

GRANSKNINGSHANDLING

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

Kiruna kommun, Norrbottens län

Planbeskrivning 2018-02-15

Ärendenummer: TRV 2015/18810



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

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

Författare: Björn Gordonsson och Maria Ed

Dokumentdatum: 2018-02-15

Ärendenummer: TRV 2015/18810

Objektsnummer: 880865

Version: 0.2

Kontaktperson: Simon Lövgren, Trafikverket

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	5
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL	6
2.1. Bakgrund.....	6
2.2. Ändamål och projektmål	8
2.3. Planlägningsprocessen	9
2.4. Tidigare utredningar	9
2.5. Eventuellt beslut om tillåtlighet enligt kap 17 i miljöbalken	10
3. MILJÖBESKRIVNING	10
4. FÖRUTSÄTTNINGAR	11
4.1. Vägens funktion och standard	11
4.2. Trafik och användargrupper	11
4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling	11
4.4. Miljö och hälsa	12
4.5. Byggnadstekniska förutsättningar.....	15
5. DEN PLANERADE VÄGENS LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV	16
5.1. Val av lokalisering och alternativ som valts bort	16
5.2. Val av utformning	18
5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	20
6. EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET	20
6.1. Trafik och användargrupper	20
6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling	20
6.3. Miljö och hälsa	21
6.4. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)	21
6.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	21
6.6. Påverkan under byggnadstiden	22

7. SAMLAD BEDÖMNING	24
8. ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDEN	24
8.1. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler	24
8.2. Miljökvalitetsnormer.....	25
8.3. Riksintressen och Natura 2000-områden.....	25
9. MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING	25
9.1. Vägområde för allmän väg	25
9.2. Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt.....	26
9.3. Vägområde med inskränkt drift.....	26
9.4. Område med tillfällig nyttjanderätt.....	26
9.5. Område för enskild väg	26
9.6. Väg med kommunalt huvudmannaskap	27
9.7. Väg som utgår ur allmänt underhåll	27
9.8. Förändring av väghållningsansvar	27
10. FORTSATT ARBETE	27
11. GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING	27
11.1. Formell hantering.....	27
11.2. Genomförande.....	28
11.3. Finansiering	28
12. UNDERLAGSMATERIAL OCH KÄLLOR	29

1. Sammanfattning

Trafikverket har planerat och projekterat för en ny sträckning av väg E10 förbi Kiruna stad. Ändamålet med vägplanen är att skapa en god funktion för anslutningar mellan ny väg E10 och Kiruna stad och att minska vägens barriäreffekt. Den nya E10 skall erbjuda god funktion för såväl det nationella och internationella transportbehovet samt för anslutning till Kiruna stad.

Denna vägplan omfattar GC-väg Karhuniemi samt passagen 4B.

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

Länsstyrelsen fattade beslut 2016-04-11 om att projektet inte medför betydande miljöpåverkan.

Miljöbeskrivningen fokuserar på de miljöaspekter som berörs av åtgärderna. Landskapsbilden och naturmiljön bedöms vara de miljöaspekter som på lång sikt kommer att påverkas mest av vägplanen.

Kända miljöförutsättningar i området utgörs av områden med örtrika busk- och lövskogsdungar med värden för fågellivet.

Hela området ligger inom riksintresse för kulturmiljö samt värdefulla ämnen och mineral men dessa värden bedöms inte påverkas av vägplanen. Inga Natura 2000-områden berörs.

Vägplanen ligger inom Gabna samebys vinter- och vårvintermarker. Kiruna omges av riksintresseområde för rennäringen, vilket ligger strax norr om ny väg E10. Riksintresse för rennäringen bedöms inte komma att beröras av vägplanen.

Områden som används för rekreation och friluftsliv finns i anslutning till vägplanen. Under en period kommer områden för rekreation och friluftsliv att påverkas. Vägplanen syftar till att ge säkra passager och möjlighet att färdas längs väg E10 för bland annat gång- och cykeltrafikanter. Passagen kommer även kunna nyttjas av skidåkare vintertid. Landskapsbilden påverkas också då nya väganläggningar byggs och mark tas i anspråk.

Tillfällig bortledning av grundvatten kan bli aktuellt under byggskedet men varken allmänna eller enskilda intressen bedöms påverkas av den planerade vattenverksamheten. Bedömning har således gjorts att den eventuella bortledningen av grundvatten inte anses utgöra en tillståndspliktig vattenverksamhet.

Finansieringen av projektet samt byggande av ny väg E10 samt anslutande vägar inom "Kirunaprojektet – nya vägar" kommer att bekostas av LKAB i enlighet med minerallagen.

Den bedömda entreprenadkostnaden för vägplaner är beräknad till ca 18 Mkr med 2017 års prisnivå. I det ingår inte kostnader för mark- och fastighetsinlösen eller byggherrekostnader.

2. Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

2.1. Bakgrund

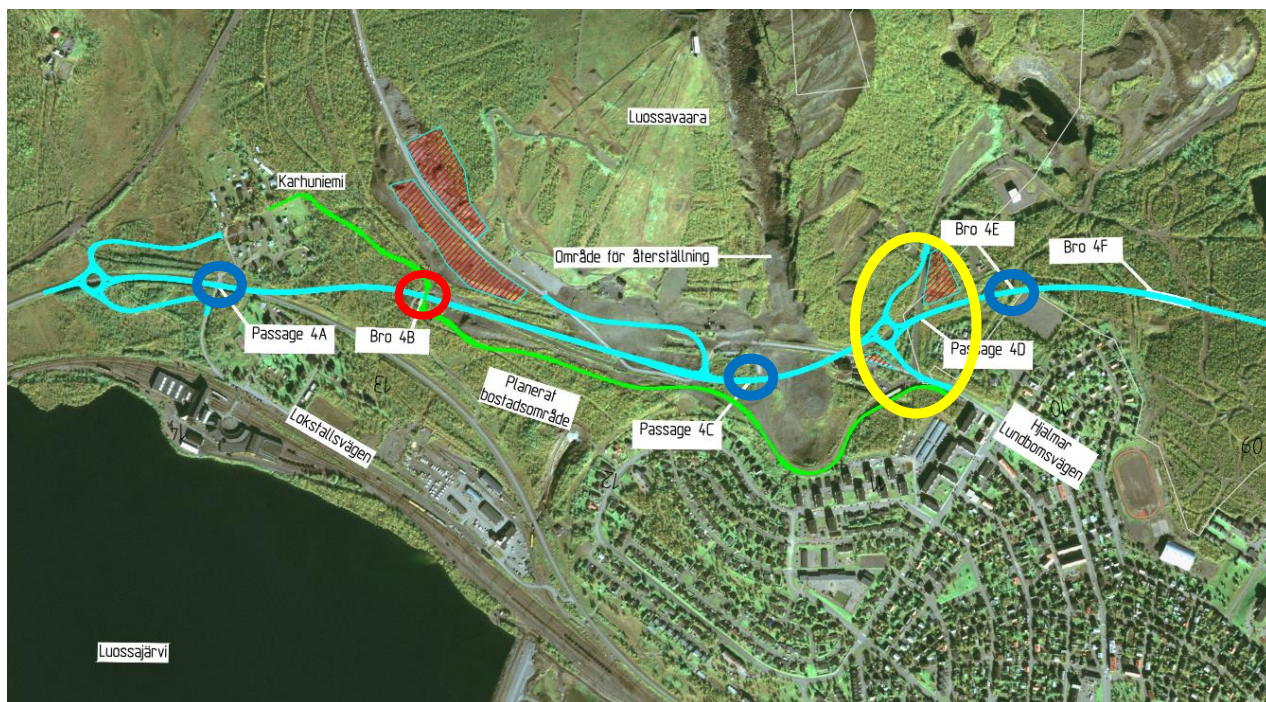
Kiruna stad står inför stora förändringar. Brytning av järnmalm i Kirunavaaragruvan gör att marken i deformationszonen undermineras och sprickbildning i mark uppstår. Detta påverkar staden och dess infrastruktur. Vägar, järnvägar och stadsdelar byggs på nya platser för att inom en överskådlig framtid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

Trafikverket har därför planerat och projekterat för en ny sträckning av väg E10 förbi Kiruna stad. Den arbetsplan för väg 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. Arbetsplanen för den nya sträckningen av väg E10 vann laga kraft i oktober 2015.

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

Totalt handlar det om 3 st kompletterande vägplaner som har gjorts för den del av E10 som nu går ut som en första etapp, delen mellan Kurravaaravägen och Karhuniemi.

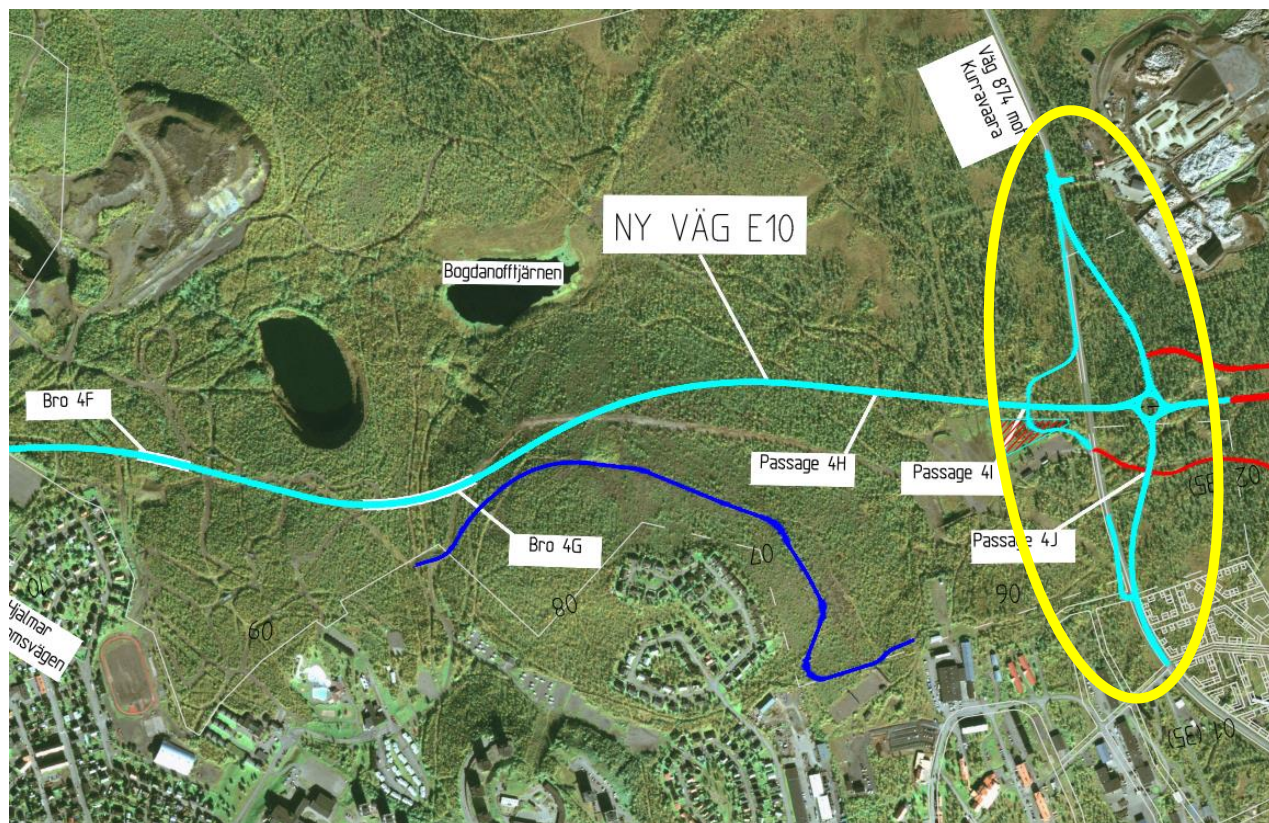
- Vägplan 1, anslutning av Hjalmar Lundbohmsvägen (gul cirkel i Figur 1) med passage 4D (skoterport under väg E10 i en valvbåge av betong och plåt). Denna vägplan är nu fastställd.



Figur 1. Översiktskarta över den västra delen av E10 etapp 1.

- Den här vägplanen, som benämns som nr 2, innefattar GC-väg Karhuniemi (grön linje i Figur 1) och passage 4B (bro över E10, röd cirkel i Figur 1).
- Vägplan 3 avser anslutning av Kurravaaravägen och GC-väg under väg E10 (gul cirkel i Figur 2) med passage 4I (GC-port i betong under E10) samt passage 4J (GC-port i betong under nya Kurravaaravägen). Den vägplanen är nu fastställd.

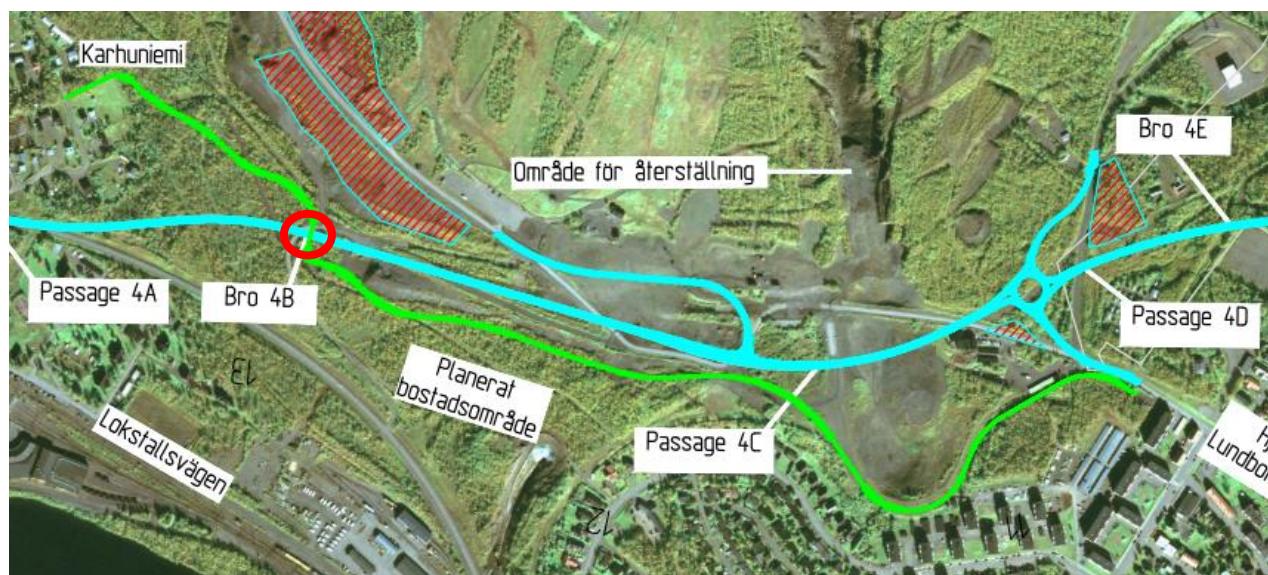
Dessutom har Trafikverket gjort en ändring av den fastställda arbetsplanen med passage 4A (GC-port i betong under E10), passage 4C (GC-port i betong under E10) samt passage 4E (Skidbro i trä över E10). Se blå ringar i Figur 1.



Figur 2. Översiktskarta över den östra delen av E10 etapp 1. Den mörkblå linjer visar sträckningen för GC-väg Sandstenberget, se vidare i avsnitt 5.1.2.

2.2. Ändamål och projektmål

Denna vägplan omfattar en ny gång- och cykelväg längs väg E10, GC-väg Karhuniemi, samt en passage över nya E10, Bro 4B, se Figur 3 nedan.



Figur 3. Den gröna linjen visar planerad sträckning av GC-väg Karhuniemi. Den röda ringen visar läget för bro 4B över E10.

Ändamålet är att minska den barriäreffekt som uppstår när den nya väg E10 byggs samt att skapa ett säkert stråk för oskyddade trafikanter så att det inte behöver dela utrymme med fordonstrafiken på ny E10.

Projektmålen för ny väg E10 gäller i vissa bitar även här:

Framkomlighet

Väg E10 referenshastighet för aktuell sträcka är 80 km/h. Hastigheten ska vara jämn och onödiga stopp bör undvikas. Detta både för att hålla en hög kvalitet på framkomlighet på det nationella stamvägnätet och för att avlasta det lokala huvudvägnätet i Kiruna, främst från tunga transporter, farligt gods och genomfartstrafik. När det gäller GC-vägen så handlar det mer om att det inte skall vara för många branta partier som försvårar framkomligheten samt att den skall ha en jämn och bra beläggning.

Tillgänglighet

Väg E10 ska ha förutsägbar standard som ger en god, kontinuerlig tillgänglighet. Barriärer ska överbryggas för människors rörelser mellan olika delar av staden. Väg E10 har avfartsmöjligheter som upplevs som enkla samt tydliga och utgör tillgängliga entréer till staden. För vägplanens del handlar det i det här fallet om att minska barriäreffekten genom planskilda korsningar med E10.

Säkerhet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Detsamma gäller även för GC-vägen och passagera.

Miljö och hälsa

Väg E10 och dess anslutningar ska bidra till effektiva trafiklösningar och minimera negativ påverkan på miljö och hälsa hos resande på E10 samt boende i Kiruna. I det här fallet så är det viktigt att GC-vägen bidrar till ett minskat bilanvändande för att förbättra miljön och främja hälsan.

2.3. Planläggningsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I det fall Länsstyrelsen bedömer att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till väg- eller järnvägsplanen. I miljökonsekvensbeskrivningen beskriver Trafikverket projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I det fall projektet inte antas medföra betydande miljöpåverkan ska en miljöbeskrivning tas fram, vilken ofta ingår i planbeskrivningen. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverkets Juridik och planprövning fastställer planen. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket sätta spaden i jorden.



Figur 4. Schemat visar de olika formella stegen i planeringen av vägen.

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

För denna vägplan har Länsstyrelsen fattat beslut om att projektet inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan. Av Länsstyrelsens beslut 2016-04-11 framgår att inga Natura 2000-områden berörs och att ingen prövning av tillåtligheten enligt bestämmelserna om Natura 2000 därmed behöver ske.

2.4. Tidigare utredningar

En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) har gjorts för GC-vägar och passager. Studien beskriver planskilda passagebehov och prövar tänkbara lösningar för gång, cykel och friluftsliv mellan Kiruna centrum och rekreationsområden norr om väg E10, samt längs densamma.

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

1. **Tänk om.** Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

2. **Optimera.** Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

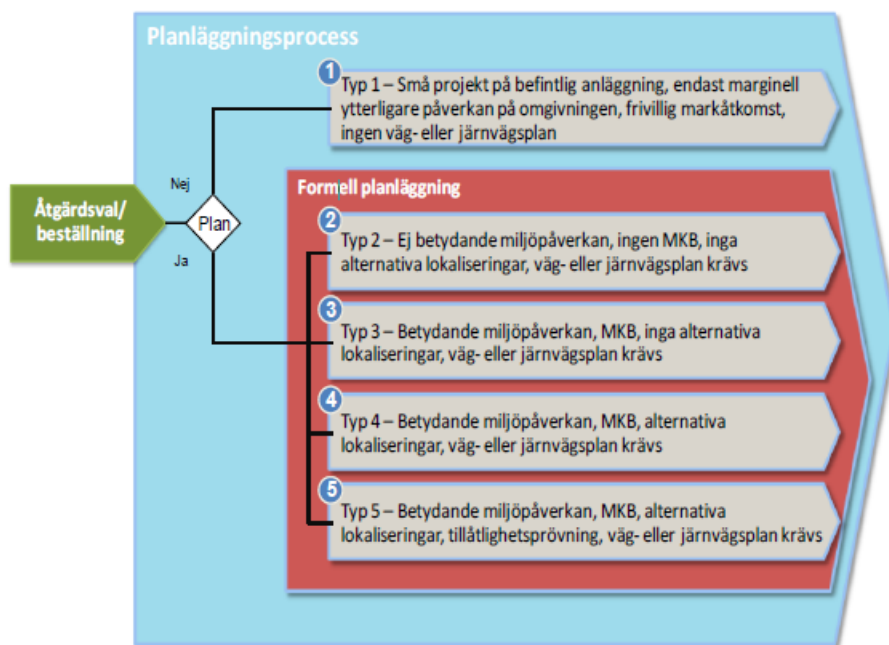
3. **Bygg om.** Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

4. **Bygg nytt.** Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

I ett snävt perspektiv utifrån ÅVS avgränsningar innebär nybyggnad av gång- och cykelbanor samt tunnlar och broar steg 4-åtgärder. I ett transportslagsövergripande perspektiv är emellertid åtgärder som bidrar till ökad andel resor till fots och med cykel en steg 1-åtgärd.

2.5. Eventuellt beslut om tillåtlighet enligt kap 17 i miljöbalken

Detta projekt följer planläggningsprocess typ 2 enligt beslut från Trafikverket och är inte aktuellt för tillåtlighetsprövning av regeringen.



Figur 5. Trafikverkets fem olika planläggningstyper.

3. Miljöbeskrivning

Miljöbeskrivningen fokuserar på de miljöaspekter som berörs av åtgärderna. Landskapsbilden och naturmiljön bedöms vara de miljöaspekter som på lång sikt kommer att påverkas mest av vägplanen. Geografiskt avgränsar sig miljöbeskrivningen till det område som berörs av ombyggnaden. Inga vattendrag kommer att påverkas av grumling till följd av åtgärderna.

Miljöbeskrivningen är integrerad i planbeskrivningen.

I kapitel 4 redovisas miljöförutsättningarna i det område som berörs av åtgärder i projektet. I kapitel 5 redovisas effekter och konsekvenser av planens genomförande. Kapitel 6 beskriver föreslagna skyddsåtgärder.

4. Förutsättningar

4.1. Vägens funktion och standard

4.1.1. Funktion

Ändamålet är att minska den barriäreffekt som uppstår när den nya väg E10 byggs samt att skapa ett säkert stråk för oskyddade trafikanter så att det inte behöver dela utrymme med fordonstrafiken på ny E10.

4.1.2. Vägstandard

De nya gång- och cykelvägen klarar kraven enligt VGU (Vägar och gators utformning) med en belagd bredd av 3,0 m. Bro 4B kan passeras av mindre pist- och spårmaskiner med en maximal bredd på 5,0 m.

GC-vägen skall belysas och det gäller även bro 4B.

4.2. Trafik och användargrupper

4.2.1. Biltrafik

Gång- och cykeltrafiken har inte kontakt med biltrafiken för sträckorna inom vägplanen. De korsningar som förekommer är planskilda.

4.2.2. Kollektivtrafik

Ingen kollektivtrafik berörs av vägplanen.

4.2.3. Gång och cykeltrafik

Vägplanen omfattar ny gång- och cykelväg som i en framtid ska innefattas i det lokala nätet för gång- och cykelvägar inom de centrala delarna av Kiruna.

4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

4.3.1. Markanvändning och kommunal planering

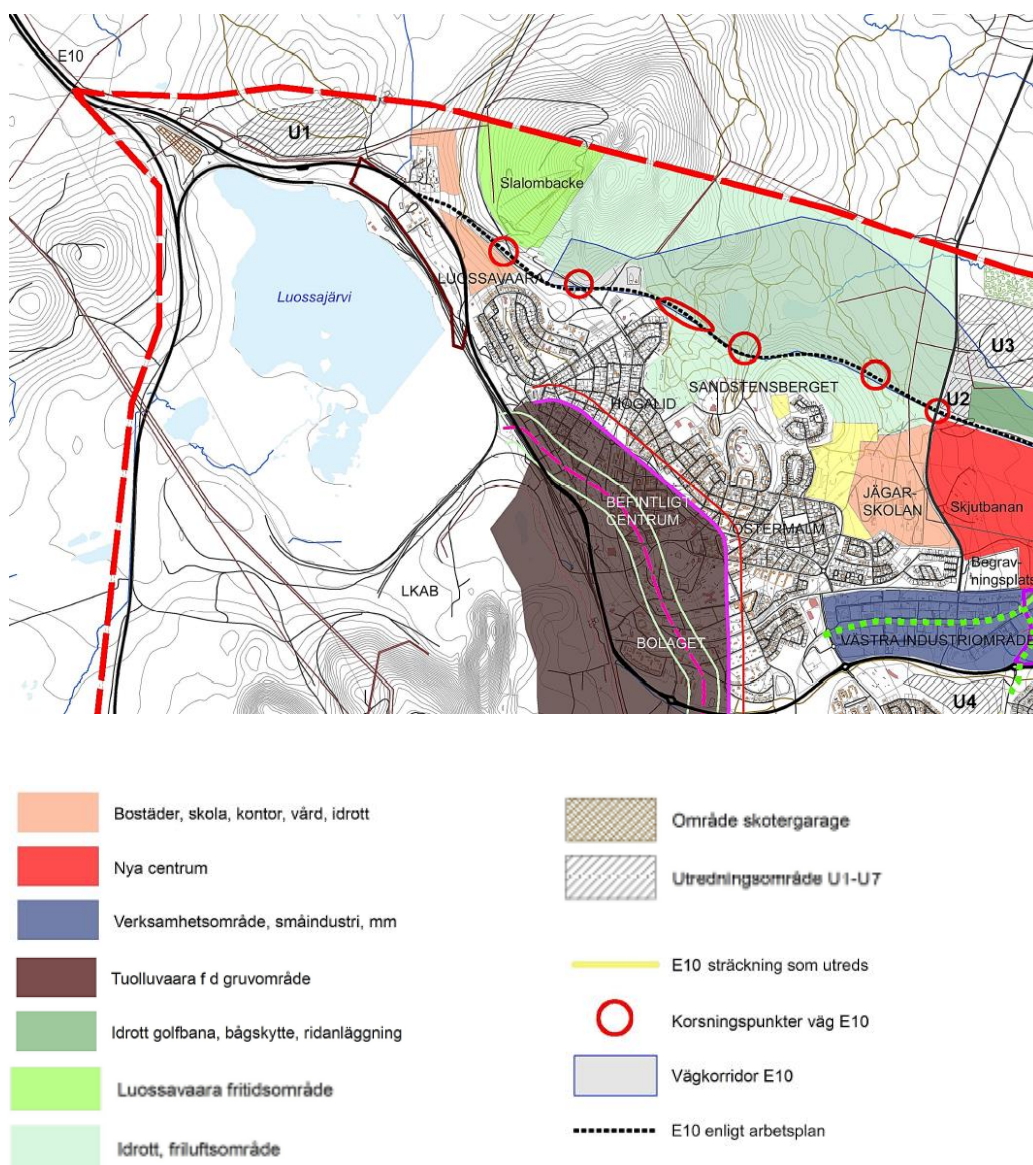
Översiktsplaner

Vägplaneområdet ligger inom fördjupad översiktsplan för Kiruna centralort och anges i planen som "E10 sträckning som utreds". Planen vann laga kraft 2014-10-01. I den fördjupade översiktsplanen pekar kommunen på vikten av en ny vägdragning av E10 främst med tanke på Kirunas geografiska läge, där goda kommunikationer är av särskilt stor betydelse. För plankarta, se Figur 6.

En ny översiktsplan, Översiktsplan 2018, är ute på samråd. I samrådshandlingen nämns att Trafikverket påbörjar nybyggnationen av E10 förbi Kiruna under 2017 och att sträckan mellan Karhuniemi och Tuolluvaara skall vara färdigställd hösten 2019. Arbete pågår fortfarande med vägplan "Gång- och cykelvägar och passager" samt vägplan förbi Kiruna centrum. Vidare beskrivs i handlingen vikten av en utbyggnad av gång- och cykelvägstråk som sammanbinder de olika stadsdelarna i Kiruna centralort.

Detaljplaner

En detaljplan, en stadsplan samt en byggnadsplan påverkas av vägplanen, se även kap 9.1.2. samt PM-Detaljplaner.



Figur 6. Karta ur Fördjupad översiktsplan för Kiruna centralort 2014.

4.3.2. Markanvändning och bebyggelse

Området som berörs av planen ligger norr om stadsbebyggelsen i Kiruna och består huvudsakligen 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 söder om väg E10. Bostadsbebyggelse finns i väster på den norra sidan om väg E10 genom bostadsområdet Karhuniemi.

4.4. Miljö och hälsa

4.4.1. Riksintressen och Natura 2000

Hela Kiruna omfattas av riksintresse för kulturmiljövård, "Kiruna - Kiirunavaara (BD 33)". Riksintresset består i stadsmiljön och industrilandskapet kring gruvorna. Stadsdelen Övre Norrmalm som är beläget några hundra meter söder om vägplanområdet ingår i riksintressepreciseringen för kulturmiljö, se Figur 6. Hela Kiruna omfattas även av riksintresse för värdefulla ämnen och mineral, "Kirunagruvan".

Kiruna omges av riksintresse för rennäringen som finns strax norr om vägplanområdet. Riksintressena utgörs av en flyttled i öst-västlig riktning, rastbeten och en svår passage.

Ny väg E10 kommer att vara av riksintresse för kommunikation, för övrigt är det inga riksintressen enligt ovan som berörs.

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

4.4.2. Kulturmiljö

Hela Kiruna omfattas av riksintresse för kulturmiljövård, se avsnitt 4.4.1 ovan.

Det finns inga kända forn- eller kulturlämningar med skydd enligt kulturmiljölagen inom området för vägplanen.

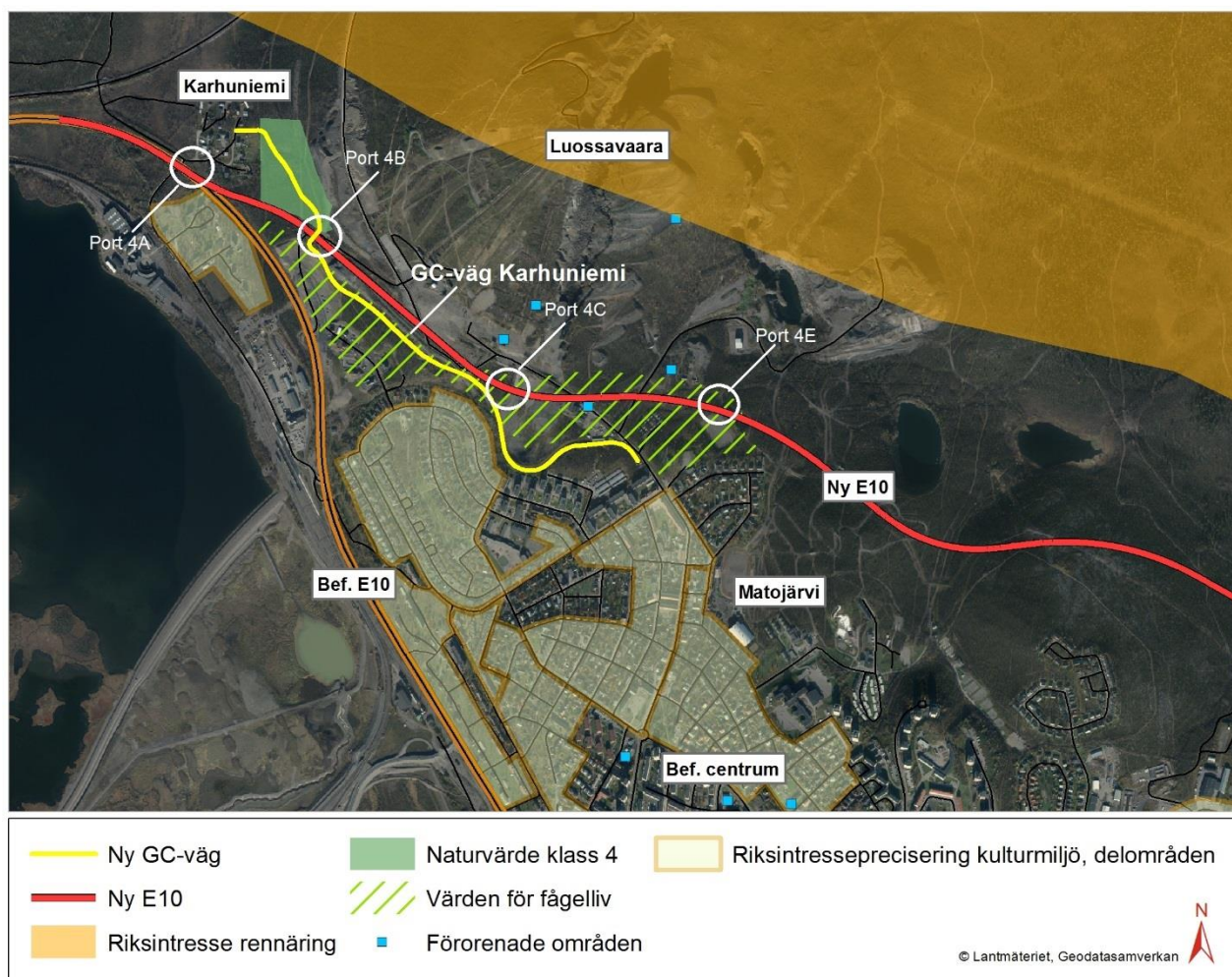
4.4.3. Naturmiljö

Örtrika busk- och lövskogsdungar finns i varierande omfattning och storlek på Luossavaaras sydsluttning. Dessa utgörs främst av björk och vide och har höga värden för fågelfaunan enligt den fågelinventering som utfördes i samband med arbetsplan för väg E10 (Licab 2013). I samband med genomförd fågelinventering noterades bland annat rosenfink (sårbar enligt Rödlistan). Inventeringen anger även att nordsångare (starkt hotad enligt Rödlistan) sporadiskt observerats i området kring Luossavaara men bedöms inte ha en stationär och årlig population i området.

Vid Karhuniemi har en naturvärdesinventering genomförts. Investeringsområdet omfattar sträckan från bro 4B fram till anslutningen i Karhuniemi. Inget område som omfattas av generellt biotopskydd hittades i inventeringsområdet. Inventeringsområdet bedöms inte hysa några objekt med högt eller påtagligt naturvärde men ett objekt med visst naturvärde (klass 4) har identifierats utifrån förekomsten av den tämligen rika floran, förekomst av död ved och tämligen stor variation av vedsvampar (Figur 7). Inom inventeringsområdet påträffades exemplar av revlummer, vilka är fridlysta enligt 8 § artskyddsförordningen. Inga kärlväxter som noterades är rödlistade eller signalarter.

Trafikverket har samrått med länsstyrelsen gällande de lummerväxter som har identifierats inom de områden som påverkas av ny väg E10 och dess anslutande vägar. Länsstyrelsen meddelade 2017-03-10 (diarenr 522-2491-2017) att de delar Trafikverkets bedömning om att dispens från artskyddsförordningen ej behöver sökas.

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



Figur 7. Förekommande intressen som visar riksintresseprecisering kulturmiljö, riksintresse rennäring, områden med naturvärdesklass 4 samt områden med värden för fågellivet och potentiellt förorenade områden.

4.4.4. Rekreation och friluftsliv

Kiruna omges i norr av sammanhängande grö- och naturområden som nyttjas av det rörliga friluftslivet under hela året. Matojärvi och Varggropen är utgångspunkter för många skid- och motionsspår. I Matojärvi finns även det så kallade Världscupspåret. En slalombacke finns på berget Luossavaara.

Den planerade gång- och cykelvägen inkl. passagen för ny väg E10 (bro 4B) berör delvis områden som används för friluftsliv och rekreation.

Bro 4B möjliggör för oskyddade trafikanter och friluftslivet att passera ny E10 planskilt. Den är också en förutsättning för att även i fortsättningen binda ihop elljusspåret (Luossaspåret) på båda sidor om väg E10 vid Luossavaara.

4.4.5. 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 m nordost om ny väg 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 vägplaneområdet, där de inte är påverkade av gruvdrift eller andra exploateringar utgör betesmark under vinter och vårvinter.

4.4.6. Skogsbruk

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

4.4.7. Berg- och grusresurser

Utredningsområdet berör beviljat undersökningstillstånd för järnmalm, ”Kiirunavaara nr 6” (endast till mindre del) 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 ”Kiirunavaara nr 6” och Lappmalmen.

4.4.8. Förorenade områden

Det finns inga kända områden med förorenad mark som berörs av vägplanen (Figur 7).

4.5. Byggnadstekniska förutsättningar.

4.5.1. Geoteknik

Sektion 0/000 – 0/760

Från början går vägsträckningen på omväxlande morän och tunnare fyllningar som utgör en köryta av grus. Naturlig mark består av en finkornig sandmorän. De mindre fyllningarna från början består av bra material. Efter ca 500 m stiger mäktigheten på fyllningarna till ca 4,5 m, som här består av bergkross och blockiga moränfyllningar.

Sektion 0/760 – 1/500

Marken består ställvis av fyllningar men mestadels av naturlig finkornig morän som är något tjälfarlig. Mellan 1 300 – 1 500 m påträffas fyllningar av morän eller krossmaterial som är bättre ur vägbyggnadssynpunkt. Djupet till berg bedöms vara ca 2 m på partier där utfyllningar inte finns.

Sektion 1/500 – 1/900

Naturlig mark på sträckan 1 500 – 1 670 m består av en sandig finkornig morän som är något tjälfarlig. Vid ca 1 670 m och fram till slutet övergår moränen till att i huvudsak utgöras av en sandig mycket finkornig morän som är av högsta tjälfarlighetsklass.

Djup till berg är ca 3 m på den här sträckan.

Vid läget för bro 4B består marken på platsen av 1–2 m fyllningar som utgörs av blockig och stenig grusig sand. Under fyllningarna påträffas en mycket fast något blockig finkornig (siltig) sandig morän.

Berg bedöms ej påträffas vid grundläggning för stöd 1 och påträffas på nivå ca +538,5 vid stöd 2.

För mer information se Tekniskt PM Geoteknik.

4.5.2. Hydrologi och geohydrologi

Från sektion ca 1/100 m bedöms grundvatten påträffas ca 1–2 m under markytan och i svackan vid sektion ca 1/250 m ytligt på ca nivå +357.

Grundvatten bedöms påträffas i nivå ca +540 vid 1/500 m (ca 4 m under markytan). Grundvattnet bedöms sedan påträffas mellan 2 och 3 m under markytan i slutningen ner mot Karhuniemi, och kan på sista hundra meterna påträffas ca 1 m under markytan.

Vid bro 4B kan grundvattnet förväntas bli påträffat på ca nivå +532.

Vid schaktarbeten (berg och jord) för bro 4B kan en tillfällig grundvattensänkning uppstå om grundvattennivåerna vid tidpunkt för byggskedet når över schaktbottens nivå (ca +535). Det eventuella påverkansområdet för grundvattensänkningen kommer vara ytterst begränsad då tät morän påträffas ovan berg. Förutom brostöden kommer ny väg E10 redan ha en dränerande effekt då vägdiken anläggs på ca +535,5. Inga vattentäcker eller privata fastigheter finns i närområdet. Det förefaller således vara uppenbart att inga enskilda eller allmänna intressen kommer påverkas av en eventuell tillfällig grundvattensänkning. Någon tillståndsansökan kommer således inte att upprättas för den tillfälliga grundvattensänkningen.

4.5.3. Jord och luftledningar

Längs den blivande sträckningar förekommer befintliga markförlagda el-och teleledningar. För den gällande sträckan är det fyra korsande kabelstråk som berörs, se kap 5.2.7.

På de första 600 m kommer även ett antal kommunala VA-ledningar att beröras, se kap 5.2.7

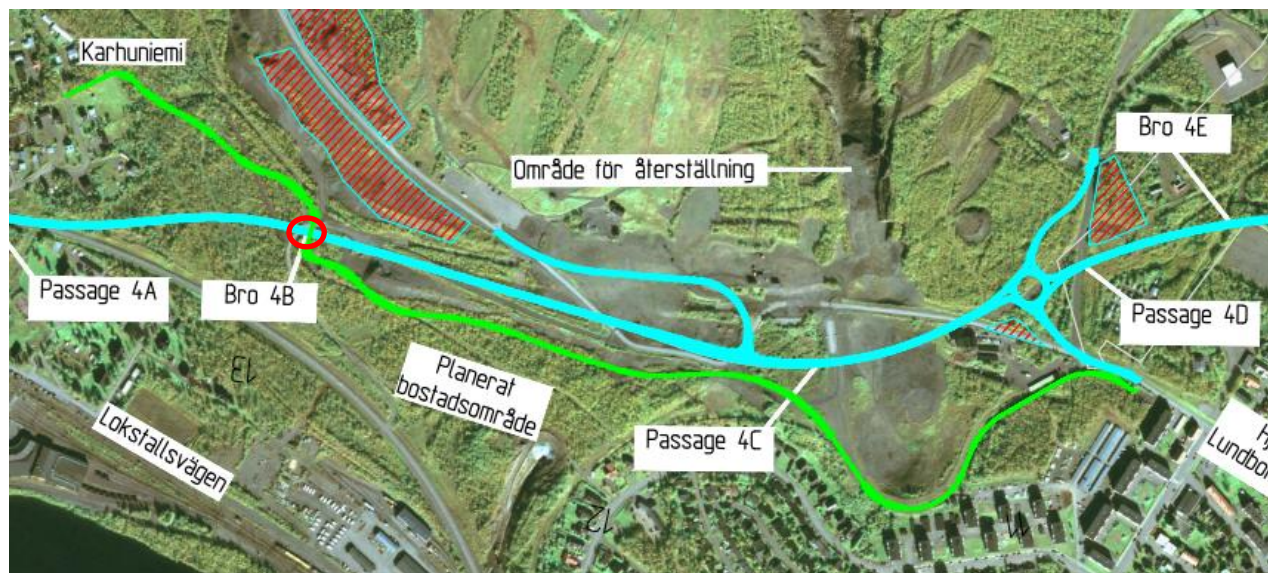
Ytterligare samråd med ledningsägare, kommer att behövas för att undvika konflikt med befintliga kablar och ledningar.

5. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1. Val av lokalisering och alternativ som valts bort

5.1.1. GC-väg Karhuniemi och bro 4B

GC-vägen och passagen kommer att minska den barriäreffekt som uppstår när den nya väg E10 byggs samt skapa ett säkert stråk för oskyddade trafikanter så att det inte behöver dela utrymme med fordonstrafiken på ny E10.



Figur 8. Den gröna linjen visar planerad sträckning av GC-väg Karhuniemi.

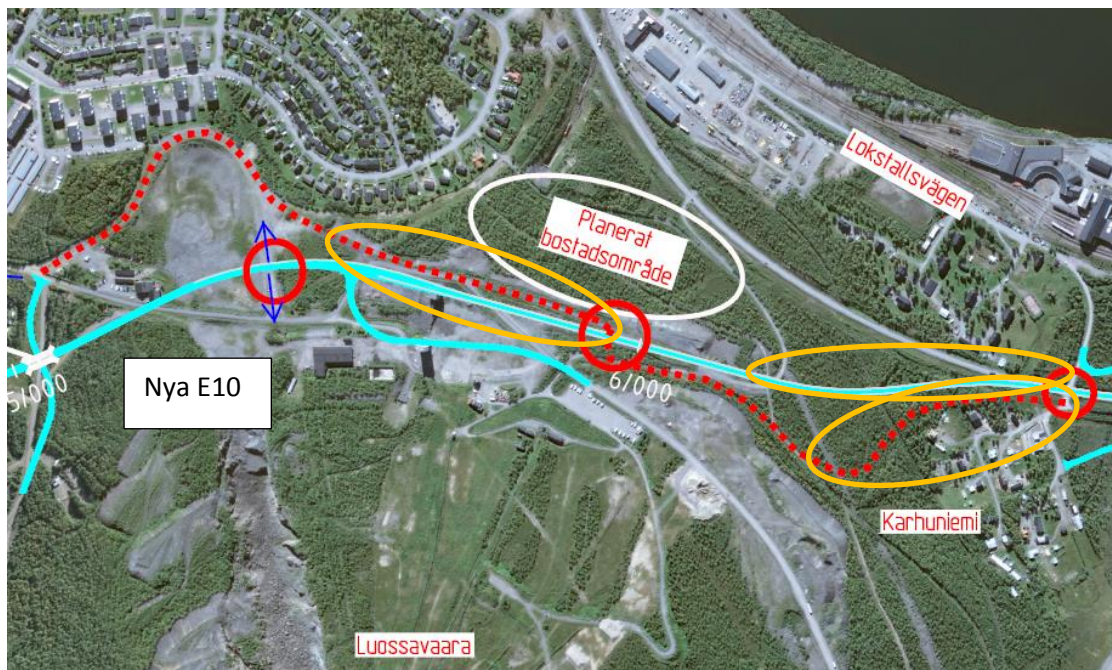
Den röda ringen visar läget för bro 4B över E10

Passage nr 4B är en bro av trä över nya E10. Passage 4B ingår som en del av GC-väg Karhuniemi men skall även vintertid fungera som passage för det befintliga elljusspår (Luossaspåret) som nu passerar E10 sträckning. Bron har utformats med en bredd av 7,5 m så att det vintertid både ryms en GC-väg (2,5 m) och skidspår för motionsåkning (5 m).

GC-väg Karhuniemi har under samrådstiden förändrats en hel del. De samråd som har föregått förändringarna har främst gällt:

1. Var ska GC-vägen korsa väg E10?
2. Var ska GC-vägen passera det planerade bostadsområdet, och hur skall skidspåret kunna samförläggas med GC-vägen på ett bra sätt.
3. Var ska GC-vägen ansluta till bostadsområdet i Karhuniemi?
4. På vilken sida av E10 skall GC-vägen gå från Luossavaara till Karhuniemi?

Av figur 9 nedan framgår delar av de olika alternativ som har diskuterats i samråden.



Figur 9. GC-väg Karhuniemi från samrådsunderlaget (norr nedåt i bilden).

Efter samråd med kommunen och LKAB så har fråga 1 och 2 fått den lösning den har i planförslaget. Passagen av E10 har flyttats västerut med motivet att den då på bästa sätt kan användas både av gångare, cyklister och av skidåkare. Det befintliga elljusspåret (Luossaspåret) passerar idag i det nya läget för passagen. Lösningen på fråga 1 hänger även ihop med lösningen på fråga 2.

Fråga 2 hänger mycket ihop med tillgängligheten till GC-vägen från det planerade bostadsområdet. I det första förslaget som redovisas i figur 9 ligger GC-vägen på en "hylla" i terrängen som går ovanför bostadsområdet. Läget innebär minsta möjliga intrång i den gällande detaljplanen se pkt 9.1. Problem som framkom vid samråden var att tillgängligheten till GC-vägen uppe på "hyllan" från bostadsområdet var mycket dålig eftersom slänterna upp på gråbergssupplaget är mycket branta.

Efter samråd och diskussioner så beslutades att flytta ner GC-vägen nedanför "hyllan" för att på så sätt skapa bättre förutsättningar för att kunna ansluta GC-vägar från det planerade bostadsområdet. Det innebär också att detaljplanen påverkas i större omfattning än tidigare.

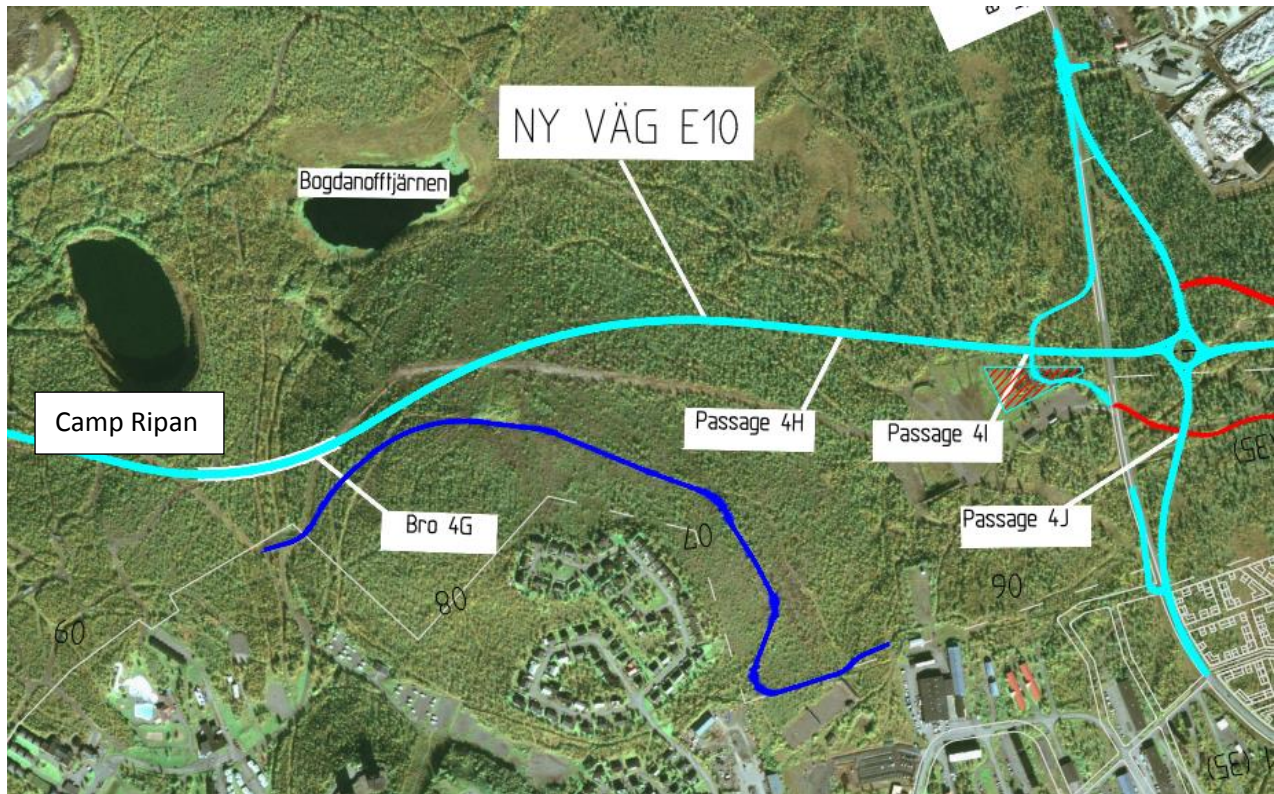
När det gäller fråga 3 har de tekniska kraven och möjligheten att få till en gång- och cykelväg utan alltför brant lutning varit styrande.

Fråga 4 har också varit en fråga som har diskuterats ett flertal tillfällen i samråden med Kiruna kommun och LKAB, där dessa parter har olika uppfattning vad som är den bästa lösningen.

Kiruna kommun anser att en placering av GC-vägen på söder om E10 hela vägen skulle omöjliggöra en förlängning av den s k "Nordkallotvägen" då intrånget på intilliggande kvartersmark, Lokstallet 1:1 skulle bli för stort med både en förlängning av vägen och en GC-väg intill varandra. Trafikverket har därför placerat den sista biten av GC-vägen på den norra sidan av E10.

5.1.2. GC-väg Sandstensberget

GC-väg Sandstensberget är en kommunal enskild väg och illustreras i vägplanen. GC-vägen byggs av Trafikverket men kommer att ägas och underhållas av Kiruna kommun. Avtal mellan Trafikverket och Kiruna kommun angående GC-vägen är under framtagande. Se även punkt 9.6.



Figur 10. Den blå linjen visar planerad sträckning av GC-väg Sandstensberget.

5.2. Val av utformning

Utformningen av GC-vägen är gjord enligt de krav som gäller i VGU när det avseende horisontal- och vertikalgeometri. Även gestaltungsprogrammet har spelat en stor roll vid valet av utformning. Då främst utformningen av portar och broar men utformningen av GC-vägen placering i terrängen.

5.2.1. Plan och profilstandard

Lutningarna på gång- och cykelvägen är högst varierande eftersom ambitionsnivån är att förutom att hålla kraven enligt VGU även försöka att göra så lite påverkan på natur och växtlighet som möjligt. På rådande terrängförhållanden så har det inte varit möjligt att anpassa GC-vägarna för rörelsehindrade, vilket innebär en maximal lutning på 2 %. Istället har inriktningen varit att klara kraven på största godtagbara lutning enligt VGU.

GC-väg Karhuniemi

På den östra delen av sträckan är lutningarna relativt små. Därefter är det några sträckor med lutning motsvarande 6 % fram mot bron över E10. Efter passagen av bron och västerut så lutar det neråt hela vägen ner till anslutningen mot befintlig väg vid Karhuniemi. Lutningarna på den sträckan varierar mellan 5,5 % - 8 %. Vilket ändå är godtagbar standard enligt VGU.

5.2.2. Typsektioner

Vägbredden för GC-vägen blir 3 m belagd bredd, vilket uppfyller kraven på god standard enligt VGU. Utanför beläggningsskant läggs en 0,25 m bred stödremsa av grusslitlager på varje sida.

Vägen utformas enligt de krav som gäller enligt VGU med lutning på innerslänter och bankslänter på 1:3 (slänten är 1 m hög på 3 m längd) och på ytterslänter är lutningen 1:2. Vid bank med högre höjd än 4 m ska GC-vägen förses med räcke.

5.2.3. Kollektivtrafik

Ingen kollektivtrafik berörs av vägförslaget.

5.2.4. Beläggning

För GC-vägen föreslås slitlagertyp av asfalt.

5.2.5. Belysning

GC-vägen och bro 4B ska belysas och bron skall förses med effektbelysning som syns från E10.

5.2.6. Räcken

För GC-väg Karhuniemi kommer det att behövas räcken på sträckan strax före passagen av väg E10 där GC-vägen ligger på en högre bank på sträckan 1/220 – 1/400, och över bro 4B (på båda sidor) samt ca 20 m på andra sidan bron.

5.2.7. Jord och luftledning

De markförlagda ledningar som finns idag enligt pkt 4.5.3. De ledningsägare som berörs framgår av fastighetsförteckningen. Nedan följer en redovisning av kabelstråken, där längdmätningen framgår av illustrationsritningarna.

- ~Sektion 0/540, korsande kabelpaket med tele, opto och elkablar (LKAB) dessa måste i byggskedet förläggas i kabelskyddsrör.
- ~Sektion 0/750, korsande Elkabel 11 kV (Vattenfall) förläggs kabelskyddsrör i byggskedet
- ~Sektion 0/825, korsande Elkabel 3 kV (LKAB) förläggs kabelskyddsrör i byggskedet
- ~Sektion 1/884, korsande Elkabel (Vattenfall) förläggs kabelskyddsrör i byggskedet

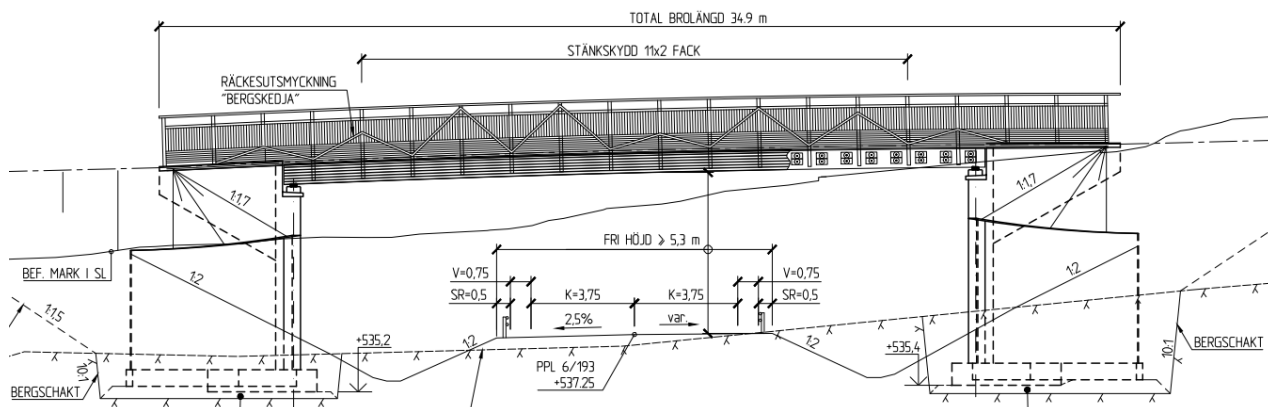
Som också har beskrivits ovan enligt pkt 4.5.3 sammanfaller eller korsas GC-väg Karhuniemi på den första delen av kommunala VA-ledningar. Bedömningen är att dessa kan ligga kvar i sitt nuvarande läge men att en viss justering av brunnsbetäckning kan vara nödvändig i byggskedet.

- ~Sektion 0/340 – 0/560, spillvattenledning (pumpledning) i samma sträckning som GC-vägen. Här kommer GC-vägen att ligga i samma nivå eller strax ovanför som den befintliga grusvägen.
- ~Sektion 0/530 – 0/560 korsande spill- och vattenledning. Här kommer GC-vägen att ligga i samma nivå eller strax ovanför som den befintliga grusvägen.

5.2.8. Broar och andra byggnadsverk

I denna vägplan ingår också bro 4B enligt Figur 11. Bron är utformad som brotypen enspannsbro med överav trä samt underbyggnad och landfästen av betong. Bron är främst avsedd att användas för gående och cyklister men ska även vintertid kunna användas som en del av skidsystemet parallellt med gång- och cykelvägen. Därför ska den även klara att trafikeras av en mindre pistmaskin för spårdragning och preparering av spår.

Bro 4B över E10 ska belysas med armaturer monterade i räcket (inga stolpar på bron). Belysningsklass som GC-vägar i övrigt. Armaturer monteras i hela räcket längd och ett visst spilljus ska synas från E10.



Figur 11. Utformning av Bro 4B

5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs. Inga särskilda skyddsåtgärder finns med i vägplanen.

6. Effekter och konsekvenser av projektet

6.1. Trafik och användargrupper

Resmönstret för gång och cykel förändras, då Kiruna nya centrum etableras öster om nuvarande centrum. Detta kräver en översyn av lämpliga stråk för att knyta ihop staden. Här överlappar det kommunala och statliga ansvaret gällande gång- och cykeltrafik, där det statliga ansvaret huvudsakligen avser resor längs och tvärs det statliga vägnätet, i detta fall väg E10. En stor utmaning utifrån ett drift- och underhållsperspektiv är att skapa och bibehålla god tillgänglighet i gång- och cykelvägnätet året runt.

I dagens Kiruna är det en uppskattad boendekvalitet att lätt kunna ta sig ut i stadsnära natur för friluftsliv. Denna kvalitet är planerad att bevaras och utvecklas i framtiden. Trafikverket planerar för utveckling mot ett hållbart samhälle. Detta genom att stärka gång- och cykeltrafik.

Satsningar på väl fungerade gång- och cykelvägar är viktigt dels för att det bidrar till klimatmålen där allt fler väljer att lämna bilen hemma, men även mål om hälsa då vardagsmotionen är viktig.

Befolkningen i Kiruna ska ha fortsatt god tillgång till rekreation och ett aktivt friluftsliv när ny väg E10 är byggd, men även under byggtiden. Vidare ska gång- och cykelnätet vara tryggt, säkert och tillgängligt med belysta och öppna passager.

Förväntade effekter och konsekvenser av vägplanen är att den utbyggnad av gång- och cykelvägar tillsammans med de passager som nu föreslås ska skapa mycket goda förutsättningar för att ovanstående målbilder ska uppfyllas.

6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

I det gemensamma måldokumentet som Trafikverket och Kiruna kommun har tagit fram tillsammans står det att man ska "Säkerställa tillgängligheten till befintliga rekreatiomsområden" det står också att "Trafiksystemet ska vara tillgängligt, tryggt, säkert och gent för oskyddade trafikanter" samt att "Oskyddade trafikanter ska erbjudas hög säkerhet med egna stråk där de inte behöver dela utrymme med

fordonstrafiken på ny väg E10. Nya stråk kopplas ihop med befintliga stråk så att tillgängligheten till målpunkterna uppfylls”.

Vägplanen är en del av arbetet med att uppfylla ovanstående mål. Det som sedan återstår är att även Kiruna kommun fortsätter utbyggnaden av gång- och cykelvägar för att få ett heltäckande lokalt system av gång och cykelvägar.

6.3. Miljö och hälsa

Landskapsbilden i området kommer att förändras betydligt genom stadsomvandlingen och byggandet av ny väg E10. En god gestaltning av vägen och sidoområdena är viktig för anpassningen till landskapet, vilket även gäller nya gång- och cykelvägar (GC-vägar) samt passager. Nya GC-vägar är en mindre del av denna förändring och medför i sammanhanget liten påverkan på landskapsbilden då de ofta kan anpassas till omgivande terräng. Vid passager som broar och portar uppkommer bankar och skärningar, där en medveten gestaltning kommer att tillämpas för att minska påverkan på landskapsbilden.

GC-väg Karhuniemi samt passagen 4B är positiva för rekreation och friluftsliv eftersom de ger ökad tillgänglighet till sådana områden. Den nya passagen medför att både gångare, cyklisterna och skidåkare kommer att kunna korsa E10 med planskild passage. Skidspår i området kommer att behöva ledas om något.

Örtika busk- och lövskogsdungar längs med Luossavaaras sydsluttning som hyser höga värden för fågellivet påverkas av vägplanen. Văganläggningen kommer att ta naturmark i anspråk och en mindre del av områdena med värden för fågellivet kommer att försvinna. Den mark som tas i anspråk är förhållandevis liten i förhållande till områdets storlek och det kommer inte att försvåra möjligheterna för fåglar att födosöka eller hitta häckningsbiotoper i området. Området är redan idag påverkat av buller och mänsklig aktivitet. Markanspråket bedöms inte påverka objektet i så stor utsträckning att den lokala populationen av fridlysta lummerväxter eller rödlistade fåglar försvinner. Arterna bedöms kunna fortleva även efter byggnationen av GC-văgen.

Văgplanen får små effekter för kulturmiljö, skogsbruk och mineraltillgångar eftersom att den inte påverkar några kända kulturmiljövärden eller försvårar för skogsbruk eller gruvnăring. Văgplanen påverkar varken riksintresset för kulturmiljö eller mineraltillgångar negativt.

Văgplanen påverkar inte rennăringens möjligheter att långsiktigt bedriva rennăring i området.

Văgplanen påverkar inte heller rennăringens möjligheter att passera och nyttja för samebyn viktiga marker. Văgplanen bedöms inte heller bidra till att antalet trafikolyckor med renar ökar. Dărmed bedöms văgplanens konsekvenser för rennăringen som små.

Sammanfattningsvis bedöms förslaget ge små konsekvenser för miljön. Inga skyddade områden, kända forn- eller kulturlămningar, eller naturmiljöer med mycket höga naturvärden berörs.

6.4. Samhăllsekonomisk bedömning (sammanfattning)

Befintlig E10 med gång- och cykelvăg påverkas så mycket av markdeformationer att văgen behöver tas ur drift innan den ekonomiska och tekniska livslăngden uppnătts. En samhăllsekonomisk bedömning (SEB) har dărför inte bedömts vara relevant för E10 med tillhörande anslutningar.

6.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

En positiv effekt av den nya gång- och cykelvăgen samt passagen blir att besökare får fler văgar till rekreations- och friluftsområden norr om ny E10. Ytterligare en positiv effekt är att passagen inte bara kan nyttjas av fotgăngare och cyklisterna utan även av skidåkare vilket också öppnar upp för en ökad tillgänglighet för turismen också.

År 2006 genomförde Trafikverket (dåvarande Banverket och Vägverket) tillsammans med Gabna sameby, Laevas sameby, Vattenfall, Kiruna kommun och LKAB en analys av rennäringens förutsättningar kring Kiruna och en analys av kumulativa effekter för rennäringen med anledning av stadsomvandlingen. (Kirunaprojektet, Hur påverkas rennäringen av förändringarna i Kiruna. En studie av rennäringens förutsättningar kring Kiruna och en analys av kumulativa effekter, BRNT 2006:12, Enetjärn Natur).

Analysen gjordes utifrån olika scenarier för hur stadsomvandlingen skulle kunna ske. Det scenario som benämns "Scenario (II) Bebyggelseutveckling nordost och nordväst med järnväg i väster" bedöms stämma överens med de beslut som idag tagits kring stadsomvandlingen. Scenariot bedömdes ge mycket stora effekter för samebyarna.

Analysen visade att en väsentlig del av samebyns samlade flyttning förbi Kiruna utmed den enda utpekade flyttleden kan komma att drabbas av betydande indirekta störningar från den nya bebyggelsen. Störningarna kan komma att få betydelse för samebyns möjlighet att använda flyttleden. Utöver detta innebär scenariot att de renar som fritt strövar förbi Kiruna kan komma att skingras. Den samlade inträngsbilden till följd av stadsomvandlingen i Kiruna innebär stora konsekvenser för Gabna sameby.

6.6. Påverkan under byggnadstiden

Byggskedet i ett vägprojekt innebär en rad åtgärder och arbetsmoment som kan generera störningar för den enskilde och att skador uppstår på miljön. Även om påverkan i många fall är begränsad i tiden kan den ofta vara tillräckligt stor för att särskilda försiktighetsåtgärder ska vara motiverade.

Under byggtiden kommer omfattande verksamhet att ske i anslutning till människors rekreationsområden. Skyddsåtgärder kommer att vidtas under planeringen och byggandet för att minimera störningar.

För vägbyggnadsprojekt ställer Trafikverket krav på kvalitets- och miljöstyrning (TDOK 2012:1039 och TDOK 2012:93). I dokumentet 2012:93 regleras entreprenörens miljöarbete, kemiska produkter och andra material samt miljökrav för fordon och arbetsmaskiner.

En riskanalys avseende omgivningspåverkan från markarbeten kommer att upprättas i bygghandlingsskedet där riskerna med vibrationer och sprängningsarbeten under schakt- och fyllningsarbeten kommer att utredas. De geotekniska undersökningar som har gjorts i området visar inte på att det skulle vara något större problem än normalt med vibrationer under byggskedet.

I anslutning till Luossavaara gamla industriområde finns ett antal potentiellt förorenade områden men inga som kommer att beröras av vägplanen. Om föroreningar påträffas under arbetenas gång ska dock dessa hanteras i enlighet med gällande lagstiftning och Trafikverkets riktlinjer.

Material som används för bygget ska vara rena. Om massor återanvänds för bygget ska dessa uppfylla gällande riktlinjer för återanvändning av avfall för anläggningsändamål.

Påträffas forn- eller kulturlämningar som inte tidigare uppmärksammats ska arbetena omedelbart stoppas och Länsstyrelsen kontaktas.

6.6.1. Trafikföring under byggnadstiden

Arbetet kan komma att innebära inskränkningar i framkomligheten i anslutning till vägplaneområdet.

I byggskedet upprättas trafikanordningsplaner och arbetsmiljöplaner. Information till närboende och allmänhet ska ske i god tid innan arbetet påbörjas.

För de oskyddade trafikanterna så innebär det inte så stora förändringar eftersom det inte finns några GC-vägar i området idag. Det är främst för de som utnyttjar friluftsområdet som det kommer att innebära större inskränkningar.

6.6.2. Miljöpåverkan under byggtiden

Under byggtiden kommer anläggningsarbeten med tunga maskiner att pågå i området. Lastbilar med material till och från bygget kommer att trafikera de befintliga vägarna. Detta innebär en tillfällig påverkan för dem som vistas i området eller nyttjar vägnätet. Även boende längs tillfartsvägarna påverkas genom ökat trafikbuller och försämrad trafiksäkerhet. Masstransporter och entreprenadmaskiner genererar även klimatpåverkan i form av utsläpp av växthusgaser. Ytor kommer också att tillfälligt tas i anspråk för t.ex. etablering, upplag och byggtransportvägar, vilket medför barriäreffekter och intrång. Effekter av dessa arbeten är främst buller, vibrationer samt föroreningar som kan påverka mark och vatten, damning etc.

Bullernivåer vid bostäder får inte överskrida riktvärdena i Naturvårdsverkets allmänna råd NFS 2004:15 avseende buller från byggplatser.

Skyddsåtgärder kommer att vidtas för att minimera störningar vad gäller damning.

Friluftsliv i området kommer också att påverkas under byggtiden genom sämre tillgänglighet och genom störningar från tunga maskiner. Uppställningsplatser för fordon, arbetsmaskiner och upplagsytor m.m. planeras i syfte att inte blockera tillfarter till friluftsområden.

Uppställningsplatser för fordon, arbetsmaskiner och liknande får inte ske på ett sådant sätt att det riskerar att förorena mark, grund- och ytvatten.

Avbaningsmassor ska där så är möjligt användas vid återställning av ytorna så att naturlig vegetation kan återetablera ytorna.

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

Lagring, uppläggning och hantering ska ske på ett sådant sätt att spill och läckage fångas upp och ej orsakar skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Detta gäller allt material som hanteras i uppdraget.

Materialförsörjningen till vägbygget kommer att ske från den nya vägsträckningen, där det blir ett överskott av jordmassor. Massor till vägens överbyggnad måste tas från täkter utanför vägområdet eftersom materialet i väglinjen inte uppfyller kraven på överbyggnadsmaterial. Det är inte möjligt att avgöra varifrån massorna ska hämtas eftersom det beror av vilken entreprenör som kontrakteras. Nedanstående tabell redovisar de beräknade materialmängderna som ska hanteras i det framtida vägbygget.

Tabell 2 Materialmängder som hanteras i vägförslaget

Masshantering	Mängd	Kommentar
Schakt	6 900 m ³	
Fyll	2 900 m ³	
Tillförda massor		
Skyddslager	4 200 m ³	Från väglinjen
Förstärkningslager	2 600 m ³	Från täkt
Bärlager (grus)	700 m ³	Från täkt
Slitlager asfalt	250 m ³	Från täkt

7. Samlad bedömning

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Målet är uppdelat i ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet handlar om tillgängligheten ska utvecklas för medborgare och näringsliv. Hänsynsmålet beskriver hur transportsystemet ska utvecklas med avseende på trafiksäkerhet, miljö och hälsa.”

Att bygga en GC-väg med planskild korsning över E10 enligt förslaget till vägplanen innebär ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Detta stöder de transportpolitiska målen samt de mål som redovisas i 6.1 och 6.2.

Vägplanen får obetydliga miljökonsekvenser och motverkar inga miljömål.

8. Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

8.1. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

I miljöbalkens andra kapitel redovisas de allmänna hänsynsreglerna som är grundläggande för prövningen om tillåtlighet, tillstånd, godkännande och dispens. Tillåtlighetsprövning är inte aktuellt i detta projekt.

Nedan redovisas en kort bedömning av hur relevanta hänsynsregler tillämpas i projektet.

Tillämpning och bevisbörda

Trafikverket ska vid sin prövning av vägplanen visa vilka förpliktelser som tagits med hänvisning till de allmänna hänsynsreglerna.

Hänsynsregler

Förutom den befintliga kunskap som hämtats från kommunen, länsstyrelsen m.fl. har ny kunskap framkommit vid fältbesök. Projekteringen har utförts av erfarna projektörer och handläggare och följer gällande normer och krav. De åtgärder som ska vidtas i den fortsatta hanteringen av projektet redovisas under rubriken 10 ”Fortsatt arbete”.

De kemiska produkter som bedöms vara minst farliga för människors hälsa eller miljön kommer att väljas.

Vägplanen ger en första handledning för det fortsatta arbetet i bygghandling och byggande genom att ge förslag på material och uppskatta materialåtgång. Schaktade massor eftersträvas att användas i projektet. I överbyggnaden kommer i första hand bergkross att användas.

Val av plats

Planerad GC-väg kommer att följa befintlig vägstruktur, vilket minimerar ingrepp i opåverkad mark.

Ansvar för skadad miljö

Förslag till åtgärder som ska avhjälpa och motverka att skada och olägenheter uppkommer redovisas i denna beskrivning. Om skador eller olägenheter ändå uppstår, ansvarar Trafikverket för att avhjälpa eller ersätta dessa, i enlighet med lagstiftningen.

8.2. 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 är inte relevant för GC-vägar.

8.3. Riksintressen och Natura 2000-områden

Riksintressen redovisas i avsnitt 4.4.1.

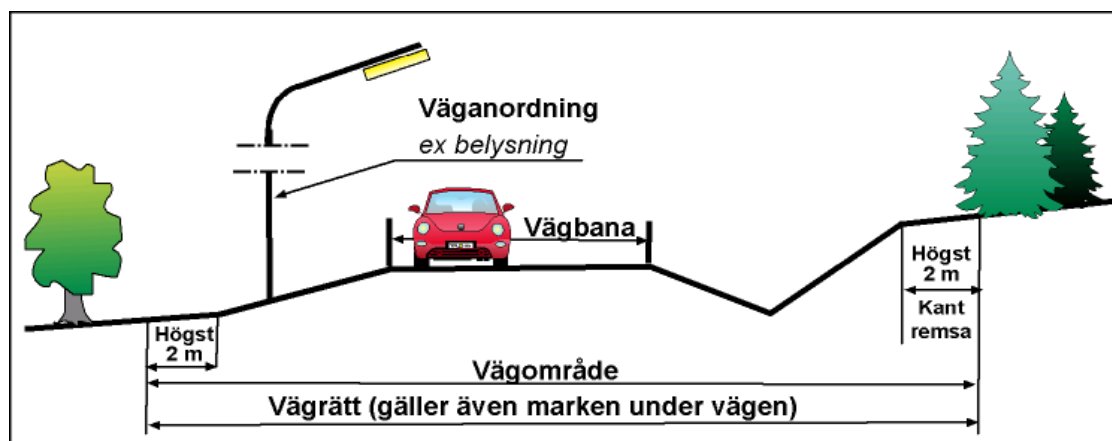
Inget Natura 2000-område berörs av vägplanen.

9. Markanspråk och pågående markanvändning

9.1. Vägområde för allmän väg

Vägområdet för allmän väg i vägplanen omfattar förutom själva GC-vägen utrymme för de väganordningar som redovisas i kapitel 5. Dessutom ingår i vägområdet en kantremsa på båda sidor, om 2 m i skogsmark (Figur 12).

Kantremsan behövs för att underlätta framtida drift och underhåll av vägen. Den ger utrymme åt bortplogad snö och minskar risken att trädrötter växer in i vägkroppen och skadar den. I skogsmark bidrar kantremsan också till bättre säkerhet då sikten gynnas. Dessutom torkar vägytan snabbare och mindre löv, barr och grenar hamnar på den.



Figur 12. Vägområde med kantremsor. Figuren illustrerar en väg men samma princip gäller för gång- och cykelvägen.

På plankartorna framgår befintligt och nytt vägområde för GC-vägar och broar. Det är det tillkommande vägområdet som är angivet i Fastighetsförteckningens arealberäkning, det vill säga det som ligger utanför det befintliga vägområdet för allmän väg.

9.1.1. Vägområde för allmän väg med vägrätt

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av en upprättad, och fastställd, vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att utnyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen och broarna.

Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmes användning under den tid vägrätten består. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in.

Det nya vägområdet med vägrätt för allmän väg enligt denna vägplan omfattar ca 3,1 ha (30 805 m²).

Byggandet av GC-vägen och bron kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om man inte har träffat någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada. Värdetidpunkten för intrånget är den dag då marken togs i anspråk. Den slutliga ersättningen räknas upp från den dagen för ianspråktagandet med ränta och index tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättning avgörs i domstol.

9.1.2. Allmän väg inom detaljplan

I Sverige är det kommunen som har rätt att besluta om användningen av mark och vatten. En vägplan kan inte fastställas om den strider mot gällande översikts- eller detaljplaner i en kommun. Skälet är att bägge sortens planer ger upphov till rättigheter för olika parter. Därför är det viktigt att i planering enligt väglagen säkerställa att den kommunala och den statliga planeringen går hand i hand.

Grundprincipen är att bestämmelserna i detaljplanen ska följas. Byggnadsnämnden kan dock medge en avvikelse från detaljplan. Avvikelsen måste dock vara förenlig med planens syfte. Dessutom måste avvikelsen antingen vara liten eller gälla en åtgärd som är av begränsad omfattning och nödvändig för att området ska kunna användas eller bebyggas på ett ändamålsenligt sätt.

På sträckan 0/000 – 0/370 samt 0/760 – 0/795 berörs detaljplanen 25-KIS/R161, "Stadsplan för kvarteret Porfyren" där allmän parkmark berörs. Trafikverket föreslår i samråd med kommunen att ändringen ska ses som mindre avvikelse.

På sträckan 0/790 – 1/405 berörs detaljplan, "Detaljplan för del av Luossavaara 1:2 m.fl." (Dp 2584-P16/4) där område för bostäder, handel och kontor berörs. Trafikverket föreslår i samråd med kommunen att ändringen ska ses som mindre avvikelse.

På sträckan 1/814 – 1/884 framgår det av "Förslag till byggnadsplan för Kiruna 1:1, Karhuniemi" R 281, att ett område avsatt som "Grönområde" samt att En liten del berör användningen Bostad, men där marken inte får bebyggas. Även här föreslår Trafikverket i samråd med kommunen att ändringen ska ses som mindre avvikelse.

För mer information när det gäller vägplanens påverkan på detaljplanerna se PM-Detaljplaner.

9.2. Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt

I vägplanen redovisas inga områden med inskränkt vägrätt.

9.3. Vägområde med inskränkt drift

Vägplanen redovisar inga områden med inskränkt drift.

9.4. Område med tillfällig nyttjanderätt

Vägplanen redovisar inga områden med tillfällig nyttjanderätt.

9.5. Område för enskild väg

Vägplanen redovisar inga områden för enskild väg.

9.6. Väg med kommunalt huvudmannaskap

GC-väg Sandstensberget som är illustrerad på översiktsplanen samt ritning 203To101 kommer att byggas av Trafikverket men sedan övertas av Kiruna kommun som därmed också kommer att sköta drift och underhåll i framtiden. GC-vägen får samma standard som GC-väg Karhuniemi, d v s med en belagd bredd av 3,0 m med grusade stödremсор samt belysning längs hela sträckan.

9.7. Väg som utgår ur allmänt underhåll

I vägförslaget finns det ingen väg som utgår ur allmänt underhåll.

9.8. Förändring av väghållningsansvar

Ingen förändring av väghållningsansvaret föreslås i vägplanen.

10. Fortsatt arbete

När vägplanen är fastställd kommer arbetet med bygghandlingen att påbörjas därefter sätts byggnationen av objektet igång. Byggnationen är planerad att påbörjas våren 2019.

11. Genomförande och finansiering

11.1. Formell hantering

Denna vägplan kommer att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

Synpunkter som kommer in under granskningstiden kan leda till att Vägplanen ändras.

De sakägare som berörs kommer då att kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Vägplanen och granskningsutlåtande skickas till länsstyrelsen i Norrbotten som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur järnvägsplaner och vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 2 kap 12–15 §§ lag (1995:1649) om byggande av järnväg respektive 17–18 §§ väglagen (1971:948).

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs, eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för vägen.

Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Väghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Väghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort vägplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i vägplanen.

11.2. Genomförande

Trafikverket är ansvarig för såväl planeringen som genomförandet och handläggandet av marklösenfrågor, detaljprojektering och byggande, inklusive upphandling av olika konsulter och entreprenörer avseende GC-väg Karhuniemi samt bro 4B.

11.2.1. Bygghandling

Arbetet med bygghandlingen kommer att påbörjas under våren 2018. Byggstarten är beräknad till våren 2019.

11.2.2. Dispenser och tillstånd

Bedömningen är att inga dispenser eller tillstånd krävs för vägplanen.

11.3. Finansiering

Den bedömda entreprenadkostnaden för vägplanen är beräknad till ca 18 Mkr med 2017 års prisnivå. I det ingår inte kostnader för mark- och fastighetsinlösen eller byggherrekostnader.

Trafikverket och LKAB har tecknat ett projekteringsavtal för finansiering av planprocessen och projekteringen samt ett genomförandeavtal som omfattar finansiering av anläggningen som ingår i vägplanen.

12. Underlagsmaterial och 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.

Norrbottens museum. 2006. Rapport Kirunaprojektet Ny järnväg, Kiruna. Arkeologisk utredning, etapp 1 Jukkasjärvi socken, Norrbottens län, Lappland. Dnr 371-2005.

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

Sweco/Kiruna Tekniska verken. 2014. Naturvärdesinventering UP. 2014-09-03.

Sweco. Naturvärdesinventering på norra sidan E10. 2015-11-23

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

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

Trafikverket och Kiruna kommun. 2015. Underlag för planering av E10 och Kiruna tätort.

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: 010-123 50 00

www.trafikverket.se