

Underlag för ställningstagande angående val av lokaliseringsalternativ för *ombyggnad* av E10 Avvakko-Lappeasuando, delen Lismavaarabacken, i Gällivare kommun, Norrbottens län.

Förslag till ställningstagande

Nästa steg bör vara att projektet rörande ombyggnad av E10 Avvakko-Lappeasuando ska drivas vidare och alternativet "Breddning av befintlig sträckning, med justerad plan- och profilgeometri" ska ligga till grund för den fortsatta planeringen. Ställningstagandet vilar på Trafikverkets samlade bedömning av alternativens effekter samt i vilken utsträckning de uppfyller projektets ändamål och projektmål.

Ändamålet med ombyggnad av E10 på sträckan Avvakko-Lappeasuando är att öka trafiksäkerheten och säkerställa framkomligheten. Att bygga om och bredda E10 i befintligt läge säkerställer en långsiktig funktionalitet för E10.

Den korridor som ombyggnaden av vägen ska rymmas inom redovisas på bifogad karta.

Riktlinjer för fortsatt planering

I det fortsatta arbetet kommer det valda lokaliseringsalternativet att vidareutvecklas och ritningar arbetas fram där vägförslaget framgår mer detaljerat. I detta projekt, som Länsstyrelsen beslutat medför betydande miljöpåverkan, ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) i enlighet med miljöbalkens sjätte kapitel upprättas. Arbetet med MKB har påbörjats i samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ, daterad 2016-06-13.

Totalt inkom 58 synpunkter under samrådstiden. De flesta synpunkter som lämnats avser hela projektet E10 Avvakko-Lappeasuando och då främst sträckan genom Moskojärvi, men även andra sträckor. Endast ett fåtal synpunkter berör Lismavaarabacken.

I samrådsyttrandena från direkt berörda noteras ett antal punkter som ska beaktas i den kommande planeringsprocessen:

- Påverkan på ledningar
- Fysiskt intrång, buller och vibrationer samt trafiksäkerhetsaspekter
- Tillgänglighet till närområden och påverkan på anslutningar
- Påverkan på rennärningen

Bakgrund och Motiv

Bakgrund

Den aktuella vägsträckan på E10, från infarten till Avvakko och fram till korsning med vägen mot Lappeasuando, ligger i Gällivare kommun i Norrbottens län och utgör en delsträcka av E10 mellan Gällivare och Kiruna. Vägsträckan som är ca 18,5 km lång utgör en del av en viktig pendlingsled och har även en viktig funktion för näringslivets transporter. Den aktuella vägsträckan utgör även en lokalgata för boende längs sträckan.

Vägsträckan är i nuläget smal och har dålig plan- och profilstandard. Sikten är dålig, vilket bland annat medför att det är svårt att göra säkra omkörningar. Utöver detta finns det även ett flertal korsningar samt fastigheter med direktutfart till vägsträckan. Det är inte heller ovanligt att tyngre trafik fastnar i de brantaste backarna vintertid.

Den totala årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) är ca 1660 fordon, varav ca 360 är tunga fordon (mätningar utförda 2014).

Totalt har 45 olyckor inrapporterats mellan år 2003-2015. Mötesolyckor har varit vanligast. En dödsolycka och 11 allvarligt skadade under en 10-årsperiod. Det har också förekommit viltolyckor och tillbud med älg och ren under samma period.

Motormännens riksförbund har bedömt E10 enligt EuroRAP och klassat den som en av de fem farligaste vägarna i Sverige.

Avgränsning

Ovan beskriven bakgrund omfattar hela vägsträckan E10 Avvakko-Lappeasuando. Ställningstagandet omfattar den del av ovan beskriven vägsträcka som utgör sträckan förbi Lismavaarabacken, ca 2-2,5 km.

Ändamål med projektet och projektmål

Ändamål med projektet och projektmål

Ändamålet med ombyggnad av E10 på sträckan Avvakko-Lappeasuando är att öka trafiksäkerheten och säkerställa framkomligheten på europavägnätet.

För att åstadkomma detta har följande projektmål formulerats relaterat till Funktions-, Hänsyns- och Ekonomiska mål.

- Upprätthålla målhastighet 100 km/tim
- Minska sårbarheten och förbättra framkomligheten på vägen
- God ytstandard
- Minska antalet vilt- och renpåkörningar
- Tillgänglighet (åtkomst till marker) för skogsnäring och rennäring ska möjliggöras och fortsatt möjlighet till rationell drift av rennäringen
- Upprätthålla framkomligheten och minimera trafikstörningar under byggtiden
- Trygg och säker miljö förbi samlad bebyggelse
- Trafiksäkra anslutningar, korsningar och passager
- Bibehålla kvaliteter för natur- och kulturmiljöer
- Underlätta för det rörliga friluftslivet (skoter, fiske, jakt mm)
- Följa gällande riktlinjer för buller
- Kostnadseffektiva åtgärder
- Samhällsekonomiskt motiverade åtgärder

Tidigare utredningar

En stråkanalys genomfördes 2006-2007 för sträckan Töre-Kiruna. Analysen ligger till grund för den åtgärdsvalsstudie som genomfördes år 2013 för samma sträcka. I den upprättade åtgärdsvalsstudien ingår den aktuella sträckan i delsträckan Stenbron-Svappavaara.

År 2010 har en förstudie tagits fram för sträckan Avvakko-Skaulo. Förstudien beskriver problem som vägsträckan har, bland annat dålig sikt och dålig plan- och profilgeometri. Dessa problem medför till exempel osäkerhet vid omkörningar. Förstudien visar att ovan beskrivna problematik kan lösas genom mötesseparering.

Efter genomförd förstudie har projektet ändrat inriktning och den åtgärd som nu föreslås innebär en större andel omkörningsbara sträckor, 2+1 med mitträcke. Sektionen på omkörningssträckorna är 14 m bred, vilket inte var ett av de presenterade alternativen i förstudien.

År 2015 har en konsekvensutredning genomförts för den aktuella vägsträckan. I den har endast ett alternativ med ca 40 % omkörningsbar andel behandlats, men med två olika alternativa lokaliseringar förbi Lismavaarabacken, befintlig sträckning eller en ny, öster om befintlig väg. Konsekvensutredningen behandlar endast de tekniska konsekvenserna av projektet.

Studerade alternativ

Studerade lokaliseringalternativ är:

- Breddning av befintlig sträckning förbi Lismavaarabacken, med justerad plan- och profilgeometri
- Ny sträckning förbi Lismavaarabacken, öster om befintlig sträckning

Vägen avses i båda alternativen utformas som mötesfri väg där motriktade körfält separeras med mitträcke. Vid en utformning som 1+1 blir vägen 10,5 m och vid 2+1 blir vägen 14 m. Dimensionerande hastighet för båda alternativen blir 100 km/tim. För båda alternativen kommer viltstängsel att anläggas.

Nollalternativet innebär att E10 fortsatt går i samma sträckning utan mittseparering, breddning, justerad plan- och profilgeometri eller ny dragning, vilket innebär fortsatta siktproblem vid omkörningar och osäkerhet vid möten. Tung trafik kommer fortsatt tappa fart i backen och fortsatt få problem vintertid vid halka och bli stående.

Planer och bestämmelser som berör korridorerna

Berörda kommunala planer

För berörda lokaliseringalternativ berörs enbart Gällivare kommuns översiktsplan, antagen 2014.

I Skaulo och Puoltikasvaara finns byggnads- och detaljplaner. Dessa planer berörs inte.

Riksintressen och Natura 2000

E10 är en nationell stamväg och riksintresse för kommunikation. E10 ingår också som en del i TEN-T vägnätet (Trans-European Transport Network) samt EU:s Northern Axis.

Kalixälven är av riksintresse för naturvård och friluftsliv och ingår i Natura 2000. Flera av sjöarna och de mindre vattendragen i området hör även de till Natura 2000, då de är biflöden till Kalix älv. Leipijsjö och bäcken mellan Lismajärvi och Iso Lintujärvi ingår i Natura 2000-området Torne- och Kalix älvsystem.

Vid Lismavaara passerar E10 genom kärnområdet Sappalöjörvi som är av riksintresse för rennäringsområdet.

Miljö kvalitetsnormer

Förordningen om miljö kvalitetsnormen omgivningsbuller bedöms inte tillämplig eftersom trafikmängden är låg. Eftersom det inte finns några vattendrag i närheten av området som studerats, som omfattas av normen för fisk- och musselvatten, bedöms den normen inte som tillämplig. Normen för utomhusluft berörs alltid, men bedöms inte



överskridas pga. låg trafikmängd. Bäckan Leipijoki inom utredningsområdet har en fastställd miljö kvalitetsnorm i VISS, en särskild databas där vattenförekomsterna är listade. Projektet bedöms inte påverka de ekologiska eller kemiska förutsättningarna i vattendraget. Genom att åtgärda befintliga vandringshinder förbättras fiskens och andra djurs möjlighet till vandring varför konsekvenserna ur denna aspekt bedöms som positiva. Bedömningen är att åtgärderna även är positiva för miljö kvalitetsnormen för vattenkvalitet då vandringshindren åtgärdas.

Jämförande utvärdering och bedömning av måluppfyllelse

Effektbedömning

Alternativens bedömning har bedömts enligt skalan nedan. Bedömningarna presenteras i Tabell 2 nedan. Konsekvensbedömningen baseras på påverkan där värden för respektive bedömningsfaktor har pekats ut. Exempelvis kan det bedömas bli stora konsekvenser för naturmiljö även om endast korta delsträckor inom korridoren har utpekade höga naturvärden. Jämförelserna beskrivs även i text i anslutning till tabellen. Vid bedömningen har ingen hänsyn tagits till geotekniska och vägtekkniska undersökningar och resultat.

Tabell 1. Nivåer av effekter och konsekvenser

Positiv				Neutral	Negativ			
Mycket stor	Stor	Måttlig	Liten	Ingen	Liten	Måttlig	Stor	Mycket stor

Tabell 2. Bedömning av alternativens effekter

Bedömningsfaktorer	Alternativ		
	Nollalternativ	Breddning befintlig sträckning	Ny sträckning
Fordons- och kollektivtrafik	Mycket stor	Mycket stor	Mycket stor
Barriäreffekter	Måttlig	Stor	Stor
Tillgänglighet	Liten	Måttlig	Måttlig
Transportkvalitet och trafikantupplevelse	Stor	Stor	Mycket stor
Gestaltning och anpassning till omgivande miljö	Måttlig	Måttlig	Stor
Trafiksäkerhet	Mycket stor	Mycket stor	Mycket stor
Goda transporter	Måttlig	Mycket stor	Mycket stor
Byggskedet/Byggtiden	Ingen	Måttlig	Mycket stor
Väghållare, drift och underhåll	Ingen	Ingen	Ingen
Naturmiljö	Ingen	Måttlig	Stor
Riksintressen, Natura 2000-områden	Ingen	Liten	Liten
Rennäring	Ingen	Liten	Måttlig
Vattenskyddsområden	Ingen	Ingen	Ingen
Grundvatten	Ingen	Ingen	Ingen
Rekreation och friluftsliv	Ingen	Måttlig	Liten
Naturresurser	Måttlig	Måttlig	Stor



Bedömningsfaktorer	Alternativ		
	Nollalternativ	Breddning befintlig sträckning	Ny sträckning
Kulturmiljö	Ingen	Ingen	Ingen
Klimat och energi	Måttlig	Måttlig	Stor
Hälsa och säkerhet	Stor	Stor	Stor

Fordons- och kollektivtrafik

Görs inga åtgärder blir vägdragningen kvar som den ser ut idag. Dagens problem kommer att kvarstå, i stort sett oförändrad olycks- och tillbudsfrekvens. Tillfälliga stopp som vintertid vid halka kan orsakas av att tung trafik inte tar sig upp till toppen av Lismavaarabacken kommer att fortsätta. Ökar trafikintensiteten accentueras dagens problem.

Breddas den befintliga sträckningen till 2+1, och plan och profil justeras samt viltstängsel anläggs förbättras situationen. Dagens problem minskar och en högre genomsnittshastighet kan upprätthållas. Omkörningar kommer att underlättas och genomföras säkrare, med minskade olyckstillfällena som följd. Trafikflödet kommer att jämnas ut och som en följd på det sänkta utsläppet av klimatgaser. Antalet viltolyckor kommer att minska.

Den nya sträckningen öster om den befintliga utformas också som 2+1 om den skulle anläggas. Backen får en maximal lutning av 3 % vilket förbättrar för tung trafik vintertid. Även för detta alternativ underlättas omkörningar och trafikflödet kommer att bli jämnare. Antalet viltolyckor kommer att minska.

Båda alternativen innebär en stor förbättring ur trafikeringsynpunkt jämfört med nollalternativet. Effekterna för fordons- och kollektivtrafik är för båda alternativen mycket positiva.

Barriäreffekter

Om inga åtgärder görs så bibehålls den barriäreffekt som E10 utgör idag. Inga mitträcken eller viltstängsel uppförs.

Breddning av befintlig väg, mitträcke och viltstängsel ökar barriäreffekten för friluftsliv och djurliv.

Anläggning av ny väg med mitträcke och viltstängsel skapar en barriär för friluftsliv och djurliv.

Konsekvensen för barriäreffekten förväntas bli likvärdig för friluftsliv och djurliv för båda alternativen.

Barriäreffekten, blir jämfört med nollalternativet, större för båda.

Tillgänglighet

Tillgängligheten till dagens målpunkter, skola, boende, arbete etc. är idag god men kan vara förenad med stora risker då E10 har begränsade siktmöjligheter. Idag är det dåliga förutsättningar för förare att snabbt kunna agera om en situation uppstår. I stort sett alla passager av vägen måste idag ske skyndsamt med stort fokus på ev. kommande fordon. Med tanke på framtida ökad trafik kommer tillgängligheten bli ännu sämre.

Tillgängligheten till målpunkter kommer att försämrans för trafikanter med anledning av mitträcke och viltstängsel, utom på bestämda och därtill avsedda ställen.

Båda alternativen är måttligt negativa ur tillgänglighetsperspektiv.

Transportkvalitet och trafikantupplevelse

Vägtrafikanter upplever i dagsläget det aktuella vägavsnittet som osäkert och förenat med risker, vid såväl omkörningar som när vägen ska korsas eller vid på- och avfart vid anslutningar. Utförs inga åtgärder kommer trafikanters upplevelse att kvarstå och vid ökad trafikintensitet troligen öka.

Vid breddning av vägen med därtill kopplade åtgärder kommer säkerheten att öka påtagligt. Detta kommer sammantaget att förbättra transportkvaliteten och trafikantupplevelsen för samtliga trafikanter, då risken för oförutsedda och snabbt uppdykande händelser som kan skapa olyckstillbud minimeras.

Genom en ny dragning av vägen, öster om nuvarande sträckning uppnås likvärdig förbättring av transportkvaliteten och trafikantupplevelsen som om dagens sträckning behålls och byggs om. Vid en ny dragning förbättras och underlättas genomförandet. Arbetena kan genomföras utan att pågående trafik behöver störas.

Gestaltning och anpassning till omgivande miljö

Idag följer vägen landskapets topografi och skapar en viktig dynamik mellan vägen och landskapet där vägen anpassats till landskapet.

Breddas och justeras vägen minskar vägens koppling till landskapet. Ytterligare mark kommer att tas i anspråk för vägen och det kommer att bli överskott av massor. Där vägens profil justeras blir det djupare skärningar och högre bankar. Vägens koppling till omgivande landskap minskar.

Alternativ dragning av vägen innebär att en ny barriär uppkommer i landskapet, den har stor påverkan på landskapet både fysiskt och upplevelsemässigt. Ju längre österut väglinjen placeras desto större massöverskott. Vägkorridoren i landskapet har stor påverkan på de låglänta, öppna partierna, där det emellanåt krävs en ca 7 m hög vägbank. Vägen kommer att dominera landskapsbilden.

Effekten på landskapsbilden blir större för alternativet med ny dragning jämfört med att bredda och justera befintlig sträckning.

Trafiksäkerhet

Sker inga förändringar av utformning och standard på aktuell sträcka fortsätter vägen att upplevas osäker av trafikanterna. Vägen har idag en hög trafikbelastning och en hög olycksstatistik. Den är även klassad som en av de fem farligaste vägarna i Sverige av Motormännen. Utförs inga åtgärder kvarstår samtliga problem med trafiksäkerheten och problemen kommer sannolikt att öka i samband med en ökad trafikbelastning.

Breddas vägen till 2+1, mitträcke uppförs, profilgeometrin förbättras och viltstängsel uppförs kommer trafiksäkerheten påtagligt att öka. Mötesolyckor minimeras och viltstängsel bidrar till att minska kollisioner med vilt och ren. Vägens förbättrade profilutformning kommer att minska antalet olyckstillbud för tunga fordon som trappar fart och ibland fastnar i backen vid halt vägslag.

Genom en alternativ dragning av vägen vid Lismavaarabacken, öster om nuvarande dragning uppnås likvärdiga förbättringar av trafiksäkerheten som om dagens sträckning behålls och byggs om enligt ovan. Lutningen av backen utformas till 3 % vilket medför att tunga transporter kan ta sig upp i backen utan att fastna. Under byggtiden finns stora fördelar med att välja en ny dragning av sträckan förbi Lismavaarabacken, då pågående trafik inte behöver utsättas för byggtrafik och vice versa.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt innebär båda alternativen stora förbättringar jämfört med dagens läge. Den nya dragningen har dock ingen påverkan på trafiksäkerheten under byggtiden för pågående trafik än om vägen skulle byggas om i befintligt läge.

Goda transporter

Bibehålls vägen i befintligt skick utan att byggas om kommer möjligheten till goda transporter förbli oförändrad.

Breddas befintlig sträckning, mitträcken och viltstängsel byggs, uppnås säkrare och därmed bättre transportmöjligheter för alla trafikslag.

En ny dragning förbi Lismavaarabacken innebär också förbättrade transportmöjligheter.

Sammantaget blir det mycket stora positiva effekter för transportmöjligheterna vid båda alternativen.

Byggskedet

Det finns inte några boende längs med den befintliga sträckan förbi Lismavaarabacken och därmed kommer inte någon påverkan att ske genom exempelvis buller, vibrationer och damning. Under byggskedet kommer trafiken tidvis att behöva ledas om för att möjliggöra ostörd åtkomst till de delar av vägen där arbete tillfälligt ska pågå. Detta kommer att påverka framkomligheten och begränsa de högst tillåtna hastigheterna. Periodvis kan det t.ex. bli tal om tillfällig trafikdirigering med trafikljus. Behöver sprängning utföras kommer trafiken i båda riktningar helt att stoppas under korta perioder. Detta innebär en negativ påverkan för samtliga trafikanter under byggskedet.

Väghållare, drift och underhåll

Trafikverket är väghållare av E10. På aktuell sträcka gäller vinterdriftklass 3, vilket är den högsta klassen. Oavsett om alternativ med breddning eller ny dragning förbi Lismavaarabacken väljs.

Naturmiljö

Görs inga åtgärder kommer ingen ny påverkan på naturmiljön att ske. Inget nytt vägområde tas i anspråk och endast normala drift- och underhållsåtgärder genomförs.

Breddas och justeras befintlig väg behöver ny mark tas i anspråk i anslutning till befintlig väg. Åtgärderna innebär ett förhållandevis litet och begränsat intrång i naturvärdesobjektet och nyckelbiotopen i anslutning till E10, om breddning sker på den östra sidan av befintlig väg. Det kommer att bli aktuellt med mindre skogsavverkningar men de bedöms inte påverka naturvärdet. I området finns de fridlysta arterna revlumner och plattlumner, men dessa är allmänt förekommande i området och regionen och deras bevarandestatus bedöms inte påverkas. Inga arbeten i vatten ska utföras på aktuell sträcka. Vägen utgör idag en barriär i området och detta kommer att förstärkas när vägen breddas samt mitträcke och viltstängsel uppförs. Passager kommer att anläggas för att säkerställa att mindre och större djur kan passera vägen obehindrat.

Alternativet med ny dragning av E10 förbi Lismavaarabacken gör ett större intrång i omgivande mark och mer mark tas i anspråk för åtgärderna. Åtgärderna kommer att medföra fragmentering av skogsområdet och betydligt större skogsavverkning kommer att göras för att ge plats åt vägkorridoren jämfört med alternativet med breddning av befintlig väg.

SCAs skogsområde har inte någon naturvärdesklassning men utgörs av fin skog. Hänsyn bör tas vid avverkning av denna.

Sammantaget påverkar alternativ med ny dragning naturmiljön mer.

Riksintressen, Natura 2000-områden

Görs inga åtgärder kommer ingen ny påverkan på riksintressen och Natura 2000 att ske. Inget nytt vägområde tas i anspråk och endast normala drift- och underhållsåtgärder genomförs.

Breddas och justeras befintlig väg förbättras framkomligheten och trafiksäkerheten, framförallt vintertid. Det är positivt för riksintresset kommunikationer. Eftersom inga åtgärder i vattendrag ska utföras längs berörd sträcka, bedöms de värden som ligger till grund för Natura 2000 inte påverkas. Riksintresset rennäring kommer att påverkas både positivt och negativt i och med att viltstängsel sätts upp. Renarnas fria strövning kommer att begränsas men tillgången till betesmark i vägens närhet utökas. Viltstängsel medför att risken att renar ska bli påkörda minskar samtidigt så kommer flytt av renar behöva ske på ställen som förberetts för passage över E10. Viss begränsning vid flytt av renar kommer att upplevas.

En ny dragning förbi Lismavaarabacken bedöms förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten, framförallt vintertid. Det är positivt för riksintresset kommunikationer. En ny sträckning medför att vägens lutning kan utformas så att problem för den tunga trafiken avsevärt minskar vintertid. Eftersom inga åtgärder i vattendrag ska utföras längs berörd sträcka, bedöms de värden som ligger till grund för Natura 2000 inte påverkas. Riksintresset för rennäringen kommer att påverkas både positivt och negativt när viltstängsel uppförs. Viltstängsel både förhindrar renpåkörningar men samtidigt försvårar renflytten och renarnas fria strövning. Samtidigt medför

viltstängsel också att tillgången till vägnära bete då stängslet blir en effektiv barriär för att skydda renarna och annat större vilt från att komma ut på vägen.

Båda alternativen har en positiv effekt på riksintresset för kommunikation. Båda alternativen har både en negativ och positiv påverkan på riksintresse rennäring. Sammanvägt kan man säga att båda alternativen har en liten positiv effekt på samtliga riksintressen.

Rennäring

Både Malmbanan och E10 skär rakt igenom samebyns område. I området finns trivselland och ett stort antal flyttleder. De föreslagna åtgärderna, oavsett breddning och justering av befintlig väg eller ny dragning, öster om befintlig sträckning, innebär påverkan på rennäringen. Störningar för rennäringen kan förekomma under byggtiden beroende på tidpunkt för arbetena. Alternativ med breddning kommer att ta mark i anspråk i anslutning till befintlig väg, medan en helt ny vägsträcka förbi Lismavaarabacken innebär större markanspråk. Dock kommer rennäringen få tillgång till sidoområdet där befintlig väg idag går om alternativ med ny dragning väljs. Viltstängsel och mitträcke kommer för båda alternativen att utgöra hinder vid renarnas förflyttning. Samtidigt kommer stängslingen att öka trafiksäkerheten och minska antalet påkörningar av ren och möjliggöra en förbättrad tillgänglighet till renbete då renskötarnas buffertzoner kring infrastrukturen kan minskas. Det är bara markanspråket som för alternativ med ny sträckning medför en större påverkan på rennäringens områden.

Vattenskyddsområden

Inga vattenskyddsområden berörs av vägåtgärderna vid Lismavaarabacken oavsett alternativ.

Grundvatten

Det finns inga kända brunnar eller grundvattentillgångar i området som skulle kunna påverka valet av lokalisering.

Rekreation och friluftsliv

Utförs inga åtgärder blir det inte några förändringar för friluftslivet. Utförs alternativet med breddning av den befintliga sträckan kommer friluftsliv fortsatt att kunna pågå i området. Ökad framkomlighet och förbättrad transportkvalitet bidrar till ökad tillgänglighet för friluftslivet. Viltstängsel längs vägen kommer att begränsa åtkomst till naturmark vid sidan av vägen, annat än vid de grindar och andra öppningar som planeras i stängslet. Detta gäller för båda alternativen. Utförs alternativet med ny dragning kommer orörd naturmark tas i anspråk för anläggningen, vilket direkt tar bort möjligheten att nyttja denna mark för friluftslivet.

Naturresurser

Görs inga åtgärder kommer inte förutsättningarna att förändras vilket är positivt för naturresurserna i närområdet. Breddas befintlig väg behöver ny mark tas i anspråk i anslutning till redan påverkad markyta. Utförs ny dragning förbi Lismavaarabacken behöver ny mark tas i anspråk och skogen inom det området avverkas. Överskottsmassor kommer att genereras vid anläggningsarbetet, men dessa beräknas kunna återanvändas i andra delar av projektet. Att bygga nytt och bygga om tar stora naturresurser i anspråk vilket är mer eller mindre negativt.

Skogsbruk bedöms fortsatt kunna bedrivas utan begränsningar för båda alternativen.

Kulturmiljö

Utförs inga åtgärder kommer inga kulturmiljöintressen att påverkas. De kända fornlämningar som finns i området ligger utanför planerat vägområde och riskerar inte att skadas till följd av att vägen breddas i befintligt läge. Precis på gränsen av den studerade nya korridoren förbi Lismavaarabacken finns det en undersökt fornlämning i form av en härd samt en övrig kulturhistorisk lämning (kulturmärkt tall). Positionen för lämningarna är väl känd och kommer inte att beröras av den nya vägdragningen, då dessa ligger utanför det nya vägområdet. Anläggs vägen i nytt läge kommer vägen att hamna närmare de kända lämningarna än om vägen behålls i befintligt läge.

PM

Ärendenummer
TRV 2015/19568
Projektnummer
880950

Dokumentdatum
2016-11-14
Sidor
9(14)

Klimat och Energi

Projektets målsättning är att underlätta framkomligheten för trafik och genom separerade körfält skapas förutsättningar för ett jämnare trafikflöde med minskade utsläpp från trafiken som följd. Förbättras vägens profil kommer det bli avsevärt mindre risk att fordon fastnar i backen vintertid och blockerar trafiken vilket framförallt bidrar till ett jämnare trafikflöde samt sparar tid och andra resurser.

Vid utförande av den nya vägsträckningen kommer mer resurser att tas i anspråk vid anläggandet än vid breddning och justering av befintlig väg.

Att bygga om och bygga nytt tar stora naturresurser i anspråk vilket påverkar klimat och energiåtgång, vilket kan anses väga tyngre än den bränslebesparing som man åstadkommer genom att förbättra vägens profil. Det gör att konsekvensen för klimat och energi sammantaget bedöms bli mer eller mindre negativa, beroende på val av alternativ.

Hälsa och säkerhet

I dagsläget är den negativa påverkan på människors hälsa och säkerhet stor. Båda alternativen innebär stora positiva effekter på människors hälsa och säkerhet då trafiksäkerheten förbättras, när mitträcke och viltstängsel uppförs. Inget av alternativen har någon bullerproblematik.

PM

Ärendenummer
TRV 2015/19568
Projektnummer
880950

Dokumentdatum
2016-11-14
Sidor
10(14)



TRAFIKVERKET

Måluppfyllelse

Måluppfyllelsen beskrivs tabellmässigt i en skala från obetydlig/Negativ till Mycket god där bedömningen av effekter och konsekvenser ligger till grund för bedömningen. I Tabell 3 framgår gradering för att visa på måluppfyllelsen och i

Tabell 4 och



Tabell 5 nedan framgår hur funktionsmål och hänsynsmål tillgodoses.

Tabell 3. Måluppfyllelse samt dess gradering

Negativ	Åtgärden får negativ effekt på målet
Obetydlig	Åtgärden leder inte till att ställda mål nås
Låg	Åtgärden bidrar till ställda projektmål om än med låg uppfyllelse
God	Åtgärder leder till att målet nås
Mycket god	Åtgärden uppfyller ställda projektmål och bidrar till en utveckling av dessa

Tabell 4. Måluppfyllelse Funktionsmålet - Tillgänglighet

Bedömningsfaktorer	Nollalternativet	Breddning bef. väg	Ny sträckning
Upprätthålla mål hastighet 100 km/tim		God	God
Minska sårbarheten och förbättra framkomligheten på vägen		God	God
God ytstandard		God	God
Minska antalet vilt- och renpåkörningar		God	God
Minimera trafikstörningarna under byggtiden för att upprätthålla framkomligheten		Negativ	God
Tillgänglighet (åtkomst till marker) för näringar möjliggörs på ett likvärdigt sätt jämfört med dagens situation		God	Låg
Möjlighet till fortsatt rationell drift av rennäringsdrift		God	God
Samlad bedömning		God	God



Tabell 5. Måluppfyllelse Hänsynsmålet – Säkerhet, miljö och hälsa

Bedömningsfaktorer	Nollalternativet	Breddning bef. väg	Ny sträckning
Fokus vid samlad bebyggelse för trygg och säker miljö		Ej aktuellt i detta skede	Ej aktuellt i detta skede
Trafiksäkra anslutningar, korsningar och passager		God	Ej aktuellt i detta skede
Minska antalet vilt- och renpåkörningar		God	God
Bibehålla kvaliteter för naturmiljöer		God	Låg
Underlätta för det rörliga friluftslivet (skoter, fisk jakt etc.)		God	God
Följa gällande riktlinjer för buller		Ej aktuellt i detta skede	Ej aktuellt i detta skede
Samlad bedömning		God	God

Samlad bedömning

Tabell 6. Samlad bedömning

Samlad bedömning		Nollalternativet	Breddning bef väg	Ny sträckning
Funktionsmål			God	God
Hänsynsmål			God	God
Ekonomi	Anläggningskostnad		300-360 miljoner kr	330-390 miljoner kronor
	Samhällsekonomi		Ej genomförd	Ej genomförd

Om inga åtgärder utförs bortsett från normala drift- och underhållsåtgärder bedöms dagens väg inte kunna uppfylla varken Funktionsmål eller Hänsynsmål som har beslutats för sträckan.

Genom att bredda vägen och bygga om med mittseparering och viltstängsel bidrar det till att uppställda målen uppfylls. Båda utredningsalternativen ger God måluppfyllelse. Det som skiljer alternativen åt är påverkan under byggtiden, påverkan på naturmiljön, påverkan på tillgänglighet för bl.a. rennäringen, påverkan på landskapsbilden samt hushållning med naturresurser. Påverkan under byggtiden är en viktig aspekt då det kan bli problem under byggtiden med framkomligheten för pågående trafik då ingen möjlighet till omledning finns i anslutning till berörd sträcka.

Alternativet breddning av befintlig väg har mindre påverkan på naturmiljön, på tillgänglighet för bl.a. rennäringen, på landskapsbilden samt för hushållning av naturresurser jämfört med alternativet ny dragning.

Vid en ny dragning förbi Lismavaarabacken kommer emellertid arbetsmiljön vid detta vägavsnitt att förbättras påtagligt för de som arbetar på vägen då man slipper all form av trafikering av arbetsplatsen. Vidare kommer den totala byggtiden att förkortas vilket är en klar fördel för alla som påverkas av bygget, boende längs andra delar av vägen såväl som trafikanter på vägen.

Sett till måluppfyllelse uppfyller båda alternativen målen för nästan alla bedömningspunkter. Vad gäller bedömningsfaktorn/målet, att minimera trafikstörningarna under byggtiden uppfyller inte alternativ breddning av

befintlig väg det målet. Vad gäller bedömningsfaktorerna/målen Tillgänglighet och Bibehålla kvaliteter för naturmiljöer bedöms alternativ med Ny sträckning inte uppfylla dessa mål tillräckligt.

Med tanke på den påverkan som identifierats på områdena Naturmiljö, Landskapsbild, Naturresurser, Klimat och Energi samt Tillgänglighet för bl.a. rennäringen till sina marker, trots fördelarna man får av att välja ny dragning under byggtiden, rekommenderas att alternativet breddning av befintlig väg väljs. Se även Tabell 2, som sammanfattar bedömningen på alternativens effekter.

Sett ur ett mer hållbart och långsiktigt perspektiv är breddning av befintlig väg det alternativ som rekommenderas.

Bortvalda alternativ

Ytterligare ett utformningsalternativ har utretts för ny dragning vid Lismavaarabacken men har valts bort då det skapade väldigt stor massobalans och massöverskott.

Samråd och beslut

Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Norrbottens län har beslutat 2016-04-27 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Samråd

Skede samrådsunderlag

I skede samrådsunderlag för vägplanen har samråd hållits med allmänhet och andra berörda, samt myndigheter under perioden 17 februari – 8 mars 2016. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt vid Trafikverkets regionkontor i Luleå och på www.trafikverket.se/nara-dig/projekt. Annonsering har skett i NSD och Norrbottens Kuriren den 12 februari 2016. Samrådsunderlaget skickades även med post till enskilda som kan antas bli särskilt berörda, myndigheter och organisationer. Tolv yttranden inkom, tre från allmänheten och nio stycken från myndigheter/organisationer.

Skede samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ

Den 29 juni 2016 hölls ett samrådsmöte i Skaulo för val av lokaliseringsalternativ vid Lismavaarabacken. Under mötet fanns möjlighet att lämna synpunkter på vägplanens samrådshandling för val av lokaliseringsalternativ som presenterades. Handlingen har under perioden 29 juni – 5 augusti, funnits tillgänglig vid Trafikverkets regionkontor i Luleå samt på Trafikverkets hemsida, www.trafikverket.se/nara-dig/projekt. Annonsering har skett i NSD och Norrbottens Kuriren den 15 juni 2016. Information om samråd har även skickats ut till berörda genom brev. Totalt inkom 58 yttranden. Endast ett fåtal berörde lokaliseringsalternativet vid Lismavaarabacken.

Samrådsredogörelsen daterad 2016-08-29 bifogas detta underlag. Samtliga inkomna synpunkter och yttranden från samråden samt minnesanteckningar från samrådsmötet finns diarieförda hos Trafikverket under ärendenummer TRV 2015/19568.

Länsstyrelsens och Gällivare kommuns yttrande

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen i Norrbottens län påtalar att det är angeläget att förbättra framkomligheten och säkerheten längs aktuell vägsträcka. Länsstyrelsen har i sin bedömning utgått från att projektets mål kan uppnås genom både de redovisade alternativen och att de tillfälliga störningar som uppstår i samband med breddning av befintlig väg måste ställas i relation till det permanenta ingreppet som blir resultatet av en ny dragning av vägen.

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till hushållning med naturresurser, barriäreffekter och effekter på riksintresset rennäringen att en breddning av befintlig E10 är att föredra.

PM

Ärendenummer
TRV 2015/19568
Projektnummer
880950

Dokumentdatum
2016-11-14
Sidor
14(14)



TRAFIKVERKET

Gällivare kommun

Gällivare kommun har inte inkommit med något yttrande.

Anna Kronman, projektledare

Bilagor:

- 1 Samrådshandling, val av lokaliseringalternativ, daterad 2016-06-13
- 2 Samrådsredogörelse, daterad 2016-08-29
- 3 Karta utvisande korridor för valt alternativ