

Planbeskrivning

Plan och miljöbeskrivning – E45 Rastplats V Arvidsjaur

Arvidsjaur kommun, Norrbottens län

Vägplanbeskrivning, 2024-07-02

SAMRÅDSHANDLING



Trafikverket

Postadress: Box 810, 781 28 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Plan och miljöbeskrivning, E45 rastplats V Arvidsjaur

Författare: PUREINFRA Sweden AB

Dokumentdatum: 2024-07-02

Ärendenummer: TRV 2022/117082

Objektsnummer: 174224

Uppdragsnummer: 10104

Version: 0.2

Kontaktperson: Joonas Lämsä, Trafikverket

6.0

Innehållsförteckning

.....	1
1 Sammanfattning	6
2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål	7
2.1. Planläggning	7
2.2. Beskrivning av projektet, bakgrund, ändamål och projektmål	7
3 Miljöbeskrivning	9
3.1. Avgränsningar	9
3.1.1. Avgränsning av miljöaspekter	9
3.1.2. Avgränsning i tid	9
3.2. Bedömningsmetodik	9
4 Förutsättningar	10
4.1. Vägens funktion och standard	10
4.2. Trafik och användargrupper	10
4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling	10
4.4. Landskapet	11
4.5. Miljö och hälsa	12
4.6. Byggnadstekniska förutsättningar	13
4.6.1. Geoteknik, underbyggnad mark och grundläggning	13
4.6.2. Ledningar	13
5 Den planerade rastplatsens lokalisering och utformning med motiv	14
5.1. Val av lokalisering	14
5.2. Val av utformning	14
5.2.1. <i>Slänter och topografi</i>	15
5.2.2. <i>Väganordningar</i>	15
5.2.3. <i>Avvattning</i>	16
5.2.4. <i>Vatten- och avloppsledning</i>	16
5.2.5. <i>Vägteknik</i>	16
5.2.6. <i>Rennäring</i>	16
5.2.7. <i>Bortvalda utformningsalternativ</i>	16
5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	18
6 Effekter och konsekvenser av projektet	19

6.1.	Trafik och användargrupper	19
6.2.	Lokalsamhälle och regional utveckling	19
6.3.	Landskapsbild.....	19
6.4.	Miljö och hälsa	19
6.4.1.	Vattenmiljö.....	20
6.4.2.	Skogsbruk	21
6.5.	Samhällsekonomisk bedömning	21
6.6.	Påverkan under byggnadstiden	21
7	Samlad bedömning.....	22
7.1.	Måluppfyllelse avseende projektmål och transportpolitiska mål	22
7.2.	Överensstämmelse med miljö kvalitetsmål.....	22
7.3.	Samlad bedömning	22
8	Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden	23
8.1.	Allmänna hänsynsregler.....	23
8.2.	Miljö kvalitetsnormer	23
8.3.	Påverkan på hushållning med mark- och vattenområden.....	24
9	Markanspråk och pågående markanvändning.....	25
9.1.	Vägområde för allmän väg.....	25
9.2.	Område för tillfällig nyttjanderätt	25
10	Fortsatt arbete.....	26
10.1.	Tillstånd och dispenser	26
10.2.	Kvarstående arbete och uppföljning.....	26
11	Genomförande och finansiering.....	27
11.1.	Formell hantering.....	27
11.2.	Genomförande.....	28
11.3.	Finansiering.....	28
12	Underlagsmaterial och källor	29

1 Sammanfattning

I Arvidsjaur kommun, Norrbottens län, saknas en rastplats i det befintliga rastplatsnätet i närheten av Arvidsjaur längs väg E45. Syftet med en rastplats längs väg E45 är att erbjuda en säker plats för förare och passagerare att vila och återhämta sig, vilket minskar risken för olyckor. Rastplatsen ger tillgång till bekvämligheter som toaletter, bord, sittplatser och avfallshantering, vilket förbättrar reseupplevelsen och minskar miljöpåverkan.

En vägplan tas fram för att möjliggöra byggandet av en ny rastplats. Rastplatsen föreslås anläggas väster om Arvidsjaur, mellan Arvidsjaur och infart Vittjåkk skidanläggning.

Rastplatsen ska utformas enligt krav i Trafikverkets styrande dokument och förslaget inrymmer uppställningsytor för 4 lastbilar med släp, 5 husvagnar eller husbilar, 8 personbilar samt 2 tillgänglighetsanpassade parkeringsplatser. På rastplatsen kommer en servicebyggnad finnas tillgänglig, bord, sittplatser och lekplats/lekkyta.

Rastplatsen dimensioneras för att underlätta underhållsåtgärder. Driftfordon ska kunna ställas upp utan att behöva blockera eller nyttja någon parkeringsplats för gäster.

Landskapsbilden kommer påverkas där rastplatsen anläggs. Endast liten påverkan sker dock på omkringliggande landskap. Inne på rastplatsen kommer utformningen att utgå från och anpassas till naturmiljö och träd sparas i möjligaste mån.

Skogsmark kommer tas i anspråk för att anlägga rastplatsen, vilket kommer påverka skogsbruket i liten grad. Vägplanen påverkar inga kända natur-, kultur och rekreationsvärden eller skyddade områden.

Länsstyrelsen beslutade den 2023-02-24 att de åtgärder som ingår i projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Vägplanen bedöms uppfylla projektmålen. Genom rastplatsens placering i ett naturskönt område med trafikantservice, finns möjlighet till viss aktivitet som avbrott under resan. De föreslagna åtgärderna stämmer väl överens med kommunens översiktliga planer.

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

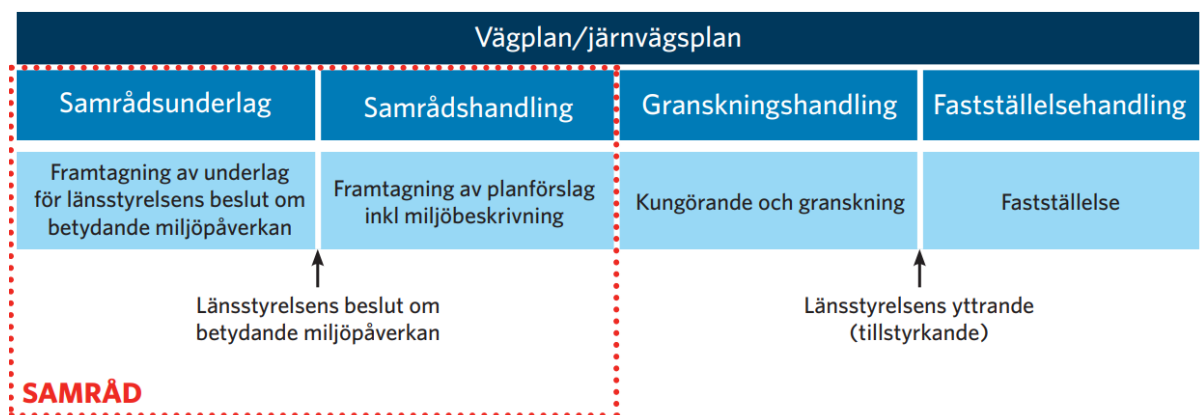
2.1. Planläggning

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

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

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till vägplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket sätta spaden i jorden.

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



Figur 1 Trafikverkets planlägningsprocess

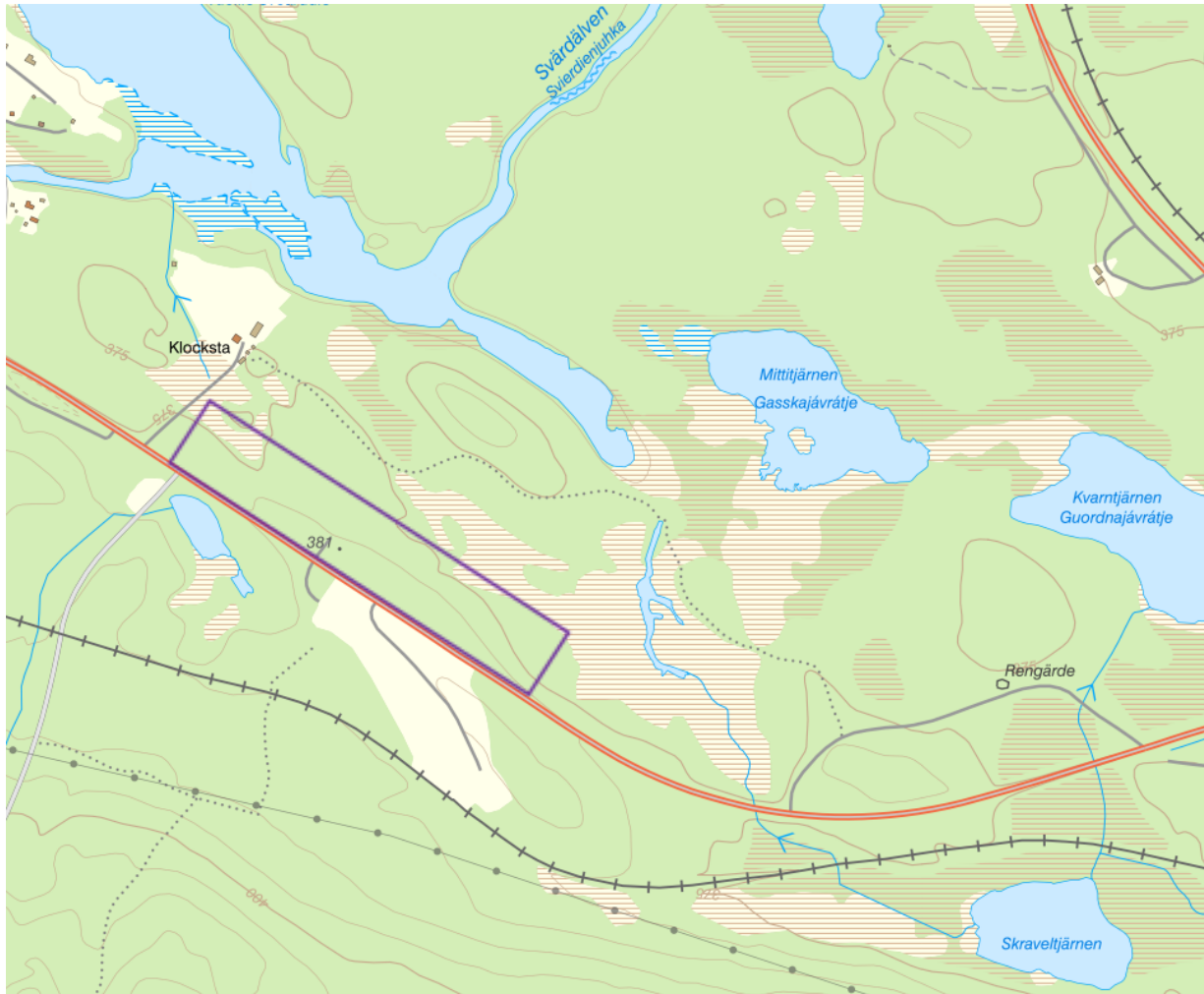
2.2. Beskrivning av projektet, bakgrund, ändamål och projektmål

I Arvidsjaur kommun, Norrbottens län, saknas en rastplats i det befintliga rastplatsnätet i närheten av Arvidsjaur längs väg E45. Rastplatsens syfte är att erbjuda en säker plats för förare och passagerare att vila och återhämta sig, vilket minskar risken för olyckor. Rastplatsen ger tillgång till bekvämligheter som toaletter, bord, sittplatser och avfallshantering, vilket förbättrar reseupplevelsen och minskar miljöpåverkan. År 2023 var uppmätt totaltrafik på väg E45 1478 fordon (ÅDT), varav 184 var tung trafik, (uppgifter från NVDB). Andelen tung trafik är 12 %.

Samråd har skett med Totalförsvaret där det framkom att placering av en rastplats på sträckan från anslutningen mot Vittjåkk till vägskil E45 motverkar deras riksintresse. Detta innebär att placering av en rastplats begränsas till sträckan från cirkulationsplatsen till anslutning till Vittjåkk.

Det har gjorts naturvärdesinventering i området för placering av rastplatsen. Länsstyrelsen har beslutat om förbud inom delar av det tänkta utredningsområdet på grund av höga naturvärden på södra sidan om väg E45.

I utredningsområdet som framkommit efter samråd är det en skiftande topografi med branta slänter i nordöstligt läge. Placeringen av rastplatsen norr om ytan för Svea Skogs virkesupplag har de mest gynnsamma topografiska förhållandena för massbalans och trafiksäkerhet. Platsen gör det möjligt att bygga en trygg och säker rastplats, vilket uppfyller syfte och projektmål.



Figur 2 Utredningsområde för rastplats.

Vägplanen omfattar rastplatsens yta, samt yta för på- och avfart. På rastplatsen ska finnas plats för parkeringar för diverse fordon, servicehus, lekyta, belysning och sophertering.

Målsättningen är att rastplatsen ska kännas trygg, attraktiv och trafiksäker att stanna på.

3 Miljöbeskrivning

Länsstyrelsen i Norrbottens län beslutade 2023-02-24 att projektet ej kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Därmed redovisas projektets förutsägbara påverkan på människors hälsa och miljön i en miljöbeskrivning. I den här vägplanen är miljöbeskrivningen integrerad med planbeskrivningen.

Miljöbeskrivningen belyser nuvarande miljöförhållanden och de miljökonsekvenser som förväntas uppstå till följd av vägåtgärderna inklusive inarbetade miljöåtgärder. Vidare ges förslag till åtgärder som kan minimera eventuella konsekvenser.

3.1. Avgränsningar

3.1.1. Avgränsning av miljöaspekter

En miljöbeskrivning ska i den utsträckning det behövs med hänsyn till verksamhetens eller åtgärdens art och omfattning innehålla de uppgifter som behövs för att uppfylla syftet med lagstiftningen. Detta innebär att de viktigaste miljöaspekterna ska behandlas i tillräcklig utsträckning, men också att miljöaspekter av liten eller ingen relevans för vägplanen kan behandlas översiktligt eller inte alls. De miljöaspekter och intressen som bedöms kunna påverkas av projektet och som beskrivs i miljöbeskrivningen är landskapsbild, naturmiljö, kulturmiljö, grundvatten, markmiljö, boende- och vistelsemiljö samt naturresurser.

3.1.2. Avgränsning i tid

Bedömningen begränsas till projektets prognosår 2045, cirka 20 år efter trafiköppning.

3.2. Bedömningsmetodik

Miljökonsekvenserna bedöms med utgångspunkt i värdet hos den berörda miljöaspekten, tex ett berört naturområde, och den påverkan som uppstår.

Påverkan definieras som en förändring av miljön. Förändringen uppstår när något sker exempelvis genom fysiskt intrång såsom schaktning eller nedtagning av träd.

Effekt är omfattningen av påverkan/störningen. Konsekvens definieras som en sammanvägning av miljöaspektens värde (exempelvis bevarandevärde hos en berörd naturmiljö) och omfattning av påverkan (effekten). Konsekvensen kan vara såväl positiv som negativ, som stor eller liten.

4 Förutsättningar

4.1. Vägens funktion och standard

Vägplanen gäller för rastplatsen längs väg E45. I närheten av Arvidsjaur saknas en rastplats i det befintliga rastplatsnätet längs väg E45. Väg E45 är en viktig transportlänk som förbinder stora delar av landet med dess sträckning, både norr och söderut. Vägen ger tillgång till natur- och fritidsområden, vilket är viktigt för turism och friluftsliv. Den används av både lokalbefolkningen och yrkestrafik för dagliga resor och transporter. Väg E45 har bärighetsklass BK4 och är rekommenderad väg för transporter med farligt gods.

Vägens skick kan variera med sektioner som är i gott skick medan andra kan vara påverkade av väderförhållanden, särskilt på vintern.

Vägbredden är åtta meter med tillräckligt med plats för två körfält. Vägen underhålls regelbundet, inklusive snöröjning på vintern och reparation av skador under sommaren. Vägen är utrustad med vägskyltar, markeringar och ibland viltstängsel för att förbättra säkerheten.

4.2. Trafik och användargrupper

Utredningsområdet är beläget nordöst mot väg E45. Gällande hastighet på väg E45 vid rastplatsen är 100km/h. År 2023 var uppmätt totaltrafik på väg E45 1478 fordon (ÅDT), varav 184 var tung trafik, (uppgifter från NVDB), det vill säga 12% var tung trafik.

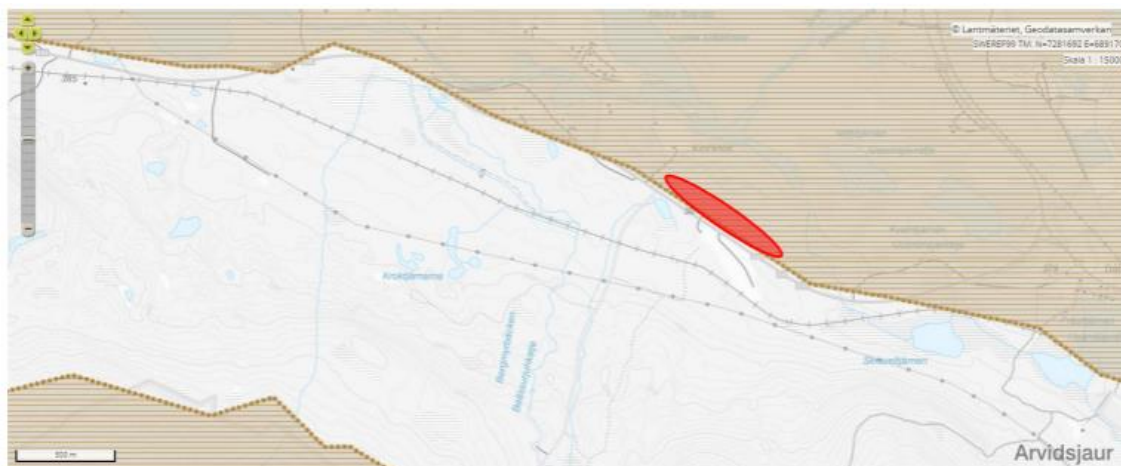
Det finns ingen gång- och cykelväg för oskyddade trafikanter i området. Dessa är hänvisade till att gå och cykla i blandtrafiken längs väg E45.

Rastplatsen kommer att användas av tillfälliga besökare, yrkesverksamma på väg förbi Arvidsjaur kommun och av boende i närområdet. I och med närheten till skoterleden antas det att personer i området kommer använda rastplatsen för avlastning av skoter.

4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

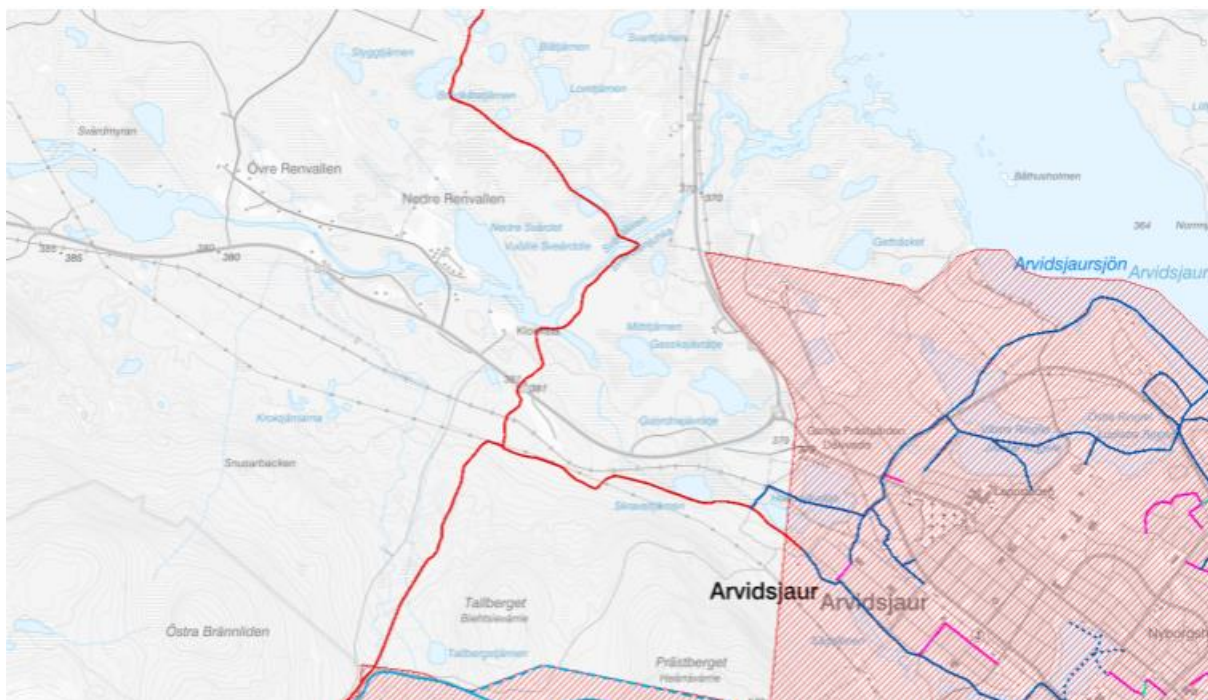
E45 är ett riksintresse för kommunikation och förbinder stora delar av landet med dess sträckning. Behovet av föreslagen rastplats är stor och kommer att tillföra många fördelar för boende, tillfälliga besökare och yrkesverksamma på väg förbi Arvidsjaur kommun.

Kring rastplatsen finns barrskogsområde med inslag av våtmarker och mindre vattendrag. Områdena norr och söder om utredningsområdet används av skogsamebyar för rennäring. Norr om vägen är detta ett riksintresse för rennäringen.



Figur 3 Rennäringens riksintresse

En skoterled finns i området och en allmän väg emot Vittjåkk skidanläggning ansluter i närheten av rastplatsen.



Figur 4 Befintlig skoterled

En virkesterminal tillhörande Svea skog, finns på motsatt sida av utredningsområdet. Närmsta bebyggelse är samhället Klocksta, som ligger nordväst om utredningsområdet.

4.4. Landskapet

Landskapet omkring Arvidsjaur är ett skogsklätt bergkullelandskap med lågfjäll, myrmarker och många små och större sjöar. Skogen är tät och från utredningsområdet finns utblickarna framför allt vid skogsbrynet upp mot bergens toppar, vilka är landmärken i landskapet. Viss utblick finns mot myrarna i norr, som kan skimras mellan träden.

Bebyggelse förekommer förutom i Arvidsjaur tätort, i mindre bebyggelsesamlingar i närheten av vattendrag, dessa kan dock inte upplevas från utredningsområdet. Området används främst för skogsbruk, rennäring och friluftsliv.

Skogen i området omkring Arvidsjaur består främst av tall med undervegetation av lingon och blåbärsris med vissa inslag av gran, björk och asp. Fjällbjörk saknas i området och barrskogen bildar trädgränsen mot kalvfjäll. Inom utredningsområdet har två naturvärdesområden identifierats, ett bestående av blandbarrskog (påtagligt naturvärde, klass 3) och ett bestående av en mindre våtmark (visst naturvärde, klass 4).

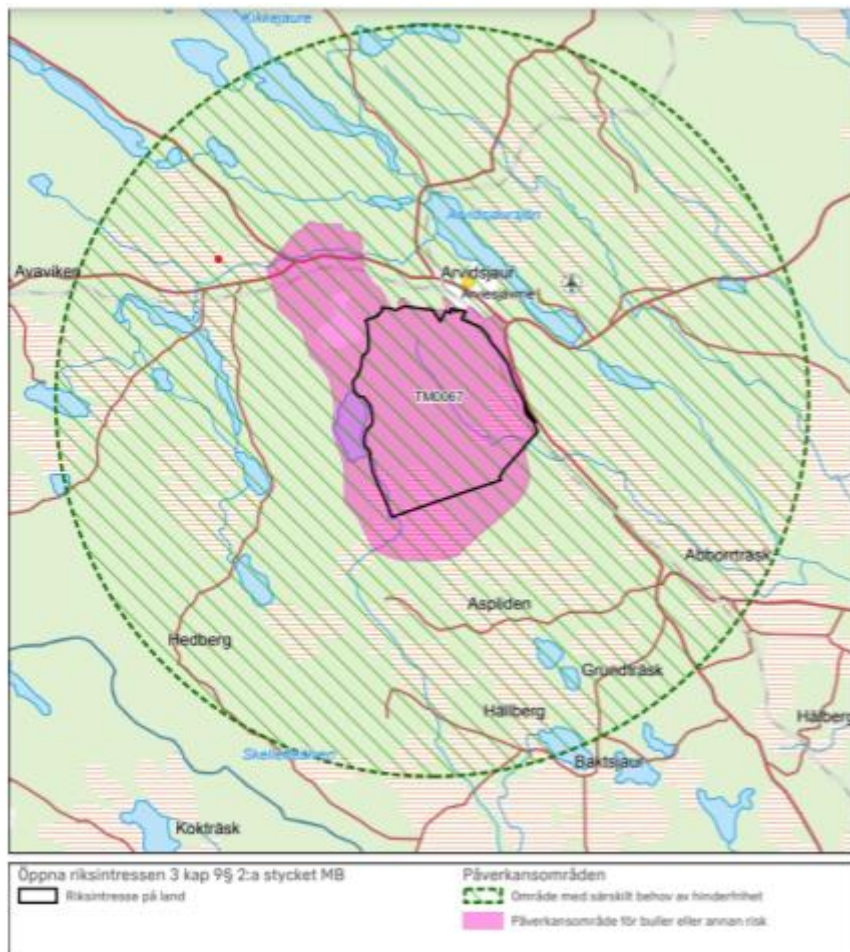
Det har inte hittats några fysiska historiska lämningar inom utredningsområdet, dock består det samiska kulturarvet inte bara av fysiska lämningar. Minst lika viktigt är det så kallade immateriella kulturarvet, dvs allt det som inte lämnar några synliga spår efter sig. Berättelser och traditioner, viktiga platser, de gamla namnen på fjäll och myrar är värdefulla beståndsdelar i det samiska kulturlandskapet.

4.5. Miljö och hälsa

Naturmiljön i området utgörs av gles tallskog med yngre träd, utan förutsättningar för mer krävande arter såsom rödlistade fåglar, fridlysta växter, kräldjurs- eller grodmiljöer, fridlysta ryggradslösa djur eller kryptogamer. Området bedöms inte heller hysa fladdermöss.

Inga skyddade naturområden finns inom området, men området ligger inom samebyars område för rennäring. I anslutning till området ligger en skoterled som samebyn Västra Kikkejaure använder som flyttled. Vald placering av rastplatsen hyser inga naturvärdesobjekt, men ett naturvärdesobjekt av mindre betydelse tangeras av planerade åtgärder.

Området utgör riksintresse för Totalförsvaret. Området hyser inga kända fornlämningar eller kulturmiljö.



Figur 5 Totalförsvarets riksintresse

Området hyser inga misstänkta förorenade områden och jorden i området innehåller ingen förorening. Befintlig väg har dock asfalt med stenkolstjära, varför asfalt liksom underliggande bärlager inte kan återanvändas fritt.

Infiltration av avloppsvatten har bedömts som en lämplig lösning för hantering av avloppsvatten i området, då denna placeras i ett område där fyllnad ska ske och grundvattennivåerna är lämpliga.

4.6. Byggnadstekniska förutsättningar

4.6.1. Geoteknik, underbyggnad mark och grundläggning

Undergrunden för rastplatsen består av fasta lagrade jordar direkt från markytan under ett tunt humusjordlager. Direkt under humuslagret finns ett ca 0.2-0.3 meter jordlager av grusig siltig sand med fast lagring.

Därunder följer en mäktig fast lagrad moränjord som klassificerats till en sandig och siltig moränjord. Moränen har klassificerats tillhöra tjälfarlighetsklass 2-4 samt materialtyp 3B till 5B enligt AMA.

Undergrunden har goda förutsättningar med god stabilitet och bärighet samt är ej sättningskänslig.

Grundvattnet ligger på nivåer omkring + 376.6 som innebär att grundvattnet normalt ligger mellan ca 0,3 till ca 2,3 meter under markytan, beroende på läge inom området samt årstid. Grundvattenytan ligger djupare under markytan i områdets västra delar och ytligt i områdets östra kant.

De överliggande jordlagren och underbyggnaden för terrassen består av grusig siltig sand under den befintliga väg E45.

Marken bedöms som väl-dränerad och har goda förutsättningar för belastningar från hårdgjorda ytor och vägar.

Markytorna är förhållandevis plana vilket är gynnsamt för den fortsatta planeringen. Tillräckliga lutningar finns för bra avvattningslösningar av planerad rastplats i nordostlig riktning.

Grundläggning av servicebyggnader kan ske med valfritt grundläggningssätt för de laster som den byggnaden ger mot undergrunden. Om kalla byggnader skall anläggas bör dessa utföras med tjälsäkrad grundläggning för aktuell plats. Grundvattennivån bedöms ligga minst 1,5 meter under nuvarande markyta i servisbyggnadens läge.

4.6.2. Ledningar

Befintliga ledningar från Skanova och Vattenfall löper längs med väg E45. Hänsyn till dessa kommer hanteras i vidare projektering.

Det finns inget kommunalt vatten eller avlopp i närheten av rastplatsen.

5 Den planerade rastplatsens lokalisering och utformning med motiv

5.1. Val av lokalisering

Valet av lokaliseringen har framkommit efter samråd med lokala intressenter. Ursprungligen utreddes en lämplig placering av en rastplats på en cirka 8 km lång sträcka från cirkulationsplatsen vid Arvidsjauras tätort till vägskäl väg E45.

Efter samråd med Försvarsmakten begränsades sträckan från rondellen till anslutningen mot Vittjåkk skidanläggning.

Söder om väg E45, inte långt från rondellen återfinns höga naturvärden, vilket medförde förbud att anlägga rastplatsen här (Samråd med Länsstyrelsen i Norrbottens län enligt 12 kap 6§ miljöbalken), vilket låg som ett tidigare förslag.

Hänsyn har tagits till synpunkter som inkommit från fastighetsägare (bland annat ägaren av virkesterminalen) från Arvidsjauras kommun och från samebyarna Mausjaur och Västra Kikkejaure vid val av lokalisering.

5.2. Val av utformning

Rastplatsen föreslås utformas med gemensam in- och utfart. Utfarten placeras norr ut, där topografin ger bäst sikt. Utformningen är skapad med en refug mellan in- och utfart, så att trafiken får en naturlig förflyttning inom rastplatsen. Dropputformningen minimerar den hårdgjorda ytan. Rastplatsens utformning är framtagen med tanke på att effektivt nyttja hårdgjord yta och begränsa intrång i naturmark, samt att inte beröra skoterleden.

Utformningen innebär effektivast utnyttjande av befintlig terräng och samspekar bäst med de gestaltungsaspekter och mål som sattes upp i projektets början.

Utformningen kan utföras med minsta möjliga påverkan på befintlig trafik och ger ett optimalt trafikflöde efter färdigställande. Sett ur ett miljömässigt perspektiv anses alternativet vara den bästa lösningen då miljöaspekter såsom minskade transportbehov kan ges bästa tänkbara behandling.

Parkeringsplatserna för olika fordonstyper är uppdelade på rastplatsen. Detta både för att förenkla parkeringen av långa fordon och för att skapa en trafiksäker miljö. Till exempel slipper de som anländer med personbilar passera över delar av rastplatsen där fordon med släp kör och står parkerade. Rastplatsen planeras med 4st parkeringsplatser för lastbil med släpvagn (Lmod se figur 3), 5st parkeringsplatser husvagn/husbil (minibuss) (Ph se figur 3), samt 10st personbilsarkeringar varav 2st för handikappade. (P resp Hkp figur 3).

Infarten till Rastplatsen planeras med ett vänstersvängfält, för de som kommer norr ifrån. Detta medför att väg E45 behöver breddas något vid infarten.

På ytan för rastplatsen planeras servicebyggnad (RWC, WC) med utslagsback för latrintömning från exempelvis husbilar/husvagnar, bord, sittplatser (både med och utan tak) och lekutrymme för besökare. Ytan kommer att rymma färsk- och spillvattenbrunn, avfallsbehållare samt infiltrationsanläggning.



Figur 6. Utformning av det valda alternativet med gemensam in- och utfart mot norr, se också separat illustrationskarta

5.2.1. Slänter och topografi

Då topografin sluttar mot sydöst kommer jordmassor flyttas inom området så att rastplatsen får en jämn yta. Detta skapar slänter i utkanten av rastplatsområdet som kommer utformas i enlighet med gällande riktlinjer för att säkerställa funktion och stabilitet. Med placering av in- och utfart mot norr följs topografin, vilket ger lägre och flackare slänter från rastplatsen och bra massbalansering. De flackare slänterna ger minskad barriäreffekt och mer gynnsamma förhållanden för vegetering.

5.2.2. Văganordningar

Inom rastplatsområdet anläggs ny belysning för att säkerställa en säker miljö för både fordon och människor som vistas på rastplatsen. Belysningen kommer utformas enligt VGU och Trafikverkets gällande kravdokument.

För att bibehålla god trafiksäkerhet kommer infarten till rastplatsen samt ytor där oskyddade trafikanter vistas att belysas med armaturer på stolpe.

Lekplatsen kommer belysas för att göra området visuellt tilltalande. Servicebyggnaden kommer att funktionsbelysas med ljus på fasad för att förstärka orienteringen av platsen.

Belysning kommer att anläggas vid korsningen längs med väg E45 utanför rastplatsområdet.

Nya skyltar som aviserar om rastplatsen kommer sättas upp med adekvata avstånd till rastplatsen. Befintliga skyltar längs med väg E45 som påverkas av rastplatsen flyttas och ersätts vid behov.

Inom rastplatsen kommer en ny informationsskylt att sättas upp. Skyltar kommer finnas som visar placering av de olika fordonstyperna på rastplatsen samt vägmärkingar för parkeringsplatserna. In- och utfart i anslutning till väg E45 förses med vägmärking.

5.2.3. *Avvattning*

I dagsläget avvattnas områden längs med väg E45 genom öppna vägdiken där vattnet leds bort mot sydöst. I skogsmarken där rastplatsen föreslås finns i dagsläget inga rörsystem utan det är naturlig avvattning.

Avvattningsåtgärder kommer enbart hantera ytvatten från rastplatsen eftersom utredningsområdet ligger på en lokal högpunkt. Dagvattnet kommer fördelas ut mot rastplatsens slanter, varav viss del ansluts till vägdiken längs med väg E45. Rening av dagvatten kommer ske över sedimentationsytor samt genom infiltration i kringliggande mark. Detta bedöms inte påverka grundvattenkvaliteten, då föroreningar stannar i kringliggande mark. Enligt befintliga förhållanden och planerad åtgärd så motiveras inte någon ytterligare reningsanläggning av dagvatten.

Inget ledningssystem bedöms behövas.

5.2.4. *Vatten- och avloppsledning*

Servicebyggnaden med toalett kräver tillgång till vatten- och ett avloppssystem. Inom området föreslås därför en borrhälsbrunn som förser servicebyggnaden med vatten. Rastplatsen kommer tillhandahålla en infiltrationsanläggning för uppsamling av avloppsvatten. Rening av spillvattnet föreslås utföras genom infiltration.

För att underlätta drift- och underhållsåtgärder placeras brunn och inspektionsluckor lättillgängligt. Driftfordon ska kunna ställas upp på yta utan att behöva blockera eller nyttja någon parkeringsplats för gäster.

5.2.5. *Vägteknik*

Väg E45 är dimensionerad för bärighetsklass 4 (BK4) och gällande hastighet på vägen vid utredningsområdet är 100 km/h med en vägbredd på åtta meter.

Åtgärden kommer innebära mindre påverkan på befintlig väg E45. För att tillåta åtkomst till rastplats kommer en in-/utfart byggas. För att bibehålla god trafiksäkerhet kommer väg E45 att breddas i anslutning till infart och ett vänstersvängfält att byggas för södergående trafik.

5.2.6. *Rennäring*

Områdena norr och söder om utredningsområdet används av skogssamebyar för rennäring. Norr om vägen är detta ett riksintresse för rennäringen.

Området ligger inom Mausjaur samebys område för rennäring och i anslutning till området finns en skoterled som används som flyttled för rennäringen.

Samråd har förts med Mausjaur och Västra Kikkejaure samebyar.

5.2.7. *Bortvalda utformningsalternativ*

Olika placeringar för rastplatsen har utvärderats i skisser och/eller tal och skrift. Alla förslag har granskats och därefter har vissa förkastats.

Alternativa placeringar belägna nordväst och nordöst om liggande alternativ längs väg E45 är några av de som har förkastats. I närheten av den nordöstra delen svänger väg E45 in mot Arvidsjaur vilket föranleder att infart i nordöst inte bedöms uppfylla trafiksäkerhetskraven med avseende på siktlinjer och hastighetsbegränsningen på 100km/tim.

I nordvästra delen till mitten av utredningsområdet skulle anläggandet av en rastplats påverka befintlig skoterled som idag också används av rennaringen i området. Att flytta och ersätta skoterleden innebär att arbeten är tvunget att utföras på den södra sidan av väg E45, d v s utanför utredningsområdet. Efter platsbesök i maj 2023 togs beslutet att förkasta andra val av placeringar än den som redovisas i detta PM.

Inom befintlig placering har två alternativ förkastats under projektets tidiga skede samt att en del detaljer kring funktion och utformning valdes bort till den slutgiltiga utformningen.

De förkastade alternativen utgörs av "separat in- och utfart" samt "gemensam in- och utfart mot söder".



Figur 7 Förkastat alternativ med separat in- och utfart



Figur 8 Förkastat alternativ med gemensam in- och utfart emot söder.

Alternativ med separat in- och utfart förkastades då sikten är sämre och mer mark krävs i anspråk jämfört med andra förslag vilket ger större påverkan på naturmiljön. Åtgärd på E45 blir större/längre, 660 m, påverkar befintlig väg. Alternativet kräver större uppfyllnader för underbyggnad vilket kräver anskaffning och transporter av material. Alternativet innebär höga slänter som skapar intryck av barriär i landskapet.

Utformningen av rastplatsen blir större till ytan och norrgående körfält på väg E45 behöver flyttas till ny yta. Alternativet har också en sämre massbalans än de droppformade alternativen. Alternativet ansågs positivt då trafiken slapp mötas inom rastplatsen och separata in och utfarter anses mer trafiksäkert. Ytan gav större möjlighet att skapa rekreationsytor.

Det förkastade alternativet med gemensam in- och utfart bedömdes mer likvärdigt med det valda alternativet. Den stora skillnaden är att in- och utfarten är placerad mot syd. Alternativet med in- och utfart mot söder ansågs sämre då det gör sikten vid utfart på väg E45 begränsad. Det är också sämre med hänsyn till områdets topografi - det kräver större fyllnadsvolymer än det valda alternativet för att klara gällande krav på vägutformning.

5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Inom ramen för denna vägplan bedöms inga skyddsåtgärder att behövas.

6 Effekter och konsekvenser av projektet

6.1. Trafik och användargrupper

En väl utformad och tillgängligt placerad rastplats medför positiva konsekvenser för trafiken och trafikanterna. Rastplatsen tillgodoser trafikanternas behov av vila, toalettbesök och information. Väg E45 påverkas genom tungbarriär och ny C-korsning.

Genom att separera parkeringarna tung trafik från resterande rastplats fås bättre trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

Rastplatsen är inte i konflikt med översiktsplan eller detaljplan. Effekten av påverkan på landskapet bedöms vara liten och konsekvensen bedöms vara ringa. En välbesökt attraktiv rastplats är till gagn för kommunen och dess invånare.

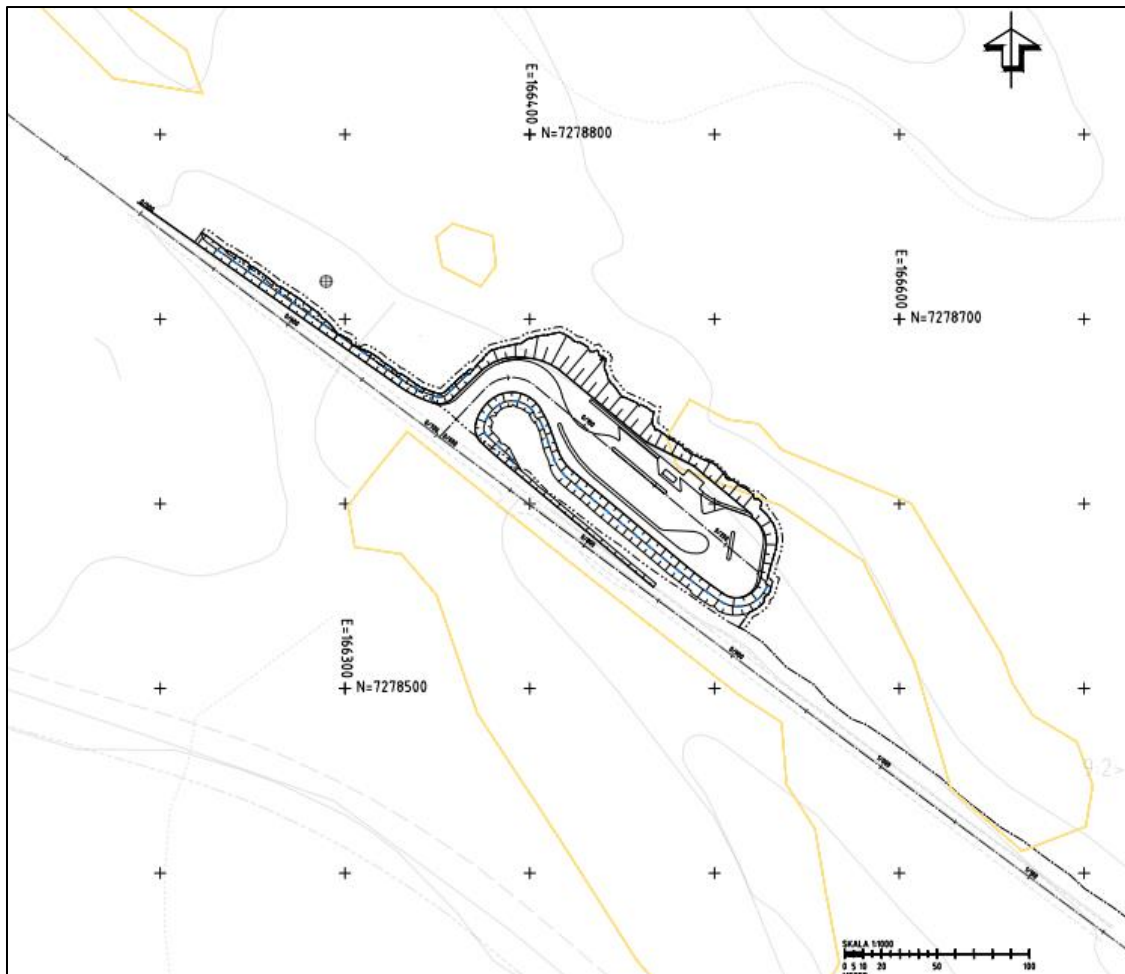
6.3. Landskapsbild

I dagsläget är skogen tät och utblickarna på platsen är begränsade. Åtgärder i projektet medför att skog tas bort, det blir mer öppet, siktlinjerna blir längre och utblickarna blir vidare än i dagsläget. En ridå av bevarad naturmark ut mot E45 sparas för att ge en viss avskärmning och tydlig avgränsning mellan rastplats och E45. Rastplatsens slänter innebär en viss kontrast mot den naturliga topografin och de behöver kläs med vegetation för att smälta in i omgivningen. Då landskapsbilden idag har ett lågt värde och effekterna av anläggningen av rastplatsen bedöms vara små bedöms konsekvensen bli positiv.

6.4. Miljö och hälsa

Planen bedöms ej beröra skyddade naturområden, generella biotopskydd, områden med strandskydd, kulturmiljö eller fornlämningar. Det bedöms inte ske någon påverkan på skyddade arter, då området inte hyser förutsättningar för sådana inklusive fladdermöss.

Konsekvensen för närliggande naturvärdesobjekt berörs av planen bedöms som liten, då ingreppet är av liten areell omfattning och det endast berör naturvärden av mindre betydelse.



Figur 9 Gul markering visar naturvärdesobjekt

Det bör övervägas om träd som avverkas under exploateringen kan tillvaratas som död ved i det närliggande naturområdet i anslutning till rastplatsen.

Närliggande friluftsintresse bedöms inte påverkas av åtgärden. Den skogen som behöver avverkas är ej tätortsnära och bedöms därför ha ringa betydelse för friluftslivet. Den flyttled som används av Mausjaur sameby bedöms ej påverkas och likaså påverkas inte skoterleden, då lederna inte befinner sig i närheten av rastplatsens område. Någon nämnvärd påverkan på rennäringsområdet bedöms ej föreligga då det ianspråktagna området är litet till ytan i förhållande till rennäringsområdets hela areal och lokaliserat utmed befintlig väg. Vid lokalisering av rastplatsen har hänsyn tagit till framkomna synpunkter i tidigt skede. Samråd ska hållas med Mausjaur och Västra Kikkejaure samebyar före produktionsstart för att tillvarata eventuella synpunkter från samebyarna och klarlägga hur påverkan på renskötsel under byggtiden kan göras så liten som möjligt.

Planen kommer inte påverka anslutande väg till Vittjåkk, och det bedöms inte föreligga någon påverkan på det område som var utpekad som riksintresse av Totalförsvaret.

6.4.1. Vattenmiljö

Avvattningen medför ringa påverkan på området. Lokalt för rastplatsen innebär den ökade andelen hårdgjord yta en ökad ytavrinning, men detta bedöms kunna hanteras genom sedimentation och infiltration i slänter.

Verksamheten bedöms inte utgöra vattenverksamhet. Detta då någon påverkan på grundvattennivåer inte sker, varken av planerade anläggningsdelar eller vid dricksvattenuttag.

Infiltration av avloppsvatten från lokal avloppsanläggning planeras. Marken bedöms som lämplig för infiltration och därmed bedöms påverkan på grundvatten av infiltrerat avloppsvatten som liten och endast av lokal karaktär. Det finns inga befintliga närliggande dricksvattenbrunnar eller ytvatten som bedöms påverkas av avloppsanläggningen. Planerat dricksvattenuttag för rastplatsen kommer ske uppströms avloppsanläggningen med skyddsavstånd om minst 50 m.

6.4.2. Skogsbruk

Skogsmark kommer tas i anspråk för rastplatsen. Intrånget är litet i förhållande till den mängd produktionsskog som finns i området. Intrånget bedöms i sammanhanget ha en liten betydelse för näringen.

Konsekvenserna för skogsbruket bedöms bli små.

6.5. Samhällsekonomisk bedömning

Ingen samhällsekonomisk bedömning (SEB) görs inom projektet.

6.6. Påverkan under byggnadstiden

Byggtiden kommer innebära en del arbetsmoment som har en viss påverkan för lokalbefolkning och risk för skador på miljö. Störningarna utgörs främst av buller, försämrad framkomlighet och damning. Under byggnadstiden kan rennärings- och det rörliga friluftslivet påverkas negativt av störningar. I huvudsak kommer arbetena utföras utanför befintliga väg E45. Arbetsfordon kommer att ta sig till och från arbetsplatsen längs denna väg.

Hänsyn kommer tas till befintliga ledningar så att dessa inte skadas vid produktion. Kablar i mark kommer antingen att behöva flyttas eller skyddas vid schaktarbeten.

Trafikverket ställer krav på kvalitets- och miljöstyrning i sina byggprojekt. Entreprenörens miljöarbete, användning av kemiska produkter och andra material regleras. Naturvårdsverket har satt allmänna råd angående buller från byggplatser som ska följas i samtliga byggprojekt (NFS 2004:15). Om fornlämning påträffas inom arbetsområdet ska arbetet omedelbart stoppas, lämningen ska markeras ut och Länsstyrelsen ska kontaktas.

Projektet bedöms kunna medföra måttligt negativa konsekvenser under byggnadstiden. Arbetet är tidsbegränsat och inga bestående effekter bedöms uppstå.

7 Samlad bedömning

7.1. Måluppfyllelse avseende projektmål och transportpolitiska mål

Vägplanen bedöms uppfylla projektmålen enligt kapitel 2.2 - att rastplatsen ska kännas trygg, attraktiv och trafiksäker att stanna på.

Rastplatsen har en genomtänkt placering av funktioner såsom parkeringar, sophantering och lekplats. Bra belysning förbättrar säkerheten och gör det lättare att se omgivningen. Det blir en ren och välskött miljö med tydligt markerade områden för avfallshantering. God sikt över området utan för många skymmande objekt, vilket skapar trygghet. En tydlig skyltning hjälper besökare att orientera sig och förstå regler. Det finns ytor för lek, sittplatser under tak och öppna områden för umgänge med integrerade grönområden och träd som skapar en trevlig och avkopplande atmosfär. Servicebyggnaden erbjuder toaletter, handfat och utslagsback.

Det är tydligt avskilda zoner för fordon och oskyddade trafikanter, skyltar och markeringar tydliggör trafikregler och navigationsanvisningar. Parkeringsplatser och manövreringsutrymmen bedöms som tillräckliga. Belysningen förbättrar sikten och ökar säkerheten. Regelbundet underhåll utförs för att minimera farliga förhållanden. Rastplatsen är lättillgänglig oavsett väder eller tid på dygnet, med skyltar som visar avstånd, in- och utfart är placerad så att föraren har fri sikt.

Åtgärderna bedöms medverka till att de transportpolitiska målen uppfylls. Vägplanen stödjer funktionsmålet då transportsystemets kvalitet och användbarhet ökar. Hänsynsmålet uppfylls genom att Trafikverkets planläggningsprocess följs där avvägningar avseende trafiksäkerhet, miljö och hälsa görs.

7.2. Överensstämmelse med miljö kvalitetsmål

Riksdagen har antagit 16 nationella miljömål som beskriver de egenskaper som vår natur- och kulturmiljö måste ha för att samhällsutvecklingen ska vara ekologiskt hållbar.

I detta projekt bedöms främst målen "Levande skogar" samt "Ett rikt växt- och djurliv" påverkas. Påverkan på skogs- och naturmiljön blir små och vägplanen motverkar inte att miljö kvalitetsmålen uppnås.

7.3. Samlad bedömning

Vägplanen bedöms framför allt medföra positiva konsekvenser jämfört med nuläget. Trafikanter får möjlighet till att rasta, vilket kan sägas påverka vägens standard positivt. Lokalsamhället får en positiv påverkan då rastplatsen till exempel kan användas som parkering för skoteråkning. Det blir en bättre utblick både från väg E45 och från vistelseytan som idag består av tät planterad skog. Endast naturmiljön påverkas något negativt, men detta bedöms vara ringa.

De störningar som uppkommer under byggskedet kan minskas med lämpliga skyddsåtgärder.

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

8.1. Allmänna hänsynsregler

Miljöbalkens andra kapitel, allmänna hänsynsregler, syftar till att förebygga negativa effekter av verksamheter och strävar mot en ekologiskt hållbar miljöhänsyn och samhällsutveckling. Nedan följer en sammanställning över hur de betraktas i vägplanen.

Bevisbörderegeln- verksamhetsutövarens ansvar att visa att de allmänna hänsynsreglerna följs. I denna vägplan har hänsynsreglerna beaktats genom att Trafikverkets planläggningsprocess följts och miljöbeskrivning ingår. Olika alternativ har bedömts med hänsyn till miljön.

Val och lösningar ska göras utifrån dessa principer.

Kunskapskravet – Utöver den kunskap som inhämtats från berörd kommunen och Länsstyrelse, har kunskap inhämtats vid fältundersökningar och samråd. Kunskapskravet tillgodoses också genom att välutbildad och kompetent personal inom ämnet.

Försiktighetsprincipen – Vägplanen har anpassats och skyddsåtgärder kommer vidtas för att minska negativ påverkan på miljö och hälsa, samt för att skydda naturmiljön.

Produktvalsprincipen – För att minska miljöpåverkan av farliga ämnen har Trafikverket riktlinjer för kemiska produkter, material och varor. Krav på miljöhänsyn ställs på entreprenören.

Hushållnings- och kretsloppsprincipen – I projektet eftersträvas massbalans. De massor som uppkommer i projektet och håller tillräckligt god kvalitet kommer att återanvändas inom projektet. Krav ställs på energieffektivt utnyttjande av maskiner och arbetsfordon under byggtid.

Lokaliseringsprincipen – Olika utformningsalternativ har utretts för att klargöra lämplig plats för rastplatsen. Detta med hänsyn till minsta intrång och olägenhet för hälsa och miljö. Den valda utformningen valdes med hänsyn till miljö, naturmiljö, markintrång och trafiksäkerhet.

Skälighetsregel/rimlighetsavvägning – Hänsyn har tagits genom löpande avstämningar av kostnad mot nytta för att hitta skälig nivå för rastplatsen.

8.2. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer är ett juridiskt styrmedel gällande kvaliteten på mark, vatten, luft och miljön i övrigt och regleras i miljöbalkens femte kapitel. I dagsläget finns fyra fastställda förordningar om miljökvalitetsnormer för luftkvalitet, vattenkvalitet, omgivningsbuller samt fisk- och musselvatten.

Bedömningen är att den sparsamma trafiken till rastplatsen inte orsakar halter av föroreningar som berör miljökvalitetsnormen för utomhusluft, vattenkvalitet eller omgivningsbuller. Inga fisk- och musselvatten berörs.

Vägplanen berör inga normer och medför därmed ingen risk för att miljökvalitetsnormer ska överskridas.

8.3. Påverkan på hushållning med mark- och vattenområden

Detta stycke avser riksintressen enligt miljöbalken kapitel 3 och 4. Alla Natura 2000-områden är också av riksintresse.

Vägplanen tar en mindre del skogsmark i anspråk och påverkar inget Natura 2000 område.

Rastplatsen berör endast riksintresset för kommunikationer, väg E45. Rastplatsen bedöms ge positiva konsekvenser då den ökar möjlighet för rast och rekreation längs vägsträckan. Ingen påtaglig skada uppstår på något riksintresse.

Rastplatsen ligger inom riksintresse för rennäringen, vilket således berörs av rastplatsen. Någon nämnvärd påverkan på rennäringen bedöms ej föreligga då det ianspråktagna området är litet till ytan i förhållande till renområdets hela areal och lokaliserat utmed befintlig väg och den närliggande flyttleden för rennäringen ej berörs av rastplatsen.

9 Markanspråk och pågående markanvändning

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av fastställd och lagakraftvunnen vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja detta område som behövs för vägen.

9.1. Vägområde för allmän väg

Vägområdet för allmän väg i vägplanen omfattar, förutom breddning av vägen och rastplatsens yta, utrymme för de väganordningar i form av slänter, vägdiken, vägmärken med mera. Kantremsan behövs för att underlätta framtida drift och underhåll av vägen. Den ger också utrymme åt bortplogad snö.

På plankartan framgår vägområdet för den nya rastplatsen. Vägområdet är också angivet i fastighetsförteckningens arealberäkning. Det nya vägområdet med vägrätt för rastplatsen enligt denna vägplan omfattar cirka 12 910 kvadratmeter permanent vägrätt.

Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt.

9.2. Område för tillfällig nyttjanderätt

I vägplanen föreslås cirka 1 305 kvadratmeter mark tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Dessa områden har markerats på plankartan och där framgår tid och ändamål för marken.

Genom tillfällig nyttjanderätt tillåts ytor att tas i anspråk för att kunna utföra de vägåtgärder som ingår i vägplanen. Områden som tas i anspråk som tillfällig nyttjanderätt gäller endast under projektets byggtid. Marken kommer återställas till befintligt skick i möjligaste mån innan den återlämnas.

10 Fortsatt arbete

10.1. Tillstånd och dispenser

För att genomföra projekt behövs ibland separat prövningar för vissa åtgärder i form av dispens, tillstånd, lov, ansökan och anmälan. För Rastplatsen i Arvidsjaur kräver servicebyggnad bygglov och för anläggande av enskilt avlopp krävs ansökan om tillstånd till kommunens miljökontor.

10.2. Kvarstående arbete och uppföljning

I dagsläget finns inget känt kvarstående arbete.

Uppföljning och kontroll kommer att utföras under byggskedet, som syftar till att säkerställa att entreprenören genomför projektet med de intentioner och beslut som framkommit under planprocessen, för att exempelvis skydda miljön. Till stöd i detta arbete finns en checklista för miljösäkring framtagen. Denna uppdateras löpande under hela projektet.

Kontroll kommer ske så att arbetet utförs inom fastställt vägområde, samt område för tillfällig nyttjanderätt.

11 Genomförande och finansiering

11.1. Formell hantering

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

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

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

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

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

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

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för vägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

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

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

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

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

Tabell 1 Ursprunglig tidplan för planprocessen

Aktivitet	Beräknas ske
Samråd med särskilt berörda	2024-07
Kungörande om Granskning av Vägplan	2024-11
Länsstyrelsens yttrande över vägplanen	2024-12
Begäran om fastställelse	2025-02
Fastställd vägplan	2025-08

11.2. Genomförande

Det fortsatta arbetet med detaljprojekteringen (bygghandling) kommer att utföras av Trafikverkets konsult PUREINFRA.

För att genomföra projektet kommer en del åtgärder som fastställs i vägplanen krävas. Detta innebär framför allt att rätten till erforderlig mark för vägandamål erhålls. De tillstånd som listas i kap 10.1 anses också nödvändig för genomförandet.

Projektet anses kunna genomföras utan omfattande störning av trafik. Det är endast vid byggnation av in- och utfart till rastplatsen omdirigering av trafik, kommer vara aktuellt. Då kommer skyddsbarriärer användas. Entreprenören ges möjlighet att skapa tillräckliga arbetsområden för en effektiv och säker produktion.

När alla tillstånd finns på plats och planen är fastställd kan produktionen starta. Upphandling sker då av entreprenör som i samverkan med Trafikverket planerar genomförandet av projektet. Entreprenaden avslutas med att all tillfällig nyttjad mark återställs och överlämnas till aktuell markägare.

Planerad byggstart är 2028 och den beräknade byggtiden beräknas uppgå till sju månader.

11.3. Finansiering

Planen ligger med i den regionala transportplanen och finansieras inom ramen för denna. Bedömd totalkostnad är cirka 26 000 000 kronor i 2024 års kostnadsläge.

12 Underlagsmaterial och källor

Naturvärdesinventering, 2022-08-31

Underlag för samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, 2022-12-08

Redogörelse tidigare samråd

Landskapsanalys ILKA, 2023-08-24

Gestaltningprogram

PM Avvattning

PM Vägteknik

PM Belysning

Projekterings PM Geoteknik & Miljö

MUR Geoteknik



Trafikverket, Box 810, 781 28 Borlänge.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se