



FÖRSTUDIE E4 förbi Kalix

Beslutshandling februari 2009
Kalix kommun
BD-8211777-E4

Medverkande

VÄGVERKET REGION NORR

Jenny Thun
Ann-Cathrine Tossavainen
Anders Lundström

Erik Vallin
Kristina Björling Francki
Annika Nordkvist
Simon Lövgren
Petra Pihl

Projektledare
Projektadministratör
Strategisk samhälls-
planerare
Broingenjör
Landskapsarkitekt
Samhällsplanerare
Miljöspecialist
Informatör

VÄGVERKET KONSULT

Magnus Burvall
Leif Strinnholm
Johan Wilén
Bodil Öhman
Göte Björnström
Malin Lindmark
Leif Wiklund
Linda Grenvall
Jouko Säisä
Jeanette Stenman
Jörgen Noppa

Uppdragsledare
Bitr. uppdragsledare
Uppdragsadministratör
Väg och trafiksäkerhet
Bro
Miljö
Landskap
GIS/Rapport
Samhällsekonomi
Risk
Geoteknik (BV Projektering)

REFERENSGRUPP KALIX KOMMUN

Stefan Sandström
Anders Ökvist
Per Nilsson

Plan- och miljöchef
Planingenjör
Utredningsingenjör

Titel: Förstudie E4 förbi Kalix,
Beslutshandling, Kalix kommun, BD-8211777-E4.
Utgivningsdatum: 2009-02-04
Utgivare: Vägverket Region Norr
Kontaktperson: Jenny Thun, 0920-24 38 96
Distributör: Vägverket Region Norr, Sundsbacken 2-4, 971 25 Luleå
E-post: vagverket.lul@vv.se
Telefon: 0771-119 119
Texttelefon: 0243-750 90
Telefax: 0920-24 38 30
Internet: www.vv.se

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	4	6. TÄNKBARA ÅTGÄRDER	32	11.FORTSATT ARBETE	55
2. BAKGRUND	5	6.1 Noll-alternativet (att inga åtgärder utförs)	34	11.1 Nuläge	55
2.1 Brister, problem och syfte	5	6.2 Steg 1. Åtgärder som påverkar transport-behovet och val av transportsätt	34	11.2 Nästa steg i planeringsprocessen	55
2.2 Aktualitet	5	6.3 Steg 2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät	35	11.3 Geografisk avgränsning	55
2.3 Tidigare utredningar och beslut	5	6.4 Steg 3. Vägförbättringsåtgärder	35	11.4 Frågor som kräver särskild uppmärksamhet	55
2.4 Geografisk avgränsning	6	6.5 Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder	36	11.5 Gestaltningssideér	55
2.5 Vägplanerings- och vägprojekteringsprocessen	6	6.6 Kostnader	46	11.6 Kommande sakprövningar	56
3. BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN	7	6.7 Samhällsekonomi	46	11.7 Förankringsform	56
3.1 Markanvändning	7	7. RISKHANTERING	46	11.8 Prövning enligt annan lagstiftning	56
3.2 Trafik och trafikanter – resor och transporter	9	8. MÅLUPPFYLLELSE OCH PRIORITERING AV ÅTGÄRDER	47	12 LÄNSSTYRELSENS BESLUT OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN	56
3.3 Övrig infrastruktur	15	8.1 Måluppfyllelse och prioritering av åtgärder	47	13.KÄLLOR	56
3.4 Miljö och landskap	15	9. SAMRÅD	50	13.1 Skriftliga källor	56
3.5 Byggnadstekniska förutsättningar	24	9.1 Planeringsprocessen och tidigt samråd	50	13.2 Internet	56
4. PROJEKTMÅL	26	9.2 Skriftliga synpunkter från allmänheten	50	13.3 Muntliga källor	56
4.1 Gemensam målbild	26	9.4 Skriftliga synpunkter från myndigheter	53	14.BILAGOR	57
4.2 Transportpolitiska mål	26	10.VÄGHÅLLNINGSMYNDIGHETENS STÄLLNINGSTAGANDE	55	Bilaga 1. Förteckning gällande detaljplaner i Kalix	57
4.3 Kalix kommuns mål	26			Bilaga 2. Konstbyggnader	60
4.4 Metod för framtagande av projektmål	26			Bilaga 3. Rapport trafikmätning korsningar i kalix 2008	61
4.5 Vägprojektets mål	26			Bilaga 4. Fakta Kalixbron	74
4.6 Kriterier för måluppfyllelse	27			Bilaga 5 Organisationer	75
5. FUNKTIONSANALYS AV TRANSPORTSYSTEMET OCH DESS INFLUENSOMRÅDE	28			Bilaga 6 Myndigheter	83
5.1 Transportsystemets funktion	28				
5.2 Tillgängligt transportsystem	28				
5.3 Hög transportkvalitet	29				
5.4 Säker trafik	29				
5.5 God miljö	30				
5.6 Regional utveckling	31				
5.7 Ett jämställt transportsystem	31				

1. Sammanfattning

BAKGRUND, BRISTER OCH PROBLEM

Framkomligheten och trafiksäkerheten på E4 förbi Kalix är inte tillfredsställande och kan komma att försämrats. Detta på grund av ökad långväga trafik i och med utvecklingen i regionen (IKEA med mera) och ökade anspråk på att korsa E4 genom exploateringen av strandängarna. Med anledning av detta har Vägverket beslutat att tillsammans med Kalix kommun vidta åtgärder som förbättrar trafiksituationen - bland annat två cirkulationsplatser och en gång- och cykeltunnel.

Trots detta kvarstår problem i form av trafiksäkerhet och framkomlighet, samt att bron över Kalix älv är i behov av omfattande reparationer. Repareras inte bron inom fyra år kommer den att behöva bytas ut senast år 2015.

I och med detta har Vägverket valt att göra en översyn av hela E4 förbi Kalix.

FÖRSTUDIENS SYFTE

Vägverket vill utreda vilka problem och behov som finns med E4:ans placering idag, samt förutsättningar för en alternativ dragning. Viktiga aspekter att ta hänsyn till är bland annat trafiksäkerhet, framkomlighet, natur- och kulturmiljö samt samhällets utveckling.

PROJEKTMÅL

Kalix kommun och Vägverket har utarbetat en gemensam målbild för vägprojektet.

"E4 medger god framkomlighet och säkerhet för såväl boende, genomfartstrafik som besökare till Kalix. Vägen är i sin formgivning och linjeföring anpassad till såväl landskapet som samhällets karaktär och erbjuder trafikanten en attraktiv upplevelse av Kalix. E4 upplevs som en naturlig del av omgivningen och stimulerar till en öppen, vacker och levande tätort"

Målbilden har sedan utifrån de transportpolitiska delmålen utvecklats till projektmål för vägprojektet och ligger till grund för analyser av det befintliga transportsystemet

TÄNKBARA ÅTGÄRDER OCH MÅLUPPFYLLELSE

Åtgärdsförslagen har analyserats med hjälp av fyrstegsprincipen. Steg 1 och steg 2 ska ses som komplement till åtgärder i steg 3 eller 4, eftersom de bidrar till projektmålen men inte själva utgör en fullständig lösning för problemen i Kalix.

I steg 1 föreslås att godstrafik flyttas över på järnväg, att parkeringsmöjligheter i centrum förändras och att möjligheten att gå och cykla samt åka buss förbättras, vilket avlastar det befintliga transportsystemet.

I steg 2 föreslås att antalet anslutningar till E4 minskas, att trafik planeras och dirigeras vid större arrangemang samt att attitydpåverkande insatser genomförs, vilket gör att det befintliga transportsystemet utnyttjas effektivare.

I steg 3 föreslås att Kalixbron repareras men att inga andra åtgärder utförs på E4.

I steg 4 beskrivs åtgärder som innebär större ombyggnad och nybyggnad. Här beskrivs nybyggnad av bro bredvid befintlig bro i Kalix i kombination med åtgärder i befintlig sträckning. Förstudieområdet har även delats in i delområden inom vilka det skulle vara möjligt att bygga en ny E4 i ny sträckning.

I delområde 1 är den nya E4 en förbifart norr om Kalix centralort. I delområde 2 går E4 i en ny sträckning genom de norra delarna av Kalix centralort. I delområde 3 går E4 i en ny sträckning genom de södra delarna av Kalix centralort. I delområde 4 går E4 i en förbifart söder om Kalix centralort.

Åtgärder inom respektive delområde redovisas. Åtgärden består av alternativ för hur befintlig bro ska åtgärdas, alternativ för nya broläggningar, alternativ för nya sträckningar av E4 samt förslag till åtgärder i befintlig väg. Efter alla åtgärdsförslag presenteras vilka konsekvenser de för med sig.

Alla åtgärder utvärderas sedan efter hur väl de motsvarar de mål som satts upp för projektet. Bäst målfyllelse i kombination med åtgärder i steg 1 och 2 ger åtgärder på befintlig bro, en ny bro vid befintligt broläggning samt åtgärder inom delområde 3.

SAMRÅD

Samråd har hållits löpande under framtagandet av förstudien. Dessutom har en samrådshandling funnits tillgänglig för allmänhet och berörda myndigheter där de fått komma in med synpunkter. Samrådsmöten och öppet hus har hållits i Kalix och en enkät har delats ut som besvarats av 118 personer.

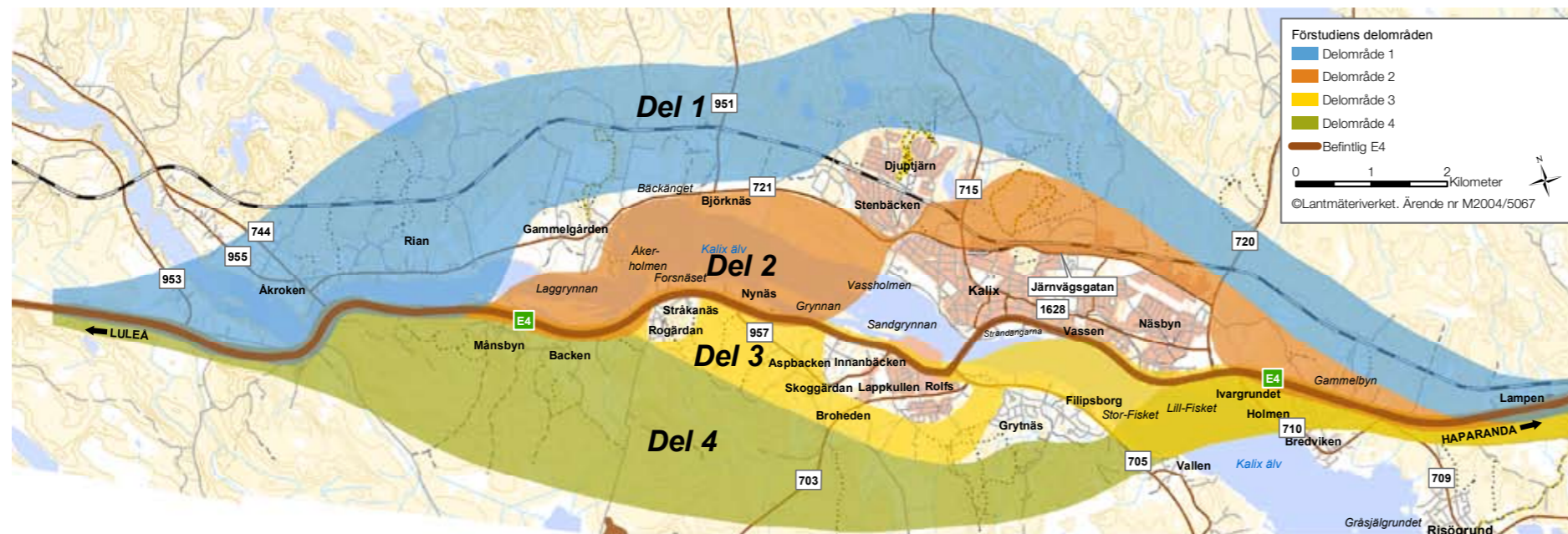
Enkäten och många av de inkomna yttrandena visade att flertalet av de som tyckt till om E4 förbi Kalix är positiva till att E4 även fortsättningsvis går genom Kalix centralort. Alla inkomna synpunkter och yttranden från allmänhet, organisationer och myndigheter har sammanställts till en samrådsredogörelse som även kommenteras av Vägverket.

FORTSATT ARBETE OCH STÄLLNINGSTAGANDE

Länsstyrelsen i Norrbottens län fattade den 14 januari 2009 beslut om att vägprojektet medför betydande miljöpåverkan, med förstudien som grund.

Vägverkets ställningstagande är driva projektet vidare till nästa steg i planeringsprocessen som är vägutredning.

I vägutredningen ska åtgärder på befintlig E4, befintlig bro i Kalix, en ny bro vid befintligt broläggning samt ny sträckning av E4 inom delområde 3 och 4 med nytt broläggning utredas. Vägutredningen ska ta hänsyn till resultat från separata utredningar kring steg 1 och 2 åtgärder kring och i Kalix. Väg 721 funktion som förbifart vid broåtgärder samt alternativ färdväg vid avslag av dispenstransporter och som förbindelse mellan Kalix och Åkroken utreds också vidare.



Förstudieområdet med delområden

2. Bakgrund

Kalix kommun ligger i östra Norrbotten och är en kustkommun med närhet till havet och den orörda Kalixälven. Kommunen har drygt 17 000 innevånare och ca 8 500 av dessa bor i centralorten. Centralorten Kalix ligger vid mynningen av nationalälven Kalix älv och är gammal kulturbygd, redan 1472 invigdes Kalix kyrka.

Kalix älv delar in samhället i en nordlig och en sydlig del. E4 passerar genom kommunen och sammanbinder tätorten Kalix med Rolfs som ligger på den södra sidan av Kalixälven. En stor del av trafiken på E4 i Kalix utgörs av lokal trafik.

Vägverket planerar att separera trafiken på E4 mellan Töre och Kalix med mitträcke. Andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder planeras också som att stänga vissa korsningar, bygga om andra och att förbättra möjligheterna att gå och cykla säkert intill E4. Denna förstudie har som utgångspunkt att dessa åtgärder genomförs.

2.1 BRISTER, PROBLEM OCH SYFTE

Denna förstudie ska klarlägga problemsituationen utifrån nuvarande förutsättningar, samt ge förslag på åtgärder och belysa deras effekter och konsekvenser. Förstudien ska utgöra grunden för ett tidigt samråd enligt miljöbalken 6 kap 4 §.

De problem som föranlett att arbetet med förstudien kommit igång är:

- Framkomligheten på E4 begränsas till viss del av att hastigheten på E4 genom Kalix är lägre än vad som är normalt på en genomfartsled, 50 km/h på vissa sträckor istället för normalt 70 km/h.
- Bron över Kalix älv är i behov av omfattande reparationer senast år 2012. Repareras inte bron kommer den att behöva bytas ut senast år 2015.
- Behovet för fotgängare och cyklister att passera E4 i Kalix samhälle förväntas öka på grund av att området Strandängarna söder om centrum, mellan vägen och älven, öster om den befintliga bron, kommer att exploateras i högre grad.

I förstudien kommer befintlig sträckning att studeras. Dessutom kommer alternativa sträckningar som medger en hastighet som är lägst 70 km/h att studeras. E4 framtida sträckning påverkar vilka åtgärder på den befintliga bron över Kalix älv i Kalix som kan bli aktuella.



Bron över Kalixälv är i stort behov av omfattande reparationer.

Förstudien syftar till att:

- Identifiera och analysera problem och möjligheter i nuvarande transportsystem, avgränsa ett utredningsområde samt klarlägga vad som händer om ingenting görs.
- Utgöra grund för kreativa lösningar och, enligt fyrstegsprincipen, beskriva möjliga åtgärder med effekter och konsekvenser för E4, delen förbi Kalix.
- Utgöra underlag för samråd och länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.
- Klarlägga de kända förutsättningarna inför den fortsatta planerings- och projekteringsprocessen.
- Utgöra underlag för Vägverkets ställningstagande om projektet skall drivas vidare och i så fall särskilja vilken/vilka principlösningar som skall vidarebearbetas.

2.2 AKTUALITET

Åtgärder som berör bron över Kalix älv måste genomföras före år 2012, om den ska användas som bro för vägtrafik efter år 2015. Objektet finns inte med i Vägverkets planer.

2.3 TIDIGARE UTREDNINGAR OCH BESLUT

Sedan 1960-talet har E4 framtida sträckning genom Kalix kommun planerats. Kalix kommun har historiskt varit motståndare till att E4 anläggs utanför centralorten, eftersom den till så stor del används för transporter inom Kalix centralort eller med centralorten som mål. Äldre utredningar visar att E4 norr om Kalix medför en avsevärd vägförlängning samt att terrängen gör det kostsamt att anlägga vägen där.

I kommunöversikten från 1977 redovisades ett reservat för E4 söder om bebyggelsen i Stråkanäs, Innanbäcken, Rolfs och Grytnäs. Reservatet drogs över Kalix älv vid ön Fisket och anslöt till befintlig E4 vid Björkforsvägen. I den gällande översiktsplanen för kommunen från 1992 finns inte reservatet med och idag finns en golfbana på platsen. Skälet till att reservatet kunde lyftas bort i samband med anläggandet av golfbanan var att Vägverket inte ansåg att E4 skulle komma att flyttas inom överskådlig tid.

Vägverket har tagit fram en förstudie på sträckan Töre–Kalix (väg 720) med förslag på mittseparering av trafiken på E4 med mitträcke. Förstudien utmynnade sedan i tre arbetsplaner som håller på att upprättas och de kommer att slutföras under 2008. Åtgärderna planeras utföras under 2009. Det finns medel avsatta till att utföra projektet.

Vägverket har även tagit fram en förstudie på sträckan Kalix - Lappbäcken med förslag på mittseparering av trafiken på E4 med mitträcke. Förstudien utmynnade i arbetsplan och bygghandling på sträckan för mitträckesåtgärder under 2008.

Kalix kommun upprättade en trafik- och gatumiljöplan år 2002 med syfte att se över framtida utformning av centrumområdet avseende estetik, miljö- och trafikförhållanden. Den befintliga trafiksituationen utvärderades och förslag till förbättringar rangordnades efter i vilken grad de höjde trafiksäkerhet, framkomlighet eller förbättrade miljön i Kalix centralort.

Utvärderingen visade på att det finns vissa framkomlighetsproblem på E4, att gång- och cykelvägnätet bör byggas ut och att det i stort sett är god framkomlighet i det lokala bussnätet. En analys av barns skolvägar fanns också med som visar vilka platser barn upplever som farliga och att dessa platser till stor del sammanfaller med platser där olyckor har inträffat.

Banverket projekterar en ny sträckning av Haparandabanan där Kalixbanan utgör en länk och ny järnväg byggs mellan Kalix och Haparanda. Fyra delprojekt pågår: Ny järnväg Kalix-Haparanda, Befintlig järnväg Boden-Kalix/Karlsborg, Kraftförsörjning och Signal/tele. I de två första projekten pågår bygghandlingar, detaljprojektering samt genomförande och i de senare pågår utredning och projektering. Järnvägen ska vara färdig år 2016.

2.4 GEOGRAFISK AVGRÄNSNING

Förstudien omfattar E4 mellan Åkroken och trafikplats Lampen vid Karlsborg i Kalix kommun, Norrbottens län, samt områden där en ny E4 skulle kunna anläggas. Förstudiens avgränsning framgår av karta 2.4-1

2.5 VÄGPLANERINGS- OCH VÄGPROJEKTERINGSPROCESSEN

Förstudien är ett tidigt steg i Vägverkets fysiska planering. Genom förstudien skapas en plattform för den fortsatta processen. Förstudien arbetas därför fram i samarbete med berörda myndigheter, organisationer och allmänheten.

Arbetet med förstudien inleds med att kända förutsättningar för projektet sammanställs i en samrådshandling. Nuläget analyseras och förslag till åtgärder presenteras. Åtgärder för att lösa ett problem kan utgöras av antingen påverkansåtgärder eller fysiska åtgärder, men också en kombination av dessa. Med påverkansåtgärder avses aktiviteter i syfte att påverka efterfrågan på transporter och val av transportsätt, samt att utnyttja befintlig infrastruktur på ett effektivt sätt.

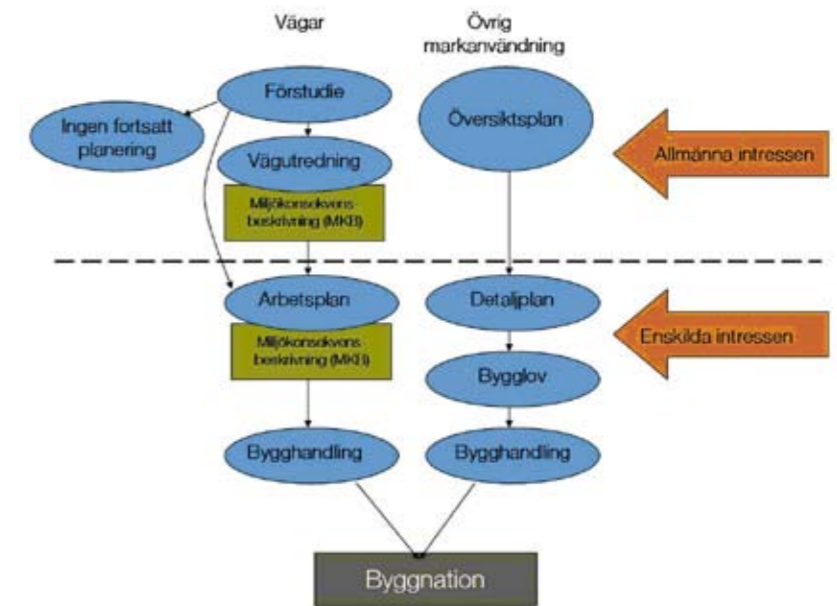
Med samrådshandlingen som grund sker ett samråd med berörda myndigheter, organisationer och allmänhet. Samrådsyttrandena sammanställs till en samrådsredogörelse som bifogas förstudien, som därmed blir en förslagshandling.

Med förslagshandlingen som underlag fattar länsstyrelsen beslut om projektet medför betydande miljöpåverkan. Till sist tar vägghållningsmyndigheten ställning till om projektet ska drivas vidare, avbrytas eller omarbetas. När förstudien kompletterats med beslutet om betydande miljöpåverkan och vägghållningsmyndighetens ställningstagande är den en färdig beslutshandling.

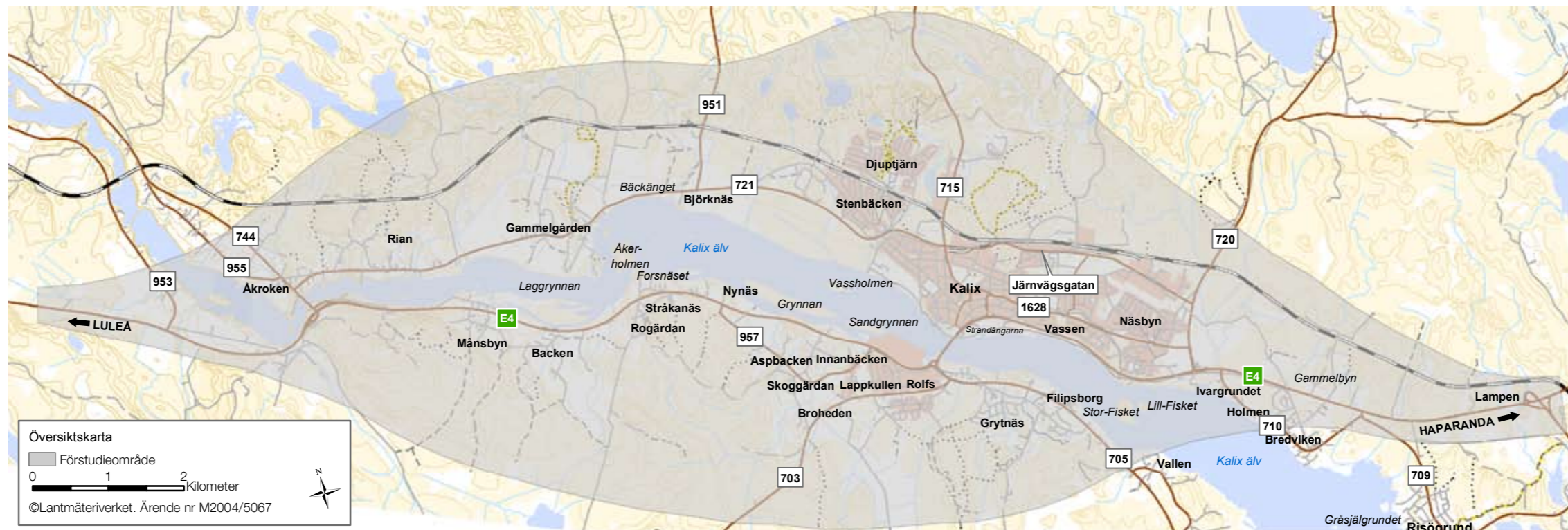
I vägutredningen analyseras alternativa vägkorridorer om flera möjliga sådana framkommit under förstudiearbetet. Analysen resulterar i att en vägkorridor väljs ut för fortsatt arbete. Vägutredningen ska bland annat innehålla en miljökonsekvensbeskrivning som ska godkännas av länsstyrelsen. I mindre eller enklare projekt, där alternativa vägkorridorer saknas, kan vägutredningen utgå och projektet gå direkt till arbetsplan.

Arbetsplanen preciserar åtgärden och ger efter fastställelse rättighet att ta mark i anspråk för att genomföra byggandet. Även arbetsplanen ska innehålla en miljökonsekvensbeskrivning som ska godkännas av länsstyrelsen.

Bygghandlingen innehåller de detaljerade ritningar och beskrivningar som används för entreprenadupphandling och beställning av genomförandet. Vägplanerings- och vägprojekteringsprocessen framgår av figur 2.5-1.



Figur 2.5-1 Förstudies roll i genomförandeprocessen



Karta 2.4-1 Visar förstudies geografiska avgränsning

3. Befintliga förhållanden

3.1 MARKANVÄNDNING

3.1.1 Befolkning

Kalix kommun hade 17 283 innevånare den 31 december 2007, vilket ger en befolkningstäthet på 9,5 innevånare per kvadratkilometer. I Norrbotten är motsvarande siffra 2,6 innevånare per kvadratkilometer och i hela Sverige 22,4 innevånare per kvadratkilometer.

Åldersstrukturen i kommunen är sådan att andelen personer som är mellan 0-15 år (16,4 %) ligger nära snittet för länet och två procentenheter under riksgenomsnittet. Andelen personer som är 65 år och äldre (22,6 %) är högre än läns-genomsnittet (19,6 %) och fem procentenheter högre än riksgenomsnittet (17,5 %).

Kommunen indelas i Nederkalix församling med 15085 folkbokförda (2006) och Töre församling med 2 311 folkbokförda (2006).

Tätorterna Kalix och Rolfs utgör tillsammans centralorten Kalix. De största tätorterna i kommunen är Kalix med 7 300 innevånare, Töre med 1 150 innevånare och Rolfs med 1 100 innevånare. Övriga nio tätorter har färre än 1 000 innevånare. Under de senaste 25 åren har befolkningen minskat med tolv procent, under 2007 med en halv procent.

I Kalix kommun finns ett starkt föreningsliv med 270 föreningar. Föreningarna har verksamheter inom idrott, kultur, politik, religiösa sammanslutningar, byaföreningar, hembygdsföreningar och många andra intresseföreningar.



Kalix nya galleria vid busstationen intill E4.

3.1.2 Bebyggelse

Inom kommunen finns ca 6 000 småhus, varav ca 1 000 är fritidsbostäder. Den kommunala stiftelsen Kalixbo har ca 1 000 lägenheter i sitt bestånd och erbjuder bostäder i en stor del av kommunens tätorter. Det finns även sex privata bostadsföretag i kommunen. Totalt finns 10 600 hushåll i kommunen och i en tredjedel av hushållen bor det fler än två personer.

Kommunen föreslår nya bostadsreservat i sitt förslag till ny kommuntäckande översiktsplan, i västra Djuptjärn (småhusbebyggelse), norr om Rammelberget (flerbostadshus), vid Stråkanäs (småhusbebyggelse) samt i Grytnäs (småhusbebyggelse).

Reservaten ingår i den gällande översiktsplanen som bebyggelseområden, området vid Stråkanäs har dock

en något större utsträckning i det nya reservatet. I den fördjupade översiktsplanen antagen 1997 finns ett reservat för bostadsbebyggelse norr om järnvägen vid Rammelberget. Reservaten visas i karta 3.1.2-1.

3.1.3 Näringsliv och sysselsättning

När Kalix kommun beskriver sitt näringsliv sammanfattas det som elektronikcentrum, träcentrum, mekanikcentrum och IT-centrum.

Statistiken som redovisas nedan kommer från år 2006 om inget annat anges. 7 346 personer är sysselsatta i Kalix kommun, av dessa är 91 % anställda och 9 % har egna företag. Det finns 2 175 arbetsställen i kommunen och 22 företag har fler än 50 anställda.

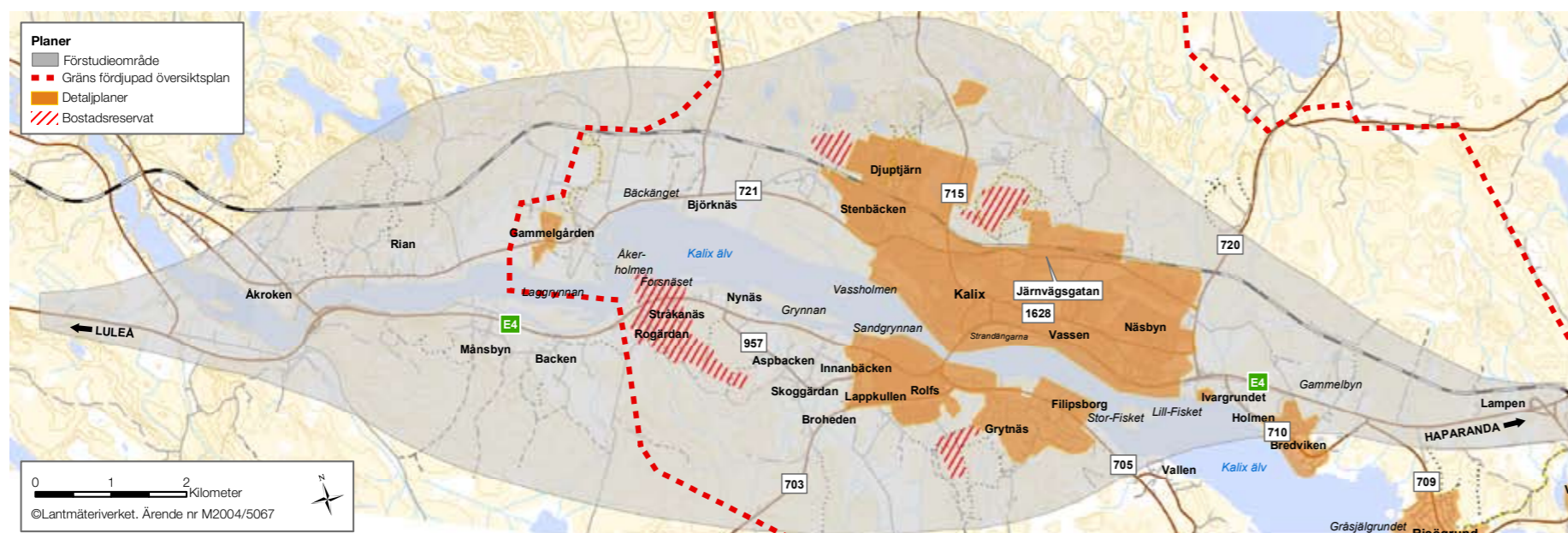
Småföretag utan anställda utgör den största andelen (73 %) av företagen i Kalix kommun. De flesta företagen (43 %) tillhör de areella näringarna¹, för övrigt är det en ganska jämn fördelning mellan olika näringslivsgrenar, se diagram 3.1.3-1.

Kalix arbetsmarknad domineras av arbeten inom servicesektorn. Av de sysselsatta arbetar 68 % inom service, 26 % inom tillverkning och 5,5 % arbetar inom areella näringar.

Kalix kommun (1925 anställda) samt Norrbottens läns landsting (575 anställda) är de största arbetsgivarna i kommunen.

Kalix näringsliv har gjort satsningar på nyetableringar vid E4. En ny galleria har byggts 2008 i Kalix och långtgående planer finns på att utveckla campingen på Strandängarna. Service till trafikanter i form av bensinstationer och matställen finns lokaliserade i närheten av E4 i Kalix tätort.

¹ Areella näringar avser de näringsgrenar som använder land eller vatten för produktion eller fångst av biologiskt relaterade varor och tjänster, exempelvis jord och skogsbruk.



Karta 3.1.2-1 Kartan visar gräns för den fördjupade översiktsplanen över Kalix centralort, gällande detaljplaner samt bostadsreservat inom förstudieområdet.

Förstudie E4 förbi Kalix

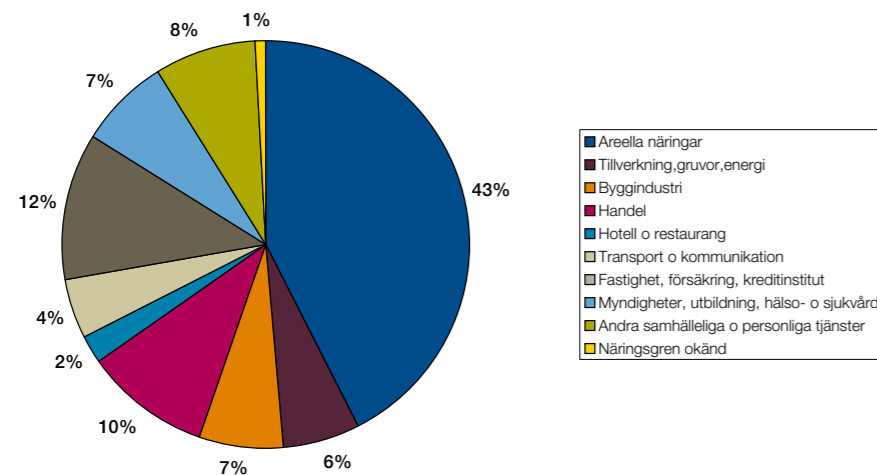


Diagram 3.1.3-1 Diagrammet visar andelen av det totala antalet företag som finns inom respektive näringsgren i Kalix.

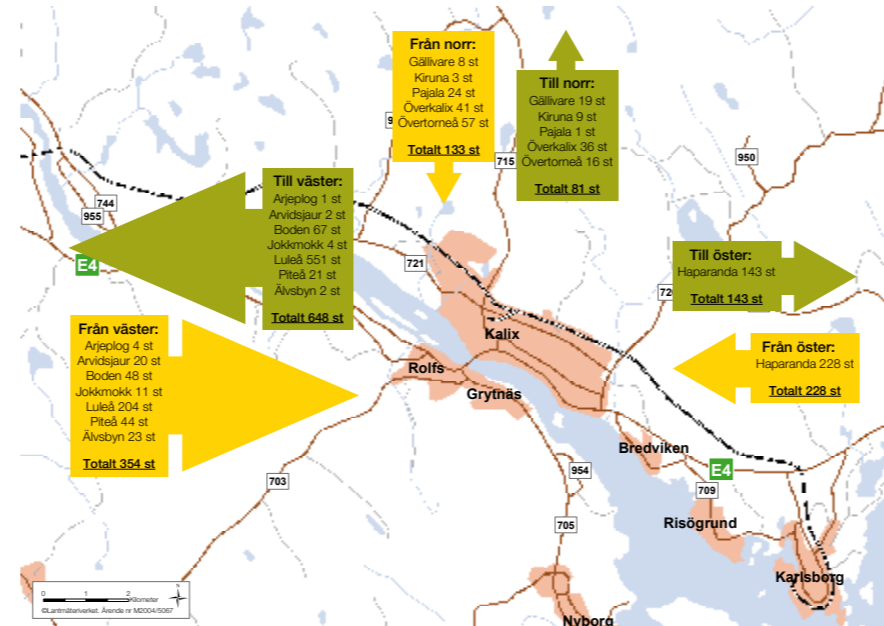
Den tredje största arbetsgivaren i kommunen är Billeruds pappersbruk i Karlsborg, med 430 anställda. Karlsborg ansluts till E4 via trafikplatsen Lampen. Rolfs såg med 85 anställda och en årlig produktion av 90 000 m³ har sin industri i anslutning till E4 i Rolfs. Övriga industrier är till stor del lokaliserade till industrimråden i anslutning till Järnvägsgatan i centralorten Kalix, här kan nämnas Partbyggen i Kalix AB med 225 anställda.

Kalix näringsliv och arbetsmarknad är beroende av goda möjligheter att pendla till och från Kalix. 872 personer (12 % av Kalix arbetskraft) pendlar från Kalix kommun till andra kommuner för att arbeta, av dessa är en tredjedel kvinnor och två tredjedelar män. Nära två tredjedelar pendlar till Luleå (551 personer), men även till orterna Haparanda (143), Boden (67) och Övertorneå (36) går större strömmar av arbetspendlare.

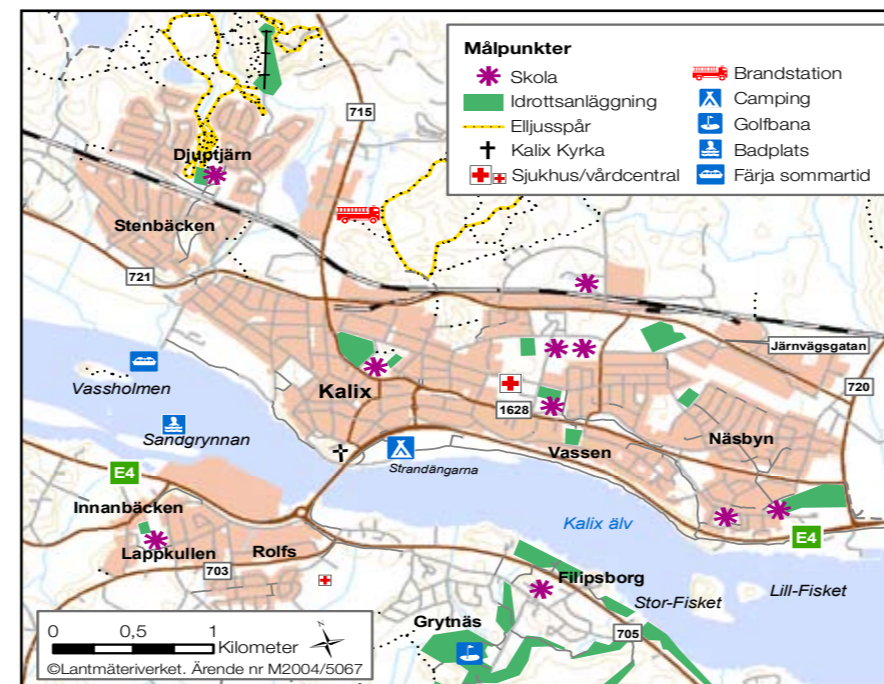
715 personer (11 % av det totala antalet personer som arbetar i Kalix) pendlar till Kalix kommun för att arbeta, av dessa är 30 % kvinnor och 70 % män. En tredjedel av dem kommer från Haparanda kommun (228 personer) och 28 % från Luleå kommun (204), men även från kommunerna Övertorneå (57), Boden (48), Piteå (44) och Övertorneå (41) går större strömmar av arbetspendlare. Se karta 3.1.3-1.

I Haparanda sker en expansion genom projektet *På gränsen*, där städerna Haparanda och Torneå växer ihop allt mer. Etableringen av IKEA och andra handelsområden bidrar med arbetstillfällen i Haparanda. Detta kan föra med sig att fler personer från Kalix kommer att arbetspendla till Haparanda i framtiden.

I Kalix är den öppna arbetslösheten 4,8 % (år 2007). 3,2 % är sysselsatta i arbetsmarknadsprogram.



Karta 3.1.3-1 Kartan visar arbetspendling till och från Kalix kommun.



Karta 3.1.4-1 Kartan visar målpunkter i Kalix. Gröna fält är idrottsanläggningar, lila markeringar är skolor. Kartan är hämtad ur trafik- och gatumiljöplan för Kalix.

3.1.4 Viktiga målpunkter

I Kalix centralort ligger en stor del av kommunens viktiga målpunkter, se karta 3.1.4-1. I centrumområdet finns affärer, apotek, bibliotek, Folkets hus och annan service. Kalix kyrka, invigd 1472, ligger vackert vid Kalix älven.

Kalix sjukhus har 64 vårdplatser och har östra Norrbotten som sitt upptagningsområde. Det innefattar Kalix, Haparanda, Övertorneå och Övertorneå kommuner, sammanlagt ca 39 200 invånare. Sjukhuset finns på norra sidan Kalixälven, ca 1,5 km från E4.

Kalix räddningstjänst är lokaliserad till industriområdet vid Vitvattenvägen. Avståndet till E4 är 2,2 km. Polisstationen i Kalix ligger vid Köpmannagatan, ca hundra meter från E4.

Kalix erbjuder ett varierat utbud av idrotter med ca 100 idrottsföreningar. Det finns idrottsanläggningar som fotbollshall, ishockeyhall, bandyplan, motions- och skidspår, golfbana, simhall med gym och Rudträskbacken för utförsåkning. Vid älven finns camping, golfbana och strandpromenad. Det finns långtgående planer på att utveckla campingen vid Strandängarna med badanläggning och fler stugor.

I kommunen finns elva grundskolor. Tio av dem är F-6-skolor och en är 7-9 skola, Manhemsskolan. Dessutom finns Kulturskolan och en grundsärskola. I Kalix finns även gymnasieskolan Furuhedsskolan, Naturbruksgymnasiet, Kalix folkhögskola och Kalix UniverCity kunskapscentrum för vuxna.

3.1.5 Ledningar

Alla vattentäkter i kommunen är grundvattentäkter. Kalix centralort försörjs med vatten från Morjärvsåsen, renat i vattenverket i Kalix. Detta vattenverk försörjer 13600 personer. Kalix avloppsverk är det största i kommunen.

Ett antal större kraftledningar som försörjer östra Norrbotten med elström passerar genom Kalix kommun. Dels stamledningar (400 kV) och dels regionledningar (130 kV). Inom förstudieområdet passerar regionledningar norr om järnvägen och knyts samman i ett ställverk norr om Järnvägsgatan. En regionledning passerar Kalixälven vid Stråkanäs och slutar söder om Rolfs. I övrigt finns ett antal lokala kraftledningar inom förstudieområdet.

Telias övergripande kabelstråk passerar kommunen, men kan av säkerhetsskäl inte redovisas i handlingen.

Billerud Karlsborg AB har en vattentub som går under och på södra sidan av E4 från Näsby pumpstation till fabriken. I tuben går råvatten och tuben har diametern 1000 mm.

3.1.6 Kommunala planer, framtida markanvändning

Översiktsplanen för Kalix kommun antogs 1992. En ny översiktsplan håller på att utarbetas och en antagandehandling ska vara färdig i juni 2009. En fördjupad översiktsplan för Kalix centralortsområde togs fram 1997, och täcker i stort sett in det område som studeras i denna förstudie. I den fördjupade översiktsplanen fastslås ett byggnadsförbud inom trettio meter från vägområdet på väg E4 och väg 705 delen E4-Ytterbyn.

Detaljplanerna är främst koncentrerade till tätorterna i kommunen, se karta 3.1.2-1. I detaljplanen ska anges genomförandetid, men saknas en sådan tid är genomförandetiden 15 år efter att detaljplanen vunnit laga kraft, enligt Plan- och bygglagen. Vilka detaljplaner som är giltiga och återfinns inom förstudieområdet visas i bilaga 1. Detaljplan för campingen på Strandängarna vann laga kraft 2008-06-10, se illustration i bilaga 1.

3.2 TRAFIK OCH TRAFIKANTER – RESOR OCH TRANSPORTER

3.2.1 Vägsystemet

Väg E4 börjar i Helsingborg och slutar i Torneå i Finland. Inom Sverige slutar vägen i Haparanda. Vägen är ett nationellt riksintresse för kommunikation, tillhör det nationella vägnätet och utgör pulsådern inom Norrbotten och Västerbotten. Med sin sträckning utmed kusten fungerar vägen som uppsamlingsled för såväl person- som godstransporter mellan befolkningscentra och industrier.

Förutom betydelsen inom regionen utgör väg E4 ett av Sveriges viktigaste transportstråk, som kopplar samman norra och södra Sverige. Årligen transporteras mer än 3 miljoner ton gods på väg mellan de två nordligaste länen och övriga landet, varav en stor del går på E4. E4 utgör även ett viktigt stråk för turismen i norr, då den både leder fram till målpunkter längs kusten och fördelar trafiken till målpunkter i inlandet via de större trafiklederna längs älvdalarna.

Genom tätorten Kalix utgör E4 det övergripande huvudvägnätet.

Planerade åtgärder på E4 2009

Vägverket planerar att mittseparera trafiken på E4 mellan Töre och Lappbäcken och utarbetar därför arbetsplaner för denna sträcka. Åtgärderna som ingår i arbetsplanerna betraktas som förutsättningar för förstudien.

För att en arbetsplan ska vinna laga kraft och därmed gälla juridiskt, krävs att den är fastställd. När denna förstudie tas fram är inte arbetsplanerna fastställda. Det medför att de arbetsplaneförslag som redovisas här kan komma att förändras. Här följer en beskrivning av vilka åtgärder som föreslås, uppdelade på delsträckor.



Mästerlotsen blickar ut över Kalixälven, Kalix kyrka i bakgrunden

Förstudieområdet i väster till Innanbäcken

Vägsträckan blir mötesfri landsväg (2+1 väg) och delas in i delsträckor där växling mellan ett respektive två körfält sker. Vid trafikplats Åkroken ingår en sträcka med fyrfältsväg (typ sektion 2+2 körbanor). Föreslagen hastighet efter ombyggnad blir 110 km/h.

Innanbäcken – korsning väg 957(Lappkullvägen)

Vägsträckan mellan Innanbäcken och korsningen med väg 957 utförs som en 1+1 väg med målad mittlinje samt målade vägrenar där oskyddade trafikanter kan färdas. Hastigheten på delsträckan föreslås bli max 80 km/h (idag 70 km/h).

Korsning väg 957– Kråkfällan

Från korsningen med väg 957 fram till cirkulationsplatsen "Kråkfällan" smalnas vägen av från 13 meter till ca 10,5 meter belagd yta för att ge visuell ledning att föreslagen hastigheten är 70/80 km /h (idag 50/70 km/h). Inget mittvajeräcke sätts på denna del. Utgående vägdelar görs till gräsytor. En gångpassage med en mittrefug anläggs mellan anslutande busshållplatser

Kråkfällan – strax öster Nygatan

På delen från Kråkfällan och på bron över Kalix älv ändras inte typsektionen. På delen strax före korsningen med Köpmannagatan och ner till korsningen med Nygatan smalnas vägen av från fyrfältsväg och ca 25 meters bredd till tvåfältsväg och 13 meters bredd inklusive en mittrefug på 2 meter. Inget mittvajeräcke sätts på denna del. Hastigheten blir 50 km/h (idag 50/70 km/h)

Strax öster Nygatan – korsning väg 720

Mitträcke (2+1 körfält) sätts upp på denna del med två körfält österut från Kalix och därefter växlande. En passage/släpp i vajerräcket föreslås på sträckan mellan Nygatan och bron "Golden gate"(ej beslutat var på sträckan i dagsläget) Hastigheten föreslås bli max 100 km/h (idag 90/110km /h).

Korsning väg 720 - trafikplats Lampen

Vägsträckan blir mötesfri landsväg (2+1 väg) och delas in i delsträckor där växling mellan ett respektive två körfält sker.

Korsningar

En planskild korsning över väg E4 anläggs i Stråkanäs där väg E4 går i skärning. Anslutningsvägar byggs på ömse sidor av bron.

Två nya bandyklubbor anläggs och befintliga bandyklubba i Månsbyn kvarstår och möjliggör vänstersväng in mot Månsbyn för trafik från Kalix.

Närmare tjugo anslutande vägar planeras stängas på sträckan. Istället byggs ersättningsvägar till andra anslutningar och korsningar. Vägen till reningsverket, dras om och ansluts till cirkulationsplatsen vid Nygatan samt Dalsätervägen vid "gamla riks 13" ansluts norrut till befintlig väg anslutande till korsningen med E4/väg 720.

Två korsningar med väg E4 i delen förbi centrum byggs om till cirkulationsplatser, Köpmannagatan och Nygatan.

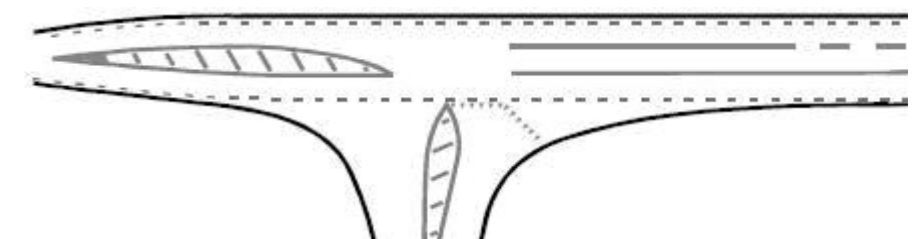
Fyra C-korsningar anläggs, d.v.s. korsning med separat vänstersvängfält, se illustration 3.2.1-1.

Övriga vägar får anslutningar av typen "höger in höger ut". Det innebär att det inte blir en öppning i mitträcket för passager till motstående körfält utan ut- och infart begränsas till det körfält som är närmast korsningen.

Busshållplatser och skoterleder

Befintliga busshållplatser kommer att finnas kvar efter ombyggnaden men föreslås att utformas som ficka. Busshållplatser anpassas till de krav som finns för att funktionshindrade ska kunna använda dessa. Vid Innanbäcken föreslås hållplatser med anslutande gc-vägar. Vid Rolfs anpassas hållplatserna vid de befintliga lägena.

Illustration 3.2.1-1 Principskiss c-korsning



Förstudie E4 förbi Kalix

Skoterpassager behålls i befintliga lägen och öppningar i mitträcket görs. Skoterpassage vid "gamla riks 13" (se kartbilaga) föreslås kunna nyttja planerad gång- och cykelport. Inga åtgärder för viltpassager föreslås på detta vägavsnitt.

Framkomlighet på E4

I den trafik- och gatumiljöplan som togs fram av Kalix kommun 2002 har kvaliteten på befintligt vägsystem analyserats utifrån kriterier uppställda i handboken "Lugna gatan". Där sägs att en genomfartsled bör medge högre hastigheter än 70 km/h för att framkomligheten ska räknas som god. I Kalix är hastigheten på E4 begränsad till 50 km/h på sträckan från cirkulationsplatsen vid Rolfs fram till korsningen med Köpmannagatan. Efter ombyggnaderna 2009 blir det även 50 km/h mellan Köpmannagatan och Nygatan. Det gör att framkomligheten på E4 bedöms som mindre god på den sträckan.

En stor del av trafiken svänger av vid Köpmannagatan och Nygatan, vilket kan orsaka störningar i trafiken på E4 under rusningstrafik morgon och kväll. I korsningen mellan Köpmannagatan och E4 nås korsningens maximala kapacitet vid dessa tidpunkter. Se karta 3.2.1-1. Genom ombyggnaden av E4 med cirkulationsplatser förbättras tillgängligheten till Strandängarna och campingen. Framkomligheten förbättras för den lokala trafiken som ska till och från E4.



Karta 3.2.1-1 Kvalitet på framkomlighet i vägnätet. Kartan är hämtad ur trafik- och gatumiljöplan för Kalix

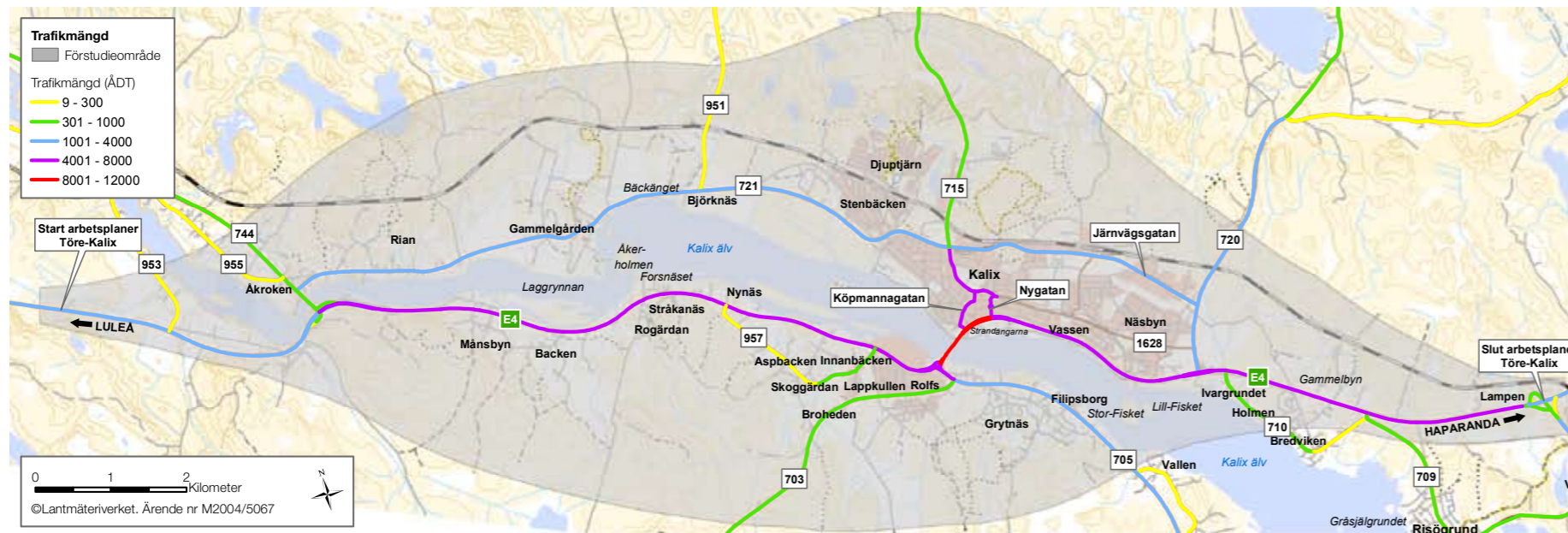
Övriga allmänna vägar inom förstudieområdet

Övriga allmänna vägar inom förstudieområdet, visas på karta 3.2.3-1 och beskrivs kortfattat nedan. Samtliga allmänna vägar inom förstudieområdet uppfyller kraven för BK1, d.v.s. vägarna kan trafikeras av alla typer av fordon, som inte kräver särskilda dispenser på grund av längd eller vikt.

- Väg 703, (Pålångsvägen) vägen går från Rolfs (väg 705) via Pålång till Sören (väg 699). Det är en lokal väg som är belagd och den högsta tillåtna hastigheten varierar mellan 50 km/h, 70 km/h samt 90 km/h.
- Väg 705, vägen går från Rolfs (E4) via Vallen till Storön. Vägen ingår i ett lokalt övrigt transportstråk, är belagd och den högsta tillåtna hastigheten varierar mellan 50 km/h, 70 km/h samt 90 km/h.
- Väg 709, vägen går från Bredviken (E4, 710) till trafikplats Lampen (E4). Det är en lokal väg som är belagd och den högsta tillåtna hastigheten varierar mellan 50 km/h samt 70 km/h.
- Väg 710, vägen går från Bredviken (E4) till Bredviken (709). Det är en lokal väg som är belagd och den högsta tillåtna hastigheten varierar mellan 50 km/h samt 70 km/h.
- Väg 715, (Nygatan, Centrumvägen, Vitvattenvägen), vägen går från Kalix (E4) till Vitvattnet (väg 767). Vägen ingår i ett lokalt viktigt transportstråk, är belagd och den högsta tillåtna hastigheten varierar mellan 50 km/h, 70 km/h samt 90 km/h
- Väg 720, vägen går från Näsbyn (E4) till Björkfors (väg 398). Det är en lokal väg som är belagd och den högsta tillåtna hastigheten varierar mellan 70 km/h samt 90 km/h.
- Väg 721, (Järnvägsgatan), vägen går från Åkroken (väg 744) till Näsbyn Ö (väg 720). Det är en lokal väg som är belagd och den högsta tillåtna hastigheten varierar mellan 50 km/h, 70 km/h samt 90 km/h.
- Väg 744, vägen går från trafikplatsen i Åkroken (E4) till Morjärv (E10). Vägen ingår i ett lokalt viktigt transportstråk, är belagd och den högsta tillåtna hastigheten är 90 km/h.
- Väg 951, vägen går från Björknäs (väg 721) till Kälsvärd (väg 715). Det är en lokal grusväg med högsta tillåtna hastighet 70 km/h.
- Väg 953, vägen går från Midlandet (E4) till Bondeborg. Det är en lokal grusväg med högsta tillåtna hastighet 70 km/h.
- Väg 955, vägen går från Åkroken N (744) – Börjelsbyn (744). Det är en lokal väg som är belagd och den högsta tillåtna hastigheten varierar mellan 50 km/h samt 70 km/h.
- Väg 957, vägen går från Stråkanäs (E4) till Innanbäcken (E4). Det är en lokal väg som är belagd och den högsta tillåtna hastigheten varierar mellan 50 km/h samt 70 km/h.
- Väg 1628, (Köpmannagatan) mellan väg 715 och väg 720. Det är en lokal väg som är belagd och den högsta tillåtna hastigheten varierar mellan 50 km/h och 70 km/h. Kalix kommun är väghållare.



E4-bron över Kalix älv, Kalixbron, med Rolfssåg i bakgrunden



Karta 3.2.3-1 Kartan visar trafikciffror på allmänna vägar inom förstudieområdet.

fall blir det avslag. I byn Gammelgården finns en skola intill väg 721 och det bedöms ibland olämpligt att tunga breda transporter passerar skolgården. Det pågående projektet inom skogsnäringen "En trave till" genomför försök med att öka lastvolymen på skogstransporter. För att kunna svara på om Kalixbron klarar eventuella krav på ökade lastvikter krävs en särskild utredning.

Cirkulationsplatsen Kråkfällan eller Kalix Baltica, innehåller tre gång- och cykelportar som gör att gång- och cykelvägar korsas under E4. Cirkulationsplatsen är gestaltad för att spegla mötet mellan älv, hav och människor i Kalix och de material som använts är typiska för Kalix kommun.

Intill E4 öster om Månsbyn finns på den gamla sträckningen av kustlandsvägen en unik betongbalkbro som anlades 1932. Bron saknar landfästen och koner och brobanan vilar på vägbankarna och på två mellanstöd.

De övriga broar som finns på befintlig E4 har god bärighet och tillräcklig bredd för att fungera för E4 trafik. Det finns en gång- och cykelbro, "Golden gate" som korsar E4 vid Näsbyn. På övriga allmänna vägar inom förstudieområdet förekommer ett antal broar. Konstbyggnaderna inom förstudieområdet redovisas i bilaga 2.

3.2.3 Trafikmängder

Trafikmängder för E4 och övriga allmänna vägar framgår av tabell 3.2.3-1 samt karta 3.2.3-1.

Trafiksiffrorna visar att mer än hälften av den trafik som rör sig på sträckan mellan cirkulationsplatsen vid Rolfs fram till anslutningen av väg 715 (Nygatan) utgörs av trafik som har målpunkter i centralorten i Kalix. Gatorna Köpmannagatan och Nygatan är särskilt högtrafikerade. På Köpmannavägen, där kommunen är vägghållare, var trafikmängden 6 445 varav 200 var tung trafik. (Mätår 2006)



Cirkulationsplats Kalix Baltica eller Kråkfällan

FAKTA OM KALIXBRON

Bron blev färdigbyggd år 1957. Mellan landfästernas lager är bron 276 meter lång. Bron består av 4 stycken mellanliggande pelare. Längden mellan centrum pelare är 47 meter, 94 meter och 47 meter. Det fria "överhänget" mot mitten är 47 meter.

Bron har rörliga lager vid bägge landfästena (stöd 1 och 6) samt vid pelare stöd 2 och stöd 5, bron har fasta lager vid pelare stöd 3 och stöd 4.

Undergjutning av fasta lager på pelare för stöd 3 och 4 har 1974 eller 1975 höjts med 0,3-0,35 meter.

På senare tid har bron byggts om genom att trottoarerna har breddats, skiljeräcken har monterats, samt att fjärrvärmerör har förlagts i bron istället för de vatten- och avloppsledningarna som fanns monterade i bron sedan den byggdes. Ombyggnationerna har förändrat brons belastning. Idag väger den 136 ton mer, vilket den utan problem ska klara av. I bilaga 4 redovisas de beräkningar som gjorts för att få fram vikten på belastningen.

Under de senaste 15 åren har brons överyta (mät-dubbar i kantbalkarna) mätts kontinuerligt, ingen förändring i höjd har uppmätts utanför mätnoggränheten 1 – 2 cm.

3.2.2 Konstbyggnader

Kalixbron på E4 över Kalix älv, bro BD 32, anlades 1957 och är en kontinuerlig lådbalkbro i fem spann. Överbyggnad och underbyggnad är i betong. Bron är 276 m lång och 12,9 m bred. Bron är klassad som BK1, vilket innebär att alla fordon som är tillåtna enligt EG-bestämmelser kan trafikera bron. För mer information om bron, se faktaruta Fakta om Kalixbron, samt bilaga 4.

Vägverket bedömer att bron är i behov av omfattande reparationer senast år 2012, i annat fall måste den tas ur bruk senast år 2015. Problemet är att tätskikten i brons överbyggnad är undermåliga, vilket innebär att vid sprickbildning i betongen kan vatten tränga ner till armeringen och försvaga brokonstruktionen. I samband med en eventuell reparation bör brons lager ses över samt brons räcken.

Fordon som inte uppfyller EG-krav när det gäller längd, vikt, axeltryck etc. kan ansöka om dispens hos Vägverket för att trots detta trafikera allmänna vägar och broar. Vägverket gav avslag till 117 av de dispensansökningar som kom in under en tiomånadersperiod 2007-05--2008-02 där man önskade trafikera Kalixbron. Det placerar bron på sjunde plats i hela Sverige, när det gäller antal avslag på dispensansökningar.

Tunga och breda transporter som önskar passera Kalixbron kan få möjlighet att göra det i vägmitt. Då krävs att bron stängs av för all annan trafik under tiden transporten över bron pågår. För att undvika dessa avstängningar föreslår en del transportörer färdvägen över bron i Åkroken samt väg 744 och 721. Samråd sker då med Kalix kommun om färdvägen är lämplig. I vissa fall ges dispens för denna färdväg och i andra

Förstudie E4 förbi Kalix

Tabell 3.2.3-1 Tabellen visar trafiksiffror för allmänna vägar inom förstudieområdet.

Väg	Sträcka	ÅDT (Fordon/dygn)	Tung trafik (Fordon/dygn)	Andel tung trafik	Mätår
E4	Ökvattnet (699) - Åkroken (744)	3710	540	15 %	2006
E4	Åkroken (744) - Stråkanäs (957)	4170	620	15 %	2006
E4	Stråkanäs (957) - Trafikplats Rolfs (705)	5350	680	13 %	2006
E4	Trafikplats Rolfs (705) - Nygatan (715)	11300	860	8 %	2006
E4	Nygatan (715) - Näsbyn (720)	4720	620	13 %	2006
E4	Näsbyn (720) - Bredviken (709)	5770	640	11 %	2006
703	Pålängevägen	600	25	4 %	2005
705	Nyborg - Rolfs	2380	70	3 %	2000
709	Bredviken (E4) - Risögrund	4360	610	14 %	2006
710	Bredviken V (E4) - Bredviken (709)	580	20	4 %	2000
715	Nygatan, avstånd för mät punkt 25 m från korsning med E4, i riktning mot E4	5220	Uppgift saknas	Uppgift saknas	2006
715	Nygatan, avstånd för mät punkt 25 m från korsning med E4, i riktning från E4	4130	Uppgift saknas	Uppgift saknas	2006
715	(väg 1628) - Järnvägsgatan (väg 721)	5220	240	4 %	1995
715	Vitvattenvägen, (väg 721) - Kälsvägen (951)	620	40	6 %	2000
720	Björkforsvägen, mellan väg 721 och väg 721	2680	190	7 %	2000
720	Björkforsvägen, mellan väg 721 och väg 711	1110	60	5 %	2000
721	Åkroken (744) - Björknäs (951)	1460	50	4 %	2000
721	Björknäs (951) - Kalix (715)	1870	70	4 %	2000
721	Järnvägsgatan	1900	140	7 %	2000
744	Trafikplats Åkroken (E4) - väg 721	860	110	12 %	2000
951	Hela vägen	60	5	8 %	2005
953	Hela vägen	30	1	3 %	2005
953	Hela vägen	140	10	6 %	2005
957	Lappkullvägen, mellan E4 (V) och bro över Innanbäcken	70 fordon	0	0 %	2005
957	Lappkullvägen, mellan bro över Innanbäcken och E4 (Ö)	860 fordon	40	5 %	2005
1628	Uppgift saknas	-	-	-	-

3.2.4 Personbilar

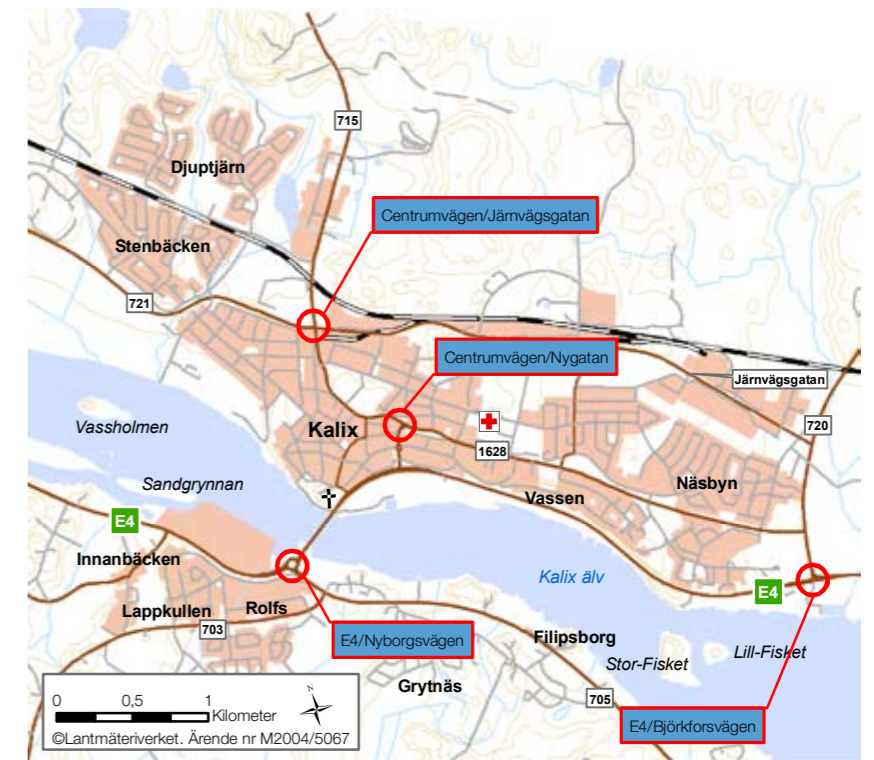
I Kalix kommun finns 9300 personbilar i trafik, vilket ger en personbilstäthet på 535 bilar per 1000 innevånare (2006-12). 18 % ägs av företag och av de privata ägs en tredjedel av bilarna av kvinnor och två tredjedelar av män.

3.2.5 Tung trafik

En av de större målpunkterna för tung trafik i Kalix är Järnvägsgatan med ett flertal företag och industrier. Kommunen har pekat ut Björkforsvägen, i östra delen av samhället, som rekommenderad in- och utfartsväg till E4. Trots detta har tung trafik valt att använda lokalgator i centrala Kalix för att ta sig mellan E4 och Järnvägsgatan. Tung trafik

går även västerut längs väg 721, förbi Gammelgården, där den antas ansluta till E4. Korsningsanalyser har genomförts på 4 platser i Kalix, i syfte att undersöka hur den tunga trafiken rör sig till och från Järnvägsgatan (se karta 3.2.5-2). Trafikmätningen i sin helhet återfinns i bilaga 3. I denna mätning omfattas större servicefordon och bussar av begreppet tung trafik.

Ca 1000 tunga fordon passerar kalixbron varje dygn. Det är en blandning av distributionstrafik med lokalt mål i Kalix, samt tunga transporter som ska passera Kalix.



Karta 3.2.5-2 Trafikmätningplatser i Kalix för korsningsanalys.

Korsningsanalyser - tung trafik

Korsningen E4/Björkforsvägen utgör den av Kalix kommun utpekade infarten till industriområdet vid Järnvägsgatans östra ände. Knappt 500 tunga fordon passerar in eller ut via denna korsning varje dygn. Huvuddelen av dessa antas utgöra transporter till och från industriområdet, med viss trafik som fortsätter längs Björkforsvägen.

I västra delen av industriområdet korsas Järnvägsgatan av Centrumvägen/Vitvattenvägen. Via denna korsning svänger drygt 100 fordon in eller ut från industriområdet mot centrum eller fortsätter rakt fram mot Gammelgården, väg 721. Järnvägsgatan övergår till väg 721 och passerar Gammelgården för att sedan ansluta till E4 i Åkroken. Centrumvägen går ner till Kalix centrala delar och via Nygatan ansluter den till E4 mitt i Kalix. I korsningen Centrumvägen och Nygatan passerar ca 300 tunga fordon varje dygn.

Korsningsanalyserna visar att en stor del av den tunga trafiken passerar Kalix centrala delar, bland annat korsningen Centrumvägen och Nygatan. Förutom industriområdet på Järnvägsgatan så utgör området längs Vitvattenvägen (Centrumvägens förlängning norr om Järnvägsgatan) en stor målpunkt. Centrumvägen förbi sjukhuset har även den nästan lika stor belastning av tung trafik som Nygatan och utfarten mot E4. Den tunga trafiken väljer också att nyttja vägen förbi Gammelgården i stor utsträckning, långt fler än de transporter som är hänvisade till denna sträcka på grund av dispenstransporter över bron i Åkroken.

3.2.6 Kollektivtrafik

Järnväg

Inga persontransporter sker via järnväg.

Buss

Länstrafiken i Norrbotten AB har sammanställt statistik över resandet med buss till och från Kalix. Under ett år² reste 107 000 personer till Kalix och 88 000 reste från Kalix med buss. I snitt innebär det cirka 290 tillresande och 240 som avreser med buss per dag.

Bussförbindelserna längs E4 på sträckan Luleå-Kalix-Haparanda är goda. På vardagar går 13 dubbelturer, på lördagar och helgdagar går sju dubbelturer. Bussarna stannar på elva hållplatser förutom centralorterna. Till övriga orter kring Kalix går dagligen 14 bussturer från Kalix och 18 bussturer till Kalix, se tabell 3.2.6-1.

Inom Kalix tätort trafikerar lokalbussar tre linjer på vardagar (06.00 – 18.55) med benämningen linje 1 Kalix sjukhus – Näsbyn, linje 2 Djuptjärn – Stenbäcken och linje 3 Innanbyn – Rolfs – Grytnäs. På kvällar (19.00-22.40) och lördagar (10.00-13.40) går linje 4 som är en sammanslagning av de tre vardagslinjerna. Turtätheten är en buss i timmen, under den tid bussarna går. Busslinjerna redovisas i karta 3.2.6-1.

2 Perioden 20060613-20070612



Karta 3.2.6-1 Kartan visar bussnätet i Kalix samt en kvalitetsbedömning av framkomligheten. Kartan kommer från Trafik- och gatumiljöplan för Kalix.

Tabell 3.2.6-1 Trafik till och från Kalix busstation måndag till fredag.

		Till Kalix	Från Kalix
Linje 301	Kalix - Nyborg - Ryssbält	3	6
Linje 304	Kalix - Bredviken - Risögrund - Karlsborg - Vånafjärden	8	9
Linje 305	Kalix - Lantjärv (Trafikerar endast skoldagar)	1	1
Linje 308	Kalix - Vitvattnet (Trafikerar endast skoldagar)	1	1
Linje 309	Kalix - Pålänge - Sören	1	1

3.2.7 GC-nätet och de oskyddade trafikanterna

Olyckor med oskyddade trafikanter, det vill säga cyklister och fotgängare, redovisas under avsnittet Trafiksäkerhet.

Det finns ett gång- och cykelstråk som går från cirkulationsplatsen vid Rolfs såg fram till väg 710 i Bredviken. På bron över Kalix älv finns gång- och cykelbanor på båda sidor av körbanan. Det finns även gång- och cykelvägar som förbinder gång- och cykelstråket längs strandpromenaden med Kalix centrum och med området Näsbyn. Passager av E4 kan ske genom portar vid cirkulationsplatsen i Rolfs, under norra sidan av bron över Kalix älv, genom en gång- och cykelport mellan Köpmannagatan och Nygatan samt över en gång- och cykelbro, "Golden gate", vid Näsbyn.

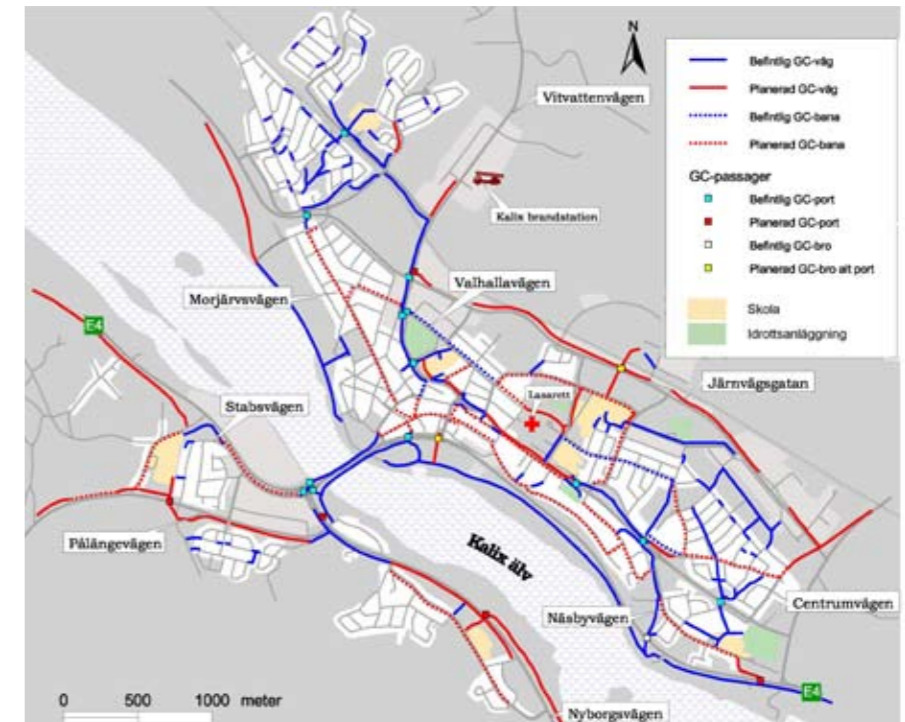
Vid väg 721 finns en separat gång- och cykelbana genom bebyggelsen i Gammelgården. på delar av sträckan är den friliggande och på delar av sträckan är den separerad från väg 721 med kantsten. Passager över väg 721 är utformade med upphöjda övergångsställen och chikaner för att sänka den genomgående trafikens hastighet

Som nämnts tidigare utgör arbetsplaneförslagen för E4 på sträckan Töre-Kalix en av förutsättningarna för denna förstudie. I arbetsplaneförslagen föreslås åtgärder som gör det möjligt att cykla och gå på andra vägar än E4 från Stråkanäs till trafikplatsen Lampen.

Planerade gång- och cykelvägar 2009

Gång- och cykelväg kommer att byggas mellan väg 957 (väg mot Innanbäcken) och Stråkanäs (väg mot Bogårdsbacken). Den nya vägen kommer att till viss del följa den gamla E4/riks13 sträckningen.

Två nya gång- och cykelportar under väg E4 anläggs vid Nygatan och gamla riks väg 13. Sträckan mellan Innanbäcken och korsningen med väg 957 föreslås få målade vägrenar för cyklister och gående. En ca 80 meter lång gång- och cykelvägsdel föreslås från korsningen med väg 957 vidare till befintlig gång- och cykelväg vid Stabsvägen, se karta 3.2.7-1. En ny gång- och cykelväg anläggs även parallellt med E4:



Karta 3.2.7-1 Kartan visar befintliga och behov av nya gång- och cykelvägar i Kalix centralort. Kartan togs fram av Vägverket Konsult i samband med upprättandet av trafik- och gatumiljöplan för Kalix.

ans norra sida, mellan bron över älven och befintlig gång- och cykelport i Kalix centrum som kortas.

På sträckor där det saknas separerade gång- och cykelvägar är de oskyddade trafikanterna hänvisade till vägrenen på E4. Som alternativ till E4 kan vägarna 957, 709 och 710 väljas.

Andelen oskyddade trafikanter med målpunkter nere vid älven bedöms öka när Kalix kommuns vision för strandängarna genomförs.

Vägverkets framtida planer

Vägverket kommer att upprätta en förstudie under 2009 för att studera möjligheten till en gång- och cykelväg på sträckan Grytnäs-Ytterbyn längs väg 705.

Kartlagda behov i Kalix kommuns planering

I Kalix centralort gjordes år 2002 en översyn av befintliga gång- och cykelvägar samt behovet av utbyggnad i samband med att en trafik- och gatumiljöplan för Kalix centralort upprättades. Planen pekade ut ett stort behov av förbättringar, vilket framgår av karta 3.2.7-1. Dessa förbättringsförslag har till viss del arbetats in som åtgärder i arbetsplaneförslagen. De åtgärder som inte tagits med i arbetsplanerna och som ligger i anslutning till allmänna vägar är:

Förstudie E4 förbi Kalix

Väg 705

- GC-port ca 100 m från cirkulationsplatsen vid Rolfs.
- GC-port vid Grytnäs bostadsområde.
- Ny gång- och cykelväg parallellt med väg 705 mellan bostadsområdena på den södra sidan av vägen samt på den norra sidan från en eventuell ny GC-port vid Grytnäs bostadsområde.

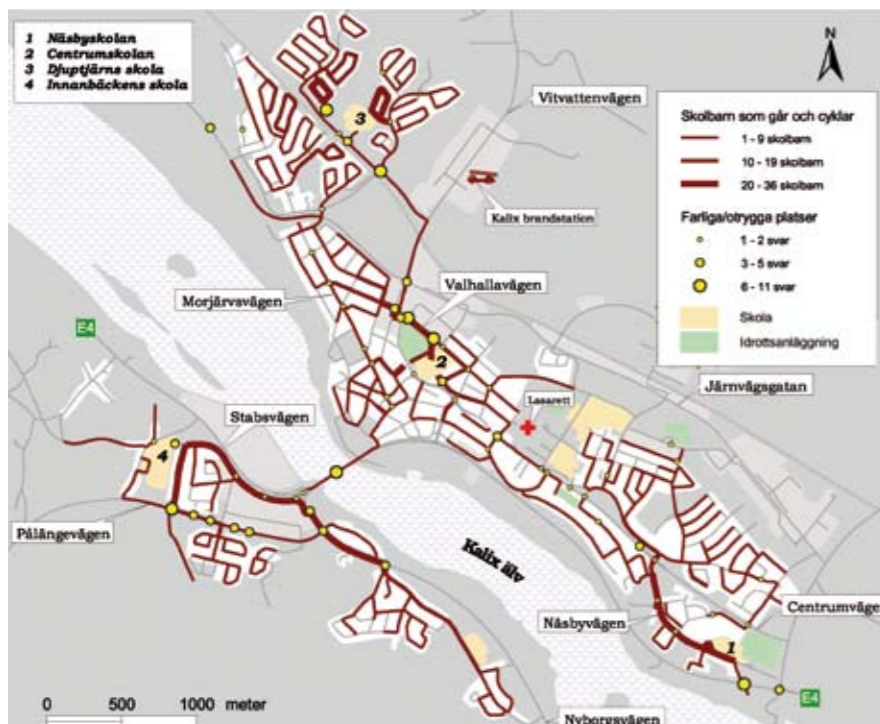
Väg 703

- GC-port i anslutning till Innabäckens skola
- Ny gång- och cykelväg parallellt med väg 703

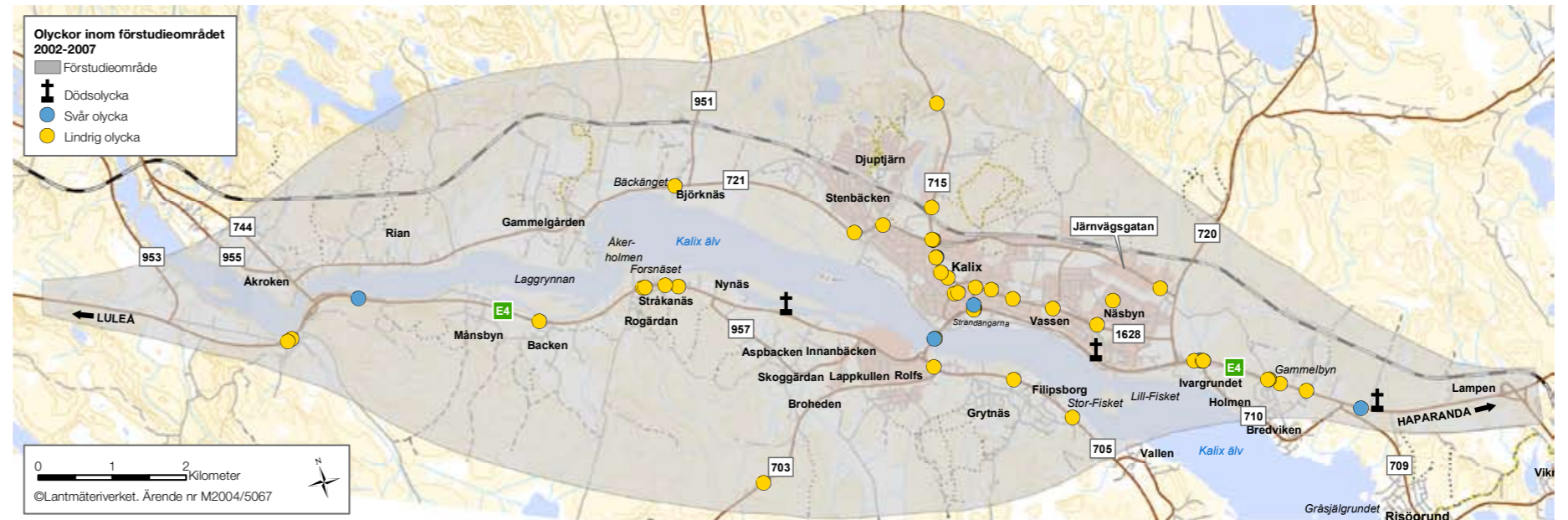
Barns skolvägar år 2000

I samband med trafik- och gatmiljöplanen gjordes år 2000 en undersökning av hur barn i Kalix tätort såg på sin skolväg. Fyra skolor inom Kalix centralort deltog i undersökningen: Näsby skolan, Centrums skolan, Djuptjärns skola och Innabäckens skola. Enkäter skickades ut till elever i årskurs 1-6 i skolorna (maj 2000). Svarefrekvensen i skolorna varierade mellan 41 % och 95 %.

Karta 3.2.7-2 visar vilka vägar barnen använde för att gå eller cykla till skolorna och vilka platser de upplevde som farliga. De utpekade farliga platserna stämde väl överens med var det uppstått många olyckor enligt tillgänglig statistik. Undersökningen gjordes för åtta år sedan och ger därför bara en indikation på hur barns skolvägar kan se ut.



Karta 3.2.7-2 Kartan visar resultatet av en undersökning av barns skolvägar i Kalix centralort som utfördes 2001 av Vägverket Konsult, på uppdrag av Kalix kommun.



Karta 3.2.8-1 Kartan visar var det inträffat olyckor åren 2002-2006.

3.2.8 Trafiksäkerhet

Olycksstatistiken bygger på utdrag ur STRADA för perioden 2002-2007. Var olyckorna inträffat framgår av karta 3.2.9-1

Den utredda sträckan av E4 är olycksdrabbad, 22 olyckor har inträffat, varav tre var dödsolyckor och fyra var svåra olyckor. I olyckorna har fyra personer avlidit och fem personer har skadats allvarligt. Två av de fyra personerna som avlidit förolyckades i olyckor där lastbil var inblandad.

- Fyra mötesolyckor inträffade varav en hade dödlig utgång och en var en svår olycka. Dödsolyckan inträffade mellan en personbil och en lastbil. Den svåra olyckan inträffade mellan två personbilar.
- De övriga dödsolyckorna inträffade mellan en lastbil som körde på en traktor bakifrån och mellan två personbilar som kolliderat efter att en kört på ett vilt.
- Sju olyckor var singelolyckor varav en var svår.
- Tre olyckor inträffade i korsningar eller vid utfarter, alla var lindriga.
- Olyckor med personbil eller mellan två personbilar var vanligast på E4.
- Ingen olycka med oskyddade trafikanter har rapporterats på E4 inom förstudieområdet under den angivna tidsperioden.

På övriga allmänna vägar samt gång- och cykelvägar inom förstudieområdet har det inträffat 28 olyckor, varav tre var svåra olyckor.

På väg 705 (Nyborgsvägen) inträffade tre lindriga olyckor.

På väg 715 (Nygatan, Centrumvägen, Vitvattenvägen) inträffade 12 olyckor varav en var svår. Nio av olyckorna inträffade i

korsningar. Den svåra olyckan inträffade mellan en buss och en fotgängare på ett övergångsställe.

På väg 721 (Järnvägsgatan) inträffade fem olyckor varav en olycka var svår. Den svåra olyckan var en korsningsolycka mellan lastbil och personbil.

På väg 1628 (Köpmannagatan) inträffade två lindriga olyckor. I en av de lindriga olyckorna var det en cyklist som cyklade på ett övergångsställe när cyklisten blev påkörd av en personbil.

På gång- och cykelvägar inom förstudieområdet har tre olyckor inträffat, varav en svår. Den svåra och en av de lindriga skedde mellan cykel och moped.



Gång- och cykelbana i Gammelgården, separerad med kantsten

3.2.9 Farligt gods

Väg E4 genom Kalix är en transportled för farligt gods. Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och produkter, som är så beskaffade att de kan skada människor, miljö, egendom och annat gods, om det inte hanteras rätt under transport.

Räddningsverket och SCB för statistik över farligt gods som körs på vägarna i landet. En större undersökning gjordes för september månad 2006 som i grova drag kartlagt var farligt gods transporteras och i vilka mängder under denna månad. Den visade att det på E4 mellan Luleå och Haparanda transporterades varierande slag av farligt gods, men att mängderna som transporterades i samtliga fall var inom det lägsta intervall som redovisas i statistiken. Totalt transporterades 100-33 000 ton farligt gods under september månad 2006, vilket också är inom det lägsta intervall som redovisas i statistiken.

3.3 ÖVRIG INFRASTRUKTUR

3.3.1 Flyg

Närmaste flygplats är Kallax i Luleå. 2007 hade flygplatsen 930 180 passagerare, varav 59 133 utrikes passagerare.

3.3.2 Hamn

I Karlsborg-Axelvik finns hamn med inrikes och utrikes godstrafik. Farleden är för grund för att transporter med Ro-Ro fartyg³ ska kunna ske.

Framtida hamn

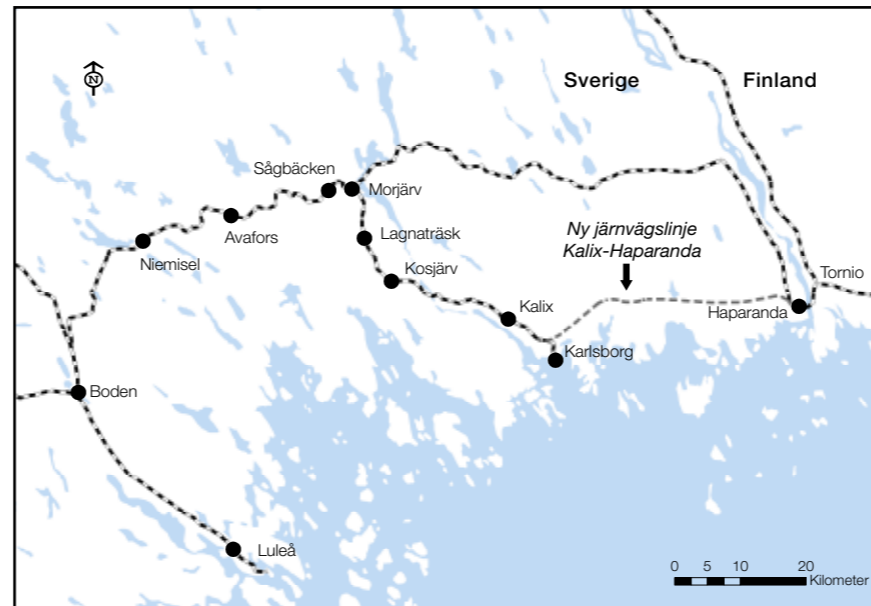
Det finns idéer om att anlägga en djuphamn vid Storön, för malmtransporter. Det kräver ett stickspår från Haparandabanan. Storön kan nås via väg 705.

3.3.3 Järnväg

Kalix ligger vid järnvägen Kalixbanan som går från Karlsborg och ansluter till den befintliga Haparandabanan i Morjärv. Järnvägen mellan Kalix och Morjärv trafikeras med fyra godståg per dygn, sträckan Haparanda-Morjärv trafikeras med tre godståg per dygn och sträckan Morjärv-Boden trafikeras av 7-10 godståg per dygn. Ingen persontrafik sker på sträckan.

Framtida järnväg

Projektering pågår för en ny sträckning av Haparandabanan och reservatet för den nya Haparandabanan är ett riksintresse för kommunikation. Den nya sträckningen kommer att bestå av Kalixbanan som rustas upp och en nybyggd länk som ansluter Kalix med Haparanda via Sangis. Haparandabanans nya sträckning framgår av karta 3.3.3-1.



Karta 3.3.3-1 Kartan visar ny sträckning av Haparandabanan. Banan ska vara helt färdig 2016, men redan 2012 kan den trafikeras med diesellok. Syftet med banan är att förbättra förutsättningarna för godstrafiken. Den kommer att medge högre hastigheter⁴ och ökade laster⁵, vilket tillsammans med banförkortningen kommer att göra det billigare och mer effektivt att transportera gods på järnväg denna sträcka.

24 godståg per dygn beräknas trafikera sträckan, vilket är en ökning med 14 tåg jämfört med dagens situation. Det finns möjlighet till väsentligt större godsvolymer. Banan förväntas avlasta vägtransportssystemet tung trafik.

I Banverkets inriktningsunderlag anges möjligheterna till persontrafik på Haparandabanan efter dess färdigställande. Norrtåg, där bland annat länstrafiken i Norrbotten ingår, har tankar på en trafikering av sträckan Luleå-Haparanda-Torneå. Banverket kommer under år 2008 att översiktligt se över vilka åtgärder som kan krävas på stationerna längs banan för att persontransporter ska vara möjliga. Finansiering av sådana åtgärder finns inte i dagsläget och kommer att hanteras i kommande åtgärdsplanering.

3.3.4 Skotertrafik

I kommunen finns ett väl utbyggt nät av skoterleder som ansluter till nät uppbyggda i angränsande kommuner. Skoterlederna redovisas på karta 3.4.5-1 under kapitlet Miljö, viktiga förutsättningar, aspekter och intressen, avsnittet Befolkning, rekreation och friluftsliv.

4 På den upprustade Kalixbanan ska 100 km/h vid 25 ton axellast tillåtas, på den nybyggda delen 250 km/h för snabbtåg.

5 Största tillåtna axellast (STAX) 25 ton, utbredd last 8 ton/m.

3 Ro-ro fartyg är konstruerade för frakt av hela lastbilar eller lasbilsburna containrar.

3.4 MILJÖ OCH LANDSKAP

Nedan beskrivs viktiga miljöförutsättningar inom området så som naturmiljö, kulturmiljö, naturresurser, befolkning, rekreation och friluftsliv samt miljöbelastning. Kapitlet inleds med en landskapsanalys.

Vissa miljöintressen finns inte inom förstudieområdet och beskrivs därför inte närmare. Dessa är bla värdefulla vägmiljöer, alléer, hagmarker, våtmarker klass 1 och 2, naturgrusförekomster klass I, naturvärden, biotopskydd och övriga områden av intresse för rennaringen (förutom riksintresset)

3.4.1 Landskapsanalys

Förstudien beskriver förutsättningarna för en eventuell ny dragning av E4 förbi Kalix. Området ligger kring Kalixälvens nedersta lopp, där älven byter karaktär från älv till havsvik.

Det dominerande landskapselementet är givetvis Kalixälven, som bildar ett tydligt stråk i öst-västlig riktning genom terrängen. Förstudieområdet börjar någon kilometer uppströms Åkroken i väster, där älven smalnar av och där E4 löper tätt intill älven. Kalix centralort ligger mitt i förstudieområdet på ömse sidor av älven. I östra delen av området är älvdalen flack och vidsträckt och älven omges av odlingsmark, se även karta 3.4.1-1.

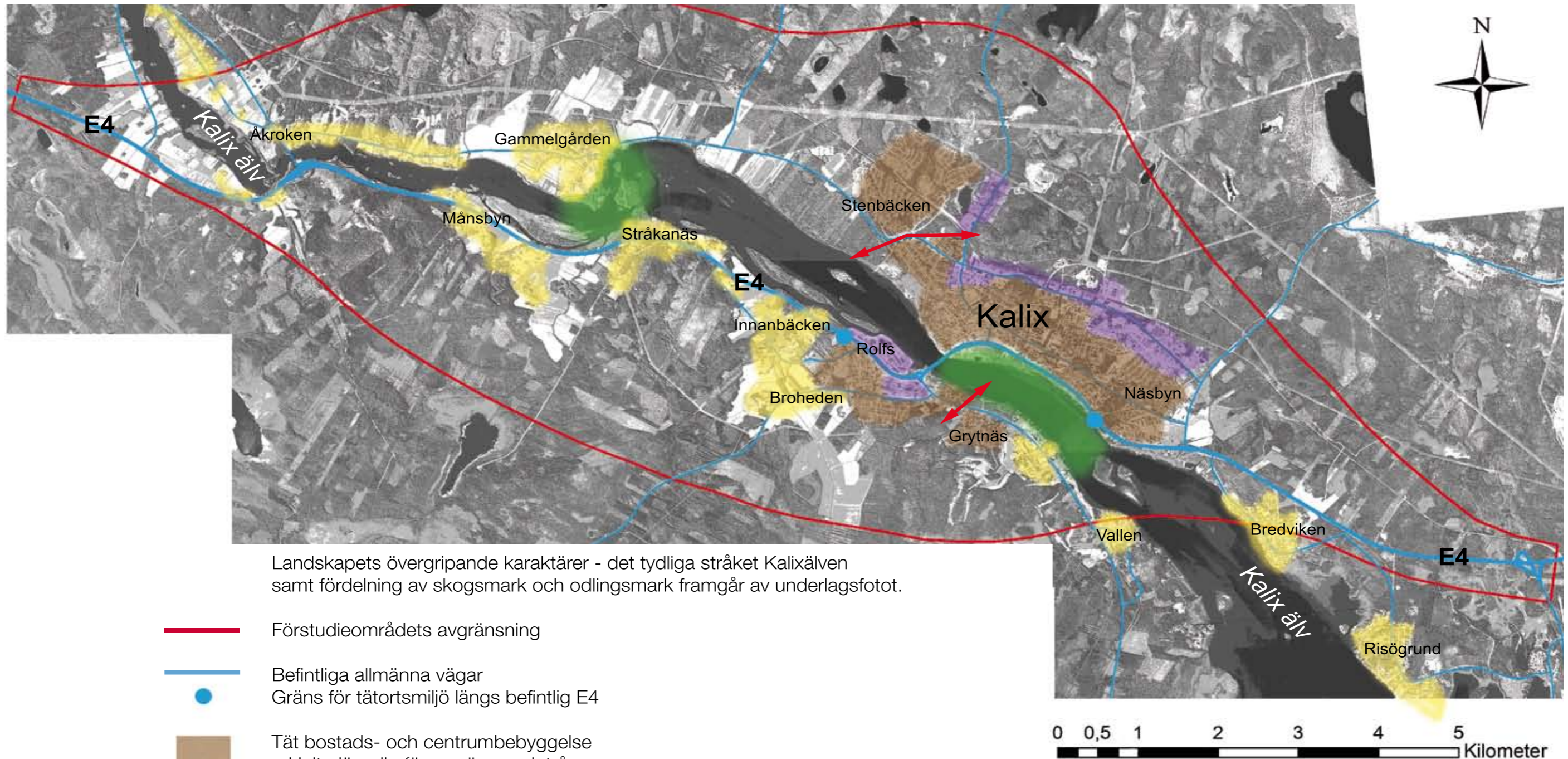
Älven och delar av dalgången omfattas av landskapsbildsskydd enligt tidigare lagstiftning. Denna skyddsform gäller fortfarande (enligt bestämmelser i lag om införande av miljöbalken) och innebär tillståndsplikt för bebyggelse och upplag. Området redovisas på kartan i kapitel 3.4.3 Kulturmiljö.

Älvens norra sida

Älvens båda stränder har lite olika karaktär. Den norra stranden är tämligen jämnt lutande från norr ner mot älven. En ganska sammanhängande remsa av odlad mark löper längs dalen väster om Kalix. Här finns spridd bebyggelse med en förtätning i byn Gammelgården.



Kalixälven sedd från väg 721



Figur 3.4.1-1 Landskapsanalys som beskriver landskapets olika karaktärer inom förstudieområdet samt känslighet för intrång av ny väg



Kalix älv har karaktären av fjärd öster om ön Åkerholmen vid Gammelgården. Väster om Gammelgården är älven ca 300 meter bred, öster om byn blir den dubbelt så bred och börjar få karaktären av en fjärd. Vid Gammelgården ligger också ett par öar som minskar upplevelsen av älven som ett stråk. Mellan Gammelgården och Kalix är andelen igenväxande marker större än i den västra delen och bebyggelsen glesare.

På den norra stranden ligger också huvuddelen av Kalix centralort, se närmare beskrivning nedan. Befintlig E4 bildar en kraftig barriär mellan bebyggelsen och älvstranden. Längs stranden finns ett parklandskap med bland annat en gång- och cykelväg, en campingplats och en småbåtshamn. Mellan tätorten och älvstranden kan man passera E4 planskilt (se 3.2.6), vilket ger relativt god tillgänglighet till området.

Norr om samhället och odlingsmarkerna längs stranden vidtar ett vidsträckt småkuperat skogslandskap med ett flertal mindre sjöar.

Öster om Kalix går skogen till stor del ända fram till stranden. Odlad mark i mindre utsträckning finns kring villasamhället Bredviken samt i anslutning till Näsbyn.

Älvens södra sida

På södra sidan av älven är landskapet till en början mer kuperat med relativt branta skogklädda höjder som vid Åkroken går fram till älven.

Kring byarna Stråkanäs och Månsbyn finns odlade marker som bildar öppna kilar söderut in i skogsmarken. Närmare Kalix, i Innanbäcken och Broheden, är landskapet ett mer småskaligt mosaiklandskap med moränkullar, stråk med odlingsmarker och små förtätningar av gårdsbebyggelse.



Mosaikartat landskap vid väg 957 i Innanbäcken, med småhusbebyggelse

Närmast bron över älven finns ett par områden med tätortskaraktär och även ett industriområde vid E4, som bland annat omfattar Rolfs såg.

Öster om bron glesnar bebyggelsen och även här är landskapet mosaikartat. Längst österut längs älven i förstudieområdet ligger byn Vallen på en udde. Utblickar finns över Kalixälven, som här har blivit kilometerbred och upplevs som en havsvik. I älven ligger de skogklädda holmarna Stor-Fisket och Lill-Fisket.

Söder om älvlandskapet domineras terrängen, liksom på norra sidan, av kuperad skogsmark.

Kalix centralort

Centralortens centrum ligger nära norra landfästet på den befintliga bron. Öster om centrum ligger ett stråk med institutioner (skolor, sjukhus, militär). Centrumområdet omges av bostadsområden med villabebyggelse som den dominerande hustypen. Norr om denna bebyggelse löper ett långt stråk med industrimark i öst-västlig riktning längs järnvägen.

Söder om älven ligger som tidigare berörts ett industriområde och ett par tätare bostadsområden som glesas ut mot bebyggelse med jordbrukskaraktär.

Kalixälven förbi centralorten är synlig från centrum mellan E4-bron i väster och öarna i öster.

Befintlig E4

I Åkroken närmar sig E4 Kalixälven och löper på skrå på berget en bit ovanför älven. Här finns vidsträckta utblickar över älvdalen och mot jordbruksmarkerna på norra sidan. Förbi Stråkanäs går vägen lite längre från älven. Älvkontakten återkommer delvis närmare Kalix, där vägen går lägre i terrängen.

E4 möter Kalix centralort vid industriområdet i Rolfs. Vid passagen över bron finns en viktig vy norrut mot kyrkan och centrumbebyggelsen. Vid passagen förbi centrum utgör E4 för närvarande en storskalig trafikmiljö. Uttrycket förstärks av de stora parkeringsytorna som finns kring affärslokalerna på vägens norra sida.

En ombyggnad av E4 genom Kalix planeras. I detta arbete ingår att smalna av vägen genom Rolfs och förbi centrum, att bygga två cirkulationsplatser i centrum samt en till planskild passage under E4. Om detta genomförs bidrar det till att storskaligheten minskar och att tillgängligheten tvärs E4 ökar för alla trafikantgrupper. Bron över älven berörs inte av denna ombyggnad.

Söderut ser man från E4 ut över parklandskapet längs stranden och över älven. Vägen går sedan genom detta parklandskap mellan villakvarter och stranden. I östra delen av tätorten stiger vägen igen och här finns en smal skogsridå

mellan vägen och älven. Vägen går i skärning på en kortare sträcka.

Öster om Kalix lämnar E4 älven och går genom flack skogsmark med inslag av åkermark.

Känsliga landskapsavsnitt

E4 är en storskalig väg med en stor andel tung trafik. Standarden som europaväg och den planerade ombyggnaden av E4 till mötesfri väg ställer också nya krav på korsningsutformning, parallellvägar etc. Olika delar av landskapet kan i olika hög grad "tåla" ett intrång av den typ som en ny E4 utgör.

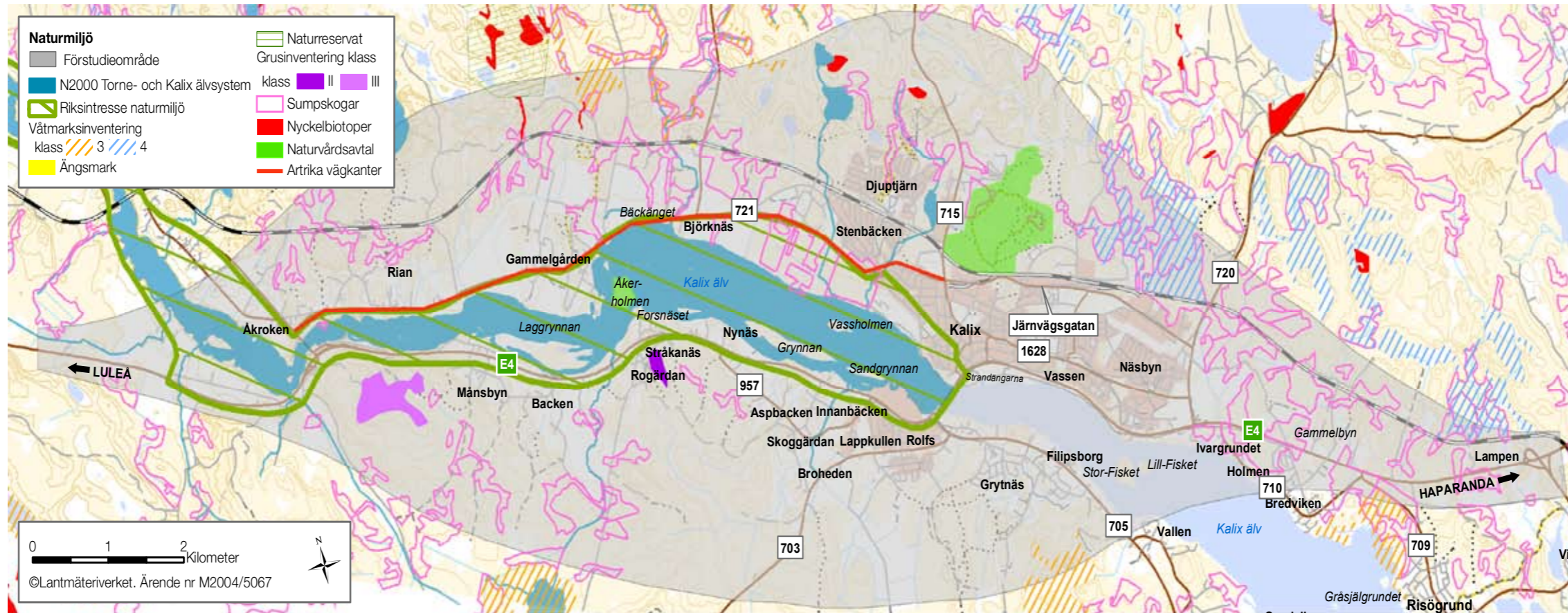
Skogsmarkerna i utredningsområdet är generellt mindre känsliga ur landskapsbildssynpunkt för intrång. Vägar i skogsmark syns inte på håll, och betraktare (bostadsmiljöer etc.) finns i liten grad i skogsmarkerna.

Vissa landskapsavsnitt är mer känsliga för intrång av en ny E4. På dessa platser kan en ny väg t.ex. bli väl synlig, avvika från landskapets skala och struktur, bryta samband i landskapet eller i bebyggelse. De avsnitt som har identifierats är:

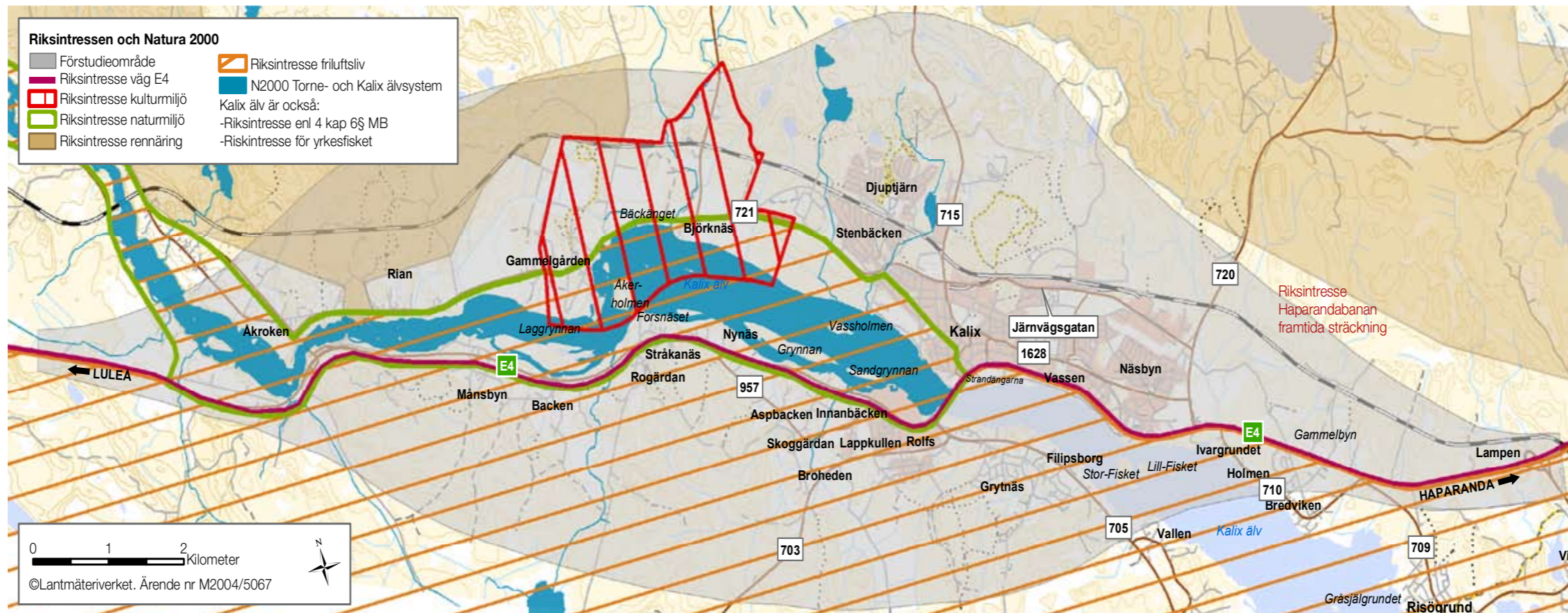
- Den befintliga tätorten. Befintliga tätbebyggda områden bör undantas helt. Två luckor inom tätortsbebyggelsen finns där det ändå är möjligt att dra vägen – mellan Stenbäcken och Kalix centrum på norra stranden samt i västra delen av Grytnäs på södra stranden. Passagerna är ändå känsliga för intrång.
- Det bebyggda odlingslandskapet på norra stranden, särskilt då byn Gammelgården. Detta landskap har höga kulturmiljövärden, se avsnitt Kulturmiljö.
- Det småskaliga odlingslandskapet på södra stranden, särskilt mosaiklandskapen kring Månsbyn och Innanbäcken samt byn Vallen. Delar av Innanbäcken har också höga kulturmiljövärden enligt ovan.
- En passage av älven i ett nytt läge är en kritisk punkt ur landskapssynpunkt. Mest känslig är passagen i det mest exponerade läget vid Kalix centrum samt vid odlingslandskapet kring Gammelgården.



E4 nära Kalixälven öster om Åkroken



Karta 3.4.2-1 Naturmiljöintressen inom förstudieområdet



Karta 3.4.2-2 Riksintressen och Natura 2000-områden inom förstudieområdet.

3.4.2 Naturmiljö

Uppgifter är hämtade från länsstyrelsens digitala underlagsmaterial, muntlig kontakt Lena Bondestad länsstyrelsen, skogsstyrelsen, förslag till ny översiktsplan Kalix kommun och Sveriges geologiska undersöknings (SGU) grus och moräntillgångar, där inte annat anges.

Kalixälven

Torne- och Kalix älvsystem är ett Natura 2000-område som sträcker sig över kommunerna Haparanda, Kalix, Överkalix, Övertorneå, Pajala, Gällivare och Kiruna.

Nedanstående fakta är hämtat ur *"Bevarandepplan Natura 2000 Torne- och Kalix älvsystem SE0820430."* Torne- och Kalix älvsystem är utvalt att ingå i Natura 2000 eftersom det i området finns arter och naturtyper som finns med i Art- och habitatdirektivet. Arterna är bl.a. utter, lax, stensimpa, flodpärlmussla och grön flodtrollslända. Habitatet (livsmiljön) som finns i området för förstudien beskrivs bäst som *Naturliga större vattendrag av fennoskandisk typ (3210)*.

Torne- och Kalix älvsystem utgörs av två stora outbyggda älvar, förbundna via bifurkationen Tarendöälven. Älvsystemet är Västeuropas enda riktigt stora oreglerade vattensystem, ett mycket värdefullt exempel på ett stort naturligt vattensystem. Vattensystemet är en av de få stora oreglerade älvarna med ursprungliga, naturligt reproducerande bestånd av östersjöläx och havsöring.

Kalix älvsystem utgör riksintresse för naturvård enligt 3 kap. 6 § miljöbalken (MB). Kalixälv är i egenskap av Natura

Artrika vägkanter finns längs väg 721 från Åkroken till Kalix centrum. Sträckan har ställvis vackert blommande vägkanter med prästkrage, blåklocka mm. Objekt nummer 250721010.

Fynd över skyddsvärda rödlistade arter finns enligt länsstyrelsen och artdatabanken på 62 lokaler inom förstudieområdet. Dessa är lax, stiftgelélav, 8 arter skalbaggar och 6 arter kärlväxter.

Odlingslandskapet kring Kalixälven, särskilt dess norra sida (varm- och solig-gynnad) har dragit till sig rastande, flyttande och stationära fåglar. Vår och höst rastar stora flockar tranor, gäss, änder, vadare, vipor och storspov (rödlistad). Kärrhök, falk och vråk sitter på lador eller sveper över markerna. (källa: T.Alm, Kalix lokalavdelning SNF och NOF lokalavd. Kalix.)

3.4.3 Kulturmiljö

Uppgifter är hämtade från länsstyrelsens digitala underlagsmaterial, samt förslag till ny översiktsplan Kalix kommun där inte annat anges.

Riksintressen

Björknäs-Gammelgården är av riksintresse för kulturmiljö enligt 3 kap. 6 § miljöbalken (MB). Området är en herrgårdsmiljö med omgivande odlingslandskap av medeltida ursprung med torpmiljö av radbykaraktär. Radbyn och Gammelgården – en herrgård från 1700-talet – samt de egendomslösa torpbebyggelse i skogskanten, belyser tydligt agrarsamhällets sociala skiktning (Källa: *Värdetexter avseende Norrbottens läns riksintressen för kulturmiljö*).

Kulturmiljöprogram

Inom förstudieområdet finns tre områden utpekade i Norrbottens kulturmiljöprogram, Kalix älvdal, Vassholmen och Filipsborgs herrgård (*Länsstyrelsen i Norrbottens län 1998*).



Fillipsborg öster om Kalix på den södra sidan av älven

2000 område av riksintresse enligt 4 kap. 8 §. Dessutom utgör området riksintresse enligt 4 kap. 6 § MB, varmed älven är skyddad bl.a. mot vattenkraftsutbyggnad. Därutöver omfattas vattendraget av strandskydd enligt 7 kap. 13-18 §§ MB. Natura 2000-skyddet innebär även att tillståndsplikt råder för åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön enligt 7 kap. 28 a § MB.

Övriga intressanta områden för naturmiljövården

Övriga naturliga vattendrag inom eller i angränsning till förstudieområdet presenteras i faktarutan Vattendrag inom eller i angränsning till förstudieområdet. De flesta vattendragen ingår i Natura 2000-området för Kalix älv.

Bergträsket är ett lättillgängligt naturreservat som ligger nära Kalix tätort. De södra delarna av området återfinns i förstudieområdets nordvästa del. Naturen i området är varierad. Skogen domineras av lövrik grannaturskog. Här finns också mindre myrar, klippor, stora flyttblock och tjärnar. Markerade strövstigar och en skoterled finns i området.

Områden i länsstyrelsens bevarandeprogram för odlingslandskapets natur- och kulturmiljövården, se kap 3.4.3 Kulturmiljö. Ett objekt från ängs- och hagmarksinventeringen finns i Björknäs.

Från länsstyrelsens våtmarksinventering (VMI) finns inga våtmarker med höga naturvärden i förstudieområdet. Fem våtmarker med vissa naturvärden enligt klassning i VMI och två våtmarker med låga kända naturvärden finns i området.

Länsstyrelsens grusinventering visar på två naturgrus-förekomster. Dessa klassas med naturklass II, skyddsvärd (krönrygg vid Stråkanäs) eller III, inga eller begränsade skyddsvärden, (svallagring av allmänhet, på Ormberget söder om Åkroken). Vid en bedömning av grusförekomstens värde för naturvärden görs en sammanvägning av delskyddsområdena geovetenskapligt, biologiskt och hydrologiskt värde, värde för landskapsbild, friluftslivet, forskning och utveckling.

Skogsstyrelsen har inventerat bl.a. sumpskogar och nyckelbiotoper (www.svo.se). Sumpskog innefattar all trädbärande blöt mark där träden i moget stadium har en medelhöjd på minst 3 meter och trädens krontäckningsgrad är minst 30%. Sådana trädbestånd räknas till sumpskog även på fuktig mark om fuktighetsälskande arter täcker minst hälften av befintligt fält- eller bottenkikt. Med fuktighetsälskande arter i bottenkiktet avses främst de sk sumpmossorna, d.v.s. flertalet vitmossor och björnmossa.

Nyckelbiotoper är skogsområden med mycket höga naturvärden. Dessa skogar har egenskaper som gör att de har en nyckelroll för skogens missgynnade och hotade djur och växter. Inom förstudieområdet finns ett stort antal sumpskogar, främst norr om älven. 5 nyckelbiotoper finns utpekade norr om Gammelgården och Djuptjärn.

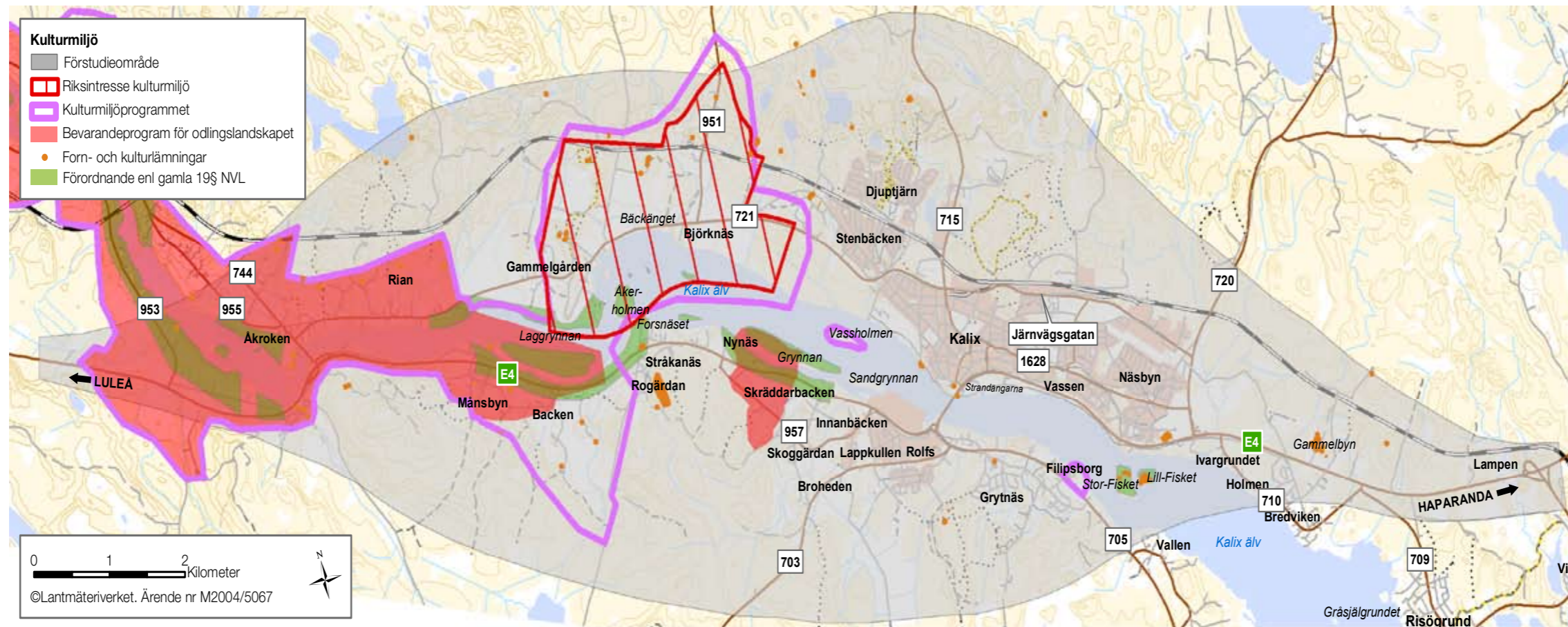
VATTENDRAG INOM ELLER I ANGRÄNSNING TILL FÖRSTUDIEOMRÅDET

Söder om Kalixälven

Källbäcken
Målsbäcken
Lerbäcken
Kvarnbäcken
Bjurbäcken
Innanbäcken

Norr om Kalixälven

Illbäcken (ej Natura 2000)
Bäckmellanbäcken
Björknäsbäcken
Bäck från Grantjärnen
Stenbäcken
Näsbybäcken/Krokbäcken (ej Natura 2000)
Vebisbäcken (ej Natura 2000)
Lampbäcken (ej Natura 2000)



Karta 3.4.3-1 Kulturmiljö inom förstudieområdet.

Nedre Kalix älvdal är en representativ del av medeltidens kärnbygd i Kalix älvdal. Detta område har en relativt oförändrad byastruktur, ett odlingslandskap med många äldre drag bevarade i form av bla diken, åkerholmar och lador. Området har ett högt kulturhistoriskt, pedagogiskt och upplevelsemässigt värde och omfattar området från Kamlunga ner till Gammelgården.

Förstudieområdet berör den sydöstra delen av Kalix älvdal. På Vassholmen anlades ett skiljeställe för flottningstimmer vid 1800-talets slut och hanteringen fortgick fram till 1979. Vassholmen är det enda skiljeställe i länet som har byggnader och kajer kvar i gott skick. Platsen är också lättillgänglig sommardag genom en tillfällig bro, vilket ger den ett högt kulturhistoriskt och pedagogiskt intresse.

Kalix har kallats herrgårdsbygd. Filipborgs herrgård visar exempel på den byggnadsstil som blev vanlig i länet bland den skara industrimän som växte fram under 1800-talet. Byggnaden har ett högt kultur- och arkitekturhistoriskt värde.

Odlingslandskapets natur- och kulturmiljövärden

Nedre Kalix älvdal och Skräddarbacken är utpekade områden i bevarandeprogrammet för odlingslandskapets natur- och kulturmiljövärden (*Länsstyrelsen i Norrbottens län, 1993*)

Västra delarna av förstudieområdet innefattar södra delen av Nedre Kalix älvdal, vilket har bevarandeklass 1 (högsta bevarandeklassen). Hela området har ett högt bevarandevärde både för natur- och kulturmiljövärden då det är representativt för Kalix älvdals medeltida jordbruksbygder. Den välbevarade byggestrukturen och det mångformiga odlingslandskapet med en agrar kontinuitet förstärker värdet.

Skräddarbacken har också bevarandeklass 1. Området är ett öppet älvdalens landskap, representativt för älvdalarnas odlingslandskap. Skräddarbacken är ett parti av Innanbäckens by på södra sidan av Kalix älv med ett odlingslandskap med öppna slätter- och betesmarker på åker. I området finns ett flertal lador, björkridåer och öppna diken.



Skiljestället Vassholmen väster om Kalix tätort



Betongbalkbro vid gamla Kustlandsvägen öster om Månsbyn

Övriga kulturmiljövärden

Riksantikvarieämbetet inventerade fornlämningar i Kalix i samband med utgivningen av den ekonomiska kartan 1985. Många fornlämningar upptäcktes då i och med att man studerade höjdkurvorna och den kustlinjen som förskjutits på grund av landhöjningen. Kustlinjen för 3000 år sedan låg ungefär vid Åkroken och den högre terrängen vid Månsbyn och Stråkanäs utgjorde öar. Inom förstudieområdet finns ett antal forn- och kulturhistoriska lämningar. Dessa finns spridda över hela förstudieområdet men är främst samlade i den norra delen.

Kalix kyrka är landets nordligaste meteltidskyrka och byggdes sannolikt under 1400-talets senare hälft. Kyrkan har byggts till och ändrats genom åren och den senaste renoveringen skedde på 1970-talet. Kyrkobyggnader och kyrkotomter som uppförts och tillkommit före 1939 är skyddade enligt lag om kulturminnen m.m. 4 kap.

Flera områden längs Kalixälven är skyddade enligt 19§ Naturvårdslagen, "landskapsbildskydd".

Länsstyrelsen i Norrbottens län har utfört en inventering av kulturhistoriskt värdefulla vägbroar (*Länsstyrelsen i Norrbottens län. 2005*). Målet med inventeringen var att de kvarvarande delarna av länets kulturhistoriskt värdefulla brobestånd skulle uppmärksammas och bevaras för framtiden.

Broarna har klassificerats i tre bevarandeklasser utifrån deras kulturhistoriska värden. Vid bedömningen av broarnas kulturhistoriska värde användes huvudkriterierna ålder (brons byggår), konstruktion, byggmaterial och byggmetod, d v s brons teknikhistoriska värden, representativitet, sällsynthet, ursprunglighet och brons samspel med det omgivande landskapet

Intill E4 öster om Månsbyn finns på den gamla sträckningen av kustlandsvägen en unik betongbalkbro som anlades 1932. Den är klassad som klass 1. Det innebär att den har mycket höga kulturhistoriska värden. Till klassen hör broar med högst teknikhistoriskt värde liksom de bästa och mest ursprungliga representanterna för varje brotyp. I denna klass återfinns

samtliga äldre träbroar och de flesta äldre stenvälvbroarna i länet. Broarna i klass 1 bör inte rivras eller byggas om. Underhållsarbete bör ske i samråd med antikvariskt sakkunniga.

Nuvarande bro för E4 över Kalixälven är en kontinuerlig lådbalksbro, byggd 1957 och klassad som klass 2, broar med höga kulturhistoriska värden. I denna grupp återfinns för länet representativa broar samt broar med höga teknikhistoriska eller andra värden och som genomgått mindre förändringar av underhållskaraktär.

Även broar som varit föremål för större åtgärder, men som har förstärkande värden, har placerats i klass 2. Ett bevarande av broarna i klass 2 är motiverat. Ändringar och underhållsarbete bör ske i samråd med antikvariskt sakkunniga.

I Björknäs finns en klass 3 bro på väg 721. Klass 3 omfattar broar med ett visst kulturhistoriskt värde. Till denna klass hör de representanter för de vanligaste brotyperna som saknar förstärkande värden. Också broar som har genomgått underhållsarbete av större omfattning, men där brons ursprungliga konstruktion fortfarande kan uppfattas, har placerats i denna klass. Ändringar och underhållsarbete av broar i klass 3 bör utföras varsamt så att broarnas kulturhistoriska värde inte minskar.

Broar som är uppförda 1960 eller senare ingår inte i inventeringen. Det är sannolikt att även en del av dessa har sådana kulturhistoriska värden att de skulle tillhöra någon av de tre ovanstående klasserna.

3.4.4 Naturresurser

Uppgifter är hämtade från länsstyrelsens digitala regionstäckande underlagsmaterial, förslag till ny översiktsplan Kalix kommun och Sveriges geologiska undersöknings (SGU) brunnsarkiv, grus och moräntillgångar, ballast och industrimineral.

Rennäring

Förstudieområdet ligger inom vinterland för Kalix sameby. I förstudieområdets nordvästra del finns riksintresse för rennäring, Kamlunge kärnområde. Strax utanför förstudieområdet finns även ett av Kalix samebys viktiga vinterbeteområde, Vitheden. Riksintresse är område som genom urvalskriterier utpekats som särskilt viktiga för rennäringen. Det utgör kraftcentrum inom samebyn och har en total kvalitet som har avgörande betydelse för möjligheterna att varaktigt bedriva renskötsel inom samebyn.

Berg- och grustäkter

Det finns ett antal berg- och grustäkter i och i närheten av förstudieområdet, se karta 3.4.4-1.

Vattentäkter

Någon vattentäkt med vattenskyddsområde finns inte inom förstudieområdet.



Karta 3.4.4-1 Berg- och grustäkter i närheten av förstudieområdet.

Förstudie E4 förbi Kalix

Jord- och skogsbruk

Aktivt jord- och skogsbruk finns inom förstudieområdet. En stor del av odlingsmarkerna ingår i det skyddsvärda området Nedre Kalix älv dal med högsta bevarande (klass I) som beskrivs i kapitel Kulturmiljö. Ur naturresurssynpunkt är inte jordbruksmarken klassad. Skogsnäringen utgör en av basnäringarna i kommunen. Skogen är också en viktig resurs för friluftsliv, kultur- och naturvård.

Yrkesfiske

Kalix älv är ett utpekat riksintresse för yrkesfiske enligt 3 kap. 5 § MB (Fiskeriverket 2006). Älven har riksintressanta lek- och uppväxtområden för det yrkesmässiga laxfisket.

3.4.5 Rekreation och friluftsliv

Uppgifter är hämtade från länsstyrelsens digitala underlagsmaterial samt förslag till ny översiktsplan Kalix kommun och Kalix kommuns hemsida om fiske.

Kalixälven och kust och skärgårdsområdet (Norrbottens skärgård) är av riksintresse för det rörliga friluftslivet (båda enligt MB 3 kap 6§. Norrbottens skärgård även enligt MB 4 kap 1,2§). Den outbyggda Kalixälven med många forssträckor i skogsterräng är av stort värde som kanotälv och för fritidsfisket. Älvens lättillgänglighet tillsammans med en

naturskön landskapsbild gör den mycket attraktiv för turismen och det rörliga friluftslivet.

Skärgårdsområdet upp till E4 är ett riksintresse för turism och rörligt friluftsliv vad gäller båtsport, bad, kulturstudier och fritidsfiske.

Kalixälvens värde för fritidsfisket och sportfisket är stort. Lax, havsöring, harr, gädda och abborre fiskas. Fisket bedrivs från land och från båt. Fiskevårdsområden (FVO) inom förstudieområdet är Rians FVO, Månsbyn FVO, Gammelgården-Björknäs FVO och Kalix FVO.

Rudträskområdet är ett värdefullt rekreationsområde i närheten av Kalix tätort.

I Kalix organiseras snöskoterverksamheten av Kalix, Sangis, Pålänge och Nyborg snöskoterklubb. För skoterleder se karta 3.4.5-1.

En golfbana finns vid Filipborgs herrgård på södra sidan älven. Golfbanan har 18 hål och är utspridd i ett område öster och väster om Filipborg samt på södra sidan av väg 705 vid Grytnäs. Motionsspår och skidbacken Rudträskbacken finns norr om järnvägen. Motionsspår finns också norr om Gammelgården. Småbåtshamn finns vid E4:a-bron på norra stranden. Området längs älven med sin strandpromenad,

hamn och camping utgör ett viktigt närreklamationsområde i samhället.

3.4.6 Miljöbelastning

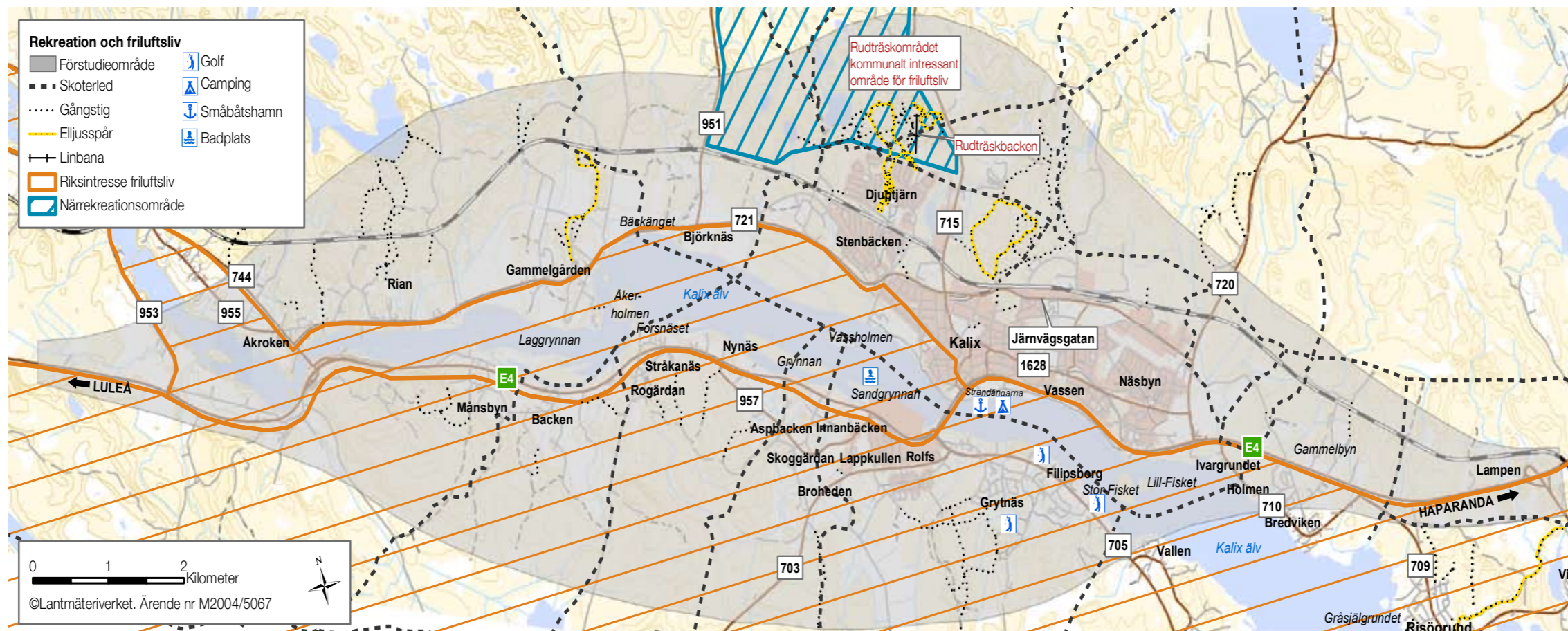
Buller

Uppgifter är hämtade från förslag till ny översiktsplan Kalix kommun samt naturvårdsverkets material om riktvärden.

Med buller avses önskat ljud. Upplevelsen av buller varierar starkt från person till person. Störningarna som buller orsakar kan bl.a. ge sömnsvårigheter, medföra koncentrationsvårigheter och ge stressreaktioner. Trafikbuller redovisas i decibel A, dB(A).

Om ljudnivån ökar eller minskar med 3 dB(A) upplevs det som en knapp hörbar förändring. En förändring med 8-10 dB(A) upplevs däremot som en fördubbling eller halvering av ljudnivån. Vid 40 dB(A) kan sömnen påverkas, vid 45 dB(A) kan känsliga personer vakna och vid 60-65 dB(A) kan tal bli svårt att uppfatta.

Riksdagen har angett riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. Till väsentlig ombyggnad räknas åtgärder som är så omfattande att det är fråga om



Karta 3.4.5-1 Visar intressanta områden för rekreation och friluftsliv

omläggning av väg i delvis ny sträckning eller en väsentlig breddning. Åtgärderna motsvarar oftast nybyggnadsstandard. De fastställda riktvärdena gäller buller i och utanför bostäder för permanent boende, fritidshus samt vård- och undervisningslokaler, vid uteplats eller bostadsområdet i övrigt.

Buller kan även upplevas negativt vid vissa natur- och kulturmiljöer då ljudet påverkar upplevelsen av området. I natur- och friluftsområden dit man söker sig för rekreation och avkoppling är i princip alla ovidkommande ljud störande.

Kraven på bullerfrihet varierar mellan olika områden beroende på vilken typ av område det är och till vad det används. Ju närmare tätorter området ligger desto mer buller bör man kunna acceptera. Naturvårdsverket har föreslagit riktvärden för bl.a. friluftsområden, parker och andra rekreationsytor i tätorter.

Buller i Kalix

De vanligaste bullerkällorna i Kalix är vägtrafiken, järnvägstrafiken och industribuller (källa: *Kalix kommun förslag till översiktsplan*).

Buller från vägtrafiken påverkas av trafikmängden, hastigheten, markdämpningen, andelen tunga fordon, topografin, mm. Trafikbullret bedöms i "förslag till ny översiktsplan Kalix

kommun" inte vålla några större problem men i vissa fall kan bullerdämpande åtgärder måste sättas in. Som kommunala övervägande nämns i planen att riktvärdena för trafikbuller skall underskridas vid uppförande av ny bebyggelse eller vid anläggning av ny väg/järnväg. Tung trafik bör ledas utanför de centrala delarna av samhällena.

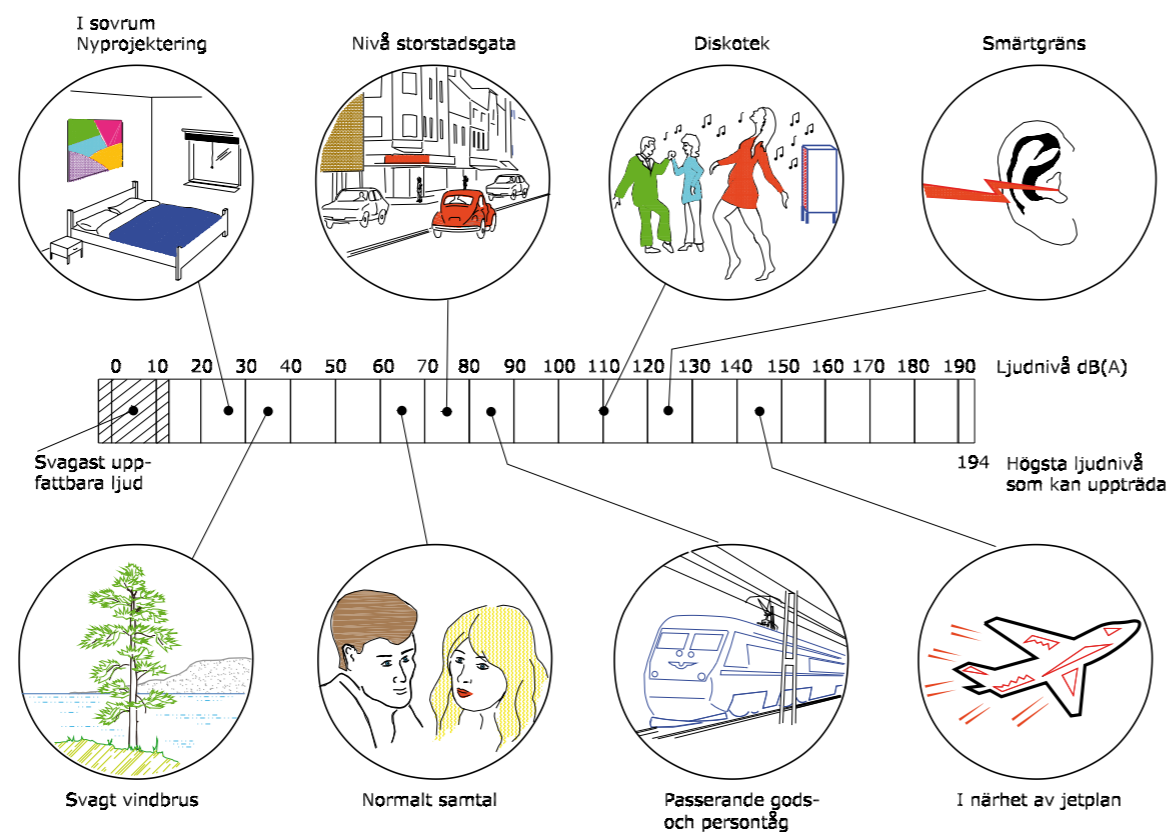
De mest trafikerade vägarna i Kalix är E4 vid Kalix, Nygatan och Centrumvägen. Hela E4 genom Kalix har relativt höga trafikmängder men bebyggelsen ligger huvudsakligen väl avskild från vägen. Inga fastigheter längs nuvarande E4 är bullerstörda idag, dvs inga har bullernivå över 65dBA.

Nuvarande järnväg vållar inga större bullerbesvär. När nya Haparandabanan och Norrbottniabanan byggs kommer trafiken att väsentligt öka i omfattning. Det blir då nödvändigt att sätta in bullerdämpande åtgärder på de platser där riktvärdet för buller beräknas överskridas.

De största industriarbetsplatserna utgörs av Billerud Karlsborg och Rolfs såg.

Industrierna ligger i detaljplanelagda industriområden. Miljökonflikter i form av buller mellan industri och bostäder förekommer sällan.

Snöskotertrafiken orsakar ibland bullerstörningar i tätorter.



Figur 3.4.6-2 Upplevelsen av maximala bullernivåer dB(A) ska inte förväxlas med ekvivalentnivå, som är ett vägt medelvärde över dygnet. Grafik: ÅF-Ingemansson)

Luftföroreningar

Med luftföroreningar avses ämnen och föreningar som är skadliga för hälsa, klimat, natur- och kulturmiljö. Riksdagen har antagit en förordning om miljö kvalitetsnormer för utomhusluft. I dagsläget finns miljö kvalitetsnormer för svaveldioxid, kvävedioxid, bly, kväveoxid, partiklar (PM10), kolmonoxid och bensen. Dessa normer är juridiskt bindande.

Utsläpp från vägtrafiken är den största föroreningskällan i området. Inga gränsvärden eller miljö kvalitetsnormer överskrids.

Lokaltyp eller områdestyp	Ekvivalent ljudnivå dB(A) för dygn	Maximal ljudnivå dB(A)
Bostadsbebyggelse		
Utomhus	55 ¹	70 ²
Inomhus	30	45 ³
Vårdlokaler och undervisningslokaler samt rekreationsytor i tätort		
Utomhus	55 ¹	45 ⁴
Inomhus	30	
Arbetslokaler för ej bullrande verksamhet		
Utomhus	65 ¹	
Inomhus	40 ⁵	
Friluftsområden		
Bostadsområden med låg bakgrundsnivå	45 ⁶	

¹ Avser frifältsvärde vid fasad

² Avser uteplats i anslutning till bostad. Får överskridas 5 gånger per timme

³ Nattetid, kl 22.00-06.00, får överskridas 5 gånger per natt

⁴ Avser endast vårdlokaler

⁵ Avser område som är avsatt i översiktsplan för det rörliga friluftslivet, där naturupplevelsen är en viktig faktor och där låg bullernivå utgör en särskild kvalitet

⁶ Avser områden med en bakgrundsnivå ≥ 30 dB(A) där inga andra storkällor från pågående markanvändning än boende finns

Riktvärden för vägtrafikbuller vid nybyggnad och väsentlig ombyggnad

3.5 BYGGNADSTEKNISKA FÖRUTSÄTTNINGAR

3.5.1 Geotekniska förutsättningar

Allmänt

Som underlag till gjorda bedömningar har jordartskartan (se karta 3.5.1-1) och befintlig broritning med grundläggning använts. I Kalix älv dal utgörs jorden överst av havs- och älvsediment ovan morän.

För att förtydliga beskrivningen av de geotekniska förutsättningarna har förstudieområdet indelats i fyra delområden som benämns delområde 1, delområde 2, delområde 3 och delområde 4 och visas på karta 3.5.1-1. För varje delområde redovisas dels en allmän beskrivning av förekommande jordarter i området och dels en beskrivning av åtgärder som kan bli aktuella om en ny E4 ska byggas genom detta område.

Delområde 1, Åkroken – Djuptjärn – Björkforsvägen

I väster består marken av havs- och sjösediment på båda sidor av Kalix älv, främst lera och silt. Vid Djuptjärn och öster om Djuptjärn förekommer berg i dagen. I delområdets mitt bedöms jorden bestå av morän. Mot Björkforsvägen och öster om denna förekommer ett parti på ett par hundra meter av finsediment med några meters mäktighet. Vid östra änden av området utgörs jorden av finsediment med som störst ca 5 m mäktighet.

Vid älven kan pålning bli aktuellt för bron. Områden med lösa finsediment nära Björkforsvägen behöver grävas ur. Bergschakt kommer att behöva utföras vid passage genom Rammelberget. Grundvattennivå kan förutsättas ligga i nivå med älven samt i nivå med markytan i områden med finsediment.

Delområde 2, Månsbyn – Stenbacken - Björkforsvägen

Närmast älven består jorden av havs- och sjösediment, huvudsakligen av lera och silt. Längre från älven består jorden av morän men i låglänta områden sträcker sig havs- och sjösediment längre in i landet. Vid Stenbacken intill järnvägsstationen består marken av morän med inslag av berg

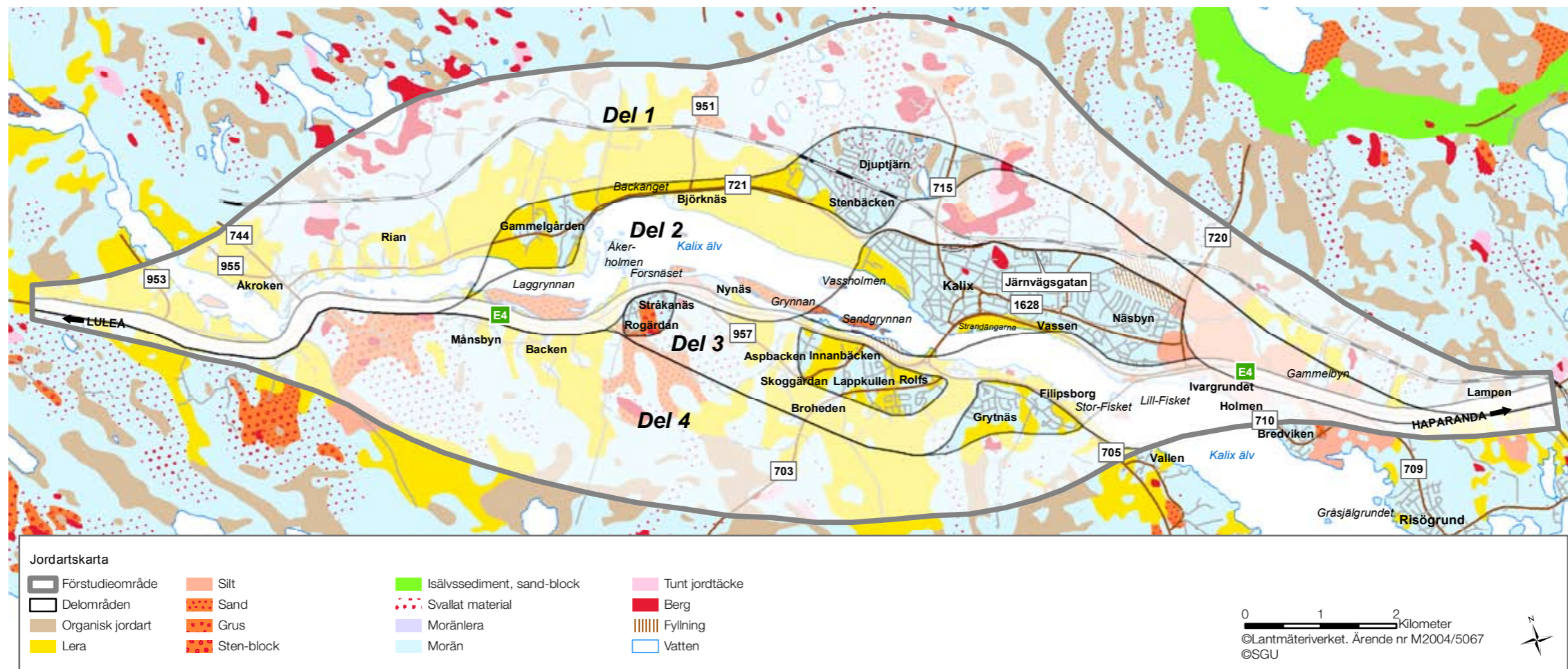
i dagen. Längre mot Björkforsvägen och anslutningen mot befintlig E4 består marken av områden med finsediment med några meters mäktighet. Som mest bedöms finsedimentens mäktighet till ca 5 meter.

Urgrävning och pålning kan bli aktuellt ny väg går över djupare ler- och siltjordar. Även bergsområden kan korsas beroende på var man lägger vägen. Där blir skärning eller ett tunnelalternativ nödvändigt.

Delområde 3, Stråkanäs – Centrum

På södra sidan om Kalix älv består jorden av havs- och sjösediment men även områden med morän finns. Moränområden finns främst i områdets västra del. På norra sidan om Kalix älv består jorden av havs- och sjösediment mellan älven och befintlig E4. Jorden i havs- och sjösedimenten består av lera och silt på båda sidor av älven.

Vid val av ny E4 i detta område kan pålning av brostöd bli aktuellt, alternativt kan urschaktning av havs- och sjösediment ner till morän räcka vid grundläggning. Grundvattennivån kan förutsättas ligga i nivå med älven.



Karta 3.5.1-1 Jordartskarta över förstudieområdet

Delområde 4, Åkroken - Filipborg – E4:an

Sträckan från Åkroken till Filipborg består av moränjordar. I lågparter finns främst lerjordar. På södra sidan av Kalix älv består jorden av havs- och sjösediment. Jorden består av lera och silt. I mitten av älven finns en ö bestående av sand. På norra sidan av Kalix älv består jorden överst av morän närmast älven. Närmast väg E4 består jorden av lera och silt.

Vid val av ny E4 i detta område kan pålning av brostöd bli aktuellt, alternativt kan urschaktning av havs- och sjösediment ner till morän räcka vid grundläggning. Längs sträckan kommer urgrävning av havs- och sjösediment att bli aktuellt. Grundvattennivån kan förutsättas ligga i nivå med älven.

Befintlig bro E4

I södra stödläget består jorden av gyttja och lera på morän. Befintlig bro är grundlagd på platta på mark vid södra stödet. Kalixälvens botten består överst av lera på silt. Grundläggning av bron för stöd i vattnet är platta på mark. I norra stödläget består jorden av finsilt ovan sand. Norra brostödet har pålats med betongpålar. Vidare består jorden överst av lera och silt på strandängarna.

3.5.2 Övriga byggnadstekniska förutsättningar

SMHI har på uppdrag av Statens Räddningsverk översiktligt karterat översvämningszoner i området kring Kalix älv vid vattennivåer som motsvarar ett 100-årsflöde. Sannolikheten för att detta ska inträffa inom ett 100-årsperspektiv är 63 %.

Den översiktliga karteringen visar att befintlig E4 kommer att ligga under vatten på ett antal sträckor, men inför mer konkreta skeden i planeringsprocessen bör mer precisa beräkningar tas fram. Underlaget som använts vid beräkningen är inte så exakt att det kan visa om höjden på en vägbank är tillräcklig för att skydda vägen mot översvämning. Kartan ger dock en indikation om vilka områden som är särskilt utsatta för översvämning. Dessa är låglänta områden vid Stråkanäs, Innanbäcken, Rolfs, Strandängarna och Bredviken, se karta 3.5.2-1.

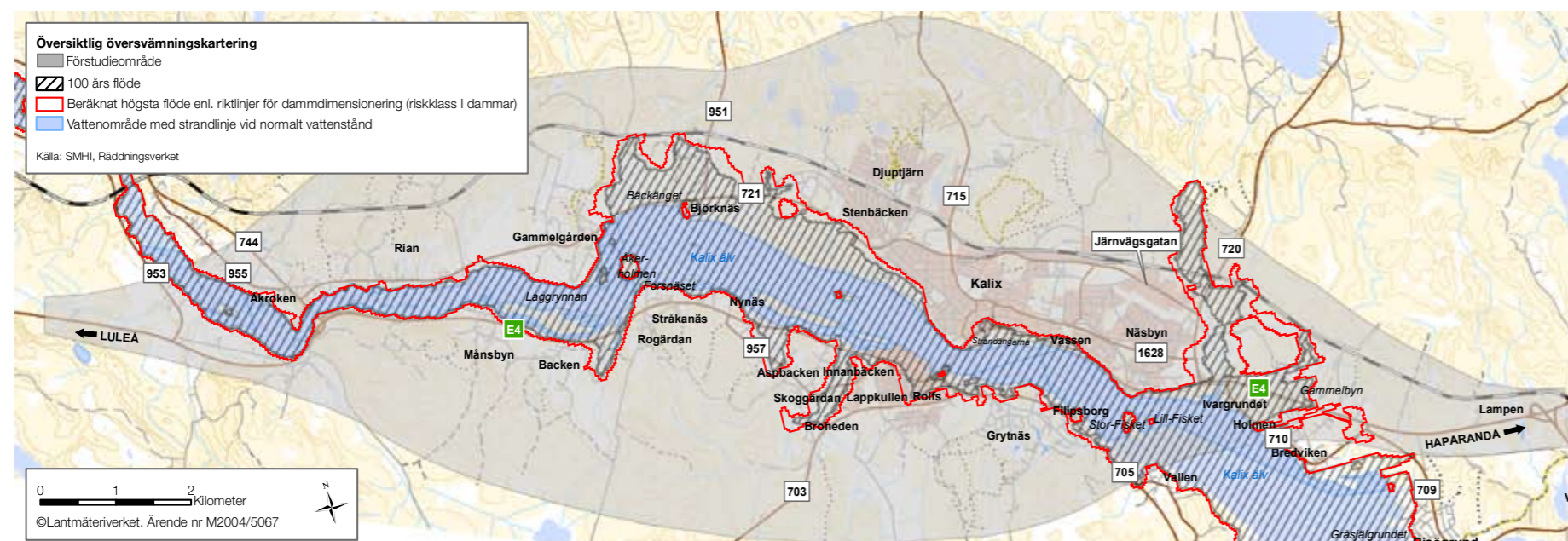
Under våren 1969 byggdes en ispropp upp i Kalixälven. När en sedan släppte steg vattennivåerna så att strandängarna och området kring bron översvämmades, se foton här intill.



Översvämning på Strandängarna, nedanför Kärleksstigen, foto Rolf Morin



Översvämning i området kring Kalixbron, foto Rolf Morin



Karta 3.5.2-1 Kartan visar områden som riskerar att översvämmas vid höga flöden i Kalix älv



E4 förbi Kalix

4. Projekt mål

Kapitlet lyfter fram mål på olika nivåer för arbetet med E4 förbi Kalix. I slutet av kapitlet samlas de projektmål som används för att värdera de olika lösningsförslagens målpuppfyllnad.

Målbild = Önskade tillstånd i och kring Kalix tätort på lång sikt (kap 4.1).

Vägprojektets mål = Mål som följer med i projektet från förstudie till färdig väg (kap 4.5).

Förstudiens mål = Mål och syfte med förstudien, redovisas i inledningen av rapporten (kap 1.1).

4.1 GEMENSAM MÅLBILD

I samband med förstudien har Vägverket i samråd med Kalix kommun utarbetat ett förslag till målbild för vägtransportssystemet i Kalix tätort. Förslaget utgår från de transportpolitiska delmålen och Kalix kommuns generella mål.

E4 medger god framkomlighet och säkerhet för såväl boende, genomfartstrafik som besökare till Kalix. Vägen är i sin formgivning och linjeföring anpassad till såväl landskapet som samhällets karaktär och erbjuder trafikanten en attraktiv upplevelse av Kalix. Vägen upplevs som en naturlig del av omgivningen och stimulerar till en öppen, vacker och levande tätort.

4.2 TRANSPORTPOLITISKA MÅL

(Vägverkets Strategisk plan 2008-2017)

Vägverket har regeringens uppdrag att sköta det statliga vägnätet och ta ett övergripande ansvar för vägtrafiken. Inriktningen har lagts fast i ett övergripande transportpolitiskt mål:

"Att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet"

Sex transportpolitiska delmål utgör grunden för hur Vägverket skall arbeta för att skall säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Tillgängligt transportsystem

Transportsystemet skall utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.

Hög transportkvalitet

Transportsystemets utformning och funktion skall medge en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.

Säker trafik

Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten är att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.

God miljö

Transportsystemets utformning och funktion skall bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås.

Positiv regional utveckling

Transportsystemets utformning och funktion skall bidra till att uppnå målet för den regionala utvecklingspolitiken samt motverka nackdelar av långa transportavstånd.

Ett jämställt transportsystem

Transportsystemet skall vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.

Andra mål som påverkar Vägverkets arbete är bland annat:

- De nationella miljö kvalitetsmålen (Prop 2004/05:150)
- De nationella folkhälsomålen (Prop 2002/03:35)
- Mål i Strategisk plan 2008-2017 (Publ 2007:37)
- Vägverkets mål för natur- och kulturmiljö (Publ 2006:163)
- God vägarkitektur (Publ 2001:01)

4.3 KALIX KOMMUNS MÅL

Kalix är den attraktiva och framgångsrika kommunen där vi tillsammans aktivt deltar i omvärldsförändringar och med god ekonomisk effektivitet utvecklar det goda och hållbara samhället. Kalix ska vara en attraktiv kommun att leva, besöka och verka i för människor och företag. I Kalix ska vi ha ett tillväxtfrämjande utbildnings- och näringslivsklimat med välutvecklad infrastruktur.

4.4 METOD FÖR FRAMTAGANDE AV PROJEKTMÅL

Förstudiearbetet omfattar att formulera projektspecifika mål som ska följas upp och utvärderas. Målen följer sedan med vidare i processen till senare skeden där de konkretiseras och görs mer detaljerade. Det är även möjligt att lyfta in fler mål under processens gång. Projektmålen kopplas till de transportpolitiska målen.

Under arbetet med förstudien har ett gemensamt arbete mellan Vägverket och Kalix kommun pågått för att komma fram till en gemensam målbild, som sedan ska ligga till grund för det respektive organisations arbete med transportsystemet i Kalix.

Vägverket och Kalix kommun har under arbetet presenterat önskemål och förutsättningar från sin egen organisation som sedan omsatts till önskade tillstånd. De redovisas som icke åtgärds specifika, önskade tillstånd hos transportsystemet. Utifrån detta underlag formulerades gemensamma mål för arbetet.

4.5 VÄGPROJEKTETS MÅL

Målet med vägprojektet är att skapa en väl fungerande E4, delen förbi Kalix, som är anpassad till tätortens utveckling. Projektmålen tar till viss del också hänsyn och fångar de behov som Kalix kommun uttrycker genom sina mål och planer.

I syfte att bättre kunna mäta och följa upp mål så har de övergripande målen brutits ner och anpassas till projektets specifika behov och förutsättningar. Indelningen har gjorts utifrån de sex transportpolitiska delmålen, observera dock att flera av projektmålen kan passa in under fler än ett transportpolitiskt delmål.

Tillgänglighet och framkomlighet

- Vägen i samhället ska fungera för både lokal trafik och genomfartstrafik
- Gena kommunikationer och rörelsemönster ska främjas för alla trafikanter
- Funktionsnedsatta personer, barn och äldre ska kunna ta sig fram på egen hand utan att vägen utgör en barriär

Hög transportkvalitet

- Vägen ska vara ett naturligt val för passerande fjärrtrafik
- Tung trafik ska ha god framkomlighet

Säker trafik

- Korsningar ska vara säkra och trygga för alla trafikantslag till viktiga målpunkter
- Vägen skall placeras och utformas på ett sätt som ger hög säkerhet för samtliga trafikanter

God miljö

- Farligt gods ska transporteras på ett säkert sätt
- Vägen och trafiken ska inte påverka boendemiljön negativt
- Vägen ska ta hänsyn till landskapets natur-, kultur- och rekreationsvärden och visuella värden i omgivningen ska säkras
- Vägens formspråk ska vara anpassat till omgivningens terräng, struktur, skala och karaktär och en bro över älven ska underordna sig landskapet
- Vägen ska inte vara en visuell eller fysisk barriär
- Samhället ska exponeras eller annonseras mot vägen så att centrum blir mer attraktivt och aktivt

Positiv regional utveckling

- Vägverkets planering skall ske i samförstånd med Kalix kommuns planering för att nå en långsiktigt hållbar lösning
- Vägtransportssystemet ska bidra till en levande och attraktiv tätort, samt goda anslutningar mellan samhälle och E4, med attraktiva och kvalitativa lösningar

Ett jämställt transportsystem

- Vägen ska svara mot både kvinnors och mäns transportbehov
- Kvinnor och män ska ha samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning, och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.

4.6 KRITERIER FÖR MÅLUPPFYLLELSE

För att tydliggöra vad Vägverket vill åstadkomma med projektet och vad föreslag till åtgärder får för konsekvenser, redovisas de i en tabell över måluppfyllelse. Varje förslag värderas mot projektmålen och jämförs utifrån de förväntningar som finns på en önskad lösning.

Strävan är att alla projektmål ska vara kvantifierbara samt att ett väldefinierat kriterium kan anges för varje mål.

Målen under kapitel 4.4 är av två slag dels kvantitativa dels kvalitativa, det vill säga mål vars uppfyllelse kan mätas, respektive mål som endast kan bedömas subjektivt. Exempel på kvantitativa mål är *Förbindelse finns över älven*. Exempel på kvalitativa mål är:

Vägen ska ta hänsyn till landskapets natur-, kultur- och rekreationsvärden och visuella värden i omgivningen ska säkras.

Områdena vägteknik, framkomlighet, tillgänglighet och kostnad är ofta lättare att sätta mätbara mål på, medan trafikantupplevelse, gestaltning, regional utveckling och miljö kan vara svårare. Fördelen med mätbara mål är att de inte är person- eller situationsberoende och därför beständiga över tiden genom ett projekts livslängd.

Inom det gemensamma projektet *Mål och mått för natur- och kulturvärden* har transportverken försökt upprätta kriterier för de kvantitativa målen inom natur- och kulturmiljö. Grundtanken är att uppfyllelse av nationella mål skall mätas med nationella kriterier som måttstock.

Måluppfyllnad kommer att bedömas utifrån de möjligheter att uppfylla projektmålen som finns inom respektive delområde. De mål som antas för ett vägprojekt i en förstudie kan dock inte alltid preciseras och konkretiseras ner i detalj. Vissa mål går heller inte att värdera i det tidiga skedet som en förstudie utgör, därför är det viktigt att dessa mål följer projektet mellan de olika skedena, där de utvecklas och preciseras vidare.

Åtgärdsförslagets måluppfyllelse redovisas i kapitel 8.

5. Funktionsanalys av transportsystemet och dess influensområde

I kapitlet redovisas en analys av nuvarande situation där även de planerade åtgärder som kommer att utföras under år 2009 har vävts in. Analysen har gjorts med utgångspunkt från de sex transportpolitiska delmålen samt förstudiens projektmål.

5.1 TRANSPORTSYSTEMETS FUNKTION

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet har brutits ned i sex transportpolitiska delmål, se kapitel 4.2. Vägverket strävar efter en balanserad måluppfyllelse som gör att inget av delmålen prioriteras högre än något annat på lång sikt.

5.2 TILLGÄNGLIGT TRANSPORTSYSTEM

Tillgängligt transportsystem betyder att "transportsystemet skall utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses". Det ska vara utformat så att det skapar förutsättningar för kvinnor och män, unga och barn, att ha ett fungerande vardagsliv och goda sociala kontakter. Det ska även tillgodose näringslivets krav på snabba, flexibla och tillförlitliga transporter.

Tillgänglighet kan delas in i tillgänglighet till transportsystemet och tillgängligheten till målpunkter för olika trafikantgrupper. Tillgängligheten bör analyseras med utgångspunkt från ett "hela-resan-perspektiv".

5.2.1 Vägprojektets mål

- Vägen i samhället ska fungera för både lokal trafik och genomfartstrafik.
- Gena kommunikationer och rörelsemönster ska främjas för alla trafikanter.
- Personer med funktionsnedsättningar, barn och äldre ska kunna ta sig fram på egen hand utan att vägen utgör en barriär.

5.2.2 Nuvarande situation

E4 är det naturliga valet för passerande fjärrtrafik mellan Luleå och Haparanda. Bron över Kalix älv i Kalix tätort, Kalixbron, kan idag trafikeras av alla typer av fordon, som inte kräver särskilda dispenser för att färdas på en nationell väg, bärighetsklass 1 (BK1). Bron är dock i behov av reparationer för att inte armeringen i bron ska skadas så att bron försvagas.

Det innebär att bron är funktionsduglig idag, men inte på ett antal års sikt.

Vid avstängningar av bron i Kalix tätort fungerar bron över Kalix älv i Åkroken samt väg 744 och väg 721 som alternativ för omledning av trafik. Det säkerställer tillgängligheten för trafik som ska passera Kalix älv, men trafiksäkerheten blir dålig. Väg 721 har låg geometrisk standard i kombination med bebyggelse nära vägen, särskilt i byn Gammelgården. Där ligger även en skola nära vägen.

Tunga och breda transporter måste ha dispens för att få köra över Kalixbron. Dispensen kan innebära att fordonen måste köra över bromitt, vilket kräver att bron stängs av för annan trafik när överfarten sker. Det minskar tillgängligheten för andra trafikanter. Ett alternativ är att köra över bron i Åkroken. Det gör att man slipper stänga av Kalixbron, men istället försämras trafiksäkerheten genom Gammelgården.

För lokal trafik fungerar E4 som en sammanbindande länk mellan centralortens olika delar och för transporter inom kommunen.

För oskyddade trafikanter utgör E4 en barriär som förstärks när vägen förses med mitträcke. Efter att planerade åtgärder år 2009 har genomförts kan oskyddade trafikanter färdas skilda från E4 från Stråkanäs till trafikplatsen Lampen i separata gång- och cykelstråk eller på övriga allmänna vägar. På E4 kan de färdas på vägrenen. Det kommer att byggas nya planskilda korsningar för gång- och cykeltrafikanter, så att det efter år 2009 finns fem stycken mellan Kalixbron och väg 720.

Utbyggnaden av campingen på Strandängarna och utvecklingen av området kommer att föra med sig ett större behov av passager av E4 till och från Kalix centrum. Kalix kommun



Oskyddade trafikanter i centrala Kalix

har upprättat en detaljplan för området, som även stämmer överens med den arbetsplan Vägverket tar fram. I dessa planer föreslås en ny gång- och cykelport vid Nygatan. Bilvägar från området ansluts till de cirkulationsplatser som föreslås vid Köpmannagatan och Nygatan. De nya åtgärderna kommer att öka tillgängligheten till området för alla trafikanter. Möjligheten att färdas mellan Strandängarna och Kalix centrum kommer att öka.

Bussnätet i Kalix tätort är av god kvalitet vilket gör att personer som saknar bil kan ta sig fram i hela tätorten och ha korta gångavstånd till målpunkter som ligger utanför busslinjen. En brist i bussnätet är dock att det inte finns busshållplatser i anslutning till industriområdena i Kalix centralort. Hållplatser i anslutning till arbetsplatserna skulle det kunna förbättra möjligheten att arbetspendla med kollektivtrafik.

Tillgängligheten till arbetsplatser i kommunen påverkas av var de är lokaliserade. De största arbetsgivarna är Kalix kommun och Norrbottens läns landsting. Billerud i Karlsborg är den största privata arbetsgivaren. Karlsborg ansluts till E4 via trafikplats Lampen. Rolfs såg har direktutfart till E4, väster om cirkulationsplatsen vid Rolfs.

Vid Järnvägsgatan i Kalix tätort finns ett antal företag som nås via väg 715 eller 720.



Kalix sjukhus

Tillgängligheten till E4 för utryckningsfordon är god. Från brandstationen är avståndet till E4 2,2 km. Från sjukhuset är det ca 1,5 km. Polisstationen i Kalix ligger hundra meter från E4.

5.2.3 Identifierade problem

- Bron över Kalix älv har skador som gör att brons bärighet kommer att försämrats.
- Kalixbron begränsar tillgängligheten på E4 för tunga och breda transporter.

- När dispenstransporter ska färdas över Kalixbron måste den stängas av för annan trafik, vilket försämrar tillgängligheten för andra trafikanter.
- Väg 721 är ett dåligt alternativ för omledning av trafik från E4, eftersom den har låg geometrisk standard och det ligger bebyggelse och en skola nära vägen i Gammelgården.
- Det lokala bussnätet saknar busshållplatser i anslutning till industriområdena i Kalix tätort.

5.3 HÖG TRANSPORTKVALITET

Med hög transportkvalitet menas att *"transportsystemets utformning och funktion skall medge en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet"*. Det ska uppfylla användarnas behov och kundnytta är det samlade begreppet för att nå målet. Analysen syftar till att kartlägga transportsystemets utformning och funktion för att fastställa vilken transportkvalitet medborgarna och näringslivet erbjuds.

5.3.1 Vägprojektets mål

- Vägen ska vara ett naturligt val för passerande fjärrtrafik.
- Tung trafik ska ha god framkomlighet.

5.3.2 Nuvarande situation

Alla allmänna vägar inom förstudieområdet uppfyller kraven för BK1. Det gör att tung trafik inte hindras av bärighetsbegränsningar på det allmänna vägnätet.

Fordon som är tunga, långa eller på annat sätt inte uppfyller EG-kraven kan söka dispens för att köra på allmän väg. Under perioden 2007-05--2008-02 fick 117 transporter avslag, som ansökt om dispens för att trafikera Kalixbron. Det



Cirkulationsplatsen Kråkfällan vid Rolfs

placeras bron på sjunde plats i Sverige när det gäller antal dispensansökningar som fått avslag.

För fordon som får dispens kan den innebära att de måste köra över bromitt, vilket kräver att bron stängs av för annan trafik när överfarten sker. Det minskar framkomligheten för andra trafikanter.

Bron över Kalix älv vid Åkroken uppfyller också krav för BK1. Ibland utgör den ett alternativt vägval för transporter som kräver dispens på grund av bredd eller tunga laster. Framkomligheten är sämre på väg 721 och tunga transporter genom Gammelgården försämrar trafiksäkerheten.

På E4 finns en cirkulationsplats vid Rolfs, även kallad Kråkfällan. Till cirkulationsplatsen ansluts väg 705 och cirkulationsplatsen bidrar till att öka framkomligheten för den lokala trafiken. För genomfartstrafiken på E4 försämrar framkomligheten något eftersom hastigheten blir lägre genom cirkulationsplatsen än om E4 varit en genomgående väg.

Trafik- och gatumiljöplanen för Kalix visar att framkomligheten på E4 främst vid korsningarna med Köpmannagatan och Nygatan är mindre god. Bedömningen bygger på att en genomfartsled som E4 bör ha minst 70 km/h som högsta tillåtna hastighet, men genom Kalix är den på vissa sträckor endast 50 km/h. Genom åtgärderna som föreslås i arbetsplanen kommer framkomligheten på E4 att minska ytterligare något, eftersom det tillkommer två cirkulationsplatser.

Framkomligheten från Köpmannagatan och Nygatan ökar när de nya cirkulationsplatserna är byggda.

Lokalbussar inom Kalix centralort går en gång i timmen under den tid de går¹, vilket begränsar passagerarnas möjlighet att resa tidseffektivt.

I dagens gång- och cykelnät finns vissa brister, men transportkvaliteten kommer att förbättras så att den blir god för gång- och cykeltrafikanter när planerade åtgärder genomförs 2009.

5.3.3 Identifierade problem

- Kalixbron begränsar framkomligheten på E4 för tunga och breda transporter.
- Dispenstransporter på Kalixbron begränsar framkomligheten för andra trafikanter.
- Dispenstransporter och trafik som leds via väg 721 av andra orsaker får förlängd restid jämfört med om transportererna gått på E4.
- Cirkulationsplatsen vid Rolfs minskar framkomligheten för fjärrtrafik på E4.

¹ 06.00-22.40 på vardagar, 10-13.40 på lördagar. Inga lokalbussar går på söndagar.



Åtgärder för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter i Gammelgården

- Framkomligheten på E4 kommer att begränsas ytterligare när cirkulationsplatser byggs vid Köpmannagatan och Nygatan.
- Det kan finnas behov av att anpassa turtätheten för de lokala bussarna.

5.4 SÄKER TRAFIK

Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten är att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.

5.4.1 Vägprojektets mål

- Korsningar ska vara säkra och trygga för alla trafikantslag till viktiga målpunkter.
- Vägen skall placeras och utformas på ett sätt som ger hög säkerhet för samtliga trafikanter.

5.4.2 Nuvarande situation

På vägar med höga hastigheter är den mötande trafiken en risk. Risken ökar ju intensivare trafiken blir. När E4 byggs om med mitträcke enligt arbetsplaneförslagen, minskar dessa risker.

E4 har korsningar med ett antal allmänna och enskilda vägar. De korsningar som är planskilda ger hög trafiksäkerhet för alla trafikanter. När det gäller plankorsningar är cirkulationsplatser trafiksäkrare än andra plankorsningar.

Efter åtgärderna som planeras år 2009, kommer ett antal vägar att vara anslutna i plankorsningar som inte är cirkulationsplatser. Det gäller väg 957 båda anslutningar, väg 720 samt ett antal enskilda vägar. Vid dessa anslutningar

Förstudie E4 förbi Kalix

finns en olycksrisk där fordon på väg till och från anslutningsvägarna kan komma i konflikt med de som färdas på E4.

Kommunen förordar att tung trafik som ska till Järnvägsgatan använder väg 720, Björkforsvägen, som infart från E4. Det blir dock en omväg för transporter som kommer söderifrån på E4, jämfört med att åka genom centrum. Lokalbefolkningen upplever att många tunga transporter väljer att köra genom centrum via väg 715, Nygatan. Ibland tar de tunga transporterna väg 721 mot Åkroken för att komma ut på E4 söderut. Tung trafik genom centrum och byar ökar olycksrisken för övriga trafikanter. Dels ökar risken att kollidera när det är fler fordon i rörelse, dels blir skadeföljden allvarligare vid olycka med ett tungt fordon.

Om Kalixbron stängs av leds trafiken om via bron i Åkroken och därmed på väg 721. Fordon som är tunga, långa eller på annat sätt inte uppfyller EG-kraven och som måste ha dispens för att köra på allmän väg dirigeras också denna väg om de inte kan passera bron i Kalix. Det gör att trafiksäkerheten blir dålig, främst genom byn Gammelgården. Det är dålig sikt på väg 721 på grund av tvära kurvor och skarpa krön, i kombination med bebyggelse nära vägen.

Efter att åtgärderna som planeras år 2009 har genomförts kan oskyddade trafikanter färdas skilda från E4 från Stråkanäs till trafikplatsen Lampen i separata gång- och cykelstråk eller på övriga allmänna vägar. På E4 kan de färdas på vägrenen. Att färdas längs en väg med biltrafik som kör fortare än 30 km/h utgör en trafiksäkerhetsrisk för oskyddade trafikanter.

5.4.3 Identifierade problem

- E4 har ett antal korsningar i plan som minskar trafiksäkerheten.
- På E4 från den västra delen av förstudieområdet fram till Stråkanäs är de oskyddade trafikanterna inte separerade från övrig trafik.



"Golden gate", gång- och cykelbro vid Näsbyn, Kalix

- På övriga allmänna vägar inom förstudieområdet är de oskyddade trafikanterna inte separerade från övrig trafik.
- Tung trafik genom Kalix centrum och längs väg 721 ökar olycksrisken och skadeföljden vid olyckor för övriga trafikanter.

5.5 GOD MILJÖ

God miljö innebär att "transportsystemets utformning och funktion ska bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås". Kritiska områden inom vägtransportssystemet är energianvändning och klimatförändringar, luftkvalitet, buller, påverkan på vatten samt natur- och kulturvärden.

5.5.1 Vägprojektets mål

- Vägen och trafiken ska inte påverka boendemiljön negativt.
- Vägen ska ta hänsyn till landskapets natur-, kultur- och rekreationsvärden och visuella värden i omgivningen ska säkras.
- Vägens formspråk ska vara anpassat till omgivningens terräng, struktur, skala och karaktär och en bro över älven ska underordna sig landskapet.
- Vägen ska inte vara en visuell eller fysisk barriär.
- Samhället ska exponeras eller annonseras mot vägen så att centrum blir mer attraktivt och aktivt.

5.5.2 Nuvarande situation

Utsläpp från vägtrafiken är den viktigaste lokala källan till luftföroreningar i området. Den tunga trafiken står för största delen av utsläppen. Trafiken är inte av den omfattningen att några gränsvärden eller miljö kvalitetsnormer överskrids.

Farligt gods transporteras på E4. Inom förstudieområdet finns ett stort antal vattendrag som ingår i Natura 2000 området Torne- och Kalixälvsystem med biflöden. Risken för en farligt gods-olycka är låg, men ett utsläpp kan få konsekvenser för både människor (mest i tätorten) och miljö (om skadliga ämnen hamnar i älven). Vid passagen genom tätorten och vid korsningar ökar risken för olyckor jämfört med sträckan i övrigt.

Vägtrafiken orsakar ingen negativ påverkan på några natur- eller kulturvärden. Idag finns avfarter från E4 för att nå iordningställda platser för fritidsfisket i Kalixälven.

Dagens E4 är till stor del väl anpassad till älvdalens storskaliga landskap. Utblickar över älven och markerna på norra sidan finns på flera håll. Kalix kyrka är ett landmärke som är väl synlig för trafikanter i båda riktningarna. I östra



Björkar vid Strandängarna.

delen av Kalix tätort går vägen genom ett parklandskap med älvkontakt.

Cirkulationsplatsen Kråkfällan söder om älven har en medveten arkitektonisk utformning. Bron över Kalixälven har kulturhistoriska värden. Längs vägen i övrigt har inga särskilda insatser för estetisk utformning av vägen eller vägområdet gjorts.

Vid passagen genom Kalix centrala delar utgör vägen en fysisk och visuell barriär som separerar bebyggelsen från det viktiga närrecreationsområdet vid älvstranden och strandängarna.

Angränsande kvartersmark i centrum utgörs till stor del av trafikytor, restmarker och baksidor med begränsade estetiska värden.

5.5.3 Identifierade problem

- Vid en trafikolycka med farligt gods i Kalix samhälle blir följderna förmodligen allvarligare än om olyckan sker på landsbygden.
- Bullernivåerna längs E4 överskrider gränsvärden för befintliga miljöer i begränsad omfattning och gränsvärden vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad i stor omfattning.
- E4 utgör en fysisk och visuell barriär genom Kalix centrala delar.
- Angränsande kvartersmark i centrum har begränsade estetiska värden.

5.6 REGIONAL UTVECKLING

Transportsystemets utformning och funktion skall bidra till att uppnå målet för den regionala utvecklingspolitiken samt motverka nackdelar av långa transportavstånd.

5.6.1 Vägprojektets mål

- Vägverkets planering skall ske i samförstånd med Kalix kommuns planering för att nå en långsiktigt hållbar lösning.
- Vägtransportsystemet ska bidra till en levande och attraktiv tätort, med goda anslutningar mellan samhälle och E4, genom attraktiva och kvalitativa lösningar.

5.6.2 Nuvarande situation

Vägverket och Kalix kommun har arbetat gemensamt för att hitta lösningar som kan förbättra trafiksituationen i Kalix centralort. Lösningarna har arbetats in i arbetsplaner för E4 och detaljplanen för Strandängarna.

Vägverket och Kalix kommun har gemensamt tagit fram en målbild för projektet E4 förbi Kalix, i samband med denna förstudie.

Kalix arbetsmarknad domineras av arbeten inom servicesektorn och Kalix kommun samt Norrbottens läns landsting är de största arbetsgivarna i kommunen. Kalix sjukhus har östra Norrbotten som sitt upptagningsområde. Sjukhuset finns på norra sidan Kalixälven, ca 1,5 km från E4.

Kalix näringsliv har gjort satsningar på nyetableringar vid E4. En ny galleria har byggts och långtgående planer finns på att utveckla campingen på Strandängarna. Service till trafikanter på E4 i form av bensinstationer och matställen finns lokaliserade i närheten av E4 i Kalix tätort.

En stor arbetsgivare i kommunen är Billeruds pappersbruk i Karlsborg. Karlsborg ansluts till E4 via trafikplatsen Lampen.



Rolfs såg

Rolfs såg har sin industri i anslutning till E4 i Rolfs. Övriga industrier är till stor del lokaliserade till industrimråden i anslutning till Järnvägsgatan i tätorten Kalix, t.ex. Partbyggen i Kalix AB.

Kalix näringsliv och arbetsmarknad är beroende av goda möjligheter att pendla till och från Kalix. 12 % av Kalix arbetskraft pendlar till andra kommuner och av dessa är det nära två tredjedelar som pendlar till Luleå kommun. 11 % av dem som jobbar i Kalix kommer från andra kommuner varav en tredjedel av dem kommer från Haparanda kommun och 28 % kommer från Luleå kommun.

I Haparanda sker en expansion genom projektet *På gränsen*, där städerna Haparanda och Torneå växer ihop allt mer. Etableringen av IKEA och andra handelsområden bidrar med arbetstillfällen i Haparanda. Detta kan föra med sig att fler personer från Kalix kommer att arbetspendla till Haparanda i framtiden.

Busstationen i Kalix ligger i nära anslutning till E4 och centrum. Från busstationen utgår dels lokalbussar och dels regionala bussar som trafikerar E4. Busstrafiken på E4 har goda förbindelser med Luleå och Haparanda och det är möjligt att arbetspendla med buss. Busstationen kan komma att flyttas, Kalix kommun utreder var den lämpligast bör vara placerad.

Inom tätorten Kalix är turtätheten i lokaltrafiken låg, vilket gör att den som åker kollektivt får anpassa sina resor till bussturer som går med en timmes mellanrum. Det kan göra det mindre attraktivt att arbetspendla med buss lokalt.

Närheten från arbetsplatser och bostadsområden till E4 gör att arbetspendling med bil på längre sträckor underlättas. För den lokala arbetspendlingen kan E4 trafiken upplevas som ett hinder för passager inom centralorten Kalix

Planer finns för att rusta upp järnvägen Kalixbanan så att den ingår som en ny etapp av Haparandabanan. Då kommer Kalix tätort att få en direkt förbindelse till Haparanda och i förlängningen Finland. Banan kommer att trafikerar med godstrafik. Persontrafik på banan utreds på sträckan Luleå - Haparanda-Torneå, men det finns inte finansiering för detta. Persontrafik kräver en översyn av hållplatser och resecentrum.

5.6.3 Identifierade problem

- Den lokala kollektivtrafikens tidtabeller är inte anpassade för att underlätta arbetspendling inom tätorten.
- För den lokala trafiken kan E4 trafiken upplevas som ett hinder vid rusningstider.



Busshållplats med väderskydd i Grytnäs för lokala bussar och länstrafiken

5.7 ETT JÄMSTÄLLT TRANSPORTSYSTEM

Transportsystemet skall vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.

5.7.1 Vägprojektets mål

- Vägen ska svara mot både kvinnor och mäns transportbehov.
- Kvinnor och män ska ha samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning, och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.

5.7.2 Nuvarande situation

I Kalix ägs en tredjedel av de privatägda personbilarna av kvinnor. Det säger ingenting om i hur hög utsträckning de körs av kvinnor eller män.

En tredjedel av dem som arbetspendlar till och från Kalix är kvinnor. Det är inte klarlagt hur kvinnor och män som arbetspendlar reser till och från Kalix.

Det är inte heller klarlagt hur män och kvinnors resmönster ser ut i Kalix och om dagens utbud av transportmöjligheter motsvarar det behov som finns.

Generellt sett är transportsystemet i Kalix centralort anpassat till att persontransporter sker med bil. De kollektiva färdmedlen har begränsad turtäthet som gör det svårt att resa tidseffektivt. För regionala transporter mellan tätorterna i Kalix kommun samt till orter i angränsande kommuner är möjligheten att åka kollektivt relativt god. Det är dock alltid mer flexibelt och resorna går snabbare med bil. Fler

möjligheter till kollektivt resande kan öka jämställdheten i samhället.

Följande punkter gäller för Sverige generellt:

- Män och kvinnors resmönster är olika. Män kör mer än dubbelt så mycket bil som kvinnor.
- Kvinnor gör fler resor som bilpassagerare och med kollektivtrafik.
- Tjänsteresor är vanligare hos män.
- Kvinnor gör fler resor i serviceärenden, speciellt när det gäller barntillsyn och inköpsärenden.
- Män prioriterar tidsvinst och framkomlighet i högre grad än kvinnor.
- Kvinnor prioriterar säkerhet i högre grad än män.
- Fler män än kvinnor deltar i förvaltningen och planeringen av transportsystemet.

5.7.3 Identifierade problem

- Möjligheten att resa med kollektiva färdmedel lokalt är dålig jämfört med att resa med bil.
- Möjligheten att resa med kollektiva färdmedel regionalt är sämre jämfört med att resa med bil.
- Bristande säkerhet, bekvämlighet och trygghet i gång- och cykeltrafiknätet missgynnar kvinnor.
- Kvinnor deltar i mindre utsträckning än män i planeringen av transportsystemet.

6. Tänkbara åtgärder

I detta kapitel föreslås åtgärder för att nå projektmålen som redovisas i kapitel 4 och för att komma till rätta med de problem som lyfts fram kapitel 5.

Vägtrafiken medför konsekvenser som till viss del motverkar långsiktig hållbarhet. Tillgängligheten för särskilda trafikantgrupper som barn, äldre och funktionshindrade behöver generellt förbättras. För att få en förändring till stånd är samarbete med och mellan olika aktörer inom transportsystemet nödvändigt.

En tydlig signal från väghållaren till aktörerna inom vägtransportplaneringen är att pröva alternativa sätt att lösa transportproblemen och använda befintlig infrastruktur effektivare. Detta kan ske såväl i tidiga problemanalyser som i den normala vägplaneringsprocessen med förstudie, vägutredning och arbetsplan.

Fyrstegsprincipen innebär att åtgärder delas in i olika kategorier, som enskilt eller tillsammans ska verka för att nå långsiktigt hållbara lösningar i vägtransportsystemet. Nedan följer en kort beskrivning av varje steg.

Steg 1. Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt

Transportbehovet kan allmänt påverkas genom ekonomisk styrning och/eller samhällsplanering (markanvändning mm). Långväga godstransporter kan överflyttas från väg till järnväg och båt. Personbilsresor kan ersättas med kollektivtrafik eller utökad andel resor till fots eller med cykel.

Steg 2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät

Effektivare utnyttjande av befintlig väg kan ske t ex genom trafikstyrning, reglering, information och avgifter.

Steg 3. Vägförbättringsåtgärder

Mindre åtgärder inom befintligt vägområde eller åtgärder som förutsätter en mindre utökning av vägområdet.



Varning för vägarbete

Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

I steg 4 övervägs åtgärder i ny sträckning eller åtgärder som förutsätter en omfattande utökning av vägområdet.

Att kombinera åtgärder från flera steg kan ge större effekter än varje åtgärd för sig. På detta sätt kan man med åtgärder från steg 1 och steg 2 redan under utrednings- och byggtiden påverka den situation som blir verklighet då bygget står klart. Attityder, rörelsemönster och transportsätt går att påverka på flera nivåer. Detta innebär att alla som genererar trafik, dvs stat, kommun, näringsliv och privata aktörer, har ett ansvar att tänka långsiktigt och att verka för kreativa och attraktiva lösningar.

Steg 1 och steg 2 innebär oftast åtgärder som inte omfattar fysiska förändringar av vägmiljön, utan sådant som kan förbättras genom samarbete, effektivisering av befintliga anläggningar och påverkan på allmänhet och företag. Detta innebär att inte bara Vägverket som väghållare har ett ansvar, utan även övriga aktörer som kommuner, företag och allmänhet som genererar trafik. Tillsammans kan vi påverka hur, när och var vi rör oss, för att på så sätt gemensamt skapa en bättre och mer hållbar trafikmiljö.

Åtgärder i steg 3 och 4 innefattar större, fysiska åtgärder som ibland måste till för att helt kunna uppnå målen med vägprojektet.

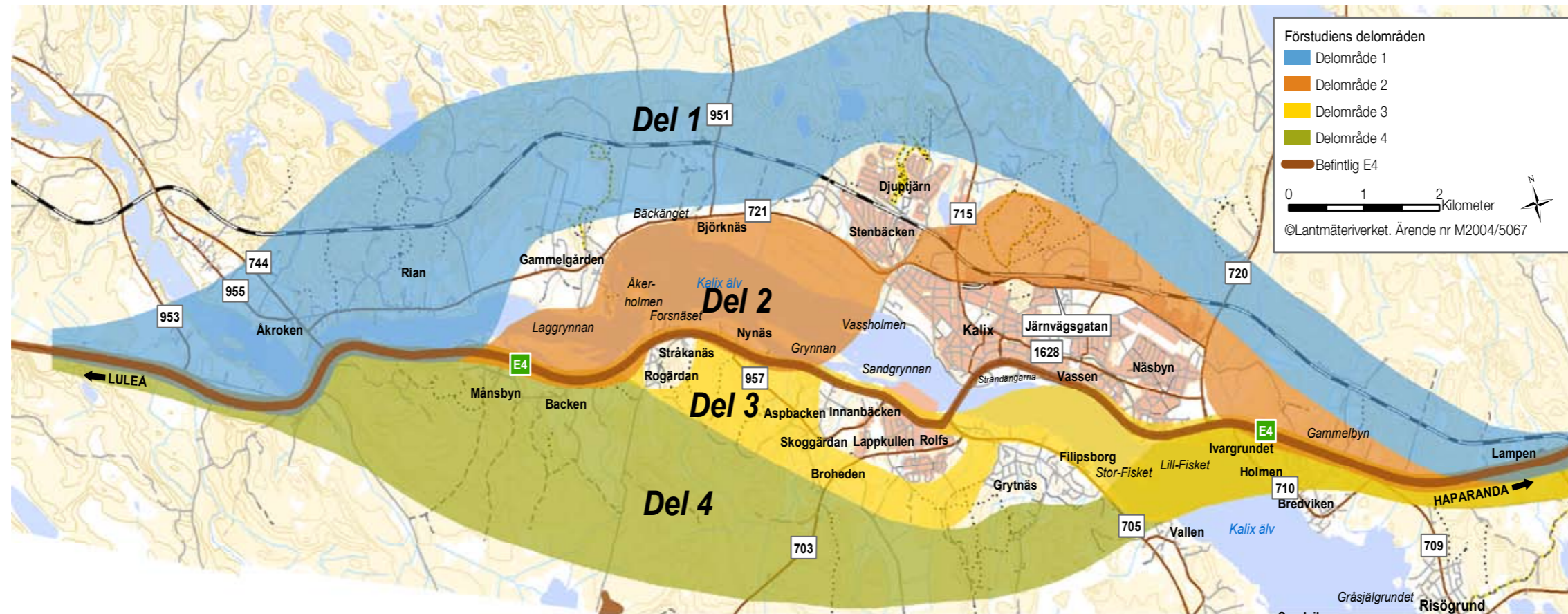
Generella förutsättningar för E4 förbi Kalix

Vägverket har upprättat arbetsplaner för E4 mellan Töre och Kalix. I dessa föreslås att E4 blir mittseparerad, samt att andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder t.ex. ombyggnad av korsningar genomförs. Detta beskrivs mer ingående i kapitel 3.2.1. Vid beskrivningen av tänkbara åtgärder i detta kapitel förutsätts att de åtgärder som planerats till år 2009 har utförts.

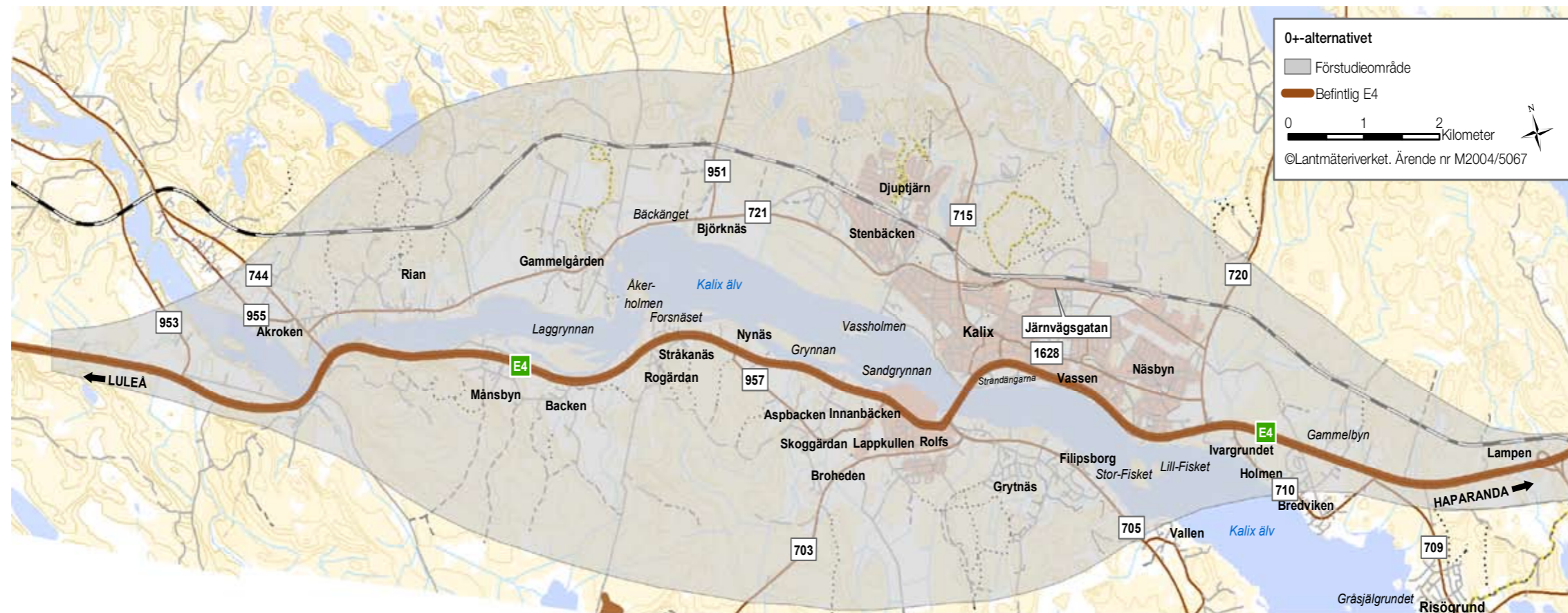
Det finns många tänkbara åtgärder för E4 förbi Kalix. Vissa åtgärder som föreslås, de i steg 1 och 2 enligt fyrstegsprincipen påverkar hela förstudieområdet. Under steg 3 beskrivs åtgärder i befintlig sträckning. Under steg 4 beskrivs större ombyggnadsåtgärder samt nybyggnad, samt vad som behöver åtgärdas på den befintliga E4 vid dessa ombyggnads eller nybyggnadsåtgärder.

För att förtydliga beskrivningen av åtgärder som innebär att E4 delvis byggs i ny sträckning har förstudieområdet indelats i fyra delområden som benämns delområde 1, delområde 2, delområde 3 och delområde 4 och visas på karta 6-1. Områdena har avgränsats för att visa på vilka konsekvenser en ny E4 utanför centralorten Kalix, respektive nära centralorten medför samt vilka skillnaderna blir om en ny väg anläggs norr eller söder om centralorten.

Vid val av åtgärder på befintlig E4 eller i en ny sträckning som går utanför Kalix centralort krävs att planeringen sker i samförstånd mellan Vägverket och Kalix kommun för att



Karta 6 -1 Visar förstudiens olika delområden



Karta 6.1-1 Visar förstudieområdet och befintlig E4.

Förstudie E4 förbi Kalix

lösningen ska bli långsiktigt hållbar. Kvinnor och män ska ha lika möjligheter att medverka i och påverka den planeringen.

Det finns risk att E4 översvämmas vid höga vattenflöden i Kalixälven. Utredning krävs för att undersöka om E4 behöver höjas för att minska denna översvämningsrisk vid passagen av Bredviken.

Alternativa åtgärder för Kalixbron

Den befintliga bron för E4 över Kalix älv i Kalix, Kalixbron, benämns av Vägverket som BD 32. Bron kan komma att repareras eller rivas beroende på vilka övriga åtgärder som beslutas för E4. Bron är klassad som bevarandevärd och ändringar samt underhållsarbete bör ske i samråd med antikvariskt sakkunniga.

För att förenkla beskrivningen i förstudien förklaras här mer ingående vad som menas med de olika alternativa åtgärderna för Kalixbron. I beskrivningarna över åtgärder i förstudiens delområden samt i den befintliga sträckningen hänvisas till denna förklaring.

BD 32-1 (Bron repareras till bärighetsklass 1, BK1)

Kalixbron repareras så att alla trafikslag kan trafikera den (BK1) och ingår även fortsättningsvis i vägtransportsystemet. Ett förslag till ny körfältsindelning på bron är att befintliga gång- och cykelbanor breddas 0,5 m inåt bromitt för att öka tillgängligheten för gång- och cykeltrafik. Det gör samtidigt att utrymmet på körbanorna minskar från 8 m till 7 m.

Reparationen måste vara utförd senast år 2012 och kan om så sker öka bronns livslängd med 40-50 år. Vid reparationen av bron kommer trafiken på E4 att få begränsad framkomlighet. Under vissa perioder kan ett körfält på bron vara öppet för trafik, medan det under andra perioder kan krävas att bron stängs av helt. När Kalixbron är avstängd måste trafiken omledas via väg 721 till Åkroken, eftersom det inte finns andra alternativa passager av Kalix älv.

BD 32-2 (Gång- och cykelbro)

Kalixbron kan användas för omledning av trafik vid anläggning av ny bro fram till år 2012. Därefter repareras bron och byggs om så att endast fotgängare och cyklister kan trafikera den. Funktionen för bron övergår då till att vara en gång- och cykelbro.

Kalixbron i januarisol



BD 32-3 (Bron rivs)

Kalixbron behövs inte längre. Bron kan användas vid omledning av trafik vid anläggning av ny bro fram till år 2015 och därefter rivas.

6.1 NOLL-ALTERNATIVET (ATT INGA ÅTGÄRDER UTFÖRS)

Befintlig E4 visas på karta 6.1-1. Planerade åtgärder på E4 som beskrivs i kapitel 3 Befintliga förhållanden förutsätts ha genomförts. Haparandabanan förutsätts vara åtgärdad så att en viss del av godstrafiken är överflyttad från E4 till järnväg.

Inga åtgärder utförs på E4 annat än normal drift och underhåll.

Konsekvenser

Kalixbron kan inte trafikeras efter år 2015.

Fram till år 2015 gäller att det fortsätter att vara mindre god framkomlighet för genomfartstrafiken på E4 mellan cirkulationsplatsen Kråkfällan fram till Nygatan.

När bron inte längre kan trafikeras blir konsekvenserna stora både för den regionala och lokala trafiken på E4 och det är ingen hållbar lösning.

Riksintresset E4 är inte längre intakt. Förutsättningarna för regional utveckling i Kalix kommun och östra Norrbotten försämras kraftigt om Kalixbron inte repareras eller ersätts. Möjligheten till effektiva gods- och persontransporter minskar.

Närmaste bro över Kalix älv blir bron i Åkroken och trafiken måste gå via väg 744 och väg 721. Dessa vägar är inte anpassade för de trafikmängder som finns på E4. Transportkvaliteten kommer kraftigt att försämrats liksom trafiksäkerheten. För trafik som tidigare kunnat passera Kalixbron blir omvägen upp till 19 km.

Boendemiljöer på norra sidan om älven kommer att utsättas för ökat buller när trafiken tvingas köra väg 721 istället för att köra på E4.

Inga konsekvenser uppstår för natur- och kulturmiljön förutom de som följer av ökade trafikmängder.

E4 fortsätter att utgöra en barriär i Kalix centralort, som minskar i betydelse när bron inte längre kan trafikeras.

Plankorsningar mellan E4 och enskilda eller allmänna vägar

fortsätter att vara en trafiksäkerhetsrisk för trafiken på E4. När Kalixbron inte längre kan trafikeras ökar trafiken på väg 721. Anslutningar och korsningar på denna väg är inte anpassade till stora trafikmängder vilket kommer att öka olycksrisken när det gäller korsningsolyckor.

Olyckor vid transporter av farligt gods genom Kalix centralort riskerar fortsatt att få allvarliga följder.

På de sträckor där oskyddade trafikanter blandas med fordonstrafik som kör fortare än 30 km/h utgör biltrafiken en allvarlig trafikfara för de oskyddade trafikanterna.

6.2 STEG 1. ÅTGÄRDER SOM PÅVERKAR TRANSPORT-BEHOVET OCH VAL AV TRANSPORTSÄTT

Vägverkets planerade åtgärder för gång- och cykelvägnätet som beskrivs i kapitel 3 Befintliga förhållanden, förutsätts ha genomförts. Det gäller även åtgärder på Kalixbanan så att den blir en del av Haparandabanan.

I samband med att Kalix kommun tog fram sin trafik- och gatumiljöplan 2002 inventerades cykel- och skolvägar för att ge underlag till bland annat fysiska åtgärder, men även drift och underhåll samt prioritering av stråk. Vid en expansion och utveckling, som nu sker i Kalix centrum, förändras trafikflöden eftersom målpunkter tillkommer eller flyttas. Det är därför viktigt att trafik- och gatumiljöplanen (eller liknande inventeringsdokument) hålls levande och att återkommande inventeringar sker för att möta behov och efterfrågan på prioriterade gång- och cykelvägar.

Tänkbara åtgärder inom ramen för steg 1 är att utöka antalet säkra gång- och cykelpassager inom Kalix centralort för att underlätta och öka antalet transporter till fots eller med cykel. I senare skeden av detta projekt bör behov och lägen för sådana studeras närmare.

En faktor som påverkar mängden biltrafik i en tätort är tillgången till nära parkering. För fjärrtrafik och besökare är detta behov motiverat, men för närboende är det inte lika relevant. Tillgången till fria motorvärmplatser kan påverka de kortväga resor med bil som företas till arbetsplatsen inom tätorten. Avgiftsbelagd, tidstyrd motorvärmare spar både energi och stimulerar de närboende att gå till jobbet, men även de som bor en bit bort att nyttja kollektivtrafik eller samåkning.

Genom att bygga ut de lokala busslinjerna i Kalix centralort så att de även trafikeras busshållplatser i anslutning till industriområdena skulle möjligheten att arbetspendla med buss öka. Tidtabellen för busstrafiken skulle också kunna anpassas så att den stämmer överens med när behovet av transporter är som störst.

Om Banverkets utredningar visar att persontransporter kan ske på Haparandabanan ger det möjlighet till snabba och säkra



Kalixbanan som ska bli en del av Haparandabanan

förbindelser på sträckan Luleå - Kalix - Haparanda. Enligt Norrtågs beräkningar kan snabbtåg mellan orterna ge en restid på 41 minuter mellan Luleå och Kalix och 22 minuter mellan Kalix och Haparanda. Det ger nya möjligheter till arbets- och studiependling och möjlighet till bättre miljö och säkerhet.

Konsekvenser

Förbättrad drift och underhåll av befintliga gång- och cykelbanor stimulerar till användande.

Fler och säkrare gång- och cykelpassager med tydligare kopplingar mot målpunkter ger förutsättningar för att en del av de som åker bil istället ska börja gå eller cykla.

En översyn av parkeringsplatser och liknande ytor i centrum, med fokus på handikapp- och cykelparkeringar skulle kunna stimulera gång- och cykeltrafiken. En översyn av motorvärmplatser i anslutning till arbetsplatser i tätorten skulle kunna minska den kortväga, bilburna arbetspendlingen inom tätorten.



Parkering i centrala Kalix

Genom en förändring av bussnätet samt turlistan skulle möjligheten att arbetspendla med buss öka, vilket skulle minska bilåkandet. Förbättringar av den lokala kollektivtrafiken skulle öka tillgängligheten, transportkvaliteten och säkerheten för män, kvinnor, barn och gamla. I viss mån skulle även miljön i Kalix förbättras genom minskat bilåkande.

Persontransporter via järnväg skulle ge positiva konsekvenser för trafiksäkerhet, miljö, regional utveckling och jämställdhet i transportsystemet. Tillgängligheten till de närmaste städerna skulle öka. Transportkvaliteten för näringslivets transporter skulle förbättras något om det fick till följd att personbilstrafiken minskade.

6.3 STEG 2. ÅTGÄRDER SOM GER EFFEKTIVARE UTNYTTJANDE AV BEFINTLIGT VÄGNÄT

Planerade åtgärder på E4 som beskrivs i kapitel 3 Befintliga förhållanden förutsätts ha genomförts. Haparandabanan förutsätts vara åtgärdad så att en viss del av godstrafiken är överflyttad från E4 till järnväg.

Ett sätt att öka framkomligheten på E4 är att stänga plankorsningar med anslutande vägar. Gällande översiktsplan för aktuellt område bör utgöra underlag innan beslut tas. För att stänga utfarterna krävs ersättningsvägar.

När evenemang, marknader eller liknande anordnas i centrala Kalix, bör öppettider, hänvisningar och nyttjande av trafiksystemet planeras i samråd med Vägverket och kommunen. Genom att styra enkla faktorer som tider och att föreslå lämpliga färdvägar vid annonsering av evenemang kan problem med framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet minskas.

Ovanstående och andra åtgärder kan med fördel kombineras med påverkansinsatser, t.ex. attityd till cykelhjälm användning, nyttjande av kollektivtrafik, friskvårdssatsningar m. m.

Konsekvenser

Att minska antalet utfarter och därmed konfliktpunkter på den genomgående E4, bidrar till att öka framkomligheten och trafiksäkerheten. En övergripande och genomtänkt planering av större evenemangs trafikpåverkan, kan göra att olyckor och framkomlighetsproblem undviks. Ersättningsvägar för med sig att mark tas i anspråk.

Attitydpåverkande insatser kan långsiktigt hjälpa till att förändra trafikanternas beteenden så att de fattar trafiksäkrare och miljöriktigare beslut om hur de ska färdas i vägtrafiksystemet i Kalix.

6.4 STEG 3. VÄGFÖRBÄTTRINGSÅTGÄRDER

6.4.1 0+-alternativet (mindre åtgärder i befintlig sträckning)

Befintlig sträckning för E4 visas på karta 6.1-1. De åtgärder som Vägverket planerar under 2009 som beskrivs i kapitel 3 Befintliga förhållanden förutsätts ha genomförts. Haparandabanan förutsätts vara åtgärdad så att en viss del av godstrafiken är överflyttad från E4 till järnväg.

Alternativ för befintlig bro

BD 32-1 (Bron repareras till BK1), se beskrivning ovan.

E4

Förutom broåtgärder sker inga andra åtgärder på E4.

Konsekvenser

Reparationen måste vara utförd senast år 2012 och kan om så sker öka bronns livslängd med 40-50 år.

Vid reparationen av bron begränsas framkomligheten på E4. Det påverkar såväl fjärrtrafik som den lokala trafiken i Kalix.

Omledning av trafik under byggnadstiden via väg 721 medför dålig trafiksäkerhet. Vägen är inte anpassad för de trafikmängder som trafikerar E4. Restiderna för transporter inom Kalix blir kraftigt förlängda. Transporter mellan Rolfs och Kalix centrum får den längsta omvägen, 19 km. Boendemiljöer på norra sidan om älven kommer att utsättas för ökat buller från trafiken som leds om via väg 721.

De åtgärder som krävs för att bron över Kalix älv ska kunna fortsätta användas av all trafik inkluderar inga arbeten i vatten och bedöms därför inte ge någon negativ påverkan förutsatt att normala skydds- och försiktighetsåtgärder vidtas. Vid rivning av befintlig betong och körbana bör det utrivna materialet samlas upp och inte tillåtas falla ner i älven.

Körbanebreddens över Kalixbron minskar med en meter vilket försämrar framkomligheten för E4-trafiken.

Det fortsätter att vara mindre god framkomlighet för genomfartstrafiken på E4 mellan cirkulationsplatsen i Rolfs fram till Nygatan.

Transporter som är tyngre eller större än vad som är tillåtet enligt EG-regler kommer även i fortsättningen att ha framkomlighetsproblem på Kalixbron. Vid de transporter som får dispens kommer bron att måsta stängas av för övrig trafik.

Trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter förbättras genom att de får bredare gång- och cykelbanor. på Kalixbron

Inga konsekvenser uppstår för natur- och kulturmiljön förutom de som följer av ökade trafikmängder på väg 721 under byggnadstiden.

Förstudie E4 förbi Kalix

E4 fortsätter att utgöra en barriär i Kalix centralort.

Plankorsningar mellan E4 och enskilda eller allmänna vägar fortsätter att vara en trafiksäkerhetsrisk för trafiken på E4.

Olyckor vid transporter av farligt gods genom Kalix centralort riskerar fortsatt att få allvarliga följder.

På de sträckor där oskyddade trafikanter blandas med fordonstrafik som kör fortare än 30 km/h utgör biltrafiken en allvarlig trafikfara för de oskyddade trafikanterna.

6.5 STEG 4. NYINVESTERINGAR OCH STÖRRE OMBYGGNADSÅTGÄRDER

6.5.1 Befintlig E4 och ny bro bredvid befintligt broläge

Befintlig sträckning för E4 visas på karta 6.1-1. De åtgärder som Vägverket planerar under 2009, som beskrivs i kapitel 3 Befintliga förhållanden, förutsätts ha genomförts. Haparandabanan förutsätts vara åtgärdad så att en viss del av godstrafiken är överflyttad från E4 till järnväg.

Alternativ för befintlig bro

BD 32-2 (Gång- och cykelbro) eller BD 32-3 (Bron rivs), se beskrivning ovan.

Alternativ för ny E4-bro

En ny bro anläggs bredvid Kalixbron. Om den befintliga Kalixbron byggs om enligt BD 32-2 kan det bli aktuellt att förbjuda gång- och cykeltrafik på den nya bron. Område för nybyggnad av bro finns avsatt i detaljplanen för Strandängarna. Brolängd bedöms till 250 - 300 m.

E4

Cirkulationsplatsen vid Rolfs (Kråkfällan) byggs om för att anpassas mot den nya bron. Ett annat alternativ är att enkla trafikplatser anläggs på båda sidorna av den nya bron, för planfri korsning med väg 705 på den södra sidan och med Köpmannagatan på den norra sidan. Trafikplatser är utrymmeskrävande och detaljerade utredningar krävs för att undersöka om det är möjligt.



Bilvägen till strandängarna under Kalixbrons norra landfäste

Delar som upphör att vara E4

Om Kalixbron byggs om enligt alternativ BD 32-2 anpassas befintlig E4 till att vara gång- och cykelväg från cirkulationsplatsen vid Rolfs fram till Köpmannagatans anslutning.

Om Kalixbron rivs enligt alternativ BD 32-3 behövs inte anslutningsvägarna till den befintliga bron längre utan kan rivras.

Konsekvenser

Vid nybyggnad av bro över Kalix älv är tidsaspekten kritisk. Om den befintliga bron ska byggas om till gång- och cykelbro kan den användas för E4-trafik fram till 2012, men måste sedan byggas om till den nya funktionen. Om den befintliga bron ska rivras kan den användas för E4 trafik fram till år 2015.

Om den befintliga bron kan användas som förbifart vid nybyggnaden av en bro över Kalix älv uppstår inga nya framkomlighetsproblem på E4. Det innebär att den nya bron byggs före år 2015. Om brobygget genomförs senare än år 2012 försvåras möjligheten att bygga om Kalixbron till gång- och cykelbro.

Om Kalixbron inte kan användas som förbifart under byggnadstiden begränsas framkomligheten på E4. Det påverkar såväl fjärrtrafik som den lokala trafiken i Kalix.

Omledning av trafik under byggnadstiden via väg 721 medför dålig trafiksäkerhet. Vägen är inte anpassad för de trafikmängder som trafikerar E4. Restiderna för transporter inom Kalix centralort blir kraftigt förlängda. Transporter mellan Rolfs och Kalix centrum får den längsta omvägen, 19 km. Boendemiljöer på norra sidan om älven kommer att utsättas för ökat buller från trafiken som leds om via väg 721.

Den nya bron kan utformas mer trafiksäkert med bättre siktförhållanden och utrymme för gång- och cykelbanor, separerade från den övriga trafiken med kantsten och räcke. Väljs alternativet att bygga om befintlig bro till gång- och cykelbro behöver inte den nya bron förses med gång- och cykelbanor.

Med en ny bro förväntas framkomligheten bli bättre för all trafik över älven. Den kan konstrueras för större laster vilket medför att fler tunga transporter kan framföras på bron utan avstängningar för övrig trafik. Körfälten kan utformas med bredd som ger god framkomlighet.

Att anlägga en ny bro innebär byggande i vatten med risk för grumling. Det tänkta broläget ligger strax nedströms områden utpekade som Natura 2000 och riksintresse för naturmiljö. Älven är vid broläget relativt lugnflytande och byggandet bedöms inte ha någon betydande negativ påverkan på naturmiljön förutsatt att normala försiktighets- och skyddsåtgärder vidtas.

Konsekvensen för det allmänna fiskeintresset blir minst om bron repareras eller byggs på samma ställe som idag eftersom älven där är selliknande varför området har mindre betydelse för fiskereproduktionen. Ingen negativ påverkan bedöms uppstå på riksintressena för friluftsliv och yrkesfiske som båda utgörs av stora områden med värdena koncentrerade till andra platser.

Rivning av befintlig bro skulle innebära negativa konsekvenser i och med att en för kulturmiljön värdefull bro försvinner. Om bron byggs om till gång- och cykelbro kan värdena till stor del bevaras förutsatt att ombyggnadsåtgärderna genomförs i samråd med sakkunniga inom kulturmiljöområdet.

En ny bro i nära anslutning till den befintliga påverkar dock upplevelsevärdet negativt. Den lokala landskapsbilden förändras betydligt genom att trafikmiljön blir mer framträdande. Om den nya bron får liknande form som den befintliga begränsas förändringen av landskapsbilden på håll.

Om trafikplatser byggs på båda sidor om älven i anslutning till bron kommer framkomligheten på E4 att förbättras och det blir möjligt att höja hastigheten på vägen till 70 km/h genom Kalix centralort.

Trafikplatser är utrymmeskrävande och antas inkräkta på strandängarna på den norra sidan av älven. Det kommer i så fall att påverka utrymmet för campingen. Fiske- och båtmuseet kan komma att behöva flyttas.

Kulturmiljön kan komma att påverkas genom att intrång görs på kyrktomten kring Kalix kyrka.

Att bygga trafikplatser påverkar stadsbilden i Kalix genom att man tillför storskaligare trafikelement.

Cirkulationsplatsen Kråkfällan rivs om trafikplatserna byggs. Det för med sig att ett landmärke försvinner. De gång- och cykelvägar som möts inne i Kråkfällan måste ges en ny sträckning.

Om det inte byggs nya trafikplatser fortsätter det att vara mindre god framkomlighet för genomfartstrafiken på E4 mellan cirkulationsplatsen Kråkfällan fram till Nygatan.



Området kring Kalix kyrka med Kalixbron i bakgrunden



Karta 6.5.2-1 Visar förstudieområdet med delområde 1 och befintlig E4.

E4 fortsätter att utgöra en barriär i Kalix centralort.

Plankorsningar mellan E4 och enskilda eller allmänna vägar fortsätter att vara en trafiksäkerhetsrisk för trafiken på E4.

Olyckor vid transporter av farligt gods genom Kalix centralort riskerar fortsatt att få allvarliga följder.

På de sträckor där oskyddade trafikanter blandas med fordonstrafik som kör fortare än 30 km/h utgör biltrafiken en allvarlig trafikfara för de oskyddade trafikanterna.

Förutom konsekvenser av eventuella ökade trafikmängder på väg 721 under byggnadstiden samt konsekvenser av eventuellt nya trafikplatser uppstår inga andra konsekvenser för natur- och kulturmiljön.

6.5.2 E4 inom delområde 1

Delområde 1 samt befintlig E4 visas på karta 6.5.2-1. De åtgärder som Vägverket planerar under 2009, som beskrivs i kapitel 3 Befintliga förhållanden, förutsätts ha genomförts. Haparandabanan förutsätts vara åtgärdad så att en viss del av godstrafiken är överflyttad från E4 till järnväg.

Alternativ för befintlig bro

BD 32-1 (Bron repareras till BK1), se beskrivning ovan.

Alternativ för ny E4 bro

Befintlig bro i Åkroken, bro BD 1184 eller en ny bro i ett nytt läge inom delområde 1. Ny bro längd bedöms till 250-350 m.

Ny E4

Den nya sträckningen av E4 kan projekteras som mötesfri väg med referenshastighet 110 km/h. Korsningar med delar som upphör att vara E4 samt övriga allmänna vägar kan utföras i plan eller som planskilda korsningar. Planskilda korsningar är trafiksäkrare, men dyrare att anlägga. Järnvägen Kalixbanan ska passeras planskilt.

Om den befintliga bron vid Åkroken blir ny bro för E4 går vägen i befintlig sträckning fram till trafikplatsen vid Åkroken. Befintlig trafikplats kan byggas om så att E4 blir genomgående väg tillsammans med väg 744 i riktning mot nordväst. De allmänna vägar som ansluter till bron i Åkroken på norra sidan byggs om för att övergå till att vara E4. Vägen måste i så fall breddas.

Om en ny bro byggs över Kalix älv kan E4 gå i befintlig sträckning för att sedan anslutas mot den nya bron.

Efter passagen av älven kan E4 sedan gå i nysträckning parallellt med Kalixbanan. Någonstans inom delområde 1 västra del passeras Kalixbanan planskilt och vägen fortsätter parallellt med Kalixbanan på dess norra sida. Även väg 951 korsas.

Vid bebyggelsen i Djuptjärnsområdet kan E4 antingen passera på baksidan av Rudträskbacken eller mellan slalombacken och bostadsområdet. Vid den senare sträckningen kan bulleråtgärder bli aktuella. Mellan bebyggelsen och Rudträskbacken finns även Djuptjärnen, vägen till slalombacken samt skidspår som leder till skidstadion i anslutning till bostadsområdet. Dessa som måste passeras på ett trafiksäkert sätt. Stor vikt måste läggas vid utformningen



Området kring Rudträskbacken

Förstudie E4 förbi Kalix

av E4 i ett sådant läge, för att minimera barriäreffekten och ge den en vacker gestaltning.

E4 kan fortsätta i riktning mot sydöst och Kalixbanan och den framtida Haparandabanan passeras planskilt och även väg 720 korsas. Vägen ansluter till befintlig E4 vid Bredviken.

Delar som upphör att vara E4

Från den nya sträckningens anslutning i den västra delen av delområde 1, fram till anslutningen i den östra anpassas befintlig E4 till att vara en lokal väg.

Generella konsekvenser inom delområde 1

En lokalisering av ny E4 inom delområde 1 kräver stor omsorg vid val av väglinje och fysisk utformning. Med undantag från Djuptjärnsområdet är delområde 1 nästan helt fritt från bebyggelse.

Den nya E4 kommer att ge en vägförlängning i förhållande till befintlig väg. Det gör att restiden kan förlängas i förhållande till befintlig E4. Å andra sidan kan den nya vägen till stora delar projekteras för 110 km/h vilket minskar restiden. Om restiden ökar är sannolikheten stor att genomfartstrafiken inte väljer den nya vägen utan kör på befintlig E4 genom centralorten Kalix.

För transporter av farligt gods kommer den nya vägen att vara ett säkrare alternativ än den befintliga E4. Vägen kommer att ha få korsningar med andra vägar, blir mötesseparerad och går i ett område där det i stort sett saknas bebyggelse.

Långsamtgående fordon samt oskyddade trafikanter kan hänvisas till befintlig E4 eller vägar som går parallellt med denna.

Vid korsning av järnvägen, befintlig Kalixbana och framtida Haparandabanan måste samråd ske med Banverket för att finna en optimal lösning.

Om vägen dras i närheten av Djuptjärnsområdet blir påverkan stor på boendemiljön. Utsikten mot Rudträskbacken förändras. Bullerproblem som uppstår under byggnadstiden samt från



Tung transport på väg 721 genom Rian

vägtrafiken när vägen tas i bruk måste åtgärdas.

Den nya vägdragning kan komma i konflikt med en befintlig kraftledningsgata, vilket i så fall innebär en kostsam flytt av stolpar.

Friluftslivet påverkas genom att E4 ökar bullernivån i området kring Rudträskbacken och eventuellt även fragmenterar området om en linje rakt igenom området väljs.

Ombyggnad av vägarna i Åkroken till E4-standard ger lokalt stor påverkan på landskapsbilden. En ny bro över älven ger oavsett läge också stor påverkan, liksom en ny E4 som dras inom jordbrukslandskapet väster om Kalix. I skogsmarkerna längre norrut och öster om Kalix blir påverkan liten. Planskilda korsningar med järnvägen kan medföra stora intrång men ligger i mindre exponerade lägen.

Med en ny bro förväntas framkomligheten bli bättre för all trafik på E4. Den kan konstrueras för större laster vilket medför att fler tunga transporter kan framföras på bron utan avstängningar för övrig trafik. Körfälten kan utformas med bredd som ger god framkomlighet.

En ny bro vid Åkroken innebär byggande i ett vattenområde upptaget i Natura 2000-nätverket och utpekat som riksintresse för naturmiljö, friluftsliv och yrkesfiske, vilket ställer höga krav på utformning och arbetssätt i byggskedet.

För att minimera påverkan bör brotyp väljas så att ingreppen i vattenområdet blir så små som möjligt och så att en genomtänkt och tilltalande gestaltning säkerställs. Riksintressena och Natura 2000-området utgörs av hela älven och de mest värdefulla delarna ligger längre upp i vattensystemet, vilket gör att någon betydande påverkan inte bedöms uppstå.

Öster om Åkroken finns betydande intressen för både natur- och kulturmiljövården spridda inom hela utredningsområdet, vilket innebär att det trots en anpassad linjeföring kan bli svårt att undvika negativa konsekvenser. Här finns både en stor mängd små värdeobjekt som fornminnen, nyckelbiotoper och artrika ängsmarker och större sammanhängande värdeområden som riksintresset för kulturmiljövård vid Gammelgården. Fågellivet vid odlingslandskapet på älvens norra sida kan komma att påverkas negativt.

En ny E4 skulle utgöra ett påtagligt inslag i landskapsbilden och innebära såväl barriäreffekter som intrång i känsliga natur- och kulturmiljöer. Inom del 1 finns områden med landskapsbildskydd. En ny sträckning norr om Kalix innebär ytterligare barriäreffekter för vilt (järnvägen går redan genom området parallellt med en ny möjlig väglinje).

De perifera delarna av riksintresset för rennäring (Kamlunge) som täcker in området ner till älven kring Åkroken skulle avskäras av den nya vägen. Vid samråd med Kalix sameby framkom att en sådan avskärning spelar mindre roll då bete



Känsligt jordbrukslandskap öster om Åkroken

fortsatt kan bedrivas på båda sidor av vägen med förutsättning att viltstängsel och passager eller överfarter anläggs. En ny väg mellan betesområdet Vitheden och Kalix skulle med viltstängsel och rätt utformning kunna innebära en positiv avskärmning från Kalix samhälle.

Konsekvenser för Kalix centralort

För Kalix centralort blir konsekvenserna att den trafik som använder E4 som genomfartsled inte längre kommer att passera samhället. Det för med sig ett antal följdverkningar.

Den befintliga bron repareras så att den fungerar för trafik inom och till Kalix centralort.

Genomfartstrafiken förväntas vika av på den nya sträckningen av E4 inom delområde 1. Det medför att trafikmängderna minskar på den befintliga E4 som går mellan delområde 1 anslutningspunkter. Det gäller såväl på landsbygden som inom centralorten. En stor del av trafiken genom Kalix centralort är lokal eller har Kalix som målpunkt för resan.

Genom förändringen kommer den befintliga E4 genom Kalix inte längre att tillhöra vägkategorin övergripande huvudvägnät utan övergår till att vara huvudvägnät. Det innebär en större möjlighet att anpassa vägen till centralorten Kalix, att behålla eller sänka dagens hastigheter på vägen. De cirkulationsplatser som finns och som kommer att byggas kommer att passa bättre i den nya trafikmiljön. De kommer att ge god framkomlighet för all trafik som passerar genom Kalix centralort när genomfartstrafiken kör på den nya E4.

Den barriäreffekt som den befintliga E4 innebär kommer till stora delar att vara kvar, eftersom det även fortsättningsvis kommer att vara en högt trafikerad väg.

Exponeringen av Kalix tätort från E4 försvinner. Den upplevelse trafikanter får av Kalix är vid passagen av området kring Rudträskbacken. Går den nya vägen på norra sidan av Rudträskbacken försvinner kontakten med Kalix helt. Med tiden kommer förmodligen etableringar att ske i anslutning till väg 715 och väg 720 för service för genomfartstrafiken.

För att turister ska stanna till i Kalix kommer ökade marknadsföringsinsatser att krävas, samt god vägvisning från den nya förbifarten.

För näringslivet innebär den nya dragningen förutom konsekvenser när det gäller annonseringen att tillgängligheten till E4 förändras. Företagen vid Järnvägsgatan får tillgång till E4 utan att köra genom bebyggelse, via väg 715 och väg 720. Rolfs såg kommer inte längre att ha direkt anslutning till E4.

För räddningstjänsten minskar avståndet till E4 och antalet hinder på vägen minskar. För ambulanstransporter ökar avståndet till E4. För polisen blir skillnaden störst eftersom polisstationen nu ligger hundra meter från E4, men med en dragning inom delområde 1 ökar avståndet med minst tre kilometer.

För regional kollektivtrafik kommer förändringen att innebära att olika vägval kan göras beroende på om syftet med linjen är att vara en snabb förbindelse mellan kommunernas centralorter eller om linjen ska ge möjlighet för passagerare som bor utanför centralorterna att stiga på och av bussen vid hållplatser på landsbygden. Ny busshållplatser kommer att behöva anläggas i anslutning till den nya vägen.

6.5.3 E4 inom delområde 2

Delområde 2 samt befintlig E4 visas på karta 6.5.3-1. De åtgärder som Vägverket planerar under 2009, som beskrivs i

kapitel 3 Befintliga förhållanden, förutsätts ha genomförts. Haparandabanan förutsätts vara åtgärdad så att en viss del av godstrafiken är överflyttad från E4 till järnväg.

Alternativ för befintlig bro

BD 32-1 (Bron repareras till BK1), se beskrivning ovan.

Alternativ för ny E4 bro

En ny bro anläggs i ett nytt läge inom delområde 2. Brolängd bedöms till 700 - 1000 m.

Ny E4

Den nya sträckningen av E4 kan projekteras som mötesfri väg med referenshastighet 110 km/h, men vid passagen av Kalix centralort, vid Stenbäcken och om en sträckning längs Järnvägsgatan väljs, kan endast referenshastighet 70 km/h uppnås. Korsningar med delar som upphör att vara E4 samt övriga allmänna vägar kan utföras i plan eller som planskilda korsningar. Planskilda korsningar är trafiksäkrare, men dyrare att anlägga. Järnvägen ska passeras planskilt.

E4 kan gå i befintlig sträckning fram till en ny anslutning mot en ny bro över Kalix älv inom delområde 2. Efter bron passerar ny E4 mellan bostadsområdet Stenbäcken och centrala Kalix. Vägen passerar i samma sträckning som väg 721 vilket gör att väg 721 inte längre blir en genomgående väg, utan ansluts mot E4 från öster och väster. En bro över en gång- och cykelväg

kan komma att behöva breddas eller rivas. Sedan kan två olika vägdragningar väljas.

E4 kan gå i ny sträckning norr om järnvägen. Nysträckningen medför att vägen går nära skogskyrkogården och passerar Kalixbanan planskilt och även väg 715 korsas. Sedan går vägen i obanad terräng norr om industrierna norr om Kalixbanan och korsar Kalixbanan planskilt samt korsar väg 720.

Den andra möjliga vägdragningen innebär att E4 följer Järnvägsgatans sträckning. Ersättningsvägar anläggs så att antalet utfarter minskar. En bro över en gång- och cykelväg kan komma att behöva breddas.

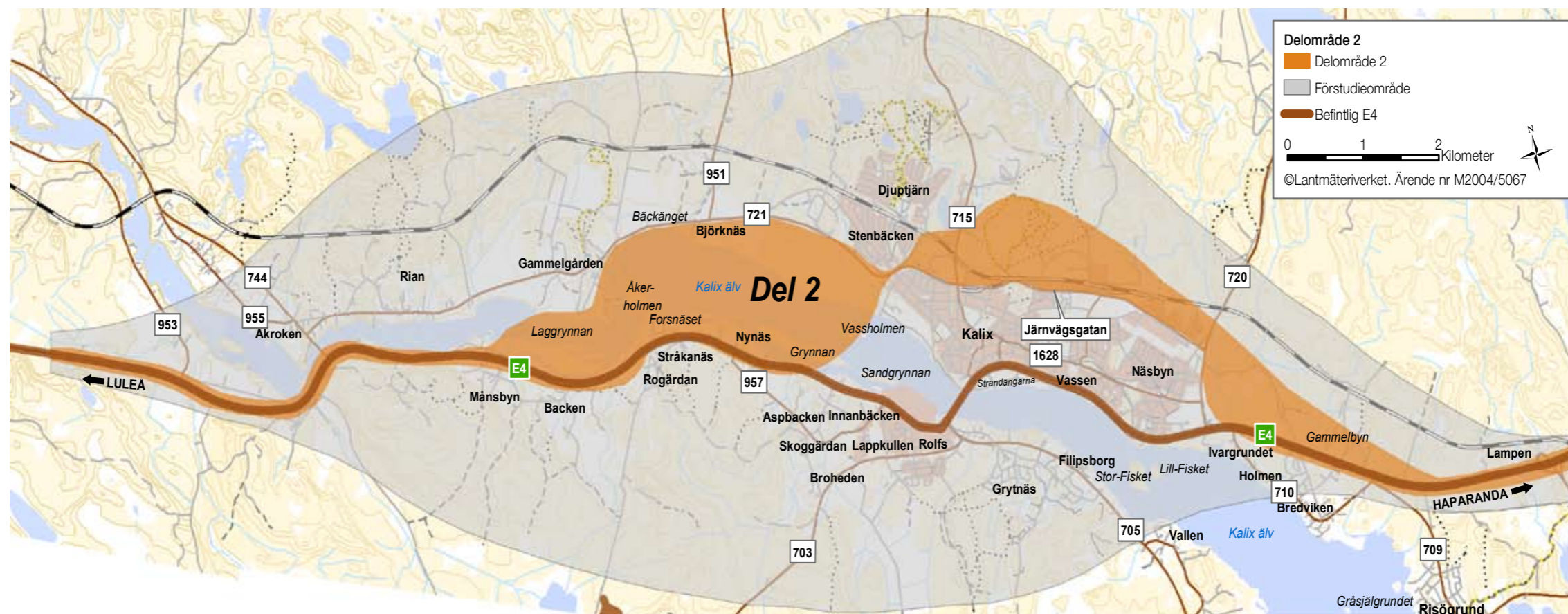
Vägen ansluter till befintlig E4 antingen via väg 720 eller i en ny anslutning.

Delar som upphör att vara E4

Från den nya sträckningens anslutning i den västra delen av delområde 2, fram till anslutningen i den östra anpassas befintlig E4 till att vara en lokal väg.

Konsekvenser

En lokalisering av ny E4 inom delområde 2 kräver stor omsorg vid val av väglinje och fysisk utformning. I delområde 2 finns områden med bebyggelse.



Karta 6.5.3-1 Kartan visar förstudieområdet med delområde 2 och befintlig E4.



Vassholmen i Kalixälven väster om Kalix

Den nya E4 kommer att ge en vägförlängning i förhållande till befintlig väg. Det gör att restiden förlängs i förhållande till befintlig E4. Till vissa delar kan vägen projekteras för 110 km/h men delen genom Kalix centralort kan endast projekteras för 70 km/h vilket påverkar restiden. Om restiden ökar är sannolikheten stor att genomfartstrafiken inte väljer den nya vägen utan kör på befintlig E4 genom centralorten Kalix.

För transporter av farligt gods kommer den nya vägen att vara ett något säkrare alternativ än den befintliga E4. Vägen kommer att ha få korsningar med andra vägar, blir mötesseparerad och men går i ett område där det finns bebyggelse.

Långsamtgående fordon samt oskyddade trafikanter kan hänvisas till befintlig E4 eller vägar som går parallellt med denna.

Vid korsning av järnvägen, befintlig Kalixbana och framtida Haparandabana måste samråd ske med Banverket för att finna en optimal lösning.

Den nya vägdragning kan komma i konflikt med en befintlig kraftledningsgata vilket i så fall innebär en kostsam flytt av stolpar.

Med en ny bro förväntas framkomligheten bli bättre för all trafik på E4. Den kan konstrueras för större laster vilket medför att fler tunga transporter kan framföras på bron utan avstängningar för övrig trafik. Körfälten kan utformas med bredd som ger god framkomlighet.

En ny bro blir mycket lång och påverkar landskapsbilden i stor omfattning. I västligaste delen av område 2 skulle bron hamna intill den småskaliga miljön i Gammelgården, i övriga lägen korsar den det öppna landskapsrummet som älvdalen utgör. Inom delområde 2 finns områden med landskapsbildskydd.

Brobygget innebär arbeten i ett vattenområde med höga natur- och rekreationsvärden som är utpekade som Natura 2000-område. Riksintressena och Natura 2000-området utgörs av hela älven och de mest värdefulla delarna ligger längre upp i vattensystemet, vilket gör att någon betydande påverkan inte

bedöms uppstå förutsatt att miljöhänsyn tas vid planering och byggande av bron.

Älvens stränder ingår även i Natura 2000-området och risk för negativ påverkan bedöms föreligga vid byggande av ny trafikplats och brofästen på land. Detta är en viktig fråga att ta hänsyn till i kommande planering. Landskapsbildsskydd och naturvårdsavtal finns inom delområdet.

Ett vägalternativ inom område 2 innebär förstärkta barriäreffekter för vilt men skär inte av några större sammanhängande områden som kan vara attraktiva för viltet. Fågellivet vid odlingslandskapet på älvens norra sida kan komma att påverkas negativt.

Intrång i värdefulla kulturmiljöer uppstår oberoende av var den nya bron placeras, antingen i riksintresset Björknäs-Gammelgården eller i det kulturmiljöprogrammet utpekade odlingslandskapen vid Skräddarbacken och Nedre Kalix älvdal. En brodragnig över Vassholmen med dess välbevarade miljöer från flottningen skulle sannolikt innebära stor negativ påverkan på dessa värden.

Möjligheten att dra en ny E4 norr om Kalix älven begränsas av bebyggelsen i Kalix centralort, se vidare under konsekvenser för Kalix centralort.

Norr om bebyggelsen i Kalix är landskapsbilden mindre känslig. Nybyggnad av E4 norr om järnvägen Kalixbanan försvåras av att den nya vägen måste passera både Kalixbanan och en allmän väg vilket ger komplicerade trafiklösningar både i öster och väster.

Konsekvenser för Kalix centralort

För Kalix centralort blir konsekvenserna att den trafik som använder E4 som genomfartsled inte längre kommer att passera samhället. Det för med sig ett antal följdverkningar.

Den befintliga bron repareras så att den fungerar för trafik inom och till Kalix centralort.

Genomfartstrafiken förväntas vika av på den nya sträckningen av E4 inom delområde 2. Det medför att trafikmängderna minskar på den befintliga E4 som går mellan delområde 2 anslutningspunkter. Det gäller såväl på landsbygden som inom centralorten. En stor del av trafiken genom Kalix centralort är lokal eller har Kalix som målpunkt för resan.

Genom förändringen kommer den befintliga E4 genom Kalix inte längre att tillhöra vägkategorin övergripande huvudvägnät utan övergår till att vara huvudvägnät. Det innebär en större möjlighet att anpassa vägen till centralorten Kalix, att behålla eller sänka dagens hastigheter på vägen. De cirkulationsplatser som finns och som kommer att byggas kommer att passa bättre i den nya trafikmiljön, eftersom de kommer att underlätta för all trafik som passerar genom Kalix centralort att nå sina mål.



Flygbild över Kalix centrum, med väg 721 till vänster och Vassholmen i bildens överkant

Den barriäreffekt som den befintliga E4 innebär kommer till stora delar att vara kvar, eftersom det även fortsättningsvis kommer att vara en högt trafikerad väg. Behovet av en ytterligare säker passage för bostadsområdena öster om Nygatan kommer förmodligen att uppstå även när genomfartstrafiken kör en annan väg.

En del av den nya sträckningen av E4 går genom centralorten Kalix. I det utrymme som finns mellan bostadsområdet Stenbäcken och centrala Kalix begränsas passagen av en skogskyrkogård med tillhörande naturområde som är detaljplanlagt. Passage förbi skogskyrkogården är möjlig om detaljplanen ändras, men området kommer att påverkas negativt av intrånget och bullerskydd måste byggas. Om E4 anläggs i denna sträckning blir skogskyrkogården omgiven av vägar från alla håll.

För byggelsen i Stenbäcken och i Kalix centrum kommer ökade bullernivåer i omgivande boendemiljöer inte att kunna



Järnvägsgatan har karaktär av genomfartsled

undvikas och en ny väg skulle även innebära såväl en visuell som fysisk barriär mellan bostadsområdet och stadskärnan. Denna passage skulle sannolikt även innebära påverkan på de atriska vägkanterna längs väg 721.

Järnvägsgatan är en bred gata med karaktären av genomfartsled, men antalet utfarter måste starkt begränsas om E4 anläggs enligt denna sträckning. Här är landskapsbilden mindre känslig. Vägens geometri begränsas av bostadsområden och industritomter vilket gör att hastigheten på vägen på stora delar måste begränsas till 70 km/h.

Norr om Kalix ligger ett närrekreationsområde, Rammelberget, som kan påverkas negativt genom barriäreffekter och buller från den nya E4:an. En del av dessa oönskade effekter kan dock minskas genom bullerskyddsåtgärder och planskilda passager för fotgängare.

Exponeringen av Kalix tätort från E4 förändras. Den upplevelse trafikanter på den nya E4 får av Kalix är vid passagen mellan Stenbäcken och Kalix centrum, samt från Järnvägsgatan om denna sträckning väljs.

För att få turister att stanna i Kalix kommer ökade marknadsföringsinsatser att krävas, samt god vägvisning från den nya förbifarten.

För näringslivet innebär den nya dragningen förutom konsekvenser när det gäller annonseringen att tillgängligheten till E4 förändras. Företagen vid Järnvägsgatan får tillgång

till E4 utan att köra genom bebyggelse antingen via direkt anslutning mot E4 eller via väg 715 och väg 720 beroende på i vilken sträckning E4 dras. Rolfs såg kommer inte längre att ha direkt anslutning till E4.

För räddningstjänsten minskar avståndet till E4 och antalet hinder på vägen minskar. För anbulanstransporter ökar avståndet till E4. För polisen blir skillnaden störst eftersom polisstationen nu ligger hundra meter från E4, men med en dragning inom delområde 2 ökar avståndet med två kilometer.

För regional kollektivtrafik kommer förändringen att innebära att olika vägval kan göras beroende på om syftet med linjen är att vara en snabb förbindelse mellan kommunernas centralorter eller om linjen ska ge möjlighet för passagerare som bor utanför centralorterna att stiga på och av bussen vid hållplatser på landsbygden. Nya busshållplatser kommer att behöva anläggas i anslutning till den nya vägen.

6.5.4 E4 inom delområde 3

Delområde 3 samt befintlig E4 visas på karta 6.5.4-1. De åtgärder som Vägverket planerar under 2009, som beskrivs i kapitel 3 Befintliga förhållanden, förutsätts ha genomförts. Haparandabanan förutsätts vara åtgärdad så att en viss del av godstrafiken är överflyttad från E4 till järnväg.

Alternativ för befintlig bro

BD 32-1 (Bron repareras till BK1), BD 32-2 (Gång- och cykelbro) eller BD 32-3 (Bron rivs), se beskrivning ovan.

Alternativ för ny E4 bro

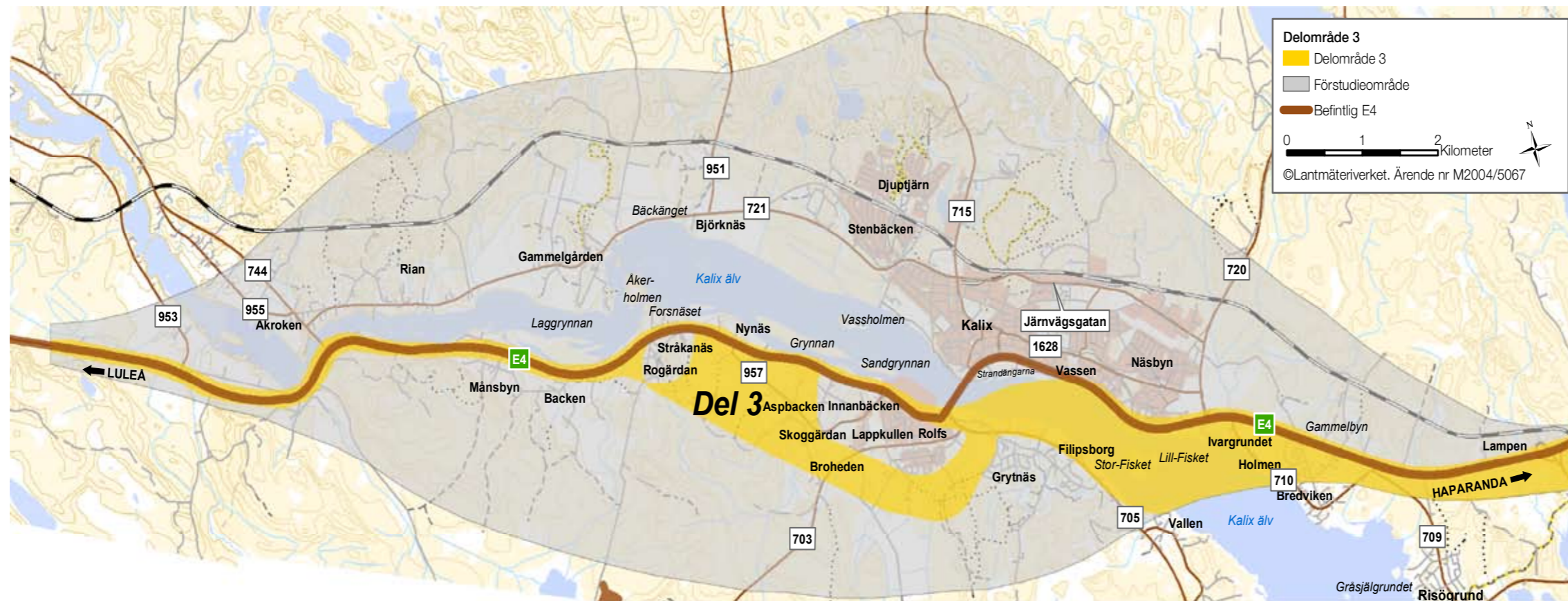
En ny bro anläggs inom delområde 3. Bro längd bedöms till 550 - 800 m. Vid BD 32-1 eller BD 32-2 kan bron komma att anläggas utan möjligheter att gå eller cykla, under förutsättning att den nya bron anläggs i den befintliga bron närhet.

Ny E4

Den nya sträckningen av E4 kan projekteras som mötesfri motortrafikled med referenshastighet 110 km/h, men vid passagen av Kalix centralort kan endast referenshastighet 70 km/h uppnås. Korsningar med delar som upphör att vara E4 samt övriga allmänna vägar kan utföras i plan eller som planskilda korsningar. Planskilda korsningar är trafiksäkrare, men dyrare att anlägga.

Inom delområde 3 kan E4 gå i olika sträckningar. E4 kan gå i befintlig sträckning för att sedan gå i nysträckning i väster inom delområde 3 och sedan anslutas mot den nya bron södra landfäste.

E4 kan även gå i befintlig sträckning fram till cirkulationsplatsen i Rolfs. Cirkulationsplatsen vid Rolfs kan



Karta 6.5.4-1 Kartan visar förstudieområdet med delområde 3 och befintlig E4.



Centrala Kalix med Fisket, Kalixbron och Rolfs såg

komma att behållas intakt (vid val av broalternativ BD 32-1) eller rivas (vid val av broalternativ BD 32-2 eller BD 32-3). Rivs cirkulationsplatsen vid Rolfs kan E4 dras i en ny sträckning och bli en genomgående väg tillsammans med väg 705. Väg 705 måste då breddas och övergår till att vara ny E4. Ett annat alternativ är att Kråkfällan rivs och ersätts av en trafikplats.

Den nya E4 passerar Kalix älv på en ny bro i ett broläge inom delområde 3. På norra sidan älven ansluts den nya E4 till befintlig E4. Från anslutningen kan E4 gå i befintlig sträckning till objektets slut. Trafiken på E4 mittsepareras.

Delar som upphör att vara E4

Från den nya sträckningens anslutning i den västra delen av delområde 3, fram till anslutningen i den östra anpassas befintlig E4 till att vara en lokal väg.

Om den befintliga bron repareras enligt BD 32-2 och blir gång- och cykelbro anpassas E4 till att vara gång- och cykelväg från cirkulationsplatsen vid Rolfs fram till Köpmannagatans anslutning och därefter till att vara lokal väg fram till anslutningen på Kalixälvens norra sida, vid den nya bron. Cirkulationsplatsen vid Rolfs kan rivas.

Om den befintliga bron rivs enligt BD 32-3 behövs inte längre anslutningarna till bron utan dessa kan rivas. Från korsningen med Köpmannagatan till den nya anslutningen med ny E4, anpassas befintlig E4 till att vara en lokal väg. Även cirkulationsplatsen vid Rolfs kan rivas.

Generella konsekvenser

En lokalisering av ny E4 inom delområde 3 kräver stor omsorg vid val av väglinje och fysisk utformning. Inom delområde 3 finns bebyggda områden.

Beroende på val av sträckning inom delområde 3 kan väglängden minska eller öka. Det påverkar restiden. Dessutom kan den nya vägen till stora delar projekteras för 110 km/h vilket minskar restiden. Om restiden minskar är sannolikheten stor att genomfartstrafiken väljer den nya vägen istället för befintlig E4 genom centralorten Kalix.

För transporter av farligt gods kommer den nya vägen att vara ett något säkrare alternativ än den befintliga E4. Vägen kommer att ha få korsningar med andra vägar, blir mötesseparerad, men kommer att gå i ett område med bebyggelse.

Långsamtgående fordon samt oskyddade trafikanter kan hänvisas till befintlig E4 eller vägar som går parallellt med denna.

Den nya vägdragning kan komma i konflikt med en befintlig kraftledningsgata vilket i så fall innebär en kostsam flytt av stolpar.

Om E4 viker av i nysträckning vid Innanbäcken kan negativ påverkan uppstå på det utpekade odlingslandskapet vid Skraddarbacken. Ny väg genom obruten terräng innebär alltid barriäreffekter.

En västlig sträckning inom delområde 3 kan innebära en ny passage av vattendraget Innanbäcken som är en del av Kalixälvens Natura 2000-område. Här ställs höga krav på utformning och skyddsåtgärder mot grumling.

Möjligheten att dra en ny E4 söder om Kalix älven begränsas av bebyggelsen i Kalix centralort, se vidare under konsekvenser för Kalix centralort.



Väg 957 genom Innanbäcken

I den östra delen av utredningsområdet är det svårt att undvika intrång i sumpskogar eller våtmarker utpekade i länsstyrelsens våtmarksinventering oberoende av var en framtida vägkorridor läggs. Dessa har inte några höga dokumenterade naturvärden men bör ändå så långt som möjligt skyddas från åtgärder som kan påverka de hydrologiska förhållandena.

En ny bro i ett västligt läge eller mitt i delområde 3 kommer att påtagligt påverka landskapsbilden i ett känsligt avsnitt av älvdalen, som ligger väl synligt från Kalix tätort. Om bron förläggs över någon av öarna Stor- och Lillfisket finns risk för påverkan på de två fornlämningar som finns här. Ett broalternativ i anslutning till öarna skulle sannolikt påverka torplämningen vid ett framtida läge för en anslutning av E4 till bron. Öarna har landskapsbildskydd enl. 19§ Naturvårdslagen.

Beroende på var det nya broläget hamnar kan utfyllningar i älven bli aktuella för byggande av en anslutning på älvens norra sida, vilket innebär risk för grumling samt intrång och fysisk påverkan på botten och strandmiljö. Även landskapsbilden påverkas negativt.

Vid en östlig sträckning inom delområde 3 sker passagen över älven på en lång bro och lokalt blir påverkan på landskapsbilden stor kring Vallen och öarna. Bron kommer att påverka upplevelsen älvlandskapet från Kalix centrum endast i liten grad då avståndet är stort.

Älven öster om befintlig bro för E4 är av riksintresse för friluftsliv och yrkesfiske. Någon betydande negativ påverkan på fiskeintressena eller det stora området Norrbottens skärgård bedöms dock inte byggandet av en ny bro innebära förutsatt att grumlingsreducerande åtgärder genomförs.

En ny väg inom delområde 3 bedöms inte ge upphov till några betydande barriäreffekter för vilt eftersom att området ligger i nära anslutning till bebyggelse och inte skär av några för viltet attraktiva områden.

För rennäringsringen är konsekvenserna av en sydlig dragning små med förutsättning att viltstängsel och övergångshagar anläggs.

Konsekvenser av BD-32-1 (Kalixbron repareras)

Om den befintliga bron repareras blir konsekvenserna som följer. Genomfartstrafiken förväntas vika av på den nya sträckningen av E4 inom delområde 3. Det medför att trafikmängderna minskar på den befintliga E4 som går mellan delområde 3 anslutningspunkter. Det gäller såväl på landsbygden som inom centralorten. En stor del av trafiken genom Kalix centralort är lokal eller har Kalix som målpunkt för resan.

Om Kråkfällan ersätts med en trafikplats förbättras framkomligheten på E4. Det för med sig att ett landmärke försvinner. De gång- och cykelvägar som möts inne i Kråkfällan måste ges en ny sträckning. De cirkulationsplatser som finns och som kommer att byggas kommer att passa bättre i den nya



Ön Fisket öster om Kalix

trafikmiljön, eftersom de kommer att underlätta för all trafik som passerar genom Kalix centralort att nå sina mål.

Den barriäreffekt som den befintliga E4 innebär kommer till stora delar att vara kvar, eftersom det även fortsättningsvis kommer att vara en högt trafikerad väg. Behovet av en ytterligare säker passage för bostadsområdena öster om Nygatan kommer förmodligen att uppstå även när genomfartstrafiken kör en annan väg.

Konsekvenser av BD-32-3 (Kalixbron rivs)

Om den befintliga bron rivs blir konsekvenserna som följer. Genomfartstrafiken viker av på den nya sträckningen av E4 inom delområde 3. Det medför att trafikmängderna minskar på den befintliga E4 som går mellan anslutningspunkterna till den nya E4. Det gäller såväl på landsbygden som inom centralorten. En stor del av trafiken genom Kalix centralort är lokal eller har Kalix som målpunkt för resan.

All fordonstrafik måste passera Kalixälven på den nya bron. Det innebär att väg 705 kommer att få en ökad trafik och att lokal trafik inom Kalix centralort får längre omvägar. Om väg 705 byggs om till ny E4 kommer all trafik att gå denna väg. Befintlig E4 mellan korsningen med Köpmannagatan och fram till anslutningen mot den nya E4 får lägre trafikmängder när det endast är trafik som har målpunkter inom de västra delarna av Kalix tätort som använder den.

Cirkulationsplatsen Kråkfällan kommer inte längre att behövas utan kan rivas. Det för med sig att ett landmärke försvinner. De gång- och cykelvägar som möts inne i Kråkfällan måste ges en ny sträckning.

Den barriäreffekt som den befintliga E4 innebär kommer att minska.

Konsekvenser av BD-32-2 (Kalixbron blir gång- och cykelbro)

Om den befintliga bron byggs om till gång- och cykelbro blir konsekvenserna lika som om bron rivs, utom för gång och cykeltrafikanter som får något bättre trafiksäkerhet och framkomlighet än idag.

Konsekvenser för Kalix centralort

Förutom konsekvenserna som följer av vad som händer med Kalixbron gäller för Kalix centralort att den trafik som använder E4 som genomfartsled inte längre kommer att passera samhället på samma ställe som idag. Det för med sig ett antal följdverkningar.

Genom förändringen kommer den befintliga E4 genom Kalix inte längre att tillhöra vägkategorin övergripande huvudvägnät utan övergår till att vara huvudvägnät. Det innebär en större möjlighet att anpassa vägen till centralorten Kalix, att behålla eller sänka dagens hastigheter på vägen.

Karaktären på väg 705 kommer att bli mer storskalig om den sträckningen väljs. En ny väg ger också stor påverkan på landskapsbilden i det småskaliga landskapet kring Innabäcken och i en trång passage mellan Rolfs och Grytnäs.

Med en ny bro förväntas framkomligheten bli bättre för all trafik på E4. Den kan konstrueras för större laster vilket medför att fler tunga transporter kan framföras på bron utan

avstängningar för övrig trafik. Körfälten kan utformas med bredd som ger god framkomlighet.

Vid broläge i den östra delen av delområde 3 kan tung trafik till Kalix hänvisas via väg 720 och även biltrafik kan i annan omfattning komma att välja väg 720 och väg 1628 (Centrumgatan).

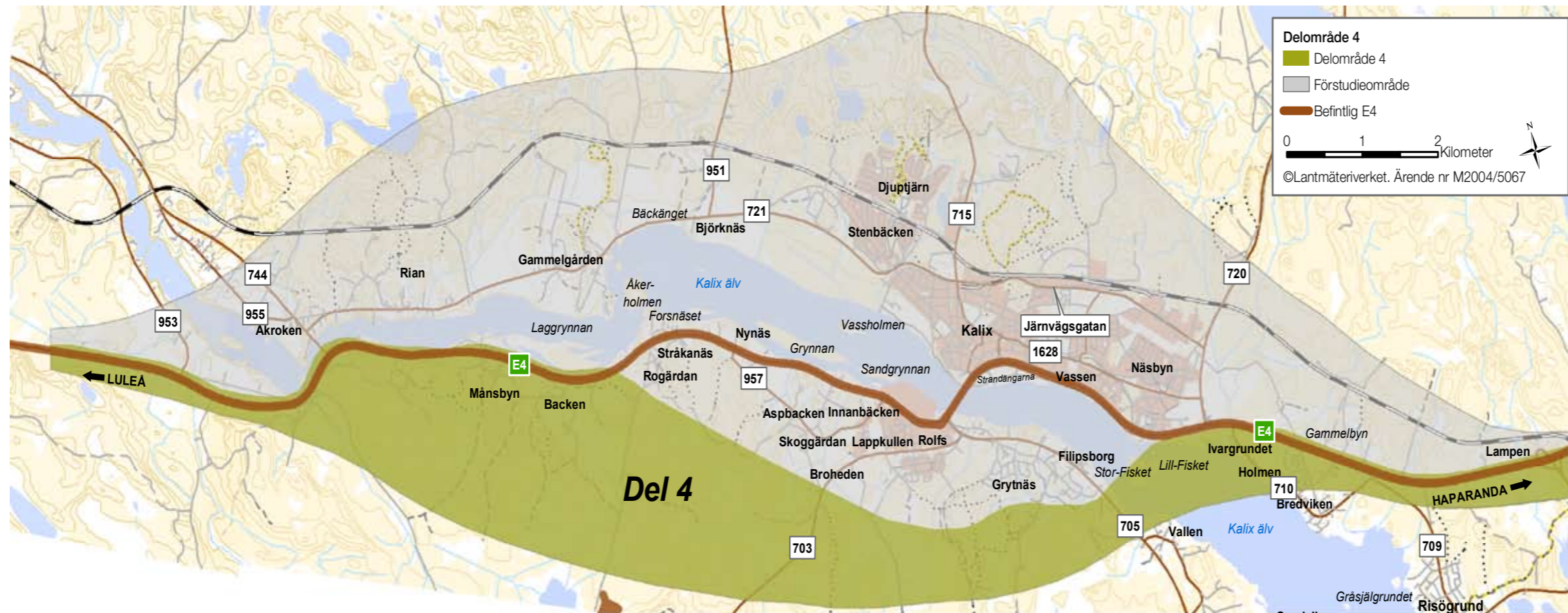
Exponeringen av Kalix centralort från E4 förändras. Anläggs en ny bro i ett västligt läge blir centrum väl synligt från bron. Anläggs bron i ett östligt läge blir centralorten synlig, men på långt avstånd.

För att få turister att stanna i Kalix kommer ökade marknadsföringsinsatser att krävas, samt god vägvisning från den nya förbifarten.

För näringslivet innebär den nya dragningen något försämrade förutsättningar när det gäller annonsering och tillgänglighet till E4. Kalix centrum och strandängarna kommer inte att ligga direkt vid E4, men områdena kommer att vara synliga från E4. För företagen vid Järnvägsgatan blir skillnaden marginell. Att använda väg 720 kommer att bli mer attraktivt om den ansluts mot den nya E4 och den nya bron. Rolfs såg kommer liksom tidigare att ha direkt anslutning till E4.

För räddningstjänsten, anbulanstransporter och polisen blir konsekvenserna marginella.

För regional kollektivtrafik kommer åtgärder inom delområde 3 inte att innebära stora förändringar om befintlig bro repareras. Rivs befintlig bro kommer det att bli en omväg att köra in i Kalix centrum.



Karta 6.5.5-1 Kartan visar förstudieområdet med delområde 4 och befintlig E4.

6.5.5 E4 inom delområde 4

Delområde 4 samt befintlig E4 visas på karta 6.5.5-1. De åtgärder som Vägverket planerar under 2009, som beskrivs i kapitel 3 Befintliga förhållanden, förutsätts ha genomförts. Haparandabanan förutsätts vara åtgärdad så att en viss del av godstrafiken är överflyttad från E4 till järnväg.

Alternativ för befintlig bro

BD 32-1 (Bron repareras till BK1), se beskrivning ovan.

Alternativ för ny E4 bro

En ny bro anläggs inom delområde 4. Brolängd bedöms till 550 - 650 m.

Ny E4

Den nya sträckningen av E4 kan projekteras som mötesfri motortrafikled med referenshastighet 110 km/h. Korsningar med delar som upphör att vara E4 samt övriga allmänna vägar kan utföras i plan eller som planskilda korsningar. Planskilda korsningar är trafiksäkrare, men dyrare att anlägga.

E4 kan gå i befintlig sträckning till dess att den viker av i ny sträckning någonstans i västra delen av delområde 4. Ny E4 kan sedan gå i obanad terräng söder om bebyggelsen inom delområde 4 och ansluta till ett nytt broläge över Kalix älv i östra delen av delområde 4. Väg 703 korsas. Vid Grytnäs har

kommunen ett bostadsreservat som kan komma att påverka sträckningen. Väg 705 ansluts till den nya E4 vid det södra landfästet.

På norra sidan av Kalix älv ansluts den nya E4 till befintlig E4-sträckning. Från denna anslutning går E4 i befintlig sträckning till objektets slut. Trafiken på E4 mittsepareras.

Delar som upphör att vara E4

Från den nya sträckningens anslutning i den västra delen av delområde 4, fram till anslutningen i den östra anpassas befintlig E4 till att vara en lokal väg.

Konsekvenser

En lokalisering av ny E4 inom delområde 4 kräver stor omsorg vid val av väglinje och fysisk utformning. Inom delområde 4 finns bebyggda områden.

Den nya E4 kommer att ge en vägförkortning i förhållande till befintlig väg. Det gör att restiden förkortas i förhållande till befintlig E4. Dessutom kan den nya vägen till stora delar projekteras för 110 km/h vilket ytterligare minskar restiden. Om restiden minskar är sannolikheten stor att genomfartstrafiken väljer den nya vägen istället för befintlig E4 genom centralorten Kalix.

För transporter av farligt gods kommer den nya vägen att vara ett säkrare alternativ än den befintliga E4. Vägen kommer att

ha få korsningar med andra vägar, blir mötesseparerad och går i ett område där bebyggelsen är begränsad.

Långsamtgående fordon samt oskyddade trafikanter kan hänvisas till befintlig E4 eller vägar som går parallellt med denna.

Den nya vägdragning kan komma i konflikt med en befintlig kraftledningsgata vilket i så fall innebär en kostsam flytt av stolpar.

Med en ny bro förväntas framkomligheten bli bättre för all trafik på E4. Den kan konstrueras för större laster vilket medför att fler tunga transporter kan framföras på bron utan avstängningar för övrig trafik. Körfälten kan utformas med bredd som ger god framkomlighet.

En ny bro i ett västligt läge inom delområde 4 kommer att påtagligt påverka landskapsbilden i ett känsligt avsnitt av älv dalen, som ligger väl synligt från Kalix tätort. Om bron förläggs över någon av öarna Stor- och Lillfisket finns risk för påverkan på de två fornlämningar som finns här. Ett broalternativ i anslutning till öarna skulle sannolikt påverka torplämningen vid ett framtida läge för en anslutning av E4 till bron. Öarna har landskapsbildskydd enl. 19§ Naturvårdslagen.

Beroende på var det nya broläget hamnar kan utfyllningar i älven bli aktuella för byggande av en anslutning på älvens

norra sida, vilket innebär risk för grumling samt intrång och fysisk påverkan på botten och strandmiljö.

Vid en östlig sträckning inom delområde 4 sker passagen över älven på en lång bro och lokalt blir påverkan på landskapsbilden stor kring Vallen och öarna. Bron kommer att påverka upplevelsen älvlandskapet från Kalix centrum endast i liten grad då avståndet är stort.

Älven öster om befintlig bro för E4 är av riksintresse för friluftsliv och yrkesfiske. Någon betydande negativ påverkan på fiskeintressena eller det stora området Norrbottens skärgård bedöms dock inte byggandet av en ny bro innebära förutsatt att grumlingsreducerande åtgärder genomförs.

Vid en nordlig sträckning inom delområde 4 kan ett småskaligt område med känslig landskapsbild i Månsbyn beröras. I övrigt berörs skogsområden där påverkan på landskapsbilden blir liten.

En sydlig dragning innebär inte några större konflikter med utpekade områden med höga natur- och kulturmiljövärden. Skogsmarkerna söder om byarna Månsbyn, Broheden och Grytnäset har inga kända dokumenterade värden. Alternativet innebär relativt stora intrång i skogsmark och i mindre omfattning i jordbruksmark. Med en genomtänkt placering av passager för brukningsvägar och närrecreation bedöms påverkan på de areella näringarna och friluftslivet bli begränsad. Beroende på var den nya vägen viker av från befintlig E4 kan intrång ske i det skyddsvärda odlingslandskapet Kalix nedre älvdal vid Månsbyn.

Alternativet innebär nya passager av flera mindre vattendrag som ingår i Kalixälvens natura 2000-område, vilket ställer krav på god ekologisk utformning och skyddsåtgärder mot grumling.

Vid en sydlig vägdragning inom område 4 kan relativt stora skogsområden skäras av och betydande barriäreffekter uppstå för vilt. Det är därför viktigt att titta närmare på denna fråga i kommande utredningssteg.

För rennärigen är konsekvenserna av en sydlig dragning små med förutsättning att viltstängsel och övergångshagar anläggs.

Konsekvenser för Kalix centralort

För Kalix centralort blir konsekvenserna att den trafik som använder E4 som genomfartsled inte längre kommer att passera samhället. Det för med sig ett antal följdverkningar.

Om den befintliga bron repareras blir konsekvenserna som följer. Genomfartstrafiken förväntas vika av på den nya sträckningen av E4 inom delområde 4. Det medför att trafikmängderna minskar på den befintliga E4 som går mellan delområde 4 anslutningspunkter. Det gäller såväl på landsbygden som inom centralorten. En stor del av trafiken genom Kalix centralort är lokal eller har Kalix som målpunkt för resan.

Genom förändringen kommer den befintliga E4 genom Kalix inte längre att tillhöra vägkategorin övergripande huvudvägnät utan övergår till att vara huvudvägnät. Det innebär en större möjlighet att anpassa vägen till centralorten Kalix, att behålla eller sänka dagens hastigheter på vägen. De cirkulationsplatser som finns och som kommer att byggas kommer att passa bättre i den nya trafikmiljön, eftersom de kommer att underlätta för all trafik som passerar genom Kalix centralort att nå sina mål.

Den barriäreffekt som den befintliga E4 innebär kommer till stora delar att vara kvar, eftersom det även fortsättningsvis kommer att vara en högt trafikerad väg.

Exponeringen av Kalix tätort från E4 förändras. När den nya sträckningen närmar sig centralorten kan utblickar mot Kalix bli möjliga. Från bron blir centralorten synlig, men på långt avstånd.

För att få turister att stanna i Kalix kommer ökade marknadsföringsinsatser att krävas, samt god vägvisning från den nya förbifarten.

För näringslivet innebär den nya dragningen förutom konsekvenser när det gäller annonseringen att tillgängligheten till E4 förändras. För företagen vid Järnvägsgatan blir det mer attraktivt att välja väg 720 om den ansluts till den nya E4 och den nya bron. Rolfs såg kommer inte längre att ha direkt anslutning till E4.

För räddningstjänsten blir avståndet till E4 fem kilometer. För ambulanstransporter ökar avståndet till E4 med en kilometer. För polisen blir skillnaden störst eftersom polisstationen nu ligger hundra meter från E4, men med en dragning inom delområde 4 ökar avståndet med tre kilometer.

För regional kollektivtrafik kommer förändringen att innebära att olika vägval kan göras beroende på om syftet med linjen är att vara en snabb förbindelse mellan kommunernas centralorter eller om linjen ska ge möjlighet för passagerare som bor utanför centralorterna att stiga på och av bussen vid hållplatser på landsbygden. Ny busshållplatser kommer att behöva anläggas i anslutning till den nya vägen.



Kalix sett från golfbanan på älvens södra sida

6.6 KOSTNADER

Överslagsmässigt beräknade kostnader för åtgärder på befintlig E4 samt inom de olika delområdena presenteras i kapitel 8.1

6.7 SAMHÄLLSEKONOMI

Samhällsekonomisk kalkyl används för beräkning av samhällsekonomisk lönsamhet, d v s kostnaderna för en åtgärd vägs mot intäkterna för samhället. I kalkylerna ställs investeringskostnader och drift- och underhållskostnader mot i första hand effekter på restid, fordonskostnader, godskostnader, trafiksäkerhet emissioner och buller.

Lönsamheten beräknas och uttrycks som nettonuvärdeskvot (NNK). En nettonuvärdeskvot över 0 innebär att åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam.

Vid de samhällsekonomiska beräkningarna har 0+-alternativet, att befintlig bro renoveras men inga andra åtgärder utförs på E4, använts som utgångspunkt.

Att ställa de nya åtgärderna mot att bron inte repareras, d.v.s. att en E4-förbindelse inte längre finns i Kalix, är orimligt. En broförbindelse är viktig ur ett lokalt och regionalt perspektiv. Dessutom är E4 ett riksintresse för kommunikation vilket innebär att det har en särställning jämfört med andra vägar.

Samhällsekonomiska beräkningar har gjorts för åtgärder inom delområde 3, delområde 4 samt ny bro vid befintligt läge. Dessa visar på negativa nettonuvärdeskvoter (NNK), d.v.s. att de inte är samhällsekonomiskt lönsamma. Delområde 3 har NNK -0,8, delområde 4 har NNK -0,9 och ny bro vid befintligt brolägen har NNK -0,8.

Åtgärden *Ny bro i befintligt läge* ger vissa förändringar i vägnätet. Byggs en bredare bro med högre bärighet, kommer förmodligen antalet dispensansökningar som får avslag att minska. Den ökade nyttan är alltså att tunga och breda transporter kan komma fram på E4. Den ökade bredden ger marginella trafiksäkerhetseffekter. Om det byggs nya trafikplatser vid anslutningarna mot den befintliga E4 förbättras framkomligheten genom restisvinster. Det ska ställas mot en hög anläggningskostnad vilket gör att åtgärden blir samhällsekonomiskt olönsam.

För delområde 1 och delområde 2 har ingen nettonuvärdeskvot beräknats. Åtgärder i de båda delområdena innebär en vägförlängning samt höga anläggningskostnader. Det gör att de bedöms bli samhällsekonomiskt olönsamma och att de sannolikt blir mer olönsamma än delområde 4.

0+-alternativet, att enbart reparera den befintliga bron över Kalix älv, för med sig kostnader för trafikanterna under reparationstiden. Om broreparationen tar sex månader, bron stängs av helt i tre månader och trafiken växelvis delar på ett körfält i tre månader beräknas trafikantmerkostnaden

bli 13 miljoner kronor. En upprustning av väg 721 före trafikomledningen kan kosta 6-10 miljoner kronor.

7. Riskhantering

Skyddsobjekt

Skyddade och skyddsvärda områden inom sakområden som natur- kulturmiljö, friluftsliv, kommunikationer och andra näringar finns beskrivna under kap. 3.3 och 3.4.

Viktiga skyddsobjekt med avseende på personskaderisken är bostadsområden och andra områden där det finns mycket människor, tex skolor, förskolor och sjukhus. Sjukhus och skolor i centrala Kalix finns redovisade på karta 3.1.4-1 och 3.2.1-1. I centrala Kalix finns ytterligare några förskolor som inte är markerade på kartan. Även i Gammelgården och Grytnäs finns skolor och förskolor.

Kalix sjukhus har 64 vårdplatser och har östra Norrbotten som sitt upptagningsområde. Det innefattar Kalix, Haparanda, Övertorneå och Överkalix kommuner, sammanlagt ca 39 200 invånare. Sjukhuset finns på norra sidan Kalixälven, ca 1,5 km från E4.

Kalix räddningstjänst är lokaliserad till industriområdet vid Vitvattenvägen. Avståndet till E4 är 2 km. Polisstationen i Kalix ligger vid Köpmannagatan, ca hundra meter från E4.

Riskobjekt

Väg E4 genom Kalix är en transportled för farligt gods.

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och produkter, som är så beskaffade att de kan skada människor, miljö, egendom och annat gods, om det inte hanteras rätt under transport. Farligt gods delas in i nio olika klasser utifrån ett klassificeringssystem som baseras på vilken riskkategori det farliga godset tillhör.

På aktuell sträcka av E4 transporterades enligt Räddningsverkets undersökning 2006 (www.srv.se) 100-33 000 ton farligt gods. (Dessa är i klasserna Explosiva ämnen och föremål, Icke brandfarliga - icke giftiga gaser, Brandfarliga vätskor, Brandfarliga fasta ämnen, Självreaktiva ämnen och okänsliggjorda explosiva ämnen, Oxiderande ämnen, Giftiga ämnen, Smittförande ämnen, Frätande ämnen och Övriga farliga ämnen och föremål.)

Kalix älv är riskobjekt vad gäller höga flöden. SMHI:s översiktliga kartering av översvämningzoner beskrivs under kap. 3.5.2. I anslutningarna mot älven finns även risk för skredkänsliga områden, inga detaljundersökningar är dock utförda avseende skred i detta skede.

Förslag på fortsatt riskhanteringsarbete

Passagen av Kalix älv med alla dess skyddade områden, risk för översvämning och skred är konfliktpunkter som särskilt bör beaktas i fortsatt arbete.

Vidare bör beaktas konfliktpunkten transportled för farligt gods genom Kalix tätbebyggda områden, inklusive Gammelgården avseende personskaderisken.



Kalix sjukhus

8. Måluppfyllelse och prioritering av åtgärder

8.1 MÅLUPPFYLLELSE OCH PRIORITERING AV ÅTGÄRDER

I projektet E4 förbi Kalix har ett antal projektmål ställts upp. Dessa utgår från de transportpolitiska delmål som fastställts av riksdagen. Delmålen utgör tillsammans det transportpolitiska målet *att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet*. Hur projektmålen kopplas till det transportpolitiska delmålen visas i tabell 8.1-1.

Vid utvärderingen av måluppfyllelsen för de föreslagna åtgärderna i förstudien har först en översiktlig kontroll skett mot projektmålen. Dessa har sedan vägts samman under varje transportpolitiskt delmål.

Vid utvärderingen utgör 0+-alternativet det alternativ de övriga åtgärderna jämförs mot. 0-alternativet, att det inte längre finns en E4 förbindelse över Kalix älv, är inte realistiskt. 0+-alternativet, att reparera den befintliga bron, innebär en samhällsekonomisk kostnad på 29 miljoner kronor. Under tiden då bron repareras inskränks framkomligheten på E4 vilket kan leda till samhällsekonomiska kostnader inom intervallet 19-23 miljoner kronor. Problemen med att bron upplevs smal samt att dispenstransporter får ett högt antal avslag kvarstår.

När det gäller åtgärder i steg 1 och 2 bidrar de till måluppfyllelsen för vägprojektmålen men kan inte ensamma lösa de problem som finns inom förstudieområdet. Dessa åtgärder kan kopplas till åtgärder i steg 3 eller 4. Kombinationerna bedöms inte bli alternativskiljande mellan de åtgärder som föreslås i steg 3 och 4. En sammanställning över hur åtgärder i steg 1 och 2 bidrar till måluppfyllelsen finns i tabell 8.1-2.

Åtgärder i steg 3 och 4 krävs för att få en varaktig förbindelse för E4 över Kalix älv. I matrisen 8.1-3 redovisas vilken måluppfyllelse åtgärder i de olika delområden samt på befintlig E4 ger.

Utvärderingen visar att nybyggnadsalternativen *Ny bro vid befintligt läge* samt ny bro och E4 inom *delområde 3* bidrar mest till att nå vägprojektets mål och de transportpolitiska delmålen. *Ny bro vid befintligt läge* har en lägre samhällsekonomisk kostnad än övriga nybyggnadsalternativ, 437 miljoner kronor, samt nettonuvärdeskvot -0,8.

Ny bro och E4 inom *delområde 3* har den näst lägsta anläggningskostnaden av nybyggnadsalternativen, 831-900 miljoner kronor. Nettonuvärdeskvoten är -0,8 och är beräknad med den lägre samhällsekonomiska kostnaden 831 miljoner kronor.

Nybyggnadsalternativet att bygga en ny E4 och bro inom *delområde 4* ger positiv påverkan på väg projektets mål och det

Tabell 8.1-1 Projektmålen kopplade till de transportpolitiska delmålen

Projektmålen kopplade till de transportpolitiska delmålen	
Transportpolitiska delmål	Vägprojektets mål
Tillgängligt transportsystem	<ul style="list-style-type: none"> Vägen i samhället ska fungera för både lokal trafik och genomfartstrafik. Gena kommunikationer och rörelsemönster ska främjas för alla trafikanter. Personer med funktionsnedsättning, barn och äldre ska kunna ta sig fram på egen hand utan att vägen utgör en barriär.
Hög transportkvalitet	<ul style="list-style-type: none"> Vägen ska vara ett naturligt val för passerande fjärrtrafik. Tung trafik ska ha god framkomlighet.
Säker trafik	<ul style="list-style-type: none"> Korsningar ska vara säkra och trygga för alla trafikantslag till viktiga målpunkter. Vägen skall placeras och utformas på ett sätt som ger hög säkerhet för samtliga trafikanter..
God miljö	<ul style="list-style-type: none"> Vägen och trafiken ska inte påverka boendemiljön negativt. Vägen ska ta hänsyn till landskapets natur-, kultur- och rekreationsvärden och visuella värden i omgivningen ska säkras. Vägens formspråk ska vara anpassat till omgivningens terräng, struktur, skala och karaktär och en bro över älven ska underordna sig landskapet. Vägen ska inte vara en visuell eller fysisk barriär. Samhället ska exponeras eller annonseras mot vägen så att centrum blir mer attraktivt och aktivt.
Positiv regional utveckling	<ul style="list-style-type: none"> Vägverkets planering skall ske i samförstånd med Kalix kommuns planering för att nå en långsiktigt hållbar lösning. Vägtransportsystemet ska bidra till en levande och attraktiv tätort, med goda anslutningar mellan samhälle och E4, genom attraktiva och kvalitativa lösningar.
Jämställt transportsystem	<ul style="list-style-type: none"> Vägen ska svara mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ha samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning, och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.

transportpolitiska målet. Den samhällsekonomiska kostnaden blir 1 000-1 180 miljoner kronor. Nettonuvärdeskvoten är -0,9 och är beräknad med den lägre samhällsekonomiska kostnaden 1 000 miljoner kronor.

Ny bro och E4 inom delområde 1 och 2 har den lägsta måluppfyllelsen. Den samhällsekonomiska kostnaden blir 1 124-1 188 miljoner kronor för åtgärder i dessa områden. Alternativerna bedöms som mer samhällsekonomiskt olönsamma än ny E4 och bro i *delområde 4*.

För att säkerställa riksintresset E4 krävs minst att 0+-alternativet genomförs. Väljer man att bygga en ny bro är *Ny bro i befintligt läge* den samhällsekonomiskt mest effektiva åtgärden av nybyggnadsalternativen och ger den största måluppfyllelsen totalt sett. Åtgärderna måste genomföras före år 2012.

Förstudie E4 förbi Kalix

Tabell 8.1-2 Visar en sammanställning över hur åtgärder i steg 1 och steg 2 inverkar på måluppfyllelsen.

Förklaring	Föreslagna åtgärder i steg 1 och 2 (gäller för alla alternativ)	Tillgängligt transportsystem	Hög transportkvalitet
Positiv påverkan	Ajourhålla Kalix kommuns Trafik och gatumiljöplan	Uppföljning av behov av gång- och cykelvägar	Uppföljning av behov av underhåll av Gång- och cykelvägar
Ingen påverkan	Öka antalet säkra gång- och cykelpassager	Ökad tillgängligheten för oskyddade trafikanter	Ökad kvalitet på resande till fots och cykel
Negativ påverkan	Begränsa parkeringsmöjligheter i centrum	Minskar tillgängligheten för fordon, ökar tillgängligheten för gående och cyklister	Minskar transportkvaliteten för fordon, ökar transportkvaliteten för gående och cyklister
	Fler busshållplatser vid arbetsplatser	Ökar tillgängligheten med kollektiva färdmedel	Överflyttning från biltrafik till kollektivtrafik
	Persontransporter på Haparandabanan	Ökar tillgängligheten med kollektiva färdmedel	Överflyttning från biltrafik till kollektivtrafik
	Minska antalet anslutningar till befintlig E4	Minskar tillgängligheten till E4	Förbättrar flöde och hastighet på E4
	Planera trafiklösningar inför evenemang	Ökar kapaciteten vid känsliga knutpunkter	Minskar köbildningar
	Attitydpåverkande insatser	Ingen bedömd påverkan	Ingen bedömd påverkan

Tabell 8.1-3 Visar en sammanställning över hur åtgärder i steg 3 och 4 inverkar på måluppfyllelsen.

Transportpolitiska delmål	O-alternativet	O+-alternativet
Tillgängligt transportsystem	Kalixbron rivs och ingen trafik kan passera över älven i centrum. Trafiken hänvisas till väg 721 via Åkroken och Gammelgården. Det ger långa omvägar för lokal trafiki Kalix centralort samt för genomfartstrafiken på E4. Det blir omöjligt att cykla eller gå mellan de södra och norra delarna av Kalix.	Bron repareras men klarar inte av dispenstransporter. Tillgängligheten blir god för alla trafikslag utom de som kräver dispens. .
Hög transportkvalitet	Bron i Åkroken nyttjas och väg 721 ersätter nuvarande E4 förbi Kalix. Vägen är inget naturligt val, men det enda alternativet som finns. Trafiken går genom Gammelgården och tung trafik så väl som övrig har låg framkomlighet och transportkvalitet.	Fjärtrafik blandas med lokal och regional trafik, tunga dispenstransporter får välja bron i Åkroken eller alternativt transportsätt via till exempel tåg eller sjöfart. Begränsad hastighet förbi tätorten bibehålls
Säker trafik	Stora mängder trafik går på väg 721, vilket den inte är dimensionerad för. Vägen är smal, är inte mötteseparerad och det är dålig sikt genom Gammelgården. Bebyggelse med plankorsningar och ett stort antal enskilda infarter finns längs vägen.	Nuvarande sträckning av E4 behålls
God miljö	När Kalixbron inte kan trafikeras tvingas trafiken gå via gatorna i Kalix tätort samt via väg 721. Det kommer att öka bullernivåerna för de boende vid dessa vägar. Ingen förändring sker när det gäller de befintliga vägarnas placering och samspel med omgivande värden. Vägen utgör en barriär för boende i området. Upplevelsen av Kalix centralort försämras, eftersom det kommer att upplevas som en trång, trafikfarlig trafikmiljö.	Nuvarande sträckning av E4 behålls, vilket ger god exponering av tätorten från E4.
Positiv regional utveckling	Påverkan på den regionala utvecklingen är negativ, tätorten tappar kopplingen till E4 och kommunikationen till västra sidan av älven försämras avsevärt	Nuvarande sträckning av E4 behålls, vilket ger god exponering och kontakt med tätorten
Jämställt transportsystem	Jämställdheten påverkas negativt då bilberoendet ökar på grund av avsevärt försämrade gång- och cykelmöjlighet mellan östra och västra sidan av älven	Jämställdhetsaspekterna är inte alternativskiljande

Säker trafik	God miljö	Positiv regional utveckling	Jämställt transportsystem
Uppföljning av brister i trafiksystemet	Bidrar till överflyttning av resande till gång- och cykel	Ingen bedömd påverkan	Bidrar till förbättringar som gynnar kvinnors resande
Ökad säkerhet, separerar trafikslagen	Medger överflyttning av resande till gång- och cykel	Ingen bedömd påverkan	Gynnar kvinnors resande
Minskar resandet med bil till centrum, vilket kan minska antalet olyckor	Minskar utsläpp från fordon pga minskat antal	Försvårar för turister att parkera i centrum	Ingen bedömd påverkan
Minskar behov av bil, minskar konflikt mellan fordon och oskyddade trafikanter	Minskar utsläpp från bil	Stimulerar till ökat resande	Gynnar kvinnors resande
Minskar behov av bil, minskar konflikt mellan fordon och oskyddade trafikanter	Minskar utsläpp från bil	Stimulerar till ökat resande	Gynnar kvinnors resande
Minskar upphinnandeolyckor och avsvängningso-lyckor	Ökar reslängden	Ökar avståndet till målpunkter	Ingen bedömd påverkan
Minskar risken för trafikolyckor	Minskar utsläpp till luft	Ökad annonsering kan öka intresset utifrån	Ingen bedömd påverkan
Ökad användning av cykelhjälm, mm	Ökat resande med kollektivtrafik	Ingen bedömd påverkan	Ingen bedömd påverkan

Ny bro vid befintligt läge	Delområde 1	Delområde 2	Delområde 3	Delområde 4
E4 i befintligt läge, ny bro klarar tunga transporter och dispenstransporter via Åkroken undviks. Alla trafikanter får god tillgänglighet.	Befintlig bro repareras. Fjälltrafiken kan välja E4 i delområde 1, men det finns en risk att de väljer att köra på befintlig E4. Avståndet mellan tätorten och E4 ökar	Befintlig bro repareras. Fjälltrafiken kan välja E4 i delområde 2, men det finns en risk att de väljer att köra på befintlig E4.	Befintlig bro repareras eller rivs. Barriärefekter i centrum minskar något med flytt av E4 till delområde 3, närhet till E4 för boende och besökare	Befintlig bro repareras till BK1. Gena transporter för fjälltrafik.
Fjälltrafik blandas med lokal och regional trafik, begränsad hastighet förbi tätorten bibehålls, trafikplatser kan komma att anläggas i anslutning till bron	Sträckningen i delområde 1 kan ge vägförlängning för fjälltrafiken, vilket kan resultera i att man även fortsättningsvis väljer vägen genom centrala Kalix	Sträckningen i delområde 2 kan ge vägförlängning för fjälltrafiken, vilket kan resultera i att man även fortsättningsvis väljer vägen genom centrala Kalix	Fjälltrafiken kan välja E4 i delområde 3, vilket ökar transportkvaliteten för såväl fjäll- som lokaltrafik, hastighetsbegränsningar genom tätort kvarstår till viss del	Fjälltrafiken kan välja E4 i delområde 4, vilket ökar transportkvaliteten för såväl fjäll- som lokaltrafik
Nuvarande sträckning av E4 behålls	Korsningar, väg och sidoområden i ny sträckning utformas enligt gällande standard för E4, vilket bidrar positivt till alla trafikanters säkerhet	Korsningar, väg och sidoområden i ny sträckning utformas enligt gällande standard för E4, vilket bidrar positivt till alla trafikanters säkerhet	Korsningar, väg och sidoområden i ny sträckning utformas enligt gällande standard för E4, vilket bidrar positivt till alla trafikanters säkerhet	Korsningar, väg och sidoområden i ny sträckning utformas enligt gällande standard för E4, vilket bidrar positivt till alla trafikanters säkerhet
Nuvarande sträckning av E4 behålls, vilket ger god exponering av tätorten från E4.	Boendemiljön i centrala Kalix förbättras genom minskning av tunga transporter, direkt exponering av samhället från E4 minskar	Boendemiljön i centrala Kalix förbättras inte, direkt exponering av samhället från E4 minskar och buller flyttas till annan plats i tätorten	Boendemiljön i centrala Kalix förbättras något avseende buller, direkt exponering av samhället från E4 minskar viss barriäreffekt kan uppstå beroende på placering av ny bro	Boendemiljön i centrala Kalix förbättras genom minskning av tunga transporter, direkt exponering av samhället från E4 minskar
Nuvarande sträckning av E4 behålls, vilket ger god exponering och kontakt med tätorten	En flytt av E4 minskar exponering av tätorten och de spontana besöken till Kalix tätort medan trafiken och rörligheten i tätorten ökar något	En flytt av E4 ger viss exponering och kontakt med tätorten, trafiken och rörligheten i tätorten ökar något	En flytt av E4 sker, men behöver inte innebära minskad exponering av tätorten och de spontana besöken till Kalix tätort	En flytt av E4 minskar exponering av tätorten och de spontana besöken till Kalix tätort

Jämställdhetsaspekterna är inte alternativskiljande

9. Samråd

9.1 PLANERINGSPROCESSEN OCH TIDIGT SAMRÅD

Syftet med samråd i en förstudie är att skapa dialog med berörd allmänhet, myndigheter, organisationer, näringsliv m.fl., som i sin tur ger delaktighet och engagemang i arbetet. Härigenom kan existerande problem, behov och förväntningar bli kända. Likaså kan förutsättningar, som restriktioner och värden i det aktuella området, bli belysta. Under samråden kan också tänkbara lösningar diskuteras.

Samrådet i förstudieskedet är lagreglerat och måste uppfylla vissa formkrav, som finns beskrivna i miljöbalkens 6 kap. 4§, Väglagen 14§ samt i Vägverkets föreskrifter VVFS 2007:223.

Samrådet ska behandla bl.a. följande:

- Förstudieområdets storlek
- Intressen i området
- Problem/brister
- Tänkbara inriktningar/mål
- Möjliga åtgärder för att lösa problemen
- Tänkbara miljöeffekter

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter och yttranden som kommit in från allmänhet och myndigheter samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från det tidiga samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenteras också de inkomna synpunkterna och yttrandena.

Inbjudan till de inledande allmänna samrådsmötena skedde via Vägverkets hemsida samt annonser i Norrbottenskuriren och Norrländska Socialdemokraten den 17 maj, veckan innan mötena.

Den 20 maj 2008 genomförde Vägverket möte för tidigt samråd i Kalix. Samrådsmötet med "öppet hus" genomfördes på Folkets hus mellan klockan 15 och 21, med två presentationer av projektet, klockan 17 och 19. På plats vid utställningsmontrarna under "öppet hus"-dagen fanns personal från Vägverket och Vägverket Konsult för att informera, svara på frågor och lyssna på allmänhetens tankar och idéer om det pågående planeringsarbetet. Uppskattningsvis besöktes utställningarna av sammanlagt cirka 100 personer, varav en tredjedel kvinnor. Det gavs möjligheter att framföra såväl muntliga som skriftliga synpunkter. De skriftliga synpunkterna kunde dessutom lämnas i Folkets hus, under hela samrådstiden, vid den utställning som var uppställd där, eller skickas brevledes, per fax eller via e-post till Vägverket. Skriftliga synpunkter från allmänheten önskades Vägverket tillhanda senast 17 juni 2008. En enkät togs fram för att fånga vissa specifika frågor. Denna enkät var tillgänglig vid monter



Deltagare på samrådsmötet i Kalix folkets hus. (Foto: NSD)

i utställningen under hela samrådsperioden, dessutom i digital form på internet.

Totalt så svarade 118 personer från Kalixområdet på denna enkätundersökning, 40 av dem är bosatta i centrala Kalix, resten i byar utanför Kalix. Drygt hälften av enkäterna var inskickade av kvinnor och ca 40% av de som svarat på enkäten var över 65 år.

67 % upplever inga störningar eller problem med E4 förbi Kalix. Av dem som upplever störningar är det ca 65 % som tycker att det är lika nivå på störningen oavsett årstid, medan 19% anser att störningarna ökade under sommarhalvåret.

11% av de svarande har råkat ut för någon incident i trafiken vid E4 förbi Kalix under de senaste tre åren. De incidenter som skett har i de flesta fall skett på grund av väglaget och vänstersvängar från E4.

68% tyckte att det är bra eller mycket bra att E4 går genom Kalix. Kommentarer speglade åsikten att E4 håller Kalix vid liv när det gäller näringslivet. De 20% som tyckte det var mycket dåligt eller dåligt ansåg att E4 orsakar för mycket buller och störs av den tunga trafiken, några ansåg också att vägen var en miljöförstörare.

På frågan om hur en eventuell omdragning skulle upplevas så svarade 18% att det skulle vara bra eller mycket bra om den drogs utanför tätorten., framförallt buller och miljö användes som argument. 71% ansåg att en omdragning av E4 skulle påverka Kalix negativt och samhället skulle dö ut.

9.2 SKRIFTLIGA SYNPUNKTER FRÅN ALLMÄNHETEN

Totalt kom två skriftliga samrådsyttranden in till Vägverket från allmänheten efter det genomförda samrådet. Nedan Sammanfattningar av dessa och Vägverkets kommentarer följer här nedan. Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Vägverket Region Norr.

Privatperson 1

Privatperson 1 beskriver hur Kalix samhälle är uppbyggt på båda sidor av älven och anser att det kunnat beskrivas tydligare i förstudien. Väg 720 (Björkforsvägen) används i liten utsträckning av tung trafik. I stället väljs väg 715 (Nygatan/Centrumvägen/Vitvattenvägen), som passerar genom centrum, för transporter med målpunkter längs väg 715 och väg 721 (Järnväggsgatan). Tunga transporter och personbilar använder även väg 721 genom Gammelgården och Rian för att nå E4 i Åkroken.

Privatperson 1 menar att det finns ett strukturfel på trafiken i och runt Kalix och att det saknas ringvägar som samlar upp trafiken och leder ut den på E4. Privatperson 1 anser att utformningen som föreslås på E4 genom Kalix förvandlar vägen till en gata, vilket kommer att öka trafiken på Morjärvsvägen. Privatperson 1 förordar en ny E4 inom delområde 2, för att fånga upp trafik från den östra sidan av Kalix.

Vägverkets kommentar

Den tunga trafiken har stor effekt på såväl miljö som trafiksäkerhet och de åtgärder som föreslås i förstudien tar hänsyn till den tunga trafikens nuvarande situation. Ett nära samarbete med kommunen och näringslivet när det gäller trafikplanering och miljöfrågor är viktigt genom den fortsatta processen. Vid en eventuell vägutredning för projektet E4 förbi Kalix kommer trafiksituationen längs väg 721 att utredas vidare.

Privatperson 2

Privatperson 2 presenterar tekniska fakta om Kalixbrons konstruktion och befarar att bron inte kommer att tåla påfrestningarna från trafiken eftersom bron fått en ökad belastning från nya anläggningar under årens lopp. Bron har försetts med dubbelsidiga gångbanor med räcken, vilket dessutom fört med sig en ökad snölast. Fjärrvärmerör korsar Kalixälven under bron och sammantaget anser privatperson 2 att brons egenvikt har ökat med 370 000 kg, vilket motsvarar en trafiklast av 300 personbilar samtidigt på bron. Privatperson 2 uppmanar samhällsplanerare, tekniker och politiker att ta tag i frågan innan det är för sent.

Vägverkets kommentar

Ett av de problem som studeras i förstudien för projektet E4 förbi Kalix är att den befintliga Kalixbron behöver åtgärdas före år 2012 om den ska kunna trafikeras efter år 2015. Det är tåtskikten i bron som måste bytas ut. Bron har en bärighet som gör att alla typer av fordon som får trafikera allmänna vägar, BK1, kan köra över bron. Bron håller för de laster som påförts bron genom olika åtgärder genom årens lopp. Förstudien har kompletterats med mer fakta kring bron som finns att läsa i

kapitel 3.2.2, i faktarutan om Kalixbron på sidan 11, samt i bilaga 4.

9.3 SKRIFTLIGA SYNPUNKTER FRÅN FÖRENINGAR/ORGANISATIONER

Nedan redovisas en sammanfattning av organisationers inkomna samrådsyttranden och Vägverkets kommentarer. Synpunkterna redovisas i sin helhet i bilaga 5.

OK Norrbotten

OK Norrbotten förordar nollalternativet, vilket innebär att befintliga drivmedelsanläggningar kan fortsätta att nyttjas. En omdragning av E4 skulle sannolikt innebära att en stor del av de kunder som stannar och besöker OK:s anläggningar skulle minska. Med ett vikande kundunderlag skulle det bli svårt att upprätthålla en hög servicenivå vid befintliga stationer. Förutsättningarna att bygga en ny station i anslutning till en ny dragning är inte goda eftersom det medför stora investeringar och lönsamheten i branschen är mycket svag. Servicen för trafikanterna risker därmed att försämrats. Stora satsningar har under senare år gjorts för att utveckla handeln i Kalix med en ny attraktiv centrumkärna. En omdragning av E4:an skulle sannolikt leda till mindre besökare och en negativ utveckling för handeln i samhället

Vägverkets kommentar

God service och en levande tätort är viktigt för en god regional utveckling. Dessa frågor kommer att behandlas mer ingående i det fortsatta arbetet. Vägverket strävar efter att de åtgärder som görs för att öka framkomligheten på E4 inte försämrar möjligheterna för Kalix centralort att utvecklas liksom att andra mål som ställts upp för projektet nås, se kap. 8 måluppfyllelse. I det fortsatta arbetet med en eventuell vägutredning kommer detta att utredas vidare.

Kalix Naturskyddsförening (SNF) / Norrbottens ornitologiska förening (NOF)

SNF/NOF finner den södra "länken" betydligt lämpligare som E4-alternativ på grund av att det är färre byar och få goda rastlokaler för fåglarna. Området är mindre "skadligt" jämfört med andra delar av förstudieområdet.

Vägverkets kommentar

Hänsyn till djurlivet tas i varje skede av projektet. I det fortsatta arbetet med en eventuell vägutredning kommer konsekvenserna för fåglar och djur att studeras mer ingående.

Gammelgården-Björknäs samfällighetsförening

Gammelgården-Björknäs samfällighetsförening inleder med att beskriva trafiksituationen i centralorten.

Kalix centralort innefattar bostadsområden norr och söder om Kalix älv. Det bor fler personer norr om älven. E4-bron

är en viktig förbindelselänk. Företag som har behov av lastbilstransporter finns vid Järnvägsgatan och Vitvattenvägen.

Väg 720, Björkforsvägen fungerar bra som anslutning mot E4 för trafik till och från Haparanda, för övriga tunga transporter blir det en omväg. Väg 715, Nygatan används av tung trafik som kommer från söder som då kör genom centrum. Det saknas en uppsamlings led för trafik från söder.

Väg 721 används för tung trafik och personbilar, eftersom det blir genare för dem som ska till Kalix nordvästra delar. Det medför en bullrig och trafikfarlig miljö i Gammelgården och Rian. Samfällighetsföreningen befarar att ett östligt brolägg, t.ex. över Fisket medför att trafiksituationen försämrats på väg 721.

Samfällighetsföreningen påpekar att Åkerholmen, Syniholmen och omgivande forsar överlappas av många olika skyddsvärden. Föreningen anser att en väg över det området är utesluten.

För att komma till rätta med den oacceptabla trafiksituationen i Gammelgården/Rian föreslår Gammelgården-Björknäs samfällighetsförening följande åtgärder:

- På kort sikt måste väg 721 bli ett sämre val än att åka ut till E4 redan i Kalix. Vägverket har satt upp hastighetsbegränsningar och farthinder i Gammelgården och det krävs ytterligare sådana. Radikalare hastighetsbegränsningar samt ytterligare två vägbulor i byns ytterkanter bör ta ner hastigheten och kanske få en stor del av den tunga trafiken att välja en annan väg.
- Väg 721 i ny sträckning norr om byarna kan den bli en effektiv länk till E4 söderut samt till E10 via väg 744.
- Samfällighetsföreningen vill att en gång och cykelväg snarast byggs mellan Kalix och Åkroken.

Vidare vill föreningen på lämpligt sätt delta i projekteringen för att kunna lämna synpunkter på de olika lösningar som blir aktuella.

Vägverkets kommentar

Den tunga trafiken längs väg 721 är ett problem som Vägverket känner till och som beskrivs i kapitel 3.2.5. På södra sidan av älven kommer det att finnas möjlighet att gå och cykla separerat från E4 från Stråkanäs till trafikplatsen i Lampen. Det finns just nu inga planer på en gång- och cykelväg på den norra sidan av Kalix älven. Vid det fortsatta arbetet med en eventuell vägutredning kommer Gammelgården-Björknäs samfällighetsförening, liksom andra intressenter i området, att ges möjlighet att vara med att påverka det fortsatta arbetet genom samråd och möten.

Galleria Kalix Ekonomiska Förening (GKEF)

GKEF förordar att E4:an går i befintlig sträckning och att bron renoveras.

GKEF anser att E4 utanför centralorten skulle få förödande konsekvenser för näringslivet, satsningen på den nya Gallerian och campingen. De framför att det är unikt att E4 går genom tätorten och gör Kalix synligt för dem som passerar. De nackdelar som finns med att nedfarten till campingen varit svårt att hitta och att korsningarna på E4 inte fungerar tillfredställande byggs bort med cirkulationsplatserna.

Vidare anser föreningen att framkomligheten och trafiksäkerheten ökar i och med cirkulationsplatserna och den nedsatta hastigheten. Även om hastigheten kan höjas med de andra alternativen så vinner trafikanterna ingen restid eftersom resan förbi Kalix blir längre.

E4-bron är viktig för att sammanbinda Kalix södra och norra delar, vilket innebär att bron måste renoveras även om en ny bro byggs i annat läge.

Vägverkets kommentar

Ett av målen för projekt E4 förbi Kalix är att Kalix ska få en god annonsering ut mot den nya vägen. God service och en levande tätort är viktigt för en god regional utveckling. Dessa frågor kommer att behandlas mer ingående i det fortsatta arbetet.

Vägverket genomför trafiksäkerhetshöjande åtgärder i form av cirkulationsplatser på den befintliga E4, som bedöms behövas oavsett om genomfartstrafiken kör denna väg eller på en ny E4 i annan sträckning. Cirkulationsplatserna medför att framkomligheten försämrats för den genomgående trafiken, samtidigt som den förbättras för den lokala trafiken.

Restiden för genomfartstrafiken kan komma att minska om den nya E4 dras söder om Kalix, genom att den nya vägsträckningen blir något kortare än den befintliga, samt att hastigheten kan vara högre på den nya vägen.

Vägverket strävar efter att de åtgärder som görs för att öka framkomligheten på E4 inte försämrar möjligheterna för Kalix centralort att utvecklas liksom att andra mål som ställts upp för projektet nås. Mer om detta beskrivs i kapitel 8 Måluppfyllelse och prioritering av åtgärder. I det fortsatta arbetet med en eventuell vägutredning kommer detta att utredas vidare.

Kalix sameby

De områden omkring Kalix som berör rennäringsområdet är i huvudsak norra och nordöstra delen. Vitheden är ett av deras viktiga vinterbetesområden. En viltstängselförsedd E4 som går inom delområde 1 skulle ur Kalix samebys perspektiv vara det bästa alternativet och förordas av Kalix Sameby.

Förstudie E4 förbi Kalix

Intrånget på betesmarken blir begränsad, och viltstängslet avskärmar från Kalix samhälle på ett bra sätt om utformningen är rätt. En sydlig dragning av E4 skulle fungera ur samebyns perspektiv, men kräver naturligtvis viltstängsel hela sträckan förbi Kalix. Området söder om Kalix håller inte lika mycket ren, men kommer i alla avseenden att behöva såkallade övergångshagar. Sammanfattningsvis förordar Kalix Sameby en dragning av E4 inom delområde 1.

Vägverkets kommentar

Fortsatta samråd med berörda näringar och markägare kommer att ske i varje skede av projekt E4 förbi Kalix. I det fortsatta arbetet med en eventuell vägutredning kommer behov av och möjlighet att uppföra viltstängsel längs E4 att utredas vidare.

Sveriges Åkeriföretag Norr

Sveriges Åkeriföretag har följande synpunkter på materialet och är intresserade av att hålla fortsatt kontakt i detta ärende

För transportnäringen är nuvarande trafiksituation inte tillfredsställande på södra sidan av älven. Framst i området kring Rolfs såg och närområdet där, dels för transporter till och från sågen och dels för passerande trafik. De förordar att förstudien fortsätter i ett arbete med en vägutredning för att lösa trafiksituationen. Av de fyra delområden som angetts för en framtida sträckning ser delområde 3 ut som det mest intressanta för transportnäringen. Då framst för inkommande timmertransporter från söder och väster till Rolfs och Karlsborg efter väg 744 och E4. Men även för den trafik som passerar Kalix och den som går in till Kalix tätort söderifrån.

I detta alternativ är trafiken utanför området vid Rolfs såg men samtidigt är det inga långa omvägar till sågen. På samma sätt är det för de utgående transporterna från sågen. För transporter till och från tätorten med sina företag och affärer är detta alternativ också intressant. Det är andra alternativ som är likvärdiga för dessa transporter men totalt sett finner vi att alternativet för delområde 3 som det bästa.

Vägverkets kommentar

Den tunga trafiken har stor effekt på såväl miljö som trafiksäkerhet och förslagen som ges i förstudien beaktar den tunga trafikens nuvarande situation. Ett nära samarbete med kommunen och näringslivet avseende trafikplanering och miljöfrågor är dock viktigt genom den fortsatta processen. Transporter längs väg ska kunna ske på ett effektivt sätt och så tryggt som möjligt. Transportnäringens behov av säkra och tillförlitliga transporter till Kalix industriområden kommer att behandlas vidare i den fortsatta planeringen. Vid en eventuell vägutredning för projektet E4 förbi Kalix kommer trafiksituationen längs den befintliga E4 och väg 721 att utredas vidare.

Kalixföretagarna

Kalixföretagarna lyfter fram de satsningar som gjorts på en ny galleria och de kommande satsningarna på campingen. Det är även aktuellt att bygga en ny busstation.

De är mycket bekymrade över att denna fråga överhuvudtaget utreds och ser framförallt stora risker för handel och servicenäringen men även för övrig industri om E4 skulle dras om utanför samhället. Orter av Kalix storlek har svårt att behålla sin befolkning om en trafikpulsåder genom samhället försvinner, medan större orter har bättre möjligheter att överleva av egen kraft. Om befolkningen minskar så minskar också tillgången på arbetskraft. Det är redan ett problem i Kalix och riskerar att förvärras vid en omdragning av E4.

Kalixföretagarna anser att den nuvarande sträckningen av E4 förbi Kalix centrum måste bibehållas även i framtiden, och att den nuvarande bron över Kalixälven ska renoveras och eventuellt kompletteras om behov finns.

Kalixföretagarna anser även att trafiksäkerheten blir tillfredsställande när planerade cirkulationsplatser byggs. Om antalet cirkulationsplatser är en avgörande faktor för huruvida den befintliga sträckningen av E4 skall bibehållas, så ser de hellre att den planerade cirkulationsplatsen vid kyrkan slopas.

Kalixföretagarna anser dessutom att det är bättre både ur trafiksäkerhetssynpunkt och av hänsyn till miljön att hastigheten förbi centralorten sänks till 70 eller 80 km/h i stället för att mitträcken uppförs på sträckan mellan kyrkan och Björkforsvägen. Mitträcken hämmar rörligheten för friluftslivet mellan samhället och strandpromenaden/älven och en lägre ljudnivå är dessutom önskvärt för de som bor längs E4 genom samhället. Den lilla mertid som den sänkta hastigheten innebär för trafiken torde vara försumbar på denna korta sträcka.

Vägverkets kommentar

Syftet med projektet E4 förbi Kalix framgår av förstudien, liksom den gemensamma målbilden med Kalix kommun. Ett av målen för projekt E4 förbi Kalix är att Kalix ska få en god annonsering ut mot den nya vägen. God service och en levande tätort är viktigt för en god regional utveckling.

Vägverket genomför trafiksäkerhetshöjande åtgärder i form av mitträcke och cirkulationsplatser på den befintliga E4, som bedöms behövas oavsett om genomfartstrafiken kör denna väg eller på en ny E4 i annan sträckning. När det gäller mitträcket har samråd skett i samband med arbetsplaneprocessen. Cirkulationsplatserna medför att framkomligheten försämras för den genomgående trafiken, samtidigt som den förbättras för den lokala trafiken.

Framkomligheten för genomfartstrafiken på E4 är ett intresse som riskerar att motverka andra viktiga intressen. Vägverket strävar därför efter att de åtgärder som görs för att öka

framkomligheten inte försämrar möjligheterna för Kalix centralort att utvecklas liksom att andra mål som ställts upp för projektet nås, se kap. 8 måluppfyllelse. I det fortsatta arbetet med en eventuell vägutredning kommer detta att utredas vidare.

Företagarna

Kalix lokalförening av Företagarna vill först och främst slå fast den bestämda uppfattningen att E4:an ska vara kvar med samma sträckning vid Kalix tätort.

Lokalföreningen anser E4 inte delar samhället eftersom huvuddelen av bebyggelse och verksamhet ligger på en sida av vägen och det är fullt möjligt att hantera de behov som finns av att passera E4:an.

De störningar i form av buller och föroreningar som förekommer är inte stora enligt Företagarna, eftersom bebyggelsen inte ligger nära vägen och det finns stora möjligheter till avskärmning vid behov.

Kalix som samhälle ligger mitt emellan två stora handelscentra. Möjligheter att utveckla handel och service, samt att genomföra satsningar på besöksnäringen är helt beroende av närheten till E4:an.

Nedsatt hastighet på E4 genom Kalix som beror på fler cirkulationsplatser, bör kunna accepteras. Den cirkulationsplats som finns vid Nyborgskorsningen bör, vid anläggning av ny bro vid sidan av den befintliga, kunna ersättas av påfartsvägar.

Sammanfattningsvis vill företagarna understryka att det för näringslivet i Kalix är av största vikt att E4:an inte flyttas utanför samhället. De är beroende av att ligga nära och synas för den trafik som passerar och förhoppningsvis vill stanna till och besöka dem. För en företagare är det ett känt faktum att "syns du inte så finns du inte".

Vägverkets kommentar

I en förstudie beaktas samhällsintressen utifrån ett långsiktigt hållbart perspektiv. Den trafik som går genom ett samhälle måste vara säker för både resande och boende. Detta ska också ställas mot den effekt som resandet har på orten, i form av ökad handel, tillgänglighet, osv. Ett av målen för projekt E4 förbi Kalix är att Kalix ska få en god annonsering ut mot den nya vägen. God service och en levande tätort är viktigt för en god regional utveckling.

Vägverket strävar efter att de åtgärder som görs för att öka framkomligheten på E4 inte försämrar möjligheterna för Kalix centralort att utvecklas liksom att andra mål som ställts upp för projektet nås. Mer om detta beskrivs i kapitel 8 Måluppfyllelse och prioritering av åtgärder. I det fortsatta arbetet med en eventuell vägutredning kommer detta att utredas vidare.

Kalix nya centrum KB

Kalix Nya Centrum har under senaste åren investerat och uppfört ny Galleria efter Strandgatan i Kalix. Satsningen på en Galleria har gjorts under de förutsättningar som nu finns, där väg E4 är och har varit en given förutsättning. En omdragning av väg E4 skulle få förödande konsekvenser för den nysatsning som gjorts, på kort så väl som på lång sikt.

Med detta som bakgrund förordas att väg E4 fortsättningsvis ska passera Kalix i anslutning till nu befintligt broläge.

Vägverkets kommentar

I en förstudie beaktas samhällsintressen utifrån ett långsiktigt hållbart perspektiv. Den trafik som går genom ett samhälle måste vara säker för både resande och boende. Detta ska också ställas mot den effekt som resandet har på orten, i form av ökad handel, tillgänglighet, osv. Ett av målen för projekt E4 förbi Kalix är att Kalix ska få en god annonsering ut mot den nya vägen. God service och en levande tätort är viktigt för en god regional utveckling.

Vägverket strävar efter att de åtgärder som görs för att öka framkomligheten på E4 inte försämrar möjligheterna för Kalix centralort att utvecklas liksom att andra mål som ställts upp för projektet nås. Mer om detta beskrivs i kapitel 8 Måluppfyllelse och prioritering av åtgärder. I det fortsatta arbetet med en eventuell vägutredning kommer detta att utredas vidare.

Billerud Karlsborg AB

Billerud har en grov (1 meter) vattenledning under och parallellt med E4:an. Vidare använder Billerud en avfart från E4:an nedanför Folkhögskolan som leder till pumpstationen i Näsbyn. Avfarten måste finnas kvar i någon form på grund av servicebehov i anläggningen.

Vägverkets kommentar

Vägverket har kompletterat förstudien med uppgiften att det finns en vattenledning under och parallellt med E4.

Detaljlösningar för anslutning av vägar och infarter har behandlats i de arbetsplaner som upprättas för mitträckesåtgärder på E4. För projektet E4 förbi Kalix är detta inte aktuellt i de tidiga skedena av vägplaneringsprocessen utan frågorna tas upp igen vid eventuell arbetsplan.

9.4 SKRIFTLIGA SYNPUNKTER FRÅN MYNDIGHETER

Nedan redovisas en sammanfattning av de samrådsyttranden som kommit in till Vägverket från myndigheter, tillsammans med Vägverkets kommentarer. Synpunkterna redovisas i sin helhet i bilaga 6.

Fiskeriverket

För allmänna fiskeintressen bedömer Fiskeriverket att etableringen av broläget som sådant har mindre betydelse, då fiskvandring i älven endast marginellt bedöms påverkas både vad gäller byggskedet eller för framtiden. Då förutsatt att bron utförs med brostöd eller som valvbro.

Fiskeriverket anser att alternativet i befintligt läge ger minst påverkan och därför är mest fördelaktigt för allmänna fiskeintressen. Motivet till detta är att älvens karaktär vid broläget är selliknande varför området har mindre betydelse för fiskreproduktion.

Det nordliga alternativet kan komma att beröra området söder om Rian till Gammalgården där de nederst belägna reproduktionslokalerna för lax och öring finns i Kalix älv.

Likaså är området söder om Fisket av betydelse för reproduktion då lek och yngeluppväxt sker i området. Bland annat nyttjas sanddynerna söder om Fisket som rekryteringsområden för sik- och siklöjyngel under det tidiga utvecklingsstadiet.

Om ny sträckning av E4 blir aktuellt, kommer ett antal mindre bäckar att påverkas. Det är då väsentligt att fiskvandring möjliggörs i framtiden, om än bäckarna har lågt reproduktionsvärde, varför man i första hand bör eftersträva öppna brolösningar före vägtrummor.

I det fall arbeten i vatten kommer att vara aktuellt så bör grumlande arbeten så långt som möjligt utföras under perioden mellan 15 oktober till april samt mellan 15 juli och september för att begränsa påverkan på fiskvandring och fiskreproduktion.

Vägverkets kommentar

I det fortsatta arbetet med en eventuell vägutredning kommer risker och påverkan på vatten, fisk och fiske att studeras och utredas mer ingående.

Norrbottnens Läns Landsting (NLL)

Norrbottnens läns landsting bedömer att alternativa placeringar än nuvarande broförbindelse innebär nackdelar för patientsäkerhet gällande sjuktransporter, samarbete med Räddningstjänst etc.

- Sämre tillgänglighet till sjukvård och ambulans för de 3000-4000 av kommunens innevånare som bor på södra sidan av älven.
- Försämrad logistik för ambulanstransporter som kommer från öster och omlastas på Kalix sjukhus för vidare transport till Sunderby Sjukhus. Sett ur ett Landstingsperspektiv måste nuvarande bro finnas kvar tillgänglig för biltrafik oavsett var man väljer att placera vägsträckningen för E4 förbi Kalix.

Vägverkets kommentar

Om en ny E4 förläggs utanför centrala delarna av Kalix så föreslås i denna förstudie att befintlig bro rustas upp för biltrafik. Detta innebär en förbättrad tillgänglighet, kortare utryckningstider och fördelar för patientsäkerhet och samarbete mellan blåljusmyndigheter.

Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen lämnar följande synpunkter på förstudien.

Inom förstudieområdet finns ett antal fiskförande bäckar som ingår i Natura 2000-området Torne- och Kalix älvsystem. För dessa gäller att sedimentering i vattendragen utgör ett hot mot fiskbeståndet. Tillstånd från länsstyrelsen krävs enligt miljöbalken kapitel 7 § 28a för att bedriva verksamhet eller vidta åtgärder inom sådana naturområden.

Delområde 1 Förslaget på vägsträckning i delområde 1 berör ett naturvårdsavtal, tre nyckelbiotoper, ett antal fiskförande bäckar. Tillstånd från länsstyrelsen krävs enligt miljöbalken kapitel 7 § 28a för att bedriva verksamhet eller vidta åtgärder inom sådana naturområden.

Delområde 2 Förslaget på vägsträckning delområde 2 berör två naturvårdsavtal och ett antal fiskförande bäckar.

Delområde 3 och Delområde 4 Förslaget på vägsträckning delområde 3 och 4 berör inga naturvårdsavtal eller kända nyckelbiotoper men det finns ett antal fiskförande bäckar.

Vägverkets kommentar

I det fortsatta arbetet med en eventuell vägutredning kommer hänsyn till befintliga naturvärden att vara frågor som studeras och utreds mer ingående.

Försvarsmakten

Försvarsmakten (FM) förutsätter att vägar och broar byggs med en sådan standard (BK1) att dessa klarar tunga transporter av upplastade stridsvagnar eller motsvarande, samt att sidomarkeringsstolparna vid vägrenen monteras minst 0,5 meter utanför asfaltbeläggningen. FM har inget övrigt att erinra i rubricerat ärende

Vägverkets kommentar

I det fortsatta arbetet med en eventuell vägutredning kommer Vägverket att ha en fortsatt dialog med Försvarsmakten avseende kravställning utifrån transportbehov så att detta tillgodoses i den valda lösningen.

Kalix kommun

Kalix kommun har följande synpunkter.

Kalix är beroende av besöksnäring och en placering av E4 som gör att Kalix upplevs som en attraktiv plats att besöka. En omdragning av E4 där samhället inte kan visas upp på

Förstudie E4 förbi Kalix

ett positivt sätt och är lätt att nå, riskerar att få förödande konsekvenser för orten. Stora investeringar har också gjorts och görs för tillfället som är direkt beroende av den placering E4 har nu. Det känns således av stor vikt att Vägverket arbetar i samförstånd med den kommunala planeringen.

Från kommunens sida förordas att E4 fortsatt passerar Kalix i anslutning till befintligt broläge.

Vägverkets kommentar

Kopplingen mellan tätort och älv är en viktig del av upplevelsen för Kalixborna. Denna kunskap kommer att finnas med i det fortsatta arbetet med vägprojektet. Ett nära samarbete med kommunen och näringslivet avseende trafikplanering och miljöfrågor är viktigt genom den fortsatta processen.

Ett av målen för projekt E4 förbi Kalix är att Kalix ska få en god annonsering ut mot den nya vägen. God service och en levande tätort är viktigt för en god regional utveckling. Dessa frågor kommer att behandlas mer ingående i det fortsatta arbetet. Vägverket strävar efter att de åtgärder som görs för att öka framkomligheten på E4 inte försämrar möjligheterna för Kalix centralort att utvecklas liksom att andra mål som ställts upp för projektet nås, se kap. 8 måluppfyllelse. I det fortsatta arbetet med en eventuell vägutredning kommer detta att utredas vidare.

Länsstyrelsen Norrbotten

Länsstyrelsen anser att i det fortsatta arbetet inklusive vid upprättandet MKB bör följande beaktas.

Inledningsvis är det tveksamt om det är rimligt att resonera i termer om att riva den gamla bron i de alternativ då en ny E4 bro kan hamna långt från centralorten i ett östligt eller västligt läge. Konsekvenserna för Kalix i ett sådant alternativ bedöms bli mycket stora. Om alternativet ska finnas kvar så bedömer länsstyrelsen att det kräver en väsentligt fördjupad konsekvensbeskrivning i förstudien.

Kapitel 6.1 Under 0-alternativet bör de pågående arbetsplanerna tas med eftersom de räknas som en förutsättning för denna utredning. Även Haparandabanan bör finnas med i 0-alternativet eftersom den anläggs oavsett detta projekt. Det verkar konstigt om 0-alternativet inte behandlas konsekvent. Det gäller även för steg 3 och 4 som för 0-alternativet.

Generellt kan sägas att alla alternativ (förutom 0-alternativet) innebär passering och åtgärder i eller i anslutning till vattendrag som ingår i natura 2000. Detta redovisas på ett bra sätt i handlingarna. Framöver i den kommande processen bör Vägverket djupare analysera behovet av en eventuell prövning enligt 7 kap 28a § miljöbalken.

En redovisning bör ske om och i förekommande fall hur rennärningen påverkas av projektet.

Vägverkets kommentar

Om en ny E4 förläggs utanför centrala delarna av Kalix föreslås i denna förstudie att befintlig bro att rustas upp för biltrafik. I det fortsatta arbetet med en eventuell vägutredning kommer påverkan på miljö och rennärning att vara frågor som studeras och utreds mer ingående, se kapitel 11, fortsatt arbete.

Banverket

Banverket noterar att delar av förstudieområdet (del 1 och del 2) kan innebära korsningar mellan E:4 och järnvägen genom Kalix. Banverket har inga synpunkter på detta i ett så tidigt planeringsskede.

I Banverkets inriktningsunderlag anges möjligheterna till persontrafik på Haparandabanan efter dess färdigställande. Norrtåg, där bland annat länstrafiken i Norrbotten ingår, har tankar på en trafikering av sträckan Luleå - Haparanda/Torneå.

Banverket kommer under året översiktligt se över vilka åtgärder som krävs på stationerna längs banan för att persontrafikutbyte ska vara möjligt. Finansieringen av sådana åtgärder finns inte i dagsläget och kommer att hanteras i kommande åtgärdsplanering.

Vägverkets kommentar

Passager av järnväg hanteras mer detaljerat i kommande skeden av projektet. Vägverket kommer att ha en fortsatt dialog med Banverket för att beakta person- och godstrafikens koppling till vägtrafiken i området vid fortsatt arbete med en eventuell vägutredning.

INKOMNA SYNPUNKTER PÅ FÖRSLAGSHANDLING

Länsstyrelsen Norrbotten

Länsstyrelsen tillstyrker att den fortsatta planeringsprocessen kan ske med utgångspunkt i den redovisade förslagshandlingen. Länsstyrelsen delar bedömningen att det är lämpligt att genomföra en vägutredning för projektet. I det fortsatta arbetet inklusive vid upprättande av MKB anser Länsstyrelsen att följande bör beaktas.

Det kan bli aktuellt med arkeologiska utredningar eftersom det finns kända forn- och kulturlämningar inom samtliga korridoralternativ. Länsstyrelsen anser vidare att det är angeläget att mera ingående redogöra för konsekvenserna på kulturmiljön, samt vilka åtgärder som kan vara aktuella för att minska dessa.

Klass 3 bron i Björknäs omnämns i förstudien men beskrivs inte närmare. Det framgår inte i handlingen vilken hänsyn som planeras om detta delområde blir aktuellt.

Vägverkets kommentar

Förstudien kompletteras med att konsekvenser för kulturmiljön ska redovisas i MKB, samt åtgärder som minskar påverkan.

Förstudien är kompletterad med mer information om vilka kriterier som gäller för bevarandeklass 3 samt vilken hänsyn som bör tas till en bro i denna bevarandeklass. Det finns inga planer på att förlägga en ny E4 i en sträckning som gör att bron i Björknäs påverkas, se begränsningsområden för delområde 1 och 2, på karta 6-1.

Bron ligger dock inom förstudieområdet och vid en eventuell ombyggnad av väg 721 för att bättre motsvara dess funktion som kommunikationsled mellan väg 744 och Kalix centralort kan bron komma att påverkas. Bron uppfyller bärighetsklass 1 och är 9 m bred, så i det fall vägen inte ändrar sträckning bör den kunna behållas med dagens funktion. Detta kommer att utredas vidare i den kommande vägutredningen.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har tagit del av förslagshandlingen och har inget att erinra utöver tidigare lämnade synpunkter.

Fiskeriverket

Fiskeriverket har tagit del av förslagshandlingen och har ingen ytterligare synpunkt utöver tidigare lämnade synpunkter.

Banverket

Banverket har tagit del av förslagshandlingen och har inga synpunkter.

Kalix kommun

Kalix kommun har tagit del av förslagshandlingen och har inga ytterligare synpunkter utöver dem som lämnats tidigare.

Vägverkets kommentar

Vägverket noterar att Försvarsmakten, Fiskeriverket, Banverket och Kalix kommun inte har några ytterligare synpunkter på förstudien.

11.5 GESTALTNINGSIDEÉR

Detta avsnitt redovisar förslag till hur gestaltungs- (utformnings-) aspekter kan behandlas i kommande planeringsskeden. Mer detaljerade gestaltungsprogram ska tas fram i den eventuella vägutredningen och kommande arbetsplan.

Förstudien ska utmytna i ett antal möjliga korridorer för E4 förbi Kalix. Olika korridorer och delar av dessa har olika kvaliteter ur landskapsbildssynpunkt och ställer olika krav på utformning av vägen och vägområdet. Den egentliga gestaltungsarbetet sker i senare planeringsskeden. I förstudien beskrivs förutsättningarna och en översiktlig analys av vad som kommer att bli aktuellt i olika delområden.

Projektanpassade mål för bland annat gestaltung har tagits fram. Kommunen har också mål för stadsbilden i Kalix. Målen redovisas i kapitel 4 och ska följa projektet genom planeringsprocessen.

Att använda befintlig E4 i stor utsträckning även i framtiden är en god hushållning med tidigare investeringar. Befintlig E4 är till stora delar väl anpassad till landskapets former. Trafikanten får möjlighet att uppleva älvskapskapet genom att utblickar finns på många ställen.

Vägen har gått i sin nuvarande sträckning förbi Kalix centrum sedan 1965. Här utgör vägen, trots den förbättring som sker i den planerade ombyggnaden, en fysisk och visuell barriär som är negativ för stadsbilden i Kalix och möjligheten att förbinda tätorten med älven.

Om E4 byggs helt eller delvis i nytt läge kommer förmodligen befintlig väg att finnas kvar som lokalväg. Vägen bör då anpassas till sin nya funktion. En mindre skala på vägen skulle ge möjlighet att bättre binda samma centrum med älven både funktionellt och visuellt.

En dragning genom de känsliga landskapsavsnitten som beskrivs i kapitel 3.4.1 Landskapsanalys bör helst undvikas. Om man ändå lägger vägen här ställs höga krav på vägens placering i landskapet, både i plan och profil. Särskilda insatser för anpassning av väglinjen och en genomtänkt gestaltung av vägen och dess omgivningar är nödvändiga.

I de tätortsnära lägena, och även där glesare bebyggelse berörs, kommer en ny E4 att medföra krav på bullerskyddsåtgärder, planskilda passager och andra byggda element i landskapet. Gestaltungsinsatser för dessa, både vad avser placering och detaljutformning, blir aktuella i arbetsplanen.

Vägen kommer att passera älven någonstans. Om en ny bro blir aktuell kommer den att bli lång och ligga i ett storslaget landskapsrum. I ett läge nära Kalix kommer den att bli synlig från en stor del av samhället. Bron behöver ett omfattande gestaltungsarbete för att svara upp mot platsens krav. Det gäller både själva brokonstruktionen och anslutningar mot

land på båda sidor samt förhållandet till öarna i älven ifall de blir berörda.

Även om vissa områden bör undantas från fortsatt planering eller ställer krav på vägens gestaltung är stora delar av förstudieområdet mindre känsligt för en ny sträckning. Dit hör skogs- och myrmarkerna i mindre exponerade lägen. I dessa områden kan en ny väg dras utan speciella hänsyn till landskapsbilden och med en lägre grad av estetisk bearbetning. I dessa lägen blir förmodligen trafikantupplevelsen av låg kvalitet. I vissa områden är terrängen kuperad. Kraven på vägens linjeföring kan då medföra att vägens fysiska ingrepp blir stort i form av omfattande bankar och skärningar även om anpassning till terrängen eftersträvas.

I Vägverkets *”Regionalt program för gestaltung 2008”* beskrivs ett allmänt förhållningssätt till utformning av olika delar av en väganläggning. Här ges också konkreta råd och riktlinjer, dessa utgångspunkter ska följas där de är tillämpbara under planeringsprocessen.

11.6 FÖRANKRINGSFORM

Vägutredningen kommer att förankras genom Vägverkets planeringsprocess enligt väglagen, men även i Kalix kommuns planeringsarbete enligt plan- och bygglagen.

Kalix kommuns översiktsplan kan komma att påverkas av valet av sträckning för en ev. ny E4.

I Kalix centralort kan detaljplaner komma att beröras av planer för en ny E4.

11.7 PRÖVNING ENLIGT ANNAN LAGSTIFTNING

Under den fortsatta planeringsprocessen och inför de kommande anläggningsarbetena kommer ett antal prövningar enligt andra lagar än väglagen att göras. Sannolikt blir dessa prövningar aktuella:

Vattenverksamhet

Tillstånd krävs enligt 11 kap. miljöbalken för vattenverksamhet för bro över Kalix älven. Även för ev. broar och vägtrummor över mindre vattendrag där arbete sker i vatten kan tillstånd krävas.

Särskilda skyddade områden

Tillstånd krävs enligt 7 kap. miljöbalken för att bedriva verksamheter eller utföra åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön i Natura 2000 området Torne- och Kalix älvssystem.

Materialhantering och avfall

Tillstånd krävs enligt 9 kap. miljöbalken för täkter. Anmälan krävs enligt 9 kap. miljöbalken för krossning av berg.

Anmälan eller tillstånd krävs enligt 9 kap. miljöbalken för upplag av fast avfall som kan leda till att mark, vattenområde eller grundvatten kan förorenas.

Intrångsfrågor i byggskedet

Anmälan krävs enligt kap. 12 miljöbalken för icke tillståndspliktiga åtgärder som kan komma att väsentligt ändra naturmiljön.

Tillstånd krävs enligt 2 kap. lag om kulturminnen för åtgärder som kan ge påverkan på fast fornlämning.

Dispens från strandskyddsbestämmelser kan krävas enligt kap. 7 miljöbalken.

Planfrågor och områdesbestämmelser

Upplag samt byggande av ev. bullerplank kräver bygglov enligt kap. 8 plan- och bygglagen.

12 Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Norrbottens län har fattat beslut om att projektet E4 förbi Kalix kan antas medföra betydande miljöpåverkan, se bilaga 8.

Det medför att samråd för kommande MKB för projektet måste ske med en större krets som omfattar länsstyrelsen, tillsynsmyndigheten och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda, men även övriga statliga myndigheter, de kommuner, den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda, enligt kap. 6 miljöbalken.

13. Källor

13.1 SKRIFTLIGA KÄLLOR

Bevarandeplan Natura 2000

Torne och Kalix älvsystem SE0820430. Länsstyrelsen i Norrbottens län, 2007.

Länsstyrelsen i Norrbottens län. 1993. Vårt hävdade Norrbotten. Rapport 1993:6.

Länsstyrelsen i Norrbottens län. 1998. Norrbottens synliga historia, Norrbottens kulturmiljöprogram, del 2, band 2.

Länsstyrelsen i Norrbottens län. 2005. Broarna i Norrbottens län. Inventering av kulturhistoriskt värdefulla vägbroar.

Vägverket 2005. Nationell plan för bevarandevärda broar. Publikation 2005:151

Vägverket Region Norr. 2007. Regionalt program för gestaltning. 2007-03-15

Information hämtad från inkomna yttranden, se samrådsredogörelsen.

Information har inhämtats från Kalix kommun vad gäller detaljplaner, rekreationsområden, skoterleder, geotekniska undersökningar, vatten och avlopp.

Information har inhämtats från Länstrafiken i Norrbottens län vad gäller antal resenärer som reser till och från Kalix busstation.

13.2 INTERNET

Jordbruksverkets databas frö Ängs- och hagmarksinventeringen. <http://www.sjv.se>

Fiskeriverket, 2006. Områden av riksintresse för yrkesfisket. <http://www.fiskeriverket.se>

SGU.s hemsida med karttjänsterna Brunnsarkivet, grus och moräntillgångar, ballast och industrimineral

<http://www.sgu.se>

Fakta om Kalix kommun <http://www.kalix.se>

Fakta om Kalix kommun <http://regionfakta.episerverhotell.net/StartsidaLan.aspx?id=3444>

Förslag till ny kommuntäckande översiktsplan <http://www.kalix.se/b217f2cf-80de-4d0b-9eb7-d13d52000678.fodoc>

Luftfartsverket http://www.lfv.se/Templates/LFV_InfoSida_50_50____2065.aspx

Länstrafiken Norrbotten <http://www.ltnbd.se>

Information om Haparandabanan

<http://www.banverket.se/sv/Amnen/Aktuella-projekt/Projekt/1869/Haparandabanan.aspx>

13.3 MUNTliga KÄLLOR

Thomas Hasselborg. Fiskeriverket, Luleå. April 2008.

14. Bilagor

BILAGA 1. FÖRTECKNING GÄLLANDE DETALJPLANER I KALIX

Nr	Område	Information av betydelse för förstudien	Genomförandetid t.o.m
<i>Berör E4</i>			
25-P97/12	Rolfs såg	Industriområde, naturområde närmast E4, reglerar utfart av lokalgata mot E4, ersätter 25-P89/77 samt 25-P90/152	2001
25-P01/27	Del av Innanbäcken	Handelsområde, naturområde närmast E4, visar utfart Lappkullvägens utfart mot E4	2007
25-P93/97	Del av Rolfs	Parkmark samt läget för cirkulationsplats E4 - väg 705	1998
25-KLX-119	Kalix centrum	Gäller ett område i Kalix älv, området kring Köpmangatan samt området kring väg 715, Nygatan	1983
25-P93/22	Kalix centrum, strandområdet	Parkmark, husvagnsparkering, Kalix kyrka, bostadsområde, gång- och cykeltunnel under E4 samt gång- och cykelväg till strandpromenaden	1997
(Aktbeteckning saknas)	Strandängarna, Kalix	E4 med cirkulationsplatser vid Köpmannagatan och Nygatan, gång-, cykel-, och mopedväg, gång- och cykeltunnlar under E4, lokalgata, parkmark, friluftsområde, bad, hamn	2013
25-KLX-51	E4	Har i stort sett ersatts av 25-P93/22 samt 25-KLX-119, men gäller öster om avloppsreningsverket, parkmark	1978
25-P95/8	Kv. Söråkern	Handelsområde	1999
25-P05/158	Kalix nya centrum	Centrum, busstation	2015
25-P98-26	Del av Kalix centrum	Parkmark	2007
25-P76/45	Kv. Skäret	Handel, ersätts till vissa delar av 25-P97/2	1991
25-P97/2	Avloppsreningsverket	Avloppsreningsverk, gång- och cykelväg, anslutning mot E4	2001
25-KLX-20	Stadsplan	Tidig karta, gäller endast för ett litet område norr om E4 där det är parkmark	1969
25-KLX-117	Vassen	E4 vägområde, parkmark, bostadsområden	1983
25-P93/98	Näsby Tallpark	Naturmark, bostadsområde	1998
25-KLX-120	Näsbyn	Delvis ersatt av 25-P01/212 E4 vägområde, parkmark, kulturresevat	1985
<i>Berör väg 703 och 705</i>			
25-P83/71	Del av Rolfs	Industriområde, parkmark mot Kalix älv, reglerar utfart av lokalgator mot väg 703 och 705	1998
25-P75/59	Del av Rolfs	Ersätts till stora delar av 25-P83/71	1990
25-P84/22	Del av Rolfs	Ersätts till stora delar av 25-P97/12, reglerar Stabsvägens sträckning och utfart mot väg 705	1999
25-P80/33	Rolfs-Grytnäsområdet	Bostadsområde, parkmark och industriområde, Fränfsmyrvägens utfart mot väg 703	1995
25-P03/69	Del av Rolfs-Grytnäsområdet	Del av bostadsområdet i 25-P80/33 övergår till naturmark	2007
25-P88/61	Vårdcentralen	Yta för vård, naturmark, industrimark, ersätter del av 25-P80/33 och 25-P83/71, reglerar Vårdvägen och Galgbacksvägens utfarter mot väg 703	2003
25-NKX4456	Grytnäs	Bostadsområde, ersätts till stora delar av 25-P76/9	1985
25-P76/9	Grytnäs	Ersätter del av 25-NKX4456, bostadsområden, reglerar utfarten av Johannisbergsvägen och Brännbacksvägen mot väg 705	1991
25-P76/8	Grytnäs	Bostadsområden, parkmark	1991
25-P89/26	Grytnäs	Bostadsområden, parkmark	2003
25-P91/53	Grytnäs	Barnstuga	2006
25-P92/24	Grytnäs södra	Bostadsområden, naturmark	2007
25-95/4	Kalix golfbana	Golfbana, bostadsområde, kulturområde, industrimark, lokalgators utfarter mot väg 705	1999
25-91/1	Filipsborgsområdet	Bostadsområde, Allévägens anslutning mot väg 705	2005
<i>Berör väg 721</i>			
25-KLX-238	Järnvägsgatan	Vägområdet för väg 721, ersätts till viss del av 25-P75/88	1988

25-P75/88	Djuptjärnsområdet	Anslutning av Vassholmsvägen och Stenbäcksvägen mot väg 721	1991
25-P94/67	Skogskyrkogården	Begravningsplats, parkeringsplats samt naturområde, stänger passagen mellan Stenbäcken och stan	2009
25-P01/209	Del av Centrumvägen	Cirkulationsplats Järnvägsgatan, Centrumvägen, Vitvattenvägen, gång- och cykelväg längs Centrumvägen/Vitvattenvägen, industrimark	2006
25-KLX-76	Mossen	Industrimark, ersatt till viss del av 25-P01/209 och 25-P75/83	Ej laga kraft?
25-P75/83	Järnvägsgatan	Järnvägsgatans sträckning, Skyttegatan, Betongvägens, Stationsgatans och Anderstjärngatans anslutning till järnvägsgatan, Industrimark	1991
25-P94/92	Kv. Bifrost och Verdandi	Industrimark, skyddad plantering vid Skyttegatan	1999
25-P83/15	Kv. Blocket	Liten del av Järnvägsgatan	1998
25-P90/190	Kv. Blocket	Bostadsområde	2004
25-P96/10	Del av Järnvägsgatan och Skolgatan	Järnvägsgatans sträckning, transformatorstation, bostäder, skola	2000
25-P85/1	Hetvattencentral	Myrskatavägens sträckning och järnvägsövergång, industrimark, till viss del ersatt av 25-P97/11	2000
25-P97/11	Hetvattencentral	Industrimark	2001
25-P97/32	Kalix Naturbruksgymnasium	Skola	2001
25-P01/208	Electropolis	Arbetsplatsområde	2011
25-P76/49	Kv. Skogsskolan och Myrskatan	Allmänmark, järnvägsmark, industrimark	1991
25-KLX-23	Nystan och Lägret	Industrimark, ersatt till stor del av kringliggande detaljplaner	1989
25-KLX-78	Järnvägsgatan	Industrimark, ersatt till stor del av kringliggande detaljplaner	1981
2514-P07/1	Kalix 5:5	Industrimark	2016
25-KLX-237	Furuheden	Järnvägsgatans sträckning och anslutning Stationsgatans anslutning mot denna, Område för idrottsändamål	1988
25-KLX-99	Järnvägsgatan	Järnvägsgatans sträckning	1981
25-KLX-261	Flygfältet	Järnvägsgatans sträckning, Vintergatans anslutning mot denna, Industrimark.	1990
25-P78/7	Kv. Hangaren	Industrimark	
25-KLX-218	Kv. Industrin	Järnvägsgatans sträckning och anslutning mot väg 720	1987



BILAGA 2. KONSTBYGGNADER

<i>Konstbyggnader å väg E4</i>					
Bronummer	Benämning	Byggår	Brotyp	Längd	Total bro bredd
BD 1384	Bro över lokalväg, 1 km SV Åkroken	1973	Plattrambro i betong	10 m	12,9 m
BD 1385	Bro över lokalväg, 0,5 km S Åkroken	1973	Plattrambro i betong	25 m	22,9 m
BD 1888	Bro över lokalväg vid Månsbyn i Kalix	2002	Plattrambro i betong	16 m	15,1 m
BD 1932	Bro över Bjurbäcken vid Stråkanäs	2005	Plattbro i betong, fritt upplagd	11 m	15,6 m
BD 1949	Bro över Mjöträskets utlopp, N Innanbäcken	2006	Plattbro i betong, fritt upplagd	13 m	15,6 m
BD 1742	Bro över GCM-väg i tpl Rolfs (no bron) v Kalix	1993	Plattbro i betong, fritt upplagd	6 m	9,5 m
BD 1743	Bro över GCM-väg i tpl Rolfs (sö bron) v Kalix	1993	Plattbro i betong, fritt upplagd	6 m	9,5 m
BD 1744	Bro över GCM-väg i tpl Rolfs (sv bron) v Kalix	1993	Plattbro i betong, fritt upplagd	6 m	9,5 m
BD 1732	Bro över GC-väg 0,3 km O bro över Kalix älv i Kalix	1993	Plattrambro i betong	6 m	25,9 m
<i>Konstbyggnader å gång- och cykelvägar som korsar E4</i>					
Bronummer	Benämning	Byggår	Brotyp	Längd	Total bro bredd
BD 1818	Vägport under GC-väg s Näsbyn i Kalix	1996	Snedkabelbro i limträ	49 m	4 m
<i>Konstbyggnader å övriga allmänna vägar</i>					
Bronummer	Benämning	Byggår	Brotyp	Längd	Total bro bredd
Väg 715					
BD 1235	Vägport under SJ N Kalix	1960	Plattrambro i betong	28 m	5,4 m
Väg 720					
BD 1246	Vägport under SJ NO Näsbyn	1960	Balkrambro i betong	IU	IU
Väg 721					
BD 339	Bro över Flasabäcken vid Björknäs	1957	Prefabricerad valvbro i betong	6 m	9 m
BD 1468	Bro över gång- och cykelväg 1,5 km nnv Kalix kyrka	1978	Elementbyggd plattbro, fritt upplagd	5 m	13,8 m
BD 1467	Bro över gång- och cykelväg 1,2 km n Kalix kyrka	1978	Plattbro i betong, fritt upplagd	5 m	18,6 m
BD 1918	Bro över GC-väg 0,6 km väster Kalix järnvägsstation	1977	Högbyggd rörbro	2 m	8 m
Väg 744					
BD 1184	Bro över Kalix älv vid Åkroken	1974	Kontinuerlig balkbro i betong	120 m	8 m
Väg 957					
BD 1884	Bro över Innanbäcken 1 km V Rolfs	2000	Kontinuerlig balkbro i betong	16 m	7,7 m



Vägverket Konsult
Affärsområde Väg och Trafik
Sundsbacken 2
972 42 Luleå

www.vagverketkonsult.se
Texttelefon: 0243-750 90

Hans Forsberg
KVTh Luleå
hans.forsberg@vv.se
Direkt: 0920 - 24 38 02
Mobil: 070 - 34 34 151

Datum: 2008-08-22 Beteckning: Rapport

Trafikmätning korsningar i Kalix

Vägverket Konsult har utfört trafikmätning på 16 mätplatser vid 4 st korsningar, under perioden 2008-07-01 tom 2008-08-10. I rapporten presenteras i tabellform, summerat på dygnsnivå, för fordonsklasserna Fordon totalt, Lastbilar totalt (L) samt Lastbilar med släp (LS). Vad gäller korsningsanalyserna är dessa framtagna **enbart** för Lastbilar totalt (L).

När det gäller fordonsklassen Lastbilar totalt (L) så innefattar denna klass fordon med ett axelavstånd > 3,30 meter. Detta innebär att bussar och vissa typer av fordon som t.ex. större pick-up och transportbilar hamnar i denna klass. Lastbilar totalt (L) innehåller Lastbilar med släp (LS).

Punktinformation

Se kartmaterial samt flödestabeller.

Redovisad period

Flödestabeller;

Hela mätperioden innehållande hela dygn för respektive mätpunkt.

Korsningsanalyser;

- E4 / Nyborgsvägen	Torsdag 2008-08-07 kl. 00.00 tom kl. 23.59
- E4 / Björkforsvägen	Torsdag 2008-08-07 kl. 00.00 tom kl. 23.59
- Centrumvägen / Järnvägsgatan	Torsdag 2008-08-07 kl. 00.00 tom kl. 23.59
- Centrumvägen / Nygatan	Torsdag 2008-07-01 kl. 17.00 tom 2008-07-02 kl. 16.59

Bortfall

Bortfall finns, se respektive mätpunkts flödestabell, och är bortfallsmarkerat i tabeller samt i databas.

Övrigt

Via Vägverket Konsults internet/intranet sida kan ni som användare själva göra uttag från mätningarna. Det finns en mängd olika uttagsmöjligheter både i tabell och diagramform, riktningssuppdelat, mm.

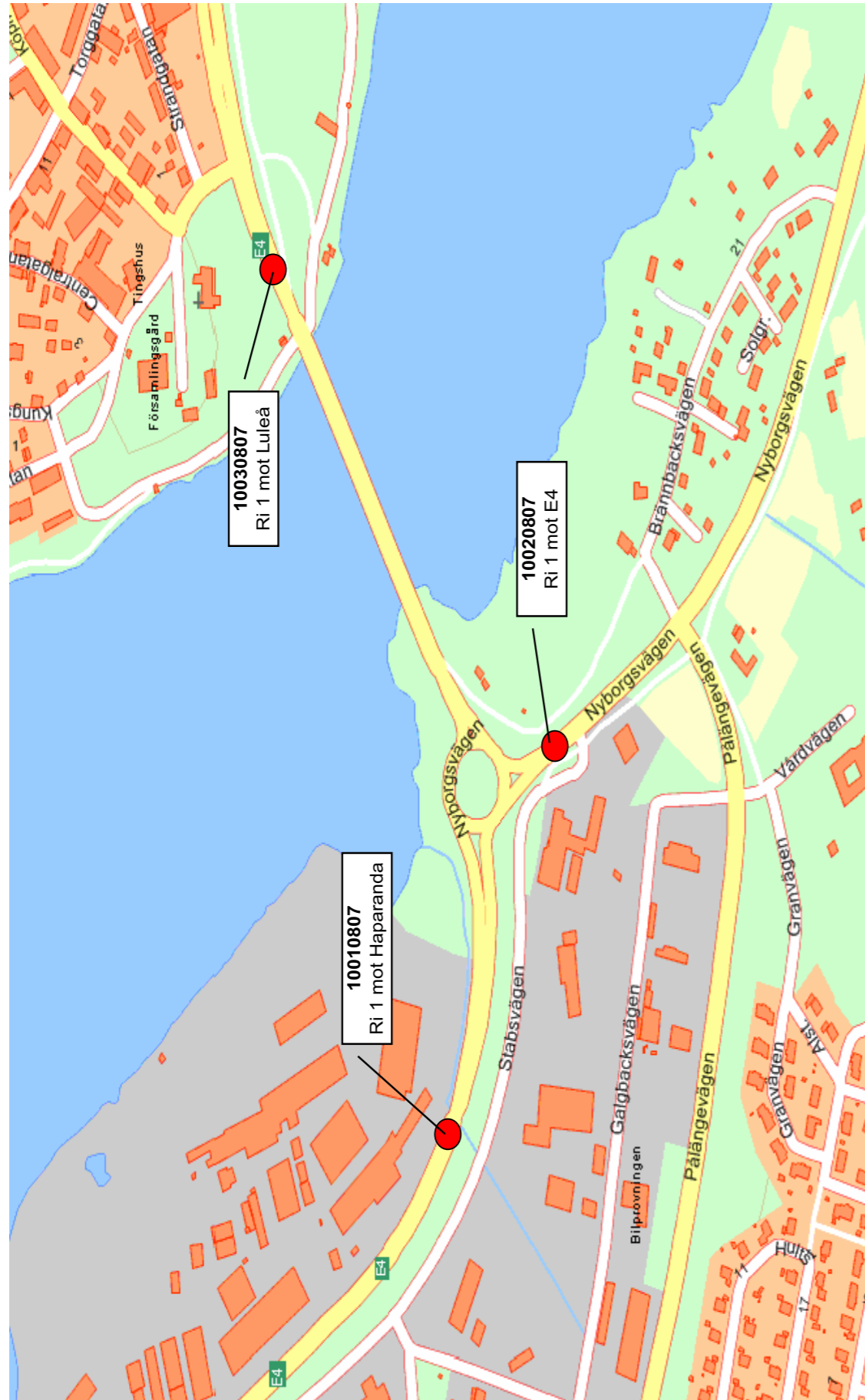
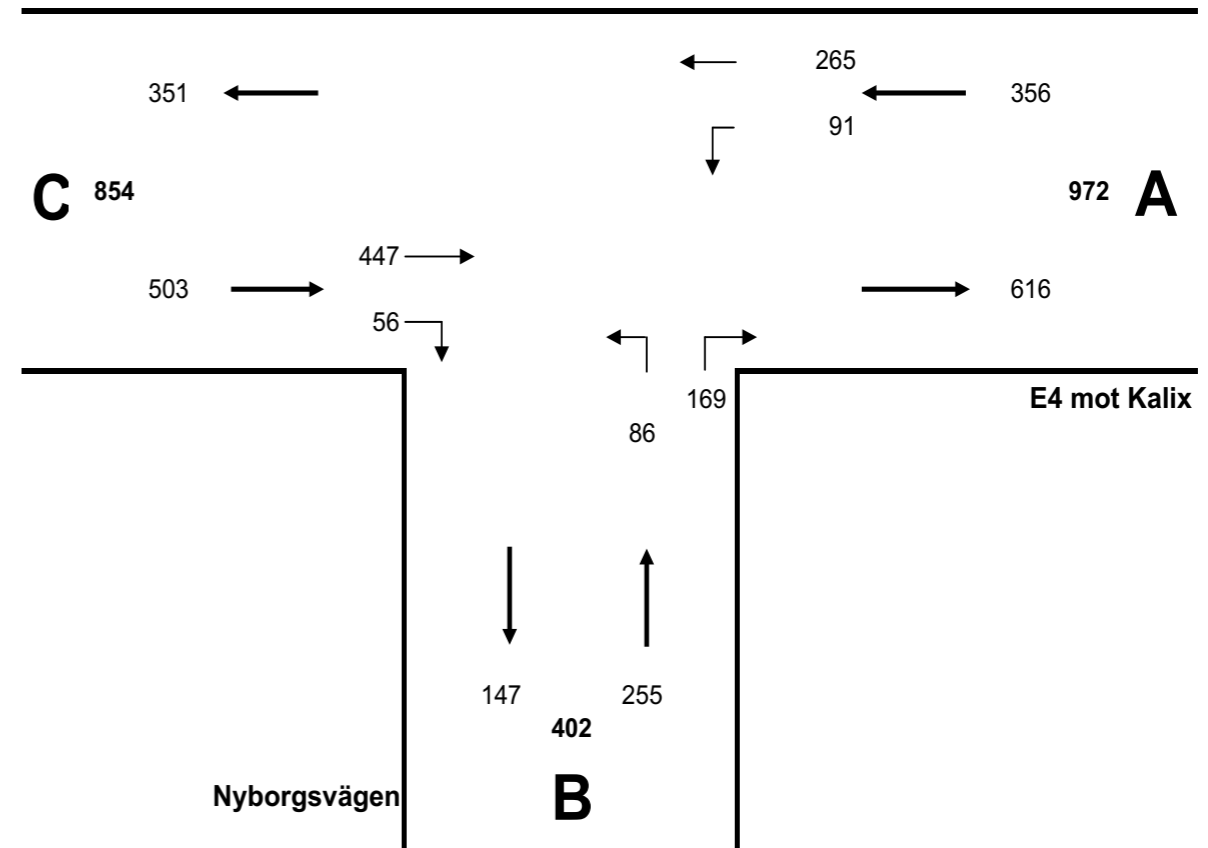
2008-08-20

Korsning E4 / Nyborgsvägen ('Kråkfällan')

OBS: Endast Lastbilar totalt i analysen nedan.

Period: 2008-08-07 00.00 -- 2008-08-07 23.59

E4 mot Luleå



Korsning E4 / Nyborgsvägen ('Kråkfällan')



Antal fordon per fordonsklass, dygn, riktningsuppdelat

Punkt: 10010807

Väg E4, väster 'Kråkfällan'

Datum	Veckodag	Ri mot: Båda riktningar						Ri mot: 1 - Haparanda						Ri mot: 2 - Luleå					
		Totaltrafik		varav		andel		Totaltrafik		varav		andel		Totaltrafik		varav		andel	
		L	LS	L	LS	L	LS	L	LS	L	LS	L	LS	L	LS	L	LS	L	LS
2008-07-01	Tisdag	6992	909	13%	419	6%	3393	337	10%	106	3%	3599	572	16%	313	9%			
2008-07-02	Onsdag	7007	932	13%	430	6%	3556	430	12%	181	5%	3451	502	15%	249	7%			
2008-07-03	Torsdag	6718	908	14%	396	6%	3322	348	10%	109	3%	3396	560	16%	287	8%			
2008-07-04	Freddag	6870	843	12%	337	5%	3572	414	12%	155	4%	3298	429	13%	182	6%			
2008-07-05	Lördag	5203	427	8%	118	2%	2682	230	9%	53	2%	2521	197	8%	65	3%			
2008-07-06	Söndag	5152	446	9%	111	2%	2566	225	9%	47	2%	2586	221	9%	64	2%			
2008-07-07	Måndag	7170	907	13%	367	5%	3665	437	12%	155	4%	3505	470	13%	212	6%			
2008-07-08	Tisdag	6785	861	13%	372	5%	3505	424	12%	167	5%	3280	437	13%	205	6%			
2008-07-09	Onsdag	6940	852	12%	368	5%	3519	402	11%	161	5%	3421	450	13%	207	6%			
2008-07-10	Torsdag	7230	875	12%	322	4%	3773	457	12%	161	4%	3457	418	12%	161	5%			
2008-07-11	Freddag	7212	700	10%	227	3%	3909	378	10%	115	3%	3303	322	10%	112	3%			
2008-07-12	Lördag	5519	391	7%	81	1%	2915	221	8%	43	1%	2604	170	7%	38	1%			
2008-07-13	Söndag	5503	424	8%	109	2%	2661	217	8%	43	2%	2842	207	7%	66	2%			
2008-07-14	Måndag	7266	868	12%	324	4%	3693	407	11%	133	4%	3593	461	13%	191	5%			
2008-07-15	Tisdag	6778	738	11%	265	4%	3438	353	10%	111	3%	3340	385	12%	154	5%			
2008-07-16	Onsdag	7087	868	12%	296	4%	3565	425	12%	123	3%	3522	443	13%	173	5%			
2008-07-17	Torsdag	6811	784	12%	276	4%	3453	387	11%	123	4%	3358	397	12%	153	5%			
2008-07-18	Freddag	7203	685	10%	222	3%	3709	343	9%	97	3%	3494	342	10%	125	4%			
2008-07-19	Lördag	5605	375	7%	82	1%	2849	185	7%	37	1%	2756	190	7%	45	2%			
2008-07-20	Söndag	5394	411	8%	80	1%	2681	196	7%	27	1%	2713	215	8%	53	2%			
2008-07-21	Måndag	7680	853	11%	320	4%	3879	410	11%	141	4%	4001	443	11%	179	4%			
2008-07-22	Tisdag	7472	796	11%	292	4%	3738	403	11%	138	4%	3734	393	11%	154	4%			
2008-07-23	Onsdag	6583	738	11%	280	4%	3260	352	11%	137	4%	3323	386	12%	143	4%			
2008-07-24	Torsdag	6454	711	11%	249	4%	3272	358	11%	114	3%	3182	353	11%	135	4%			
2008-07-25	Freddag	6815	612	9%	195	3%	3487	305	9%	93	3%	3328	307	9%	102	3%			
2008-07-26	Lördag	5078	355	7%	70	2%	2618	189	7%	50	2%	2460	166	7%	42	2%			
2008-07-27	Söndag	5058	360	7%	92	2%	2364	162	7%	38	2%	2694	198	7%	54	2%			
2008-07-28	Måndag	7030	819	12%	323	5%	3487	382	11%	139	4%	3543	437	12%	184	5%			
2008-07-29	Tisdag	6427	828	13%	327	5%	3182	409	13%	152	5%	3245	419	13%	175	5%			
2008-07-30	Onsdag	6622	810	12%	325	5%	3236	381	12%	138	4%	3386	429	13%	187	6%			
2008-07-31	Torsdag	7106	776	11%	300	4%	3421	371	11%	140	4%	3685	405	11%	160	4%			
2008-08-01	Freddag	7283	737	10%	262	4%	3548	387	11%	139	4%	3735	350	9%	123	3%			
2008-08-02	Lördag	5532	384	7%	109	2%	2872	182	7%	55	2%	2860	202	7%	54	2%			
2008-08-03	Söndag	5506	347	6%	91	2%	2872	181	6%	43	1%	2634	166	6%	48	2%			
2008-08-04	Måndag	6801	858	13%	374	5%	3377	398	12%	170	5%	3424	460	13%	204	6%			
2008-08-05	Tisdag	6917	857	12%	378	5%	3447	423	12%	173	5%	3470	434	13%	205	6%			
2008-08-06	Onsdag	6803	902	13%	366	5%	3406	446	13%	173	5%	3397	456	13%	193	6%			
2008-08-07	Torsdag	7017	813	12%	360	5%	3490	398	11%	164	5%	3527	415	12%	196	6%			
2008-08-08	Freddag	6992	814	12%	334	5%	3579	416	12%	169	5%	3413	398	12%	165	5%			
2008-08-09	Lördag	5172	414	8%	131	3%	2594	214	8%	59	2%	2578	200	8%	72	3%			
2008-08-10	Söndag	4754	358	8%	105	2%	2253	182	8%	47	2%	2501	176	7%	58	2%			
Summa:		265767	28346	11%	10507	4%	133608	13765	10%	4619	3%	132159	14581	11%	5888	4%			

Vardagsmedel:	6976	816	11,7%	321	4,6%	3513	392	11,2%	141	4,0%	3462	423	12,2%	180	5,2%
Veckomedel:	6482	691	10,7%	256	4,0%	3259	336	10,3%	113	3,5%	3223	356	11,0%	144	4,5%

L = Lastbilar totalt (lastbilar med och utan släp)
LS = Lastbilar med släp

Antal fordon per fordonsklass, dygn, riktningsuppdelat

Punkt: 10020807

Väg 705, söder 'Kråkfällan'

Datum	Veckodag	Ri mot: Båda riktningar						Ri mot: 1 - E4						Ri mot: 2 - Nyborg					
		Totaltrafik		varav		andel		Totaltrafik		varav		andel		Totaltrafik		varav		andel	
		L	LS	L	LS	L	LS	L	LS	L	LS	L	LS	L	LS	L	LS	L	LS
2008-07-01	Tisdag	8325	386	5%	36	0%	4198	207	5%	16	0%	4127	179	4%	20	0%			
2008-07-02	Onsdag	8455	456	5%	56	1%	4284	246	6%	28	1%	4171	210	5%	28	1%			
2008-07-03	Torsdag	8456	452	5%	42	0%	4267	230	5%	18	0%	4189	222	5%	24	1%			
2008-07-04	Freddag	8459	447	5%	62	1%	4235	231	5%	35	1%	4224	216	5%	27	1%			
2008-07-05	Lördag	5306	128	2%	11	0%	2702	65	2%	6	0%	2604	63	2%	5	0%			
2008-07-06	Söndag	4903	127	3%	3	0%	2495	64	3%	2	0%	2408	63	3%	1	0%			
2008-07-07	Måndag	8145	370	5%	46	1%	4127	189	5%	21	1%	4018	181	5%	25	1%			
2008-07-08	Tisdag	7874	398	5%	39	0%	4000	211	5%	24	1%	3874	187	5%	15	0%			
2008-07-09	Onsdag	7835	361	5%	48	1%	3994	193	5%	27	1%	3841	168	4%	21	1%			
2008-07-10	Torsdag	7882	214	5%	47	1%	3977	214	5%	26	1%	3905	191	5%	21	1%			
2008-07-11	Freddag	8028	314	4%	24	0%	4118	167	4%	13	0%	3910	147	4%	11	0%			
2008-07-12	Lördag	5414	108	2%	1	0%	2752	53	2%	1	0%	2662	55	2%	1	0%			
2008-07-13	Söndag	5098	120	2%	2	0%	2696	61	2%	4	0%	2402	59	2%	8	0%			
2008-07-14	Måndag	8234	334	4%	28	0%	4421	198	4%	19	0%	3813	136	4%	9	0%			
2008-07-15	Tisdag	7765	347	5%	35	0%	4058	201	5%	21	1%	3707	176	5%	14	0%			
2008-07-16	Onsdag	7821	344	4%	28	0%	4043	194	5%	17	0%	3778	150	4%	11	0%			
2008-07-17	Torsdag	7749	314	4%	25	0%	4025	166	4%	13	0%	3724	148	4%	12	0%			
2008-07-18	Freddag	8100	305	4%	21	0%	4194	161	4%	8	0%	3906	144	4%	13	0%			
2008-07-19	Lördag	5362	136	3%	4	0%	2715	73	3%	2	0%	2647	63	2%	2	0%			
2008-07-20	Söndag	5227	131	3%	6	0%	2707	63	2%	3	0%	2520	68	3%	3	0%			
2008-07-21	Måndag	8151	265	3%	18	0%	4287	158	4%	12	0%	3864	107	3%	6	0%			
2008-07-22	Tisdag	7862	327	4%	27	0%	4122	178	4%	13	0%	3740	149	4%	14	0%			
2008-07-23	Onsdag	7585	297	4%	15	0%	3917	172	4%	5	0%	3668	125	3%	10	0%			
2008-07-24	Torsdag	7730	306	4%	33	0%	4003	167	4%	16	0%	3727	139	4%	17	0%			
2008-07-25	Freddag	8119	258	3%	31	0%	4189	159	4%	20	0%	3930	99	3%	11	0%			
2008-07-26	Lördag	5739	103	2%	6	0%	2909	53	2%	4	0%	2830	50	2%	2	0%			
2008-07-27	Söndag	5443	121	2%	4	0%	2842	66	2%	2	0%	2601	55	2%	2	0%			
2008-07-28	Måndag	8499	338	4%	33	0%	4434	205	5%	22	0%	4065	133	3%	11	0%			
2008-07-29	Tisdag	8201	341	4%	34	0%	4289	191	4%	21	0%	3912	150	4%	13	0%			
2008-07-30	Onsdag	8159	390	5%	36	0%	4306	229	5%	18	0%	3853	161	4%	18	0%			
2008-07-31	Torsdag	7839	371	5%	43	1%	4110	222	5%	28	1%	3729	149	4%	15	0%			
2008-08-01	Freddag	7827	345	4%	33	0%	4113	194	5%	15	0%	3714	151	4%	18	0%			
2008-08-02	Lördag	4889	124	3%	8	0%	2521	66	3%	5	0%	2368	58	2%	3	0%			
2008-08-03	Söndag	4880	100	2%	13	0%	2518	43	2%	6	0%	2362	57	2%	7	0%			
2008-08-04	Måndag	8315	407	5%	58	1%	4340	240	6%	34	1%	3975	167	4%	24	1%			
2008-08-05	Tisdag	8015	375	5%	59	1%	4170	213	5%	21	1%	3845	162	4%	22	0%			
2008-08-06	Onsdag	8111	424	5%	59	1%	4233	246	6%	37	1%	3878	178	5%					

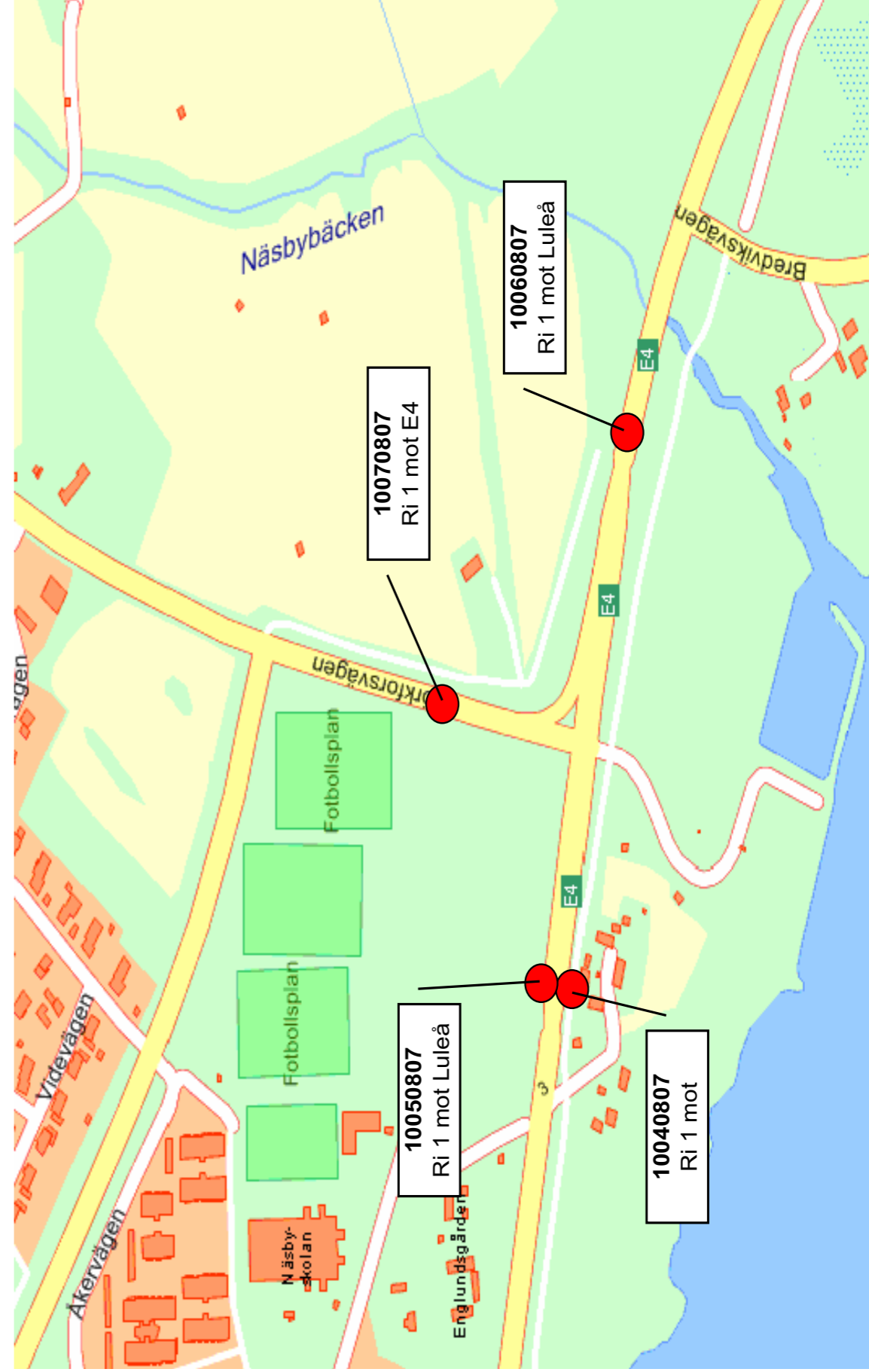
Antal fordon per fordonsklass, dygn, riktningssuppdelat

Punkt: 10030807
Väg E4, öster 'kräkfällan' vid östra brofästet

Datum	Veckodag	Ri mot: Båda riktningar						Ri mot: 1 - Luleå						Ri mot: 2 - Haparanda					
		Totaltrafik		varav		andel		Totaltrafik		varav		andel		Totaltrafik		varav		andel	
		L	LS	L	LS	L	LS	L	LS	L	LS	L	LS	L	LS	L	LS	L	LS
2008-07-01	Tisdag	14494	1082	7%	346	2%	6966	347	5%	38	1%	7528	735	10%	308	4%			
2008-07-02	Onsdag	14657	1107	8%	350	2%	7018	358	5%	48	1%	7639	749	10%	302	4%			
2008-07-03	Torsdag	14252	1115	8%	352	2%	6754	326	5%	49	1%	7498	789	11%	303	4%			
2008-07-04	Fredag	14545	1048	7%	314	2%	6897	349	5%	59	1%	7648	699	9%	255	3%			
2008-07-05	Lördag	9800	488	5%	82	1%	4731	181	4%	9	0%	5069	307	6%	73	1%			
2008-07-06	Söndag	9304	460	5%	76	1%	4574	175	4%	13	0%	4730	285	6%	63	1%			
2008-07-07	Måndag	14703	1055	7%	252	2%	7045	364	5%	36	1%	7658	691	9%	216	3%			
2008-07-08	Tisdag	14024	1056	8%	299	2%	6650	334	5%	45	1%	7374	722	10%	254	3%			
2008-07-09	Onsdag	14095	1055	7%	309	2%	6706	376	6%	53	1%	7389	679	9%	256	3%			
2008-07-10	Torsdag	14195	1056	7%	276	2%	6727	376	6%	54	1%	7468	680	9%	222	3%			
2008-07-11	Fredag	14049	922	7%	195	2%	6690	347	5%	33	0%	7359	575	8%	162	2%			
2008-07-12	Lördag	10052	444	4%	61	1%	4849	165	3%	6	0%	5203	279	5%	55	1%			
2008-07-13	Söndag	9744	469	5%	85	1%	4839	182	4%	17	0%	4905	287	6%	68	1%			
2008-07-14	Måndag	14427	1042	7%	254	2%	6999	397	6%	55	1%	7428	645	9%	199	3%			
2008-07-15	Tisdag	13594	909	7%	207	2%	6553	351	5%	44	1%	7041	558	8%	163	2%			
2008-07-16	Onsdag	13820	1043	8%	243	2%	6728	359	5%	41	1%	7092	684	10%	202	3%			
2008-07-17	Torsdag	13468	980	7%	229	2%	6541	375	6%	49	1%	6927	605	9%	180	3%			
2008-07-18	Fredag	14209	806	6%	193	1%	6872	281	4%	34	0%	7337	525	7%	159	2%			
2008-07-19	Lördag	10026	482	5%	67	1%	4934	197	4%	10	0%	5092	285	6%	57	1%			
2008-07-20	Söndag	9565	453	5%	49	1%	4731	192	4%	11	0%	4834	261	5%	38	1%			
2008-07-21	Måndag	15448	969	6%	190	1%	7506	378	5%	33	0%	7942	591	7%	157	2%			
2008-07-22	Tisdag																		
2008-07-23	Onsdag																		
2008-07-24	Torsdag	13125	889	7%	214	2%	6343	304	5%	30	0%	6782	585	9%	184	3%			
2008-07-25	Fredag	13715	803	6%	179	1%	6707	308	5%	43	1%	7008	495	7%	136	2%			
2008-07-26	Lördag	9899	423	4%	83	1%	4853	167	3%	11	0%	5046	256	5%	72	1%			
2008-07-27	Söndag	9717	364	4%	63	1%	4842	135	3%	3	0%	4875	229	5%	60	1%			
2008-07-28	Måndag	14754	998	7%	258	2%	7125	357	5%	35	0%	7629	641	8%	223	3%			
2008-07-29	Tisdag	13898	1030	7%	281	2%	6732	332	5%	38	1%	7166	698	10%	243	3%			
2008-07-30	Onsdag	14039	1012	7%	267	2%	6763	332	5%	26	0%	7276	680	9%	241	3%			
2008-07-31	Torsdag	14169	973	7%	241	2%	6878	316	5%	27	0%	7291	657	9%	214	3%			
2008-08-01	Fredag	14202	997	7%	229	2%	6974	349	5%	30	0%	7228	648	9%	199	3%			
2008-08-02	Lördag	9594	447	5%	98	1%	4760	172	4%	18	0%	4834	275	6%	80	2%			
2008-08-03	Söndag	9486	399	4%	84	1%	4509	149	3%	15	0%	4977	250	5%	69	1%			
2008-08-04	Måndag	14807	1072	7%	298	2%	7019	352	5%	38	1%	7788	720	9%	260	3%			
2008-08-05	Tisdag	14446	1095	8%	340	2%	6844	300	4%	30	0%	7602	795	10%	310	4%			
2008-08-06	Onsdag	14374	1181	8%	329	2%	6819	359	5%	33	0%	7555	822	11%	296	4%			
2008-08-07	Torsdag	14300	1037	7%	318	2%	6813	289	4%	38	1%	7487	748	10%	280	4%			
2008-08-08	Fredag	14270	1020	7%	291	2%	6492	280	4%	32	0%	7778	740	10%	259	3%			
2008-08-09	Lördag	10152	543	5%	154	2%	4590	160	3%	35	1%	5562	383	7%	119	2%			
2008-08-10	Söndag	9233	439	5%	110	1%	4493	151	3%	20	0%	4740	288	6%	90	2%			
Summa:		500651	32763	7%	8266	2%	240866	11222	5%	1239	1%	259765	21541	8%	7027	3%			
Vardagsmedel:		14225	1013	7.1%	269	1.9%	6821	341	5.0%	40	0.6%	7404	672	9.1%	229	3.1%			
Veckomedel:		12837	840	6.5%	212	1.7%	6176	288	4.7%	32	0.5%	6661	552	8.3%	180	2.7%			

L = Lastbilar totalt (lastbilar med och utan släp)
LS = Lastbilar med släp

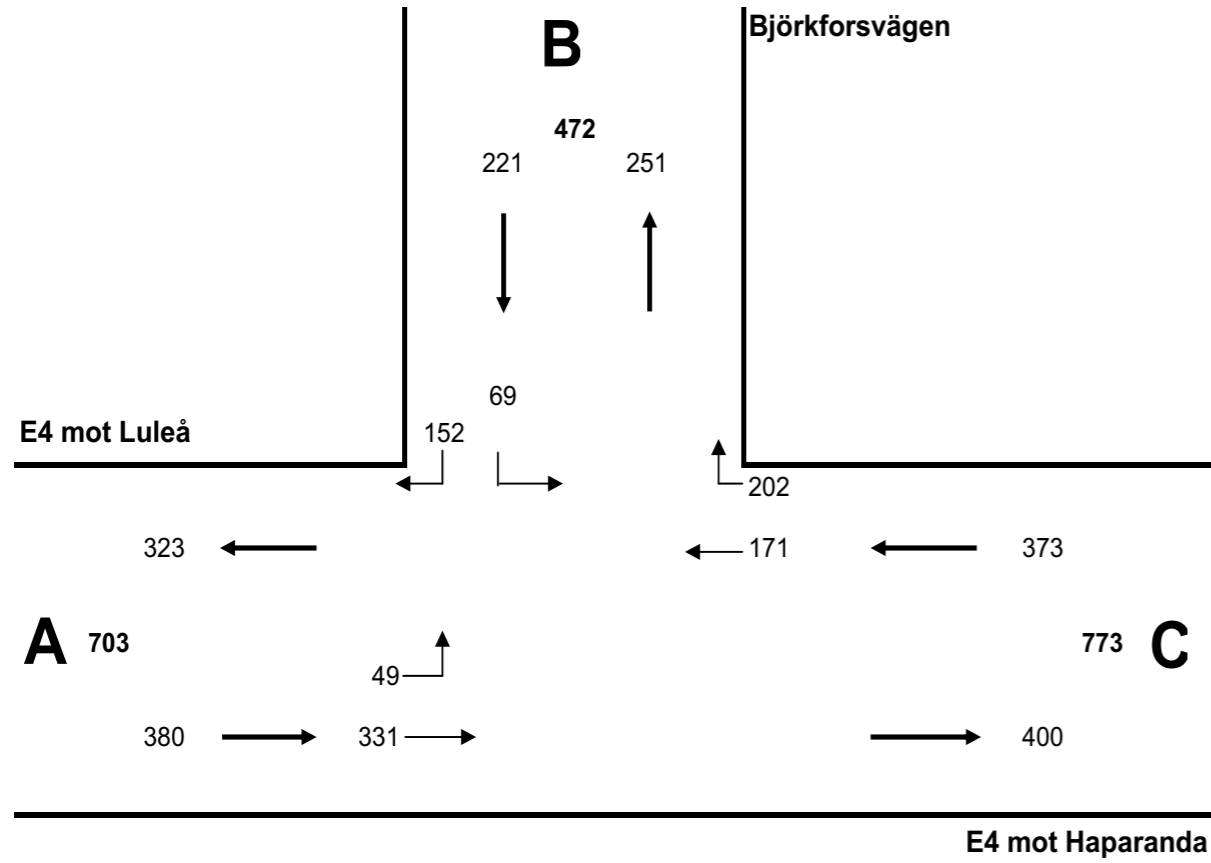
Korsning E4 / Björkforsvägen



Korsning E4 / Björkforsvägen

OBS: Endast Lastbilar totalt i analysen nedan.

Period: 2008-08-07 00.00 -- 2008-08-07 23.59 Torsdag



Antal fordon per fordonsklass, dygn, riktningssuppdelat

Punkt: 10040807
Väg E4, väster korsn V720 (Björkforsvägen)

Datum	Veckodag	Ri mot: Båda riktningar				Ri mot: 1 - Haparanda				Ri mot: 2 - Ej körriktning			
		Totaltrafik	varav L	andel L	andel LS	Totaltrafik	varav L	andel L	andel LS	Totaltrafik	varav L	andel L	andel LS
2008-07-01	Tisdag	3222	407	13%	193	6%							
2008-07-02	Onsdag	3337	410	12%	187	6%							
2008-07-03	Torsdag	3366	518	15%	229	7%							
2008-07-04	Freitag	3399	378	11%	151	4%							
2008-07-05	Lördag	2837	208	7%	51	2%							
2008-07-06	Söndag	2494	195	8%	47	2%							
2008-07-07	Måndag	3610	426	12%	160	4%							
2008-07-08	Tisdag	3327	390	12%	174	5%							
2008-07-09	Onsdag	3525	404	11%	168	5%							
2008-07-10	Torsdag	3761	426	11%	164	4%							
2008-07-11	Freitag	3674	332	9%	110	3%							
2008-07-12	Lördag	2992	217	7%	46	2%							
2008-07-13	Söndag	2742	223	8%	46	2%							
2008-07-14	Måndag	3449	368	11%	142	4%							
2008-07-15	Tisdag	3484	365	10%	129	4%							
2008-07-16	Onsdag	3500	381	11%	146	4%							
2008-07-17	Torsdag	3536	355	10%	133	4%							
2008-07-18	Freitag	3690	344	9%	116	3%							
2008-07-19	Lördag	2808	190	7%	51	2%							
2008-07-20	Söndag	2724	191	7%	32	1%							
2008-07-21	Måndag	3840	367	10%	131	3%							
2008-07-22	Tisdag	3713	365	10%	137	4%							
2008-07-23	Onsdag	3225	322	10%	132	4%							
2008-07-24	Torsdag	3445	383	11%	139	4%							
2008-07-25	Freitag	3483	289	8%	100	3%							
2008-07-26	Lördag	2672	172	6%	56	2%							
2008-07-27	Söndag	2540	163	6%	46	2%							
2008-07-28	Måndag	3476	326	9%	133	4%							
2008-07-29	Tisdag	3221	356	11%	150	5%							
2008-07-30	Onsdag	3442	355	10%	157	5%							
2008-07-31	Torsdag	3494	342	10%	132	4%							
2008-08-01	Freitag	3480	317	9%	117	3%							
2008-08-02	Lördag	2522	169	7%	55	2%							
2008-08-03	Söndag	2588	149	6%	40	2%							
2008-08-04	Måndag	3365	361	11%	151	4%							
2008-08-05	Tisdag	3451	406	12%	159	5%							
2008-08-06	Onsdag	3339	402	12%	171	5%							
2008-08-07	Torsdag	3477	396	11%	181	5%							
2008-08-08	Freitag	3420	366	11%	156	5%							
2008-08-09	Lördag	2597	209	8%	67	3%							
2008-08-10	Söndag	2335	190	8%	54	2%							
	Summa:	132602	13133	10%	4939	4%							
	Vardagsmedel:	3474	374	10,8%	150	4,3%							
	Veckomedel:	3234	320	9,9%	120	3,7%							

L = Lastbilar totalt (lastbilar med och utan släp)
LS = Lastbilar totalt (lastbilar med släp)



Antal fordon per fordonsklass, dygn, riktningsuppdelat

Punkt: 10050807
Väg E4, väster korsn v720 (Björkforsvägen)

Datum	Veckodag	Ri mot: Båda riktningar				Ri mot: 1 - Luleå				Ri mot: 2 - Ej körriktning				
		Totaltrafik		andel		Totaltrafik		andel		Totaltrafik		andel		
		varav L	andel L	varav LS	andel LS	varav L	andel L	varav LS	andel LS	varav L	andel L	varav LS	andel LS	
2008-07-01	Tisdag					3171	425	13%	215	7%				
2008-07-02	Onsdag					3124	404	13%	188	6%				
2008-07-03	Torsdag					3008	417	14%	178	6%				
2008-07-04	Freddag					3050	367	12%	163	5%				
2008-07-05	Lördag					2661	187	7%	62	2%				
2008-07-06	Söndag					2560	180	7%	57	2%				
2008-07-07	Måndag					3285	404	12%	188	6%				
2008-07-08	Tisdag					3026	353	12%	172	6%				
2008-07-09	Onsdag					3171	394	12%	190	6%				
2008-07-10	Torsdag					3388	365	11%	144	4%				
2008-07-11	Freddag					3102	279	9%	96	3%				
2008-07-12	Lördag					2696	179	7%	42	2%				
2008-07-13	Söndag					2838	206	7%	60	2%				
2008-07-14	Måndag					3315	370	11%	148	4%				
2008-07-15	Tisdag					3231	337	10%	132	4%				
2008-07-16	Onsdag					3384	346	10%	145	4%				
2008-07-17	Torsdag													
2008-07-18	Freddag													
2008-07-19	Lördag													
2008-07-20	Söndag													
2008-07-21	Måndag													
2008-07-22	Tisdag													
2008-07-23	Onsdag					3258	332	10%	128	4%				
2008-07-24	Torsdag					3160	299	9%	116	4%				
2008-07-25	Freddag					3161	246	8%	82	3%				
2008-07-26	Lördag					2591	142	5%	41	2%				
2008-07-27	Söndag					2806	193	7%	51	2%				
2008-07-28	Måndag					3514	375	11%	160	5%				
2008-07-29	Tisdag					3245	372	11%	159	5%				
2008-07-30	Onsdag					3410	348	10%	143	4%				
2008-07-31	Torsdag					3543	340	10%	131	4%				
2008-08-01	Freddag					3543	290	8%	99	3%				
2008-08-02	Lördag					2603	177	7%	55	2%				
2008-08-03	Söndag					2588	151	6%	44	2%				
2008-08-04	Måndag					3321	402	12%	178	5%				
2008-08-05	Tisdag					3261	381	12%	184	6%				
2008-08-06	Onsdag					3287	380	12%	165	5%				
2008-08-07	Torsdag					3380	351	10%	160	5%				
2008-08-08	Freddag					3200	336	11%	140	4%				
2008-08-09	Lördag					2515	189	8%	75	3%				
2008-08-10	Söndag					2584	172	7%	51	2%				
	Summa:					107980	10689	10%	4342	4%				
	Vardagsmedel:					3262	357	10,9%	152	4,7%				
	Veckomedel:					3085	305	9,9%	124	4,0%				

L = Lastbilar totalt (lastbilar med och utan släp)
LS = Lastbilar med släp



Antal fordon per fordonsklass, dygn, riktningsuppdelat

Punkt: 10060807
Väg E4, öster väg 720 (Björkforsvägen)

Datum	Veckodag	Ri mot: Båda riktningar				Ri mot: 1 - Luleå				Ri mot: 2 - Haparanda						
		Totaltrafik		andel		Totaltrafik		andel		Totaltrafik		andel				
		varav L	andel L	varav LS	andel LS	varav L	andel L	varav LS	andel LS	varav L	andel L	varav LS	andel LS			
2008-07-01	Tisdag	8409	993	12%	383	5%	584	13%	265	6%	3960	409	10%	118	3%	
2008-07-02	Onsdag	8550	1017	12%	386	5%	562	13%	247	6%	4187	455	11%	139	3%	
2008-07-03	Torsdag	8283	1015	12%	377	5%	498	12%	208	5%	4118	517	13%	169	4%	
2008-07-04	Freddag	8346	886	11%	287	3%	4123	451	11%	169	4%	4223	435	10%	118	3%
2008-07-05	Lördag	6788	439	6%	102	2%	3426	226	7%	65	2%	3362	213	6%	37	1%
2008-07-06	Söndag	6252	433	7%	101	2%	3260	215	7%	65	2%	2992	218	7%	36	1%
2008-07-07	Måndag	8772	949	11%	333	4%	4413	503	11%	208	5%	4359	446	10%	125	3%
2008-07-08	Tisdag	8341	921	11%	363	4%	4178	482	12%	217	5%	4163	439	11%	146	4%
2008-07-09	Onsdag	8671	999	12%	391	5%	4373	525	12%	228	5%	4298	474	11%	163	4%
2008-07-10	Torsdag	9009	907	10%	278	3%	4492	449	10%	155	3%	4517	458	10%	123	3%
2008-07-11	Freddag	8383	693	8%	183	2%	4080	339	8%	95	2%	4303	354	8%	88	2%
2008-07-12	Lördag	6645	424	6%	73	1%	3397	205	6%	45	1%	3448	219	6%	28	1%
2008-07-13	Söndag	6665	458	7%	93	1%	3476	230	7%	64	2%	3189	228	7%	29	1%
2008-07-14	Måndag	8619	878	10%	290	3%	4422	463	10%	169	4%	4197	415	10%	121	3%
2008-07-15	Tisdag	8666	841	10%	265	3%	4358	441	10%	156	4%	4308	400	9%	109	3%
2008-07-16	Onsdag	8918	880	10%	265	3%	4560	451	10%	158	3%	4358	429	10%	107	2%
2008-07-17	Torsdag	8695	838	10%	237	3%	4420	431	10%	137	3%	4275	407	10%	100	2%
2008-07-18	Freddag	8785	769	9%	213	2%	4359	387	9%	120	3%	4426	382	9%	93	2%
2008-07-19	Lördag	6779	420	6%	78	1%	3466	218	6%	49	1%	3313	202	6%	29	1%
2008-07-20	Söndag	6633	409	6%	78	1%	3438	205	6%	44	1%	3195	204	6%	34	1%
2008-07-21	Måndag	9721	874	9%	252	3%	5047	483	10%	159	3%	4674	391	8%	93	2%
2008-07-22	Tisdag	9206	823	9%	267	3%	4657	433	9%	167	4%	4549	390	9%	100	2%
2008-07-23	Onsdag	8323	782	9%	245	3%	4293	419	10%	143	3%	4030	363	9%	102	3%
2008-07-24	Torsdag	8558	798	9%	246	3%	4420	403	9%	131	3%	4138	395	10%	115	3%
2008-07-25	Freddag	8361	683	8%	181	2%	4108	324	8%	88	2%	4253	359	8%	93	2%
2008-07-26	Lördag	6597	353	5%	84	1%	3343	174	5%	41	1%	3254	179	6%	43	1%
2008-07-27	Söndag	6633	404	6%	93	1%	3559	213	6%	52	1%	3074	191	6%	41	1%
2008-07-28	Måndag	8939	825	9%	275	3%	4630	451	10%	165	4%	4309	374	9%	110	3%
2008-07-29	Tisdag	8350	873	10%	295	4%	4282	454	11%	165	4%	4068	419	10%	130	3%
2008-07-30	Onsdag	8648	854	10%	277	3%	4471	433	10%	145	3%	4177	421	10%	132	3%
2008-07-31	Torsdag	8822	826	9%	256	3%	4553	415	9%	138	3%	4269	411	10%	118	3%
2008-08-01	Freddag	8672	715	8%	201	2%	4452	352	8%	100	2%	4220	363	9%	101	2%
2008-08-02	Lördag	6218	394	6%	112	2%	3213	206	6%	59	2%	3005	188	6%	53	2%
2008-08-03	Söndag	6325	333	5%	82	1%	3317	173	5%	49	2%	3108	160	5%	33	1%
2008-08-04	Måndag	8445	853	10%	289	3%	4351	461	11%	170	4%	4094	392	10%	119	3%
2008-08-05	Tisdag	8554	887	10%	282	3%	4328	454	10%	162	4%	4226	433	10%	120	3%
2008-08-06	Onsdag	8467	858	10%	298	4%	4335	435	10%	147	4%	4132	423	10%	141	3%
2008-08-07	Torsdag	8686	858	10%	308	4%	4477	441	10%	165	4%	4209	417	10%	143	3%
2008-08-08	Freddag	8226	778	9%	239	3%	4116	389	9%	131	3%	4110	387	9%	108	3%
2008-08-09	Lördag	6264	455	7%	131	2%	3182	225	7%	78	2%	3082	230	7%	53	2%
2008-08-10	Söndag	6022	408	7%	97	2%	3219	204	6%	50	2%	2803	204	7%	47	2%
	Summa:	328446	29801	9%	9286	3%	167471	15407	9%	5379	3%	160975	14394	9%	3907	2%
	Vardagsmedel:	8635	858	9,9%	281	3,3%	4389	445	10,1%	163	3,7%	4247	412	9,7%	119	2,8%
	Veckomedel:	8011	727	9,1%	226	2,8%	4085	376	9,2%	131	3,2%	3926	351	8,9%	95	2,4%

L = Lastbilar totalt (lastbilar med och utan släp)
LS = Lastbilar med släp

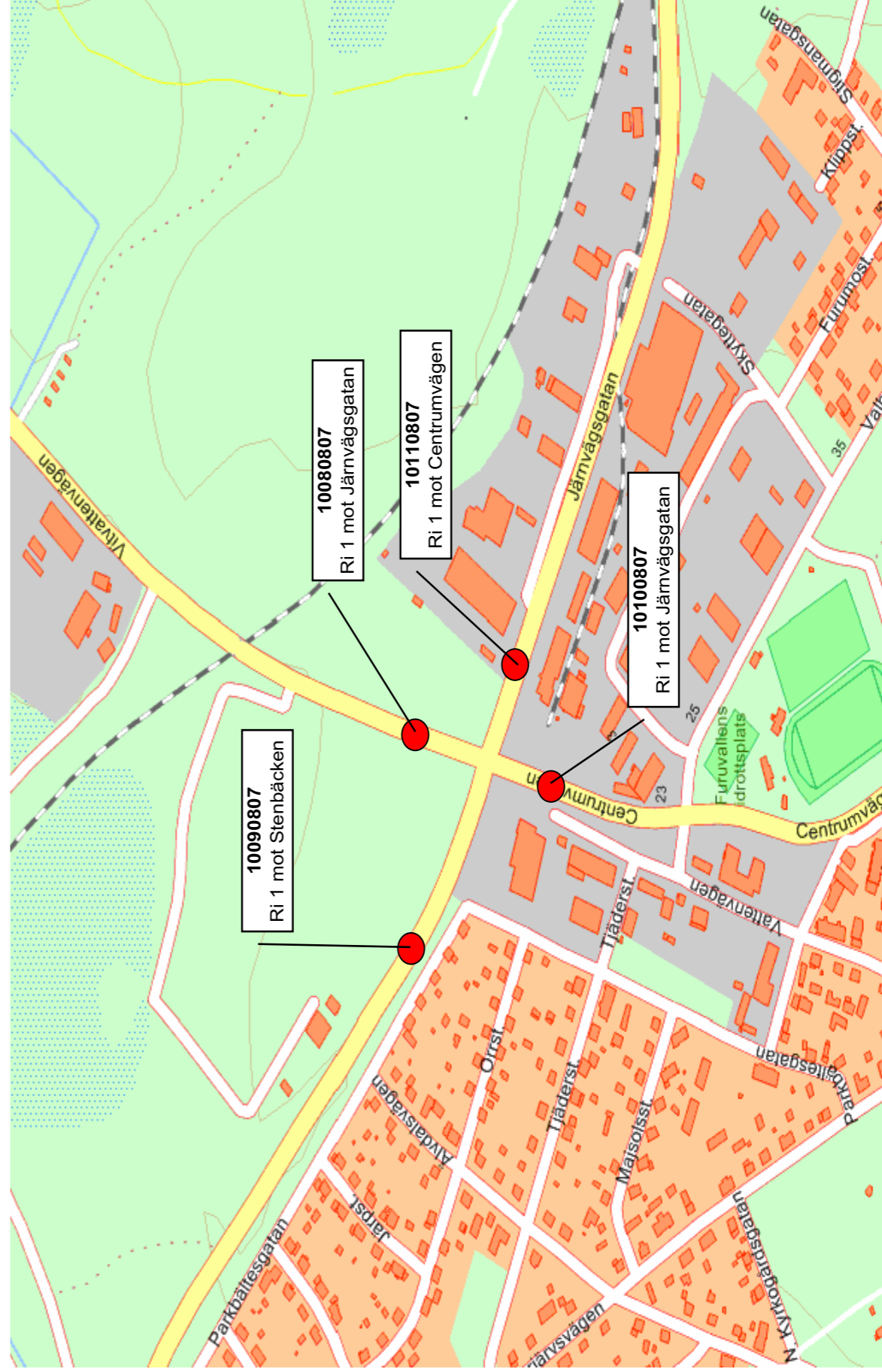
Antal fordon per fordonsklass, dygn, riktningssuppdelat

Punkt: 10070807
Väg 720 (Björkforsvägen), norr E4

Datum	Veckodag	Ri mot: Båda riktningar						Ri mot: 1 - E4						Ri mot: 2 - Björkfors					
		Totaltrafik		varav		andel		Totaltrafik		varav		andel		Totaltrafik		varav		andel	
		L	LS	L	LS	L	LS	L	LS	L	LS	L	LS	L	LS	L	LS	L	LS
2008-07-01	Tisdag	3753	389	10%	132	4%	1811	152	8%	37	2%	1942	237	12%	95	5%			
2008-07-02	Onsdag	3638	396	11%	126	3%	1760	166	9%	43	2%	1878	230	12%	83	4%			
2008-07-03	Torsdag	3822	443	12%	130	3%	1811	174	10%	43	2%	2011	269	13%	87	4%			
2008-07-04	Fredag	3567	375	11%	87	2%	1738	167	10%	36	2%	1829	208	11%	51	3%			
2008-07-05	Lördag	2323	111	5%	5	0%	1128	52	5%	6	1%	1195	59	5%	5	0%			
2008-07-06	Söndag	2084	91	4%	18	1%	1017	47	5%	8	1%	1067	44	4%	10	1%			
2008-07-07	Måndag	3407	326	10%	95	3%	1629	147	9%	39	2%	1778	179	10%	56	3%			
2008-07-08	Tisdag	3541	352	10%	100	3%	1633	165	10%	35	2%	1768	187	11%	65	4%			
2008-07-09	Onsdag	3647	409	12%	108	3%	1684	193	11%	48	3%	1863	216	12%	60	3%			
2008-07-10	Torsdag	3483	309	9%	91	3%	1695	150	9%	43	3%	1788	159	9%	48	3%			
2008-07-11	Fredag	3217	257	8%	39	1%	1582	127	8%	18	1%	1635	130	8%	21	1%			
2008-07-12	Lördag	2190	48	2%	1	0%	1088	24	2%	0	0%	1102	24	2%	1	0%			
2008-07-13	Söndag	2188	89	4%	15	1%	1084	44	4%	6	1%	1104	45	4%	9	1%			
2008-07-14	Måndag	3313	294	9%	71	2%	1618	149	9%	36	2%	1695	145	9%	35	2%			
2008-07-15	Tisdag	3336	266	8%	54	2%	1643	125	8%	21	1%	1693	141	8%	33	2%			
2008-07-16	Onsdag	3438	283	8%	41	1%	1660	134	8%	18	1%	1778	149	8%	23	1%			
2008-07-17	Torsdag	3168	317	9%	34	1%	1565	133	8%	13	1%	1603	138	9%	21	1%			
2008-07-18	Fredag	3197	248	8%	27	1%	1566	110	7%	10	1%	1631	138	8%	17	1%			
2008-07-19	Lördag	2159	75	3%	6	0%	1054	33	3%	3	0%	1105	42	4%	5	0%			
2008-07-20	Söndag	2344	83	4%	12	1%	1148	36	3%	3	0%	1196	47	4%	9	1%			
2008-07-21	Måndag	3346	291	9%	72	2%	1615	128	8%	26	2%	1731	163	9%	46	3%			
2008-07-22	Tisdag	3140	284	9%	46	1%	1532	134	9%	18	1%	1608	150	9%	28	2%			
2008-07-23	Onsdag	3162	273	9%	11	1%	1550	114	7%	11	1%	1612	159	10%	38	2%			
2008-07-24	Torsdag	3474	256	7%	49	1%	1655	104	6%	8	0%	1819	152	8%	41	2%			
2008-07-25	Fredag	3132	244	8%	35	1%	1531	108	7%	13	1%	1601	136	8%	22	1%			
2008-07-26	Lördag	2352	85	4%	2	0%	1146	34	3%	0	0%	1206	51	4%	2	0%			
2008-07-27	Söndag	2457	85	3%	4	0%	1183	43	4%	0	0%	1274	42	3%	4	0%			
2008-07-28	Måndag	3477	327	9%	63	2%	1681	148	9%	22	1%	1796	179	10%	41	2%			
2008-07-29	Tisdag	3546	330	9%	63	2%	1756	148	8%	23	1%	1790	182	10%	40	2%			
2008-07-30	Onsdag	3602	342	9%	68	2%	1726	144	8%	19	1%	1876	198	11%	49	3%			
2008-07-31	Torsdag	3502	307	9%	66	2%	1711	145	8%	27	2%	1791	162	9%	39	2%			
2008-08-01	Fredag	3237	288	9%	73	2%	1606	138	9%	32	2%	1631	150	9%	41	3%			
2008-08-02	Lördag	2100	90	4%	4	0%	1031	41	4%	1	0%	1069	49	5%	3	0%			
2008-08-03	Söndag	2352	85	4%	11	1%	1177	37	3%	2	0%	1175	48	4%	9	1%			
2008-08-04	Måndag	3664	402	11%	139	4%	1755	182	10%	53	3%	1909	220	12%	86	5%			
2008-08-05	Tisdag	3559	388	11%	79	2%	1686	175	10%	31	2%	1873	213	11%	48	3%			
2008-08-06	Onsdag	3607	337	9%	80	2%	1734	155	9%	30	2%	1873	182	10%	50	3%			
2008-08-07	Torsdag	3645	342	9%	73	2%	1754	157	9%	27	2%	1891	185	10%	46	2%			
2008-08-08	Fredag	3449	336	10%	82	2%	1669	151	9%	23	1%	1780	185	10%	59	3%			
2008-08-09	Lördag	2167	72	3%	5	0%	1064	35	3%	2	0%	1103	37	3%	3	0%			
2008-08-10	Söndag	2322	101	4%	14	1%	1135	46	4%	6	1%	1187	55	5%	8	1%			
Summa:		126867	10380	8%	2275	2%	61611	4695	8%	838	1%	65256	5685	9%	1437	2%			
Vardagsmedel:		3442	323	9,4%	75	2,2%	1667	146	8,7%	28	1,7%	1775	177	10,0%	47	2,7%			
Veckomedel:		3094	253	8,2%	55	1,8%	1503	115	7,6%	20	1,4%	1592	139	8,7%	35	2,2%			

L = Lastbilar totalt (lastbilar med och utan släp)
LS = Lastbilar med släp

Korsning Järnvägsgatan / Centrumvägen / Vitvattnenvägen

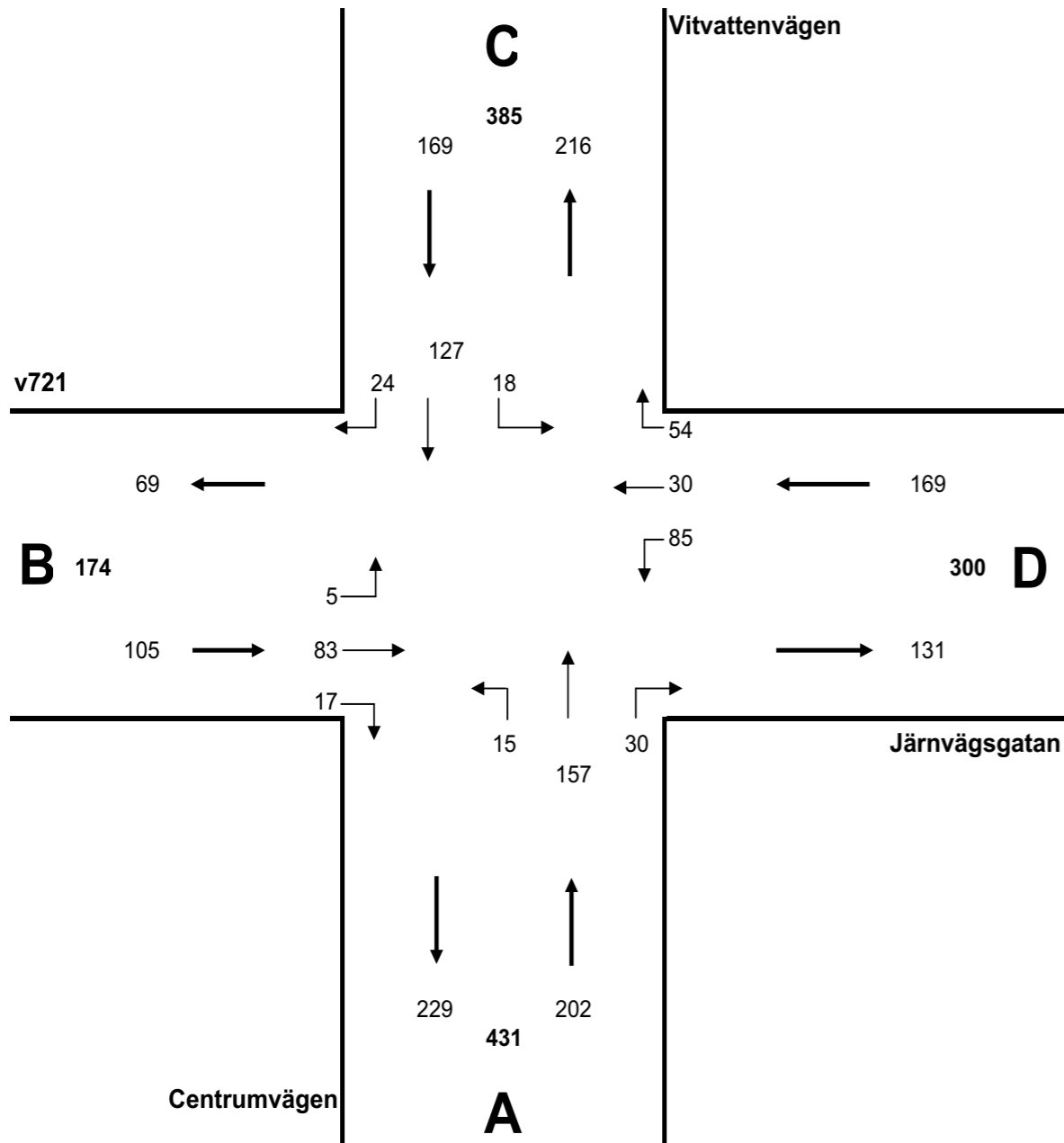


2008-08-20

Korsning Centrumvägen / Järnvägsgatan / Vitvattenvägen

OBS: Endast Lastbilar totalt i analysen nedan.

Period: 2008-08-07 00.00 -- 2008-08-07 23.59



Antal fordon per fordonsklass, dygn, riktningsuppdelat

Datum	Veckodag	Ri mot: Båda riktningar				Ri mot: 1 - Järnvägsgatan				Ri mot: 2 - Djupljärnsvägen						
		Totaltrafik		andel		Totaltrafik		andel		Totaltrafik		andel				
		L	varav LS	L	andel LS	L	andel LS	L	andel LS	L	andel LS	L	andel LS			
2008-07-01	Tisdag	5405	420	8%	87	2%	2658	164	6%	15	1%	2747	256	9%	72	3%
2008-07-02	Onsdag	4737	343	7%	65	1%	2391	141	6%	11	0%	2346	202	9%	54	2%
2008-07-03	Torsdag	5046	314	6%	72	1%	2481	104	4%	4	0%	2565	210	8%	68	3%
2008-07-04	Fredag	4812	363	8%	102	2%	2351	124	5%	7	0%	2461	239	10%	95	4%
2008-07-05	Lördag	2626	68	3%	7	0%	1316	32	2%	1	0%	1310	36	3%	6	0%
2008-07-06	Söndag	2606	72	3%	6	0%	1318	35	3%	2	0%	1288	37	3%	4	0%
2008-07-07	Måndag	5040	320	6%	79	2%	2521	131	5%	16	1%	2519	189	8%	63	3%
2008-07-08	Tisdag	4329	227	5%	33	1%	2162	96	4%	4	0%	2167	131	6%	29	1%
2008-07-09	Onsdag	4386	318	7%	93	2%	2114	124	6%	14	1%	2272	194	9%	79	3%
2008-07-10	Torsdag	4775	380	8%	127	3%	2383	146	6%	21	1%	2392	234	10%	106	4%
2008-07-11	Fredag	4381	283	6%	59	1%	2156	108	5%	9	0%	2225	175	8%	50	2%
2008-07-12	Lördag	2494	41	2%	3	0%	1228	20	2%	2	0%	1266	21	2%	1	0%
2008-07-13	Söndag	2536	52	2%	3	0%	1264	26	2%	2	0%	1272	26	2%	1	0%
2008-07-14	Måndag	4732	251	5%	63	1%	2314	99	4%	6	0%	2418	152	6%	57	2%
2008-07-15	Tisdag	4368	274	6%	66	2%	2159	100	5%	6	0%	2209	174	8%	60	3%
2008-07-16	Onsdag	4517	315	7%	124	3%	2203	107	5%	14	1%	2314	208	9%	110	5%
2008-07-17	Torsdag	4593	298	6%	91	2%	2267	108	5%	13	1%	2326	190	8%	78	3%
2008-07-18	Fredag	4131	217	5%	4	0%	2048	99	5%	0	0%	2083	118	6%	4	0%
2008-07-19	Lördag	2466	37	2%	1	0%	1261	20	2%	0	0%	1205	17	1%	1	0%
2008-07-20	Söndag	2650	32	1%	1	0%	1351	18	1%	1	0%	1299	14	1%	0	0%
2008-07-21	Måndag	3969	174	4%	18	0%	2012	85	4%	8	0%	1957	89	5%	10	1%
2008-07-22	Tisdag	4043	196	5%	15	0%	2023	93	5%	5	0%	2020	103	5%	10	0%
2008-07-23	Onsdag	4258	203	5%	22	1%	2131	94	4%	5	0%	2127	109	5%	17	1%
2008-07-24	Torsdag	4504	218	5%	18	0%	2229	96	4%	3	0%	2275	122	5%	15	1%
2008-07-25	Fredag	4266	151	4%	15	0%	2134	64	3%	4	0%	2132	87	4%	11	1%
2008-07-26	Lördag	2549	45	2%	1	0%	1274	19	1%	0	0%	1275	26	2%	1	0%
2008-07-27	Söndag	2738	32	1%	3	0%	1344	16	1%	3	0%	1394	16	1%	0	0%
2008-07-28	Måndag	4784	238	5%	37	1%	2398	102	4%	11	0%	2386	136	6%	26	1%
2008-07-29	Tisdag	4222	248	6%	24	1%	2122	107	5%	4	0%	2100	141	7%	20	1%
2008-07-30	Onsdag	4435	269	6%	38	1%	2229	115	5%	7	0%	2206	154	7%	31	1%
2008-07-31	Torsdag	4513	292	6%	38	1%	2223	135	6%	7	0%	2290	157	7%	31	1%
2008-08-01	Fredag	4124	241	6%	33	1%	2081	109	5%	8	0%	2043	132	6%	25	1%
2008-08-02	Lördag	2413	47	2%	3	0%	1207	24	2%	2	0%	1206	23	2%	2	0%
2008-08-03	Söndag	2620	74	3%	6	0%	1307	35	3%	3	0%	1313	39	3%	3	0%
2008-08-04	Måndag	5188	365	7%	59	1%	2555	167	7%	13	1%	2633	198	8%	46	2%
2008-08-05	Tisdag	4532	310	7%	31	1%	2260	131	6%	7	0%	2272	179	8%	24	1%
2008-08-06	Onsdag	4740	355	7%	52	1%	2352	148	6%	9	0%	2388	207	9%	43	2%
2008-08-07	Torsdag	4914	347	7%	32	1%	2473	154	6%	5	0%	2441	193	8%	27	1%
2008-08-08	Fredag	4627	260	6%	13	0%	2348	128	5%	3	0%	2279	132	6%	10	0%
2008-08-09	Lördag	2743	76	3%	3	0%	1378	39	3%	2	0%	1365	37	3%	1	0%
2008-08-10	Söndag	2815	88	3%	6	0%	1410	44	3%	5	0%	1405	44	3%	1	0%
Summa:		163627	8854	5%	1553	1%	81436	3707	5%	261	0%	82191	5147	6%	1292	2%
Vardagsmedel:		4565	282	6.2%	52	1.1%	2268	117	5.1%	8	0.4%	2296	166	7.2%	44	1.9%
Veckomedel:		3991	216	5.4%	38	0.9%	1986	90	4.6%	6	0.3%	2005	126	6.3%	32	1.6%

L = Lastbilar totalt (lastbilar med och utan släp)
LS = Lastbilar med släp

Antal fordon per fordonsklass, dygn, riktningsuppdelat

Punkt: 1090807
Järnvägsgatan, väster centrumvägen

Datum	Veckodag	Ri mot: Båda riktningar						Ri mot: 1 - Stenbäcken						Ri mot: 2 - Centrumvägen					
		Totaltrafik		varav		andel		Totaltrafik		varav		andel		Totaltrafik		varav		andel	
		L	LS	L	LS	L	LS	L	LS	L	LS	L	LS	L	LS	L	LS	L	LS
2008-07-01	Tisdag	2841	70	2%	11	0%	1976	41	2%	8	0%	865	29	3%	3	0%			
2008-07-02	Onsdag	3126	100	3%	8	0%	1567	48	3%	5	0%	1559	52	3%	3	0%			
2008-07-03	Torsdag	2928	103	4%	10	0%	1456	48	3%	3	0%	1472	55	4%	7	0%			
2008-07-04	Freddag	2911	110	4%	16	1%	1437	53	4%	7	0%	1474	57	4%	9	1%			
2008-07-05	Lördag	2140	34	2%	8	0%	1052	16	2%	3	0%	1088	18	2%	5	0%			
2008-07-06	Söndag	2025	52	3%	8	0%	1029	25	2%	3	0%	996	27	3%	5	1%			
2008-07-07	Måndag	2629	103	4%	14	1%	1287	54	4%	9	1%	1342	49	4%	5	0%			
2008-07-08	Tisdag	2689	114	4%	10	0%	1347	55	4%	5	0%	1342	59	4%	5	0%			
2008-07-09	Onsdag	2708	100	4%	15	1%	1329	47	4%	7	1%	1379	53	4%	8	1%			
2008-07-10	Torsdag	2841	114	4%	11	0%	1428	62	4%	6	0%	1413	52	4%	6	0%			
2008-07-11	Freddag	2415	87	4%	8	0%	1200	44	4%	2	0%	1215	43	4%	6	0%			
2008-07-12	Lördag	2007	37	2%	2	0%	988	19	2%	2	0%	1019	18	2%	0	0%			
2008-07-13	Söndag	1817	29	2%	2	0%	914	14	2%	0	0%	903	15	2%	2	0%			
2008-07-14	Måndag	2771	113	4%	10	0%	1376	59	4%	5	0%	1395	54	4%	5	0%			
2008-07-15	Tisdag	2737	126	5%	21	1%	1377	63	5%	11	1%	1360	63	5%	10	1%			
2008-07-16	Onsdag	2723	124	5%	20	1%	1377	62	5%	9	1%	1346	62	5%	11	1%			
2008-07-17	Torsdag	2795	153	5%	13	0%	1385	80	6%	6	0%	1410	73	5%	7	0%			
2008-07-18	Freddag	2752	105	4%	7	0%	1356	52	4%	3	0%	1396	53	4%	4	0%			
2008-07-19	Lördag	2380	42	2%	4	0%	1174	27	2%	3	0%	1206	15	1%	1	0%			
2008-07-20	Söndag	2088	33	2%	3	0%	1043	16	2%	2	0%	1045	17	2%	2	0%			
2008-07-21	Måndag	2755	70	3%	14	1%	1383	37	3%	8	1%	1372	33	2%	6	0%			
2008-07-22	Tisdag	2717	121	4%	30	1%	1346	67	5%	18	1%	1371	54	4%	12	1%			
2008-07-23	Onsdag	2771	101	4%	24	1%	1376	53	4%	11	1%	1395	48	3%	13	1%			
2008-07-24	Torsdag	2820	110	4%	26	1%	1399	59	4%	14	1%	1421	51	4%	12	1%			
2008-07-25	Freddag	2829	107	4%	20	1%	1388	47	3%	5	0%	1441	60	4%	15	1%			
2008-07-26	Lördag	2221	36	2%	4	0%	1131	19	2%	1	0%	1090	17	2%	3	0%			
2008-07-27	Söndag	2183	40	2%	8	0%	1084	22	2%	5	0%	1099	18	2%	3	0%			
2008-07-28	Måndag	2920	118	4%	34	1%	1446	65	4%	18	1%	1474	53	4%	16	1%			
2008-07-29	Tisdag	2774	138	5%	31	1%	1387	69	5%	14	1%	1387	69	5%	17	1%			
2008-07-30	Onsdag	2751	115	4%	38	1%	1351	66	5%	20	1%	1400	49	4%	18	1%			
2008-07-31	Torsdag	2848	125	4%	46	2%	1427	61	4%	21	1%	1421	64	5%	25	2%			
2008-08-01	Freddag	2843	111	4%	40	1%	1424	61	4%	20	1%	1419	50	4%	20	1%			
2008-08-02	Lördag	1851	33	2%	3	0%	927	14	2%	1	0%	924	19	2%	2	0%			
2008-08-03	Söndag	2084	38	2%	3	0%	1020	21	2%	2	0%	1064	17	2%	1	0%			
2008-08-04	Måndag	3166	106	3%	23	1%	1574	52	3%	13	1%	1592	54	3%	10	1%			
2008-08-05	Tisdag	2986	99	3%	10	0%	1459	49	3%	8	1%	1527	50	3%	2	0%			
2008-08-06	Onsdag	2859	98	3%	11	0%	1434	47	3%	6	0%	1425	51	4%	5	0%			
2008-08-07	Torsdag	2995	132	4%	24	1%	1468	65	4%	12	1%	1527	67	4%	12	1%			
2008-08-08	Freddag	2908	99	3%	10	0%	1453	49	3%	6	0%	1455	50	3%	4	0%			
2008-08-09	Lördag	2056	42	2%	2	0%	1007	19	2%	0	0%	1049	23	2%	0	0%			
2008-08-10	Söndag	2143	40	2%	8	0%	1105	22	2%	4	0%	1038	18	2%	4	0%			
Summa:		106803	3628	3%	608	1%	53687	1849	3%	305	1%	53116	1779	3%	303	1%			
Vardagsmedel:		2821	109	3,9%	19	0,7%	1421	56	3,9%	10	0,7%	1400	54	3,8%	9	0,7%			
Veckomedel:		2605	88	3,4%	15	0,6%	1309	45	3,4%	7	0,6%	1296	43	3,3%	7	0,6%			

L = Lastbilar totalt (lastbilar med och utan släp)
LS = Lastbilar med släp

Antal fordon per fordonsklass, dygn, riktningsuppdelat

Punkt: 10100807
Centrumvägen, söder järnvägsgatan

Datum	Veckodag	Ri mot: Båda riktningar						Ri mot: 1 - Järnvägsgatan						Ri mot: 2 - Valhallavägen					
		Totaltrafik		varav		andel		Totaltrafik		varav		andel		Totaltrafik		varav		andel	
		L	LS	L	LS	L	LS	L	LS	L	LS	L	LS	L	LS	L	LS	L	LS
2008-07-01	Tisdag	6991	616	9%	179	3%	3471	316	9%	97	3%	3520	300	9%	82	2%			
2008-07-02	Onsdag	6914	412	6%	57	1%	3411	200	6%	30	1%	3503	212	6%	27	1%			
2008-07-03	Torsdag	6782	391	6%	54	1%	3344	198	6%	28	1%	3438	193	6%	26	1%			
2008-07-04	Freddag	6797	397	6%	43	1%	3368	206	6%	26	1%	3429	191	6%	17	0%			
2008-07-05	Lördag	4130	76	2%	3	0%	2021	37	2%	2	0%	2109	39	2%	1	0%			
2008-07-06	Söndag	3785	110	3%	11	0%	1871	51	3%	8	0%	1914	59	3%	3	0%			
2008-07-07	Måndag	6387	342	5%	17	1%	3115	166	5%	17	1%	3272	176	5%	24	1%			
2008-07-08	Tisdag	6193	382	6%	41	1%	3052	191	6%	18	1%	3141	191	6%	23	1%			
2008-07-09	Onsdag	6115	351	6%	44	1%	3014	173	6%	25	1%	3101	178	6%	19	1%			
2008-07-10	Torsdag	6479	392	6%	64	1%	3180	207	7%	33	1%	3299	185	6%	31	1%			
2008-07-11	Freddag	6128	322	5%	23	0%	3010	161	5%	13	0%	3118	161	5%	10	0%			
2008-07-12	Lördag	4013	73	2%	3	0%	2008	39	2%	2	0%	2005	34	2%	1	0%			
2008-07-13	Söndag	3642	69	2%	5	0%	1813	33	2%	2	0%	1829	36	2%	4	0%			
2008-07-14	Måndag	6507	315	5%	31	0%	3206	159	5%	13	0%	3301	156	5%	18	1%			
2008-07-15	Tisdag	6018	364	6%	37	1%	2993	177	6%	17	1%	3025	187	6%	20	1%			
2008-07-16	Onsdag	6061	328	5%	26	0%	3026	176	6%	17	1%	3035	152	5%	9	0%			
2008-07-17	Torsdag	6098	335	5%	30	0%	3020	174	6%	15	0%	3078	161	5%	15	0%			
2008-07-18	Freddag	6135	302	5%	14	0%	3037	148	5%	6	0%	3098	154	5%	8	0%			
2008-07-19	Lördag	4176	76	2%	2	0%	2048	39	2%	1	0%	2128	37	2%	1	0%			
2008-07-20	Söndag	3946	61	2%	5	0%	1945	32	2%	3	0%	2001	29	1%	2	0%			
2008-07-21	Måndag	6124	280	5%	23	0%	3005	141	5%	12	0%	3119	139	4%	11	0%			
2008-07-22	Tisdag	5959	329	6%	31	1%	2932	167	6%	16	1%	3027	162	5%	15	0%			
2008-07-23	Onsdag	6020	311	5%	24	0%	3007	158	5%	15	0%	3013	153	5%	9	0%			
2008-07-24	Torsdag	6094	327	5%	26	0%	3020	165	5%	13	0%	3074	162	5%	13	0%			
2008-07-25	Freddag	6264	281	4%	24	0%	3088	141	5%	10	0%	3176	140	4%	14	0%			
2008-07-26	Lördag	3991	71	2%	2	0%	1982	38	2%	0	0%	2009	33	2%	2	0%			
2008-07-27	Söndag	4031	64	2%	6	0%	2026	29	1%	2	0%	2005	35	2%	4	0%			
2008-07-28	Måndag	6683	369	6%	50	1%	3250	184	6%	21	1%	3433	185	5%	29	1%			
2008-07-29	Tisdag	5999	371	6%	28	0%	2944	188	6%	15	1%	3055	183	6%	13	0%			
2008-07-30	Onsdag	6114	363	6%	46	1%	3008	185	6%	26	1%	3106	178	6%	20	1%			
2008-07-31	Torsdag	6296	395	6%	51	1%	3084	197	6%	25	1%	3212	198	6%	26	1%			
2008-08-01	Freddag	6089	351	6%	43	1%	2995	180	6%	23	1%	3094	171	6%	20	1%			
2008-08-02	Lördag	3672	71	2%	2	0%	1837	30	2%	1	0%	1835	41	2%	1	0%			
2008-08-03	Söndag	3882	93	2%	15	0%	1915	45	2%	4	0%	1967	48	2%	11	0%			
2008-08-04	Måndag	6987	498	7%	85	1%	3436	246	7%	50	1%	3551	252	7%	35	1%			
2008-08-05	Tisdag	6474	444	7%	52	1%	3201	220	7%	24	1%	3273	224	7%	29	1%			
2008-08-06	Onsdag	6556	476	7%	73	1%	3295	242	7%	34	1%	3261	234	7%	39	1%			
2008-08-07	Torsdag	6579	469	7%	55	1%	3182	222	7%	28	1%	3397	247	7%	27	1%			
2008-08-08	Freddag	6554	366	6%	29	0%	3263	195	6%	16	0%	3291	171	5%	13	0%			
2008-08-09	Lördag	4112	93	2%	2	0%	2025	45	2%	2	0%	2087	48	2%	4	0%			
2008-08-10	Söndag	4083	101	2%	7	0%	2050	53											

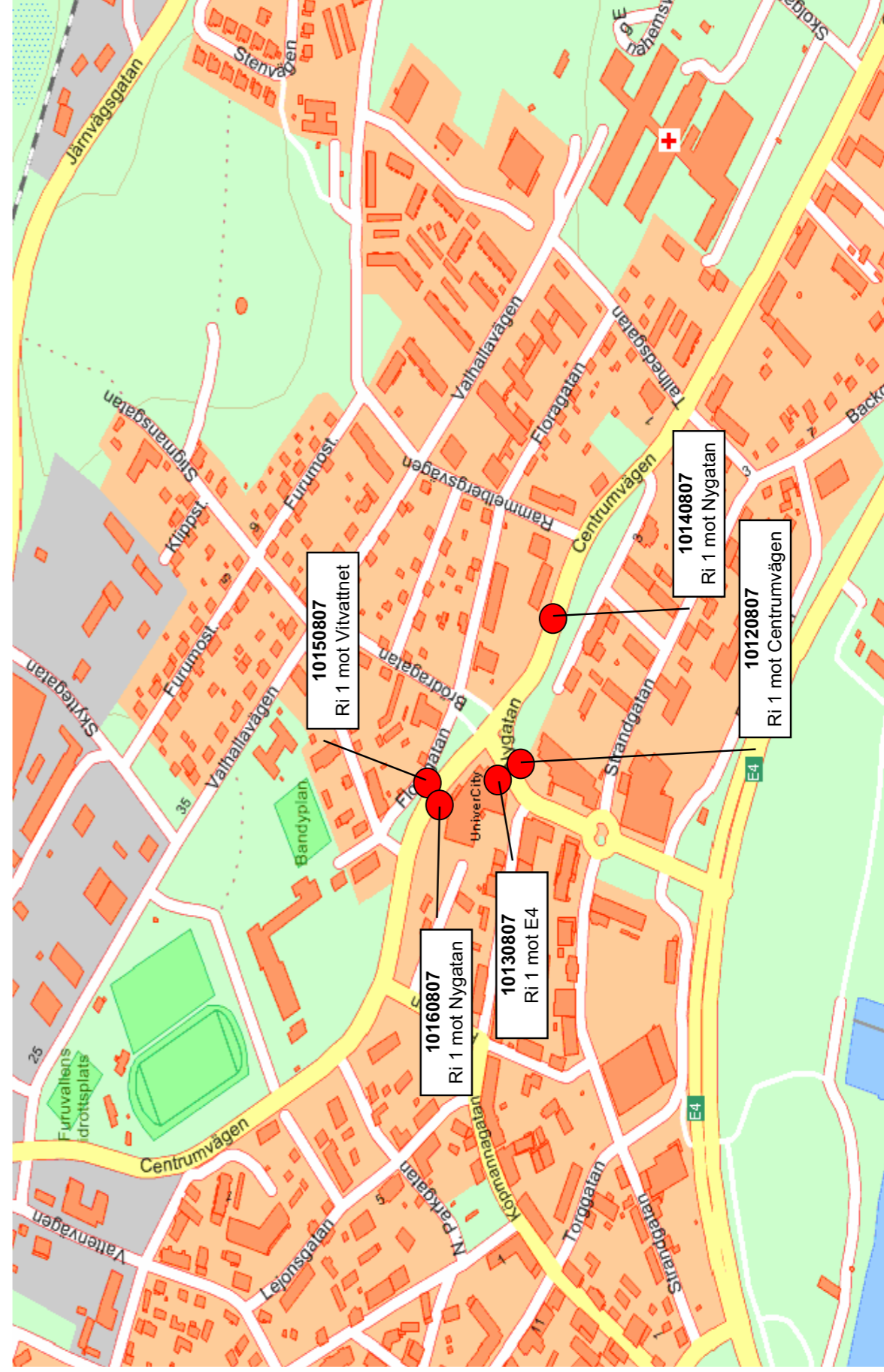
Antal fordon per fordonsklass, dygn, riktningsuppdelat

Punkt: 10110807

Järnvägsgatan, öster Centrumvägen

Datum	Veckodag	Ri mot: Båda riktningar						Ri mot: 1 - Centrumvägen						Ri mot: 2 - Betongvägen					
		Totaltrafik		varav		andel		Totaltrafik		varav		andel		Totaltrafik		varav		andel	
		L	S	L	S	L	LS	L	S	L	LS	L	LS	L	S	L	LS	L	LS
2008-07-01	Tisdag	3262	328	10%	55	2%	1720	160	9%	27	2%	1542	168	11%	28	2%			
2008-07-02	Onsdag	3215	360	11%	96	3%	1669	184	11%	48	3%	1546	176	11%	48	3%			
2008-07-03	Torsdag	3114	357	11%	105	3%	1641	179	11%	56	3%	1473	178	12%	49	3%			
2008-07-04	Fredag	2860	387	14%	135	5%	1473	194	13%	68	5%	1387	193	14%	67	5%			
2008-07-05	Lördag	1157	29	3%	6	1%	620	14	2%	3	0%	537	15	3%	3	1%			
2008-07-06	Söndag	1232	54	4%	14	1%	651	28	4%	3	0%	581	26	4%	11	2%			
2008-07-07	Måndag	2806	330	12%	103	4%	1480	173	12%	58	4%	1326	157	12%	45	3%			
2008-07-08	Tisdag	2486	277	11%	49	2%	1307	135	10%	29	2%	1179	142	12%	20	2%			
2008-07-09	Onsdag	2660	373	14%	130	5%	1404	185	13%	62	4%	1256	188	15%	68	5%			
2008-07-10	Torsdag	2726	391	14%	158	6%	1418	194	14%	82	6%	1308	197	15%	76	6%			
2008-07-11	Fredag	2192	241	11%	71	3%	1136	113	10%	34	3%	1056	128	12%	37	4%			
2008-07-12	Lördag	1050	24	2%	1	0%	553	10	2%	1	0%	497	14	3%	0	0%			
2008-07-13	Söndag	1043	31	3%	1	0%	558	14	3%	0	0%	485	17	4%	1	0%			
2008-07-14	Måndag	2536	329	13%	102	4%	1385	165	12%	49	4%	1151	164	14%	53	5%			
2008-07-15	Tisdag	2346	311	13%	109	5%	1233	164	13%	54	4%	1113	147	13%	55	5%			
2008-07-16	Onsdag	2364	342	14%	144	6%	1245	170	14%	77	6%	1119	172	15%	67	6%			
2008-07-17	Torsdag	2372	359	15%	122	5%	1239	184	15%	66	5%	1133	175	15%	56	5%			
2008-07-18	Fredag	1911	190	10%	13	1%	1014	97	10%	5	0%	897	93	10%	8	1%			
2008-07-19	Lördag	1078	25	2%	1	0%	583	17	3%	1	0%	495	8	2%	0	0%			
2008-07-20	Söndag	1153	33	3%	4	0%	601	15	2%	2	0%	552	18	3%	2	0%			
2008-07-21	Måndag	2301	230	10%	26	1%	1176	114	10%	13	1%	1125	116	10%	13	1%			
2008-07-22	Tisdag	2339	234	10%	46	2%	1228	114	9%	27	2%	1111	120	11%	19	2%			
2008-07-23	Onsdag	2148	242	11%	41	2%	1107	122	11%	19	2%	1041	120	12%	22	2%			
2008-07-24	Torsdag	2256	223	10%	50	2%	1185	112	9%	25	2%	1071	111	10%	25	2%			
2008-07-25	Fredag	2062	204	10%	30	1%	1088	97	9%	14	1%	974	107	11%	16	2%			
2008-07-26	Lördag	1183	23	2%	2	0%	644	13	2%	1	0%	539	10	2%	1	0%			
2008-07-27	Söndag	1223	30	2%	7	1%	652	19	3%	3	0%	571	11	2%	4	1%			
2008-07-28	Måndag	2660	253	10%	57	2%	1412	131	9%	33	2%	1248	122	10%	24	2%			
2008-07-29	Tisdag	2524	245	10%	50	2%	1347	125	9%	27	2%	1177	120	10%	23	2%			
2008-07-30	Onsdag	2511	300	12%	79	3%	1302	155	12%	38	3%	1209	145	12%	41	3%			
2008-07-31	Torsdag	2535	270	11%	74	3%	1349	131	10%	33	2%	1186	139	12%	41	3%			
2008-08-01	Fredag	2312	261	11%	67	3%	1227	126	10%	30	2%	1085	135	12%	37	3%			
2008-08-02	Lördag	1012	36	4%	1	0%	540	19	4%	0	0%	472	17	4%	1	0%			
2008-08-03	Söndag	1253	35	3%	4	0%	644	18	3%	2	0%	609	17	3%	2	0%			
2008-08-04	Måndag	3365	361	11%	82	2%	1785	182	10%	39	2%	1580	179	11%	43	3%			
2008-08-05	Tisdag	3056	333	11%	75	2%	1579	161	10%	26	2%	1477	172	12%	49	3%			
2008-08-06	Onsdag	3096	341	11%	67	2%	1587	157	10%	26	2%	1503	184	12%	41	3%			
2008-08-07	Torsdag	3101	339	11%	60	2%	1619	175	11%	26	2%	1482	164	11%	34	2%			
2008-08-08	Fredag	3045	255	8%	30	1%	1565	115	7%	16	1%	1480	140	9%	14	1%			
2008-08-09	Lördag	1138	27	2%	2	0%	606	14	2%	2	0%	532	13	2%	0	0%			
2008-08-10	Söndag	1437	58	4%	7	0%	755	28	4%	4	1%	682	30	4%	3	0%			
Summa:		90120	9071	10%	2276	3%	47327	4523	10%	1129	2%	42793	4548	11%	1147	3%			
Vardagsmedel:		2626	299	11,4%	77	2,9%	1377	149	10,8%	38	2,8%	1250	150	12,0%	39	3,1%			
Veckomedel:		2198	221	10,1%	56	2,5%	1154	110	9,6%	28	2,4%	1044	111	10,6%	28	2,7%			

Korsning Nygatan / Centrumvägen





Antal fordon per fordonsklass, dygn, riktningsuppdelat

Nygatan, V KB, endast körriktning mot E4
Punkt: 10130807

Datum	Veckodag	Ri mot: Båda riktningar						Ri mot: 1 - E4						Ri mot: 2 - Ej körriktning								
		Totaltrafik		varav		andel		Totaltrafik		varav		andel		Totaltrafik		varav		andel				
		L	L	LS	LS	L	L	LS	LS	L	L	LS	LS	L	L	LS	LS	L	L	LS	LS	
2008-07-02	Onsdag							3801	137	4%	58	2%										
2008-07-03	Torsdag							3619	159	4%	41	1%										
2008-07-04	Freitag							3806	110	3%	23	1%										
2008-07-05	Lördag							2455	45	2%	8	0%										
2008-07-06	Söndag							2236	77	3%	7	0%										
2008-07-07	Måndag							3368	121	4%	19	1%										
2008-07-08	Tisdag							3364	151	4%	48	1%										
2008-07-09	Onsdag							3368	127	4%	37	1%										
2008-07-10	Torsdag							3525	120	3%	13	0%										
2008-07-11	Freitag							3408	95	3%	12	0%										
2008-07-12	Lördag							2391	45	2%	2	0%										
2008-07-13	Söndag							2384	44	2%	5	0%										
2008-07-14	Måndag							3404	136	4%	25	1%										
2008-07-15	Tisdag							3190	138	4%	29	1%										
2008-07-16	Onsdag							3364	102	3%	12	0%										
2008-07-17	Torsdag							3375	86	3%	10	0%										
2008-07-18	Freitag							3564	135	4%	24	1%										
2008-07-19	Lördag							2565	43	2%	5	0%										
2008-07-20	Söndag							2431	28	1%	2	0%										
2008-07-21	Måndag																					
2008-07-22	Tisdag																					
2008-07-23	Onsdag																					
2008-07-24	Torsdag																					
2008-07-25	Freitag																					
2008-07-26	Lördag																					
2008-07-27	Söndag																					
2008-07-28	Måndag																					
2008-07-29	Tisdag																					
2008-07-30	Onsdag																					
2008-08-01	Freitag																					
2008-08-02	Lördag																					
2008-08-03	Söndag																					
2008-08-04	Måndag																					
2008-08-05	Tisdag																					
2008-08-06	Onsdag																					
2008-08-07	Torsdag																					
2008-08-08	Freitag																					
2008-08-09	Lördag																					
2008-08-10	Söndag																					
Summa:								59618	1899	3%	380	1%										
Vardagsmedel:								3474	124	3,6%	27	0,8%										
Veckomedel:								3138	100	3,2%	20	0,6%										



Antal fordon per fordonsklass, dygn, riktningsuppdelat

Centrumvägen, öster nygatan
Punkt: 10140807

Datum	Veckodag	Ri mot: Båda riktningar						Ri mot: 1 - Nygatan						Ri mot: 2 - Rammelbergsvägen								
		Totaltrafik		varav		andel		Totaltrafik		varav		andel		Totaltrafik		varav		andel				
		L	L	LS	LS	L	L	LS	LS	L	L	LS	LS	L	L	LS	LS	L	L	LS	LS	
2008-07-02	Onsdag	7640	343	4%	19	0%	3783	165	4%	11	0%	3857	178	5%	8	0%						
2008-07-03	Torsdag	7069	350	5%	14	0%	3522	160	5%	7	0%	3547	190	5%	7	0%						
2008-07-04	Freitag	7333	373	5%	22	0%	3713	182	5%	10	0%	3620	191	5%	12	0%						
2008-07-05	Lördag	4470	105	2%	6	0%	2247	58	3%	3	0%	2223	47	2%	3	0%						
2008-07-06	Söndag	4319	121	3%	5	0%	2131	57	3%	4	0%	2188	64	3%	1	0%						
2008-07-07	Måndag	7006	373	5%	20	0%	3499	173	5%	8	0%	3507	200	6%	12	0%						
2008-07-08	Tisdag	6870	354	5%	13	0%	3415	168	5%	8	0%	3455	186	5%	5	0%						
2008-07-09	Onsdag	6937	398	6%	18	0%	3434	183	5%	10	0%	3503	215	6%	8	0%						
2008-07-10	Torsdag	7149	356	5%	10	0%	3588	169	5%	4	0%	3561	187	5%	6	0%						
2008-07-11	Freitag	6662	376	6%	15	0%	3328	183	5%	8	0%	3334	193	6%	7	0%						
2008-07-12	Lördag	4394	87	2%	4	0%	2183	46	2%	2	0%	2211	41	2%	2	0%						
2008-07-13	Söndag	4239	83	2%	9	0%	2106	42	2%	5	0%	2133	41	2%	4	0%						
2008-07-14	Måndag	6836	327	5%	13	0%	3419	155	5%	9	0%	3417	172	5%	4	0%						
2008-07-15	Tisdag	6444	326	5%	16	0%	3236	155	5%	8	0%	3208	171	5%	8	0%						
2008-07-16	Onsdag	6614	359	5%	9	0%	3320	190	6%	5	0%	3294	169	5%	4	0%						
2008-07-17	Torsdag	6373	321	5%	12	0%	3200	154	5%	7	0%	3173	167	5%	5	0%						
2008-07-18	Freitag	6689	365	5%	19	0%	3384	189	6%	11	0%	3305	176	5%	8	0%						
2008-07-19	Lördag	4648	135	3%	2	0%	2313	62	3%	1	0%	2335	73	3%	1	0%						
2008-07-20	Söndag																					
2008-07-21	Måndag																					
2008-07-22	Tisdag																					
2008-07-23	Onsdag	6635	318	5%	12	0%	3325	156	5%	6	0%	3310	162	5%	6	0%						
2008-07-24	Torsdag	6323	340	5%	12	0%	3172	167	5%	7	0%	3151	173	5%	5	0%						
2008-07-25	Freitag	6704	321	5%	11	0%	3368	152	5%	8	0%	3336	169	5%	3	0%						
2008-07-26	Lördag	4310	112	3%	4	0%	2140	56	3%	2	0%	2170	56	3%	2	0%						
2008-07-27	Söndag	4195	95	2%	3	0%	2098	48	2%	3	0%	2097	47	2%	0	0%						
2008-07-28	Måndag	6991	359	5%	22	0%	3470	160	5%	4	0%	3521	199	6%	18	1%						
2008-07-29	Tisdag	6427	395	6%	13	0%	3199	187	6%	8	0%	3228	208	6%	5	0%						
2008-07-30	Onsdag	6353	325	5%	15	0%	3192	152	5%	7	0%	3161	173	5%	8	0%						
2008-07-31	Torsdag	6554	337	5%	11	0%	3225	151	5%	4	0%	3329	186	6%	7	0%						
2008-08-01	Freitag	6475	318	5%	10	0%	3193	132	4%	2	0%	3282	186	6%	8	0%						
2008-08-02	Lördag	3988	126	3%	3	0%	2007	66	3%	1	0%	1981	60	3%	2	0%						
2008-08-03	Söndag	4164	98	2%	4	0%	1969	47	2%	2	0%	2195	51	2%	2	0%						
2008-08-04	Måndag	7107	383	5%	14	0%	3574	194	5%	5	0%	3533	189	5%	9	0%						
2008-08-05	Tisdag	6787	332	5%	7	0%	3449	166	5%	4	0%	3338	166	5%	3	0%						
2008-08-06	Onsdag	6856	386	6%	11	0%	3386	193	6%	5	0%	3470	193	6%	6	0%						
2008-08-07	Torsdag	6869	344	5%	12	0%	3395	154	5%	8	0%	3474	190	5%	4	0%						
2008-08-08	Freitag	6920	323	5%	11	0%	3478	157	5%	3	0%	3442	166	5%	8	0%						
2008-08-09	Lördag	4212	102	2%	2	0%	2123	51	2%	1	0%	2089	51	2%	1	0%						
2008-08-10	Söndag	4174	92	2%	4	0%	2079	49	2%	2	0%	2095	43	2%	2	0%						
Summa:		223736	10258	5%	407	0%	111663	4929	4%	203	0%</											

BILAGA 4. FAKTA KALIXBRON



Region Norr
Box 809
971 25 Luleå
Sundsbacken 2-4
vagverket.lul@vv.se
Växel: 0771-119119
Fax: 0920-243830
Texttelefon: 0243-750 90

Erik Vallin
VNvu
erik.vallin@vv.se
Direkt: 0920-243752
Mobil: 070-260 37 52



Breddning av trottoarer (gångbanor) inåt bromitt med 1,06 inklusive räcken innebar dessutom att brotvärsnittets svagaste del, konsolerna, avlastades från trafiklasterna.

Att bron är tillåten för BK1-last (14 tons axel /18 tons boggie) innebär bl.a. att högsta tillåtna vikt för ett 24m fordon med specificerade axellaster och axelavstånd är 60 ton. 22st sådana fordon ryms på bron samtidigt vilket ger en vikt av 1320 ton.

Hur många personbilar lastökningen motsvarar är irrelevant då de ej är dimensionerande, en personbil är ca 3 m lång, för att komma upp i samma bruttovikt som ett 24-m fordon enligt ovan så skulle alltså varje personbil behöva väga ca 7,5 ton, d.v.s. 4 ggr mer än en vanlig personbil.

Datum: Beteckning:
Ert datum: Er beteckning:

E4 förbi Kalix**Kommentarer till privatperson 2 yttrande**

Bron blev färdigbyggd år 1957.

Bron har 4st mellanliggande pelare.

Brolängden mellan landfästernas lager är 276 m.

Längden mellan centrum pelare är 47 m, 94 m och 47 m.

Det fria "överhänget" mot mitten är 47 m.

Bron har rörliga lager vid bägge landfästena (stöd 1 och 6) samt vid pelare stöd 2 och stöd 5, bron har fasta lager vid pelare stöd 3 och stöd 4.

Undergjutning fasta lager pelare stöd 3 och 4 har 1974 eller 1975 höjts med 0,3-0,35 m.

Under de senaste 15 åren har brons överyta (mättdubbar i kantbalkarna) mätts kontinuerligt, ingen förändring i höjd har uppmätts utanför mätnoggranheten 1 – 2 cm.

Breddning av trottoarer (gångbanor) inåt bromitt med 1,06 m per sida ger en viktökning (betong + armering) av $2 \times 1,06\text{m} \times 0,08\text{m} \times 276\text{m} \times 2600\text{kg/m}^3 = 117 \text{ ton}$.

Skiljeräcken mellan gångbana och körbana (sigma-ståndare med fotplatta + förhöjning = 13kg/st, c-c 3 m ger $2 \times 276\text{m}/3 \times 13 + 2 \times 13 = 2418 \text{ kg}$) (Kohlswa-balk + fyrkantrör = 14 kg/m ger $2 \times 276\text{m} \times 14 = 7728 \text{ kg}$), $2418 + 7728 = 10146 \text{ kg} = 10,15 \text{ ton}$

Snölast p.g.a. räcken, ingen ytterligare snölast har tillkommit p.g.a. skiljeräcke mellan gångbana och körbana.

De fjärrvärmerör som förlagts inuti bron (2 x Ø200 mm) ersatte de isolerade vatten- och avloppsledning (Ø200 + Ø150) som monterades vid brons byggande 1957, vilket ger en viktökning på ca 8 ton.

Den ökade lasten på bron är således 136 ton, inte 370 ton, vilket bron utan problem klarar av.

OK

Mottagare:
 Att: Jenny Thun
 Vägverket Region Norr
 Sundsbacken 2-4
 971 25 Luleå

Yttrande gällande förstudie väg E4, delen förbi Kalix

OK Norrbotten har två drivmedelsanläggningar i Kalix i anslutning till väg E4. Den ena anläggningarna är en automatanläggning och den andra anläggningen har förutom försäljning av drivmedel, en butik, en automattvätt samt en verkstad. En stor del av kunderna består av resenärer längs E4 med annat mål än Kalix. Under sommaren är stationen i Kalix föreningens största drivmedels säljare tack vare sitt läge i anslutning till väg E4.

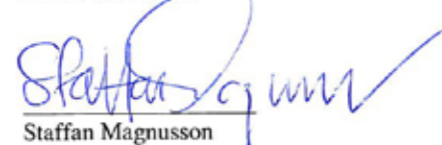
OK Norrbottens synpunkter

Alternativen i förstudien visar korridorer som går norr och söder om Kalix centrum. Det är endast nollalternativet som visar befintlig dragningen av väg E4. OK Norrbotten förordar nollalternativet, vilket innebär att befintliga drivmedelsanläggningar kan fortsätta att nyttjas.

En omdragning av E4 skulle sannolikt innebära att en stor del av de kunder som stannar och besöker OK's anläggningar skulle minska. Med ett vikande kundunderlag skulle det bli svårt att upprätthålla en hög servicenivå vid befintliga stationer. Förutsättningarna att bygga en ny station i anslutning till en ny dragning är inte goda eftersom det medför stora investeringar och lönsamheten i branschen är mycket svag. Servicen för trafikanterna risker därmed att försämrats.

Stora satsningar har under senare år gjorts för att utveckla handeln i Kalix med en ny attraktiv centrumkärna. En omdragning av E4:an skulle sannolikt leda till mindre besökare och en negativ utveckling för handeln i samhället.

Luleå 2008-06-03



Staffan Magnusson
 VD OK Norrbotten
 Tel: 0920-24 70 76
 Mobil: 070-543 68 56

Vägverket Region Norr
 Jenny Thun, projektledare
 Magnus Burvall, biträdande utredningsledare
 Box 809
 971 25 LULEÅ

Kommunstyrelsen i Kalix kommun
 Nygatan 4
 952 81 KALIX

Vägverket	
AVSLUTNING	PROJEKTNUMMER
VNub	130-8211777-E4
INK	2008-06-17
TH	DATUM/SIGN
AVSLUT	
LOOSEBET-ARKIVKOD	DIARIENR
P920	2008:1644

Synpunkter på "Förstudie E4, delen förbi Kalix"

Vi fokuserar i vår skrivelse på det som är byarna Gammelgårdens och Rians gemensamma intresse – trafiksituationen på väg 721. Men eftersom denna är avhängig hela trafiksituationen i centralorten måste vi börja med att kortfattat beskriva hur vi ser på den:

- Kalix samhälle är idag väl utbyggt på båda sidor om älven (östra och västra) med E4-bron som förbindelselänk. Förmodligen bor fler människor på den östra sidan (Djuptjärn, Stenbäcken, Centrum, Näsbyn). Dessutom finns ett relativt stort antal småföretag väl spridda från Björkforsvägen efter Järnvägsgatan och upp efter Vitvattenvägen på östra sidan. Alla dessa företag kräver naturligtvis lastbilstransporter till och från orten.
- Det finns tre anslutningar på östersidan till E4: Björkforsvägen, Nygatan (mitt i centrum) samt vid kyrkan.
 1. Björkforsvägen fungerar för Haparandatraffiken men inte för den södergående mot Luleå/ Morjärv. Eftersom det blir en omväg använder sig ytterst få lastbilar av den utfarten, inte ens om de lastar/lossar i närheten.
 2. Avfarten vid kyrkan är för trång.
 3. Återstår Nygatan genom centrum som får ta den tunga trafiken. Knappast önskvärt. Det saknas alltså en uppfångande led till E4 söderut.
- Åkare som känner till förhållandena har hittat en annan, kortare och snabbare väg - Morjärvsvägen, genom Gammelgården och Rian och ut på E4 vid Rian/ Åkroken respektive till Morjärv och E10. All tung trafik genom Gammelgården (skolgården) ökar ständigt, inte bara den över 50 ton som är hänvisad dit tills bron i Kalix är reparerad. Dessutom används vägen i allt större omfattning som södra utfarten till E4 även för boende i östra Kalix, framför allt i Djuptjärn och Stenbäcken. Varför skulle de köra omvägen över Nygatan? Flyttas E4-dragningen nedströms exempelvis med bro över Fisket kommer trafiken på Morjärvsvägen att öka ännu mer. Med nuvarande sträckning genom bykärnorna är trafiken redan oacceptabelt farlig, bullrig och störande.
- Vi antar att det är ett misstag att Åkerholmen, Siniholmen och omgivande forsar är infärgade i delområde 2. Inget annat område överlappas av så många olika skyddsvärden (se förstudien eget kartmaterial). En väg över det området är utesluten..

Slutsatser

De möjligheter vi ser att åtgärda den oacceptabla trafiksituationen i Gammelgården/Rian är följande:

På kort sikt måste väg 721 bli ett sämre val än att ta sig ut till E4 redan i Kalix. Verksamma åtgärder är mer av det som Vägverket redan vidtagit (hastighetsbegränsningar och farthinder i Gammelgården) men i för blygsam omfattning har det visat sig.

Radikalare hastighetsbegränsningar samt ytterligare två vägbulor i byns ytterkanter bör ta ner hastigheten och kanske få en stor del av den tunga trafiken att välja en annan väg. På några års sikt kan Morjärvvägen (väg 721 dras norr om byarna till väg 744 och relativt problemfritt bli den södergående länk till E4 respektive Morjärv/E10 som den inte kan tillåtas vara idag.

Att en Gång och Cykelväg snarast byggs mellan Kalix och Åkroken

Vi vill dessutom på lämpligt sätt delta i projekteringen för att kunna lämna synpunkter på de olika lösningar som blir aktuella.

Gammelgården den 14 juni 2008.

Gammelgården-Björknäs samfällighetsförening, Gammelgården 511, 952 92 Kalix.



Jan Nilsson

Gammelgården com. ek. fr.



Mattias Tjärnström.

Vägverket Region Norr
Jenny Thun
Box 809
971 25 LULEÅ

2008-06-16

 Region Norr	
AVDELNING	OBJEKT/PROJEKTNR
VNub	80-821177-E4
INK	2008-06-17
<input checked="" type="checkbox"/> TH	DATUM, SIGN
<input type="checkbox"/> AVSLUT	
DOSSIET-NR/KOD	DIARIENR
PP20	2008-1644

Med anledning till förstudie av väg E4 förbi Kalix

Vi anser att det finns bara ett alternativ för dragningen av E4:an och det är det befintliga läget med en renovering av bron.

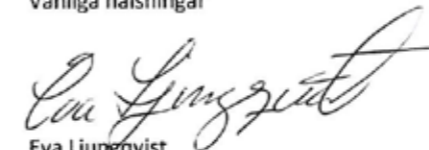
Med de satsningar som är gjorda kring handeln idag av Kalix kommun och företagen vore det förödande om E4 drogs utanför Kalix tätort. Denna etablering och även framtida satsningar på campingen bygger på det unika att E4 går genom Kalix tätort som gör Kalix synlig för den som passerar. Vi ser redan idag i Galleria trots att köpcentrat ännu inte är färdigbyggt, så lockar det de förbi passerande att stanna för att kanske "ta en piss-paus" som i sin tur leder till shopping eller förplägnad.

Nackdelen har varit nedfarten till campingen och korsningarna efter E4 men dessa förändras nu med de två rondellerna som byggs i sommar.

Hur man än vrider och vänder på alternativen kommer man alltid att bli tvungen att ha kvar den befintliga vägen och bron. Det är över 3000 Kalixbor som bor på östra sidan av älven och de ska på ett tillfredsställande sätt kunna ta sig in till Kalix centrum. Så en renovering av bron måste man ändå göra, som vi ser det.


Vad gäller framkomligheten och trafiksäkerheten anser vi att den ökar i och med de två planerade rondellerna och den nedsatta hastigheten är absolut ingen nackdel för även om ni kan höja hastigheten vid de andra alternativen så vinner man ingen restid för trafikanterna eftersom resan förbi Kalix blir längre.

Vänliga hälsningar



Eva Ljungqvist
Galleria ledare
070-595 47 41

Galleria Kalix Ekonomiska Förening - ett samråds organ för alla butiker i Galleria Kalix.
Lejonsgatan 7, 952 34 KALIX
Mail: info@galleriakalix.se

 Vägverket Region Norr	
AVDELNING	OBJEKTNR/PROJEKTNR
VNvb	BD-821177-E4
INK	2008-05-23
TH	DATUMGRON
AVSLUT	
PP20	DIARIENR
	2008:1644

Samrådsyttrande från SNF loklaavdelning i Kalix och
NOF lokalavdelning i Kalix.

Vägverket Konsult

Box 1008
901 20 Umeå
www.vagverketkonsult.se
Telefon: 0771-159 159
Fax: 090-17 27 00

Från: Thore Alm [mailto:store.alm@hotmail.com]
Skickat: den 22 maj 2008 09:16
Till: Lindmark Malin KNlun
Kopia: store.alm@hotmail.com
Ämne: RE: Förstudie ny E4 förbi Kalix

Hej, Malin (m.fl.?) och "varmt" slut på kyliga maj !
Jag har- som jag meddelade -varit i Uppsala en vecka, men skall nu sammanfatta mina synpunkter på framtida E 4.

Älvar i norr har en "varm-och -solig -gynnad" sida = den norra älvstranden-den södra blir ju inte snedbelyst på samma sätt. Befolkningen har alltid först byggt och odlat norra älvstranden-en klimatzon bättre!
Odlingslandskapet har dragit till sig rastande-flyttande och stationära fåglar-lik som floran(delvis kulturgynnade arter från den gamla ängesslätter-perioden) färgar landskapsbilden.
Vår och höst rastar stora flockar tranor, gäss.änder .vadare.vipor och storspov(den senare arten numera rödlistad!!) Kärrhök , falk och vråk sitter på lador eller sveper över markerna!!

Återsträcket rastar inom sammaområde-sept-okt,

Jag finner den sädra"länken" betydligtlämpligare som E 4-alt. färre byar-ofå goda rastlokaler.ja mindre "skadligt". om jag uttrycker mog drastiskt
Med bevingade hälsningar !
Thore Alm -medlem i NOF och SNF-vice.ordf. i Plan-och Miljö-Kalix kommun

Thun Jenny VNvb

Från: Rune Sundell [rune24170@telia.com]
 Skickat: den 10 juni 2008 14:24
 Till: Thun Jenny VNvb
 Ämne: Synpunkter från Kalix Sameby

Väg E4 förbi Kalix.

Kalix Sameby har tagit del av förstudie väg E4 förbi Kalix.

För renskötseln är det viktigt att stora vägar och trafikleder, som passerar genom områden där det finns ren under större delen av året, är avskärade med stängsel. De områden omkring Kalix som berörs är i huvudsak norra och nordöstra delen. Vitheden är ett av våra viktiga vinterbetesområden. En vägstängselförsedd E4 som går inom delområde 1 skulle ur Kalix samebys perspektiv vara det bästa alternativet och förordas av Kalix Sameby. Intrånget på betesmarken blir begränsad, och vägstängslet avskärmar från Kalix samhälle på ett bra sätt om utformningen är rätt.

En sydlig dragning av E4 skulle fungera ur samebys perspektiv, men kräver naturligtvis vägstängsel hela sträckan förbi Kalix. Området söder om Kalix håller inte lika mycket ren, men kommer i alla avseenden att behöva sk.övergångshagar.

Sammanfattningsvis förordas Kalix Sameby en dragning av E4 inom delområde 1.

Hälsningar


Rune Sundell
 Kalix Sameby, ordförande

070-624 41 70

 Region Norr	
AVDELNING	OBJEKTNR/PROJEKTNR
VNvb	BD-821177-E4
INK	2008-06-11
<input checked="" type="checkbox"/> TIL	DATUM/ÅR
AVSLUT	
DOSSA/ECT-ARKIVNO	DIARIENR
PP20	2008:1644


 cc:Johan Björkman

Karlsborgsverken den 30 juni 2008

 Region Norr	
Att: A C Tossavägen Box 809 971 25 LULEÅ	
AVDELNING	OBJEKTNR/PROJEKTNR
V6bp	BD-821177-E4
INK	2008-06-11
<input checked="" type="checkbox"/> TIL	DATUM/ÅR
AVSLUT	
DOSSA/ECT-ARKIVNO	DIARIENR
PP20-B	2008:1644

Förstudie - Samråd Väg E4 förbi Kalix

Våra synpunkter på samrådshandling för alternativ vägdragning förbi Kalix framgår av bifogade dokument bilaga 1-2.

Vid förjupad förstudie beakta följande:

1. Läget på vår råvattenledning, dvs under och parallellt (södra sidan) av nuvarande E4, gulmarkerat på bilaga 1.
2. Avfart ned till Näsby pumpstation måste finnas kvar pga servicebehov i anläggningen
 Se tidigare översända synpunkter i mail daterat 2008-05-22, bilaga 2.

Med vänlig hälsning
 Billeud Karlsborg AB
 Ledning


 Stina Blombäck

Bilaga 1 BKABs synpunkter
 2 Synpunkter e-mail av 2008-05-22

Bil. 1

Kalix kommun har upprättat en trafik- och gatumiljöplan år 2002 med syfte att se över framtida utformning av centrumområdet avseende estetik, miljö- och trafikförhållanden. Den befintliga trafiksituationen utvärderades och förslag till förbättring rangordnades efter i vilken grad de höjde trafiksäkerhet, framkomlighet eller förbättrade miljön i Kalix centralort.

Utvärderingen visade på att det finns vissa framkomlighetsproblem på E4, att gång- och cykelväg nätet bör byggas ut och att det i stort sett är god framkomlighet i det lokala bussnätet. En analys av barns skolvägar finns också med som visar vilka platser barn upplever som farliga och att dessa platser till stor del sammanfaller med platser där olyckor har inträffat.

2.4 GEOGRAFISK AVGRÄNSNING

Förstudien omfattar E4 mellan Åkroken och Trafikplatsen Lampen vid Karleborg i Kalix kommun, Norrbottens län, samt områden där en ny E4 skulle kunna anläggas. Förstudien avgränsning framgår av karta 2.3-1

att anlägga vägen där. I kommunöverstycket från 1977 redovisades ett reservat för E4 söder om bebyggelsen i Stråkånäs, Inneånbacken, Rofs och Grytnäs. Reservatet drogs över Kalix älv vid Ön Fisket och anslöt till befintlig E4 vid Björkforsvägen. I den gällande översiktsplanen för kommunen från 1992 finns inte reservatet med och idag finns en golfbana på platsen. Två hål på golfbanan berörs om reservatet återaktivas. Skälet till att reservatet kunde lyftas bort i samband med anläggandet av golfbanan var att Vägverket inte ansåg att E4 skulle komma att flyttas inom överskådlig tid.

I förslaget till ny översiktsplan för Kalix kommun (framtagen 2006) anges att Vägverket inte räknar med att ändra sträckning på E4 under de närmaste 10-15 åren.

Vägverket har tagit fram en förstudie på sträckan Töre - Kalix (väg 720) med förslag på mittparetering av trafiken på E4 med mitträcke. Förstudien utnyttade sedan i tre arbetsplaner som håller på att upprättas och de kommer att slutföras under 2008. Befästningsåtgärder och målning av 2+1 kommer att ske under sommaren 2008. Det finns medel avsatta till att utföra projektet.

Vägverket har tagit fram en förstudie på sträckan Kalix - Lappvattnet med förslag på mittparetering av trafiken på E4 med mitträcke.

- Utgöra underlag för tidligt samråd och länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.
- Klargöra förutsättningarna inför den fortsatta planerings- och projekteringsprocessen.
- Utgöra underlag för Vägverkets ställningstagande om projektet skall drivas vidare och i så fall särskilja vilken/vilka principlösningar som skall vidarebearbetas.

2.2 AKTUALITET

Förstudien kommer att upprättas under år 2008. Åtgärder som berör bron över Kalix älv måste genomföras före år 2012, om den ska användas som bro för vägtrafik efter år 2015. Objektet finns inte med i Vägverkets planer.

2.3 TIDIGARE UTREDNINGAR OCH BESLUT

Sedan 1960-talet har planer förekommit för var en framtida E4 ska vara placerad i Kalix kommun. Kalix kommun har historiskt varit meständare mot att E4 anläggs utanför centralorten, eftersom den till så stor del används för transporter inom Kalix centralort eller med centralorten som mål. Aldre utredningar visar att E4 norr om Kalix medför en avsevärd vägförslängning samt att terrängen gör det kostsamt



NÄSBY PUMPTATION.

LÄGE FÖR BILLERUDS PUMPTATION - LÖSNING, 81000

Bil. 2

Björkman Johan, Karlsborg

Från: Björkman Johan, Karlsborg
 Skickat: den 22 maj 2008 14:28
 Till: jenny.thun@v.v.se
 Ämne: E4 Töre-Kalix

Hej Jenny! jag hade inte möjlighet att delta vid sakkärsammanträdet den 14/5. Mina frågor är: 1. vet ni om att vi har en grov(1 m) vattenledning under och parallellt med E4:an. 2. Har ni tagit hänsyn till detta? 3. vi har en avfart(nedan folkskolan) till vår pumpstation i Näsbyn, avfarten måste finnas kvar i någon form. Är det med i planen? Om du/n vill kan vi gärna träffas för en kort genomgång. Mvh Johan Björkman Billerud Karlsborg tel 0923-68178.

Vägverket
Region Norr
Box 809
971 25 Luleå

Piteå 2008-06-23

Er Beteckning: BD-8211777-4
PP20 2008:1644

FÖRSTUDIE – SAMRÅDSHANDLING

Sveriges Åkeriföretag Norr är en branschorganisation för åkeriföretag i de fyra nordliga länen med säte i Umeå, detta yttrande är från regional ansvarig i Norrbottens Län.

Vi har medgetts möjlighet att inkomma med synpunkter angående förstudie för samråd över E4 vid Kalix. Vi lämnar en kort redogörelse för hur vi ser på materialet och är samtidigt intresserade av fortsatt kontakt i detta ärende

För transportnäringen är nuvarande trafiksituation inte tillfredsställande på södra sidan av älven. Framst området kring Rolfs såg och närområdet där, dels för transporter till och från sågen och dels för passerande trafik.

Vi förordar att förstudien fortsätter i ett arbete med en Vägutredning för att lösa trafiksituationen.

Av de fyra delområden som angetts för en framtida sträckning ser delområde 3 ut som det mest intressanta för transportnäringen.

Då främst för inkommande timmertransporter från söder och väster till Rolfs och Karlsborg efter väg 744 och E4. Men även för den trafik som passerar Kalix och den som går in till Kalix tätort söderifrån.

I detta alternativ är trafiken utanför området vid Rolfs såg men samtidigt är det inga långa omvägar till sågen. På samma sätt är det för de utgående transporterna från sågen.

För transporter till och från tätorten med sina företag och affärer är detta alternativ också intressant. Det är andra alternativ som är likvärdiga för dessa transporter men totalt sett finner vi att alternativet för delområde 3 som det bästa.

Med vänlig hälsning

Sveriges Åkeriföretag Norr

.....
Erik Bäcklund eu

Kalix 2008-06-27

Till
Vägverket Region Norr
Luleå

Vägverket Region Norr	
AVDELNING	OBJEKTNR/PROJEKTNR
VV.00	BD-8211777-E4
INK 2008-06-30	
<input checked="" type="checkbox"/> TH	DATUM/SIGN
AVSLUT	
DOSSIEBEL-ARKIVKOD	DIARIENR
PP20	2008-1644



Yttrande avseende E4 förbi Kalix

Kalixföretagarna* är en relativt nybildad ekonomisk förening med både stora och små företag från alla branscher som medlemmar. Vi har idag ca 100 lokala medlemsföretag och har målsättningen att vara ca 200 innan årets slut. Kalixföretagarnas syfte är att tillvarata medlemsföretagens intressen i olika näringspolitiska frågor på det lokala planet, samt att verka för en positiv utveckling av näringslivet i kommunen.

Just nu pågår många stora investeringar i Kalix som syftar till att säkra ortens överlevnad på lång sikt. I dessa investeringar ingår bland annat uppförandet av en ny Galleria för ca 150 miljoner och byggande av en ny Campinganläggning för ca 40 miljoner kr. Båda dessa satsningar har handeln i fokus, och är till stora delar föranledda av den ökande trafiken på E4 efter IKEA:s etablering i Haparanda. Parallellt med detta byggs nya bostäder och det planeras även för en ny busstation intill nuvarande E4.

Kalixföretagarna är mycket bekymrade över att denna fråga överhuvudtaget utreds och ser framförallt stora risker för handel och servicenäringsmen även för övrig industri om E4 skulle dras om utanför samhället. Orter av Kalix storlek har svårt att behålla sin befolkning om en trafikpulsåder genom samhället försvinner, medan större orter har bättre möjligheter att överleva av egen kraft. Om befolkningen minskar så minskar också tillgången på arbetskraft. Det är redan ett problem i Kalix och riskerar att förvärras vid en omdragning av E4. För inte företagen tag i arbetskraft så kommer de förr eller senare till en kritisk punkt när de väljer att etablera sin verksamhet på någon annan ort. Det leder i sin tur till färre arbetstillfällen och därmed minskad befolkning och så vidare. Det blir en negativ spiral som tenderar att accelerera.

Kalixföretagarna anser att den nuvarande sträckningen av E4 förbi Kalix centrum måste bibehållas även i framtiden, och att den nuvarande bron över Kalixälven renoveras och eventuellt kompletteras om behov finns.

Kalixföretagarna anser även att trafiksäkerheten tillfredsställs på ett betryggande sätt när planerade rondeller byggs. Om antalet rondeller är en avgörande faktor för huruvida den

Kalixföretagarna

Box 140
Köpmannagatan 24
952 33 Kalix

Telefon: 0923 – 105 53
Mobil: 070 – 692 05 53
E-post: agneta@kalixforetagarna.se
www.kalixforetagarna.se

Kalix 2008-06-27

befintliga sträckningen av E4 skall bibehållas, så ser vi hellre att den planerade rondellen vid kyrkan slopas.

Kalixföretagarna anser dessutom att det är bättre både ur trafiksäkerhetssynpunkt och av hänsyn till miljön att hastigheten förbi centralorten sänks till 70 eller 80 km/tim i stället för att mitträcken uppförs på sträckan mellan kyrkan och Björkforsvägen. Mitträcken hämmar rörligheten för friluftslivet mellan samhället och strandpromenaden/älven och en lägre ljudnivå är dessutom önskvärt för de som bor längs E4 genom samhället. Den lilla mertid som den sänkta hastigheten innebär för trafiken torde vara försumbar på denna korta sträcka.

På uppdrag av styrelsen i Kalixföretagarna

Linda Frohm
Ledningsgruppen

* Kalixföretagarna i utveckling ek. förening org.nr: 769610-4285

Kalixföretagarna

Box 140
Köpmannagatan 24
952 33 Kalix

Telefon: 0923 – 105 53
Mobil: 070 – 692 05 53
E-post: agneta@kalixforetagarna.se
www.kalixforetagarna.se

företagarna®

kalix den 25 juni 2008

Vägverket Region Norr
Box 809
971 25 Luleå

Vägverket Region Norr	
AVDELNING	OBJEKTNR/PROJEKTNR
VNvb	Bd-8211777-E4
INK	2008-06-30
<input checked="" type="checkbox"/> TH AVSLUT	DATUM/SIGN
DOKUMENT-ARKIVKOD	DIARIENR
K11 PP20	2008:1644

E4 förbi Kalix

Kalix lokalförening av Företagarna vill härmed yttra oss över Vägverkets utredning om E4:ans befintliga läge samt andra alternativa dragningar förbi Kalix samhälle.

Vi vill först och främst slå fast den bestämda uppfattningen att E4:an ska vara kvar med samma sträckning vid Kalix tätort.

En stor trafikled genom ett samhälle kan naturligtvis innebära både problem och möjligheter.

I många fall delas samhället i två delar av en stor väg. Detta är dock inte fallet i Kalix, utan huvuddelen av bebyggelse och verksamhet ligger på en sida av vägen och det är fullt möjligt att hantera de behov som finns av att passera E4:an.

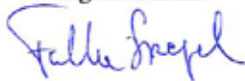
De störningar i form av buller och föroreningar som förekommer är inte stora, eftersom bebyggelsen inte ligger nära vägen och det finns stora möjligheter till avskärmning vid behov.

Kalix som samhälle ligger mitt emellan två stora handelscentra. Våra möjligheter att utveckla handel och service är starkt beroende av att ligga nära genomfartstrafiken. En stor satsning på besöksnäringen pågår. Denna är helt beroende av närheten till E4:an.

Ett problem som har uppmärksammats är att hastigheten blir nedsatt genom att flera rondeller byggs. Detta bör kunna accepteras och den rondell som finns vid Nyborgskorsningen bör, vid anläggning av ny bro vid sidan av den befintliga, kunna ersättas av påfartsvägar.

Sammanfattningsvis vill vi understryka att det för näringslivet i Kalix är av största vikt att E4:an inte flyttas utanför samhället. Vi är beroende av att ligga nära och synas för den trafik som passerar och förhoppningsvis vill stanna till och besöka oss. För en företagare är det ett känt faktum att "syns du inte så finns du inte".

Företagarna i Kalix



Folke Spigel



Vägverket Region Norr	
AVDELNING	OBJEKTNR/PROJEKTNR
VNvb	Bd-8211777-E4
INK	2008-06-30
<input checked="" type="checkbox"/> TH AVSLUT	DATUM/SIGN
DOKUMENT-ARKIVKOD	DIARIENR
K11 PP20	2008:1644

Vägverket region norr
Att: Jenny Thun
Box 809
971 25 Luleå

Yttrande Väg E4 förbi Kalix

Kalix Nya Centrum, ett kommanditbolag med följande ägare, komplementären Kalix kommun, kommanditdelägarna Stiftelsen Kalixbostäder, Sandlundgruppen AB, Concentus i Kalix AB, lämnar följande yttrande angående Väg E4 förbi Kalix.

Kalix Nya Centrum har under senaste åren investerat och uppfört ny Galleria efter Strandgatan i Kalix. Satsningen stärker centrumbilden och har därför stor betydelse för bilden av Kalix som tätort. I nära anslutning till Gallerian görs nu en satsning på Strandängarna för att ytterligare stärka centrumkänslan.

Satsningen på en Galleria har gjorts under de förutsättningar som nu finns, där väg E4 är och har varit en given förutsättning. En omdragning av väg E4 skulle få förödande konsekvenser för den nysatsning som gjorts, på kort så väl som på lång sikt.

Med detta som bakgrund förordas att väg E4 fortsättningsvis ska passera Kalix i anslutning till nu befintligt brolägg.



Robert Forsberg
Ordförande KNC

företagarna®

Adress Köpmannagatan 24, 952 33 KALIX
Tel/fax 0923-105 53
E-post fr.kalix@telia.com
Hemsida www.fr.kalix.nu

BILAGA 6 MYNDIGHETER



FISKERIVERKET
Utredningskontoret i Luleå

Smarådsyttrande Dnr:3362/25-227-08
2008-06-03

Vägverket Region Norr
Box 809
971 25 Luleå

Vägverket Region Norr	
AVDELNING OBJEKTNR/PROJEKTNR VNU6 BD-821177-E4	
INK 2008-06-04	
<input checked="" type="checkbox"/> TH	DATUM/SIGN
AVSLUT	
DOSSIER/ARKIVKOD	DIARIENR
K11 PP20	2008:16M4

Förstudie för väg E4, delen förbi Kalix. BD-821177-E4

Med anledning av rubricerat ärende får Fiskeriverket genom, Utredningskontoret i Luleå avge följande synpunkter.

Framkomligheten på E4 förbi Kalix är inte tillfredställande och kan komma att försämrans. Bron över Kalix älv är i behov av omfattande reparationer eller bör helt bytas ut. Förstudien anger tre olika förslag till sträckning, nord om samhället där en ny bro anläggs väster om nuvarande brolägg, söder om samhället där ny bro etableras i området vid Fisket samt att nuvarande broförbindelse repareras eller att ny bro anläggs i befintligt läge.

För allmänna fiskeintressen har etableringen som sådan mindre betydelse då fiskvandring i älven endast marginellt bedöms påverkas både vad gäller byggskedet eller för framtiden. Då förutsatt att bron utförs med brostöd eller som valvbro. Dock är att föredra att så liten påverkan som möjligt eftersträvas varför alternativet i befintligt läge se mest fördelaktigt för allmänna fiskeintressen. Motivet till detta är att älvens karaktär i detta läge är selliknande varför området har mindre betydelse för fiskreproduktion. Det nordliga alternativet kan komma att beröra området söder om Rian till Gammalgården där de nederst belägna reproduktionslokalerna för lax och öring finns i Kalix älv. Likaså är området söder om Fisket av betydelse för reproduktion då lek och yngeluppväxt sker i området. Bland annat nyttjas sanddynerna söder om Fisket som rekryteringsområden för sik- och siklöjyngel under det tidiga utvecklingsstadiet.

Vad gäller ny sträckning av E4 om detta skulle bli aktuellt, kommer ett antal mindre bäckar att påverkas. Det är då väsentligt att fiskvandring möjliggörs i framtiden, om än bäckarna har lågt reproduktivsvärde, varför man i första hand bör eftersträva öppna brolösningar före vägtrummor.

I det fall arbeten i vatten kommer att vara aktuellt så bör grundande arbeten så långt som möjligt utföras under perioden 15 oktober- april samt 15 juli- september för att begränsa påverkan på fiskvandring och fiskreproduktion.

På Fiskeriverkets vägnar

Thomas Hasselborg

NLL
Kalix Sjukhus

28 maj -08

Vägverket
Region Norr
Att: Jenny Thun
Box 809
791 25 Luleå

Vägverket Region Norr	
AVDELNING OBJEKTNR/PROJEKTNR VNU6 BD-821177-E4	
INK 2008-06-03	
<input checked="" type="checkbox"/> TH	DATUM/SIGN
AVSLUT	
DOSSIER/ARKIVKOD	DIARIENR
K11 PP20	2008:16M4

E4 förbi Kalix

Ett av huvudargumenten till förstudien avser nuvarande bro över Kalix älv. Vi vill från Landstingets sida genom följande punkter belysa att alla alternativa placeringar än nuvarande broförbindelse innebär nackdelar för patient-säkerhet gällande sjuktransporter, samarbete med Räddningstjänst etc.

- Sämre tillgänglighet till sjukvård och ambulans för de 3000-4000 av kommunens innevånare som bor på södra sidan av älven.
- Försämrad logistik för ambulanstransporter som kommer från öster och omlastas på Kalix sjukhus för vidare transport till Sunderby Sjukhus.

Sett ur ett Landstingsperspektiv måste nuvarande bro finnas kvar tillgänglig för biltrafik oavsett var man väljer att placera vägsträckningen för E4 förbi Kalix.

Rune Ekholm
Fastighetsförvaltare

Lars-Göran Olofsson
Platschef



Östra Norrbottens distrikt
Mariana Jussila
Torggatan 13, 952 34 Kalix
mariana.jussila@skogsstyrelsen.se
Tfn 0923-699 78

Fastighet	Församling
Kommun	

SAMRÅD 1(2)
Datum 2007-06-10
Diariens 2008/3253

Vägverket
Region Norr
Box 809
971 25 Luleå

Erinrans Jenny Thun Region Norr	
AVDELNING/ OMRÅDE/SEKTOR/PROJEKTNR	VNV B0-821177-E4
INK	2008-06-11
TH	UNDERSÖKNING
AVSLUT	
SCENARIER/ANVÄND	DIARIENR
PP20	2008:1644

Skogsstyrelsen

Samråd

2(2)

DELOMRÅDE 3 och DELOMRÅDE 4

Ingen erinran vad gäller skyddsformerna naturvårdsavtal samt biotopskydd. Inga kända naturvärden i form av nyckelbiotoper.

För bäckar gäller vad som finns beskrivet under delområde 1

Samråd

Ni har lämnat in en förstudie för samråd för väg E 4 förbi Kalix till Skogsstyrelsen. Skogsstyrelsen har tagit upp frågan som ett samråd 12 kap 6§ miljöbalken (1998:808).

DELOMRÅDE 1

Erinran om åtgärd gäller ett naturvårdsavtal med dnr 2004/288 om 116,9 hektar, på fastigheten Näsbyn 28:3, koordinat 7327082-1835001 (bilaga 1).

Enligt 7 kap. 3§ jordabalken (1970:994) anses naturvårdsavtal som nyttjanderätt. Fastighetsägaren och Skogsstyrelsen är överens om att fastighetsägaren avstår från att avverka levande eller döda träd och buskar inom området, ta ut ved från området, utföra transporter eller annan verksamhet som kan skada mark eller vegetation inom området.

Förslaget på vägsträckning delområde 1 berör 3 nyckelbiotoper 25M 5f 01 på 1,7 hektar, 25M 5f 02 på 0,8 hektar och 25M 5g 59 där det är önskvärt att inte göra ingrepp.

Bäckar som leder ner i Kalixälven är Natura 2000-område benämnt Kalixälven i Naturvårdsverkets förteckning (NFS 2004:8) över särskilda skyddsområden och särskilda bevarandeområden enligt Europeiska Unionens direktiv 79/409/EEG och 92/43/EEG, 7 kap. 27 § miljöbalken (1998:808) och 15 § förordningen (1998:1252) om områdesskydd m.m. Många av bäckarna är fiskförande, då det största hotet idag mot små vattendrag med fisk är sedimentering bör hänsyn tas till detta vid arbete nära och intill vattendraget. *Detta gäller för alla delområdesförslagen.*

Enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken krävs länsstyrelsens tillstånd för att bedriva verksamhet eller vidta åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett naturområde som har förtecknats enligt ovan. Skogsstyrelsen utövar tillsyn enligt denna regel när det gäller skogsbruksåtgärder

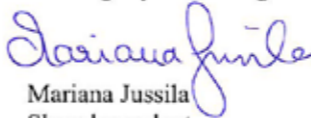
DELOMRÅDE 2

Erinran om åtgärd gäller naturvårdsavtal med dnr 2003/319 om 8,0 hektar, på fastigheten Björknäs 1:28, koordinat 7327489-1830007 (bilaga 2).

Förslaget på vägsträckning delområde 2 berör också större delen av det naturvårdsavtal som finns beskrivet under delområde 1.

För bäckar gäller vad som finns beskrivet under delområde 1.

På Skogsstyrelsens vägnar


Mariana Jussila
Skogskonsulent

Bilaga

Bilaga 1 Karta över naturvårdsavtal Rammelberget
Bilaga 2 Karta över naturvårdsavtal Åkerholmen

Utdrag ur gällande bestämmelser**12 kap. 6 § miljöbalken (1998:808)**

Kan en verksamhet eller en åtgärd som inte omfattas av tillstånds- eller anmälningsplikt enligt andra bestämmelser i denna balk komma att väsentligt ändra naturmiljön, skall anmälan för samråd göras hos den myndighet som utövar tillsynen enligt bestämmelser i 26 kap. eller bestämmelser som har meddelats med stöd av samma kapitel.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att det inom landet eller en del av landet alltid skall göras en anmälan för samråd i fråga om särskilda slag av verksamheter eller åtgärder som kan medföra skada på naturmiljön. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får också meddela föreskrifter om vilka uppgifter en anmälan skall innehålla.

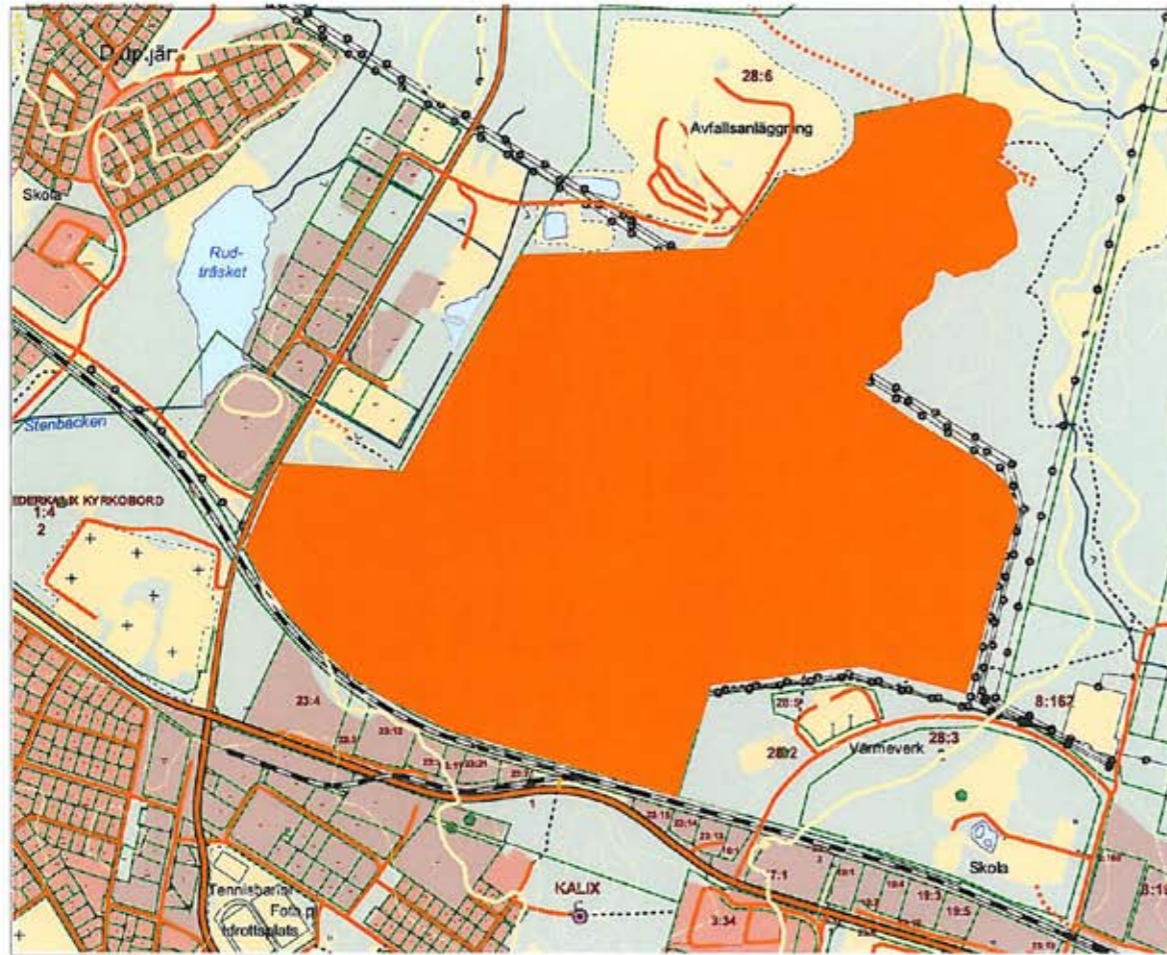
Verksamhet eller åtgärd som skall anmälas för samråd får påbörjas tidigast sex veckor efter det att anmälan har gjorts, om inte tillsynsmyndigheten medger något annat.

Den myndighet som avses i första stycket får förelägga den anmälningskyldige att vidta de åtgärder som behövs för att begränsa eller motverka skada på naturmiljön. Om sådana åtgärder inte är tillräckliga och det är nödvändigt för skyddet av naturmiljön, får myndigheten förbjuda verksamheten. Bestämmelser om rätt till ersättning vid ett sådant föreläggande eller förbud finns i 31 kap.

Samråd Vägverket E4 kalix.doc

Postadress Huvudkontor Skogsstyrelsen 551 83 Jönköping	Besöksadress Vallgatan 8 Jönköping	Telefon 036-35 93 00 Fax 036-16 61 70	Organisationsnr 202100-5612 Momsreg.nr SE202100561201	E-post skogsstyrelsen@skogsstyrelsen.se www.skogsstyrelsen.se
-----------------------------------------------------------------	------------------------------------------	------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------

Naturvårdsavtal dnr 2004/288



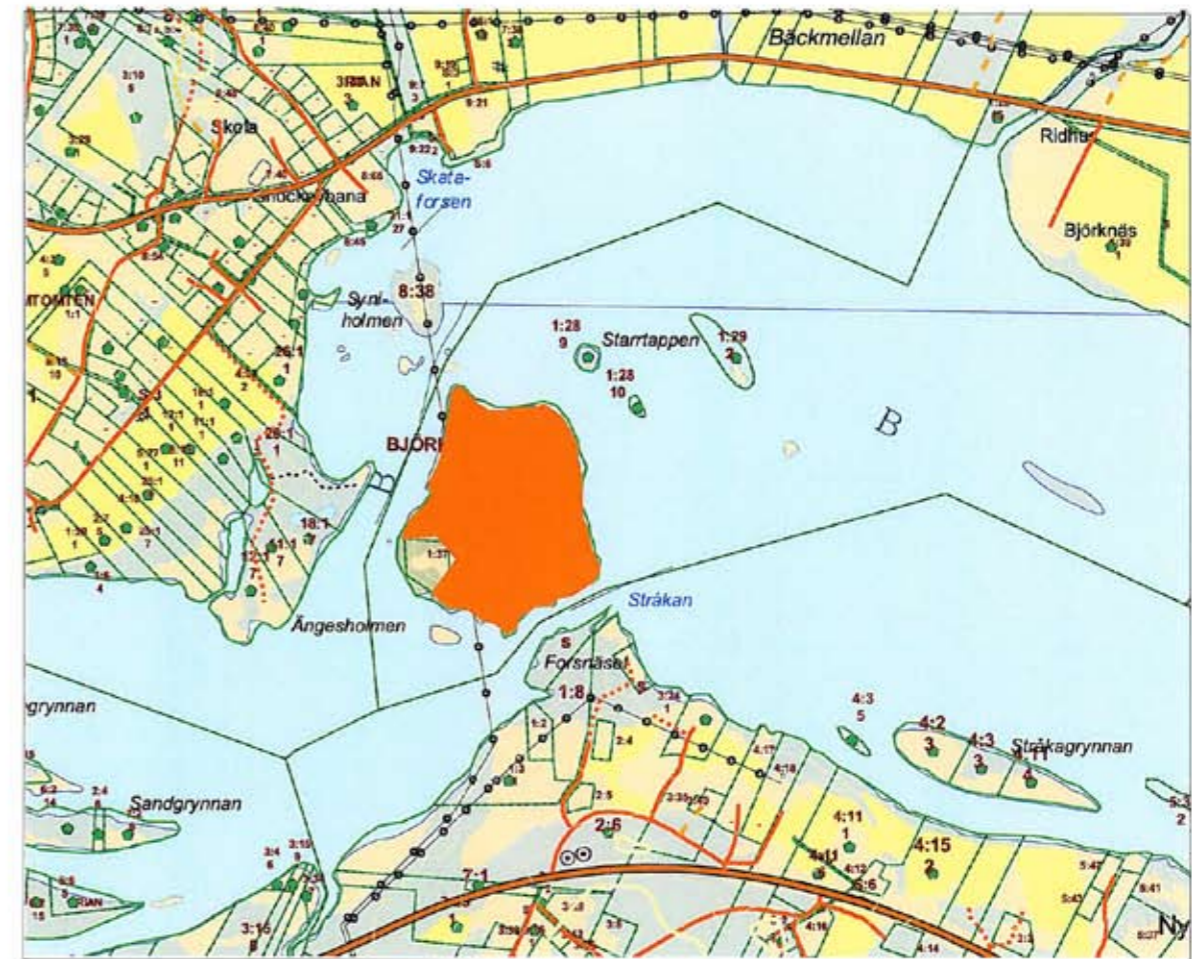
0 100 200 300 400 500 Meters

1:12000



Fastighet: Näsbyn 28:3
 Koordinat: 7327082-1835001
 Naturtyp: Naturskogsartad barrskog
 Areal: 116,9 hektar

Naturvårdsavtal dnr 2003/319



0 100 200 300 400 500 Meters

1:10000



Fastighet: Björknäs 1:28
 Koordinat: 7327489-1830007
 Naturtyp: Äldre lövskog
 Areal: 8,0 hektar



FÖRSVARSMAKTEN
HÖGKVARTERET

AVDELNING	OBJEKTNR/PROJEKTNR
V6bpl	BD-8211777-E4
INK 2008-07-02	
TH	DATUM/SIGN
AVSLUT	
DOSSIBET-ANVÄND	DIARIENR
PP20-B	2008-50147

Sändlista

Ert tjänsteställe, handläggare
Vägverket, Jenny Thun, 0920-24 38 96
Vårt tjänsteställe, handläggare
HKV Prod Infra, Bert Onnela, 08-788 86 89,
e-mail: bert.onnela@mil.se

YTTRANDE

Datum
2008-06-16

HKV beteckning
13 920: 68644

Sida 1 (2)

(PP20-A 2008:1644)

Ert datum
2008-05-22

Er beteckning
PP20 2008:1644

Vårt föregående datum

Vår föregående beteckning

Yttrande förstudie/samråd avseende väg E 4, delen förbi Kalix, Norrbottens län.

Bakgrund

Vägverket Region Norr har upprättat en förstudie och samrådshandling avseende väg E 4, delen förbi Kalix i Norrbottens län. Syftet är att på sikt öka trafiksäkerheten och framkomligheten på väg E 4 vid Kalix.

Vägverket har regeringens uppdrag att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv.

Försvarsmakten har erhållit förstudien och samrådshandlingen för yttrande.

Försvarsmaktens yttrande

Försvarsmakten (FM) förutsätter att vägar och broar byggs med sådan standard (BK 1) att dessa klarar tunga transporter av upplastade stridsvagnar eller motsvarande, samt att sidomarkeringsstolparna vid vägrenen monteras minst 0,5 meter utanför asfaltbeläggningen.

FM har i övrigt inget att erinra i rubricerat ärende.

Bo Larsson
Tj C PROD INFRA

Bert Onnela

(BO)

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	E-post, internet
107 85 STOCKHOLM	Lidingövägen 24	08-788 75 00	08-788 77 78	exp-hkv@mil.se www.hkv.mil.se



KALIX KOMMUN
Tekniska utskottet

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum
2008-06-26

sid 35

Plats och tid Förvaltningsbyggnaden, torsdag 26 juni 2008, kl 13.00-17.15

Beslutande
Jan Nilsson (s), ordförande
Valter Lindh (c)
Maud Lundbäck (s)
Ingela Rönnbäck (s)
Carl-Otto Gählmán (oberoende)

Övriga deltagare
Helena Landström, nämndssekreterare
Karl-Axel Bergström, teknisk chef
Camilla Sandin, tf fastighetschef
Per Nilsson, utredningsingenjör, § 40

Ajournering Kl 16.40-16.50 § 45

Utses att justera Maud Lundbäck

Justeringsplats och tid
Förvaltningsbyggnaden, torsdag 3 juli 2008

Underskrifter
Sekreterare
Helena Landström

Ordförande
Jan Nilsson

Justerare
Maud Lundbäck

Paragrafer §37-45
Allmänna ärenden § 37-45
Beredningsärenden §

ANSLAG/BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag

Organ Tekniska utskottet

Sammanträdesdatum
2008-06-26

Datum för anslags uppsättande
2008-07-03

Datum för anslags nedtagande
2008-07-25

Förvaringsplats för protokollet
Kansliet

Underskrift
Helena Landström
nämndssekreterare

Utdragsbestyrkande

KALIX KOMMUN
Tekniska utskottet

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum
2008-06-26

Sid 41



KALIX KOMMUN

1(3)

2008-06-16

Vägverket region norr
Att: Jenny Thun
Box 809
971 25 Luleå

§ 40 Dnr 456/08-31

Förstudie väg E4 förbi Kalix – yttrande

Beslut

Tekniska utskottet beslutar godkänna yttrandena

Bakgrund

Vägverket har upprättat förstudie över E4 i befintligt läge men även över andra områden för en alternativ vägdragning förbi Kalix.

Vägverket har den 21 maj 2008 lämnat förstudien för samråd enligt väglagen och miljöbalken och önskar få in synpunkter senast den 30 juni 2008.

Beredningsförslag

Tekniska försörjningsförvaltningen har lämnat förslag till yttranden över Väg E4 förbi Kalix samt E4 delen Åkroken-Kalix.

Yttrandena, akbilaga 4.

Expedieras till

Vägverket

Tekniska försörjningsförvaltningen

Angående förstudie Väg E4 förbi Kalix


Kalix kommun har tagit del av samrådshandling förstudie. Kommunen har tidigare löpande lämnat synpunkter under processen med förstudie avseende övergripande målbilder. Dessa mål redovisas på sida 2 och 3.

I övrigt har kommunen följande synpunkter.

Kalix är beroende av besöksnäring och en placering av E4 som gör att Kalix upplevs som en attraktiv plats att besöka. En omdragning av E4 där samhället inte kan visas upp på ett positivt sätt och är lätt att nå, riskerar att få förödande konsekvenser för orten. Stora investeringar har också gjorts och görs för tillfället som är direkt beroende av den placering E4 har nu. Det känns således av stor vikt att vägverket arbetar i samförstånd med den kommunala planeringen.

Från kommunens sida förordas att E4 fortsatt passerar Kalix i anslutning till befintligt brolägg.

TEKNISKA FÖRSÖRJNINGSFÖRVALTNINGEN


Per Nilsson
Utredningsingenjör

H:\Diariebörenden\Dnr 2008-456 Förstudie Väg E4, delen förbi Kalix\Yttrande förstudie 080623.doc

Justerandes sign	Utdragsbestyrkande
------------------	--------------------

POSTADRESS	BESÖKSADRESS	TELEFON	FAX	E-MAIL	BANKGIRO	POSTGIRO
952 81 Kalix	Nygatan 4	Växel 0923-650 00	0923-150 92	kommun@kalix.se	755-1328	6 02 50-8



KALIX KOMMUN

2(3)

Gemensam förslag till målbild för vägtransportsystemet i Kalix tätort mellan Vägverket och Kalix kommun framtagit under förstudien

"Vägtransportsystemet bidrar till en socialt, kulturellt, ekonomiskt och ekologiskt hållbar utveckling av Kalix. E4 medger god framkomlighet och säkerhet för såväl genomfartstrafik som besökare till Kalix. Vägen är i sin formgivning och linjeföring anpassad till småstadens karaktär och erbjuder trafikanten en attraktiv upplevelse av Kalix. Den upplevs som en naturlig del av omgivningen och stimulerar till en öppen, vacker och levande tätort"

Kommunal målbild framtida E4 Kalix

Övergripande kommunala mål

Kalix är den attraktiva och framgångsrika kommunen, där vi tillsammans aktivt deltar i omvärldsförändringar och med god ekonomisk effektivitet utvecklar det goda och hållbara samhället. Kalix ska vara en attraktiv kommun att leva, besöka och verka i för människor och företag. I Kalix skall vi ha ett tillväxtfrämjande utbildnings- och näringslivsklimat med välutvecklad infrastruktur.

Projekt mål

Tillgänglighet/Framkomlighet

- en god tillgänglighet för samtliga trafikgrupper skall eftersträvas.
- Tiden för förflyttningar i trafiknäten som gående, cyklist, busspassagerare eller bilförare ska minimeras
- Besökande ska på ett enkelt sätt kunna ta sig mellan centrum och strandängarna.
- Det går lätt att röra sig i och omkring centrum och området strandängarna
- Förbindelse finns över älven
- Orienteringsbehov för synskadade och funktionshindrade har beaktats.

Trafiksäkerhet och trygghet

som innebär en låg risk för personskador i trafiken samt människors upplevelser av att det innebär liten risk att vara trafikant eller uppehålla sig i trafikmiljön. Nollvisionskraven avseende krockvård ska uppfyllas för alla trafikanter.

- gående och cyklande ska på ett säkert sätt kunna röra sig i och omkring centrum och strandängarna
- Fungerar med effektiva, säkra och trygga anslutningar/korsningar, för såväl oskyddade som skyddade trafikanter, till viktiga målpunkter.



KALIX KOMMUN

3(3)

Miljö, där uppsatta miljömål inte ska överskridas

- Trafiken som passerar staden påverkar inte boendemiljön negativt
- Det finns få eller inga fula desorienterade vyer från vägen
- E4 och området kring den ska uppfattas som en naturlig miljö och en helhet
- Samspekar med kommunala planer och mål

Stadsbild

där omsorg ska läggas vid miljöer där många människor vistas.

- Uterummet ska vara tryggt, fattningsbart och trevligt att vistas i.
- Kalix ska ha ett attraktivt, levande och lönsamt centrum
- Samhället ska annonseras mot E4 så att centrum blir mer attraktivt och aktivt.
- Bro över älven underordnar sig landskapet
- området strandängarna ska ge ett "vackert" intryck

Ekonomi

vars exploateringsekonomi ska beaktas

- Kalix ska ha ett attraktivt, levande och lönsamt centrum
- Antalet besök i Kalix ska öka, dels korta och dels längre vistelser
- Strandängarna ska komplettera och förstärka effekten av pågående centrumsatsning
- Besökare och kommunmedborgare ska lockas till rekreation och aktiviteter inom eller i anslutning till området strandängarna

H:\Diarieärenden\Dnr 2008-456 Förstudie Väg E4, delen förbi Kalix\Yttrande förstudie 080623.doc

POSTADRESS	BESÖKSADRESS	TELEFON	FAX	E-MAIL	BANKGIRO	POSTGIRO
952 81 Kalix	Nygatan 4	Växel 0923-650 00	0923-150 92	kommun@kalix.se	755-1328	6 02 50-8



YTTRANDE

1 (3)

Datum
2006-06-25Diarienummer
343-7776-08Vägverket Region Norr
Box 809
971 25 LULEÅ

Vägverket	
AVDELNING	OBJEKTNR./PROJEKTNR.
Vg/bpl	80-8211777-E4
INK	2008-07-04
TH	DATUM/SIGN
AVSLUT	
PROJEKT-/BOKFÖRINGSKOD	DIARIENR.
PP20-B	2008:50147

(PP20-A 2008:1644)

Samråd för väg E4 förbi Kalix, Kalix kommun

Synpunkter

Länstyrelsen tillstyrker att den fortsatta planeringsprocessen kan ske med utgångspunkt i den redovisade samrådshandlingen. I det fortsatta arbetet inklusive vid upprättandet MKB bör följande beaktas.

Inledningsvis är det tveksamt om det är rimligt att resonera i termer om att riva den gamla bron i de alternativ då en ny E4 bro kan hamna långt från centralorten i alternativt ett östligt eller västligt läge. Konsekvenserna för Kalix i ett sådant alternativ bedöms bli mycket stora. Om alternativet ska finnas kvar så kräver det en väsentligt fördjupad konsekvensbeskrivning i förstudien.

Kapitel 6.1 Under 0-alternativet bör de pågående arbetsplanerna tas med eftersom de räknas som en förutsättning för denna utredning. Även Haparandabanan bör finnas med i 0-alternativet eftersom den anläggs oavsett detta projekt. Det verkar konstigt om 0-alternativet inte behandlas konsekvent. Det gäller även för steg 3 och 4 som för 0-alternativet.

Projektets gestaltungsavsnitt bör utvecklas kraftigt.

Kartornas läsbarhet bör utvecklas. Likaså skulle rapporten bli väsentligt mer lättillgänglig vid en ökad användning av fotografier för att åskådliggöra olika miljöer.

Generellt kan sägas att alla alternativ (förutom 0-alternativet) innebär passering och åtgärder i eller i anslutning till vattendrag som ingår i natura 2000. Detta redovisas på ett bra sätt i handlingarna. Framöver i den kommande processen bör Vägverket djupare analysera behovet av en eventuell prövning enligt 7 kap 28a § miljöbalken.

En redovisning bör ske om och i förekommande fall hur rennärings påverkas av projektet.

Detaljsynpunkter på samrådshandlingen

POSTADRESS 971 86 LULEÅ
BESÖKSADRESS Stationsgatan 5
TELEFON 0920-960 00
TELEFAX 0920-22 84 11
E-POST Länstyrelsen@bd.lst.se
INTERNET www.bd.lst.se



YTTRANDE

2 (3)

Datum
2006-06-25Diarienummer
343-7776-08

- Karta 3.1.2-1 är inte komplett avseende redovisning av gällande detalplaner.
- Det behövs en karta på sid. 9 som beskriver omfattningen av pågående arbetsplaner.
- Kapitel 3.2.7, omfattningen av farligt gods bör redovisas.
- Karta 3.4.1-1 är svårtolkad pga. dålig teckenförklaring och otydliga färger.
- Riksintresse friluftsliv som redovisas på sid.17 och 20 bör preciseras på vad som avser MB 3 kap 6 § och MB 4 kap 1,2 §§
- Karta 3.4.2-2 Felaktig information. Haparandabanan är redan ett riksintresse.
- Tabell 3.4.6-1 som redovisar riktvärden för buller är felaktig.
- Sid. 32 Del 1 berör inte bara bebyggelse i Djuptjärnsområdet utan även Gammelgården.
- Landskapsanalysen saknar bilder som beskriver landskapet.

I den kommande MKB:n bör redogöras för

- resultat av inventeringar utförda inom de tänkta korridorerna
- bedömd påverkan på vattendrag
- påverkan på Natura 2000-området samt försiktighetsåtgärder för att minimera påverkansgraden
- risker och försiktighetsåtgärder kopplade till erosion och grumling av vattendrag främst i områden med finkorniga jordarter
- förekomst av samt hur påverkan undviks eller minimeras på övriga områden med höga naturvärden (ex vis våtmarker, sumpskogar, nyckelbiotoper, artrika vägkanter, känsliga växtlokaler etc)
- de förekommande riksintressena i området samt eventuella konfliktpunkter
- för de forn- och kulturlämningar som finns samt för riksintresset och de delar som är med i kulturmiljöprogrammet bör konsekvenser och möjliga skyddsåtgärder åtgärder redovisas
- inom samtliga delområden, 1-4, kan det komma att bli aktuellt med arkeologiska utredningar då det inom samtliga områden finns forn- och kulturlämningar.
- inom förstudieområdet finns en klass 3 bro i Björknäs denna bör redovisas.

Bakgrund

Framkomligheten och trafiksäkerheten på väg E4 förbi Kalix är inte tillfredsställande och kommer att ytterligare försämrats. Bron över Kalix älv är i akut behov av omfattande reparationer alternativt bytas ut.

Enligt väglagen 14 a § ska den som planerar att bygga en väg alltid genomföra en förstudie. I förstudien ska förutsättningarna för den fortsatta planeringen klarläggas. Vid utarbetandet av förstudien ska samråd enligt 6 kap. 4 § MB ske med bl a länstyrelsen.

I beredningen av detta ärende har enheterna för tillväxt och kommunikation-, lantbruk-, miljöskydd-, naturvård-, naturresurs och rennärings-, kulturmiljö-, plan och bostad deltagit.

Bo Erik Ekblom

Jimmy Bystedt



Länstyrelsen
Norrbotten

Kopia till (via E-post)
 Nä Lantbruksenheten
 Nä Plan och bostadsenheten
 M Miljöskydds-enheten
 M Naturvårdsenheten
 M Kulturmiljö-enheten
 M Naturresurs och rennäring-enheten

YTTRANDE

Datum
2006-06-25

Diarienummer
343-7776-08

3 (3)



Datum
2008-06-26

Ert datum
2008-05-22

Diarienummer
F08-6091/SA30

Er beteckning
BD-8211777-4

Vägverket
Region Norr
Box 809
971 25 LULEÅ

Vägverket Region Norr	
AVDELNING	OBJEKTNR/PROJEKTNR
VNvb	156-8211777-E4
INK 2008-06-30	
<input checked="" type="checkbox"/> ITH	DATUM/SIGN
<input type="checkbox"/> AVSLUT	
DOSSIEBET-ÄRNVOD	DIARIENR
k11	PP20 2008:1644

Expertstöd
Samhälle
Box 43
SE-971 02 LULEÅ
Sweden
Besöksadress:
Residensgatan 18
Telefon 0920-352 00
Telefax 0920-353 59
www.banverket.se

Kopia till:

Diariet
Annica Lindström
Annika Kieri
Kenneth Lindén
Lars Hermansson

Remissvar

Remiss: Förstudie-Samrådshandling. Väg E4 förbi Kalix

Banverket har tagit del av rubricerad samrådshandling.

Bakgrund

Framkomligheten och trafiksäkerheten på E4 förbi Kalix är inte tillfredsställande och kan komma att försämrats. Bron över Kalix älv är i behov av omfattande reparationer, eller bör helt bytas ut. Med anledning av detta upprättar Vägverket en förstudie över E4 i befintligt läge men även över andra områden för en alternativ vägdragnings förbi Kalix.

Banverkets yttrande

Banverket noterar att delar av förstudieområdet (del 1 och del 2) kan innebära korsningar mellan E:4 och järnvägen genom Kalix. Banverket har inga synpunkter på detta i ett så tidigt planeringsskede.

I Banverkets inriktningsunderlag anges möjligheterna till persontrafik på Haparandabanan efter dess färdigställande. Norrtåg, där bland annat länstrafiken i Norrbotten ingår, har tankar på en trafikering av sträckan Luleå - Haparanda/Torneå. Banverket kommer under året översiktligt se över vilka åtgärder som krävs på stationerna längs banan för att persontrafikutbyte ska vara möjligt. Finansieringen av sådana åtgärder finns inte i dagsläget och kommer att hanteras i kommande åtgärdsplanering.

Med vänliga hälsningar

Lisa Bergdahl
Sektionschef
Expertstöd samhälle Luleå

Daniel Rova
Samhällsplanerare
Expertstöd Samhälle Luleå

Samråd i ärendet har skett med följande personer inom Banverket:

Annica Lindström – GD-stab Regional direktör
Kenneth Lindén – Leverans Anläggningsområde Nord
Lars Hermansson – Investering Projektdistrikt Nord

Handläggare:
Daniel Rova
Tel. 0920-350 48
Mobil 070-667 55 30
daniel.rova@banverket.se

BILAGA 7 INKOMNA SYNPUNKTER PÅ FÖRSLAGSHANDLING FRÅN MYNDIGHETER



YTTRANDE

Datum
2008-12-04

HKV beteckning
13 920: 900172

Sida 1 (2)

Sändlista

Ert tjänsteställe, handläggare
Vägverket Region Norr, Jenny Thun, 0920-24 38 96
Vårt tjänsteställe, handläggare
HKV Prod Infra, Bert Onnela, 08-788 86 89,
e-mail: bert.onnela@mil.se

Ert datum
2008-11-11
Vårt föregående datum

Er beteckning
Dnr PP 20 2008:1644
Vår föregående beteckning

Vägverket	
VG/bpl	BD-8211777-E4
INR	2008-11-11
X	
F11	
	PP20-B 2008: 50147

**Förstudie väg E 4, delen förbi Kalix i Norrbottens län.
(Objekt nr BD-8211777-E4)**

Bakgrund

Vägverket Region Norr har 2008-04-25 utarbetat en samrådshandling för väg E 4, delen förbi Kalix i Norrbottens län. Samrådshandlingen har därefter kompletterats, bland annat efter framförda synpunkter i ärendet.


Försvarsmakten har erhållit handlingar i ärendet för yttrande.

Försvarsmaktens yttrande

Försvarsmakten har tidigare lämnat synpunkter avseende väg E 4, delen förbi Kalix i Norrbottens län (daterat 2008-06-16, HKV beteckning 13 920: 68644).

Försvarsmakten har i övrigt inget att erinra i rubricerade ärende.


Anders Järm
C PROD INFRA


Bert Onnela

(BO)

Postadress 107 85 STOCKHOLM	Besöksadress Lidingövägen 24	Telefon 08-788 75 00	Telefax 08-788 77 78	E-post, Internet exp-hkv@mil.se www.hkv.mil.se
--------------------------------	---------------------------------	-------------------------	-------------------------	------------------------------------------------------

FÖRSVARSMAKTEN
HÖGKVARTERET

YTTRANDE

Datum
2008-12-04

HKV beteckning
13 920: 900172

Sida 2 (2)

Sändlista

Vägverket Region Norr
Att: Jenny Thun
Box 809
971 25 Luleå

Som orientering

FMTM, Lars Johansson, Örebro
I 19/G 7, Ann Hedberg, Boden

Inom HKV

Pod Infra



FISKERIVERKET
Utredningskontoret i Luleå

Samråd
2008-12-04

Dnr: 3362/25-227-08

Vägverket Region Norr
Box 809
971 25 Luleå

Förstudie E4 förbi Kalix BD-8211777-E4 med kompletterande
samrådsredogörelse.

Med anledning av rubricerat ärende får Fiskeriverket, genom, Utredningskontoret
i Luleå avge följande synpunkt.

Fiskeriverket har med anledning av nu ingiven samrådsredogörelse ingen
ytterligare synpunkt än vad som sagts i tidigare ingivet yttrande.

På Fiskeriverkets vägnar

Thomas Hasselborg

AVDELNING	LOKALITETS PROJEKTGRUPP
VGbpi	BD-8211777-E4
DIENST	2008-12-05
X	
k11	PP20-B 2008:50147



Datum	Ert datum	Diarienummer	Er beteckning
2008-12-11	2008-11-11	F08-6091/SA30	PP 20 2008:1644

Vägverket Region Norr
Box 809
97125 LULEÅ

Expertstöd Samhälle
Luleå
Box 43
SE-97102 LULEÅ
Sweden
Besöksadress:
Residensgatan 18

Telefon 0920-35200
Telefax 0920-35359
www.banverket.se

Remissvar

**Remiss: Förstudie E4 förbi Kalix, BD-8211777-E4,
Förslagshandling**

Banverket har tagit del av rubricerad förslagshandling och har inga synpunkter.

Kopia till:

Diariet
Annica Lindström GSM
Lars Bergdahl UDN
Lars Hermansson UDN
Sune Johansson LAN

Med vänliga hälsningar

Lisa Bergdahl
Sektionschef
Expertstöd Samhälle Luleå

Daniel Rova
Samhällsplanerare
Expertstöd Samhälle Luleå

VGbpi	BD-8211777-E4
	2008-12-15
X	
k11	PP20-B 2008:50147

Samråd i ärendet har skett med följande personer inom Banverket:

Sune Johansson - Stråkansvarig Leverans anläggningsområde Nord

Lars Bergdahl - Investering Projektdistrikt Nord

Lars Hermansson - Investering Projektdistrikt Nord

POSTADRESS	TELEFON	TELEFAX	E-POST
Skeppsbrogatan 9 972 38 LULEÅ	0920-23 79 50	0920-23 79 60	ukl@fiskeriverket.se

Handläggare:
Daniel Rova
Tel. 0920-35048
Mobil 070-6675530
daniel.rova@banverket.se



YTTRANDE 1 (2)

Datum 2008-12-22 Diarienummer 343-14918-08

Vägverket Region Norr
Box 809
971 25 LULEÅ

Vägverket	
OBJEKTNR	PROJEKTNR
Vägbp1	BD-8211777-E4
INK	2009-01-19
TH	DATUM/SIGN
AVSLUT	
KASSEBEFÄRHÖVD	DIARIENR
PP20-B	2008:50147

Förslagshandling för väg E4 förbi Kalix, Kalix kommun

Synpunkter

Länstyrelsen tillstyrker att den fortsatta planeringsprocessen kan ske med utgångspunkt i den redovisade förslagshandlingen. Länstyrelsen delar bedömningen att det är lämpligt att genomföra en vägutredning för projektet. I det fortsatta arbetet inklusive vid upprättandet MKB bör följande beaktas.

Inom samtliga alternativ kan det bli aktuellt med arkeologiska utredningar och inom samtliga alternativa korridorer finns kända forn- och kulturlämningar. Det är angeläget att i det fortsatta mer ingående beskriva och redogöra för konsekvenserna på kulturmiljön och vilka åtgärder som kan vara aktuella för att minska dessa.

Klass 3 bron i Björknäs omnämns men beskrivs inte närmare. Det framgår inte i handlingen vilken hänsyn som planeras om detta delområde blir aktuellt.

Bakgrund

Framkomligheten och trafiksäkerheten på väg E4 förbi Kalix är inte tillfredsställande och kommer att ytterligare försämrats. Bron över Kalix älv är i akut behov av omfattande reparationer alternativt bytas ut.

Enligt väglagen 14 a § ska den som planerar att bygga en väg alltid genomföra en förstudie. I förstudien ska förutsättningarna för den fortsatta planeringen klarläggas. Vid utarbetandet av förstudien ska samråd enligt 6 kap. 4 § MB ske med bl a länstyrelsen.

I beredningen av detta ärende har enheterna för tillväxt och kommunikation-, lantbruk-, miljöskydd-, naturvård-, naturresurs och rennäring-, kulturmiljö-, plan och bostad deltagit.


Bo Erik Ekblom


Jimmy Bystedt



YTTRANDE 2 (2)

Datum 2008-12-22 Diarienummer 343-14918-08

Kopia till (via E-post)
Nä Lantbruksenheten
Nä Plan och bostadsenheten
M Miljöskydds-enheten
M Naturvårdsenheten
M Kulturmiljö-enheten
M Naturresurs och rennäring-enheten



KALIX KOMMUN

2008-12-12

Vägverket region norr
Att: Jenny Thun
Box 809
971 25 Luleå

**Angående Förslagshandling förstudie Väg E4 förbi Kalix,
Dnr 2008:456, ert dnr PP 20 2008:1644**

Kalix kommun har tagit del av förslagshandling förstudie.
Kommunen har tidigare lämnat synpunkter under processen med
förstudie och i samrådshandling.

Kalix kommun har inga ytterligare synpunkter utöver de redan
lämnade.

TEKNISKA FÖRVALTNINGEN


Per Nilsson
Utredningsingenjör

BILAGA 8 LÄNSSTYRELSENS BESLUT OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN



1 (2)
Beslut
Datum 2009-01-14
Diarienummer 343-15259-08

AVDELNING Vg bp1	OBJEKTNR/PROJEKTNR BD-8211777-E4
INK 2009 -01- 2 2	
TH	DATUM/SIGN
AVSLUT	
DÖSSIEBET-ARKIVKOD PP20-B	DIARIENR 2008:50147

Vägverket Region Norr
Box 809
971 25 LULEÅ



2 (2)
Beslut
Datum 2009-01-14
Diarienummer 343-15259-08

De som deltagit i Länsstyrelsens beslut

I ärendet har chefen för naturvårdsenheten Ronny Edin beslutat och naturvårdshandläggare Niklas Kemi varit föredragande. Företrädare för länsstyrelsens plan- och bostadsenhet, miljöskydds-enhet, kulturmiljöenhet, naturresurs- och rennäringsenhet samt lantbruksenhet har deltagit i beslutet.

Ronny Edin

Niklas Kemi

Beslut om betydande miljöpåverkan enligt 6 kap. 4 § miljöbalken, väg E4 förbi Kalix (BD-8211777-E4)

Beslut

Länsstyrelsen beslutar, enligt 6 kap. 4 § miljöbalken, att rubricerat objekt kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Redogörelse för ärendet

Vägverket Region Norr har den 12 november 2008 inkommit med en begäran om länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan för rubricerat vägobjekt.

Motivering

Länsstyrelsen grundar sitt beslut på kriterier anges i Förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (1998:905), bilaga 1 och 2. I första hand är det projektets lokalisering och karaktäristiska egenskaper som ligger till grund för beslutet. Av dessa kan nämnas:

- Projektets omfattning och möjlig påverkan på landskapsbilden
- Miljöns känslighet med särskild uppmärksamhet på Natura 2000 vattendrag och övriga berörda riksintressen
- Relativt tätbefolkade områden berörs.

Hur man överklagar

Beslutet kan inte överklagas.

Kopia till (via e-post):

Kulturmiljöenheten
Miljöskydds-enheten
Plan- och bostadsenheten
Naturresurs- och rennäringsenheten
Landsbygdsenheten
Tillväxt- och kommunikationsenheten

BILAGA 9 VÄGVERKET'S STÄLLNINGSTAGANDE



STÄLLNINGSTAGANDE - INVESTERING

1 (3)

Upphovsman Jenny Thun, VGBpl	Beteckning PP20-B 2008:50147	Version 1.0
Dokumentansvarig	Dokumentdatum 2009-02-04	Vägnummer E4
Objektnummer 8211777	Objektnamn E4 förbi Kalix	
Skede Förstudie		
Ställningstagande till fortsatt arbete		

Förstudie E4 förbi Kalix, Norrbottens län

BAKGRUND

En förstudie har upprättats för E4:an förbi Kalix i syfte att studera och klarlägga förutsättningarna för framkomlighet och trafiksäkerhet. Vägverket vill utreda vilka problem och behov som finns med E4:ans placering idag, samt förutsättningar för en alternativ dragning. Viktiga aspekter att ta hänsyn till är bland annat trafiksäkerhet, framkomlighet, natur- och kulturmiljö samt samhällets utveckling.

Framkomligheten och trafiksäkerheten på E4 förbi Kalix är inte tillfredsställande och kan komma att förändras. Detta på grund av ökad långväga trafik i och med utvecklingen i regionen och ökade anspråk på att korsa E4 genom exploateringen av strandängarna. Med anledning av detta har Vägverket redan beslutat att tillsammans med Kalix kommun vidta åtgärder som förbättrar trafiksituationen – bland annat två cirkulationsplatser och en gång- och cykeltunnel. Planerad byggstart 2009.

Trots detta kvarstår problem i form av trafiksäkerhet och framkomlighet, samt att bron över Kalix älv är i behov av omfattande reparationer. Repareras inte bron inom tre år kommer den att behöva bytas ut senast år 2015. Bron över Kalix älv har även stora restriktioner för tunga fordon vad gäller vikt, axeltryck, längs mm. Under en tiomånadersperiod (2007-2008) så avslogs 117 ansökningar om dispens att trafikera bron vilket placerar bron på en sjunde plats i avslag för dispenser i landet. I och med detta har Vägverket valt att göra en översyn av hela E4 förbi Kalix.

Trafikmängder på sträckan mellan "Kråkfällan" väster om bron över Kalix älv fram till strax öster om Nygatan är ca 11 000 ÅDT (sträckan "E4 förbi centrala Kalix). Trafikmängderna väster resp öster om centrumdelarna är ca 5000 ÅDT. Andelen tungtrafik är ca 8-12%. Skyltad hastighet är idag 50km/h-70 km/h.

TÄNKBARA ÅTGÄRDER

Det aktuella objektet har analyserats enligt "fyrstegsprincipen". Med åtgärder enligt steg 1 och 2 nås inte projektmålen fullt ut. Det krävs åtgärder enligt steg 3 alternativt steg 4 som innebär större ombyggnader eller nyinvesteringar.



STÄLLNINGSTAGANDE - INVESTERING

2 (3)

Objektnummer 8211777	Dokumentdatum 2009-02-04	Beteckning PP20-B 2008:50147
-------------------------	-----------------------------	---------------------------------

SAMRÅD OCH BESLUT

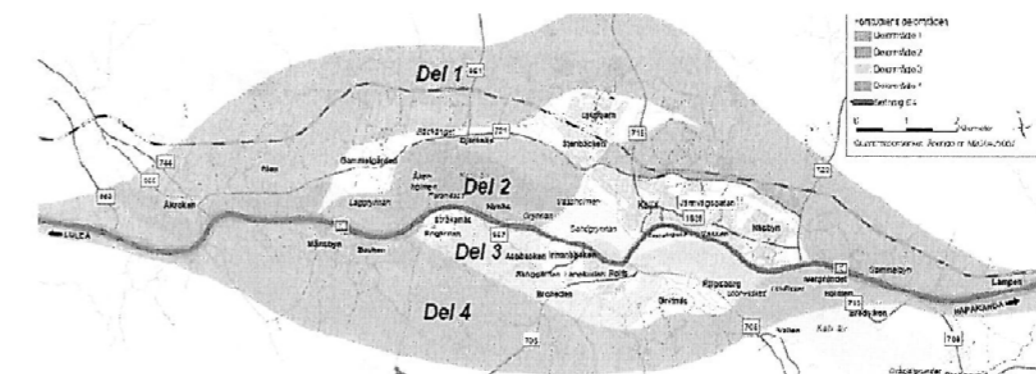
Under projektets gång har samråd hållits med bland annat myndigheter, intresseföreningar och verksamhetsutövare. Den 20 Maj 2008 genomfördes ett "Öppet Hus" på Folkets Hus i Kalix mellan klockan 15-21 med två presentationer av projektet. Ungefär 100 personer besökte utställningarna varav ca 1/3 var kvinnor. En enkät upprättades och denna var tillgänglig under mötet, på webben samt i Folkets Hus under hela samrådsprocessen. Totalt svarade 118 personer på enkäten. Samrådshandlingen har funnits tillgänglig i på Folkets Hus i Kalix, Kalix kommunhus, Vägverkets kontor i Luleå samt digitalt på webben. Handlingen skickades särskilt till länsstyrelsen i Norrbottens län, Kalix kommun, Banverket, Försvarsmakten, Företagarna i Kalix, Sveriges Åkeriförening Norr, Länstrafiken, Kalix sameby, Fiskeriverket och Billerud Karsborg.

Skriftliga synpunkter från allmänheten önskades Vägverket tillhanda senast 17 juni 2008. För myndigheter, intresseföreningar och verksamhetsutövare förlängdes svarstiden till den 30 juni 2008.

Länsstyrelsen beslutade 2009-01-14 att vägprojektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

FÖRSLAG TILL STÄLLNINGSTAGANDE

Vägverket ställningstagande är att driva projektet vidare projektet till nästa steg i planeringsprocessen som är Vägutredning. I vägutredningen skall åtgärder på befintlig E4, befintlig bro i Kalix, en ny bro vid befintligt brolägg samt ny sträckning av E4 inom delområde 3 och 4 med nytt brolägg utredas. Vägutredningen skall ta hänsyn till resultat från separata utredningar kring steg 1 och 2 åtgärder kring och i Kalix. Väg 721 funktion som förbifart vid broåtgärder samt alternativ färdväg för avslag vid dispenstransporter och som förbindelse mellan Kalix och Åkroken utreds också vidare.



Förstudieområdet med delområden



STÄLLNINGSTAGANDE - INVESTERING

3 (3)

Objektnummer	Dokumentdatum	Beteckning
K211777	2009-02-04	PP20-B 2008:50147

Luleå 2009-02-04

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Hamid Zarghampour".

Hamid Zarghampour, Enhetschef Samhällsutveckling

Bilagor:

Förstudie, Beslutshandling daterad 2009-02



Vägverket
Region Norr
Box 809, 971 25 Luleå
www.vv.se vagverket.lul@vv.se
Telefon: 0771-119 119 Texttelefon: 0243-750 90 Fax: 0920-24 38 30

