

Plan- och miljöbeskrivning

E45 Karesuando tätort

Kiruna kommun, Norrbottens län

Vägplan

Granskningshandling, 2026-06-17



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Plan- och miljöbeskrivning

Författare: Sweco Sverige AB

Dokumentdatum: 2026-06-17

Ärendenummer: TRV 2025/135521

Kontaktperson: Annika Öhman, Trafikverket

Foto: Sweco om inget annat anges

Illustration: Sweco om inget annat anges

Sammanfattning

Denna planbeskrivning avser vägplan för E45 Karesuando tätort med tillhörande miljöbeskrivning.

Karesuando ligger i Kiruna kommun, cirka 180 km norr om Kiruna vid gränsen till Finland. E45 och väg 99 sträcker sig genom samhället.

E45 används främst av den långväga trafiken, men fungerar även som lokalgata för boende på orten. Det innebär att oskyddade trafikanter delar utrymme med fordonstrafiken, vilket lokalt leder till bristande trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Ändamålet med projektet, E45 Karesuando tätort, är att åstadkomma ett trafiksystem med god tillgänglighet och som stödjer effektiva, säkra och miljömässigt hållbara transporter och resor längs E45.

Åtgärderna innefattar cirka 1,2 km lång gång-, cykel- och mopedväg på den södra sidan av E 45 från Raunalvägen till tullen/väg 99. Även belysning, passager samt hastighetsdämpande åtgärder utförs längs vägen. Från tullen och österut föreslås en cirka 550 meter lång gång-, cykel- och mopedprioritering (målning av bredare vägren) fram till östra anslutningen till Anders Fjellners gata. Dubbel stopphållplats (timglashållplats) föreslås vid befintlig hållplats vid Raunalvägen och vid Vandrarhemmet.

Vägplanen bedöms medföra begränsad miljöpåverkan med små konsekvenser för aspekterna naturmiljö, ytvatten, grundvatten, markmiljö, kulturmiljö och landskapsbild.

För befolkning, människors hälsa samt friluftslivet bedöms projektet bidra till förbättrade förutsättningar med positiva konsekvenser som följd.

Som grund för bedömning av värde och risk för påverkan har markmiljöundersökningar utförts liksom en förenklad naturvärdesinventering.

Gång-, cykel- och mopedvägen bidrar till uppfyllelse av både ändamålen och projektmålen. Genom att gång- cykel- och mopedvägen anläggs i direkt anslutning till befintlig väg bedöms ändamålet uppnås med minsta intrång och olägenhet och utan oskälig kostnad.

Innehåll

Sammanfattning	3
1 Inledning	7
1.1 Planens huvuddrag.....	7
1.2 Bakgrund och behov.....	8
1.2.1 Ändamål med åtgärden.....	9
1.2.2 Mål för åtgärden	10
1.3 Avgränsning	10
1.3.1 Geografisk avgränsning	10
1.3.2 Tidsmässig avgränsning	10
2 Förutsättningar	11
2.1 Anläggningen, trafik och användargrupper	11
2.1.1 Vägens funktion och standard.....	11
2.1.2 Fordonstrafik.....	11
2.1.3 Oskyddade trafikanter.....	12
2.1.4 Kollektivtrafik	12
2.2 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	12
2.3 Landskapet.....	13
2.4 Riksintressen, miljökvalitetsnormer samt skyddade områden och arter	14
2.4.1 Riksintressen	14
2.4.2 Natura 2000.....	16
2.4.3 Miljökvalitetsnormer	17
2.4.4 Generella biotopskydd	18
2.4.5 Strandskydd.....	19
2.4.6 Skyddade arter	19
2.5 Kommunal och regional fysisk planering.....	19
2.6 Byggtekniska förutsättningar	20
2.6.1 Geotekniska förhållanden	20
2.6.2 Avvattning.....	21
2.6.3 Förorenade områden	21
2.6.4 Belysning och ledningar.....	22
2.6.5 Klimat	22
2.6.6 Risker	23

3 Vägens lokalisering och utformning med motiv 24

3.1 Vald lokalisering med motiv	24
3.2 Bortvalda lokaliseringsalternativ med motiv	24
3.3 Vald utformning med motiv	24
3.3.1 Generell utformning	24
3.3.2 Referensstandard och typsektion.....	25
3.3.3 Linjeföring E45.....	26
3.3.4 Utformning av passager och platågupp.....	26
3.3.5 Utformning av korsningar och anslutningar	29
3.3.6 Utformning av busshållplatser	29
3.3.7 Utformning av väg 99.....	30
3.3.8 Utformning av belysning och ledningar	31
3.3.9 Geoteknik	32
3.3.10 Avvattnings och trummor	32
3.4 Bortvalda utformningsalternativ med motiv	33
3.5 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått.....	33
3.5.1 Planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta.....	33
3.5.2 Övriga planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått.....	33
3.6 Vägåtgärder som ingår i projektet men provas i särskild ordning	34
3.6.1 Förändring av enskilda anslutningar	34

4 Miljöbeskrivning 35

4.1 Nollalternativ.....	35
4.2 Avgränsning av miljöaspekter	36
4.3 Metod	36
4.4 Miljöförhållanden, miljöeffekter och miljökonsekvenser.....	37
4.4.1 Naturmiljö	37
4.4.2 Ytvatten	39
4.4.3 Grundvatten.....	41
4.4.4 Markmiljö	41
4.4.5 Kulturmiljö och landskapsbild.....	42
4.4.6 Befolkning och människors hälsa samt friluftsliv	43
4.4.7 Rennäring.....	44

5 Övriga effekter och konsekvenser 45

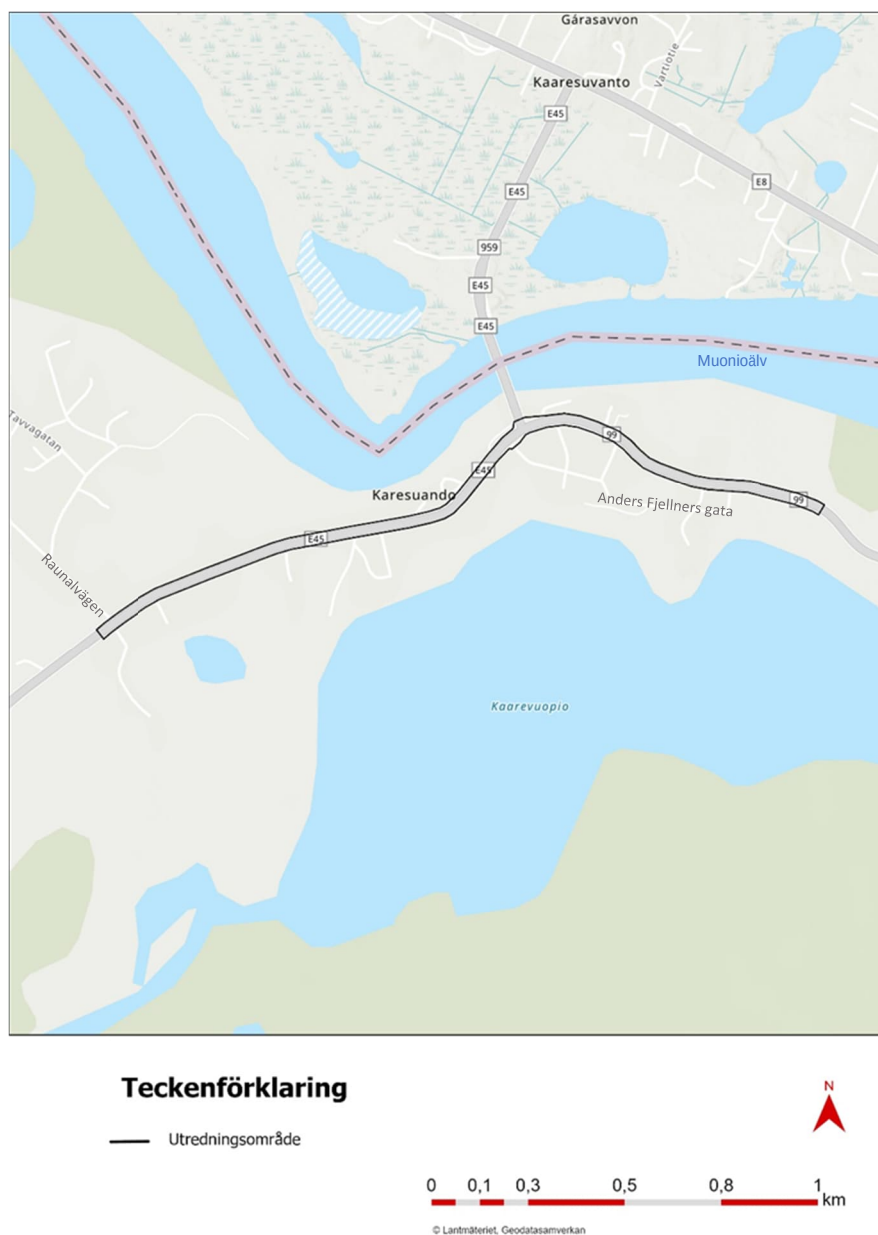
5.1 Trafik och användargrupper.....	45
-------------------------------------	----

5.2 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	45
5.3 Kommunal och regional fysisk planering.....	46
5.4 Fastigheter	48
5.5 Samhällsekonomisk effektivitet.....	48
5.6 Byggskedet.....	48
6 Samlad bedömning	50
6.1 Samlad bedömning av effekter och konsekvenser.....	50
6.2 Måluppfyllelse.....	50
6.2.1 Ändamål och mål för åtgärden.....	50
6.2.2 Nationella miljö kvalitetsmål.....	50
6.3 Miljöbalkens hänsynsregler	51
6.4 Riksintressen, miljö kvalitetsnormer samt skyddade områden och arter	52
6.4.1 Riksintressen.....	52
6.4.2 Natura 2000.....	52
6.4.3 Strandskydd.....	52
6.4.4 Skyddade arter	53
6.5 Slutsats	53
7 Markanspråk	54
7.1 Vägrätt och vägområde	54
7.1.1 Nytt markanspråk med vägrätt".....	55
7.1.2 Nytt markanspråk med inskränkt.....	55
7.2 Områden med tillfällig nyttjanderätt.....	56
8 Fortsatt arbete	58
8.1 Planläggningsprocess	58
8.2 Fastställelseprövning.....	58
8.3 Kontroll och uppföljning	59
8.4 Kostnader och finansiering	59
9 Referenser	60
10 Bilagor	61

1 Inledning

1.1 Planens huvuddrag

Projektet omfattar tätortsåtgärder för en mer anpassad vägmiljö längs E45 och väg 99, se Figur 1. Åtgärderna innefattar cirka 1,2 km lång gång-, cykel- och mopedväg, belysning, passager, busshållplatser samt hastighetsdämpande åtgärder på den södra sidan av E45 från Raunalvägen österut till tullen/väg 99. Från tullen och österut föreslås en cirka 550 meter lång gång-, cykel- och mopedprioritering (målning av bredare vägren) fram till östra anslutningen till Anders Fjellners gata.



Figur 1. Översiktskarta över Karesuando

1.2 Bakgrund och behov

Trafiksäkerheten, tryggheten och tillgängligheten läng E45 har studerats i Åtgärdsvalsstudie E45 och väg 99 genom Karesuando, daterat 2024-06-26. Vägarna i Karesuando är att anse som lågtrafikerade, men den tunga trafiken svarar för en relativt stor andel. Den tunga trafiken upplevs ha ökat och upplevelsen är även att flertalet personbilar och tung trafik inte håller hastighetsbegränsningen, vilket bekräftats av trafikmätningar under framtagande av Åtgärdsvalsstudie (ÅVS).

Framförallt används E45 av den långväga trafiken, men fungerar även som lokalgata för boende på orten. Det innebär att oskyddade trafikanter delar utrymme med fordonstrafiken, vilket lokalt leder till bristande trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Många korta resor sker med bil istället för med aktivt resande. Genom att säkerställa hastighetsefterlevnaden och förbättra möjligheten för oskyddade trafikanter att säkert ta sig längs sträckan skulle invånarnas färdmedelsval påverkas positivt.

Syftet med Åtgärdsvalsstudien var att ge förutsättningar för ökad trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter längs den cirka 4 kilometer långa sträckan genom Karesuando, samtidigt som framkomligheten för den långväga trafiken skulle bibehållas. Utifrån de brister och behov som fanns på sträckan skulle åtgärder som löser bristerna på kort och lång sikt föreslås.

I enlighet med fyrstegsprincipen bedömdes att gång-, cykel- och mopedväg, belysning, passager, busshållplatser samt hastighetsdämpande åtgärder, som en lämplig begränsad ombyggnadsåtgärd enligt steg 3.

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan. I planläggningsprocessen, se Figur 2, utreds var och hur vägen eller järnvägen ska byggas.

I början av planläggningen tog Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen i Norrbottens län beslutade 2026-02-10 att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. När länsstyrelsen beslutat att projektet inte medför betydande miljöpåverkan tas en plan- och miljöbeskrivning fram. I Plan- och miljöbeskrivningen beskrivs bland annat projektets miljöpåverkan och försiktighets- och skyddsåtgärder föreslås.



Figur 2. Trafikverkets planläggningsprocess i projekt som inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan, utan alternativa lokaliseringar.

Samråd sker under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse. I Samrådshandling fördjupas samrådet och samrådsmöte på orten genomförs.

Efter samrådet hålls planen tillgänglig för granskning. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft.

1.2.1 Ändamål med åtgärden

De transportpolitiska målen består av ett övergripande mål samt de sinsemellan jämbördiga funktions- och hänsynsmålen. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Ändamålet med projektet, E45 Karesuando tätort, är att åstadkomma ett trafiksystem med god tillgänglighet och som stödjer effektiva, säkra och miljömässigt hållbara transporter och resor längs E45.

När en väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. Om en vägplan medför att mark eller annat utrymme eller särskild rätt till mark eller annat utrymme kan komma att tas i anspråk, ska planen utformas så att de fördelar som kan uppnås med den överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda (13 § väglagen).

1.2.2 Mål för åtgärden

- Prioritera åtgärder som förbättrar barns vägar till skola och fritidsaktiviteter
- Tillgängliggöra hållplatser för kollektivtrafiken
- Säkerställa hastighetsefterlevnaden längs sträckan

1.3 Avgränsning

1.3.1 Geografisk avgränsning

Karesuando ligger i Kiruna kommun, cirka 180 km norr om Kiruna vid gränsen till Finland, se Figur 1.

Det sammantagna området omfattar utredningsområdet för projektet samt influensområdet. Både influensområde och utredningsområde skiljer mellan olika miljöaspekter.

Geografiskt avgränsar sig plan- och miljöbeskrivningen till det område som kan komma att påverkas till följd av byggandet av ny gång-, cykel- och mopedväg genom Karesuando. Den geografiska avgränsningen av utredningsområdet omfattar område från anslutning till Raunalvägen till östra anslutningen till Anders Fjellners gata, se Figur 1.

Projektets närområde (influensområde) omfattar områden där miljöeffekter som buller, hydrologisk påverkan samt landskapets upplevelsevärden med mera kan uppstå.

För avgränsning av miljöaspekter, se kapitel 4.2.

1.3.2 Tidsmässig avgränsning

Planläggningen av E45 Karesuando tätort har påbörjats under våren 2025.

Vägplanen beräknas vara fastställd och bygghandlingar färdigprojekterade 2027. Byggstart planeras preliminärt år 2029.

Tidsmässig avgränsning för driftskede sträcker sig från färdig anläggning fram till år 2045, vilket är horisontåret för aktuella prognoser.

Tidshorisont för nollalternativet är år 2045.

Konsekvenser beskrivs för anläggningstiden, vilken bedöms uppgå till cirka två år. Konsekvenser beskrivs även för driftskede för den färdiga gång-, cykel- och mopedvägen.

2 Förutsättningar

2.1 Anläggningen, trafik och användargrupper

2.1.1 Vägens funktion och standard

E45 sträcker sig från Sicilien i Italien till Norge. I Sverige sträcker sig vägen från Göteborg till Karesuando och fortsätter därifrån norrut genom Finland till Norge.

Vägen är en nationellt och internationellt viktig väg med tanke på godstransporter, långväga persontransporter samt kollektivtrafik i det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV). Vidare är E45 rekommenderad färdväg för farligt gods. Vägen är av riksintresse för infrastruktur och ingår i det nationella stamvägnätet.

E45 är en tvåfältsväg med 6,3 meter belagd bredd och har bärighetsklass BK 4 – särskilda villkor.

Väg 99 sträcker sig från Haparanda i söder till Karesuando i norr. Vägen ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för långväga personresor. Väg 99 är en tvåfältsväg med vägbredd varierande mellan 6,0-6,2 meter och har bärighetsklass BK1.

Högsta tillåtna hastighet genom Karesuando tätort är 40 km/h (30 km/h kl. 7-17 vardagar förbi skolan).

2.1.2 Fordonstrafik

Vägarna i Karesuando är att anse som lågtrafikerade, men den tunga trafiken svarar för en relativt stor andel. Den tunga trafiken upplevs ha ökat och upplevelsen är även att flertalet personbilar och tung trafik inte håller hastighetsbegränsningen, vilket bekräftats av trafikmätningar. Framförallt E45 används av den långväga trafiken men fungerar även som lokalgata för boende på orten.

Årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) på E45 är 473 fordon varav 64 (14%) är tung trafik (mätår 2022). Årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) på väg 99 är 197 fordon varav 11 (6%) är tung trafik (mätår 2022).

ÅDT på bron över till Finland är 577 fordon varav 78 (14%) är tunga fordon (mätår 2022).

2.1.3 Oskyddade trafikanter

Infrastruktur för gång- och cykeltrafik längs E45 genom Karesuando saknas förutom ett övergångsställe i anslutning till skolorna. Oskyddade trafikanter delar utrymme med fordonstrafiken så barn och vuxna vistas i blandtrafik tillsammans med den kortväga- och långväga trafiken. De största flödena av oskyddade trafikanter är längs E45 till och från skolorna och livsmedelsbutikerna samt mellan dessa.

2.1.4 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken består till störst del av skollinjer som tar barn till och från skolor i Karesuando.

Kollektivtrafik ombesörjs av Länstrafiken och trafikerar vardagar Karesuando, Idivuoma och Mertajärvi och Kiruna. Även mellan Karesuando-Kuttainen-Suijavaara går buss under skoltid.

Enligt Åtgärdsvalstudien finns det fem hållplatser i Karesuando samt att det finns en otydlighet kring hållplatser rörande namngivning, utmärkning samt koppling till tidtabeller. Befintliga hållplatser är inte tillgänglighetsanpassade och alla saknar väderskydd.

2.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

Karesuando är Sveriges nordligaste kyrkby. E45 och väg 99 sträcker sig genom samhället. År 2020 var folkmängden cirka 280 personer. Befolkningen består av en större andel äldre människor. Bebyggelse i form av småhus och samhällsservice finns till största del längs E45 och väg 99.

Karesuando ligger vid Muonioälven som utgör en naturlig landsgräns mellan Sverige och Finland. Bron över älven förbinder Karesuando med systersamhället Karesuvanto på den finska sidan. Karesuando är en serviceort inom Kiruna kommun. Det finns en kommunal skola (F-9), sameskola (F-6), kommunal förskola och en sameförskola. Utöver detta finns även hälsocentral, tandvårdsklinik, apoteksombud, vård- och omsorgsboende, bibliotek och simhall. Näringslivet består idag av skilda grenar som rennäring, hantverk och turism. Ett större renslakteri samt tillverkning och försäljning av kniv- och hantverksprodukter finns i Karesuando.

Den största arbetsgivaren idag är Kiruna kommun.

Viktiga målpunkter för trafiken längs E45 är Kiruna söderut och Finland norrut. Lokala målpunkter är drivmedelsförsäljning, livsmedelsbutik,

café/restaurang, camping, hotell, stugby, turiststation, bussgods och butiker. Se Figur 3 för målpunkter.



Figur 3. Målpunkter i Karesuando. Källa: Åtgärdsvalsstudie E45 och väg 99 genom Karesuando.

2.3 Landskapet

Karesuando är beläget på landtungan mellan sjön Kaarevuopio och Muonio älv. Samhället är samlat i ett avlångt stråk längs vägarna E45 och väg 99. I den västra delen består bebyggelsen av låga enplanshus i trä medan det i den centrala delen är uppblandad med högre byggnader. Tätortskaraktären är småskalig där bebyggelsen har variation i uttryck, placering och funktion. Tomtmark på sidan mot vägen kantas ibland av trästaket eller vegetation medan infarter till verksamheter ofta består av stora asfaltsytor. Vegetationen utgörs huvudsakligen av fjällbjörk men även av rönn, asp, tall och gran. Karesuando kyrka är centralt placerad på en höjd och utgör ett landmärke, se Figur 4. Även skolans åttakantiga träbyggnad utmärker sig i sitt uttryck.

Utblickar finns återkommande mot omlandets mer storskaliga landskap. Särskilt tilltalande är de mot vattendragen och lågfjäll där de blir tydligare när träden är avlövide.



Figur 4. Karesuando kyrka utgör ett landmärke.

2.4 Riksintressen, miljö kvalitetsnormer samt skyddade områden och arter

2.4.1 Riksintressen

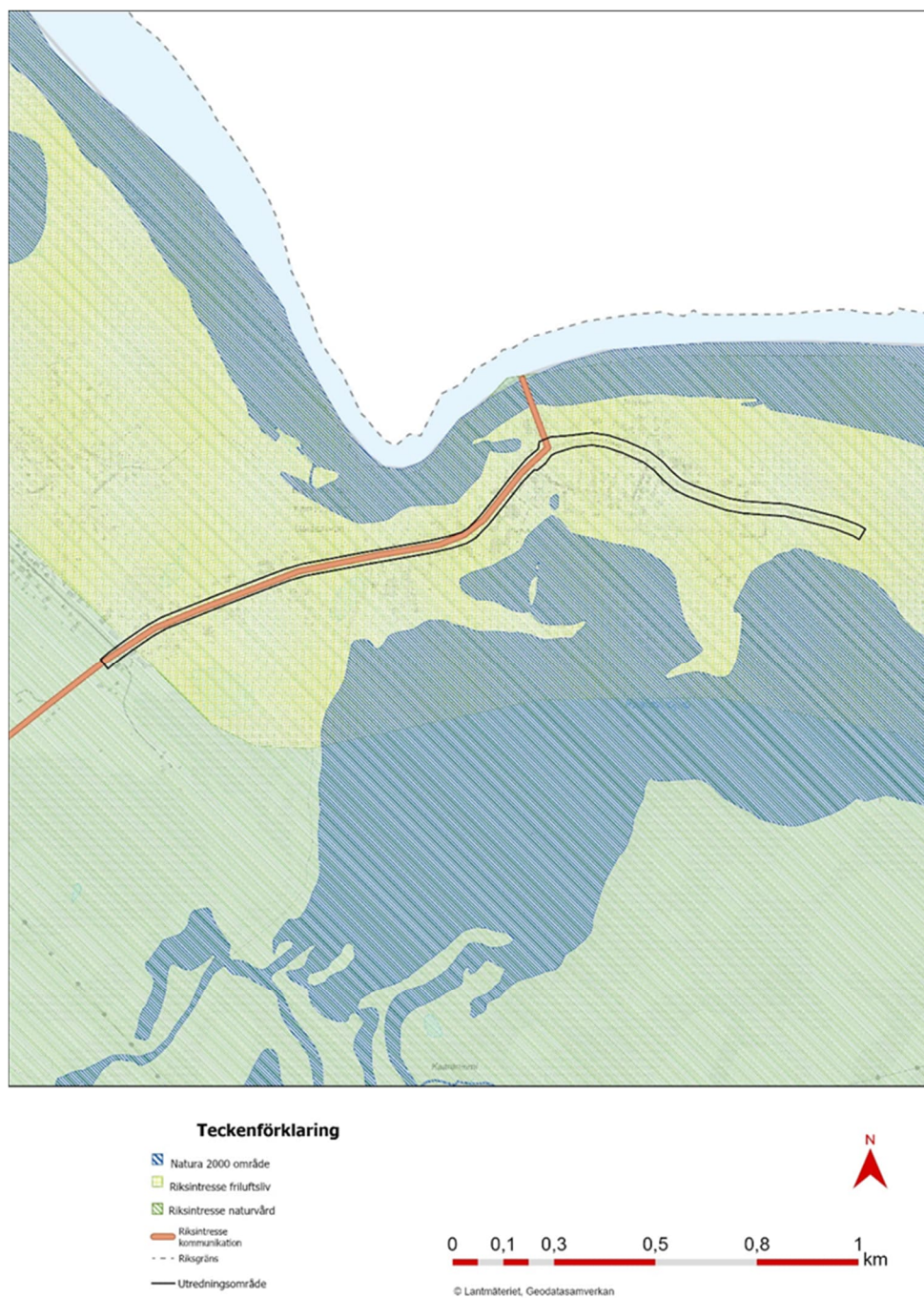
E45 är av riksintresse för infrastruktur.

En lång sträcka längs älven är utpekad som riksintresse för naturvård: Könkämä-Muonio älv, Kummaeno, Råstonsölkä (Berört delområde Könkämä – Muonio älv). Befintlig väg ligger i aktuell del inom riksintresset som även omfattar dalgången på svenska sidan. Söder om Karesuando gränsar detta område av riksintresse för naturvården till ytterligare ett riksintresse, Sulajoki – Karesuandoområdet.

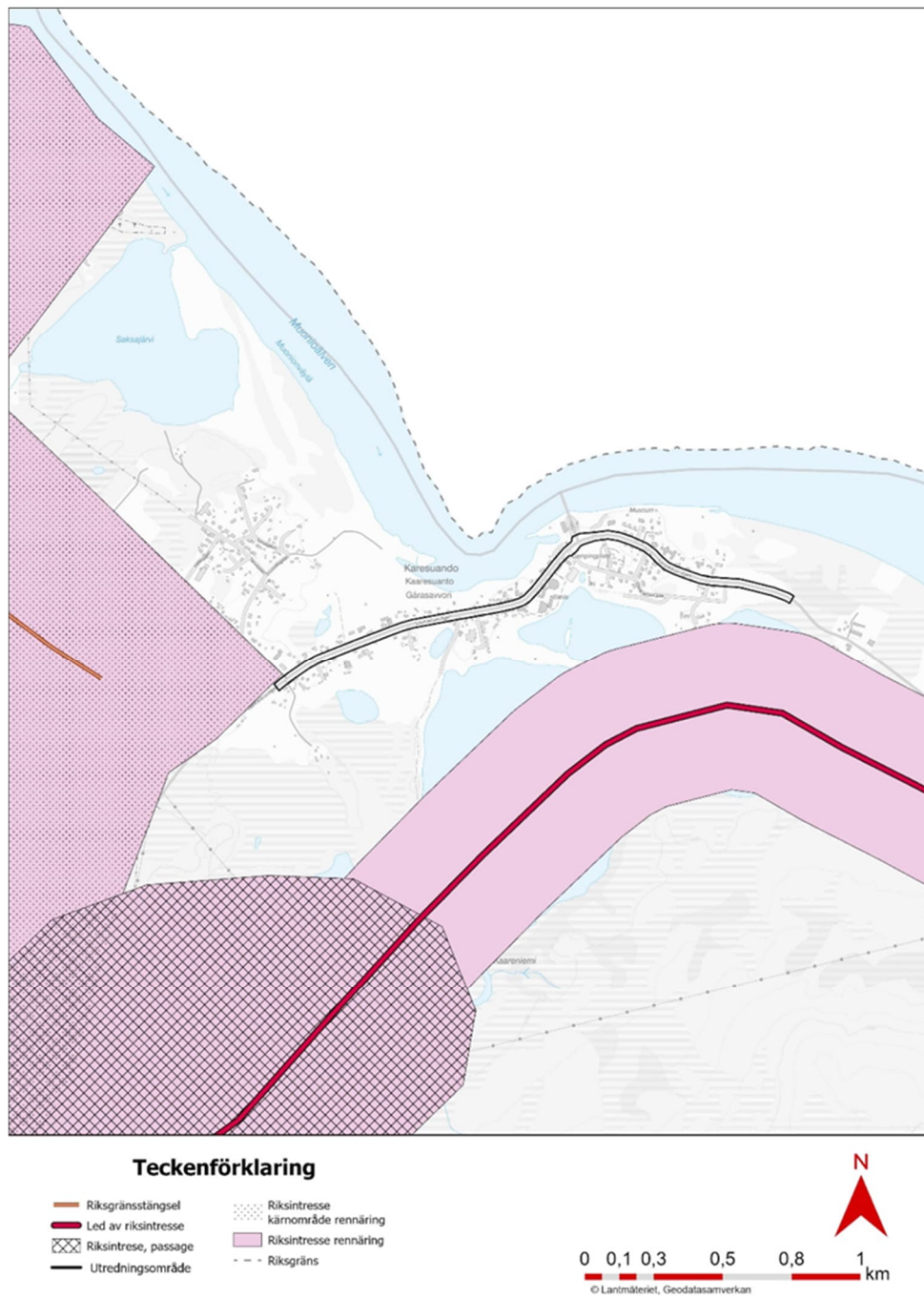
Projektet är beläget inom ett utpekad riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap. 6 § miljöbalken för Torne-Muonio älvdal.

För riksintressen se Figur 5.

Strax väster respektive söder om Karesuando finns riksintressen för rennäring, bestående av kärnområde, svåra passager och flyttled av riksintresse. För rennärringsintressen, se Figur 6.



Figur 5. Riksintressen och Natura 2000 område.



Figur 6. Riksintressen för rennärigen.

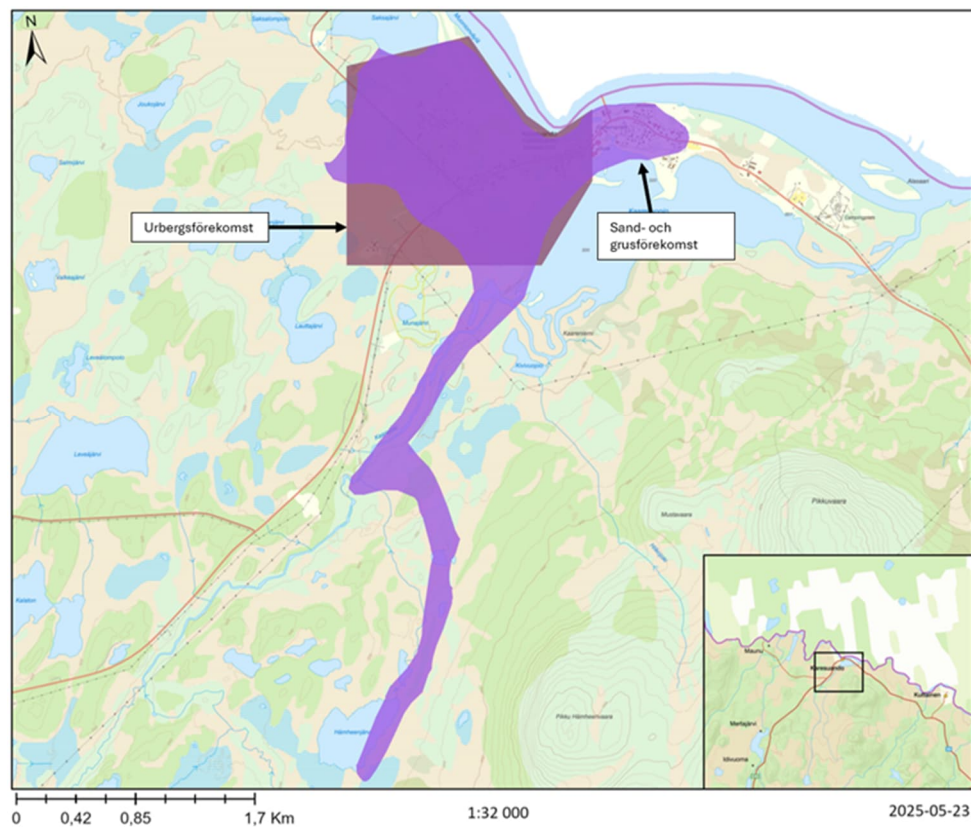
2.4.2 Natura 2000

Samhället Karesuando är beläget i anslutning till Muonio älv som tillhör Torne- och Kalix älvsystem och därigenom utgör del av Natura 2000-område. I Natura 2000-området ingår också sjön Kaarevuopio söder om Karesuando. Se Figur 5.

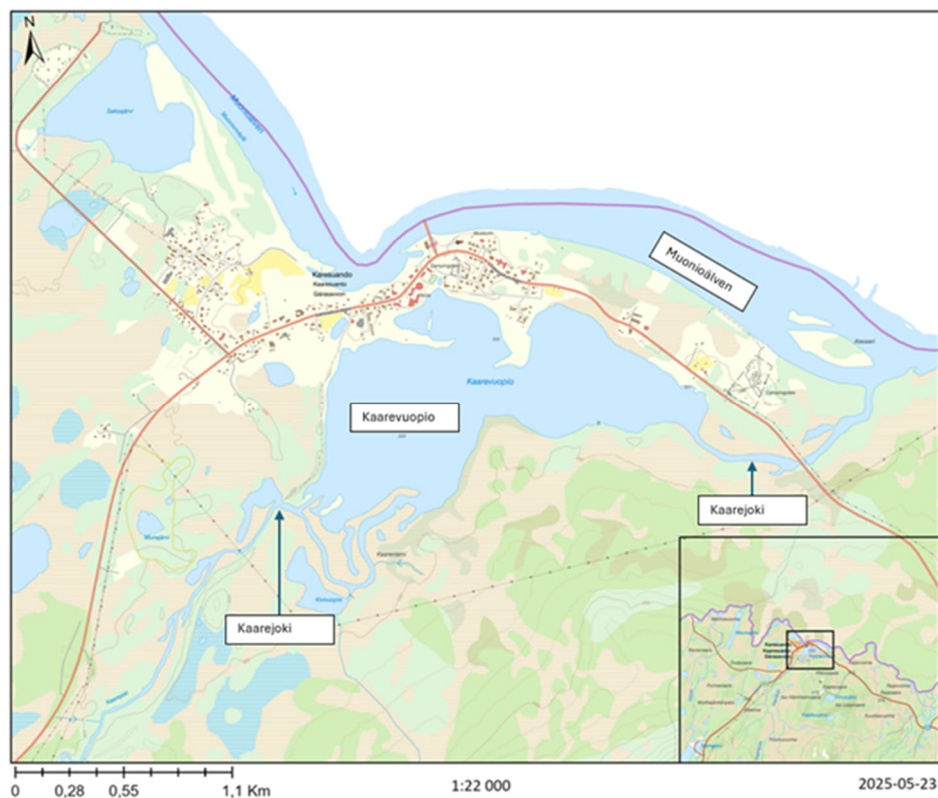
2.4.3 Miljökvalitetsnormer

Inom och i angränsning till utredningsområdet finns två grundvattenförekomster, en urbergsförekomst, och en sand- och grusförekomst, se Figur 7.

Tre vattendrag som klassificeras som ytvattenförekomster förekommer inom utredningsområdet: Muonioälven, Kaarevuopio och Kaarejoki. Slutlig recipient för att vatten inom utredningsområdet är Muonioälven, se Figur 8.



Figur 7. Grundvattenförekomster i Karesuando.



Figur 8. Ytvattenförekomster i Karesuando.

Miljökvalitetsnormen för utomhusluft berörs, men bedöms inte överskridas.

Inga vatten där förordningen för fisk- och musselvatten ska tillämpas berörs.

Miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller gäller för kommuner med fler än 100 000 invånare och buller från större vägar, järnvägar och flygplatser i hela Sverige. Därmed omfattas aktuell väg inte av dessa.

Inga yt- eller grundvattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer för vatten bedöms komma att påverkas genom projektet, se kapitel 4.4.2 för bedömning av påverkan på ytvatten respektive 4.4.3 för bedömning av påverkan på grundvatten. Därmed föreligger ingen risk för försämring av status eller att fastställda miljökvalitetsnormer inte kan nås.

2.4.4 Generella biotopskydd

Inga objekt som omfattas av bestämmelser om generella biotopskydd har påträffats i området och behandlas därmed inte vidare.

2.4.5 Strandskydd

De förbud som gäller inom strandskyddat område enligt 7 kap. 15 § miljöbalken omfattar inte byggande av allmän vägenligt fastställd vägplan. Strandskyddet hanteras genom samråd med länsstyrelsen inom ramen för framtagandet av vägplanen/järnvägsplanen, istället för genom prövning av dispens.

Sjöar och vattendrag omfattas av generellt strandskydd på 100 meter från strandkanten, både på land och i vattenområdet och inkluderar även undervattensmiljön. Sveriges stränder är en naturtillgång av mycket stort värde och är av stor betydelse för allmänheten och för det växt- och djurliv som är beroende av vattenmiljöer.

Muonioälven, Kaarevuopio och Kaarejoki omfattas av det generella strandskyddet. Genom detaljplaner eller motsvarande äldre planer är strandskyddet till stora delar upphävt genom Karesuando.

Strandområden som vid utgången av juni 1975 ingick i äldre, redan fastställda generalplaner, stadsplaner eller byggnadsplaner ska inte omfattas av strandskydd. (Avser "ändring av byggnadsplan för Karesuando kyrkby 1959-60", 25-KAR/218). För nyare planer har dessa antagits innan dess att strandskyddet automatiskt återinförs vid ny planläggning, alternativt har strandskyddet aktivt upphävts av kommunen genom detaljplan.

Sträckor där strandskydd råder är markerat på plankartorna och redovisas som en upplysning i teckenförklaringen.

2.4.6 Skyddade arter

Inga växtarter som omfattas av artskyddsbestämmelser har påträffats i det aktuella området.

Genom artskyddsförordningen omfattas alla vilt levande fåglar av skydd. Omfattningen av föreslagna åtgärder är dock begränsad och bedöms inte påverka förekommande fåglar så att artpopulationer inte kan bibehållas på en tillfredsställande nivå.

2.5 Kommunal och regional fysisk planering

Under planperioden 2022-2033 avsätts medel i Länstransportplanen för mindre gång- och cykelåtgärder. E45 och väg 99 är med som prioriterad, ej finansierad, brist i nästkommande planperiod.

I området gäller Översiktsplan 2018, antagen av kommunfullmäktige 2019-01-10. I översiktsplanen nämns att en gång- och cykelväg genom byn, parallellt med E45, behövs.

2.5.1.1 Detaljplaner

Längs sträckan finns det 10 detaljplaner eller motsvarande som kan beröras av vägprojektet, se Tabell 1.

Tabell 1. Detaljplaner eller motsvarande som kan beröras av vägprojektet

Detaljplan	Detaljplan
25-KAR-218	25-P95/40
25-P80/2	25-P01/5
25-KAR-259	2584-P14/11
25-P92/106	

Påverkan på detaljplanerna redovisas i kapitel 5.3.

2.6 Byggtekniska förutsättningar

2.6.1 Geotekniska förhållanden

Enligt SGU:s jordartskarta passerar befintlig väg genom områden med isälvsediment, torv, isälvsavlagringar och älvsediment, se Figur 9.



Figur 9. Utdrag från SGU:s jordartskarta.

Eftersom vägen har många avfarter, parkeringsplatser och mindre sidovägar är det svårt att fastställa exakt var den ursprungliga markytan låg. Jordmånen i området utgörs huvudsakligen av sandig silt och siltig sand.

Torv påträffades vid km 0/480 på 3,0 meters djup och torvig siltig sand vid km 1/290 på 4,3 meters djup. Torvlagrets mäktighet varierar mellan 0,7 och 1,6 meter.

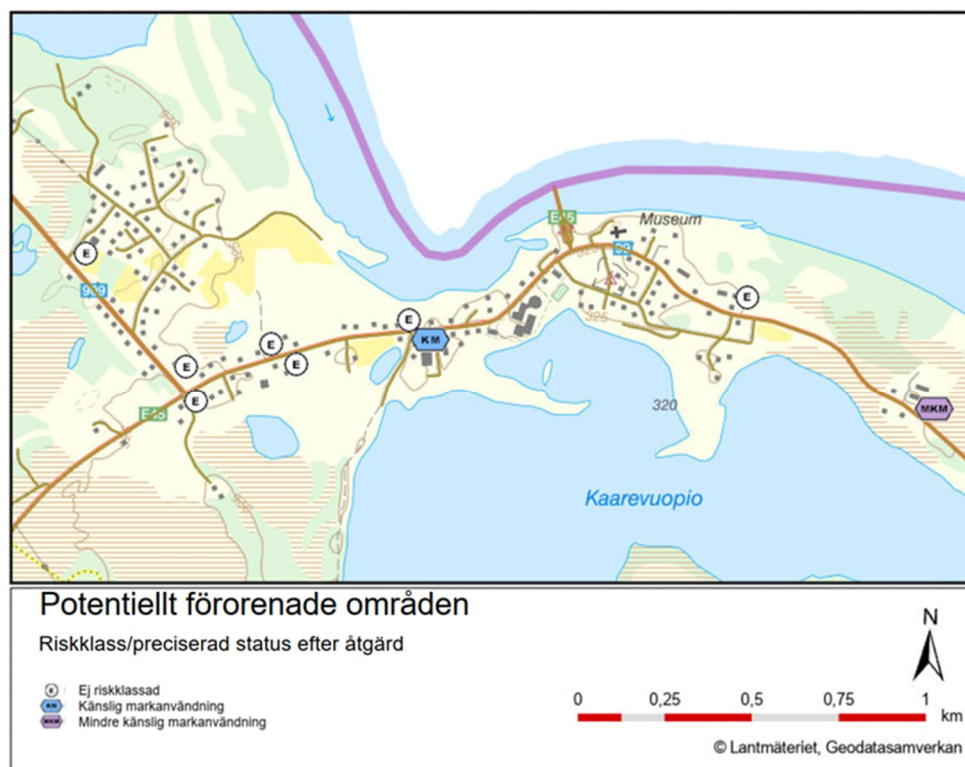
2.6.2 Avvattning

Den befintliga avvattningen inom utredningsområdet, sker idag mestadels till diken, mot sidoområden och via vägtrummor som leder vattnet under E45. Analyser av höjddata och terrängdata visar att E45 inom utredningsområdet fungerar som en vattendelare. Vattnet på E45 västra sida rinner till Muonioälven, medan vattnet på östra sidan avleds först till sjön Kaarevuopio och sedan till Muonioälven, se Figur 8. Utredningsområdet ligger inom huvudavrinningsområdet Torneälven och omfattar två mindre delavrinningsområden som avvattnas till sjön Kaarevuopio och Muonioälven enligt SMHI:s indelning.

2.6.3 Förorenade områden

I vägens omgivningar förekommer potentiellt förorenade områden kopplade till tidigare och befintliga verksamheter på platsen, se Figur 10. En markmiljöundersökning har utförts under sommaren 2025 som visar

låga halter av föroreningar i både vägdikens ytskikt och i djupare jordlager. Samtliga massor som schaktas bedöms vara lämpliga att återanvända i projektet.



Figur 10. Potentiellt förorenade områden inom Karesuando tätort.

2.6.4 Belysning och ledningar

Skanova och Kiruna kommun har tele-/optoledningar inom vägområdet. Ledningen korsar vägen på ett antal platser. Vidare har Vattenfall Eldistribution elledningar samt Tekniska verken VA-ledningar inom vägområdet som korsar vägen på flertal platser.

Befintlig väg är belyst. Tekniska verken har belysningsstolpar längs hela vägsträckan. Belysningsstolpar finns även före och efter den berörda vägsträckan samt in efter anslutande byavägar. Belysningen på sträckan är idag sporadiskt placerad med olika avstånd mellan ljuskällorna och med olika typer av stolpar/armaturer. Därför upplevs vissa platser mörka.

2.6.5 Klimat

Alla förändringar i anläggningen utförs med målsättningen att minska energianvändningen och koldioxidutsläppen. Projektets möjlighet till minskade klimatgasutsläpp utgörs i huvudsak av åtgärder som leder till minskad CO₂-utsläpp från trafik, val av principutformning, projektering och byggande.

Transporter bidrar i stor utsträckning till klimatpåverkan och utsläpp av luftföroreningar. Begränsad klimatpåverkan nås genom ett stegvis minskat beroende av fossila bränslen och ökad energieffektivitet. Trafiken på E45 kommer även fortsättningsvis att bidra med klimatpåverkande gaser till atmosfären. Utsläppen är beroende av hur trafikflödena kommer att utvecklas och även hur snabbt eller långsamt framtida teknikutveckling med exempelvis förnyelsebara drivmedel och bränslesnåla fordon kommer att ske.

Syftet med detta projekt är att skapa en säker trafiksituation samt möjliggöra vardagspendling med cykel för oskyddade trafikanter som färdas i Karesuando. Prioritering av de oskyddade trafikanterna bidrar till överflyttning av resor från bil till gång och cykel som resulterar i reducerade koldioxidutsläpp.

Energianvändningen i byggande, drift och underhåll av infrastrukturen står för en betydande del av transportsystemens totala energianvändning. I ett vägprojekt handlar klimat och energifrågorna till stor del av optimering av byggskedet. I det fortsatta arbetet med vägplanen kommer klimat- och energifrågan beaktas vid val av utformning då hänsyn tas till massbalans, masshanteringsåtgärder samt transportmetoder.

2.6.6 Risker

Längs vägen finns potentiella förorenade områden kopplade till tidigare och befintliga verksamheter på platsen. Föroreningssituationen har utretts så att de åtgärder som blir aktuella inte medför risk för spridning till omgivande mark eller vatten. Det föreligger alltid en risk att okända föroreningar påträffas i ett anläggningskede. Arbeta ska i så fall stoppas och kontakt tas med tillsynsmyndigheten för beslut om åtgärder.

I framtiden förväntas Sverige få ett våtare och varmare klimat med ökade nederbördsmängder och fler extrema nederbördstillfällen. Detta måste beaktas och tas med i utformningen av framtidens tekniska infrastruktur. Därmed måste avvattning av väg och dagvattensystem dimensioneras för att klara dessa klimatvariationer.

Karesuando tätort är beläget med vatten på båda sidor, Muonio älv på norra sidan och sjön Kaarevuopio på södra sidan. Vägen genom samhället är på flera sträckor uppbyggd på bank så att marken på ena eller båda sidor lutar bort från vägen. Flertalet låglänta områden längs vägen agerar svämplaner när vattennivån i älven och sjön stiger.

3 Vägens lokalisering och utformning med motiv

3.1 Vald lokalisering med motiv

Gång-, cykel- och mopedväg är placerad på den södra sidan av E45 från anslutningen till Raunalvägen österut till tullen/väg 99, längd cirka 1,2 km.

Den huvudsakliga anledningen att gång-, cykel- och mopedvägen valts att placeras på den södra sidan är målpunkternas placering. Gång-, cykel- och mopedvägen binder ihop flertalet av dem, bland annat skolorna. Vidare såg Trafikverket en möjlighet att åtgärda de stora anslutningarna och asfaltsytorna på den södra sidan och på så sätt skapa en säkrare och tydligare trafikmiljö.

I och med att det är fler fastigheter på norra sidan har även intrånget på närliggande fastigheter bedömts bli mindre med gång-, cykel- och mopedväg på den södra sidan. Avvattningen av väg och gång- och cykelväg bedömdes bli enklare att få till på den södra sidan, med lättare avrinning och mindre ingrepp på E45.

3.2 Bortvalda lokaliseringsalternativ med motiv

Inga andra lokaliseringsalternativ har varit aktuella.

3.3 Vald utformning med motiv

3.3.1 Generell utformning

Utformningen av vägarna har skett enligt Trafikverkets styrande dokument, Vägar och gators utformning, VGU2024.

Trafikverket strävar alltid efter att utforma en anläggning som är tekniskt, miljömässigt och kostnadsmässigt lämpligast.

I planbeskrivningen redovisas olika sträckor med längdmätning som har sin början i noll vilket redovisas på ritningar som 0/000. Exempelvis är 1/000 den punkt som ligger 1 kilometer öster om nollpunkten.

För beskrivning av gång- cykel- och mopedvägens utformning se illustrationskartor 100T0501- 101T0508, samt typsektionsritning 100T0401.

Som förutsättning gäller referenshastighet 40 km/h.

I början av sträckan, är sidoområdet begränsat och fastigheterna ligger nära vägen. Utrymmet i vägrummet är begränsat inom tätorten vilket motiverar 2,0 meter bredd för att minska intrånget vid boendemiljö.

På sträckan längs åkermark/naturmark som har mer utrymme har bredare, 3 meter bred, gång-, cykel och mopedväg utretts och projekterats.

Höjden på gång- cykel- och mopedvägen föreslås till 12 cm förutom vid anslutningar där den sänks.

25

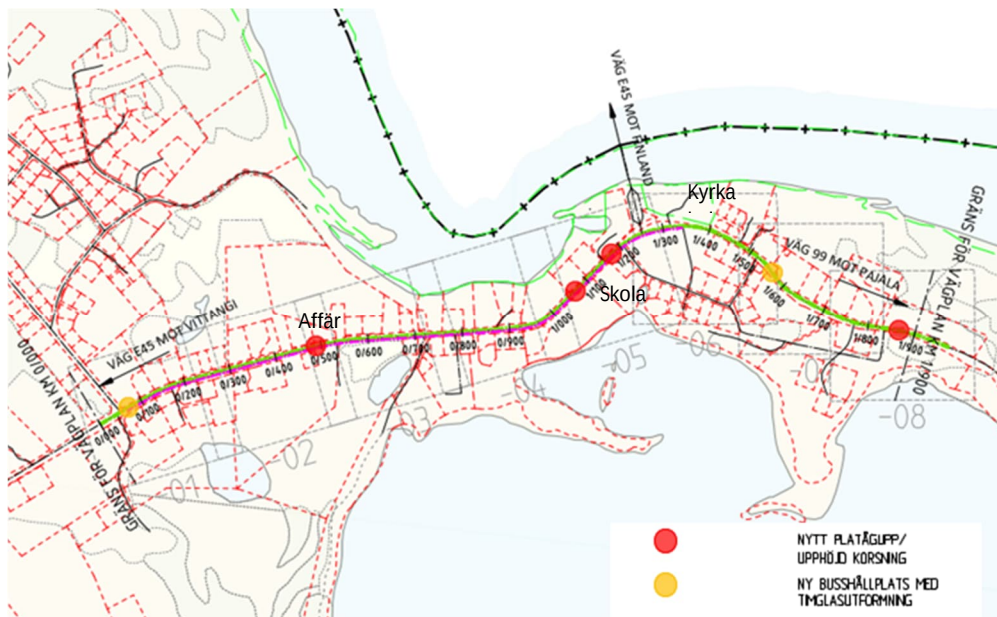
3.3.3 Linjeföring E45

Vägen projekteras för att ha nytt slitlager på sträckan där kantstensbunden gång-, cykel och mopedväg utförs. Väglinje utgår därav från befintlig vägmitt i plan och profil. Linjeföringen är anpassad för vägtekniska åtgärder där det krävs.

För hela vägen behålls vägbanans nivå oförändrad med undantag för sträckan km 0/910–1/030 där befintlig väg smalnar av. Den ökade trafikbelastningen har lett till djupa spår. Där ökas den totala asfaltstjockleken jämfört med resten av vägen för att öka bärigheten. Vägprofilen höjs några centimeter.

3.3.4 Utformning av passager och platågupp

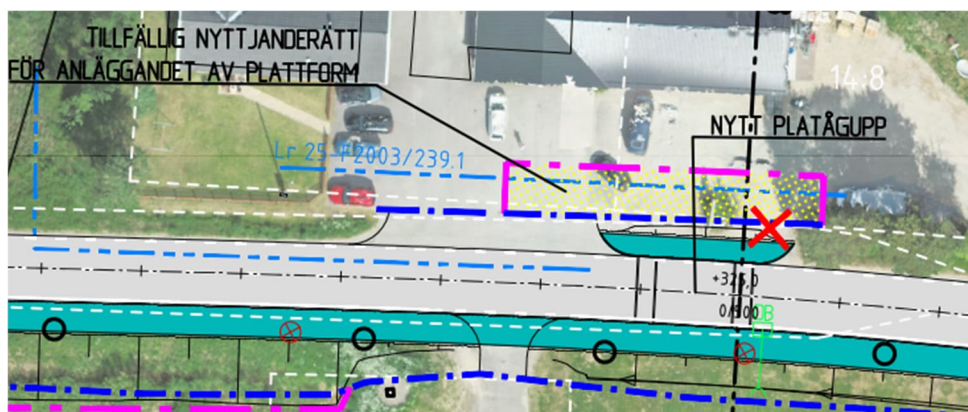
Passager av E45 och väg 99 utformas för att vara trafiksäkra och ge tillräcklig framkomlighet för alla trafikslag. Fyra platågupp föreslås, se Figur 12.



Figur 12. Översikt utformning av platågupp och busshållplatser.

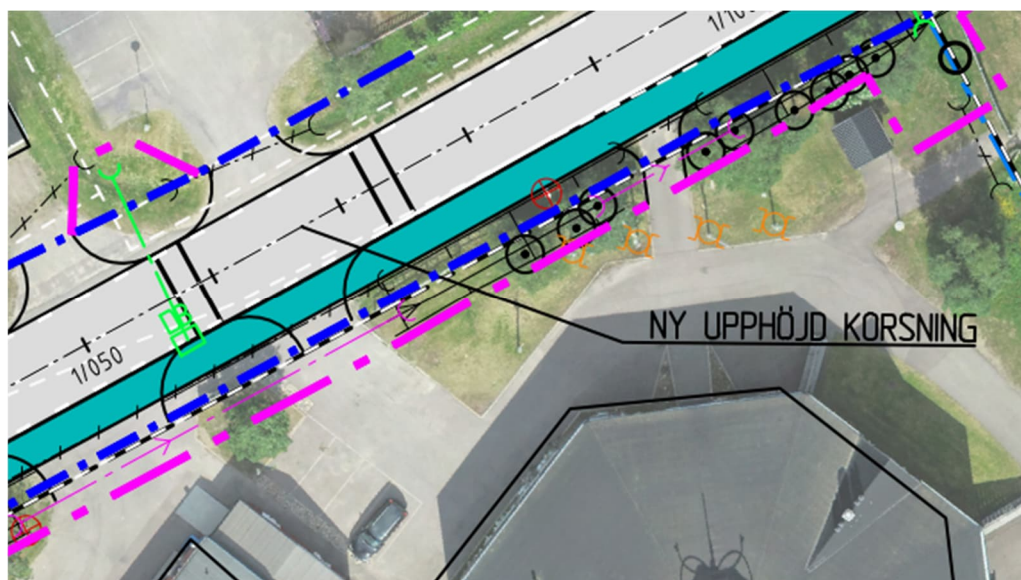
Platågupp utformas med en plattålängd 7,5 meter för att ge framkomlighet för alla trafikslag.

Vid affären tydliggörs området med anslutningar med en trottoar på norra sidan platåguppet/passage.



Figur 13. Platågupp vid affär, turkos remsa vid vägen redovisar ny gång- cykel- och mopedväg.

Vid skolan föreslås upphöjd korsning. Platågupp föreslås även i närhet av tullen och skolan. Se Figur 14, Figur 11 och Figur 15. Anslutningar tydliggörs och smalnas av för att ge utrymme till den upphöjda korsningen.

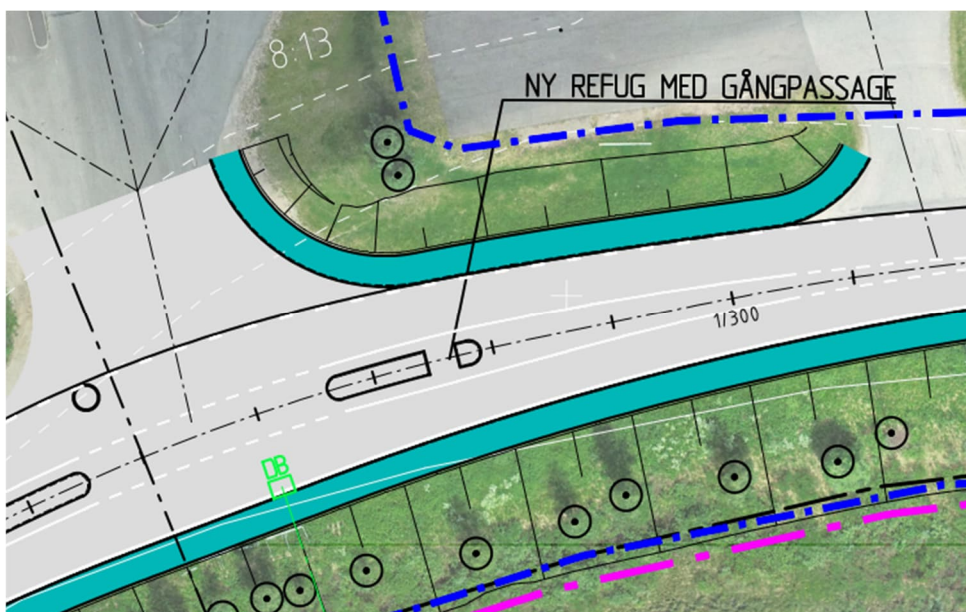


Figur 14. Upphöjd korsning vid skolan.



Figur 15. Platågupp i närhet av tullen och skolan.

Vid gång-, cykel och mopedvägens slut vid korsningen mot överfarten mot Finland anläggs en ny refug med passage, se Figur 16.



Figur 16. Passage vid tullen.

Platågupp anläggs även österut längs väg 99 i slutet av samhället, cirka km 1/865.

3.3.5 Utformning av korsningar och anslutningar

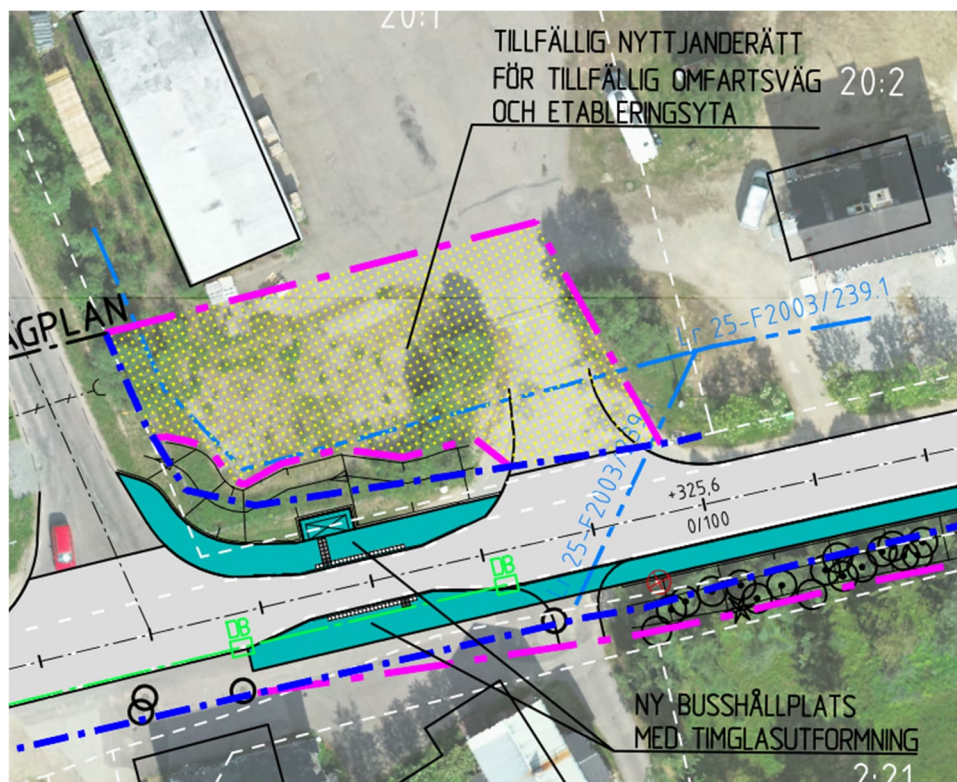
Korsningar och anslutningar tydliggörs och på vissa ställen smalnas av. En nedsänkning av kantstenen görs vid anslutningar. Två anslutningar stängs genom att tydliggöra intilliggande anslutning. Anslutningar strax efter Raunalvägen har anpassats för att busshållplatsen ska rymmas.

3.3.6 Utformning av busshållplatser

Dubbel stopphållplats (timglassållplats) föreslås vid befintlig hållplats vid Raunalvägen, med väderskydd på norra sidan, se Figur 17. På grund av begränsat utrymme mellan korsning och anslutningar har anpassningar gjorts på busshållplatsens utformning och anslutningarnas läge. Längd på plattform har utgått från att utgöra en minsta längd 10 meter för att inrymma bussens båda dörrar. Detta för att tillgänglighetsanpassa busshållplatsen.

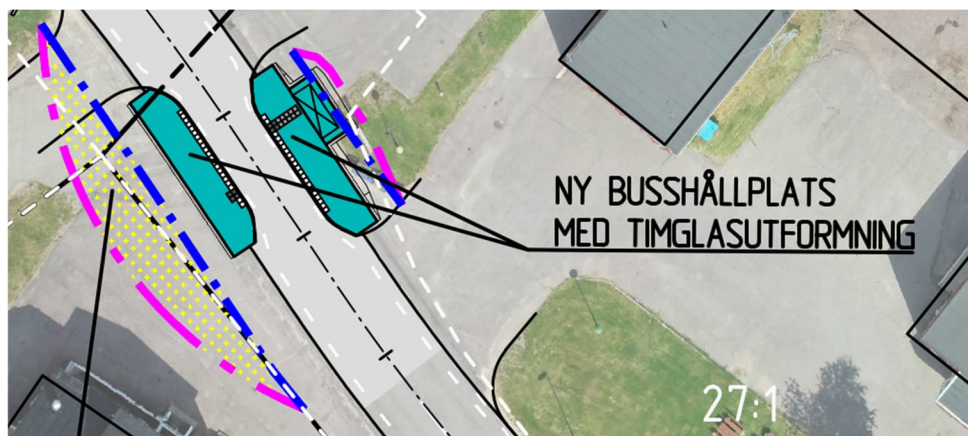
Utformning av busshållplatsen har utretts med hänsyn till tillgänglighet och drift och underhåll, såsom bredd på körfält i avsmalning samt utrymmesbehov för alla trafikslag. Körfältsbredd är 3,75 meter i avsmalning.

Hållplatsen vid bensinstationen behålls.



Figur 17. Timglassållplats vid Raunalvägen.

En timplashållplats föreslås placeras även vid Vandrarmhemmet med väderskydd på norra sidan, se Figur 18. Utformning av timplashållplatsen har utretts och flera alternativ har beaktats. Anslutningen ligger rakt framför garageporten från brandstationen så därav har en mindre variant av timplashållplats valts. Plattform med längd 8 meter har utförts på denna busshållplats.



Figur 18. Timplashållplats vid Brandstationen.

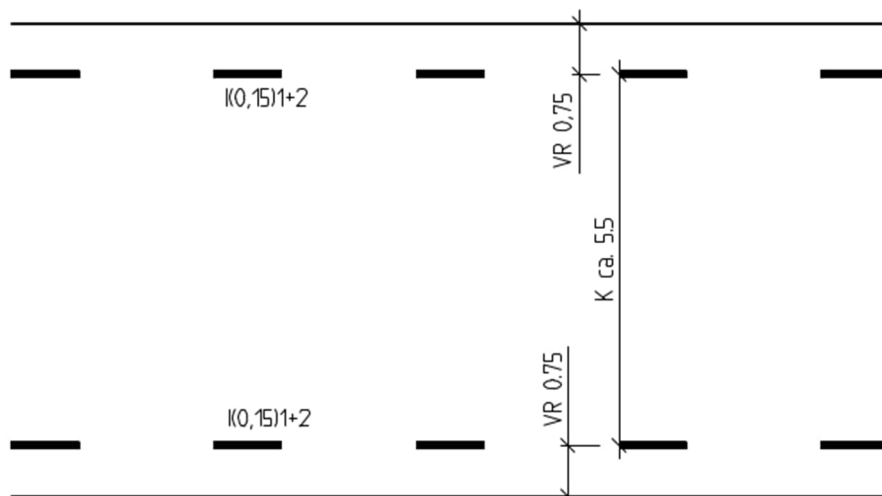
Yta för väderskydd har projekterats enligt Länstrafikens skiss/mått på väderskydd.

En timplashållplats i början och slutet av samhället gör bussförare och övriga fordonsförare uppmärksamma att man kommer in mot bebyggelse.

3.3.7 Utformning av väg 99

Från tullen och österut föreslås gång-, cykel- och mopedprioritering (målning av bredare vägren). Vägmarkeringen föreslås fram till korsningen med Anders Fjellners gata (östra anslutningen), cirka 550 meter. Åtgärden inryms i befintligt vägområde.

Vägmarkering har utförande vägren (VR) 0,75 meter, körfält (K) 5,5 meter, vägren (VR) 0,75 meter enligt Figur 19.



Figur 19. Detalj vägmarkering längs väg 99.

3.3.8 Utformning av belysning och ledningar

Hela sträckan längs E45 och väg 99, cirka 2 km, ska belysas. Ny statlig belysning anläggs mellan cirka km 0/000-1/880. Vägbelysning samt gång-, cykel- och mopedvägbelysning placeras enkelsidigt. Stolphöjd och armatur anpassas efter vägbredd.

Belysningsstolpe placeras på 1 eller 2 meters avstånd från vägkant. Avståndet mellan stolpar blir cirka 25-35 meter, längs E45 och väg 99.

Vid gång-, cykel- och mopedväg placeras stolpar på anpassat avstånd från 1 meter ut från asfaltkant och om det finns en trädad bör stolparna placeras i trädlinjen med ett avstånd från trädrötter. Trädkronorna får inte skugga belysningen.

Stolplacering kring upphöjda övergångar placeras så att fotgängare syns tydligt så passering sker säkert samt så att vägytan synliggörs för fotgängare.

Korsningen med Raunalvägen, Olaus Sirmas gata samt korsningen med E45 mot Finland ska försees med extra ljuspunkter samma som primärvägen.

Belysning vid busshållplatser utformas efter de väntande resenärernas behov. Belysningen bidrar till att busshållplatsen upplevs som trygg och trivsam, samt göra det möjligt att läsa tidtabeller och se markytan vid av-

och påstigning. Belysning vid busshållplatser ska underlätta för bussförare att upptäcka väntande passagerare.

Skydd av befintliga ledningar och kablar samt eventuella arbetsmiljörisker ska tas i beaktning under planprocessen med ledningsägarnas anvisningar och föreskrifter som vägledning. Under planprocessen kontaktas ledningsägare för att initiera en gemensam planering för en anpassning till parternas anläggningar och på så vis undvika eller begränsa störningar för övriga samhället.

Eventuell flytt av ledningar hanteras i fortsatt ledningssamordning med ledningsägarna.

3.3.9 Geoteknik

Områdena km 0/400–0/700 och 1/200–1/270 på södra sidan av vägen har inte tidigare fyllts ut. Markundersökningen visar att sandig torv förekommer i dessa områden. Det rekommenderas att förbelasta gång-, cykel- och mopedvägen för att minimera framtida sättningar. Området bör fyllas upp med material till avsedd nivå och ges en liggtid av minst 6 månader innan slutjustering och asfaltering utförs.

3.3.10 Avvattning och trummor

Avvattningen utformas för att säkerställa en fungerande och långsiktigt hållbar hantering av yt- och dagvatten som effektivt avvattnar anläggningarna.

Anläggningen utgörs av öppna dagvattendiken längs vägområdet, kompletterade med vägtrummor och sidotrummor för parallellgående avledning av ytvatten samt för avledning från vägområdet vidare mot utsläppspunkter.

För att kontrollera avrinningen ytterligare samt reducera belastningen på nedströms system anläggs där så ryms översilningsytor i form av anlagda slänter för kontrollerad spridning, rening och som ökar infiltration av dagvatten.

Anläggningen utgörs vidare av dagvattenbrunnar med tillhörande dagvattenledningar för uppsamling och avledning av dagvatten från hårdgjorda ytor inom gång-, cykel- och mopedväg och körbana.

Den nya gång-, cykel- och mopedvägen tillsammans med dagvattenbrunnar samt dagvattenledningar kommer fungera som en avdelare för att förhindra att vatten från vägbanan rinner mot fastigheter utan att det i stället avvattnas mot diken.

Avvattningslösningen dimensioneras enligt krav i styrdokument och lokala markförhållanden samt utformas med hänsyn till drift, underhåll och långsiktig funktion.

Vid projektering av anläggningen har nuvarande och framtida flöden legat till grund för dimensionering av avvattningslösning.

3.4 Bortvalda utformningsalternativ med motiv

Inga andra lokaliseringsalternativ varit aktuella.

3.5 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

3.5.1 Planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta

Inga skyddsåtgärder eller försiktighetsmått planeras som redovisas på plankarta.

3.5.2 Övriga planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Följande skyddsåtgärder och försiktighetsmått planeras för att minska negativa effekter på miljön. Dessa redovisas inte på plankartan, men de ingår i projektet och ska genomföras. De inkluderas också i konsekvensbedömningen.

Längs sträckor med värdefull flora, ska översta jordskiktet som innehåller fröbanken särskiljas, för att återföras med rätt sida upp när arbetet är utfört. Syftet är att skynda på och möjliggöra etablering av det lokala växtsamhället.

Skyddsåtgärder ska vidtas om främmande, invasiva arter påträffas inom arbetsområdet. Verksamheten får inte bidra till att främja spridning av invasiva främmande arter. Massor som tillförs utifrån får därmed inte heller innehålla frön eller andra delar av blomsterlupin och andra främmande, invasiva växtarter.

Avverkning av träd ska om möjligt utföras under period när ingen häckning sker, lämpligen vintertid, tidig vår eller höst.

Även hittills oupptäckta och okända fornlämningar är skyddade i kulturmiljölagen. Om en fornlämning påträffas ska arbetet omedelbart stoppas, lämningen märkas ut och länsstyrelsen kontaktas.

Under byggtid gäller Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15).

Om förorenade massor upptäcks i samband med byggskedet ska skyddsåtgärder vidtas så att de förorenade massorna hanteras på rätt sätt.

Projektet ska följa Trafikverkets krav på kvalitets- och miljöstyrning (TDOK 2016:0032 och 2012:93). I 2012:93 regleras entreprenörens miljöarbete, kemiska produkter och andra material samt miljökrav för fordon och arbetsmaskiner.

Under byggskedet hanteras en rad ämnen som vid olycka eller spill kan påverka mark och vatten negativt. Bland dessa finns bland annat petroleumprodukter i form av drivmedel, hydrauloljor och smörjmedel. Lokalisering och utformning av platser för tankning, förvaring och annan hantering av större mängder miljöskadliga produkter ska ske så att risk för miljöpåverkan minimeras.

Beredskap ska finnas på plats för att hantera olycka i form av utsläpp av exempelvis petroleumprodukter och kemikalier.

3.6 Vägåtgärder som ingår i projektet men provas i särskild ordning

Inom ramen för vägplanen genomförs inga åtgärder som medför förändrad väghållning eller förändring av enskilda vägar.

3.6.1 Förändring av enskilda anslutningar

Förändrade anslutningar fastställs inte i planen utan är ett separat beslut av väghållningsmyndigheten.

En anslutning till fastighet vid km 0/550 samt en vid km 0/820 kommer att stängas. Anslutningar strax efter Raunalvägen anpassas för att busshållplatsen ska rymmas. Alla övriga fastigheter med befintlig anslutning kommer att behålla sin anslutning.

4 Miljöbeskrivning

Innehållet i miljöbeskrivningen finns dels i detta kapitel, dels i andra kapitlet i plan- och miljöbeskrivningen. Här följer en läsanvisning för var du hittar informationen som ingår i miljöbeskrivningen.

En sammanfattning av miljöbeskrivningen kan läsas i kapitlet Sammanfattning. Lokalisering, utformning och omfattning framgår av kapitel 3.

Den geografiska avgränsningen och avgränsningen i tid redovisas i avsnitt 1.2. Avgränsningen av innehållet i miljöbeskrivningen redovisas i avsnitt 4.1.

Förekomst av riksintressen, områden relevanta för miljökvalitetsnormer, skyddade områden och objekt samt skyddade arter redovisas översiktligt i avsnitt 2.4. Övriga miljöförhållanden samt miljöeffekter och miljökonsekvenser för relevanta miljöaspekter och miljöintressen redovisas i avsnitt 4.4. Nollalternativ redovisas i avsnitt 4.1. Effekter och konsekvenser under byggskedet redovisas i avsnitt 5.6.

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått redovisas i avsnitt 3.5.

Genomförda samråd redovisas i den samrådsredogörelse som utgör underlag till planen.

Metod för miljöbeskrivningen redovisas i avsnitt 4.3. Referenser redovisas i kapitel 9.

En samlad bedömning av projektets effekter och konsekvenser ges i kapitel 6. I kapitel 6 redovisas även hur miljöbalkens allmänna hänsynsregler har tillämpats samt projektets konsekvenser för riksintressen, miljökvalitetsnormer, samt skyddade områden, objekt och arter.

I avsnitt 8.3 redogörs för vilka anmälningar, dispenser och tillstånd som kommer att behöva sökas enligt miljölagstiftningen, och vilka miljöfrågor som är viktiga att utreda i det fortsatta arbetet. Behov av kontroll och uppföljning redovisas i avsnitt 8.3.

4.1 Nollalternativ

Konsekvenserna för projektet beskrivs jämfört med konsekvenserna för ett så kallat nollalternativ.

Nollalternativet utgörs av de miljökonsekvenser som kan förväntas uppstå om den planerade verksamheten eller åtgärden inte kommer till stånd.

Nollalternativet innebär därmed att föreslagna tätortsåtgärder inte genomförs. I detta alternativ tas ingen ny mark i anspråk för gång-, cykel- och mopedväg eller övriga föreslagna åtgärder. Oskyddade trafikanter fortsätter färdas i blandtrafik och ingen ombyggnation av korsningar, busshållplatser sker. Inga hastighetsdämpande åtgärder eller förstärkning av belysning utförs.

Med detta alternativ uteblir avverkning av träd samt markarbeten, vilket innebär att ingen förändring av markflora eller landskapsbild inträffar. Vägens avvattningsförhållanden förblir som de är. Tillfälliga störningar i anläggningskedet uteblir.

4.2 Avgränsning av miljöaspekter

Aktuellt projekt innebär begränsad om- och nybyggnation, delvis inom tätbebyggt område.

Utifrån projektets art och geografiska läge har projektets miljöbeskrivning avgränsats till att hantera miljöaspekterna naturmiljö, ytvatten, grundvatten, markmiljö, kulturmiljö/landskapsbild, människors hälsa och friluftsliv, rennäring samt påverkan under byggskedet inklusive hantering av massor.

De planerade åtgärderna innebär inte någon ökning av mängden trafik eller försämring av bullersituationen. Riktvärden för befintliga miljöer bedöms därför gälla för sträckan. Med aktuella trafikmängder bedöms buller inte heller utgöra ett problem längs vägen, även om samhället är utsträckt längs befintlig väg, och bostadshus delvis står nära vägen. Även luftkvalitet avgränsas bort med motiveringen att ingen trafikökning förväntas.

Miljöaspekten klimat hanteras i denna vägplan under rubrik 2.6.5 som en byggteknisk förutsättning.

4.3 Metod

För att uppskatta hur stor påverkan blir på de miljöaspekter som utretts har en bedömningsmatris använts, se Tabell 2. Konsekvensen för respektive miljöaspekt har bedömts inom intervallet små till stora och är en sammanvägning av miljöaspektens värde inom planområdet samt den effekt som projekten bedöms få.

Där inte annat anges avses negativ konsekvens. Positiva konsekvenser lyfts fram och tydliggörs. Den begränsade skalan i bedömningarna gör att mindre skillnader inte alltid framgår. Varje bedömningsgrad får också ett stort omfång. Observera att begreppet stor saknar "tak" medan litet slutar vid inget eller försumbar. I löptexten kan andra ord för bedömning användas till exempel "försumbara, ringa, minst, mindre, små, begränsade eller störst" för att öka läsbarheten.

Bedömningsmatrisen har använts för samtliga miljöaspekter. Däremot har matrisen inte använts vid bedömningen av miljökvalitetsnormer och riksintressen, där förbud och behov av tillståndsprövning styrs av gällande lagstiftning.

Tabell 2. Miljöbedömningens konsekvensskala. Bedömning utgår från intressets värde och effektens omfattning

Intressets värde/känslighet	Effekt			
	Stor negativ effekt	Måttlig negativ effekt	Liten negativ effekt	Positiv effekt
Högt värde	Stor konsekvens	Måttligt stor konsekvens	Måttlig konsekvens	
Måttligt värde	Måttligt stor konsekvens	Måttlig konsekvens	Liten måttlig konsekvens	
Lågt värde	Måttlig konsekvens	Liten måttlig konsekvens	Liten konsekvens	

4.4 Miljöförhållanden, miljöeffekter och miljökonsekvenser

4.4.1 Naturmiljö

Miljöförhållanden

Artportalen redovisar mängder av fågelobservationer i Karesuando med omnejd. Genom att vatten finns nära förekommer både sjöfåglar och andra fåglar i vägens närhet. Ingen riktad fågelinventering har utförts då det inte bedöms motiverat sett till projektets karaktär – anläggande av gång- cykel- och mopedväg i direkt anslutning till befintlig väg.

En översiktlig naturvärdesinventering utfördes under 2025. Vid inventeringstillfället eftersöktes även värdearter, rödlistade arter, arter som omfattas av artskyddsförordningen, invasiva främmande arter samt förekomst av alléer.

Väggkantsfloran dominerades av allmänna arter av gräsväxter eller blommväxter. Bland annat noterades arter såsom strandveronika, rölleka, ängssyra, gullris, vitklöver, kråkvicker, mjölkört, rödblåra, renfana, maskros, dagghåpa med flera. Generellt består väggkanten av tjock grässvål vilket indikerar näringsrika förhållanden där konkurrenssvaga kärlväxter har svårt att etablera sig, se Figur 20.

En värdeart påträffades under inventeringen, ängsskallra (*Rhinanthus minor*), en typisk art för slåtterängar. Den är nationellt klassad som livskraftig och omfattas inte av artskydd. En främmande art, sibirisk vallmo (*Papaver croceum*), noterades i väggkanten på motsatt sida där anläggande av gång-, cykel- och mopedväg sker. Den har troligtvis spridit sig från en trädgård, men påverkas inte av vägplanen.

Sammantaget bedöms vegetationen längs den berörda väggsträckan utgöras av triviala arter med begränsad betydelse för biologisk mångfald. Inga arter som omfattas av artskyddsförordningen noterades.

Träden längs vägen bedöms vara själveterade då de ofta växer i bukett, i dikesbotten eller i ytterslänt och är relativt unga med slät bark (cirka 25–40 år), se Figur 21. Lövträden längs med sträckan bedöms därmed inte uppnå Naturvårdsverkets definition för allé.



Figur 20. Typbild väggkantens artsammansättning

Riksintressets värden är mer storskaliga och kopplade till hela älvdalen med orördhet, glacifluviala former samt förekomst av hotade arter som kriterium för urval.



Figur 21. Trädrader, björk, längs den inventerade sträckan.

Miljöeffekter och konsekvenser

Anläggande av ny gång-, cykel- och mopedväg samt övriga planerade åtgärder innebär ett begränsat markanspråk i en miljö med låga naturvärden. Inte heller bedöms förekommande fågelarters bevarandestatus komma att påverkas negativt av planerade åtgärder. Projektet bedöms inte medverka till spridning av invasiva arter.

Både effekt och konsekvenser av projektet bedöms bli små och ingen påtaglig skada på utpekat riksintresse kan förutses.

Skyldigheten att göra anmälan för samråd enligt 12:6 MB gäller inte för de verksamheter och åtgärder som behövs för att bygga vägen och som fastställs i vägplanen.

4.4.2 Ytvatten

Miljöförhållanden

Karesuando ligger på en ås mellan Muonioälven och sjön Kaarevuopio som omfattas av beslutade miljö kvalitetsnormer, se kapitel 2.4.3.

Närallgande vattenförekomster bedöms hålla höga värden.

Älven och sjön utgör del av Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem.

Genom bestämmelserna om Natura 2000 arbetar EU-länderna gemensamt för att värna den biologiska mångfalden och har enats om vilka naturtyper och arter som ska skyddas och bevaras, enligt art- och habitatdirektivet samt fågeldirektivet. De områden som ingår i det europeiska nätverket Natura 2000 har pekats ut eftersom de innehåller en eller flera av naturtyperna och/eller arterna.

För Torne och Kalix älvsystem är arterna flodpärlmussla, grön flodtrollslända, lax, stensimpa, utter, venhavre samt ävjepilört utpekade liksom naturtyperna ävjestrandsjöar, myrsjöar, större vattendrag, alpina vattendrag samt mindre vattendrag.

Miljöeffekter och konsekvenser

Ingen direkt påverkan på aktuella vattenförekomster är aktuell då befintlig väg som närmast ligger cirka 50 meter från älven och cirka 70 meter från sjön. Därmed kan ingen direkt påverkan i form av grumling förutses.

Indirekt medför projektet att vägens avvattningslösning justeras för att även avvatta den nya gång-, cykel- och mopedvägen. Skillnaden gentemot nollalternativet är marginell varför konsekvenserna för älven och sjön bedöms bli försumbara jämfört med nollalternativet. De nya översilningssläntorna som anläggs i mitten av vägsträckan bidrar till flödesutjämning och kommer delvis även att ha en renande funktion av vägdagvattnet i vägens driftskede.

Vid vägar med trafik <2 000 ÅDT bedöms såväl risken för utsläpp i samband med olycka som den kontinuerliga dagvattenpåverkan vara så ringa att det inte är motiverat att vidta ytterligare åtgärder för rening.

Effekter och konsekvenser avseende ytvatten bedöms bli små. Ingen påverkan på Natura 2000-områdets utpekade arter eller naturtyper kan förutses, varken direkt med koppling till intrång och/förlust av livsmiljöer av särskild betydelse eller indirekt med koppling till vattenkvalitet/flödesregim. Ingen tillståndsprövning bedöms därmed komma att bli aktuell.

4.4.3 Grundvatten

Miljöförhållanden

Karesuando är beläget på dubbla grundvattenförekomster, en urbergsförekomst och en sand- och grusförekomst. Båda dessa förekomster omfattas av fastställda miljökvalitetsnormer, se kapitel 2.4.3, och bedöms hålla höga värden.

Inför framtagande av aktuell vägplan har en brunnsinventering utförts genom enkätutskick till alla fastighetsägare inom 100 meter från befintlig väg. Inget inkommet svar redovisar förekomst av egen dricksvattenbrunn i bruk, däremot förekommer energibrunnar samt äldre brunnar som kan nyttjas exempelvis för bevattning sommartid eller reservvatten.

Miljöeffekter och konsekvenser

Åtgärder som utgör en risk i relation till grundvattnet kan vara exempelvis djupa schakt, behov av länshållning eller risk för förorening i händelse av olycka. Därutöver kan driftåtgärder, exempelvis saltning påverka vattenkvaliteten över tid.

Ingen schakt under grundvattennivån bedöms bli aktuell i projektet. Därmed kommer ingen länshållning att krävas i anläggningsskedet.

Med planerade åtgärder bedöms trafiksäkerheten förbättras vilket bidrar till minskad olycksrisk med minskad risk för förorening som följd. Den nya gång-, cykel- och mopedvägen innebär ingen förändring av driften jämfört med idag.

Projektets effekter och konsekvenser bedöms därmed bli obetydliga för grundvattensituationen i kommande driftskede, både sett till kvalitet och kvantitet.

4.4.4 Markmiljö

Miljöförhållanden

I vägens omgivning förekommer potentiellt förorenade områden kopplade till tidigare och befintliga verksamheter på platsen. Som underlag för vägplanen och beslut om hantering av massor har en markmiljöundersökning utförts i samband med de geotekniska undersökningarna. Provtagningen omfattar djupare jordprover samt ytligare provtagning av vägdikesmassor.

Inga föroreningshalter överstigande Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig markanvändning har påträffats. Bedömningen är därför att alla massor som schaktas i projektet är lämpliga att nyttja som anläggningsmaterial om de i övrigt är lämpliga för ändamålet.

Inom områden med bebyggelse är acceptabla nivåer av föroreningar lägre än på platser där människor vistas mer sällan. Värdet klassas därmed till måttligt, då ny och befintlig väg delvis ansluter tomtmark.

Miljöeffekter och konsekvenser

Projektet bedöms utifrån genomförd provtagning och analys inte medföra risk för föroreningsspridning (effekt). Därmed bedöms inga konsekvenser avseende markmiljön uppkomma varken i anläggnings- eller driftskedet.

4.4.5 Kulturmiljö och landskapsbild

4.4.5.1 Miljöförutsättningar

Karesuando är Sveriges nordligaste belägna tätort. Genom Karesuando kantas vägrummet av bebyggelse av varierande ålder och karaktär: villor, flerfamiljshus och verksamhetslokaler. Mellan byggnaderna förekommer utblickar över vattnet från vägen åt båda håll.

Inga kända fornlämningar eller övriga kulturhistoriska lämningar är belägna inom 400 meter från befintlig väg. Inom tätorten finns tre utpekade byggnader/bebyggelsemiljöer med kulturhistoriska värden enligt Riksantikvariets bebyggelseregister: Kyrkan, kyrkomiljön och tingshuset. I planområdets östra del finns två lador som utgör del av jordbrukslandskapets kulturmiljövärden.

Karesuando gamla kyrkogård lyfts fram i Norrbottens kulturmiljöprogram som ett av de främsta exemplen på ålderdomlig begravningsplats i symbolmättade lägen utsmyckade med enkla träkors (Länsstyrelsen i Norrbottens län).

Tabell 3. Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Karesuando enligt Riksantikvarieämbetets kulturmiljöregister.

Företeelse	Värde/Karaktärsdrag (Beskrivning i urval, enbart exteriör)
Kyrkan och kyrkomiljön	- Kyrkan har ett för Norrland karaktäristiskt läge vid älvstranden, med kyrkogården på andra sidan älven. - Dess ovanliga uppbyggnad med våningshög sockel avspeglar traktens naturförutsättningar. - Exteriörens nationalromantik avspeglad i materialbehandling och formspråk - Den enkla, obearbetade kyrkomiljön saknar avgränsning mot omgivningen. - Längs uppfarten och i sluttningarna ned mot vattnet växer björkar. Uppfarten och kyrkplanen är asfalterad medan kyrkbacken i övrigt är gräsbevuxen.
Tingshuset	- Gällivare tingsrätts tingshus i Karesuando uppfördes för Karesuando tingslag på 1960-talet. Byggnaden fungerar ännu som tingsställe. - Tingshusbyggnaden är uppförd i en våning med panelklädda fasader och papptäckt tak.

4.4.5.2 Miljöeffekter och konsekvenser

Planerade åtgärder bedöms inte påverka värdebärande element och inte heller förändra upplevelsen av Karesuandos kulturhistoria. Inga utpekade byggnader/miljöer kommer att påverkas genom planerade åtgärder och utblickar över vatten kommer kvarstå. Samhällets karaktärsbyggnader kommer vara synliga på samma sätt som idag

Konsekvenserna för kulturmiljön och landskapsbilden bedöms bli små och i huvudsak kopplade till en mindre förändring av upplevelsen av samhället genom ett något bredare vägområde i den del ny gång-, cykel och mopedväg anläggs. Samtidigt medför ny- och ombyggnationen att tätortsupplevelsen förstärks genom samhället.

4.4.6 Befolkning och människors hälsa samt friluftsliv

4.4.6.1 Miljöförutsättningar

Idag färdas och vistas oskyddade trafikanter i blandtrafik längs befintlig väg både vid transport och i väntan på exempelvis buss enligt beskrivning i kapitel 2.1.3 och 2.1.4.

Karesuando är beläget inom riksintresse för friluftslivet enligt beskrivning i kapitel 2.4.1. Riksintresset är utpekad då älvdalen har särskilt goda förutsättningar för berikande upplevelser i natur och/eller kulturmiljöer samt särskilt goda förutsättningar för vattenanknutna friluftaktiviteter.

Miljöeffekter och konsekvenser

Aktuellt projekt kommer inte att bidra till försämrade luftkvalitet genom ökad trafik.

Genom planerade åtgärder, med anläggande av ny gång-, cykel- och mopedväg bedöms förutsättningarna för oskyddade trafikanter förbättras, vilket i sin tur kan bidra positivt till vardagsrörelse och tillgänglighet till friluftsliv inom tätorten och omkringliggande områden. Både lokalbefolkning och tillresande turister bedöms gynnas av vägplanen.

Ingen negativ påverkan på älvdalens värde som riksintresse för friluftslivet kan förutses och ingen risk för påtaglig skada på aktuellt riksintresse bedöms föreligga.

Konsekvenserna bedöms sammantaget bli positiva.

4.4.7 Rennäring

Miljöförutsättningar

Renskötsel bedrivs i området genom Könkämä sameby. Samebyn har sina åretruntmarker i Kiruna kommun och sommarbetesmarker i Norge.

Söder och väster om samhället finns riksintressen för rennäringen enligt beskrivning i kapitel 2.4.1 (högt värde) medan området längs befintlig väg genom tätorten bedöms ha ett litet - måttligt värde.

Miljöeffekter och konsekvenser

Aktuellt projekt bedöms inte komma att bidra till att förutsättningarna att bedriva rennäring förändras.

Störningar för rennäringen kan förekomma framför allt under byggtiden beroende på tidpunkten för arbetena. Genom dialog bedöms störningar kunna mildras.

I och med att planerade åtgärder utförs längs med befintlig väg, i huvudsak genom tätorten och med ett begränsat markanspråk bedöms effekter och konsekvenser för rennäringen sammantaget bli små.

5 Övriga effekter och konsekvenser

I detta kapitel redovisas övriga effekter och konsekvenser, utöver miljöeffekter och miljökonsekvenser som har redovisats i kapitel 4.

5.1 Trafik och användargrupper

En ny gång-, cykel- och mopedväg ökar trafiksäkerheten, tillgängligheten och framkomligheten för de oskyddade trafikanterna. Busshållplatser blir tillgänglighetsanpassade vilket förbättrar både trafiksäkerheten och tillgängligheten för kollektivtrafikresenärer. Det blir därmed en säkrare trafikmiljö för både oskyddade trafikanter och för fordonstrafik som inte behöver dela vägyta med fotgängare och cyklister.

Sammantaget bedöms konsekvensen för samtliga trafik- och användargrupper som positiv då det blir en säkrare trafikmiljö för både oskyddade trafikanter och för fordonstrafik. Dessutom gör en separerad gång-, cykel- och mopedväg längs E45 det möjligt och mer attraktivt att välja andra färdmedel än att resa med bil.

5.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

Konsekvensen för lokalsamhälle och regional utveckling bedöms som positiv då gång-, cykel- och mopedvägen utgör en länk i att skapa ett sammansatt gång- och cykelnät som binder samman målpunkter i samhället och mot Finland.

Genom att göra aktuell vägsträcka säkrare för de oskyddade trafikanterna och förbättra möjligheten att cykla och gå längs E45, genereras en positiv inverkan på lokalsamhället. Ökad framkomlighet och förbättrad transportkvalitet bidrar till ökad tillgänglighet för rekreation och friluftsliv i området.

De föreslagna åtgärderna bedöms stämma överens med kommunens översiktsplan.

En ny gång-, cykel- och mopedväg gör att det finns likvärdiga och sammanhängande trafikmiljöer på båda sidor den administrativa gränsen mellan Sverige och Finland.

5.3 Kommunal och regional fysisk planering

De föreslagna åtgärderna stämmer överens med Kiruna kommuns översiktliga planer.

Detaljplaner finns längs hela vägsträckan.

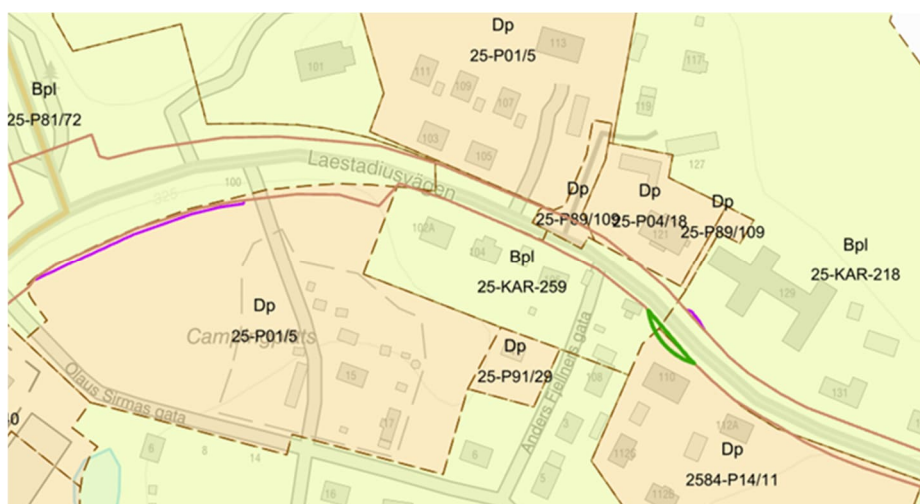
Det nya vägområdet för gång-, cykel- och mopedväg gör intrång i följande planer. Se Tabell 4 samt Figur 22 och Figur 23. Se även PM Berörda detaljplaner.

Tabell 4. Berörda detaljplaner i Karesuando

Namn	Beteckning	Berörd vägsektion	Tillåten markanvändning
Förslag till ändring av byggnadsplanen för Karesuando kyrkby	25-KAR-218	0/575-0/700 1/055-1/065 1/560-1/570	Kvartersmark för bostadsändamål, prickad Kvartersmark för allmänt ändamål, prickad
Karesuando 16:1 m fl. Förslag till ändring av byggnadsplan	25-P80/2	0/700-0/820	Infart till industri, park, Bostadskvarter, prickmark
Förslag till ändring av byggnadsplanen för Karesuando kyrkby	25-KAR-259	0/820-0/975	Område för väg
Detaljplan, del av Karesuando, del av Karesuando 8:10 m fl, skolan	25-P92/106	0/975-1/110	Skola, bibliotek och samlingsal. Prickad
Detaljplan, del av Karesuando, del av Karesuando 18:1 m fl, skola, övernattning, handel/hantverk	25-P95/40	1/110-1/200	Skola, handel och hantverk, kontor och övernattning, parkering. Prickad
Detaljplan, del av Karesuando, del av Karesuando 5:2, 12:4 m fl, museum och bostäder	25-P01/5	1/210-1/410	Naturmark, gång- och cykelväg får anordnas längs allmän väg
Förslag till ändring av byggnadsplanen för Karesuando kyrkby	25-KAR-259	1/545-1/555	Kvartersmark för bostadsändamål, Prickmark, mark som inte får bebyggas
Detaljplan för Karesuando 24:1 och del av Karesuando 10:3	2584-P14/11	1/555-1/580	Vägområde



Figur 22. Påverkan på detaljplaner i östra Karesuando. Nytt vägområde visas med lila streck, befintligt vägområde med brunt, tillfällig nyttjanderätt med grönt och inskränkt vägrätt med rött.



Figur 23. Påverkan på detaljplaner i västra Karesuando. Nytt vägområde visas med lila streck, befintligt vägområde med brunt, tillfällig nyttjanderätt med grönt och inskränkt vägrätt med rött.

5.4 Fastigheter

Största delen av nytt markanspråk uppstår söder om E45 med permanent markanspråk för vägrätt.

Det finns bostadsfastigheter lokaliserade i anslutning till vägen. Tomtmark kommer att beröras av randintrång. Tomtanläggningar som staket, träd och buskar kommer att påverkas. Intrånget utgörs förutom av gång-, cykel- och mopedvägen av dike och gräsbevuxen slänt till gång-, cykel- och mopedvägen. Se Figur 24.



Figur 24. Utdrag ur illustrationskarta där intrång redovisas.

5.5 Samhällsekonomisk effektivitet

Ingen samhällsekonomisk bedömning har gjorts.

5.6 Byggskedet

Byggskedet omfattar byggande av ny gång-, cykel- och mopedväg.

Etableringsytor, upplagsytor och andra ytor för tillfälligt nyttjande kommer att behövas under hela byggtiden för olika ändamål. Dessa behövs i nära anslutning till anläggningen.

Etableringsytor är ytor för kontor och personalbodar, uppställning av arbetsfordon samt för tillfällig uppställning av byggmaterial, teknisk utrustning med mera.

Störningar som uppstår under byggtiden kan i perioder upplevas som omfattande av närboende eller människor som rör sig längs vägen. Byggskedet pågår under en begränsad tidsperiod och den störning som uppstår är tillfällig och övergående.

Under byggtiden kommer massor att schaktas, flyttas, läggas upp och nyttjas som byggmaterial. Under 2025 genomfördes en markmiljöundersökning. Resultaten visar att samtliga massor som

planeras att schaktas är möjliga att nyttja som anläggningsmaterial inom projektet då inga halter av föroreningar över Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM) överskrids.

6 Samlad bedömning

6.1 Samlad bedömning av effekter och konsekvenser

Vägplanen bedöms medföra begränsad miljöpåverkan med små konsekvenser för aspekterna naturmiljö, ytvatten, grundvatten, markmiljö, kulturmiljö och landskapsbild.

För befolkning, människors hälsa samt friluftslivet bedöms projektet bidra till förbättrade förutsättningar med positiva konsekvenser som följd.

Projektet förbättrar möjligheterna att gå och cykla längs sträckan, vilket främjar en hälsosam och miljövänlig livsstil.

6.2 Måluppfyllelse

6.2.1 Ändamål och mål för åtgärden

Gång-, cykel- och mopedvägen bidrar till uppfyllelse av både ändamålen och projektmålen.

En ny tydligare separerad gång-, cykel- och mopedväg och hastighetsdämpande åtgärder förbättrar trafiksäkerheten, tillgängligheten och framkomligheten längs barnens vägar till skolan och fritidsaktiviteter. Busshållplatser blir tillgänglighetsanpassade vilket förbättrar både trafiksäkerheten och tillgängligheten för kollektivtrafikresenärer. Hastighetsefterlevnaden säkerställs med hastighetsdämpande åtgärder som timglashållplatser samt platåupp.

6.2.2 Nationella miljökvalitetsmål

De miljökvalitetsmål som har bedömts vara relevanta för att bedöma denna vägplan är: begränsad klimatpåverkan, god bebyggd miljö samt ett rikt växt- och djurliv.

Begränsad klimatpåverkan och God bebyggd miljö – Projektet bedöms kunna bidra till förbättrade möjligheter för oskyddade trafikanter att röra sig inom tätorten. Projektet bedöms bidra positivt genom minskat bilåkande (särskilt korta sträckor). Genom god hantering av schaktade massor samt nyttjande av schaktade massor som resurs i anläggningsarbetet kan projektets klimatavtryck hållas nere.

Ett rikt växt- och djurliv – Genom vald utformning av ny väg begränsas markanspråket i mark med potential att rymma hotade och/eller skyddade växter (framförallt jordbruksmark med gammal hävd). Därutöver bidrar återförande av avbaningsmassor till att den lokala floran bibehålls. I entreprenaden ska kravställas att inga invasiva arter sprids.

6.3 Miljöbalkens hänsynsregler

I miljöbalkens andra kapitel finns ett antal allmänna hänsynsregler som ger uttryck för olika principer som är hörnstenar i strävan mot en ekologiskt hållbar samhällsutveckling. Det är enligt 1 § (bevisbörderegeln) verksamhetsutövarens ansvar att visa att de allmänna hänsynsreglerna följs.

I detta projekt har hänsynsreglerna beaktats genom Trafikverkets planläggningsprocess och olika alternativ har bedömts med hänsyn till miljön.

Skadelindringshierarkin har följts i projektet. I projekteringen har anläggningen kunnat anpassats för att minimera intrånget så att kompensation inte blivit aktuellt.

Vid upphandling av entreprenörer ställer Trafikverket krav på kvalitets- och miljöstyrning och har möjlighet att ställa objektspecifika miljökrav för entreprenaden. Detta berör hänsynsreglerna i 2 § (kunskapskravet), 3 § (försiktighetsprincipen och principen om bästa möjliga teknik), 4 § (produktvalsprincipen) och 5 § (hushållnings- och kretsloppsprinciperna).

Trafikverket tillgodoser även kunskapskravet genom att ha välutbildad och kompetent personal i den egna organisationen och genom att ställa relevanta kompetenskrav vid upphandling av konsulttjänster och entreprenader. Genom Trafikverkets utredningar och samråd har kunskap samlats in som bidragit till att uppnå så bra lösning som möjligt med avseende på miljö och människors hälsa.

Hänsynsreglerna i 3, 4 och 5 §§ tillgodoses också genom att Trafikverket styr projektets materialanvändning och utförande, och åtar sig att genomföra de miljöskyddsåtgärder som krävs för att undvika skada på viktiga miljöintressen. Trafikverkets krav på kemiska produkter innebär att miljömässigt sämre alternativ kontinuerligt fasas ut när bättre alternativ finns på marknaden, vilket är i linje med 4 § (produktvalsprincipen).

Hushållning med naturresurser syftar till att säkra ett långsiktigt nyttjande av förnybara och icke-förnybara naturresurser.

Hänsynsregel i 6 § (lokaliseringsprincipen) anger att platsen för en verksamhet ska väljas så att miljöpåverkan minimeras, vilket säkerställs genom Trafikverkets planläggningsprocess. Vidare har utformning av anläggning tagit hänsyn till att minimera behovet av att ta ny mark i anspråk för ny gång-, cykel- och mopedväg.

Trafikverket har som verksamhetsutövare att ta hänsyn till 7 § (rimlighetsavvägning) och 8 § (ansvar för skadad miljö) i sin verksamhet.

6.4 Riksintressen, miljö kvalitetsnormer samt skyddade områden och arter

6.4.1 Riksintressen

Miljöbalkens bestämmelser anger bland annat att mark- och vattenområden ska användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov.

Trafikverket anser att platsen för planerade åtgärder är lämplig för avsedda åtgärder och uppfyller miljöbalkens bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden.

Projektet bedöms, genom sitt begränsade markanspråk i anslutning till befintlig väg inte kunna medföra sådan påtaglig skada att det inte kan antas vara tillåtligt utifrån Miljöbalkens bestämmelser.

För bedömning av påverkan på riksintresse friluftsliv, se kap 4.4.6. För bedömning av påverkan på riksintresse för naturvården, se kapitel 4.4.1. För bedömning av påverkan på riksintresse för rennäringen, se kapitel 4.4.1.

6.4.2 Natura 2000

Miljöbalkens krav på tillståndsprövning kommer med risk för skada på ett Natura 2000-område.

Planerad verksamhet bedöms inte på ett betydande sätt påverka Natura 2000-området negativt, se bedömning i kapitel 4.3.1, naturmiljö. Ingen tillståndsprövning enligt 7 kap 28 § miljöbalken bedöms därmed krävas.

6.4.3 Strandskydd

Planerade åtgärder bedöms inte motverka strandskyddets syfte där strandskydd råder i Karesuando med omnejd. Även om vägplanen medför

visst behov av avverkning samt schakt och fyll vid anläggande av gång-, cykel- och mopedväg sker det längs befintlig väg, på åsens högsta punkt och bedöms inte påverka förutsättningarna för djur- och växtliv eller allmänhetens tillgänglighet till stränderna.

6.4.4 Skyddade arter

För fåglar innebär lagstiftningen ett förbud att skada bon eller ägg samt störning. Anläggande av ny gång-, cykel- och mopedväg bedöms inte medföra sådan skada att det innebär risk att förekommande arters population inte kan upprätthållas på en tillfredsställande nivå.

Trafikverket bedömer därmed att planerade åtgärder inte medför att förbuden i artskyddsförordningen aktualiseras.

6.5 Slutsats

Projektet kommer att innebära att ny mark tas i anspråk för att uppfylla målet med vägplanen. Vid lokalisering och utformning av åtgärderna har utgångspunkten varit att markanspråken ska bli så små som möjligt utan att påverka anläggningens funktion samt medföra alltför stor påverkan på miljön eller orsaka oskäligen kostnader.

7 Markanspråk

Den mark som berörs av vägplanen redovisas i plankartorna och fastighetsförteckningen. Plankartorna redovisar hela markanspråket för den i vägplanen aktuella ombyggnaden av vägen. Plankartorna redovisar även de tillfälliga markanspråk som behövs för att kunna genomföra ombyggnaden.

Huvudregeln är att mark som behövs permanent för väg tas i anspråk med vägrätt eller inskränkt vägrätt. Mark som behövs tillfälligt under byggtiden tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Trafikverket får inte ta mer mark i anspråk än vad som behövs för vägens bestånd, drift och brukande, samt byggande. I samtliga fall har nyttan med det permanenta och tillfälliga markanspråket för byggandet vägts mot den olägenhet som intrånget innebär.

Illustrationskartorna som hör till vägplanen fungerar som ett komplement till plankartorna och visar på ett överskådligt sätt vad som ingår i projektet.

I fastighetsförteckningen redovisas vilka fastigheter som blir berörda av vägutbyggnaden, liksom berörda samfälligheter, gemensamhetsanläggningar (GA) och andra rättighetsinnehavare.

7.1 Vägrätt och vägområde

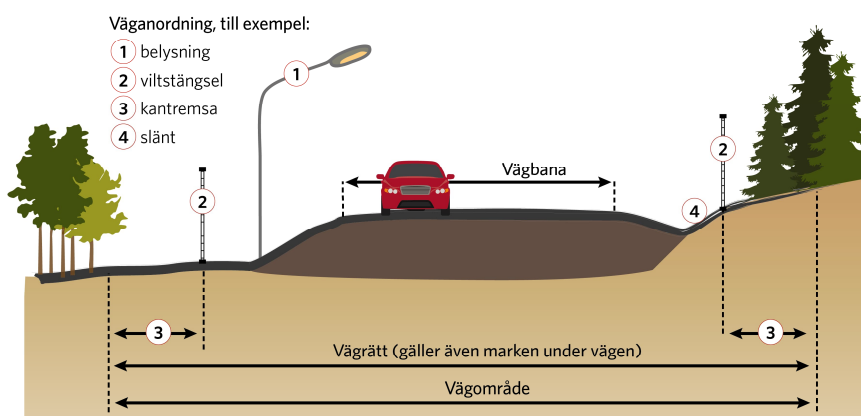
Vägrätten uppkommer genom att väghållaren tar mark eller annat utrymme i anspråk för väg med stöd av en fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att använda mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Väghållaren får också tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet.

Vägrätten kan inskränkas när väghållaren inte har behov av ett fullständigt markanspråk, och när det finns en möjlighet för markägaren att i viss mån kunna fortsätta använda marken. Fastighetsägarens användning får dock inte hindra vägens funktion, drift och brukande (trafikering). Läs mer i avsnitt 7.1.2 nedan.

Inskränkningen kan även avse väghållarens möjligheter att tillgodogöra sig alster och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet.

Inom områden med detaljplan där kommunen är huvudman för allmänna platser, och där kommunen tagit marken för allmän plats i anspråk för avsett ändamål, uppkommer ingen vägrätt eller inskränkt vägrätt. Kommunen tillhandahåller den mark eller det utrymme som behövs för vägen.

Vägområdet omfattar vägbanan och de övriga fasta anordningar som behövs för vägens bestånd, drift eller brukande, till exempel belysning, busshållplatser med mera. Dessutom ingår i vägområdet en kantremsa på båda sidor om vägen. Denna är 0,5 meter bred på jordbruksmark. Kantremsan behövs för att underlätta framtida drift och underhåll av vägen. Den ger utrymme åt bortplogad snö och minskar risken att trädrötter växer in i vägkroppen och skadar den. På plankartorna framgår nytt vägområde som tas i anspråk med stöd av vägplanen.



Figur 25. Markåtkomst - Vägområde, väganordningar och vägrätt.

7.1.1 Nytt markanspråk med vägrätt

Markanspråket för väg markeras med V på plankartorna. Det tillkommande vägområdet med fullständigt markspråk omfattar cirka 2650 m². Varav 250 m² jordbruksmark, 200 m² skog och 2200 m² tomtmark/öppen mark.

7.1.2 Nytt markanspråk med inskränkt

Inskränkt markanspråk för väg anges med Vi på plankartorna.

Nedan beskrivs de inskränkningar i markanspråket som är aktuella i vägplanen och som redovisas på plankartorna.

- Vi– nytt vägområde med inskränktvägrätt, för utloppsdike, rensas och justeras.

Inskränkningen av vägrätten innebär att väghållaren inte får:

- Bestämma över markens användning för annat ändamål än det som anges på plankartor
- Tillgodogöra sig tillgångar som kan utvinnas ur marken utöver nödvändig schaktnivå för väganordningar.

Det tillkommande vägområdet med inskränkt markanspråk omfattar cirka 700 m². Varav 300 m² jordbruksmark och 400 m² tomtmark/öppen mark.

7.2 Områden med tillfällig nyttjanderätt

Under byggandet av väganläggningen behöver mark tas i anspråk utöver det permanenta markanspråket. Marken för byggandet av anläggningen tas tillfälligt i anspråk under en angiven tidsperiod. Den mark som använts tillfälligt under byggtiden återlämnas därefter till markägaren.

Trafikverket bör, så länge det är ekonomiskt motiverat, försöka minska skadan så långt det går. Trafikverket är enligt lag skyldiga att ersätta skadan.

Mark som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt för att kunna genomföra byggandet av anläggningen markeras med T på plankartorna.

Nedan beskrivs den tillfälliga nyttjanderättens syfte och den tid som nyttjanderätten gäller i vägplanen. Det redovisas också på plankartorna.

T1 –Område för etableringsyta

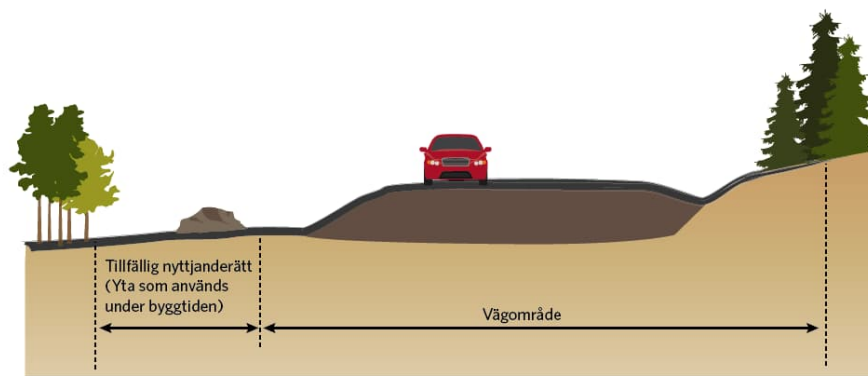
T2 –Område för omfartsväg

T3 – För åtkomst vid anläggning av plattform.

T4 – För åtkomst vid demontering av befintliga belysningsstolpar.

T5 – För åtkomst vid anläggning av dagvattenledning

Tillkommande områden med tillfällig nyttjanderätt omfattar cirka 900 m² tomtmark/öppen mark.



Figur 26. Yta för tillfällig nyttjanderätt.

8 Fortsatt arbete

8.1 Planläggningsprocess

Efter avslutat samråd kungörs denna vägplan för granskning och genomgår sedan fastställelseprövning.

Under tiden som planen med underlag hålls tillgänglig för granskning kan synpunkter lämnas på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar vägplanen. De som berörs kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan planen med underlag återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Efter genomförd granskning översänds vägplanen och granskningsutlåtande till länsstyrelsen med begäran om tillstyrkan. Därefter begärs fastställelse av planen.

8.2 Fastställelseprövning

De som har lämnat synpunkter på vägplanen under granskningstiden ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet. Efter denna kommunikation genomförs fastställelseprövning och beslut om fastställelse kan tas. Om fastställelsebeslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna plan- och miljöbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att:

- Trafikverket får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Trafikverket får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt enligt 30 § väglagen eller med sådan tillfällig nyttjanderätt som avses i 35 § samma lag. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

8.3 Kontroll och uppföljning

Trafikverket kommer att följa upp miljöåtgärder och arbetar systematiskt med miljösäkring i projektet. Trafikverket använder mallen Miljösäkring plan och bygg för att systematisera alla miljökrav som ställs på projektet.

Miljösäkringen fungerar som ett hjälpmedel för att säkerställa att miljöaspekterna beaktas under hela skedet, från planering till framtagande av bygghandling och uppföljning under byggskedet. Miljösäkringslistan syftar till att kvalitetssäkra att miljökrav som till exempel skyddsåtgärder och försiktighetsmått utreds mer i detalj när det behövs och inarbetas i bygghandlingar och förfrågningsunderlag för entreprenaden. Under entreprenaden används miljösäkringen för att kvalitetssäkra att åtgärder och kontroller genomförs.

Vid upphandling av entreprenör kommer miljökrav att ställas. Entreprenören ska upprätta en miljöplan för arbetets genomförande innan arbetena påbörjas. I miljöplanen ska bland annat skyddsåtgärder och försiktighetsmått beskrivas.

8.4 Kostnader och finansiering

Den totala kostnaden för ombyggnationen beräknas uppgå till omkring 22 miljoner kronor i 2026 års prisnivå.

Projektet finansieras genom medel i regional plan.

9 Referenser

Kiruna kommun. (2025). <https://kiruna.se/>

Kiruna kommun. (2025). <https://www.plansok.se/kiruna/>

Kiruna kommun. (2025). <https://kiruna.se/bygga-bo--miljo/kommunens-planarbete/oversiktsplaner/oversiktsplan-2018.html>

Länsstyrelserna. (2025). EBH-databasen

Regionfakta. (2025). <https://www.regionfakta.com/norrbottens-lan/norrbottens-lan/kiruna/geografi/tatorter/>

Region Norrbotten. Länstransportplan 2022-2033. Norrbottens län

Sametinget. (2025). Könkämä. Hämtat från <https://www.sametinget.se/konkama>

Scalgo live. (2025)

SGU. (2025). <https://www.sgu.se/>

Trafikverket. (2025). NVDB på webb

Trafikverket. (2024). Åtgärdsvalsstudie E45 och väg 99 genom Karesuando, daterat 2024-06-26

VISS. (2025). Vatteninformation Sverige. Länsstyrelserna 2025-06-05

VISS Vattenkartan. (2025)

10 Bilagor

PM Berörda detaljplaner

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)