, väg 870, påbörjats och förväntas vara klar hösten 2015.

Arbetsplanen för ny väg E10 har lämnats in till planprövning av Trafikverket och beslut väntas under 2014. Byggstart för nya E10 var sedan tidigare planerad till kvartal 2 2014. Vägen skulle då ha kunnat tas i bruk tidigast 2016.

Arbetet med handlingsplanen för Plan B i Kiruna har flera olika tidsaspekter att förhålla sig till. LKAB:s prognoser för deformationsutbredningen är en viktig del samt kommunens planering av den framtida utvecklingen av Kiruna centralort är en annan.

Tidplanen för Trafikverkets planering och byggande av nya vägar är en styrande förutsättning för om och när Plan B eventuellt kommer att behöva genomföras. En situation där fastställandet av arbetsplanen försenas eller inte fastställs i nuvarande korridor innebär att hela planeringsprocessen måste startas om och Handlingsplanen för Plan B blir då mest troligt aktuell.

Planeringsprocessen måste följa väglagen och miljöbalken och kräver både samråd och utställsetider vilket gör att tiden att få en fastställd plan är ganska lång.

² Järnvägsutredning Kiruna, ny järnväg, Banverket (2007)

2 Förutsättningar

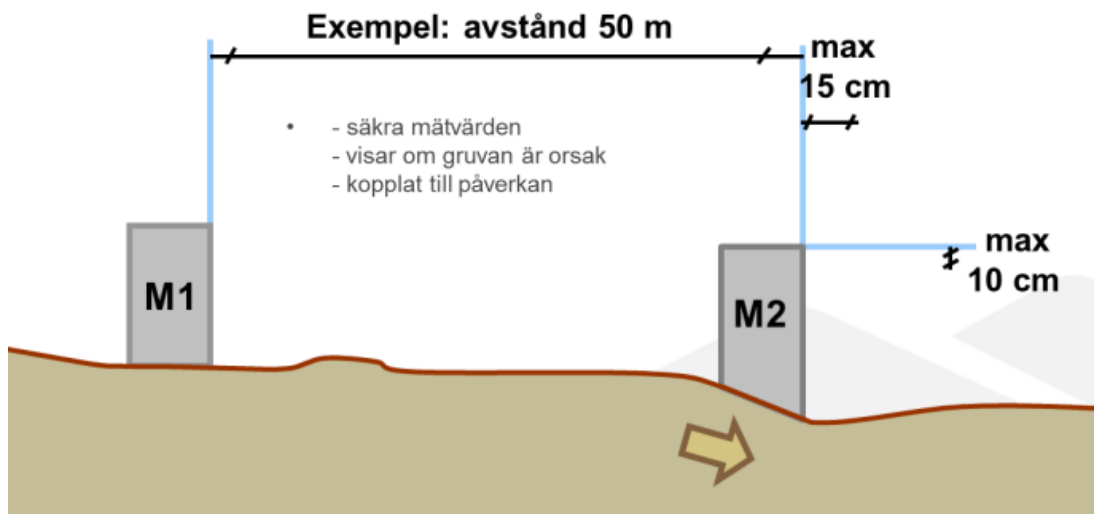
2.1 Deformationer

LKAB utför deformationsmätningar i ett stort antal mätpunkter för att säkerställa att miljövillkoret inte överskrids, se figur 1. Mätningar görs en gång per år och 4 gånger per år för vissa strategiska punkter. Senaste mätningen gjordes i december 2013 och redovisas i Figur 3.



Figur 3 Resultat från mätningar av miljövillkoret december 2013.

Den senaste mätningen visar på att mätvärden där markdeformationerna uppnår gällande miljövillkor tangerar alldeles i närheten av väg E10 på sträckan mellan Stationsvägen och Silfwerbrandsgatan. Dagens prognos, beträffande markdeformationerna, offentliggjordes hösten 2012 och nästa prognos förväntas publiceras hösten 2014. Prognosen redovisar deformationsprognoser för åren 2013, 2018 och 2023 och tas fram för värsta scenariot, se Figur 5. Osäkerheten varierar mellan ± 50 meter och ± 100 i plan. Prognosen är kopplat till det miljövillkor som är fastslaget av Miljödömsstolen för hur mycket marken får röra sig innan platsen måste planläggas till gruvområde. Miljövillkoret syftar framförallt på att känslig infrastruktur såsom ledningar och kablar i marken kan skadas. Flera år innan de första sprickorna i marken blir synliga ska alla som bor där ha flyttat från platsen och marken vara omgjord till gruvstadspark. Ingen brytning får ske under ett område där människor bor.



Figur 4 Innebörd miljövillkor promillegräns horisontell 3 ‰ och vertikalt 2 ‰.

Underlag till prognosen är framförallt känd malmbild, aktuell brytningsplan och erfarenheter från mätningar och beräkningar. De senaste gjorda mätningarna visar att deformationerna följer prognosen förutom i det område där brytningen legat på is under några år.

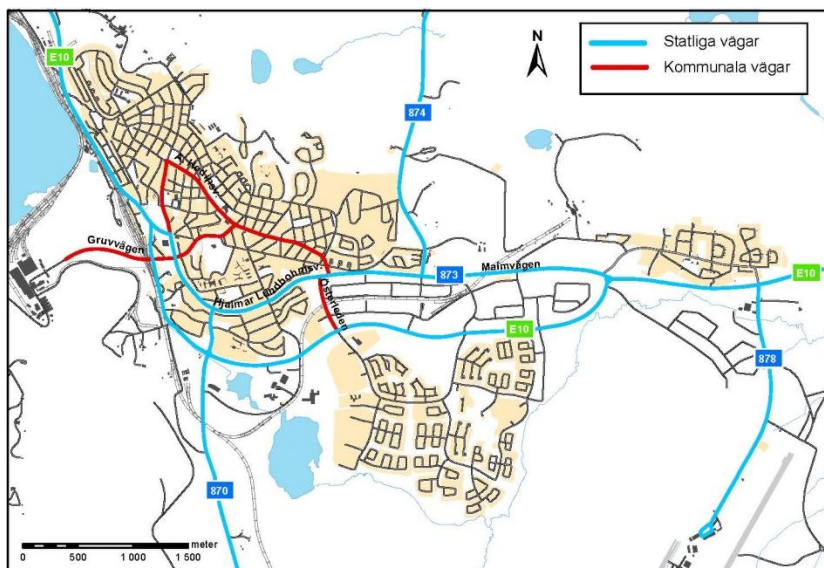
Brytning i området mot E10 har under några år legat nere men har under slutet av 2013 återupptagits. Det är i dagsläget oklart hur det kommer att påverka deformationerna i det området. Restmalmslastning har startats upp i området vilket också kommer att påverka deformationerna.



Figur 5 Deformationsprognosen för åren 2013, 2018 och 2023. Källa: LKAB.

2.2 Befintlig infrastruktur

Sedan 2003 passerar väg E10 genom Kiruna, söder om dagens stadscentrum, längs Lom-bololen som är en tvåfilig väg där hastighetsbegränsningen huvudsakligen är 70 km/h. Sträckan genom Kiruna är ca 12 km med drygt 15 korsningspunkter. Innan 2003 passerade väg E10 staden via väg 873, Malmvägen och del av Hjalmar Lundbohmsvägen som idag fungerar som en huvudgata. Idag är dessa gator statliga men avsikten är att kommunen ska ta över väghållaransvaret när den nya E10 sträckningen är byggd.



Figur 6 Huvudnät för biltrafiken. Källa: Vägutredning, Trafikverket (2007).

Andra kommunala huvudgator är bland annat Adolf Hedinsvägen och Österleden.

En ny järnväg, väster om Kirunavaara och Kiruna tätort har byggts och tagits i drift under 2012 och hösten 2013 har en tillfällig järnvägsstation ersatt Kiruna C till dess att den permanenta stationen är byggd. Den tillfälliga stationen är placerad 1,5 km norr om gamla Kiruna C.

Sedan sommaren 2013 är även Kirunavaara godsbangård (KIA) i drift då gruvbrytningen påverkar spårförbindelsen till den tidigare bangården och godshanteringen. Den nya bangården fungerar även som en terminal med möjlighet att lasta och lossa containrar.

Under hösten 2013 har en ny infart till LKAB öppnats som beräknas kunna vara i drift fram till omkring 2018. Den nya infartsvägen är en anslutning från E10 mot Narvik, strax norr om den gamla järnvägsstationen, se Figur 7. I samband med detta har vägen över Gruvvägsbron stängts för all trafik och en ny gång- och cykelväg har anlagts.

Redan 2011 lades den tunga trafiken till LKAB om, via Nikkoluoktavägen (väg 870), och ansluter idag industriområdet via den södra infarten.

Idag fungerar väg E10, i korsningen med väg 870, som uttryckningsport för Räddningstjänsten.

Kiruna kommun utförde trafikmätningar 2012. Sedan dess har trafikströmmarnas fördelning förändrats när infartsvägen till LKAB idag ansluter till E10 istället för till Hjalmar Lundbohmsvägen. Då det handlar om stora trafikflöden till LKAB:s område har förändringen stor betydelse på för trafikflöden även på övriga vägar.



Figur 7 Ny infart till LKAB har tagits i drift under hösten 2013. Källa: LKAB.

Beskrivning av berörda vägar

Befintlig E10

När dagens E10 närmar sig Kiruna från öster gör vägen en sväng söder om stadsbebyggelsen, Lombolaleden, och cirkulationsplatser passerar i korsningarna med bland annat Östraleden och Nikkaluoktavägen/Silfwerbrandsgatan. Norr om Stationsvägen benämns väg E10 Nordkalottvägen som passerar bebyggelse i Luossavaara och fortsätter vidare mot fjällområdet i nordväst. På sträckan norr om Stationsvägen finns idag två infarter på östra sidan, genom bostadsområdena, Signalvägen och Banmästarevägen samt LKAB:s infart till industriområdet på den västra sidan. Enligt trafikmätning 2012 varierar trafikmängden mellan ca 3 000 till ca 7 000 fordon per dygn. Delen mellan Österleden och Silfwerbrandsgatan är den mest trafikerade sträckan. Sedan trafikmätningen 2012 har infarten till LKAB flyttats och trafikströmmarna sannolikt påverkats. Mycket av trafiken till LKAB har flyttats från Hjalmar Lundbomsvägen till E10/Lombolaleden i och med flytten av infarten.

På den del av E10 som kommer att påverkas av deformationerna finns två gång-och cykelportar som passerar under vägen. Det finns även stödmurar på en del av sträckan som ligger nära järnvägen. Den gamla infarten till LKAB går i en bro över väg E10 och gamla järnvägen. Den kommer att rivas under sommaren 2014.

Silfwerbrandsgatan

Silfwerbrandsgatan är en del av väg 870 och förbinder dagens E10, Lombololeden, via en cirkulationsplats med Hjalmar Lundbohmsvägen. Cirkulationsplatsen är också korsning för befintlig Nikkaluoktaväg, se Figur 8. Bebyggelsen längs Silfwerbrandsgatan är framförallt flerbostadshus men det finns även trähusbebyggelse. Vägen går i en relativt brant backe upp mot Hjalmar Lundbohmsvägen. Enligt trafikmätningen 2012 är trafikmängden knappt ca 6 000 fordon per dygn.

Tabell 1 Vägdata Silfwerbrandsgatan

	Silfwerbrandsgatan
Vägbredd:	9,0 m
Skyltad hastighet:	50 km/h
Trafikmängd ÅDT	Ca 6 000
Bärighet:	BK 1
Slitlager:	Belagd
Väghållare:	Statlig
Övrigt:	Fåtal boenden



Figur 8 Korsningen med Silfwerbrandsgatan och Nikkaluoktavägen är utformad som en cirkulationsplats på väg E10.

Väg 873, Hjalmar Lundbohmsvägen och Malmvägen

Malmvägen är en del av väg 873 och börjar där befintlig väg E10 viker av i cirkulationsplatsen öster om Kiruna. Malmvägen var tidigare en del av väg E10. Vägen har breda vägrenar, diken på båda sidor om vägbanan och separerad gång- och cykelväg. Efter korsningen med Adolf Hedins väg blir vägrummet mindre och bostadsbebyggelsen kommer närmare vägen. I korsningarna finns bitvis trottoarer men dikena fortsätter att kanta vägbanan. Enligt trafikmätningen 2012 varierar trafikmängden på Malmvägen mellan 5 800 och 9 300 fordon per dygn.

Efter korsningen med Thulegatan byter Malmvägen namn till Hjalmar Lundbohmsvägen som också varit en del av väg E10, idag väg 873. När korsningen med Silfwerbrandsgatan passeras blir vägrummet brett med trottoarer på sidorna samt mittrefug med belysningsstolpar. I den norra delen av Hjalmar Lundbohmsvägen blir vägen smalare och vägrummet tätare med framförallt flerfamiljshus. Enligt trafikmätningen 2012 är trafikmängden på Hjalmar Lundbohmsvägen drygt 11 000 fordon per dygn men minskar norrut, efter korsningen med Adolf Hedinsvägen.

Tabell 2 Vägdata väg 873, Hjalmar Lundbohmsvägen och Malmvägen

	Hjalmar Lundbohmsvägen (från Stationsv. och norrut)	Hjalmar Lundbohmsvägen (från Stationsv. och söderut)	Malmvägen
Vägbredd:	12,0 m/ 9,0 m	13,0 m	13,0 m
Skyltad hastighet:	50 km/h	50 km/h	50 och 70 km/h
Trafikmängd ÅDT	Ca 3 600-8 600 (minskar norrut)	10-11 000	Ca 6 -9 000
Bärighet:	BK 1	BK 1	BK 1
Slitlager:	Belagd	Belagd	Belagd
Väghållare:	Kommunal	Statlig	Statlig
Övrigt:	Huvudgata, stort antal boende	Huvudgata, Stort antal boenden	Huvudgata, Stort antal boenden, separerad gc-väg



Figur 9 Hjalmar Lundbohmsvägen passerar idag Kiruna stadshus.



Figur 10 Malmvägen är bred med väl tilltagen vägren.

Stationsvägen

Liksom Malmvägen och Hjalmar Lundbohmsvägen var Stationsvägen tidigare en del i E10:ans sträckning. Idag fungerar Stationsvägen som en förbindelse mellan befintlig E10, Lombolaleden, och Hjalmar Lundbohmsvägen. Vägen går i en brant backe ner mot väg E10 och kantas av grönområden.

Tabell 3 Vägdata Stationsvägen

Stationsvägen	
Vägbredd:	9,0 m
Skyltad hastighet:	50 km/h
Trafikmängd ÅDT	-
Bärighet:	BK 1
Slitlager:	Belagd
Väghållare:	Kommunal
Övrigt:	Inga boenden

Adolf Hedinsvägen

Adolf Hedinsvägen börjar i öster i korsningen med Malmvägen och stiger brant genom både villabebyggelse och förbi områden med flerfamiljshus. Längs vägen finns tre korsningar med trafikljus, korsningarna med Föreningsgatan, Gruvvägen och Malmvägen samt en cirkulationsplats vid Jägarvägen. Dessutom finns 17 gång- och cykelpassager på sträckan som är ca 1,8 km lång. Vägen passerar de centrala delarna av Kiruna, förbi bland annat simhall och sporthall, där vägen är bred och har mittrefug ända fram till korsningen med Hjalmar Lundbohmsvägens norra del. Vägen kantas av trottoarer på båda sidor om vägen längs hela sträckan. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder med avsmalningar, refuger och farthinder har utförts längs vägen. Enligt trafikmätningen 2012 varierar trafikmängden på Adolf Hedinsväg mellan ca 10 300 fordon per dygn och 8 400 på större delen av sträckan.

Tabell 4 Vägdata Adolf Hedinsvägen

Adolf Hedinsvägen	
Vägbredd:	7,0-14 m
Skyltad hastighet:	50 km/h
Trafikmängd ÅDT	Ca 8 000-11 000
Bärighet:	BK 1
Slitlager:	Belagd
Väghållare:	Kommunal
Övrigt:	Huvudgata, stort antal boende, trottoar båda sidor



Figur 11 Adolf Hedinsvägen passerar simhall och sporthall.



Figur 12 Adolf Hedinsvägen stiger brant förbi bebyggelsen

Övriga vägar

Eventuellt kan även bostadsvägar i de nedre delarna av Norrmalm bli berörda.

Dübensgatan är en bostadsgata med flera korsningar till andra bostadsgator såsom Rallarvägen och Förmansvägen som båda är infarter till bostäder. Från Rallarvägen når man Banmästarevägen som leder ut på väg E10. Förmansvägen övergår efter infarten till flerbostadshusen till en smal väg som tar slut innan den når väg E10.

Tabell 5 Vägdata övriga vägar nedre Norrmalm.

	Dübensgatan	Rallarvägen	Banmästarevägen	Förmansvägen
Vägbredd:	7,2 m	7,0 m	6,7 m	2,5-5,8 m
Skyltad hastighet:	40 km/h	40 km/h	40 km/h	40 km/h
Trafikmängd ÅDT	Ca 1 800	-	-	-
Bärighet:	BK 1	BK 1	BK 1	-
Slitlager:	Belagd	Belagd	Belagd	Grus
Väghållare:	Kommunal	Kommunal	Kommunal	Enskild
Övrigt:	Bostadsområde, trottoar en sida	Bostadsområde	Bostadsområde	Bostadsområde

Brytaregatan nås via Adolf Hedinsvägen och kantas av bostäder på ena sidan. Från Brytaregatan nås Signalgatan som leder till väg E10. Båda gatorna är branta samt en skarp sväng.

Tabell 6 Vägdata övriga vägar nedre Norrmalm.

	Brytaregatan	Signalgatan
Vägbredd:	9,5 m	6,0 m
Skyltad hastighet:	40 km/h	40 km/h
Trafikmängd ÅDT:	-	-
Bärighet:	BK 1	BK 1
Slitlager:	Belagd	Belagd
Väghållare:	Kommunal	Kommunal
Övrigt:	Bostadsområde	Bostadsområde

2.3 Trafikverkets krav på standard, funktion och säkerhet

Väg E10 är ett huvudstråk för trafik från kusten, över Malmfälten, till Narvik och är mycket viktig för både näringsliv och som turistväg. Vägen ingår i det av EU utpekade transeuropeiska transportnätverket (TEN-T) och utgör även riksintresse för kommunikationer. Detta innebär att krav på standard såsom bredd, beläggning samt framkomlighet och kapacitet bör uppfylla viss standard.

För att uppfylla kraven på säkerhet och framkomlighet är Trafikverkets inriktning att så länge den **befintliga E10-sträckningen** trafikeras ska vägen ha bibehållen hastighet, ett bundet slitlager samt minsta vägbredd av 6,5 m belagd bredd. För att uppnå detta kan vissa utökade underhållsåtgärder komma att göras. I det fall vägen skulle läggas om i nytt tillfälligt läge, men utanför bebyggelse gäller samma krav som ovan.

I det scenario där E10 kan komma att gå genom centrumbebyggelse ska vägen ha bundet slitlager och minsta vägbredd 6,5 m samt anpassas efter de oskyddade trafikanternas villkor, t.ex. genom avsmalningar och förtydligande av passager mm. Utöver detta kan gällande hastigheter behöva ses över för en anpassning utifrån alla trafikantgrupper samt risker med buller och farligt gods.

Mätbara mått på hur mycket vägen klarar är framtaget av expertgruppen, se rubrik 7.1, och kommer att ligga som grund till utvärdering av övervakningsprogrammet.

Gränsvärdena avser rörelser i såväl vägens längdriktning som tvärs vägen. Samtliga gränsvärden gäller för en kontrollsträcka med längden 10 m med undantag för vertikala rörelser tvärs vägen där kontrollsträckan sätts lika med halva vägbredden. Horisontell rörelse tvärs vägen skall tolkas som en skjuvrörelse. Måtten tas fram via avvägning. Bredd på sprickan mäts på vägytan. Längd på sprickan anges inte utan även enstaka korta sprickor (<1m) kan vara tillräcklig beroende på läge och riktning.

Tabell 7 Trafikverkets gräns för rörelser i vägkroppen

	<i>Förstärkt underhåll</i>	<i>Omläggning av trafik</i>	<i>Okulär inspektion</i>
<i>Horisontella rörelser</i>	2 ‰	10 ‰	Spricka > 5 cm
<i>Vertikala rörelser</i>	10 ‰	20 ‰	Enskild bedömning

När dessa mätvärden överskrids kommer en bedömning att göras tillsammans med okulära besiktningar för att avgöra om vägen ska stängas.

Trafikverkets ansvar att upprätthålla en säker Europaväg innebär en viss framförhållning för att trafiken ska ledas om. Beroende på tidsaspekten, hur länge en eventuell övergång mellan att befintlig väg E10 påverkas och den nya sträckningen är klar, kan kraven komma att förändras.

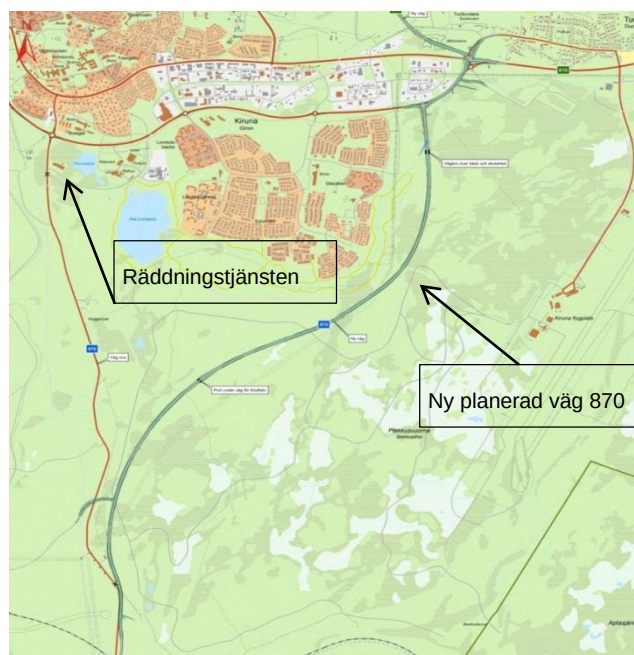
2.4 Trafikverkets planering

Trafikverket planerar inom projektet "Kirunaprojektet – nya vägar" ny vägsträckning av E10 norr om Kiruna, från Tuollavaara i sydväst och ansluter till befintlig E10 vid lokstallarna. Enligt tidigare tidplan beräknades arbetsplan för väg E10 kunna bli fastställd under första halvåret 2014 och den nya vägen kunna tas i bruk år 2016. Fastställande av arbetsplanen har försenats. Det har diskuterats olika förfaringssätt, skulle en helt ny vägplan tas fram i enlighet med gällande planläggningsprocess, kan en ny väg vara klar tidigast 2021.

Parallellt med planprocessen för E10 byggs en ny anslutning på väg 870, Nikkaluoktavägen, som går öster om den befintliga vägen, mellan Lombolo och flygplatsen, se Figur 13. Arbetsplanen är fastställd och bygget påbörjades under mars 2014. Den nya vägen förväntas vara klar i hösten 2015.

Parallellt med planeringen av den nya E10 sträckningen pågår även ett arbete mellan Trafikverket och Kiruna kommun för väghållaransvaret. Avtal avses att tecknas över vilka vägar som kommunen tar över ansvaret för när ny E10 sträckning tas i bruk.

Trafikverket planerar även för en ny permanent järnvägsstation vilket kan innebära en ny järnvägsanslutning till befintlig järnväg. Tidigast under 2016 kommer beslut tas om placering.



Figur 13 Ny anslutning på väg 870, Nikkaluoktavägen, kommer att gå öster om befintlig väg 870.
Källa: Trafikverket

2.5 Kommunens planering

Kiruna kommun planerar för en stadsomvandling som i vissa delar redan pågår. Den nya stadskärnan planeras öster om nuvarande centrum, mellan Jägarskolan och Tuollavaara-området. Kommunen arbetar med en utvecklingsplan med riktlinjer och principer för utvecklingen av den nya staden, detta görs i två etapper.

Etapp 1 omfattar nya stadskärnan med Malmvägen som huvudstråk med Stortorget och kvarteren runt detta. Där ingår det nya stadshuset, resecentrum, hotell, 200-300 bostäder, arbetsplatser, detaljhandel, restaurang eller kafé och viss kommunal service. Utvecklingsplanen anger strukturen för kvarter, bebyggelse, gatunät, gång- och cykelvägar med mera. Redan 2014 påbörjas projekteringen av det nya stadshuset där LKAB är byggherre. Målsättningen är att stadshuset och hela torgbildningen ska vara klar 2017.

Etapp 2 av utvecklingsplanen omfattar resterande delar av det nya Kiruna och kommer att redovisas under våren 2014.

Gruvstadsparkprojektet är ett samarbetsprojekt mellan Kiruna kommun och LKAB där området mellan staden och industriområde ska utvecklas till en parkmiljö, som en barriär mellan gruvan och samhället. I takt med att deformationerna från gruvbrytningen rör sig kommer parken att förflyttas in mot samhället. Den första etappen av Gruvstadspark 1 omfattar området intill Hjalmar Lundbohmsvägen mellan Bolagshotellet och stadshuset, med bland annat lekpark, isbana och grillplats. Parken invigdes i februari 2011.

I samband med ny sträckning väg 870 kommer Räddningstjänsten nya utryckningsväg bli via den nya anslutningen mot Lombololleden öster om området Lombolo till dess att hel-tidsstationen flyttar till annan plats i Kiruna vilket antas vara aktuellt omkring 2017.

2.6 LKAB:s planering

Brytningen av malmen på den nya huvudnivån, KUJ 1365, genererar en samhällsomvandling som sträcker sig 20-25 år framåt enligt LKAB:s beräkningar.

Brytning i området mot E10 har under några år legat nere men har under slutet av 2013 återupptagits. Det är i dagsläget oklart hur det kommer att påverka deformationerna i det området. Restmalmslastning har startats upp i området vilket också kommer att påverka deformationerna.

Dagens infartsväg till LKAB, med anslutning från väg E10, beräknas kunna vara i drift till år 2018. Nytt läge för infartsväg till LKAB är inte beslutat.

Den tunga trafiken till LKAB, kommer att nå den södra infarten via ny sträckningen för väg 870 då den förväntas vara klar i september 2015. Den nya väg 870 innebär en anslutning till dagens väg E10, Lombololleden, öster om Lomboloområdet.

Kvarteret Ullspiran är de första bostäderna som kommer att beröras i Kiruna. Marken och fastigheterna ägs av LKAB. Under 2014 kommer rivningen av första delen av området att påbörjas. LKAB Bolagshotellet planeras att flytta under 2015.

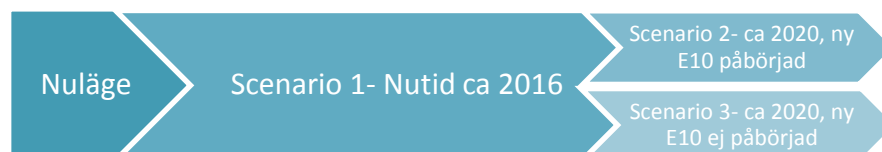
3 Studerade scenarier

I en situation då befintlig väg E10 och andra vägar inte längre kan trafikeras på grund av markdeformationerna, innan den nya E10-sträckningen är klar, kommer trafiken att välja andra vägar genom Kiruna. I en jämförelse med dagens situation kommer både boende och trafikanter att påverkas av buller, luftföroreningar och ökade risker. Däremot är skillnaden mot idag inte så stor. En avgörande faktor är vart LKAB har sin infart eftersom det är den lokala trafiken som utgör en väldigt stor andel av den totala trafiken.

För att förbereda för en sådan situation beskriver handlingsplanen olika möjligheter att leda om trafiken och de effekter och konsekvenser som uppstår samt behov av åtgärder som är nödvändiga att vidta.

Utifrån förväntad deformationsutbredning beskrivs tre olika scenarier. Utgångspunkten är LKAB:s nuvarande prognos från 2012 som redovisar förväntad deformationszon år 2013, år 2018 och år 2023 samt de mätningar som är gjorda. Ett nuläge beskriver situationen om inga större åtgärder för att leda om trafiken vidtas. Det är allas önskemål att kunna hålla väg E10 öppen i befintlig sträckning så länge som möjligt och helst till dess att nya E10 kan tas i bruk.

Att med säkerhet bedöma när och med vilken varaktighet de olika scenarierna kan bli aktuella är idag inte möjligt att säga. Med de planeringsförutsättningar som idag är kända är det mest troligt att Scenario 1 kommer att inträffa omkring år 2016. Scenarierna som följer blir successivt mindre troliga och får sannolikt kortare varaktighet då möjligheten att en ny sträckning av E10 hinner bli klar ökar med tiden. Scenario 3 beskriver en situation då byggnationen av ny E10 inte påbörjats innan 2020. Utifrån gällande förutsättningar anpassas vägnätet etappvis enligt följande steg och förväntade årtal. Dagens situation beskrivs av nuläget:



Tänkbara åtgärder i de olika scenarierna utgår i princip från fyrstegsprincipen där det handlar om att i första hand tänka om och optimera befintlig infrastruktur. Vid behov bygga om i begränsad omfattning och i sista hand större ombyggnationer.

Effekten och konsekvenserna av de föreslagna scenarierna bedöms utifrån dels funktion, såsom tillgänglighet och transportkvalitet och dels hänsyn såsom säkerhet och hälsa.

Målsättningen är att i första hand trafikera befintlig E10 så länge som möjligt, nuläget. När det inte längre är möjligt beskriver de olika scenarierna möjliga trafiklösningar utifrån hur övriga vägar och områden förväntas påverkas och utvecklas över tiden.

Som det ser ut idag så är det högst troligt att såväl scenario 1 och 2 kommer inträffa då det fortfarande inte finns en fastställd arbetsplan.

3.1 Nuläge

Befintlig väg E10 är redan idag, enligt gällande prognos och mätningar, inom deformationszonen. Vägen påverkas successivt av de deformationer som gruvbrytningen orsakar vilket kommer att innebära ökade drifts- och underhållsåtgärder för att förlänga livslängden på vägen.

Nuläget innebär att inga nybyggnads- eller ombyggnadsåtgärder vidtas. Åtgärder som kan vara aktuellt för att behålla befintlig E10 i dess nuvarande sträckning är utökat underhåll i form av tätning av mindre sprickor och tätare kontroller. Även hastighetssänkningar kan vara aktuellt.

För att säkerställa att framkomligheten och trafiksäkerheten upprätthålls med en tillräckligt god standard kommer ett övervakningsprogram för att kontinuerligt mäta och kontrollera förändringarna som sker med vägen att upprättas. Som underlag till uppföljningen i övervakningsprogrammet utförs en besiktning för att dokumentera dagens status på berörda vägar.

Med övervakningsprogrammet som underlag samt den löpande okulära kontrollen av vägen görs en bedömning när befintlig väg E10 påverkas i så stor omfattning att tillräcklig god framkomlighet och trafiksäkerhet inte kan upprätthållas, med försvarbara insatser för drift- och underhållsåtgärder. Ansvarig för hur kontrollerna sker är den utsedda expertgruppen. Beslut om stängning och omledning av trafiken görs av Trafikverket, avdelning Samhälle som är väghållare. Länsstyrelsen tar det formella beslutet med stöd av vägtrafikförordningen 10 kap §14. Beslut om stängning tar ca 2 veckor.

Som prognoserna ser ut nu kommer befintlig E10 att börja påverkas under 2015-2016 och på sikt kommer befintlig E10 inte kunna trafikeras. Om detta inträffar innan den nya sträckningen på väg E10 inte är klar kommer trafiken att ledas om på andra vägar i vägsystemet. Trafiken kommer att öka på några av de övriga vägarna jämfört med dagens situation vilket innebär att boenden kommer att påverkas.

Kostnader

Utökat underhåll och täta kontroller ger ökade kostnader som är svåra att bedöma.

Utökade kontroller fram till 2016 bedöms kosta ca 600 000 kr per år med en initial kostnad på 200 000 kr. Utöver kontroller beräknas de ökade drift och underhållskostnaderna till ca 500 000 kr per år fram till 2016.

3.2 Scenario 1 – Nutid ca 2016

I scenario 1 påverkar markdeformationerna väg E10 i så stor omfattning att befintlig väg E10, tas ur bruk mellan Silfwerbrandsgatan och Stationsvägen. I scenariot förutsätts att den nya sträckningen på väg 870 är i drift och den gamla sträckningen har tagits ur bruk. Delen mellan Värmeverksvägen och E10/Lombolaleden är däremot fortfarande möjlig att trafikera.

Huvuddelen av bebyggelsen väster om Hjalmar Lundbomsvägen antas då ha flyttats eller rivits. Byggnation av nytt stadshus inklusive kvarter och torg pågår.

Förslag till vägdragningar

För scenario 1 har tre alternativ tagits fram. Ett av alternativen ska dock väljas under 2014 för att veta vilka åtgärder som ska vidtas. Beslut om detta tas av Trafikverket i samråd med kommunen och LKAB.

Alternativ 1

För att nyttja befintlig väg E10 så länge som möjligt, leds trafiken via en ny vägsträckning mellan Stationsvägen och Silfwerbrandsgatan, i höjd med LKABs Bolagshotell, se Figur 14. Alternativet innebär att trafiken inte behöver ledas genom centrum. För att det ska vara lönsamt att bygga en ny väg genom gruvstadsparken behöver den dras om på en ganska lång sträcka. En kortare omläggning kommer innebära en osäkerhet och kort livslängd på vägen.

Beroende på den nya vägens sträckning bedöms alternativet få en varaktighet till ca 2018-2019, 2-3 år. Därefter, fram till ca 2020, går trafiken enligt alternativ 2 eller 3.



Figur 14 Vy över gruvstadsparken och början på omläggning av vägen.

Alternativ 2

Väg E10 leds via väg 873, Malmvägen och Hjalmar Lundbohmsvägen, vidare längs Stationsvägen för att ansluta till väg E10 norrut. För att underlätta för den tunga trafiken krävs en ombyggnation av korsningen E10/Stationsvägen. Varaktighet blir till ca 2020.



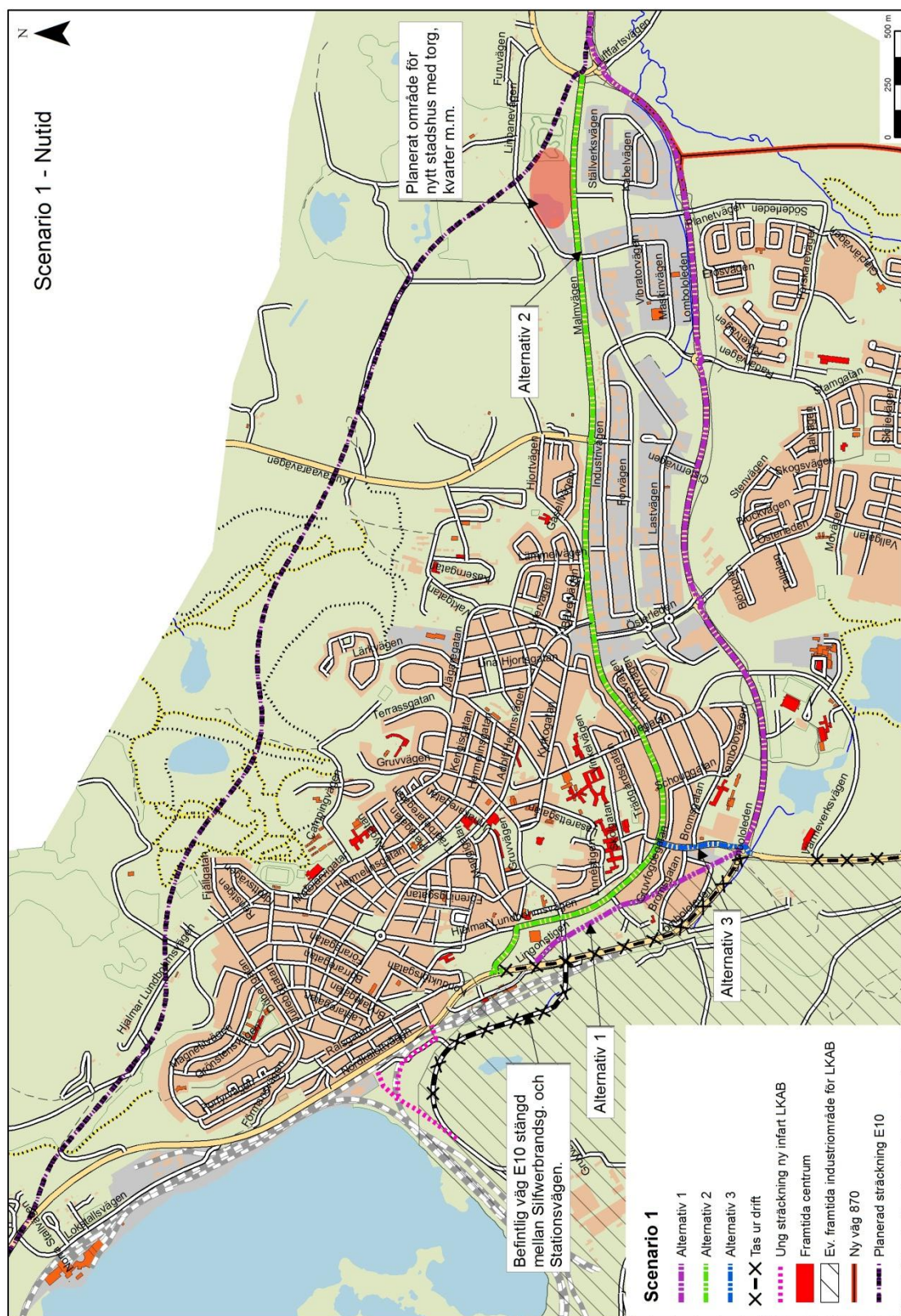
Figur 15 Korsningen Stationsvägen/E10 behöver byggas om.

Alternativ 3

Detta alternativ innebär att trafiken leds via Silfwerbrandsgatan upp mot Hjalmar Lundbohmsvägen. Eftersom Silfwerbrandsgatan är relativt brant kommer korsningarna med Hjalmar Lundbohmsvägen och befintlig E10 behöva byggas om. Även korsningen E10/Stationsvägen behöver byggas om på samma sätt som i alternativ 2. Varaktighet blir till ca 2020.

Bortvalda alternativ

Ett alternativ där Hjalmar Lundbohmsvägen nås via Österleden har studerats men valts bort på grund av dålig framkomlighet och låg trafiksäkerhet genom handelsområdet.



Figur 16 Scenario 1 med omledningsmöjligheter av trafiken.

Effekter och konsekvenser

Trafik

I och med att E10 stängs ökar trafikmängder på Hjalmar Lundbohmsvägen, från Stationsvägen och vidare på Malmvägen. Enligt trafikprognosen (Tyréns 2013) innebär förändringen en ökning med ca 2 000 fordon per dygn på Hjalmar Lundbohmsvägen, liksom på Silfwerbrandsgatan och Stationsvägen. Trafikprognosen tar inte hänsyn till de framtida målpunkternas lägen vilket innebär osäkerheter kring hur trafikströmmarna i centrum kommer att påverkas. Om LKABs infart flyttas till den södra infarten 2018 kommer trafiken att minska drastiskt genom centrum efter det.

Alternativ 1: Alternativet innebär ingen förändring för trafikanterna mot idag då körsträckan, framkomligheten och tillgängligheten till målpunkter inte påverkas. Trafikflödena påverkas inte.

Alternativ 2: Alternativet innebär små förändringar för trafiken som har start- och målpunkter i Kiruna tätort. För genomfartstrafiken innebär omledningen sämre framkomlighet med fler stopp på sträckan och lägre tillåten hastighet. För trafiken till och från LKAB blir tillgängligheten något sämre jämfört med idag.

Alternativet kan innebära problem med framkomlighet i samband med byggnation av Kiruna nya centrum i anslutning till Malmvägen. Samråd behöver ske hur detta ska lösas.

Den branta Stationsvägen kan innebära problem med framkomlighet för tunga fordon vintertid.

Alternativ 3: Alternativet innebär ökad trafikmängd på Silfwerbrandsgatan. För trafiken till och från LKAB blir tillgängligheten något sämre jämfört med idag.

Den branta Stationsvägen och Silfwerbrandsgatan kan innebära problem med framkomlighet för tunga fordon vintertid.

Trafikmängden på Hjalmar Lundbohmsvägen blir ungefär samma som den var innan LKAB flyttade sin infart.

Miljö

Alternativ 1: En ny vägsträcka påverkar inga boenden. Alternativet utgör ingen barriär då sträckan för omledning ligger i anslutning till LKAB:s gruvområde däremot kommer en stor del av Gruvstadsparken tas i anspråk.

Alternativ 2: Alternativet påverkar boende längs Malmvägen och Hjalmar Lundbohmsvägen. Ca 80- 100 fastigheter framförallt på norra sidan av vägen kommer att påverkas av de ökade trafikmängderna.

Alternativ 3: Alternativet påverkar boende på Silfwerbrandsgatan och på en kortare sträcka av Hjalmar Lundbohmsvägen.



Figur 17 Boende miljö utmed Hjalmar Lundbohmsvägen



Figur 18 Boende miljö utmed Hjalmar Lundbohmsvägen

Säkerhet

Alternativ 1: Alternativet är ett bra alternativ ur säkerhetssynpunkt för exempelvis farliga godstransporter då inga bostäder berörs. För gång- och cykeltrafikanter finns idag separata gång- och cykelbanor vilket inte föreslås göras för den nya sträckningen då detta är en temporär åtgärd med livslängd på 2-3 år.

Alternativ 2: För gång- och cykeltrafikanter finns idag separata gång- och cykelbanor samt passager längs både Hjalmar Lundbohmsvägen och Malmvägen. Alternativet innebär en rak och gen sträckning för genomfartstrafik.

Vägarna har god standard med generellt väl tilltagna vägområden. Stationsvägen är däremot brant vilket kan innebära en risk för farliga gods transporter. Mängden farligt gods genom centrum ökar något från idag. Många av fordonen kommer, liksom idag, att passera centrum eftersom de stannar och tankar innan de åker vidare mot Norge.

Alternativet kan medföra ökad risk i samband med byggnation av Kiruna nya centrum då arbetsfordon och tung trafik trafikerar området i anslutning till Malmvägen.

I detta scenario bedömer Räddningstjänsten, ur ett säkerhetsperspektiv, att alternativet Malmvägen är att fördra jämfört med Silfwerbrandsgatan, då detta är en väg som tidigare var en del av väg E10 genom Kiruna. Vägen har väl tilltaget vägområde, diken på båda sidor om vägbanan och få boende alldeles nära vägen.

Alternativ 3: Alternativet innebär fler korsningar där transporter med farligt gods behöver svänga. Silfwerbrandsgatan är ganska brant vilket, framförallt vintertid, är en säkerhetsrisk.

Planfrågor

Alternativ 1: Ingen planändring behöver göras eftersom det är industrimark enligt detaljplanen. Enligt väglagen borde alternativet gå att bygga utan vägplan. Godkännande från länsstyrelsen krävs vilket medför en viss handläggningstid men bedöms trots det som planläggningstyp 1.

Alternativ 2: Inga planändringar behöver göras för korsningsanslutningarna, då dessa ingår i detaljplanearbetet för gruvstadsparken.

Alternativ 3: Inga planändringar behöver göras för korsningsanslutningarna.

Behov av åtgärder

Alternativ 1: Alternativet innebär en ny vägsträcka. Kräver lång framförhållning. Projektering av vägen behöver göras 2014/2015 då anmälan och samråd med länsstyrelsen sker. Byggnation behöver påbörjas under 2015. Samordning med flytten av Bolagshotellet samt rivning av kvarteret Ullspiran måste göras.

Alternativ 2: Alternativet kräver mindre ombyggnadsåtgärder för trafikanterna längs Hjalmar Lundbohmsvägen. Stationsvägen kräver däremot ombyggnad i anslutning mot befintlig E10. Översyn av skyltning och prioritering av trafiken längs E10 behöver göras. Även en ombyggnation i korsningen Stationsvägen/Hjalmar Lundbohmsvägen behöver göras så att E10 blir huvudled. Enklare bulleråtgärder behöver vidtas längs Malmvägen och Hjalmar Lundbohmsvägen i form av tilluftsdon, tätning av fönster och i vissa fall fönsterbyten.

Utökat vinterunderhåll på Stationsvägen för att förhindra att tung trafik fastnar i backen.

Alternativ 3: Alternativet kräver ombyggnation av nuvarande cirkulationsplats till trevägskorsning där man samtidigt förbättrar lutningen upp mot Silfwerbrandsgatan. Även en ombyggnation av korsningen Silfwerbrandsgatan/Hjalmar Lundbohmsvägen behöver göras. Här behöver ett vilplan skapas samt göra E10 till huvudled. Detta innebär en risk då Hjalmar Lundbohmsvägen alltid tidigare varit huvudled.

Kostnader

Alternativ 1: En översiktlig kostnad för en ny vägsträckning, ca 400 meter antas till 7 miljoner kr inklusive anslutningar till befintlig väg. Till detta tillkommer kostnader för projektering och byggherrekostnader.

Alternativ 2: Kostnad för justering av anslutning Stationsvägen till befintlig E10 och Hjalmar Lundbohmsvägen beräknas till 1 miljon kr inkl skyltning. Fönsteråtgärder beräknas till ca 500 000 kr. Till detta tillkommer projektering av bulleråtgärdernas omfattning och byggherrekostnader.

Alternativ 3: I detta alternativ uppskattas kostnaderna till 3 miljoner kr för ombyggnation av korsningar samt lutningar i Silfwerbrandsgatan. Till detta tillkommer projektering och byggherrekostnader.

Val av alternativ

	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3
Fördelar	Ingen ökad trafik genom centrum Nästan samma sträckning som idag Inga boende påverkas	Små ombyggnationer Rak och gen väg Omledning kan ske omedelbart.	Befintliga vägar används Kort sträcka genom centrum Få boende påverkas
Nackdelar	Kräver god framförhållning oh mycket samordning Stor påverkan av gruvstadsparken Kortsiktig lösning Dyrt	Ökad trafik genom hela centrum Konflikt med bygget av nya centrum	Brant backe upp för SBgatan Ombyggnation av flera korsningar Ökat antal svängar för farligt gods

Efter sammanvägning av för och nackdelar för de tre olika alternativen föreslås alternativ 3 via Silfwerbrandsgatan.

3.3 Scenario 2 – ca år 2020, ny E10 påbörjad

I scenario 2 stängs även Stationsvägen och ytterligare en del av Hjalmar Lundbohmsvägen för trafik. Även Silfwerbrandsgatan stängs för trafik och nuvarande infart till LKAB har tagits ur bruk och ersatts med en ny infart till huvudkontoret, troligen mellan sjöbangården och nya dammen. För trafiken in till LKABs industriområde förslås gå via den södra infarten. Även delar av bebyggelsen öster om Hjalmar Lundbohmsvägen kan i detta scenario ha rivits eller flyttats liksom bebyggelse öster om E10 norrut.

För scenario 2 antas att byggnationen av ny vägsträckning E10 pågår och att entreprenaden kan starta norrifrån med en första etapp upp mot Snötippsvägen. Det nya stadshuset står klart och kvarteren runt börjar ta form med bostäder, arbetsplatser, detaljhandel, restauranger samt viss kommunal service.

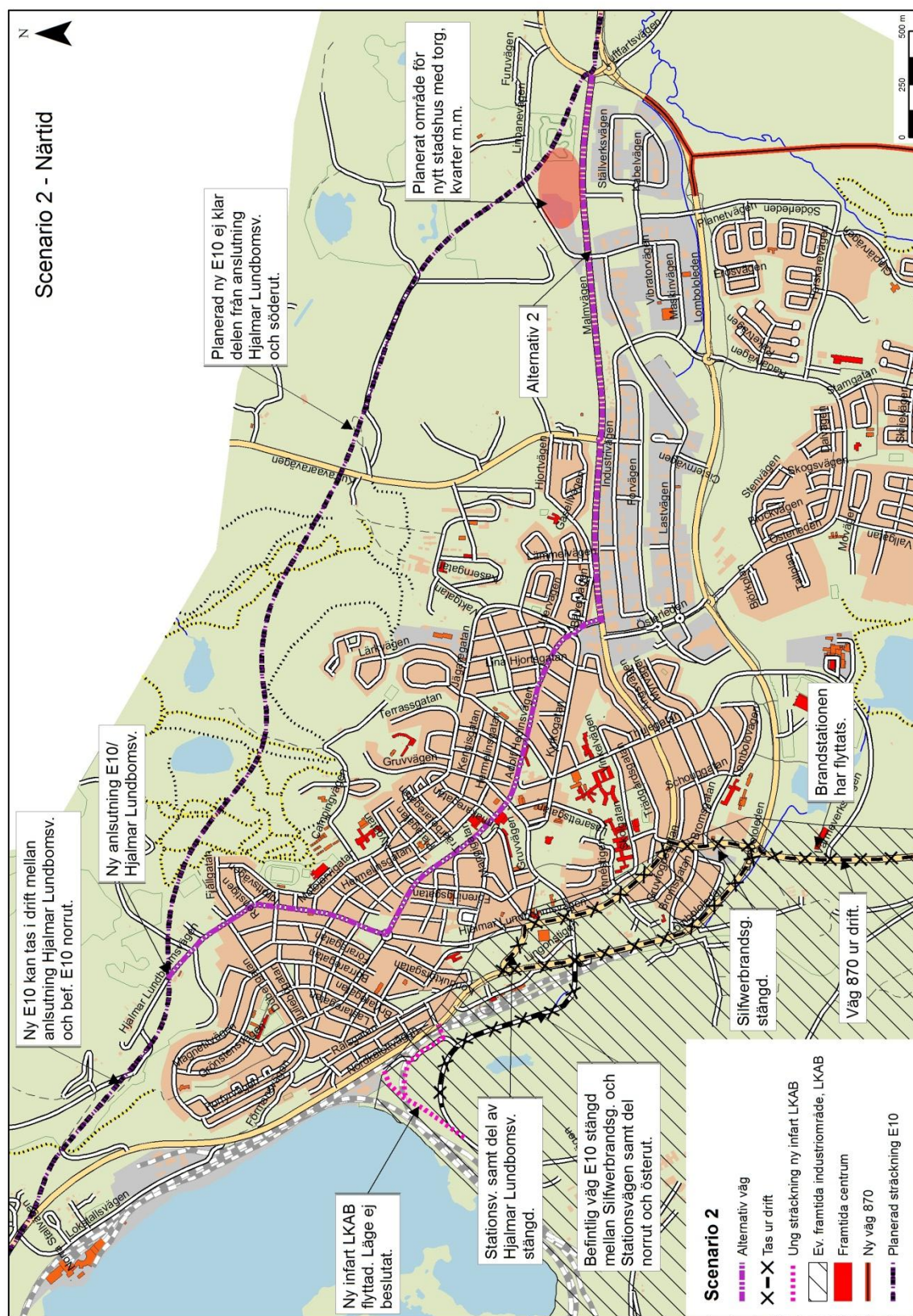
Vägdragning

Ny vägsträckning för väg E10 föreslås inledningsvis i scenario 2 ha samma sträckning som i scenario 1, alternativ 2, längs Malmvägen fram till Adolf Hedinsvägen. Från Malmvägen föreslås trafiken sedan ledas in på Adolf Hedinsvägen, fram till Hjalmar Lundbohmsvägen och fortsätta längs denna mot Luossavaara och ansluta till ny väg E10. De befintliga vägarna har inte tillräckligt god standard för att klara framkomlighet och säkerhet.

En annan möjlighet är att i detta scenario hitta lägen för en helt ny väg i kanten av den återstående bebyggelsen, mot industriområdet. Detta har inte studerats vidare.



Figur 19 Adolf Hedinsvägen lutar brant ner mot Malmvägen.



Figur 20 Scenario 2 med omledningsmöjligheter av trafiken

Effekter och konsekvenser

Trafik

En omledning längs Adolf Hedinsvägen innebär att framkomligheten blir begränsad då vägen är brant med många korsningar. Trafikmängden kommer att öka på vägen. All trafik till LKABs industriområde, innanför grindarna, föreslås i detta skede gå via södra infarten, vilket avlastar centrum från trafik. Då trafiken till och från LKAB är en stor del av dagens trafikmängd skulle en sådan lösning till och med kunna innebära en minskning av trafikmängden genom centrum jämfört med idag.

I området kring sporthallen är vägen ombyggd med trafiksäkerhetshöjande åtgärder för gående och cyklister. Detta område måste studeras närmare för att se i detalj vilka åtgärder som behöver vidtas.

Miljö

Trafiken på vägen kan antas komma att öka och berör många boende med avseende på bland annat buller och barriäreffekter samt säkerhet vid farliga gods transporter. Då bebyggelse kantar vägen finns små möjligheter att utföra utrymmeskrävande anpassningar utan att stor påverkan på bebyggelse görs. Här kan det bli aktuellt med inlösen och rivning av fastigheter.

Omfattningen av konsekvenserna är svårt att bedöma i dagsläget då detta beror på när scenariot inträffar och i vilken omfattning bostadsområdena då blivit påverkade av markdeformationerna.



Figur 21 Norra delen av Hjalmar Lundbohmsvägen har bostäder nära vägen samt flera passager för gångtrafikanter.

Säkerhet

Den branta och smala backen längs med Adolf Hedins vägen kan medföra problem för tunga fordon, speciellt vintertid. Längs sträckan finns både villor och flerbostadshus samt sporthall och badhus. Vägen har även flera passager för skolungdomar. Ur säkerhetssynpunkt ger också geografin ökade risker vid en eventuell olycka med farligt gods då vägen lutar.

Då farliga godstransporter leds in i staden ökar risken för boende i området. Skyddsräcken kan bli aktuellt att sätta upp framför de hus som ligger närmast.

Planfrågor

Detta scenario förutsätter att arbetsplanen för E10 är fastställd och vägen är byggd i norra delen.

Behov av åtgärder – fysiska åtgärder

Omfattningen av åtgärderna behöver ses över när detta skede bedöms aktuellt. Hänsyn behöver tas till hur länge det är kvar till dess att nya E10 står klar. Tidsaspekten är en viktig del när åtgärdernas karaktär och omfattning ska bestämmas.

Några större ombyggnationer av Adolf Hedinsvägen är inte möjlig att göra utan att riva intilliggande fastigheter. Troligtvis kommer denna väg bara användas under en mycket kort tid varför enklare ombyggnationer föreslås.

- Etappindelning för entreprenaden för byggnation av ny väg E10 för att möjliggöra att en anslutning från Hjalmar Lundbohmsvägen till ny väg E10 kan nyttjas innan hela sträckan är klar.
- Omledning av trafik till LKAB där entreprenadtrafik som ska in på industriområdet hänvisas till södra infarten för att minska trafiken genom staden. Flytt av nuvarande grindar.
- Översyn av eventuella trafiksäkerhetshöjande åtgärder och bulleråtgärder för att anpassa till en annan typ av trafik längs med Adolf Hedinsvägen och Hjalmar Lundbohmsvägen..
- Skyltning
- Utökat vägunderhåll vintertid
- En riskanalys för farligt gods bör tas fram.
- Återställande av utförda fysiska åtgärder.

Kostnader

De stora kostnaderna ligger i ombyggnation av övergångsställen och korsningar samt skyddsräcken och bulleråtgärder. Även det utökade vinterunderhållet med högre krav på halkbekämpning medför ökade kostnader.

En grov kostnadskalkyl visar på kostnader för ca 5,5 miljoner kr. Under förutsättning att detta är en tillfällig lösning och att E10 är under byggnation.

3.4 Scenario 3 - ca år 2020, ny E10 ej påbörjad

I scenariot 3 som är det värsta fallet, har inte den norra delen av nya E10 färdigställts, vilket innebär att trafiken istället måste ledas via befintliga bostadsvägar för att ansluta till befintlig E10 norrut. Liksom i scenario 2 är delar av Hjalmar Lundbohmsvägen samt Stationsvägen inte öppna för trafik. Delar av bebyggelsen öster om Hjalmar Lundbohmsvägen och Nordkalottvägen har rivits eller flyttats.

I ett "värsta fall" leds trafiken om från Malmvägen via Adolf Hedinsvägen, på samma sätt som i scenario 2. Därifrån finns några alternativ att, genom bostadsområdena i nedre Norrmalm, ansluta till befintlig väg E10 norrut. Ett alternativ innebär att trafiken leds via Rallarvägen och Banmästarevägen. Möjlighet finns även att nå befintlig väg E10 via Dübensgatan, Porfyrvägen och vidare via Förmansvägen som idag saknar anslutning till E10. Dessutom finns en möjlighet att leda trafiken från Adolf Hedinsvägen till Brytarevägen och via Signalgatan ansluta till befintlig väg E10. Signalgatan kan eventuellt vara påverkad av deformationerna beroende på när i tiden scenariot inträffar.

Liksom i scenario 2 finns det även i detta scenario en möjlighet att hitta lägen för en helt ny väg i södra kanten av återstående bebyggelse, mot industriområdet.



Figur 22 Anslutningar från nedre Norrmalm mot befintlig E10 norrut går genom bostadsområden.

Effekter och konsekvenser

Konsekvenserna i detta scenario är samma som i scenario 2 längs Adolf Hedinsvägen då sträckningen är lika. Samtliga alternativ till sträckningar för anslutning mot väg E10 norrut från Adolf Hedinsvägen kräver omfattande åtgärder för att anpassa bostäder, gator och korsningspunkter för en ökad trafik och även tung trafik i bostadsområden. Ett stort antal bostäder påverkas och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter kräver ombyggnationer. För trafiken innebär scenariot en betydligt försämrad framkomlighet och säkerhet.

Då bebyggelse kantar vägen finns små möjligheter att utföra utrymmeskrävande anpassningar utan att stor påverkan på bebyggelse krävs, såsom inlösen och rivning. Omfattningen av konsekvenserna är svårt att bedöma i dagsläget då detta beror på när scenariot inträffar och i vilken omfattning bostadsområdena då blivit påverkade av markdeformationerna.

Trafik

En omledning längs Adolf Hedinsvägen innebär att framkomligheten blir begränsad då vägen är brant och med många korsningar. Trafikmängden kommer att öka betydligt på vägen eftersom även många av de kommunala gatorna också har blivit påverkade och behöver stängas. All trafik till innanför grindarna på LKAB föreslås i detta scenario gå via södra infarten, vilket avlastar centrum.

I området kring sporthallen är vägen ombyggd med trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Detta område måste studeras närmare för vilka åtgärder som är aktuella.

Vägarna ner mot E10 är branta och kräver ombyggnationer och inlösen av fastigheter.

Miljö

Trafiken på Adolf Hedinsvägen kan antas komma att öka väsentligt och berör många boende med avseende på bland annat buller och barriäreffekter samt säkerhet vid farliga gods transporter. Då bebyggelse kantar vägen finns små möjligheter att utföra utrymmeskrävande anpassningar utan att stor påverkan på bebyggelse görs. Här kan det bli aktuellt med inlösen och rivning av fastigheter. Omfattningen av konsekvenserna är svårt att bedöma i dagsläget då detta beror på när scenariot inträffar och i vilken omfattning bostadsområdena då blivit påverkade av markdeformationerna.

Säkerhet

Vägen kantas av bebyggelse och målpunkter såsom skolor, simhall och badhus vilket innebär att många människor rör sig i området och påverkar säkerheten för framförallt oskyddade trafikanter.

Då farliga godstransporter leds in i staden ökar risken för boende i området. Räcken kan bli aktuellt att sätta upp framför de hus som ligger närmast.

I den norra delen är det branta lutningar och vägen passerar, oavsett dragning, genom bostadsområden. En del kommer vid detta skede att vara inlösta och kanske rivna men inte de längst norrut. Här krävs stora trafiksäkerhetshöjande åtgärder för oskyddade trafikanter då dagis och skolor ligger närområdet.

Behov av åtgärder – fysiska åtgärder

Några större ombyggnationer av Adolf Hedinsvägen är inte möjlig att göra utan att riva vissa av intilliggande fastigheter. Troligtvis kommer denna väg bara användas under en mycket kort tid varför enklare ombyggnationer föreslås.

- Åtgärder som prioriterar den genomgående trafiken på väg E10 vidtas i aktuella korsningarna.
- Omledning av trafik till LKAB där entreprenadtrafik som ska in på industriområdet hänvisas till södra infarten för att minska trafiken genom staden. Flytt av befintlig grind.
- Översyn av trafiksäkerhetshöjande åtgärder och säkerhet för att anpassa till en annan typ av trafik längs med Adolf Hedinsvägen och övriga aktuella gator.
- Bulleråtgärder i form av fönstertätningar etc.
- Utökat underhåll vintertid.

Kostnader

En grov kostnadskalkyl visar på kostnader omkring 6 mkr. Här finns en stor osäkerhet beroende på övrig stadsomvandling samt hur länge det är kvar till nya E10 tas i bruk.

4 Risk och säkerhet

Väg E10 är utpekad som en primär transportled för farligt gods, vilket innebär att vägen är förstahandsvalet vid transport av farliga ämnen. Det innebär att transporter av exempelvis bensin, diesel, explosiva ämnen, gasol med mera som ska passera Kiruna i första hand ska välja denna väg.

Farligt gods är ämnen och föremål som vid olycka under transport kan orsaka stora konsekvenser för människa, natur och egendom.

I Kiruna kommun är det framförallt tre verksamheter som hanterar farliga ämnen i sådan mängd att de klassificeras som farlig verksamhet:

- Kimit AB
- LKAB Kiruna och Svappavaara
- SSC Esrange Space center

Dessutom förekommer transporter av mindre mängder farliga ämnen samt transporter av petroleumprodukter på samtliga vägar inom kommunen där en bensinstation finns placerad. Även andra transporter kan förekomma men i liten omfattning, som exempelvis gasol till/ från Norge.

Enligt PM Riskutredning - arbetsplan E10, uppskattas mängden transporter av farligt gods som antas trafikera den nya sträckningen av väg E10 vara 50 transporter per dygn. Den enskilt största andelen är ADR-klass 3, brandfarliga vätskor (bensin och diesel).

I och med den nya sträckning för väg 870 kommer transportererna på befintlig väg E10 att minska då alla tunga och farligt gods transporter till LKAB:s verksamhetsområde kommer att gå via den nya väg 870 och södra infarten till LKAB. Farligt gods transporter som har Kiruna som målpunkt är framförallt petroleumprodukter till bensinstationer inom kommunen. Ett fåtal transporter, framförallt petroleumprodukter, går vidare till mottagare längre västerut i kommunen.

I tidigare utredningar för transporter av farligt gods på väg E10 genom Kiruna konstaterats att:

- Transporter av farligt gods på väg E10 som genomfartstrafik genom Kiruna mot Norge sker i mycket liten omfattning, uppskattningsvis ca 2 transporter i veckan med framförallt bränsle.
- Huvudsakliga flödet på väg E10 in till Kiruna kommer söderifrån. Målpunkterna är industriområdena, LKAB:s verksamhetsområde samt bensinstationer inom kommunen.
- Gods till och från LKAB transporteras i huvudsak på järnväg. Lastbilsburen godstrafik går via södra infarten.
- Drivmedel utgör 59 % av den totala andelen farligt gods. Ammoniumnitrat samt explosivt material utgör ca 18 %. Övriga varor är t ex gasol, färg och lim.

- Totala antalet transporter med farligt gods som kör in och ut ur Kiruna idag via E10 är mellan 17 och 26 stycken per dygn. Hur många av dessa som är direkt genomfartstrafik är svårt att säga. Många stannar för att tanka och kör då bitvis genom centrala Kiruna.

Exempel på skyddsåtgärd för att hantera risker med transporter av farligt gods är säkerhetsavstånd. Länsstyrelsen i Norrbotten har tagit fram rekommendationer för säkerhetsavstånd vid transportleder för farligt gods, Tabell 8 Skyddsavstånd från transportled med farligt gods (Länsstyrelsen i Norrbotten, 2012)

Den generella utgångspunkten är att om avstånden uppfylls vid nybyggnation behövs inga fördjupade underlag gällande bedömning av riskbilden eller förslag till riskreducerande åtgärder.

Tabell 8 Skyddsavstånd från transportled med farligt gods (Länsstyrelsen i Norrbotten, 2012)

0-30 m	30-70 m	70-150 m	>150 m
Markanvändningen bör avgränsas till icke stadigvarande vistelse. Det bör heller inte exploateras på ett sådant sätt att eventuella olycksförlopp förvärras.	Markanvändning bör endast innefatta få personer som alltid är i vaket tillstånd.	De flesta typer av markanvändning kan förläggas här med undantag av markanvändning som innefattar särskilt många personer eller personer som inte själva kan påverka sin säkerhet.	Praktiskt taget alla typer av markanvändning kan förläggas här då nyttan av ytterligare skyddsavstånd är svår att påvisa.
Exempel:	Exempel:	Exempel:	Exempel:
– odling – trafikytor – ytparkering – friluftsområden	– bilservice – industri – mindre handel – tekniska anläggningar – parkering (annan parkering) – lager	– bostäder (högst 2 plan) – mindre samlingslokaler – handel – mindre kontor – kultur- och idrottsanläggningar utan betydande åskådarplats	– bostäder (över 2 plan) – vård – kontor i flera plan – hotell – skola – större samlingslokaler – kultur- och idrottsanläggningar med betydande åskådarplats

4.1 Riskbedömning av scenarier

Handlingsplanens scenarier innebär att transporter av farligt gods kommer att fortsätta transporteras på befintlig väg E10 som idag samt på andra befintliga vägar som föreslås i handlingsplanen. Dessa vägar uppfyller inte Länsstyrelsens rekommendationer på stora delar av sträckan genom Kiruna. Utifrån de förutsättningar som finns anser Räddningstjänsten att befintlig väg E10 bör behållas i drift så länge som möjligt. Då samtliga scenarier innebär ökad trafik och framförallt tunga transporter och transporter av farligt gods genom tätbebyggt område bör behovet av eventuella tillfälliga åtgärder utredas för de aktuella vägsträckorna, som exempelvis fysiskt skydd för gångtrafikanter.

Samtliga scenarier förutsätter att ny sträckning för väg 870 tagits i drift vilket innebär att farligt gods transporterna till LKAB och Kimiten inte längre går genom Kiruna, längs befintlig väg E10.

Konsekvenserna blir negativa för människors säkerhet längs de vägar som föreslås ersätta befintlig väg E10 jämfört med dagens situation.

För farligt godstransporter med bensinstationer som målpunkter bedöms transportvägarna och omfattningen inte påverkas nämnvärt jämfört med idag.

De farligt gods transporter som framförallt påverkar säkerheten längs de vägar som är aktuella i de olika scenarierna är den genomfartstrafik som sker.

5 Bulleråtgärder

5.1 Problemet

Under tiden som samhällsomvandlingen pågår i Kiruna kommer trafiken att behöva ledas om tillfälligt vid ett antal tillfällen, både när det gäller det statliga vägnätet och det kommunala. På grund av markdeformationer blir befintliga vägar obrukbara innan den nya väglösningen är färdigställd. Detta kan medföra att riktvärden för buller överskrids under en längre tid än vad som brukar vara normalt i samband med vägomläggningar.

5.2 Förutsättningar

Riksdagen fastställde 1997 riktvärden för trafikbuller (Infrastrukturinriktning för framtida transporter (Prop 1996/97:53)). Riksdagens riktvärden för trafikbuller skall vara vägledande vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur. För investeringsprojekt ska en bedömning om huruvida projektet utgör väsentlig ombyggnad göras.

Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Om det inte går att reducera utomhusnivån till riktvärdena bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

Exempel på nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av väg utgående från allmänna råd, interna riktlinjer och rättsfall:

- Väsentlig justering av väg i plan eller profil
- Väsentlig breddning (tillbyggnad av vägrenar eller extra körfält)
- Väg i delvis ny sträckning
- Omläggning av väg i ny sträckning

Då omläggningen inte kommer att överstiga fem år och inte kan klassas som väsentlig ombyggnad eller nybyggnad kan det tolkas som att inga åtgärder behöver vidtas. För att skapa en bra boendemiljö utmed dessa vägar i Kiruna även under kortare perioder föreslås mindre åtgärder. Det är inte rimligt att genomföra stora och kostsamma åtgärder och som dessutom är svåra att genomföra tekniskt för en kortare tid. Inriktningen bör därför i stället vara att undersöka vad som kan göras med enkla medel för att mildra bullerstörningar för boende på berörda vägsträckor.

5.3 Förslag till hanteringsgång

Följande kriterier används:

- I första hand ska riktvärden för befintlig miljö inomhus 55 dB(A) L_{max} uppnås.
- I andra hand ska bullersituationen inomhus inte försämrats jämfört med dagens förhållanden.

Steg 1 - En bullerberäkning som utgår från förväntad trafikökning genomförs för de fastigheter som berörs. Utifrån detta resultat utreds vad som krävs för att ovanstående kriterier ska uppfyllas. Här görs även en bedömning kopplat till tidsaspekten. Alltså hur länge kommer trafikökningen att bestå.

Steg 2 - Undersökningar har konstaterat att information till de kringboende om den störande verksamheten gör att de tolererar störningarna bättre. Informationen handlar då om vad man håller på med samt när och hur länge olika verksamheter ska pågå. Särskilt riktad information till de som berörs av vägomläggning bör alltid ske när högre bullernivåer än riktvärdena förväntas.

Steg 3 - Berörda fastigheter utreds.

- Antal fönster och uteluftsdon. Deras placering (våningsplan, gavel eller mot väg/bana).
- Befintlig typ av fönster och beskrivning av dess standard, inklusive kvalitet på tätningsslistor.
- Bedömd fasadisolering, d.v.s. bullernivå inomhus om ingen åtgärd utförs avseende sovrums. Redovisningen skall ske per fönster och rum.
- Åtgärdsförslag för att nå riktvärdena inomhus. Åtgärdsförslagen skall vara tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga att genomföra. Åtgärdens bedömda ljudreduktion skall framgå. I de fall befintlig fasad bedöms klara riktvärdena skall det motiveras och redovisas.

- Översiktligt uppskattad kostnad för åtgärd per fönster, uteluftsdon, samt fastighet.

Steg 4 - Åtgärderna och uppföljning genomförs i samarbete med berörda fastighetsägare.

5.4 Andra åtgärder

Ett effektivt sätt att minska trafikbullret är att sänka hastigheten. Detta kan göras på olika sätt antingen med fysiska åtgärder eller skyltning eller en kombination av dessa två.

Tidigare inlösen än planerat av fastigheter som kommer att påverkas av sprickbildning är också en möjlighet.

6 Åtgärdsplan

De åtgärder som behöver göras i samband med Plan B är av olika karaktär, många av åtgärderna är beroende av årstid vilket gör det viktigt att ha god framförhållning. Här visas ett förslag på åtgärdsplan med en tidplan samt vem som är ansvarig för att åtgärderna blir utförda. Här är det viktigt att kommunen är delaktig eftersom deras planering med nya centrum kan påverka åtgärderna.

Tabell 9 Sammanställning av åtgärder och kostnader

Åtgärd	Ansvarig	Tidplan	Kostnad
Statusinventering befintliga vägar I första hand för scenario 1 och 2. Alla befintliga vägar som kommer bli berörda av så väl deformationer som trafikomläggningar statusinventeras för att se vilken standard de har idag.	TrV Expertgrupp	Sommar/höst 2014/2015	200 000 kr
Övervakningsprogram berörda vägar Till att börja med kommer övervakningsprogrammet endast att omfatta väg E10 mellan Stationsvägen och Silfvebrandsgatan men senare kommer kontrollerna att utökas till även andra vägar som berörs.	Expertgruppen	2014- till dess att ny E10 tas i bruk	600 000kr/år
Bullerberäkningar En utredning om hur höga bullernivåerna är idag behöver göras för att ha något att jämföra med i framtiden. En beräkning som visar på vilken effekt trafikomläggningarna har på bullernivåerna inkl förslag på åtgärder	TrV	2014 2015	100 000 kr 200 000 kr
Utökade driftåtgärder Justering av väg Utökat vinterunderhåll pga branta backar	TrV drift	2015-2023	500 000 kr/år

Åtgärd	Ansvarig	Tidplan	Kostnad
Åtgärder scenario 1: Beroende på vilket alternativ som väljs: <u>Alt 1 Ny väg</u> Utredning, projektering, samråd Byggande av ny väg 2015/2016 <u>Alt 2 - Malmvägen</u> Korsning Stationsvägen/Hjalmar Lundbohms vägen Korsning Stationsvägen/ bef E10 Bulleråtgärder - Projektering - Utförande <u>Alt 3 – Ombyggnation av Silfwerbrandtsvägen</u> Minska lutningen Silfwerbrandtsvägen Korsning Stationsvägen/Hjalmar Lundbohms vägen Korsning Stationsvägen/ bef E10 Korsning Lombololoden/ Malmvägen - Projektering - Utförande	TrV Strategisk styrgruppen	Klart till 2016 2014/2015 2015/2016 2014/2015 2015/2016 2014/2015 2015/2016 2014/2015 2015/2016	 1 mkr 7 mkr 0,5 mkr 2 mkr 0,5 mkr 3 mkr
Åtgärder scenario 2: Hjalmar Lundbohms vägen, korsningar och passager oskyddade trafikanter Anslutning till ny E10 Omledning av trafik till LKAB:s industriområde via södra infarten Riskanalys farligt gods Skyddsräcken Utreda bulleråtgärder - Projektering, utredning - Utförande	TrV Strategiska styrgruppen	Klart till 2020 2018/2019 2020	 1 mkr 5 mkr
Åtgärder scenario 3 Ombyggnad av vägar och korsningar/ anslutning bef E10 Ny vägdragning ner mot E10 norrut Riskanalys farligt gods Miljöåtgärder, bulleråtgärder - Projektering, utredning - Utförande	TrV Strategiska styrgruppen	Klart till 2020 2018/2019 2020	 1 mkr 7 mkr

7 Organisation och fortsatt arbete

Till dess att nya E10 är färdig behöver det finnas en organisation för hantering av pågående deformationer på vägarna och för att ta viktiga beslut av omledning av trafiken.

En expertgrupp är tillsatt i och med upprättande av denna handlingsplan med syfte att bevaka deformationerna på befintliga vägar. Det är dock viktigt att den är aktiv till dess att nya E10 är klar. För hela E10 projektet finns en strategisk styrgrupp där representanter från Trafikverket, LKAB och Kiruna kommun finns med.

7.1 Expertgruppens arbete

Expertgruppens arbete omfattar framför allt deformationerna och dess påverkan på vägen. Frågorna är till stor del av teknisk karaktär som t.ex. hur stora deformationer vägen tål, vilka mätningar som ska göras och hur tätt. I expertgruppen deltar representanter från LKAB, Trafikverket och Kiruna kommun. Ett inledande möte med expertgruppen har hållits i mars 2014.

Expertgruppen har under våren 2014 tagit fram ett övervakningsprogram utifrån de parametrar som styr möjligheten att upprätthålla vägens funktion och säkerhet. Trafikverkets driftavdelning kommer att ansvara för att utföra kontrollerna och göra sammanställningar. Resultatet från mätningar redovisas och diskuteras i expertgruppen.

LKAB kommer att redovisa resultat från deras gjorda mätningar och visa aktuella prognoser.

Efter utförda kontroller, mätningar och okulära besiktningar sammantaget med de senaste prognoserna föreslår expertgruppen åtgärder med en tidplan. Expertgruppen rapportera sedan till den strategiska styrgruppen för samråd. Den som tar beslut om att vägen ska stängas eller läggas om är Trafikverket, Samhälle.

Expertgruppen har även till uppgift att vara delaktig i projekteringen och tycka till om lösningar vid mindre vägomläggningar, t.ex för E10 vid Bolagshotellet och senare för Stationsvägen och Hjalmar Lundbohmsvägen.

7.2 Strategiska styrgruppens arbete

I den strategiska styrgruppen ingår representanter från Trafikverket, LKAB, Kiruna kommun och Länsstyrelsen där Trafikverket är sammankallande.

Denna styrgrupp ansvarar för att handlingsplanen är ett levande dokument som kontinuerligt revideras efter rådande förutsättningar. Strategiska styrgruppen diskuterar behovet av att handlingsplanens scenarier aktualiseras och att nödvändiga åtgärder genomförs.

Strategiska styrgruppen ansvarar för:

- Finansiering
- Ta beslut om eventuell forcering av byggnationerna av ny E10.
- Ta beslut om uppstart och upphandling av projekteringar för t.ex vägomläggningar, bulleråtgärder, korsningsutformningar.
- Ta emot rapporter från expertgruppen och fatta viktiga beslut utefter detta underlag.
- Avtalsfrågor och ekonomiska frågor kopplade till vägomläggningarna.



Figur 24 LKABs mätpunkter i Kiruna tätort markeras med en skylt.

7.3 Kiruna kommuns arbete

I och med de stora förändringar staden står inför är det av största vikt att kommunens planering införlivas med de åtgärder som görs på gatunätet.

Det är viktigt att Kiruna kommun arbetar tillsammans med Trafikverket och förser dem med information kring stadsomvandlingen och vad som händer med nya centrum, nya målpunkter, vägar etc. Kommunen kommer ha en viktig roll vid utformning av korsningar och säkerhetshöjande åtgärder.

7.4 LKABs fortsatta arbete

Delta aktivt i strategiska styrgruppen samt i expertgruppen ansvara för att LKAB redovisar de mätningarna som utförs på ett bra sätt och uppdatera prognoserna.

Det är viktigt att LKAB informerar så väl kommunen som Trafikverket kring inlösen av fastigheter så att detta kan beaktas när åtgärder för vägomläggningar ska tas fram.

LKAB ansvarar för att avtal och finansiering finns för de åtgärder som är nödvändiga att vidta.

7.5 Information till allmänheten

För att få en acceptans för att trafiken ska ledas genom centrum är det viktigt att informera boende och allmänhet i Kiruna om förutsättningarna. Informationsinsatsen är en viktig del som behöver samrådats mellan de olika parterna.