

Gestaltningsprogram

Rastplats Kiruna vid E10

Kiruna Kommun, Norrbottens Län

Vägplan, 2019-03-11

GRANSKNINGSHANDLING



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Gestaltungsprogram- Rastplats Kiruna vid E10

Författare: Ylva Tomasdotter, Krut Zetterlund och Selma Broström

Dokumentdatum: 2019-03-11

Ärendenummer: 2017/116026

Åtgärdsnummer: V2803

Uppdragsnummer: 886095

Kontaktperson: Simon Lövgren, Trafikverket

1. Inledning

1.1. Gestaltungsprogrammet

Enligt Trafikverkets verksamhetsplanering ska samtliga vägobjekt ha ett gestaltungsprogram. Gestaltungsprogrammet behandlar projektets riktlinjer och ambitioner och sammanfattar det gestaltungsarbete som genomförs under planskedet.

1.2. Bakgrund

Trafikverket har som målsättning att det ska finnas rastplatser med 50–100 km avstånd längs det nationella stamnätet, där E10 ingår. Idag finns rastplatserna Bessejohka, 73 km norrut från Kiruna, och Lappeasuando, 65 km söderut. Det gör att ett behov finns för ytterligare en rastplats mellan dessa.

I samband med flytt av befintligt E10 planeras denna vägplan för en ny rastplats i anslutning till Kiruna.

1.3. Syfte

Syftet med gestaltungsprogram är att analysera gestaltungsförutsättningar och beskriva gestaltungsningen av rastplatsen som är belägen i anslutning till E10 förbi Kiruna.



Figur 2.1-1 Rastplatser längs E10 och E45 i norra Norrbottens län.

Rastplatsen ska erbjuda en attraktiv, inbjudande och trafiksäker möjlighet att stanna och rasta samt god service till trafikanterna. Det ska vara en tilltalande plats där det finns möjlighet att koppla av i en trivsamt miljö.

Trafikverkets övergripande målsättningar är att väganläggningarna ska vara underhållsvänliga och kostnadseffektiva och kunna drivas effektivt. Investeringar ska göras på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt och även ha som målsättning att minimera livscykelkostnaderna samt att minska energianvändning och koldioxidutsläpp.

2. Projektbeskrivning

2.1. Tidigare handlingar

När vägplanen för ny E10 togs fram 2013 (TRV 2012/16929) diskuterades en rastplats vid dagbrottet på Luossavaara. Utredningar visade senare att läget vid dagbrottet inte var tillräckligt stabilt och tillgänglig för tunga fordon. Det ledde till omtag med ny lokalisering av rastplatsen och omprojektering.

2.2. Utredda alternativ

Inför den nu aktuella vägplanen har en översiktlig utredning genomförts för tio alternativa placeringar. De utredda alternativen låg mellan Krokvik och Alttajärvi längs E10. Alternativen valdes efter översiktliga studier av bl.a. landskapsbild, befintlig infrastruktur och geologi.

De två platser som efter utredningen bedömdes uppfylla målen bäst beskrevs mer ingående i skedet samrådsunderlag. De två platserna var en plats på norra sidan av E10 vid Báhpagobba norr om Luossajärvi och en plats längs den befintliga vägen nedanför skidbacken på Luossavaara. Trafikverket har efter samråd, med både länsstyrelsen och kommunen, beslutat att välja platsen på Luossavaara för fortsatt planläggning.

3. Förutsättningar

3.1. Landskapsanalys

Rastplatsen är planerad att placeras på ett gråbergssupplag vid Loussavaara. Den ligger i anslutning till ny dragning för E10 förbi Kiruna och i närheten av skidanläggningen på Loussavaara. Det är en stadsnära placering vilket innebär att det rör sig en del människor i området.

Analysen utförs för vägens inre och yttre rum. Det inre rummet handlar om trafikantens närmiljö och det yttre rummet om vägens relation till omgivande stad och landskap. Vägens inre rum relateras till trafikantperspektivet. Vägens yttre rum relateras till åskådarperspektivet.

3.1.1. Landskapstyp

Kiruna ligger i förfjällsregionen och har ett subarktiskt klimat. Förfjällsregionen karaktäriseras av vidsträckta högt liggande platåer och enstaka bergshöjder och lågfjäll. Platsen ligger i en sydvästslutning vid foten av lågfjället Loussavaara.

Terrängen varierar från Luossajärvi på 499 m ö h, samhället på 500-570 m ö h till Loussavaaras topp på 726 m ö h. Området har via utsikt kontakt med högfjällsområdet runt Kebnekaise och en dag med bra sikt syns Sveriges högsta berg från platsen. Det är ett kuperat landskap som har präglats av staden och gruvans verksamhet.

3.2. Landskapskaraktärer

Närområdet till rastplatsen består av 5 karaktärsområden, Loussavaara gruvområde, högbelägen fjällvegetation, fjällbjörksskog, gråbergssupplag, nytt bostadsområde och skidanläggning.

Platsen har tydlig påverkan av människor vilket syns främst på gruvdriftens lämningar och den närliggande skidanläggningen. Loussavaara gruvområde består av ett karaktäristiskt dagbrott som delar berget i två delar. Det delade berget syns inte från rastplatsen placering men är en del av landskapet på väg dit.



Figur 1. Illustration över områdets landskapskaraktärer.

I anslutning till dagbrottet ligger en skidanläggning med två liftar och ett antal nedfarter. Området är under utveckling och en ny lift håller på att byggas. Anläggningen är som mest aktiv under vintersäsongen men det finns möjlighet till mountainbike och andra friluftaktiviteter under sommaren. Det finns flertalet mindre hus som är en del av skidanläggningen.

Nedanför skidanläggningen finns en stor öppen yta som är ett gammalt gråbergssupplag, se figur 2. Det är föreslagen plats för ny rastplats. Platsen är karg och blåsig med storslagen utsikt. Utsikten är till väster består av Kebnekaisemassivet och närliggande högfjäll. I söder är utsikten över Kiruna stad och gruvberget Kirunavaara med sina tydliga terrasser och sprickzon.

Den föreslagna platsen består av en plan öppen grusyta med enstaka mindre växter som överlevt i den karga miljön. Närmast den branta kanten finns på delar en mindre vall med busk- och örtvegetation.

Nedanför rastplatsen placering byggs för närvarande ny E10 förbi Kiruna. Söder om ny E10 finns ett nytt bostadsområde bestående av flyttade hus från Kiruna stad. Husen är gamla kulturbyggnader i trä och karakteristiska för gruvsamhällen i Norrbotten. De har flyttats för att inte förstöras av gruvdriften.

Vegetationen i området består av fjällbjörkskog och högbelägen fjällvegetation. Förändringen sker succesivt beroende på vilken höjd vegetationen växer på. Längst upp på Luossavaara är det kalvfjäll och vegetationen består av mindre örter och ris. Längre ner för berget finns ett område med buskvegetation till största delen bestående av videarter.

Längre ner för sluttningen får buskvegetationen inslag av enstaka mindre fjällbjörkar och tillslut övergår området till ren fjällbjörkskog med ett fältskikt av ris och örter, se figur 3. Rastplatsen är belägen i zonen mellan buskvegetation och fjällbjörksområdet.



Figur 2. Vy över planerad placering och skidanläggningen på Luossavaara.

3.2.1. Rörelseanalys

I området rör det sig mycket människor både sommar som vinter. Det är framförallt motionärer och turister. Denna rörelse kommer att begränsas av ny E10 eftersom vägen blir en barriär. För att motverka barriäreffekten planerar kommunen att bygga en belyst och belagd anslutning mellan en ny GC- passage och skidanläggningen på Loussavaara.

Från området går flera mindre vägar och stigar både runt berget och upp till Luossavaaras topp. Från platsen kan man dessutom ta sig upp på toppen med bil vilket utnyttjas av en del turister eller bara människor som vill uppleva den storslagna utsikten från bergets topp. På vintern stängs möjligheten att röra sig upp på toppen med bil istället utnyttjas vägen som skoterled.

3.3. Känslighet och potential

Aktuellt område är idag en stor öppen grusyta utan känsliga inslag. Landskapet skulle snarare förbättras om platsen utvecklades. Den karga karaktären har däremot en stor potential att förmedla Kirunas historia och skapa en karaktärsfull plats som visar upp staden. Den storslagna utsikten och det höga läget gör den perfekt för rastande turister och visar upp staden från det mest fördelaktiga läget.

Trots den stora potentialen är platsen en utmaning att utforma. Platsen är utsatt för vädrets makter med lite möjlighet att använda vegetation som avgränsning, eftersom fjällvegetation är låg och växer långsamt.



Figur 3. Storslagen utsikt från ytan där rastplatsen planeras att placeras.

4. Övergripande gestaltningsidéer

4.1. Övergripande riktlinjer

Platsens befintliga utseende lockar inte till någon längre rast eller vistelse däremot har den en tydlig karaktär med makalös utsikt. Platsen är idag en öppen grusplan som är mycket utsatt för väder och vind. Karaktären och utsikten är platsens främsta kvalitéer och gestaltningsidén har varit att förädla dem utan att förlora platsens unika förutsättningar.

Avsaknaden av befintliga strukturer och vegetation har gjort att utformningen måste byggas upp från grunden. Klimatet, den karga miljön och det höga läget gör att vegetationens rumsskapande egenskaper begränsas och vinden är påtaglig. Gestaltningsidén har därför byggts upp med byggnaden och dess vindskydd i fokus både vad gäller placering och utformning.

Vindskyddspaviljongen är centralt placerad på den mest utskjutande delen av platån. Den omfattar både vindskydd och rastplatstoiletter. Strukturen är enkel och genomsläpplig med ett tydligt tak som definierar platån och ramar in utsikten. Utformningen bygger på att samla både toalettbyggnad och vindskydd under samma tak för att på så sätt tillskapa en större byggnadsvolym, vilket gör den stora platån mer bebodd.

Utemiljön har anpassats runt byggnaden för att skapa en ombonad känsla samtidigt som den karga karaktären behålls. Rumsligheten skapas av låg naturlig vegetation och terrängmodelleringar. Utsikten görs tillgänglig genom ett gångstråk längs släntröset.

4.2. Vägutformning

Rastplatsen ska utformas enligt krav i Trafikverkets styrande dokument och planeras omfatta platser för 10 personbilar, 2 fordon för rörelsehindrade, 10 husvagnar/husbilar och 6 lastbilar med släp. Rastplatsen är uppdelad i 2 delar, en för tung trafik och en för husbil/husvagn och personbil.

Skidbacksvägen som ansluter från E10 är samma som till skidanläggningen och har en lutning på ca 4%. Skidbacksvägen, parkeringsytor och de centrala delarna kring byggnaden ska snöröjas. Inom rastplatsen ska finns utrymme för snöupplag eventuellt kan snö tippas över kanten på slänten.

4.3. Kritiska punkter

- Bevarande av platsens karaktär samtidigt som behagliga platser för rast och vila skapas, speciellt med tanke på den påtagliga vinden.
- Utveckling av platsens rumslighet och avgränsningar utan att förvränga platsens karaktär.
- Belysning av platsen och samspelet mellan utemiljö, parkeringsytor och byggnad.
- Tillskapa en byggnad med tillhörande vindskydd som gör att platsen upplevs som trygg och skyddad, samtidigt som den ger alla möjligheter att ta del av utsikten.

5. Detaljerade gestaltungsprinciper

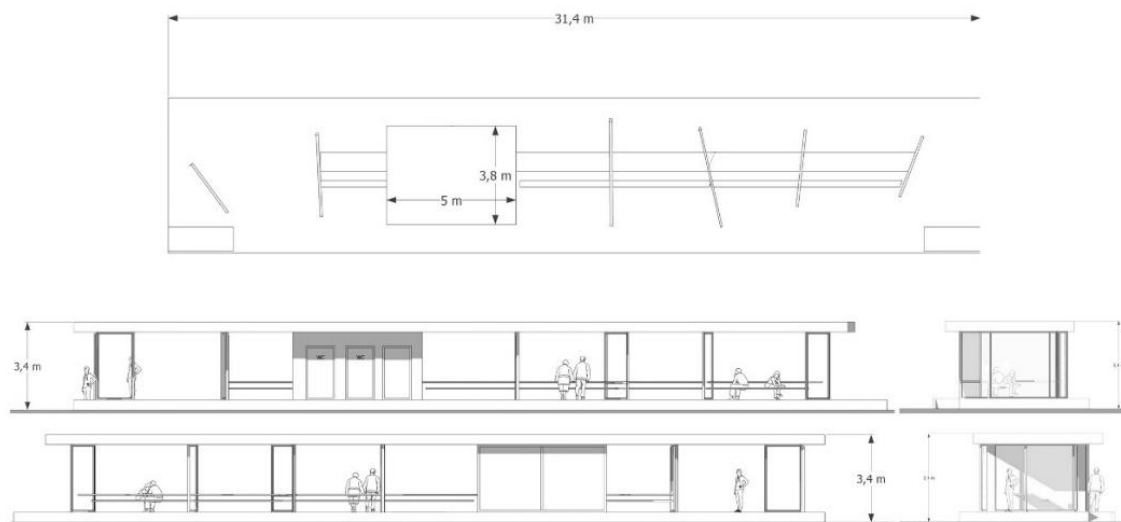
5.1. Byggnad

Målsättningen är att skapa en rastplatsbyggnad som är trygg, attraktiv och stor nog att fungera för alla trafikanter. Den ska skydda från vind med olika riktning och uppmuntra till rörelse och nyfikenhet. Förhoppningen är att vindskyddspaviljongen kan ge nya utblickar över ett viktigt natur- och kulturlandskap med utblickar över Kiruna stad, Kirunagruvan och fjällvärlden samt bli en tydlig referenspunkt i orten, både för lokalbefolkning och turister.



Figur 4. Rastplatsbyggnaden ger vindskydd och goda utblickar

Vindskyddspaviljongen är uppbyggd av ett tak och en förhöjd markplatta som tillsammans skapar en sammanhållen volym, vilken inrymmer både toalett och sex stycken vindskydd. Byggnadens silhuett blir ett tydligt men samtidigt enkelt tillägg till landskapet.



Figur 5. Rastplatsbyggnadens beståndsdelar

Från den upphöjda plattan finns god sikt i alla väderstreck. Taket bärs av stålramar i vilka okrossbart glas monteras. Den bärande konstruktionen bildar därmed också vindskydd som inte skymmer utsikten.

Glasskärmarna placeras på ett på ett sådant sätt att det alltid ska finnas lä på platsen oavsett vindriktning. Det kommer innebära att de på vissa ställen placeras med täta hörn, antingen som L- eller U-formationer. Genomsiktligheten i glasen och platsens öppenhet skapar upplevelsen av en trygg plats.

Färgerna på glasen följer norrskensets färgskala som är ett viktigt fenomen för turismen i Kiruna. Färgskalan är samma som i den nya cirkulationsplatsen vid Toulluvaara, södra entrén till Kiruna. De belyses med LED-lampor vilket ger ett indirekt ljus som minskar ljusföroreningar. Alla vindskydd utom de yttersta har både sittbänkar och bord. Toaletterna består av en RWC och en vanlig WC.

5.2. Utemiljö

Utformningen av utemiljön har sin utgångspunkt i att framhäva byggnaden och utsikten samtidigt som den lockar till rast och vila. Utemiljön har en högre ambitionsnivå vid centrumområdet, som är beläget i rastplatsens mitt, mellan parkeringsytorna och byggnaden. Centrumområdet har öppna siktlinjer med låga planteringar och svagt böljande terrängmodelleringar för att fokus ska riktas på utsikten och underlätta driften.

Inom centrumområdet ska det finnas möjligheter att äta matsäck och lek. Lekplatsen har placerats en bit bort från byggnaden för att inte störa utsikten på platsen. Den avgränsas mot körytorna med en mur och viss höjdskillnad. Muren gör att lekplatsen blir väl avgränsad och översiktlig, vilket bidrar till att den upplevs trygg.

Gångstråket utformas tillgängligt och säkert med ett räcke eller vall mot släntkrönet, se sektioner figur 8-10. Gångstråket varierar i avstånd från släntkrönet. Det bidrar till att upplevelsen längs stråket varierar, vilket lockar till rörelse.

Mellan körytorna och gångstråket planteras naturlig vegetation för att skapa en ombonad känsla längs gångstråket och delvis skymma utsikten från parkeringen så trafikanterna blir lockade ur sitt fordon. Ambitionen är att hela rastplatsen ska avgränsas från omgivande områden med terrängmodellering, se illustrationsplan figur 6.

Gestaltungsprinciperna för Skidbacksvägen är samma som för liknande anslutningsvägar till E10 så väganläggningen uppfattas som en helhet.



Figur 6. Illustrationsplan som visar rastplatsens utformning.

5.2.1. Vegetation

Vegetationen är inspirerad av den angränsande fjällbjörksvegetationen och den högre belägna buskvegetationen. Tanken är att vegetationen ska upplevas som om den runnit ner från berget och ut över rastplatsen. För att uppnå den känslan består planteringarna av mindre knotiga flerstammiga träd och buskvegetation. Fältskiktet i planteringarna föreslås utgöras av lågt växande gräs i kombination med sedummatta där ytorna är svåra att sköta.

Vegetationens placering gör att de på sikt kommer få en vinddämpande funktion samtidigt som den är rumsskapande och ger ett ombonat intryck. Vegetationen mellan parkeringsytorna och gångstigen ska fungera som en genomsiktig ridå som sluter siktlinjerna något så besökare blir lockade ur fordonen för att beskåda utsikten.

Klimatzonen och det höga läget innebär en utmaning vid val av växtmaterial och under etableringen. För att det ska växa är det bästa är att använda lokalt växtmaterial. Det bidrar även till att samma karaktär som omgivande mark kan bevaras.



Figur 7. Inspirationsbilder som visar buskvegetation och sedummatta.

5.2.2. Sidoområden

Skidbacksvägen

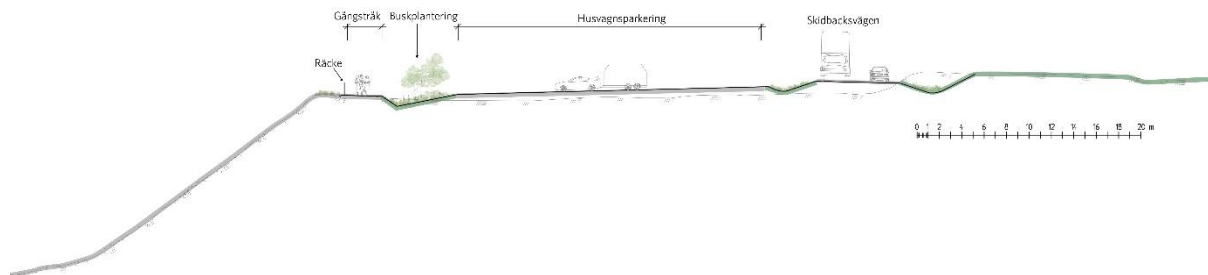
Sidoområdena utformas med en jämn släntlutning och en avrundning med 5 m radier i släntkrön och släntfot. Alla slänter ska så långt som möjligt förses med växtlighet. Inner-slänter som består av vägens överbyggnad ska lämnas orörda för att möjliggöra god avvattning av vägkroppen.

Rastplatsen

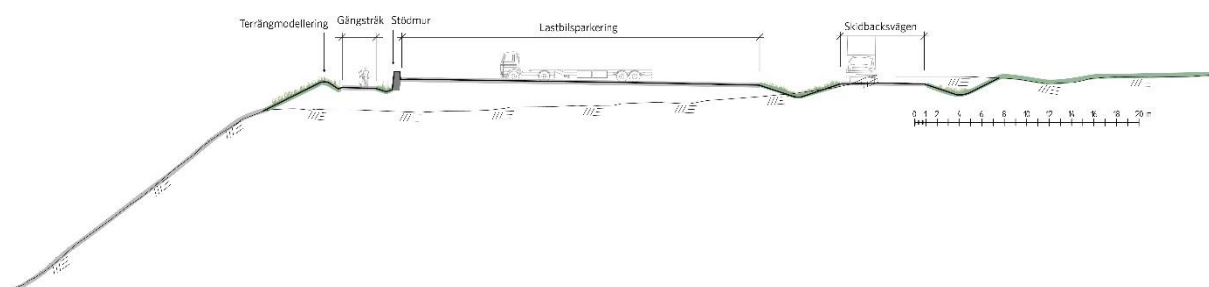
Förutom diken för avvattningen är tanken att sidoområdena ska terrängmodellernas med mjuka kullar så att området avgränsas och rastplatsen får ett sammanhållet uttryck. Kullarna ska också skapa spänning vid angöring av rastplatsen genom att öppna och sluta utblickar så att trafikanterna lockas vidare framåt. Slutligen öppnas utblicken upp sig mot utsikten och den planerade byggnaden.

Kullarna förhindrar dessutom fordon från att köra på ytor utanför rastplatsen. Kullarna gör att ordning främjas och eventuella felparkeringar utanför rastplatsen förhindras.

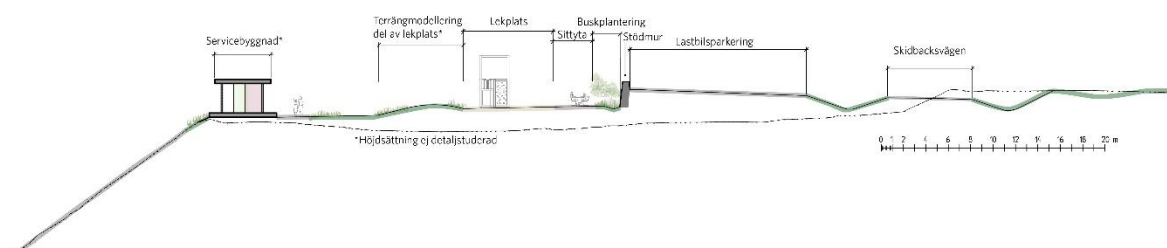
Gångytan avgränsas inte bara med vegetation utan den planeras även ha en lägre höjd än körytorna, vilket hjälper till att skapa ett tryggt och ombonat rum. Höjdskillnaden kommer att tas upp av murar närmast centrumplatsen och en slänt vid husvagnsparkeringen.



Figur 8. Sektion som visar gångstråket, buskplantering och husvagnsparkering.



Figur 9. Sektion som visar gångstråket, stödmur och lastbilsplantering.



Figur 10. Sektion som visar servicebyggnad, lekplats med terrängmodellering, sittyta, stödmur och lastbilsplantering.

5.2.3. Utrustning

Utrustningen på rastplatsen ska ha ett formspråk och färgsättning som kompletterar byggnaden och dess karaktär. Majoriteten av sittplatserna ska utgöras av både bänkar och bor så de möjliggör intagande av matsäck. Placeringen av sittgrupperna ska göras så de i möjligaste mån hamnar i lä och samtidigt visar upp utsikten.

Sophaneringen på rastplatsen ska ske med flera mindre sopkorgar utspridda över ytan. Dessa ska placeras strategiskt för att minimera nedskräpningen.

Lekplatsutrustningen ska så långt som möjligt anpassas efter byggnadens formspråk och materialval. Nedtonad färgsättning är att föredra för att inte konkurrera med byggnaden. På lekplatsen ska finnas delar som är tillgänglighetsanpassade och ha en inkluderande gestaltning. Val av fallskydd ska ske med tillgänglighetsaspekter i åtanke men samtidigt anpassas efter platsen karaktär och formspråk.

5.3. Belysning

Belysningen är en stor del av utformningen eftersom det är mörkt stora delar av året. Belysningen ska vara nedtonad och fokusera på att framhäva byggnaden tydliggöra centrumplatsen och skapa trygghet på parkeringsytorna och lekplatsen. En viktig aspekt är att minimera ljusföroreningarna för att gynna norrskensturismen. Därför bör belysningen till stora delar vara indirekt, låg och välriktad.

6. Fortsatt arbete

I bygghandlingen ska detta gestaltungsprogram studeras och konkretiseras i detalj. Kritiska delar ska lösas och projekteras. Bygghandlingen ska innefatta följande punkter och beskriva hur dessa ska hanteras i byggskedet.

6.1. Byggnad

- Detaljerad byggnadskonstruktion och materialval.
- Tillgänglighet till och kring byggnaden.
- Färgsättning och belysning av byggnad för att uppnå gestaltungsprinciperna.
- Slutgiltig utformning av vindskydd med hänsyn taget till vindskyddsfunktionen och underhållsaspekten.

6.2. Utemiljö

- Slutgiltig utformning av kullar, murar och terrängmodelleringar ska utföras så rumsligheterna beskrivna i det här gestaltungsprogrammet uppfyllas.
- Utformning av hårdgjorda ytor med hänsyn till tillgänglighet och där val av markmaterial, mönstersättning och materialmöten ska ingå.
- Detaljutformning av belysning och hur det ska samspela med byggnadens belysning.
- Detaljutformning av vegetationsytor med val av växtmaterial, växtbäddar och skötselbeskrivning.
- Lekplatsen ska detaljstuderas och hänsyn ska tas till säkerheten vilket innebär att fallskydd och utrustning ska väljas samt utformning och placering av dessa.
- Rastplatsens utrustning ska väljas och anpassas efter platsen. Slutgiltig placering av sitttytor, sopkorgar, belysning, informationstavlor och skyltning ska utföras.
- Platsen ska utformas med hänsyn till drift och underhåll t ex vad gäller snöröjning, städning och sophantering.

7. Källor

Lövgren, S, Engström L-S, Lindeberg J, (2015) *En plats som berikar resan-Gestaltning av rastplatser*, Trafikverket, ISBN 978-91-7467-755-3

Niordson, H (2014) *Handbok för gestaltungsarbete och gestaltungsprogram i infrastrukturprojekt*, Trafikverket Diare nr TRV 2014/78881