

PLANBESKRIVNING

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: Planbeskrivning Rastplats Kiruna vid E10

Författare: Leif Wiklund och Marika Leknes, Sweco

Dokumentdatum: 2019-03-11

Ärendenummer: TRV 2017/116026

Åtgärdsnummer: V2803

Objektsnummer: 886095

Kontaktperson: Simon Lövgren, Trafikverket

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	5
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL.....	6
2.1. Bakgrund och förutsättningar	6
2.2. Tidigare utredningar och beslut.....	6
2.3. Projektmål	9
2.4. De transportpolitiska målen.....	9
2.5. Planläggningsprocess	9
3. MILJÖBESKRIVNING	10
4. FÖRUTSÄTTNINGAR	12
4.1. Vägens funktion och standard.....	12
4.2. Trafik och användargrupper	12
4.3. Övrig infrastruktur	12
4.4. Lokalsamhälle och regional utveckling.....	13
4.5. Landskapet och staden	14
4.6. Miljö och hälsa	15
4.7. Byggnadstekniska förutsättningar	16
5. DEN PLANERADE RASTPLATSENS LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV	16
5.1. Val av lokalisering	16
5.2. Val av utformning	16
5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs.....	22
5.4. Övriga skyddsåtgärder	22
6. EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET.....	23
6.1. Trafik och användargrupper	23
6.2. Övrig infrastruktur	23
6.3. Lokalsamhälle och regional utveckling.....	23
6.4. Landskapet och staden	23
6.5. Miljö och hälsa.....	23
6.6. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	24
6.7. Påverkan under byggnadstiden	24
7. SAMLAD BEDÖMNING	25
7.1. Samlad miljöbedömning	25
7.2. Måluppfyllelse avseende projektmål	25
7.3. Överensstämmelse med transportpolitiska mål	25
7.4. Överensstämmelse med miljökvalitetsmål	25

8. ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDEN	26
8.1. Allmänna hänsynsregler	26
8.2. Miljökvalitetsnormer (MKN)	27
8.3. Bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden	27
9. MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING	31
9.1. Vägområde för allmän väg	31
9.2. Område för tillfällig nyttjanderätt	32
10. FORTSATT ARBETE	32
11. GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING	33
11.1. Formell hantering	33
11.2. Överensstämmelse med kommunala planer	34
11.3. Genomförande	34
11.4. Finansiering	34
12. UNDERLAGSMATERIAL OCH KÄLLOR.....	35

1. Sammanfattning

Trafikverket planerar att bygga en rastplats längs E10 i Kiruna. Det finns behov av en rastplats mellan de befintliga rastplatserna Bessešjohka, 73 km norr om Kiruna, och Lappeasuando, 65 km söder om Kiruna.

Under tidigt skede av vägplanen har ett flertal möjliga platser för rastplatsen inom 15 km från Kiruna identifierats. Två platser som efter en utredning 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 beslutat att välja platsen på Luossavaara för fortsatt planläggning. Flertalet samrådsparter, bland dem Länsstyrelsen, Kiruna kommun och Gabna sameby, förordade Luossavaara.

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.

Rastplatsen kommer att förses med en byggnad som kombinerar både WC och en vindskyddad utsiktsplats med sittgrupper.

Vidare kommer rastplatsen att förses med en lekplats samt ett gångstråk. Utrymme för snöupplag ska finnas inom vägplanens område för rastplatsen.

Rastplatsen ska ha en anslutning mot E10 för in- och utfart. Den befintliga Skidbacksvägen byggs om till en statlig anslutningsväg mellan E10 och rastplatsen. Den dimensionerande hastigheten för Skidbacksvägen är 50 km/h och vägen planeras få en belagd bredd på 7 meter. Till själva rastplatsen kommer det finnas en gemensam infart för personbilar/husbilar och tung trafik. Utfart från rastplatsen sker från 2 lägen separerat mellan personbilar/husbilar respektive tung trafik.

Riksintressen för kulturmiljö, rennäring och mineraltillgångar berörs. Vägplanen bedöms inte påverka värdena i dessa. Området berör inte några utpekade värden eller skyddade områden avseende naturmiljö, kulturmiljö eller yt- och grundvatten. Rennäring och mineraltillgångar bedöms påverkas i liten grad.

Boendemiljöer finns i Karhuniemi strax utanför rastplatsen och söder om Skidbacksvägens anslutning till planerad E10. De påverkas inte av vägplanen.

Vägplanen medför markintrång och trafiken orsakar buller. Påverkan på miljön bedöms bli obetydlig. En skoterled passerar området och möjligheten att samordna rastplatsen med passerande snöskotertrafik bedöms vara goda.

Länsstyrelsen Norrbotten har gjort bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

2. Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

2.1. Bakgrund och förutsättningar

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

Trafikverket tar nu fram en vägplan för byggande av en rastplats med anslutning till E10 i Kiruna. Planeringen sker i samband med att E10 byggs i ny sträckning norr om Kiruna tätort i samband med stadsomvandlingen.



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

2.2. Tidigare utredningar och beslut

2.2.1. Arbetsplan och bygghandling för ny E10

När arbetsplanen för ny E10 togs fram 2013 (TRV 2012/16929) diskuterades en rastplats vid dagbrottet på Luossavaara. Rastplatsen togs bort inför fastställelsen av arbetsplanen och en rastplats skulle i stället tas med i en kommande separat vägplan för en ny rastplats.

Arbetsplan är ett begrepp från den tidigare planeringsprocessen för vägar. Numera heter det vägplan.

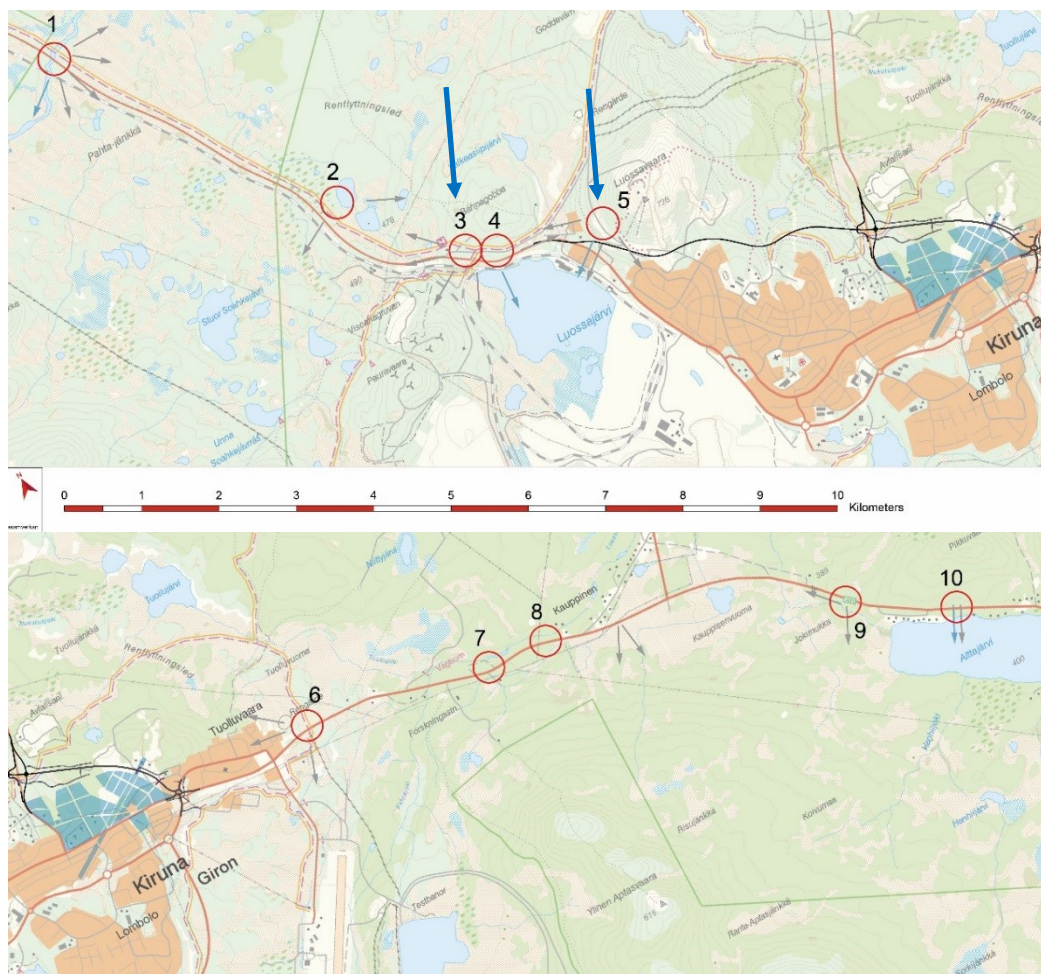
Arbetsplanen som togs fram omfattade en ny enskild anslutning (Skidbacksvägen) från ny E10 till skidbacken på Luossavaara, se figur 2.2–1. I bygghandlingen för ny E10, som tagits fram parallellt med denna vägplan, har nydragningen av Skidbacksvägen projekterats och dimensionerats med hänsyn till vägens kommande funktion som en anslutningsväg till den framtida rastplatsen på Luossavaara.



Figur 2.2–1
Översikt från bygghandlingen för ny E10, där Skidbacksvägens nya anslutning till ny E10 visas inringat i blått.

2.2.2. Utredning av tänkbara placeringar

Inför den nu aktuella vägplanen har en översiktlig utredning genomförts där tio alternativa placeringar av en rastplats längs E10 mellan Krokvik och Alttajärvi, dvs inom ca 15 km från Kiruna, har utretts. Alternativen valdes efter översiktliga studier av bl.a. landskapsbild, befintlig infrastruktur och geologi. Till exempel har utblickar, närhet till sjöar och vattendrag, möjlighet att bygga på fastmark samt tillgång till befintliga vägar och anslutningar haft betydelse. Rastplatsen bör ligga avskilt från E10 men ändå så nära att tillgängligheten blir god. En placering på Luossavaara, som finns i kommunens utvecklingsplan, har ingått i utredningen.



Figur 2.2–2 Kartor med utredningens tio alternativa placeringar.

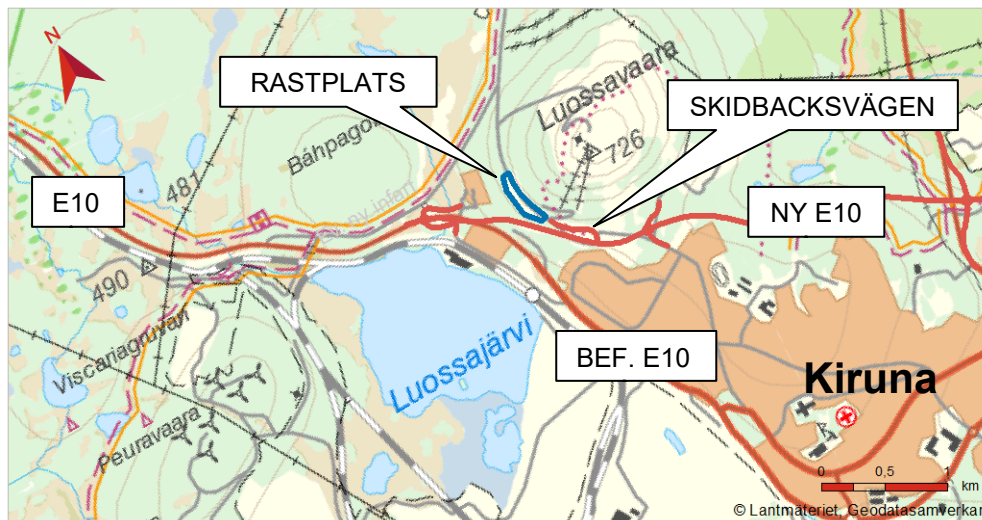
Alternativen har sedan utvärderats med avseende på landskap/upplevelse, miljö, väg/trafiksäkerhet och byggbarhet/kostnader.

Efter utvärderingen har Trafikverket valt ut de två placeringar som vid en sammanvägd bedömning ansetts ha den bästa måloppfyllelsen för att behandlas vidare i vägplanens skede samrådsunderlag. Det är plats 3 på norra sidan av E10 vid Báhpagobba norr om Luossajärvi och plats 5 längs den befintliga Skidbacksvägen nedanför skidbacken på Luossavaara. Pilarna visar de valda platserna i figur 2.2–2.

Vid samråd i skede samrådsunderlag framgick av Kiruna kommuns yttrande att de planerar för en framtida begravningsplats vid plats 3, vid Báhpagobba, och att området därför inte anses som lämpligt för placering av en ny rastplats. Utifrån samrådsunderlaget som helhet gjorde Länsstyrelsen Norrbotten bedömningen att

området vid Luossavaara är den lämpligaste placeringen av rastplatsen, bland annat med tanke på den påverkan som redan skett inom området.

Trafikverket har efter samråd beslutat att välja plats 5 på Luossavaara för fortsatt planläggning. Flertalet samrådsparter, bland dem länsstyrelsen, Kiruna kommun och Gabna sameby, förordar plats 5.



Figur 2.2–3. Rastplatsens läge på Luossavaara och anslutning till ny E10.

2.2.3. Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen Norrbotten har 2018-06-07 med stöd av 15 § väglagen och 6 kap. 26 § miljöbalken beslutat att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen bedömer, i likhet med Trafikverket, att en placering på Luossavaara är den lämpligaste.

I beslutet anger länsstyrelsen ett flertal punkter som bör redovisas och beaktas i det fortsatta arbetet med planförslag inklusive miljöbeskrivning:

- Rastplatsens förväntade nyttjande av olika trafikantgrupper
- Information om Kiruna och stadsomvandlingen (i samarbete med Kiruna kommun)
- Påverkan på riksintresse för värdefulla ämnen och material
- Säkerställa att inte markföroreningar sprids
- Fortsatta samråd med samebyn
- Påverkan på friluftslivet i närområdet
- Masshantering inkl. bedömning och hantering av överskottsmassor
- Buller, vibrationer och risk för förorening under byggtiden

2.3. Projekt mål

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, kostnadseffektiva och kunna driftas 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.

2.4. De transportpolitiska målen

Det övergripande målet för svensk transportpolitik har sedan 1998 varit att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det övergripande målet stöds av två huvudmål:

- Funktionsmålet som berör tillgänglighet för människor och gods
- Hänsynsmålet som handlar om säkerhet, miljö och hälsa

Funktionsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingen i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

2.5. Planläggningsprocess

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan. Syftet med en vägplan är att reglera lokalisering och utformning av väganläggningen med de försiktighets- och skyddsåtgärder som behövs med hänsyn till vägens omgivningspåverkan, samt att underlätta markåtkomst för vägändamålet.



Figur 2.5–1 Planläggningsprocessen för projekt där länsstyrelsen har beslutat att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Under planläggningsprocessen tas en vägplan fram som fastställs. I processen utreds var och hur vägen ska byggas. Det kan ta olika lång tid beroende 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 samrådsunderlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. 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.

Länsstyrelsen beslutar med utgångspunkt från samrådsredogörelsen sedan huruvida projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller ej. I de fall projektet bedöms medföra betydande miljöpåverkan 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.

Under vägplanens upprättande kommer samråd att ske med särskilt berörda fastighetsägare, kommun, länsstyrelse, samt andra berörda och med allmänheten.

Vägplanen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter. Planen fastställs sedan av Trafikverkets funktion för juridik och planprövning. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket sätta spaden i jorden.

3. Miljöbeskrivning

3.1.1. Läsanvisning

Vägplanens miljöbeskrivning finns uppdelad i olika delar av planbeskrivningen. I kapitel 4 redovisas relevanta miljöförutsättningar i det område som berörs av projektet. Rastplatsens lokalisering och utformning med motiv beskrivs i kapitel 5, där det också redovisas skyddsåtgärder för att motverka negativa effekter på miljön och människors hälsa.

I kapitel 6 redovisas effekter och konsekvenser av vägplanens genomförande för de aspekter som beskrivs i kapitel 4. I kapitel 7 följer en samlad bedömning av hur projektet förhåller sig till miljökvalitetsmålen. Kapitel 8 redovisar "Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden".

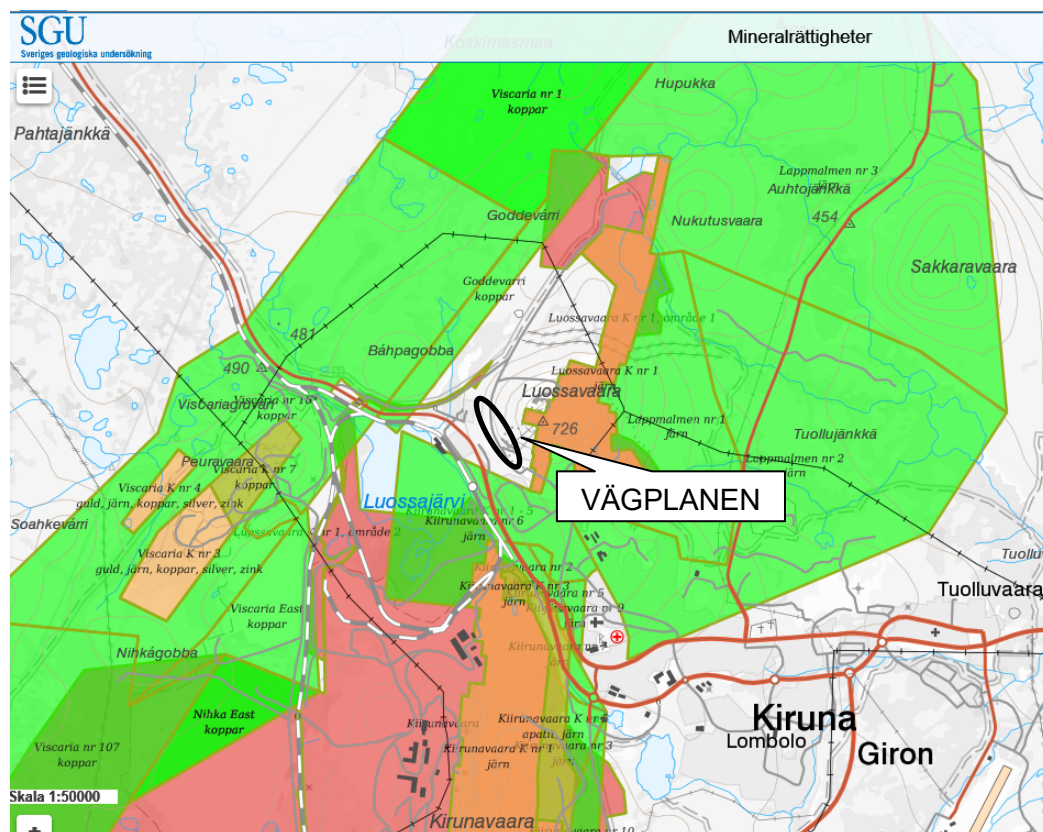
3.1.2. Avgränsning

De väsentliga miljöaspekterna för driftstiden är landskapsbild, rekreation och friluftsliv samt rennärning. Under byggtiden berörs fler miljöaspekter som masshantering och byggbuller.

Bostäder i Karhuniemi, som närmast ca 200 m från rastplatsen, påverkas av buller från både befintlig och planerad E10 som ligger ca 100 m bort. Bostäder finns också som närmast ca 100 m från Skidbacksvägen, söder om planerad E10. Den tillkommande störningen från vägplanen bedöms bli obetydlig. Det finns ingen risk att några riktvärden för trafikbuller ska överskridas på grund av vägplanen. Det finns inte heller risk att vägplanen ska påverka luftkvaliteten. Vägplanen orsakar inga barriäreffekter

eller annan påverkan för närboende. Boendemiljö, inklusive buller och luft under driftskedet, behandlas inte vidare.

Stora områden kring Kiruna omfattas av olika slags mineralrättigheter och är väl utrett avseende mineraltillgångar. Vägplanen ligger i ett område som inte berörs av sådana rättigheter, och påverkan på mineral utreds inte vidare.



Figur 3.1–1 Mineralrättigheter (SGU:s kartvisare). Beviljade undersökningstillstånd för metaller redovisas med gröna områden. Beviljade bearbetningskoncessioner redovisas med orangea områden och markanvisning till koncession redovisas med röda områden.

Vägplanen berör inga utpekade värden eller skyddade områden avseende kulturmiljö, ytvatten eller grundvatten. Dessa behandlas inte vidare som miljöaspekter, men vatten som ”teknik” dvs VA och avvattnings beskrivs. Riksintressen för kulturmiljö och mineral, som täcker hela Kiruna men inte direkt påverkas av vägplanen, behandlas i kapitel 8.

Det ska framgå av vägplanen om den innefattar objekt eller bestämmelser i miljöbalken som undantas från förbud eller skyldigheter enligt balken, det vill säga strandskydd, generellt biotopskydd och åtgärder som undantas från samråd enligt kap. 12 § 6 miljöbalken om väsentlig förändring av naturmiljön, samt planens konsekvenser för dessa. Strandskyddade områden eller biotopskydd som kan beröras av vägplanen finns inte.

Beträffande naturmiljö är platsen helt präglad av industriell verksamhet. Det är en utfylld yta från tidigare gruvdrift, som till mindre del är bevuxen med uppslag av vide och björk samt ruderalvegetation. Ytan används som massupplag under den pågående byggnationen av ny E10. Skidbacksvägen går genom liknande miljö. Några naturmiljövärden bedöms inte finnas inom vägplanen och naturmiljö behandlas inte vidare.

Länsstyrelsen påpekar i beslut om betydande miljöpåverkan att området ligger i närheten av omfattande industriverksamhet och att eventuella föroreningar inte ska

spridas. Då inga, eller mycket små, schakter blir aktuella i projektet bedöms risken som liten. Någon markmiljöprovtagning bedöms inte behövas och förorenade områden behandlas inte vidare.

3.1.3. Miljökompetens

Ansvarig för miljöbeskrivningen har ca 20 års erfarenhet av miljöfrågor i vägprojekt.

4. Förutsättningar

4.1. Vägens funktion och standard

E10 ingår i det nationella stamvägnätet. Trafikverket har som målsättning att det ska finnas rastplatser med 50–100 km avstånd längs det nationella stamvägnätet. Idag finns rastplatserna Bessešjohka, 73 km norrut från Kiruna, och Lappeasuando, 65 km söderut. Det finns behov av ytterligare en rastplats mellan dessa, vilket har föranlett att vägplanen tas fram.

Skidbacksvägen är i dagsläget en 7 meter bred och belagd enskild väg som leder upp till Luossavaara. Skidbacksvägen har tidigare projekterats om i bygghandlingen för ny E10 för att få en anslutning till ny E10. Skidbacksvägen har i bygghandlingen även dimensionerats med hänsyn till framtida funktion som anslutningsväg till en kommande rastplats på Luossavaara. Del av Skidbacksvägen närmast ny E10 kommer att byggas om i samband med byggande av ny E10, se figur 2.2–1 i kapitel 2.2.1.

4.2. Trafik och användargrupper

Rastplatsens föreslagna placering ligger längs en enskild väg, Skidbacksvägen, som används för trafik till fritidsområdet på Luossavaara. Skidanläggningens parkering ligger strax innan rastplatsens placering. Det saknas underlag för trafikprognos, men övrig trafik på Skidbacksvägen bedöms vara mycket sparsam. För vägdimensionering har det antagits ÅDT 500.

Längs Skidbacksvägen förekommer oskyddade trafikanter på väg till friluftsområdet eller på promenad. Vintertid går en skoterled invid och delvis på Skidbacksvägen. Se också Rekreation och friluftsliv under kapitel 4.6.1 nedan.

Det går ingen kollektivtrafik till Luossavaara.

E10 är en primärt rekommenderad transportled för farligt gods. Sådana transporter kan komma att nyttja rastplatsen men bedöms vara av liten omfattning.

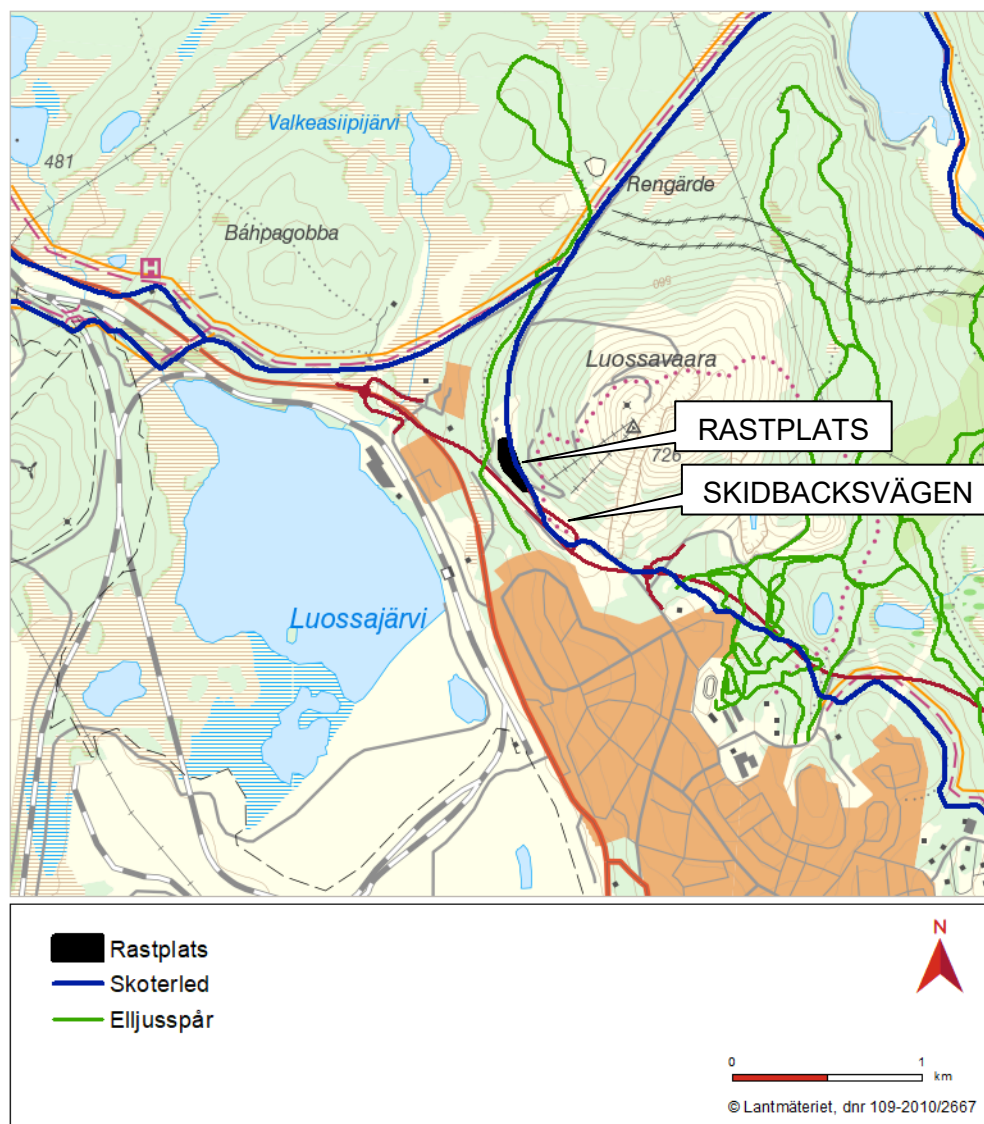
4.3. Övrig infrastruktur

4.3.1. VA- och elförsörjning

Inga befintliga ledningar finns inom platsen för rastplatsen. Däremot skall rastplatsen efter anläggandet ha tillgång till vatten, avlopp och el. Kommunalt vatten, avlopp och el finns i anslutning till Luossavaarabacken. Befintliga ledningar finns längs med Skidbacksvägen närmast E10, men påverkas inte i det här projektet då dessa ledningar kommer att flyttas inom projektet för ny E10 i Kiruna. Endast en teleledning som korsar Skidbacksvägen kommer att påverkas av denna vägplan eftersom teleledningen inte flyttas i samband med det angränsande projektet för ny E10 i Kiruna.

4.3.2. Skoterleder

En skoterled går längs den befintliga Skidbacksvägen nedanför Luossavaara. Leden ingår i ett nät av skoterleder som sträcker sig åt flera håll ut från Kiruna. Leden norr om staden kommer att anpassas till nya E10.



Figur 4.3–1 Skoterleder och elljusspår.

4.4. Lokalsamhälle och regional utveckling

4.4.1. Angränsande planering (Trafikverket)

Söder om rastplatsen pågår Trafikverkets anläggning av ny E10. Korsningen mellan rastplatsens anslutningsväg (Skidbacksvägen) och ny E10 samt del av Skidbacksvägen närmast E10 byggs om i projektet för ny E10. Resterande del av Skidbacksvägen mellan rastplatsen och ny E10 justeras i samband med denna vägplan för rastplatsen för att öka tillgängligheten för tunga fordon.

4.4.2. Kommunala planer

I Kiruna kommuns fördjupade översiktsplan för Kiruna centralort (se figur 4.4–1) ligger området för rastplatsen mellan utpekade ytor för Luossavaara fritidsområde (grönt) och område för bostäder m.m. i Karhuniemi (ljusrött). Den streckade linjen med röda ringar är ny E10 med korsningspunkter. Söder om ny E10 pågår utbyggnad av ett bostadsområde.

I förslaget till ny kommuntäckande översiktsplan ska fördjupningen för centralorten fortfarande gälla.

Kiruna kommun har tagit fram en utvecklingsplan för Luossavaara- och Matojärviområdet med syfte att utveckla området för turistisk verksamhet. Utvecklingsplanen är en strategisk 10-årsplan där bl.a. en sittlift, utveckling av toppstuga, förbindelse/terrass mellan Luossavaara och Matojärvi samt utveckling av cykelparken ingår. Samverkan med Trafikverkets planer för ny E10 och rastplats sker.

Det finns inga detaljplaner som berörs av vägplanen.

Kommunal angränsande planering

Kiruna kommun planerar att bygga ett gångstråk med belysning för oskyddade trafikanter mellan E10 och skidbacken på Luossavaara.

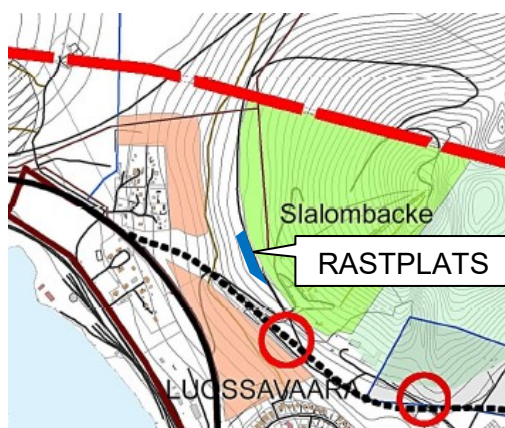
4.5. Landskapet och staden

Rastplatsens föreslagna placering ligger på Luossavaaras sydvästsluttning i anslutning till skidanläggningen. Det finns en vidsträckt utsikt över Kirunavaara, Kiruna stad och fjällvärlden (se framsidan). Platsen är en karg grusplan och ligger på ett gammalt gråbergssupplag från tidigare gruvdrift.

Växtligheten är gles och består av låg örtartad vegetation och enstaka mindre buskar. Vinden är påtaglig på grund av det höga och utsatta läget utan vinddämpande vegetation. Fjällbjörkskog finns nedanför gråbergssupplaget och på nedre delen av fjällsluttningen.



Figur 4-5-1 Området ligger intill skidanläggningen på Luossavaara.



Figur 4.4–1 Ur plankarta till fördjupad översiktsplan, med rastplatsen inritad.

Nedanför byggs den nya dragningen av E10 och bortanför det byggs nya bostadsområden av LKAB. Det centrala läget gör att det idag rör sig många människor i området framförallt i motion och friluftssyfte.

Landskapet på platsen är okänsligt och 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



Figur 4.5-2 Utfylld yta som är ett preliminärt läge för rastplatsen.

4.6. Miljö och hälsa

4.6.1. Rekreation och friluftsliv

Rastplatsen ligger i anslutning till skidanläggningen på Luossavaara. Sommartid förekommer downhillcykling på berget. En skoterled passerar genom området. Elljusspåret Luossaspåret går nedanför den utfyllda terrassen.

Kiruna kommun beskriver området i förslag till ny översiktsplan: ”Det pågår planer för utveckling av slalombacken med omgivning. Området är mycket viktigt för närrekreation och friluftsliv. Det rör sig mycket folk i området året runt och midnattssolstigen som går upp på toppen av Luossavaara är populär sommartid.”

4.6.2. Rennäring

Hela området kring Kiruna nyttjas som betesmark under vinter och vårvinter av Gabna sameby.

Stora områden norr om stadsbebyggelsen är viktiga områden för rennäringen. Här finns också en viktig flyttled. Flyttleden och delar av områdena är av riksintresse, se karta i kapitel 8.3.3. De utpekade områdena ligger norr om Luossavaara och berörs därför inte av vägplanen. Stora delar av vägplaneområdet utgörs av utfylld mark och saknar förmodligen helt värde för rennäringen.

Rastplatsen är uppdelad i två delar, en för tung trafik och en för husbil/husvagn och personbil, se figur 5.2–1. I ena delen av rastplatsen ska det finnas parkeringsplatser för tio personbilar, tio personbilar med husvagn samt två parkeringsplatser för rörelsehindrade i nära anslutning till toalett, sittgrupp och sopbehållare. I den andra delen av rastplatsen ska det finnas sex parkeringsplatser för lastbil med släp. Uppställningsytor för långa fordon (typ Lps, lastbil med påhängsvagn eller släpvagn) ska placeras med hänsyn till utsikt och eventuell bebyggelse. I den färdiga anläggningen ska det tydligt framgå vilka ytor som är köryta och vilka som är parkeringsyta.

Rastplatsen kommer att förse med en byggnad som kombinerar WC och vindskyddade utsiktsplatser med sittgrupper. Byggnaden kommer att vara tillgänglig för rörelsehindrade.

Utemiljön har fokuserats på ett centrumområde beläget mellan parkeringsytorna och byggnaden. På den placeras sittgrupper, lekplats och naturlika planteringar. Sittgrupper ska finnas utspritt över hela rastplatsen och erbjuda besökaren variation vid vistelsen.

Längs med slänkrönet föreslås ett gångstråk. Gångstråket ska locka till rörelse och visa upp utsikten från olika delar av rastplatsen. I närheten av rastplatsen finns även midnattssolstigen som leder upp på Luossavaaras topp.

Utrymme för snöupplag ska finnas inom vägplanens område för rastplatsen. Ytor på rastplatsen ska utformas med hänsyn till att snöröjning kommer att ske med driftfordon av typen större hjullastare, exempelvis L70.

5.2.2. Skidbacksvägen

Rastplatsen ska ha en anslutning mot ny E10 för in- och utfart. Den befintliga Skidbacksvägen byggs om till statlig anslutningsväg mellan E10 och rastplatsen.

I dagsläget fungerar Skidbacksvägen som en anslutningsväg till skidanläggningen på Luossavaara. Skidbacksvägen närmast E10 byggs om i ett angränsande projekt för ny E10 i Kiruna för att reducera den vertikala lutningen till 4 %, dvs att Skidbacksvägens längslutning blir max 4 %. Detta för att den tunga trafiken ska kunna ta sig till rastplatsen på ett bra sätt.

I denna vägplan för rastplatsen kommer Skidbacksvägen behöva dras om i sidled för att inte komma i konflikt med skidanläggningens utrymmesbehov. Skidanläggningen planeras få en ny skidlift med sittfunktion i närheten av rastplatsen och utrymme krävs för skidanläggningens maskiner (exempelvis pistmaskiner) samt att befintlig skoterled behöver utrymme för att kunna passera rastplatsen. Skidbacksvägen flyttas därför som mest 18 meter i sidled för att sedan återansluta till befintlig väg igen i början och slut.

Skidbacksvägen uppfyller kraven enligt VGU (Vägar och gators utformning) och har en belagd bredd på 7 meter samt en säkerhetszon på 3 meter. Den dimensionerande hastigheten för Skidbacksvägen är 50 km/h och horisontalkurvorna varierar mellan R80–R350. För mer information om plan och profil, se tabell 5.2-2.

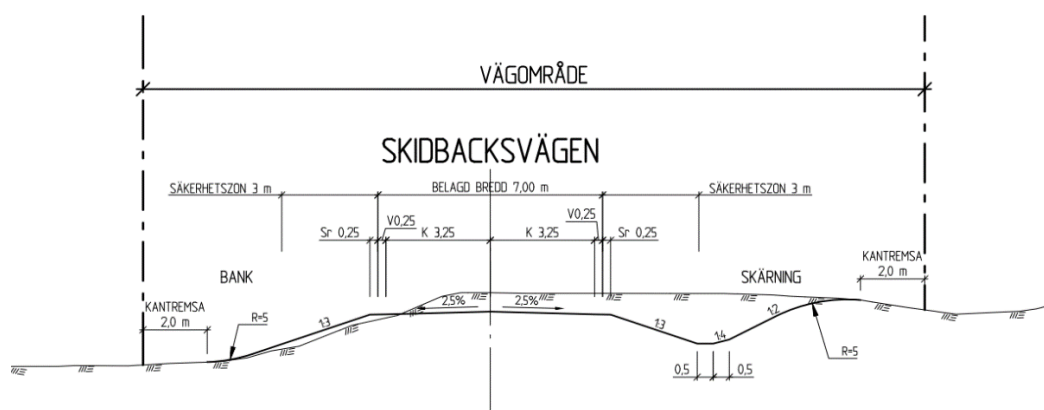
Tabell 5.2–2 Plan- och profilstandard.

Beteckning	Minsta horisontalradie	Minsta konkava vertikalaradie (m)	Minsta konvexa vertikalaradie (m)	Största lutning längdled (%)
Skidbacksvägen	80	-800	4 000	4,0

Skidbacksvägen kommer vara en tvåfältsväg med 3,25 meter breda körfält, 0,25 meter breda vägrenar samt 0,25 meter breda stödremсор, se figur 5.2-3.

Befintlig anslutning till skidbackens parkering på Luossavaara blir kvar i samma läge men kommer att justeras något i höjd för att anpassas till ombyggnationen av Skidbacksvägen.

Till rastplatsen kommer det finnas en gemensam infart för personbilar/husbilar och tung trafik. Utfart från rastplatsen sker från två lägen separerat mellan personbilar/husbilar respektive tung trafik.



Figur 5.2-3 Skidbacksvägens vägområde.

5.2.3. Gestaltungsprinciper

Utemiljö

Utemiljön har utformats för att framhäva byggnaden och utsikten samtidigt som den lockar till rast. Centrumområdet har öppna siktlinjer för att fokusera på utsikten och underlätta driften.



Figur 5.2-4 Illustrationsplan för utformning av rastplatsen.

Inom centrumområdet ska finnas möjligheter för att äta matsäck och lek. Sittgrupper placeras över hela rastplatsen för att erbjuda variation och avskildhet. Lekplatsen har placerats en bit bort från byggnaden för att inte störa utsikten på platsen men avgränsas mot körytorna med en mur och viss höjdskillnad.

Gångstråket utformas tillgängligt och säkert med ett räcke eller vall mot släntkrönet. Gångstråket varierar i avstånd från släntkrönet så upplevelsen längs stråket varierar vilket lockar till rörelse.

Mellan körytorna och gångstråket planeras naturlig vegetation för att ge en ombonad känsla på gångstråket och delvis skymma utsikten från parkeringen så trafikanterna blir lockade ur sitt fordon. Tanken är sedan att hela rastplatsen ska avgränsas från omgivande områden med terrängmodellering.

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

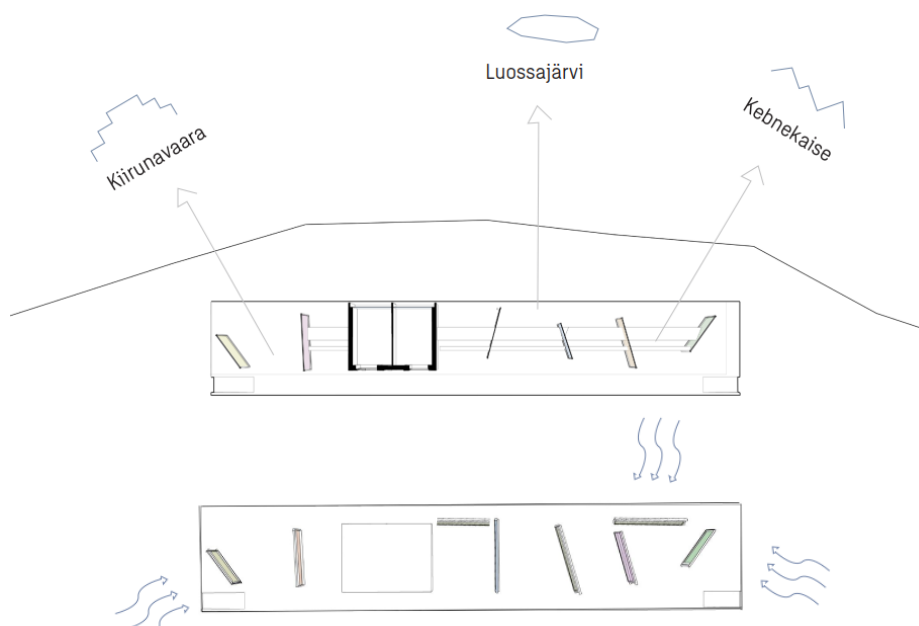
Byggnad med WC



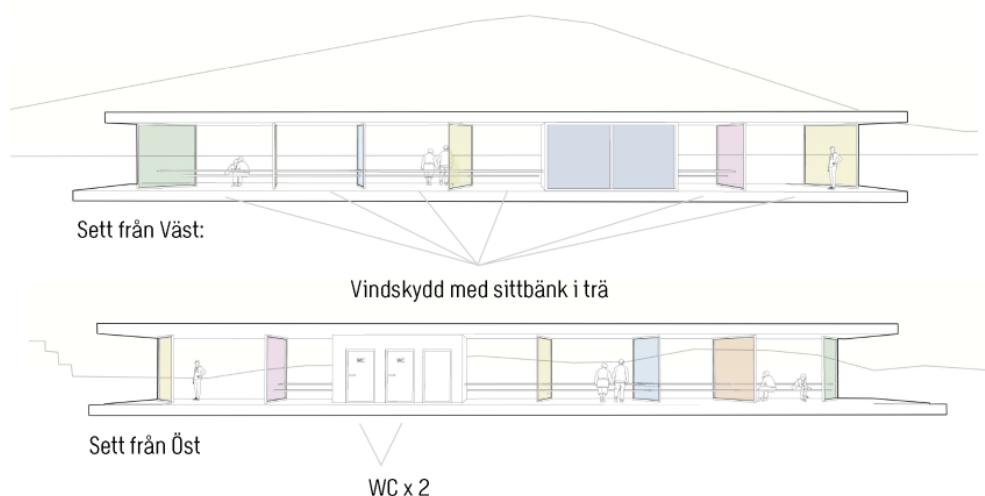
Figur 5.2–5 Föreslagen byggnad på rastplatsen.

Byggnaden på rastplatsen har ett tak som omfattar en toalettbyggnad och 6 vindskydd med bänkar och bord. Taket och glaset skapar en siluett som är synlig från ny E10 och blir ett tydligt men enkelt tillägg till landskapet, se figur 5.2–5.

Bilderna i detta avsnitt är exempelskisser. Exakt utformning kommer att bestämmas i senare skede.

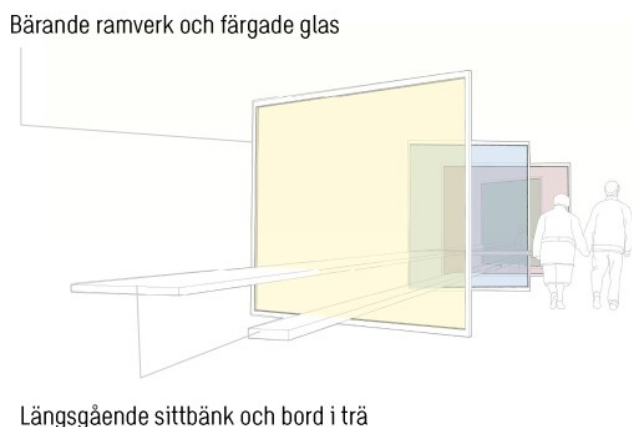


Figur 5.2–6 Två möjliga utformningar av byggnaden med vindsydder. Strukturen av vindsydder kommer att anpassas för att skydda från vind, oavsett vindriktning, samt uppmuntra till rörelse. Utsikten mot Kiirunavaara, Luossajärvi och Kebnekaise tas tillvara.



Figur 5.2–7 Byggnadens utformning sett från E10 (väster om rastplatsen) samt sett från rastplatsen (öster om byggnaden).

Vindskärmar med okrossbart glas i stålramar 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. Glasen belyses med LED-lampor som ger ett indirekt ljus vilket ökar tryggheten och minskar ljusföroreningar, se figur 5.2–8. Färgerna på glasen följer norrskenets färgskala som är ett viktigt fenomen för turismen i Kiruna. Färgskalan är samma som i den nya cirkulationsplatsen vid Tuolluvaara, södra entrén till Kiruna.



Figur 5.2–8 Visualisering av vindskydden.

Målet är att skapa en rastplatsbyggnad som är stor nog att fungera för både bilister och långtradarchaufförer, som skyddar från vind från olika väderstreck, och uppmuntrar till rörelse och nyfikenhet.

5.2.4. Dimensionering

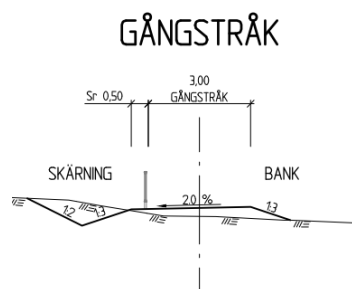
Parkeringsplatserna för rörelsehindrade är dimensionerande för fordon av typen små lastbilar och minibussar (typfordon LBm) som är max 7,0 meter långa.

Parkeringsplatser för tung lastbil med släp (typfordon Lmod, modulfordon) är dimensionerade för fordon med en maxlängd på 25,5 meter.

Rastplatsens körytor ska vara yteffektiva men tillräckliga så att alla dimensionerande fordon kan vända och köra ut även om rastplatsens samtliga parkeringar är upptagna.

Rastplatsens körytor har tvärfall som varierar mellan 1,5–2,2 %. Körytorna är dimensionerade med körspår för aktuella fordon.

Ett 3 meter brett gångstråk kommer att anläggas närmast slänten intill rastplatsen, se figur 5.2–9.



Figur 5.2–9 Sektion för gångstråket.

5.2.5. Avvattning

Rastplatsens ytor avvattnas till diken runt rastplatsen och vidare ut i omgivande mark. Lastbilsdelen avvattnas i huvudsak västerut mot snöupplaget och husvagnsdelen i huvudsak ner i slänten söder om rastplatsen. Skidbacksvägen upp till rastplatsen avvattnas i diken som leder vattnet ner mot ny E10 och dess diken. Vidare rinner vattnet under E10 och slutligen till Luossajärvi.

5.2.6. Servicebyggnad inkl vatten- och avloppsledningar

En byggnad med två vattentoaletter (varav en anpassad för rörelsehindrade), serviceutrymme samt möjlighet till latrintömning kommer att integreras med vindskyddet.

Vatten ska tas från det kommunala nätet, anslutningspunkt finns uppe vid Luossavaarabacken. Avlopp ska pumpas upp till det kommunala spillvattennätet vid Luossavaarabacken.

5.2.7. Belysning och elledningar

På rastplatsen kommer parkeringsytor och gångytor att belysas. Belysningen på rastplatsen kommer att utformas så att ljusföroreningar så långt som möjligt minimeras. Skidbacksvägen mellan E10 och rastplatsen kommer inte att belysas. Oskyddade trafikanter hänvisas istället till Kiruna kommuns belysta gångstråk som kommer att anläggas mellan E10 och skidbacken.

Belysningen i korsningen mellan Skidbacksvägen och E10 ingår inte i denna vägplan, utan hanteras i det angränsande projektet för ny E10 i Kiruna.

Trafikverket kommer att ansluta sig till det befintliga elnätet vid Luossavaarabacken och anlägga nya elledningar till rastplatsen.

5.2.8. Skyltar och vägmarkeringar

Vägutrustning i form av flera skyltar kommer behövas för information om rastplatsen, både längs med E10 och på rastplatsen. Skyltar som visar var de olika fordonstyperna ska ställa sig ska finnas på rastplatsen samt vägmarkeringar för parkeringsplatserna.

Informationsskylten på rastplatsen ska innehålla Trafikverkets nationella information och trafikinformation. En kortare sammanfattning av rastplatsen information ska finnas översatt till ett eller flera språk för utländska besökare. En informationsskylt vid byggnaden/vindskyddet informerar om utsiktspunkter. Informationstavlor ska placeras på sådan höjd att personer som använder rullstol kan läsa informationen.

Trafikverket har i samråd med Kiruna kommun kommit överens om att kommunens information om Kiruna och stadsomvandlingen inte förläggs på rastplatsen, denna placeras istället på skidbackens parkeringsplats.

5.2.9. Räcken

För säkerheten kommer det på delar av sträckan att anläggas ett räcke närmas slänten vid gångstråket samt ett ca 140 meter långt räcke längs med Skidbacksvägen. Utöver detta kommer det att skapas kullar som en inramande men också trafiksäkrande funktion. Påkörningsskydd i form av räcke vid mur kan bli aktuellt eftersom stabiliteten på till exempel en mur av nätkorgar inte klarar av påkörningslasterna. Detta påkörningsskydd kommer att utformas i ett senare skede och räcken vid mur kommer undvikas så långt som möjligt.

5.2.10. Beläggning

Rastplatsens körytor kommer att asfalteras med samma material som Skidbacksvägen. Gångstråket beläggs förslagsvis med stenmjöl och centrumplatsen med betongplattor.

5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Inte aktuellt i denna vägplan.

5.4. Övriga skyddsåtgärder

Utformningen har tagit hänsyn till kommunens planer för utbyggnad av skidanläggningen. Ett utrymme på 13,5 meter mellan Skidbacksvägen och befintlig samt planerad ny skidlift möjliggör passage för skoterled och pistmaskin.

Stängsel kommer att sättas upp nedanför snötippen i vägplanens norra del för att hindra snöras mot befintligt skidspår.

6. Effekter och konsekvenser av projektet

6.1. Trafik och användargrupper

Rastplatsen påverkar inte vägen som sådan eller trafiken på E10. Skidbacksvägen från rastplatsen ansluts via en tidigare planerad korsning på E10.

Rastplatsen ger en ny funktion i området som tillför en ny kvalitet för trafikanterna på E10. Utformningen av rastplatsen ger god tillgänglighet till och inom anläggningen för olika användargrupper.

Trafiken till rastplatsen blandas med lokal trafik till skidanläggningen och rekreationsområdet. Båda dessa trafikslag bedöms vara av sparsam omfattning och Skidbacksvägen från ny E10 dimensioneras för planerad trafik.

Ökad trafik förbi skidanläggningen, där barn och oskyddade trafikanter rör sig, medför nya trafiksäkerhetsrisker jämfört med nuläget. Tydlig separation av olika trafikströmmar och fysisk avgränsning mellan områdena medför, tillsammans med att trafiken till rastplatsen är liten, att risken blir liten och acceptabel.

Skoterleden som passerar området för rastplatsen kommer att ha möjlighet till passage mellan Skidbacksvägen och den nya skidliftsanläggningen.

6.2. Övrig infrastruktur

Rastplatsen ansluts till det kommunala VA-nätet.

6.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

Rastplatsen och Skidbacksvägen är inte i konflikt med översiktsplanen eller detaljplaner. Den är i samklang med kommunens utvecklingsplan för området.

Det finns möjlighet att i samråd med kommunen ge information om Kiruna och stadsomvandlingen på rastplatsen.

6.4. Landskapet och staden

Utveckling av området enligt förslag kommer att förbättra landskapsbilden och öka tillgängligheten för platsens kvalitéer som till exempel vyn över Kiruna stad och fjällvärlden. Föreslagen gestaltning tar till vara på den karga karaktär och förädlar den vilket innebär att ingen påverkan sker på landskapets karaktär och miljöeffekten avseende landskapsbild bedöms som positiva.

6.5. Miljö och hälsa

6.5.1. Rekreation och friluftsliv

Rastplatsen och Skidbacksvägen har utformats så att skoterleden fortfarande kan passera. Anpassning har också gjorts till skidanläggningen på Luossavaara så aktiviteterna på berget inte ska påverkas.

Elljusspåret nedanför rastplatsen påverkas inte. Ökad biltrafik på Skidbacksvägen påverkar dem som nyttjar vägen för promenader eller cykling. Oskyddade trafikanter kommer dock ha möjlighet att nyttja kommunens belysta gångstråk mellan E10 och skidbacken som ett alternativ till Skidbacksvägen. Biltrafiken längs Skidbacksvägen bedöms vara av sparsam omfattning.

Konsekvenserna bedöms som små.

6.5.2. Rennäring

Vägplanen berör inte områden eller funktioner som pekats ut som viktiga för rennäringen. Ytan i sig har idag inga kvaliteter för renbete. Konsekvenserna blir små.

6.5.3. Farligt gods

I vägplan för E10 förbi Kiruna nya centrum utreddes risker vid transporter med farligt gods. För ”normalkänslig verksamhet”, dit skidanläggningen hör, beslutade man om ett skyddsavstånd på 40 meter från E10. Det baseras på mängden explosiva varor som transporteras på E10.

Större delen av skidanläggningen, däribland byggnaderna, ligger mer än 40 m från rastplatsen/Skidbacksvägen och mängden farligt gods på rastplatsen torde vara mycket liten. Risknivån bedöms som acceptabel.

6.6. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Skidbacksvägen till rastplatsen nyttjas också av skidanläggningen, se också 6.1 ovan. Vid vissa tillfällen är det mycket trafik till skidanläggningen och trafiksäkerheten kan påverkas. Den tillkommande trafiken till rastplatsen bedöms vara liten i förhållande till övrig trafik vid dessa tillfällen och påverka situationen i liten grad.

6.7. Påverkan under byggnadstiden

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Arbetsområdet avgränsas tydligt från skidanläggningen för att dels minska risken för påverkan utanför arbetsområdet och dels för att öka säkerheten för dem som vistas på anläggningen.

De allmänna råd som Naturvårdsverket (NFS 2004:15) har satt angående buller från byggplatser ska följas i projektet.

Gabna sameby kontaktas före byggstart för att klarlägga om och hur renskötsel bedrivs i området under byggtiden och hur hänsyn i så fall ska tas.

För vägbyggnadsprojekt ställer Trafikverket krav på kvalitets- och miljöstyrning (publikation TDOK 2016:0032 och TDOK 2012:93). I 2012:93 regleras entreprenörens miljöarbete, kemiska produkter och andra material samt miljökrav för fordon och arbetsmaskiner.

Konsekvenser

Miljökonsekvenserna under byggtiden bedöms som små eftersom arbetena är av liten omfattning och sker i ett område med små miljövärden.

Under byggtiden kommer det tidvis att vara sämre framkomlighet på Skidbacksvägen på grund av ökad trafik med tunga fordon och anläggningsmaskiner. Tillgänglighet och trafiksäkerhet vid skidanläggningen påverkas av detta.

7. Samlad bedömning

7.1. Samlad miljöbedömning

Vägplanen bedöms medföra små miljökonsekvenser under både byggande och drift.

Landskapsbilden kommer att förändras positivt då den nya anläggningen ersätter dagens grusyta och massupplag.

7.2. Måluppfyllelse avseende projektmål

Vägplanen ger god måluppfyllelse då projektmålen varit vägledande vid gestaltning och övrig projektering i vägplanskedet.

7.3. Överensstämmelse med transportpolitiska mål

Vägplanen stöder funktionsmålet då transportsystemets kvalitet och användbarhet ökar.

Hänsynsmålet uppfylls genom att Trafikverkets planläggningsprocess följs där avvägningar avseende trafiksäkerhet, miljö och hälsa görs.

7.4. Överensstämmelse med miljökvalitetsmål

Miljömålen

- 1 Begränsad klimatpåverkan
- 2 Frisk luft
- 3 Bara naturlig försurning
- 4 Giffri miljö
- 5 Skyddande ozonskikt
- 6 Säker strålmiljö
- 7 Ingen övergödning
- 8 Levande sjöar och vattendrag
- 9 Grundvatten av god kvalitet
- 10 Hav i balans samt levande skärgård
- 11 Myllrande våtmarker
- 12 Levande skogar
- 13 Ett rikt odlingslandskap
- 14 Storslagen fjällmiljö
- 15 God bebyggd miljö
- 16 Ett rikt växt-och djurliv



Till nästa generation ska vi kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Det finns 16 nationella miljökvalitetsmål som ska leda vägen för vår strävan att åstadkomma en miljömässigt hållbar samhällsutveckling.

Norrbottnens län hade tidigare egna regionala miljömål. Numera gäller de nationella miljömålen med preciseringar även som regionala mål.

Kiruna kommun har formulerat övergripande mål, som även rör miljö men inte är kopplade till de nationella miljömålen, i översiktsplanen från 2002. Enligt förslaget till Översiktsplan 2018 pågår ett arbete med lokala miljömål.

Flera av miljömålen rör storskaliga miljöeffekter som klimatpåverkan eller ozonskiktet. Dessa miljömål påverkas av mer övergripande faktorer som val av transportslag och teknikutveckling för fordonen och är inte relevanta för denna vägplan.

En del av miljömålen rör miljöer eller naturtyper som inte finns i området. Områdets karaktär gör att få av miljömålen påverkas. Följande två kan vara relevanta för vägplanen:

Giftfri miljö

Området präglas av industriell verksamhet och föroreningar i marken kan förekomma. De åtgärder som planeras medför liten risk för exponering eller spridning av skadliga ämnen.

God bebyggd miljö

Ny infrastruktur planeras med hänsyn till människor och miljö. Tillgänglighet till natur- och grönområden säkerställs.

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

8.1. Allmänna 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 att Trafikverkets planlägningsprocess följts och olika alternativ har bedömts med hänsyn till miljön. Val och lösningar ska göras utifrån dessa principer.

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), 5 § (hushållnings- och kretsloppsprinciperna) och 4 § (produktvalsprincipen). Trafikverket tillgodoser också kunskapskravet genom att ha välutbildad och kompetent personal i den egna organisationen och genom att ställa relevanta kompetenskrav vid upphandling av konsulttjänster och entreprenader. 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).

Hänsynsregel i 6§ (lokaliseringsprincipen) anger att platsen för en verksamhet ska väljas så att miljöpåverkan minimeras, vilket säkerställs genom Trafikverkets planlägningsprocess.

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

8.2. Miljökvalitetsnormer (MKN)

I miljöbalkens femte kapitel regleras miljökvalitetsnormerna som har till avsikt att fastlägga en högsta tillåtna förorening eller störningsnivå som människor eller miljön kan belastas med. Miljökvalitetsnormer finns för närvarande för

- olika parametrar i vattenförekomster (SFS 2004:660).
- föroreningar i utomhusluft (SFS 2010:477)
- vattenkvalitet i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554)
- omgivningsbuller (SFS 2004:675)

Inga vatten med miljökvalitetsnormer 2016-2021 berörs. Luossajärvi är en "preliminär vattenförekomst" och Luossajoki uppströms sjön klassas som "övrigt vatten". Projektet bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormer för vatten.

Det bedöms som orimligt att den sparsamma trafiken till rastplatsen ska orsaka halter av föroreningar som berör miljökvalitetsnormen för utomhusluft.

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

Miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller gäller endast för kommuner med fler än 100 000 invånare och för vägar med större trafikmängd än E10.

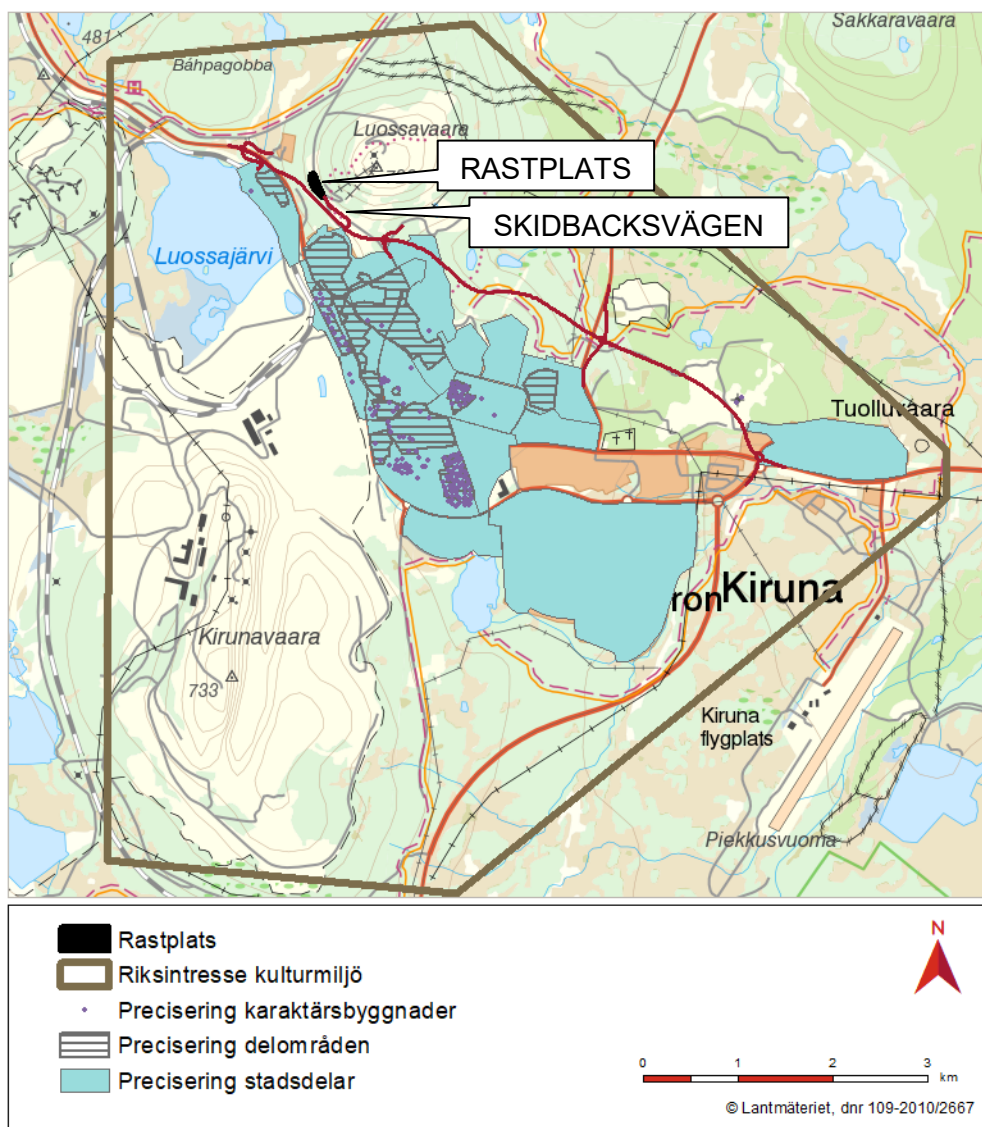
8.3. Bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden

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

Sammanfattningsvis bedöms ingen påtaglig skada uppstå på något riksintresse.

8.3.1. Kulturmiljö

Hela Kiruna omfattas av riksintresse för kulturmiljövård, "Kiruna - Kirunavaara (BD 33)". Riksintresset består av stadsmiljön och industrilandskapet kring gruvorna, se nedan (Riksantikvarieämbetets beskrivning). Länsstyrelsen har preciserat riksintresset i form av karaktärsbyggnader, delområden och stadsdelar.



Figur 8.3–1 Riksintresse för kulturmiljö.

Kiruna - Kirunavaara [BD 33] (Kiruna stad, Jukkasjärvi sn)

Motivering

Stadsmiljö och industrilandskap från 1900-talets början där tidens ideal för ett mönstersamhälle förverkligades på ett unikt sätt i det oexploaterade fjälllandskapet. Staden Kiruna grundades på landets då största industriella satsning, gruvbrytningen i de norrbottniska malmfälten, och har utvecklats till ett centrum för norra Norrlands inland.

Uttryck för riksintresset

Stadens silhuett och gruvberget med sin karakteristiska profil, samt utblickar mot det omgivande landskapet. Olika industriella anläggningar som visar grunden för samhällets existens, samt järnvägsmiljön som berättar om en nödvändig förutsättning för dess utveckling. Den terränganpassade stadsplanen av Per O Hallman och Gustaf Wickman med dess gatunät, tomtstrukturer och öppna platser. Olika karaktärsområden med bebyggelse av hög arkitektonisk kvalitet och tidspräglade ideal och uttryck som avspeglas i både planmönster och byggande. Kännetecknande byggnader från samhällets uppbyggnadsskede och från senare delar av 1900-talet som de så kallade Bläckhornen för en arbetarbefolkning, tjänstemannabostäder och Hjalmar Lundbohmshäraden. Offentliga byggnader som kyrkan, den gamla brandstationen och stadshuset. Till efterkrigstidens mer utmärkande arkitektur hör också bostadsbebyggelse av Ralph Erskine.

Bedömning

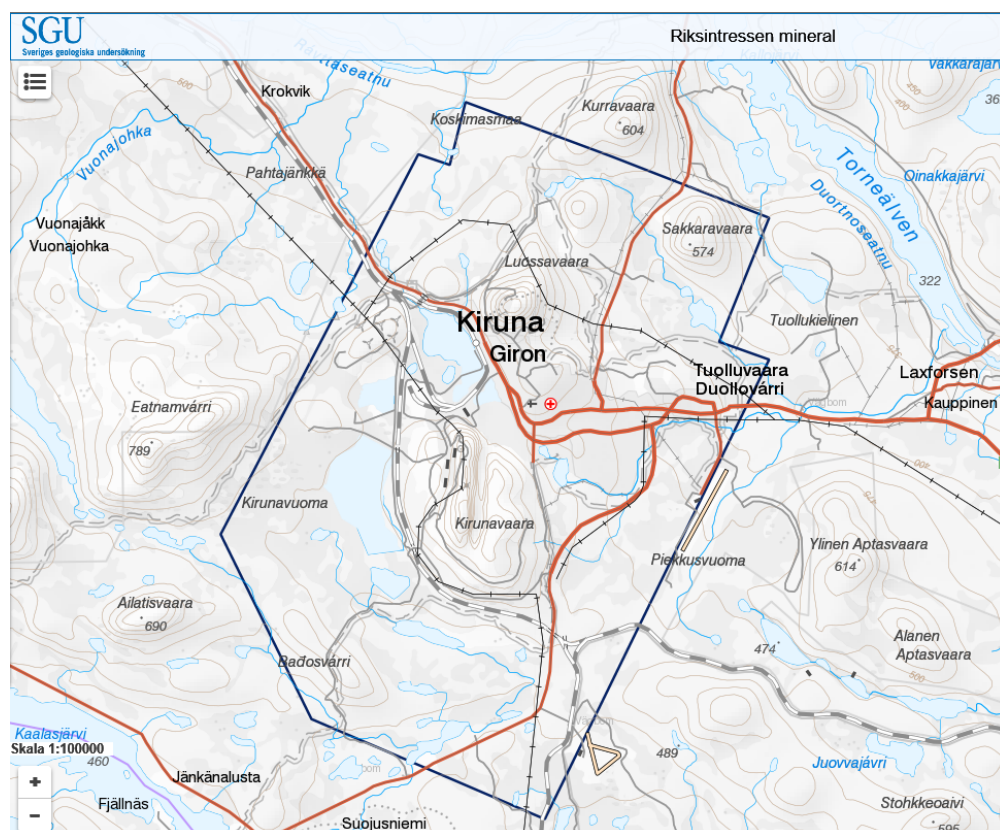
Vägplanen ligger i industrilandskapet på Luossavaara i nära anslutning till den f.d. gruvdriften. På berget finns numera ett rekreationsområde, utan särskilda kopplingar till det historiska landskapet, i anslutning till vägplanen. Vägplanen medför ingen påverkan på utpekade preciseringar och bedöms inte påverka värdena i riksintresset. Rastplatsens placering och utsikt gör att angränsande kulturmiljövärden blir mer tillgängliga genom överblickar över stadslandskapet.

8.3.2. Mineral

Hela Kiruna med omnejd omfattas även av riksintresse för värdefulla ämnen och material, "Kirunagruvan". Vägplanen ligger inom riksintresset.

Bedömning

Då vägplanen inte ligger inom undersökningstillstånd, bearbetningskoncession, eller markanvisning för brytning (se kap 3.1.2) bedöms vägplanen inte påverka riksintresset.



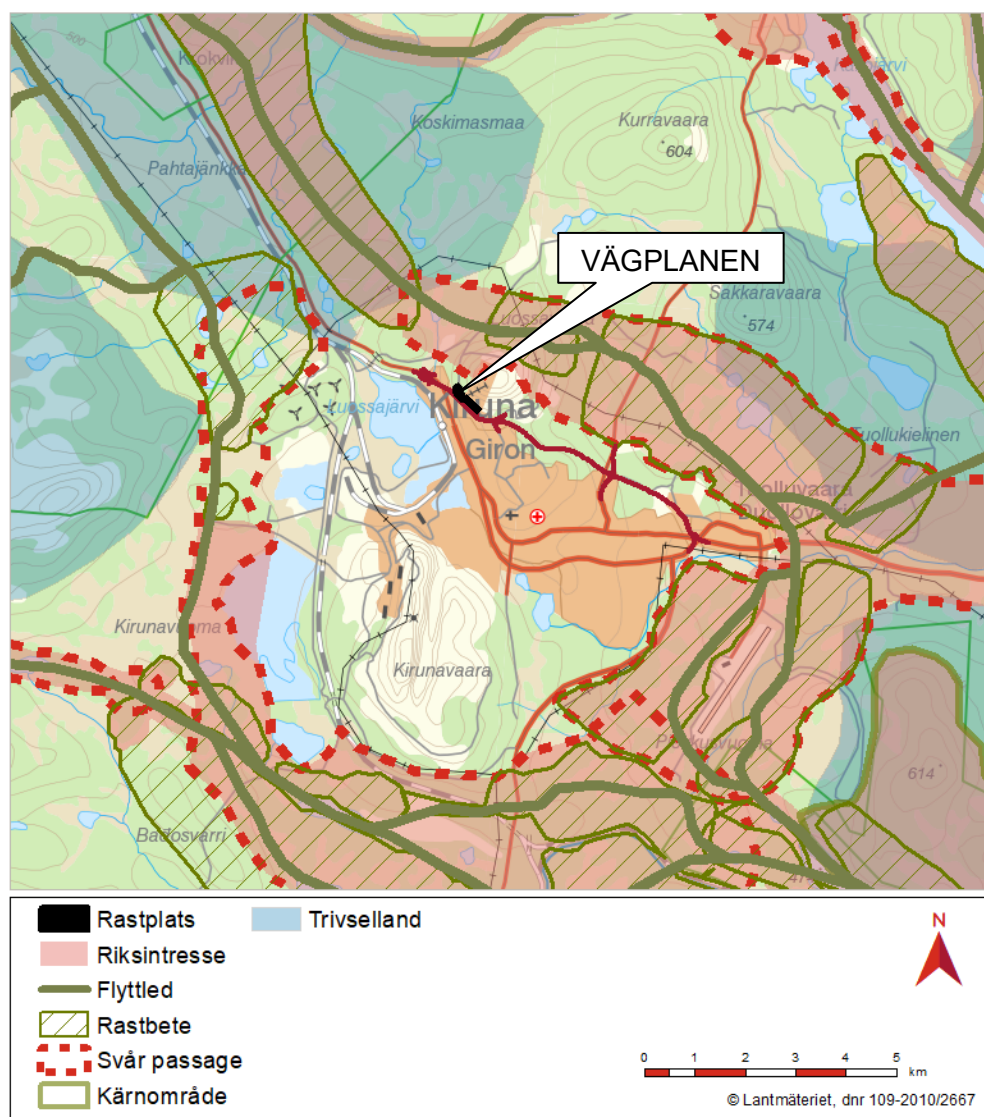
Figur 8.3–2 Riksintresseavgränsning mineral.

8.3.3. Rennäring

Kiruna omges av riksintressen för rennäringsen, och sådana finns strax norr om vägplanen. Riksintresset utgörs här av en flyttled i öst-västlig riktning, rastbeten och en s.k. svår passage, som sträcker sig runt hela Kiruna stad. Trivselland är inte av riksintresse men är en annan sorts viktiga områden för rennäringsen.

Bedömning

Vägplanen ligger i anslutning till befintlig infrastruktur och stadsbebyggelse, ca 300 m från riksintressegränsen men ca 1 kilometer från flyttleden och rastbetesområdet. Vägplanen bedöms därför inte påverka värdena i riksintresset.



Figur 8.3–3 Riksintressen och trivselland för rennäringen runt Kiruna.

8.3.4. Kommunikationer

Ny och befintlig E10 är av riksintresse för kommunikation.

Bedömning

Vägplanen påverkar inte E10 i sig och tillför en ny kvalitet för trafikanterna.

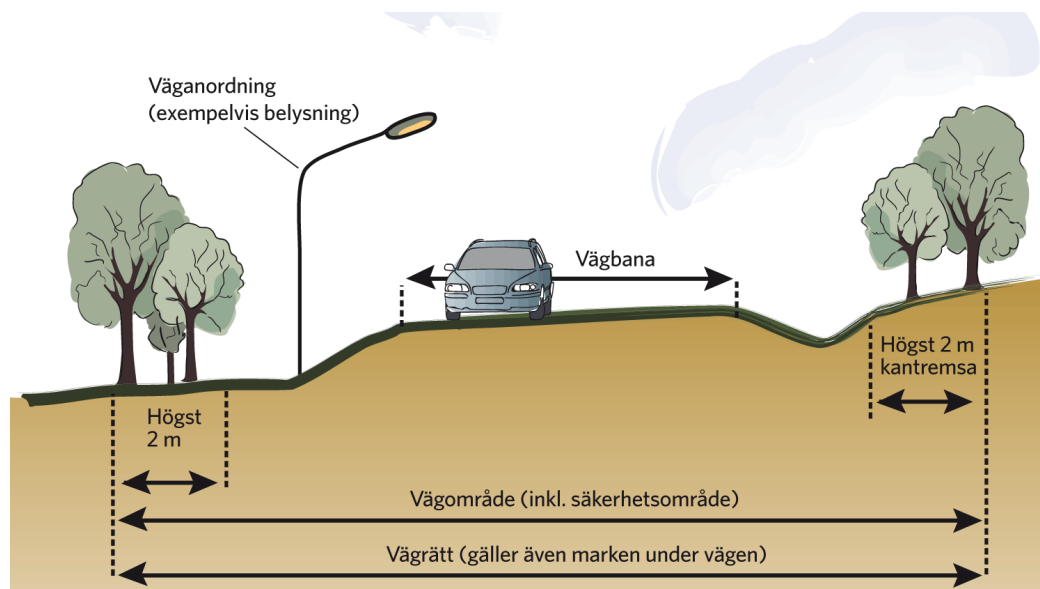
8.3.5. Natura 2000

Natura 2000-områden finns inte i eller i närheten av vägplanens område.

9. Markanspråk och pågående markanvändning

9.1. Vägområde för allmän väg

Vägområdet för allmän väg i vägplanen omfattar förutom själva vägen utrymme för de väganordningar som redovisas i kapitel 5. Dessutom ingår i vägområdet en 2 meter bred kantremsa på båda sidor om Skidbacksvägen, se exempel i figur 9.1–1. Kantremsan behövs för att underlätta framtida drift och underhåll av vägen samt ger utrymme åt bortplogad snö.



Figur 9.1–1 Vägområde.

I vägområdet ingår även det utrymme som krävs för vägens säkerhetszon. Med säkerhetszon menas det område utanför stödremsan vid sidan om vägbanan som ska vara fritt från fysiska hinder i form av fasta oeftergivliga föremål. I det här projektet ingår en säkerhetszon på 3 meter för Skidbacksvägen mellan E10 och rastplatsen.

På plankartorna framgår nytt vägområde. Det är detta tillkommande vägområde som är angivet i fastighetsförteckningens arealberäkning, det vill säga det som ligger utanför det befintliga vägområdet för allmän väg.

9.1.1. Vägområde för allmän väg med vägrätt

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av upprättad och fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja 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. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in.

Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om man inte har träffat någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada. Värdetidpunkten för intrånget är den dag då marken togs i anspråk. Den slutliga ersättningen räknas upp från dagen för ianspråktagandet med ränta och index tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättning avförs i domstol.

Vid anläggandet av rastplatsen och Skidbacksvägen tas i huvudsak öppen mark (tillfälligt massupplag) i anspråk för nytt vägområde. Det nya vägområdet med vägrätt för allmän väg enligt denna vägplan omfattar ca 37 280 m². Markanspråk i vägplanen redovisas med "V" på plankarta 2 36 T 02 01.

9.2. Område för tillfällig nyttjanderätt

Genom tillfällig nyttjanderätt tillåts ytor att tas i anspråk för att kunna utföra de vätgårdar som ingår i vägplanen. Områden som tas i anspråk som tillfällig nyttjanderätt får endast användas under projektets byggtid från byggstart till och med godkänd slutbesiktning av projektet i sin helhet. Marken kommer att återställas i möjligaste mån innan den återlämnas.

I vägplanen tas tillfällig nyttjanderätt för informationstavla under byggtiden, etablering, tillfälligt upplag och provisorier m.m.

I vägplanen redovisas områden med tillfällig nyttjanderätt med "T1" och "T2" på plankartan och omfattar totalt ca 720 m².

10. Fortsatt arbete

Bygglov kommer att sökas hos Kiruna kommun. Inget behov av tillstånd eller dispenser enligt miljöbalken har identifierats under arbetet med vägplanen.

Inför kommande entreprenad ska läget för alla befintliga ledningar som kan påverkas av arbetet klarläggas.

Samråd med kommunen ska ske i bygghandlingsskedet och innan byggstart avseende samordning med eventuella kommunala arbeten kring skidanläggningen.

Skyddsåtgärderna i kapitel 5 och 6 förs vidare till bygghandlingarna och entreprenaden.

11. Genomförande och finansiering

11.1. Formell hantering

11.1.1. Fastställelseprövning

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 17–18 §§ väglagen (1971:948).

11.1.2. Fastställelsebeslutets omfattning

Fastställelseprövningen innebär en helhetsbedömning av vägens samtliga konsekvenser och en prövning av hur de planmässiga avvägningarna mellan olika allmänna och enskilda intressen har gjorts. Även den formella hanteringen av vägplanen granskas.

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

11.1.3. Rättsverkningar av fastställelsebeslutet

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 enligt 30 § väglagen. 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 vägplanen 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.

11.2. Överensstämmelse med kommunala planer

Vägplanen är inte i konflikt med översiktsplanen eller detaljplaner. Vägplanen är i samklang med kommunens utvecklingsplan för området.

11.3. Genomförande

Våren 2019 planeras vägplanen att ställas ut för granskning. Vägplanen planeras att skickas in för fastställelse sommaren 2019. En bygghandling tas fram parallellt med arbetet med vägplanen. Byggstart är planerad till tidigast 2020.

Trafikverket är ansvarig för såväl planeringen som genomförandet och handläggandet av marklösenfrågor, detaljprojektering och byggande, inklusive upphandling av olika konsulter och entreprenörer.

11.4. Finansiering

Finansiering samt byggande av ny rastplats i Kiruna bekostas av Trafikverket via den nationella planen (finans SINV). Den kalkylerade anläggningskostnaden för detta vägprojekt uppgår till ca 17,3 Mkr enligt 2018 års prisnivå.

12. Underlagsmaterial och källor

Kiruna kommun, översiktsplaner <http://kiruna.se/Kommun/Bygga-bo-miljo/Oversiktsplaner/>

Miljömålsportalen, www.miljomal.se

Nationella vägdatabasen <https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>

Riksantikvarieämbetet, riksintressen för kulturmiljö i Norrbottens län
https://www.raa.se/app/uploads/2013/09/BD_riksintressen.pdf

Transportpolitiska mål <https://www.trafa.se/etiketter/transportpolitiska-mal/>

Följande karttjänster och andra underlag har studerats för att söka efter miljöförutsättningar i det berörda området:

Skyddad natur (Naturvårdsverket), avseende skyddade områden enligt 7 kap miljöbalken, riksintressen för naturvård och friluftsliv samt internationella konventioner.

Skogskartan (Skogsstyrelsen) avseende skogliga naturvärden samt kulturvärden i projektet Skog och historia.

Fornsök (Riksantikvarieämbetet) avseende forn- och kulturlämningar.

Gabna samebys kartmaterial (Sametinget).

Kartvisarna Mineralrättigheter och Riksintresse mineral (SGU).

Vattenkartan (Länsstyrelserna) för vattenförekomster.

Riksintressen har hämtats från länsstyrelsen.

Skoterleder från Kiruna kommun.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2–4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se