

Samrådsunderlag

Rastplats Kiruna

Kiruna kommun, Norrbottens län

Vägplan, 2018-03-09

TRV 2017/116026



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsunderlag Rastplats Kiruna

Författare: Leif Wiklund, Sweco

Dokumentdatum: 2018-03-09

Ärendenummer: TRV 2017/116026

Åtgärdsnummer: V2809

Uppdragsnummer: 886095

Kontaktperson: Simon Lövgren, Trafikverket

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	4
2. INLEDNING	5
2.1. Samrådsunderlag	5
2.2. Bakgrund	5
2.3. Projekt mål	5
2.4. Tidigare utredningar	5
2.5. Rastplatsens utformning och standard	7
3. AVGRÄNSNINGAR	8
3.1. Utrednings- och influensområde	8
3.2. Tid	9
4. FÖRUTSÄTTNINGARNA I UTREDNINGS- OCH INFLUENSOMRÅDET	9
4.1. Riksintressen	9
4.2. Landskap	9
4.3. Miljö	11
4.4. Trafik och annan infrastruktur	13
5. PROJEKTETS LOKALISERING, UTFORMNING, OMFATTNING OCH UTMÄRKANDE EGENSKAPER	13
5.1. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper	15
5.2. Andra typer av effekter	15
5.3. Sammanvägd bedömning av placeringar	16
6. ÅTGÄRDER	16
7. BEDÖMNING AV ÅTGÄRDENS MILJÖPÅVERKAN	16
8. FORTSATT ARBETE	17
8.1. Planläggning	17
8.2. Viktiga frågeställningar	17
9. KÄLLOR	18
10. BILAGA 1	21

1. Sammanfattning

Trafikverket planerar att bygga en rastplats längs E10 i Kiruna. Det finns behov av en rastplats mellan de befintliga rastplatserna Bessesjåhka och Lappeasuando.

Ett flertal möjliga platser inom 15 km från Kiruna har identifierats. Två platser som efter en utredning bedöms uppfylla målen bäst beskrivs i detta samrådsunderlag. Det är en plats på norra sidan av E10 vid Báhpagobba norr om Luossajärvi (område A) och en plats längs den befintliga lokalvägen nedanför skidbacken på Luossavaara (område B). Båda platserna ligger norr om Kiruna centrum.

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.

Trafikverket kommer att ta ställning i inledningen av vägplanens skede samrådshandling till vilken av platserna som ska väljas för fortsatt planläggning.

Riksintressen för kulturmiljö, rennäring och mineraltillgångar berörs. Rastplatsen bedöms inte påverka värdena i dessa.

Skoterleder passerar båda områdena. Område B ligger i anslutning till skidanläggningen på Luossavaara.

Inget av områdena berör 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 område B. Område A ligger långt från bostadsbebyggelse.

Rastplatsen medför markintrång och trafiken orsakar buller. Påverkan på miljön bedöms bli obetydlig på båda platserna. Möjligheten att samordna rastplatsen med passerande snöskotertrafik bedöms vara goda i både område A och B.

Trafikverket gör bedömningen att projektet, oavsett vilket läge som väljs, inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

2. Inledning

2.1. Samrådsunderlag

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess (se också kapitel 8) som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en *vägplan* eller *järnvägsplan*.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en *samrådsredogörelse*.

2.2. Bakgrund

Trafikverket har som målsättning att det ska finnas rastplatser med 50–100 km avstånd längs det nationella stamvägnätet, där E10 ingår. Idag finns rastplatserna Bessesjohka, 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 i anslutning till E10 i Kiruna närområde. Planeringen sker i samband med att E10 byggs i ny sträckning norr om Kiruna tätort i samband med stadsomvandlingen.

2.3. Projektmål

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.

2.4. Tidigare utredningar

2.4.1. Arbetsplan

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 vägplan.

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

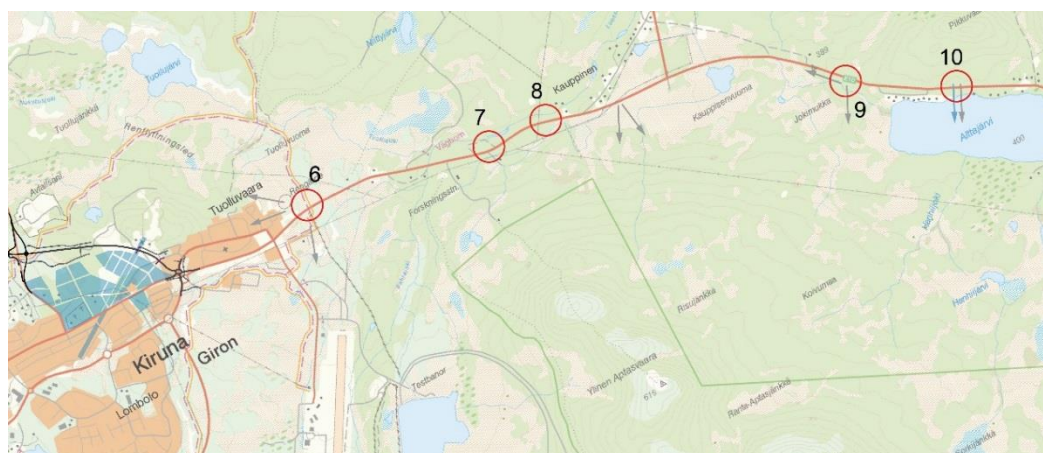
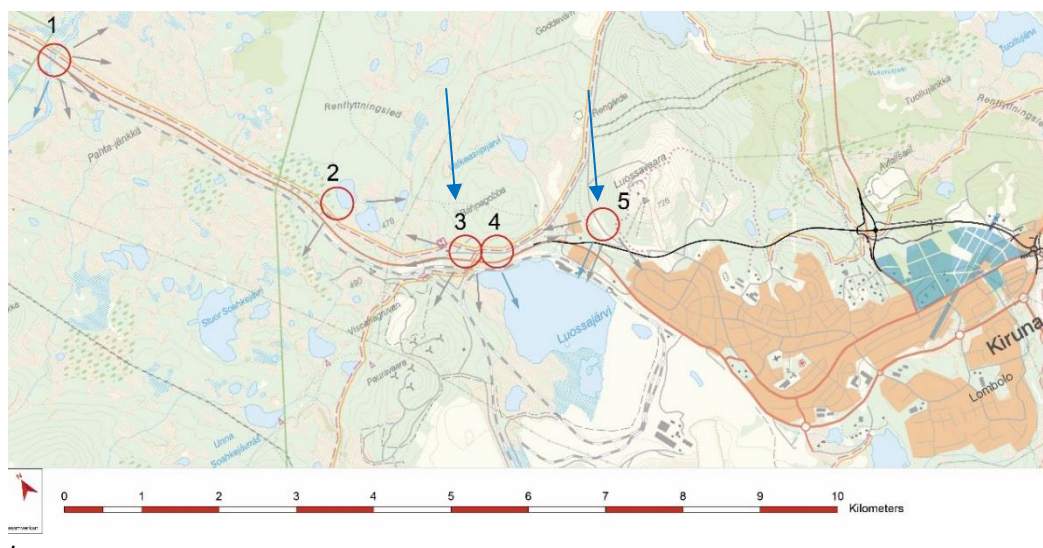
2.4.2. Kommunala planer

Detaljplaner som kan beröras finns i område A.

I Kiruna kommuns utvecklingsplan för Luossavaara/Matojärvi nämns en ”möjlig samlokalisering med Trafikverket, nationell rastplats” på Luossavaara.

2.4.3. 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 beskrivits. 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 tagits med.



Kartor med utredningens tio alternativa placeringar. Pilarna visar de valda platserna.

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 måluppfyllelsen för att behandlas vidare i detta samrådsunderlag. Det är plats 3 på norra sidan av E10 vid Båhpagobba norr om Luossajärvi och plats 5 längs den befintliga lokalvägen nedanför skidbacken på Luossavaara.

I samrådsunderlaget benämns plats 3 som område A och plats 5 som område B, se 3.1.

Trafikverket kommer att ta ställning i inledningen av vägplanens skede samrådshandling till vilken av platserna som ska väljas för fortsatt planläggning.

2.5. Rastplatsens utformning och standard

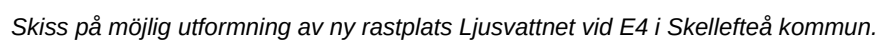
Rastplatsen ska uppfylla Trafikverkets krav på rastplatser enligt VGU (Vägars och gators utformning). Rastplatsen planeras omfatta 10 p-platser vardera för personbil och personbil med husvagn, 2 platser för rörelsehindrade samt 6 platser för lastbil med släp. Rastplatsen ska vara belyst, och innehålla trafikantservice som WC, sophantering, sittgrupper samt möjlighet till lek. Vid utformningen tas hänsyn till tillgänglighet för alla trafikantgrupper och till trygghetsaspekter.

Anslutningen till E10, om en ny sådan behöver anläggas, ska utformas trafiksäkert och enligt krav i VGU.

Ett förslag till disposition och utformning av rastplatsen kommer att tas fram under vägplanens skede samrådshandling. Nedan visas två exempel på Trafikverkets rastplatser.



Rastplats Alebosjön vid E4 i Söderhamns kommun.



The map shows a topographic view of the Luossavaara region. Two red rectangles, labeled A and B, highlight specific areas of interest. Area A is located on the left side of the map, near a large lake. Area B is located on the right side, near the town of Luossavaara. A brown line with arrows indicates a path or boundary. The map includes various geographical features such as lakes, hills, and roads. A scale bar at the bottom indicates distances of 0, 500, and 1000 meters. A north arrow is also present.

Utredningsområdenas läge i nordvästra delen av Kiruna.

I utredningen av alternativa platser omfattades en zon längs den planerade E10 förbi Kiruna samt längs befintlig E10 där den kommer att finnas kvar.

I samrådsunderlaget avgränsas områdena till en 500x1000 m stort område på de valda platserna. Rastplatsen kan tänkas bli upp till ca 150x250 m stor, så utredningsområdena täcker väl in detaljstudier av rastplatsens läge och omfattning samt ett bedömt influensområde för påverkan på mark och vatten. Den i detta skede tänkta placeringen inom utredningsområdena visas i kapitel 5.

3.2. Tid

Planerad byggstart för rastplatsen är tidigast i slutet av 2019.

4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1. Riksintressen

Hela Kiruna omfattas av riksintresse för kulturmiljövård, ”Kiruna - Kiirunavaara (BD 33)”. Riksintresset består av stadsmiljön och industrilandskapet kring gruvorna. Länsstyrelsen har preciserat riksintresset i form av karaktärsbyggnader, delområden och stadsdelar. Utredningsområdena berör inget av dessa.

Hela Kiruna omfattas även av riksintresse för värdefulla ämnen och material, ”Kirunagruvan”. Båda utredningsområdena ligger inom riksintresset.

Kiruna omges av riksintresse för rennäringen som finns strax norr om områdena. Riksintressena utgörs av en flyttled i öst-västlig riktning, rastbeten och en svår passage. Område B tangerar riksintresset.

Ny och befintlig E10 är av riksintresse för kommunikation.

Natura 2000-områden finns inte i eller i närheten av något av områdena.

4.2. Landskap

4.2.1. Område A

Område A ligger ca 50–100 m från E10 i anslutning till en viadukt över E10. Platsen ligger högre än E10 och har utsikt över omgivande fjäll, Kiruna stad och Luossajärvi. Från platsen syns Luossavaara och Kiirunavaara. På det preliminära läget inom området (se kap 5), som sluttar svagt norrut, finns idag yngre fjällbjörksvegetation och öppen buskmark. Björkskogen fortsätter på andra sidan en mindre kraftledningsgata upp på det låga berget Báhpagobba.



Vy från viadukten i område A mot Kiruna och gruvan.



Björkskog i område A och vy mot Luossavaara.

4.2.2. Område B

Område B ligger på Luossavaaras sydväststluttning i anslutning till skidanläggningen. Det finns en vidsträckt utsikt över Kirunavaara, Kiruna stad och fjällvärlden (se framsidan). Det preliminära läget inom området (se kap 5) är kargt 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.



Området ligger intill skidanläggningen på Luossavaara.



Utfylld yta som är ett preliminärt läge för rastplatsen.

4.3. Miljö

Se också kartor på nästa sida.

4.3.1. Rennäring

Riksintresse, se kap 4.1. Hela området norr om Kiruna är åretruntland för Gabna sameby och nyttjas som betesmark under vinter och vårvinter.

Förutom riksintresset är stora områden norr om stadsbebyggelsen s.k. kärnområden, som är särskilt viktiga områden för rennäringen. Både områden A och B ligger i utkanten av kärnområde. Stora delar av område B utgörs av utfylld mark och saknar förmodligen helt värde för rennäringen.

4.3.2. Mineraldillgångar

Riksintresse, se kap 4.1.

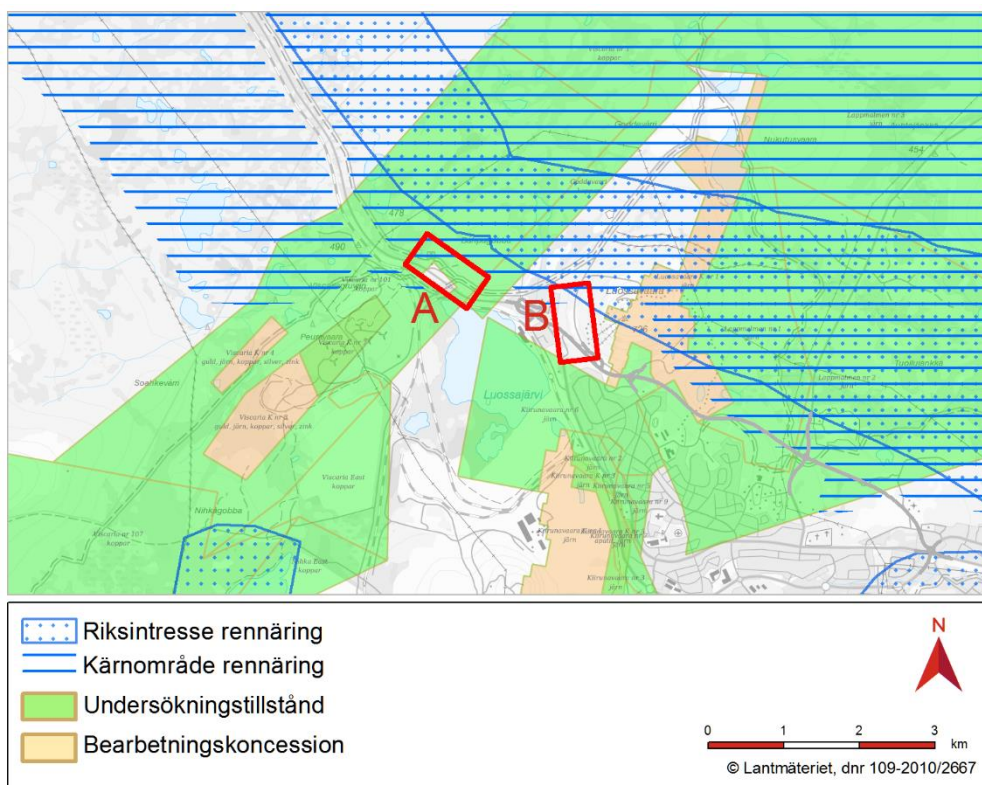
Område A berör beviljade undersökningstillstånd för koppar, Viscaria nr 101 och Goddevarri. Vägen genom området, som leder vidare mot nordöst, ingår i markanvisning för koncession Kiirunavaara.

Område B ligger inte inom något utpekat område för mineraldillgångar.

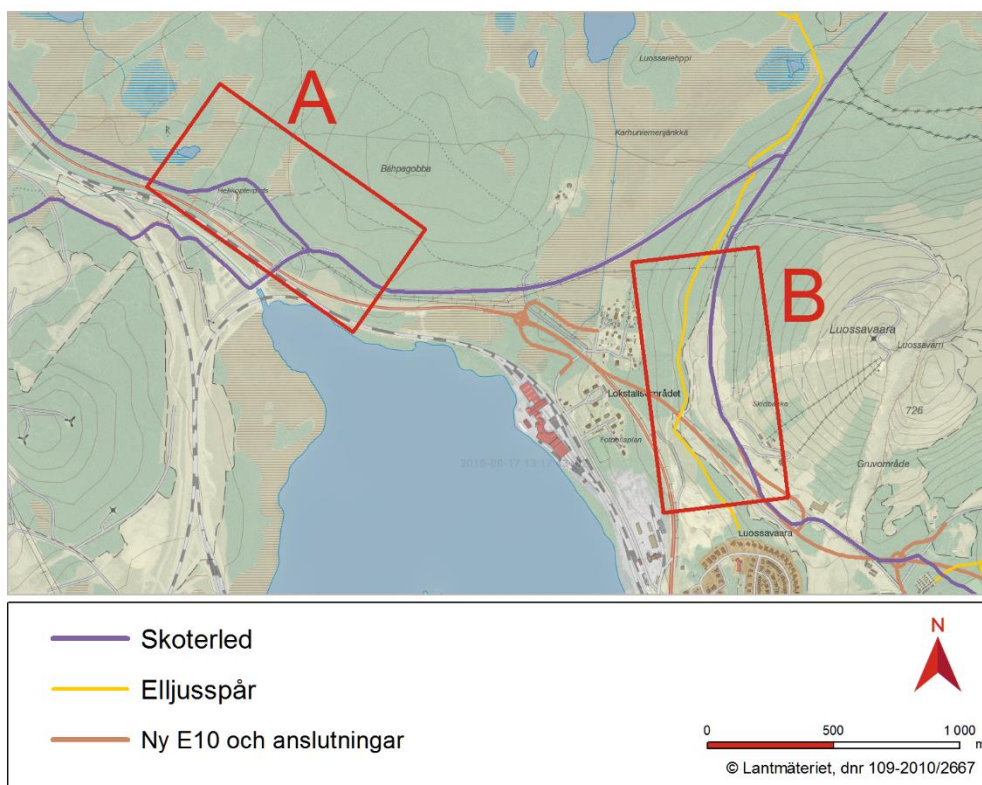
4.3.3. Friluftsliv

Skoterleder passerar genom område A och korsar E10 på viadukten. Söder om järnvägen vid område A ligger några skotergarage. Under barmarksperioden finns småvägar och möjlighet till skogspromenader i direkt anslutning till platsen.

Område B ligger i anslutning till skidanläggningen på Luossavaara. En skoterled passerar genom område B. I området finns stadsnära rekreation som elljusspåret Luossaspåret nedanför den utfyllda terrassen och vandringsleden Midnattssolstigen som går upp på Luossavaara.



Intressen för rennäng och mineraltillgångar.



Intressen för friluftsliv.

4.3.4. Övriga miljöintressen

Inget av områdena berör några utpekade värden eller skyddade områden avseende naturmiljö, kulturmiljö eller yt- och grundvatten.

Boendemiljöer finns i Karhuniemi och Lokstallsområdet strax utanför område B. Område A ligger långt från bostadsbebyggelse, men ett mindre hotell, Máttaráhkká, ligger inom området.

4.4. Trafik och annan infrastruktur

4.4.1. Vägar, järnvägar och flyg

Båda områdena har goda förutsättningar för trafikförsörjning. Område A ligger längs en lokal väg med anslutningar till befintlig E10. Vägen används för skotertrafik samt viss trafik till gruvorna och vindkraftparken. I område B finns också en lokal väg för trafik till skidanläggningen på Luossavaara. Den kommer att anslutas till den nya E10.

Förutom besökande till Luossavaara bedöms båda lokalvägarna ha mycket sparsam trafik idag.

Malmbanan passerar förbi område A, parallellt med och söder om befintlig E10.

Inom område A finns en helikopterlandningsplats.

4.4.2. VA- och elförsörjning

I område A finns inget kommunalt VA i närheten. Det finns möjlighet att borra en brunn för vatten och anlägga en avloppstank.

Kommunalt vatten och avlopp finns i område B i anslutning till Loussavaarabacken.

I område A finns en transformatorstation som kan anslutas. I område B finns befintlig el.

I område A finns luftledningar för el som kan behöva flyttas beroende på hur rastplatsen utformas.

5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

En rastplats av den omfattning och standard som beskrivs i kapitel 2.5 planeras att anläggas på någon av de platser som anges i kapitel 3.1.

Rastplatsen kan, beroende på utformning, komma att omfatta en yta av upp till ca 150x250 meter. Preliminärt kommer den att ligga norr om vägen som går parallellt med E10 i område A eller på en utfylld terrass väster om befintlig väg genom område B. Se kartor på nästa sida.

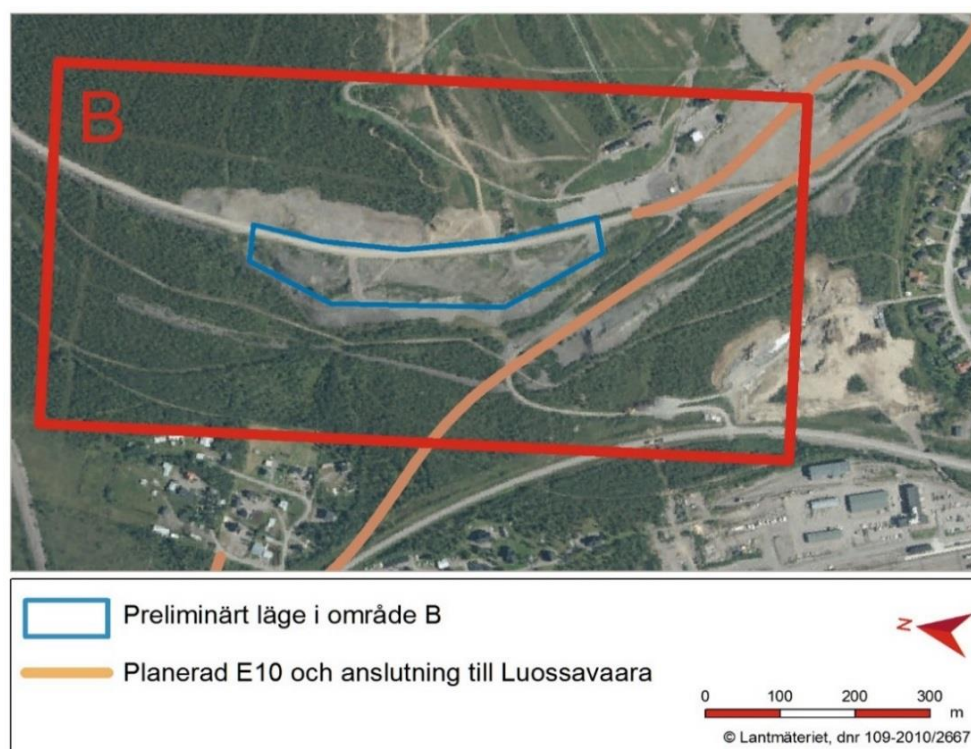
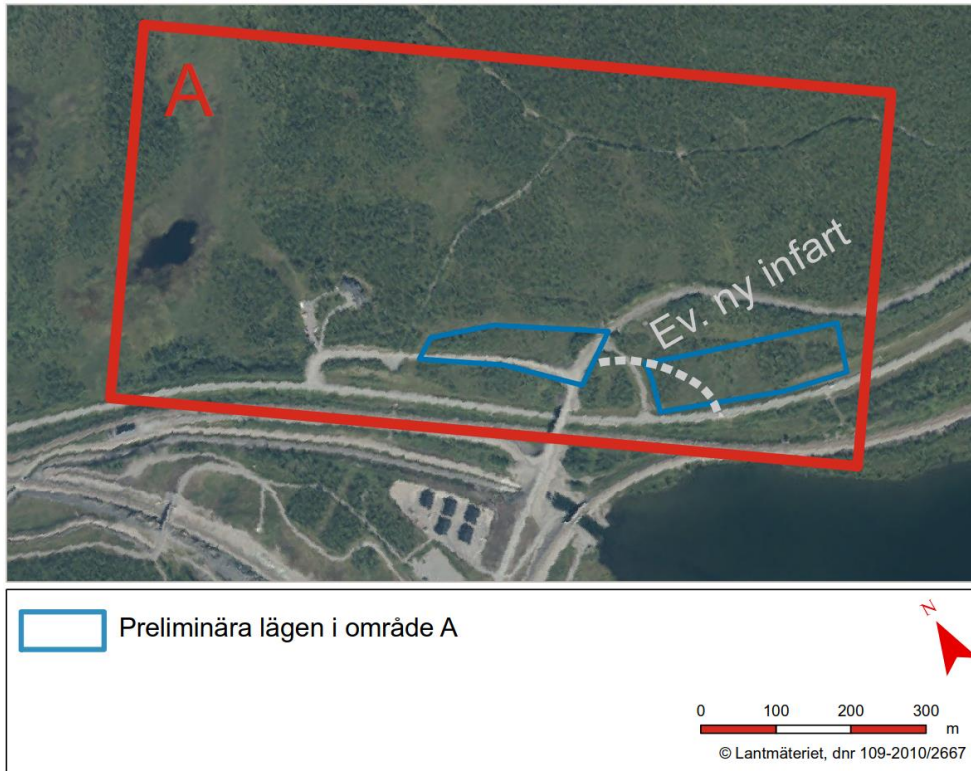
I område A kan en rastplats relativt enkelt placeras in i den befintliga fjällbjörkterrängen som kommer att rama in platsen. I område B krävs omfattande åtgärder för att nå projekt målet om trivsamt miljö.

I område A ses befintliga anslutningar till E10 över och byggs om vid behov för att uppfylla krav på trafiksäkerhet och lutningar. Det kommer att utredas om det blir en eller två anslutningar. I område B kommer den planerade anslutningen till ny E10 att användas. Lutningar kan behöva justeras jämfört med den väg som visas i den fastställda arbetsplanen för att förbättra förutsättningarna för tung trafik vintertid.

Vatten, el och avlopp kommer att krävas på rastplatsen. I område A krävs nya anläggningar, i område B kan anslutning ske till befintliga nät vid Luossabacken.

I område A finns inga kända andra byggprojekt.

En rastplats i område B kommer att byggas i samband med och i relativt nära anslutning till ny E10 förbi Kiruna, som kommer att medföra kumulativa effekter i området. Det pågår också utbyggnad av ett bostadsområde på södra sidan av nya E10 nedanför Luossavaara.



5.1. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

De möjliga miljöeffekternas typ är främst markintrång och buller. Detta gäller oavsett placering.

Markintrånget påverkar inga kända natur- eller kulturvärden. I område A tas mark som kan användas som renbete i anspråk. Detta bedöms i sammanhanget ha liten betydelse. Samrådet kommer att ge information om rastplatsen kan påverka eventuell framtida brytning av mineral. Att ta mark i anspråk i område B bedöms inte påverka några miljöintressen alls.

I område A finns inga bostäder som kan störas av buller. Hotellet Máttaráhkká, ca 100–200 m från det preliminära läget, kan påverkas. Dock finns befintlig E10 och Malmбанan, som alstrar buller, på ca 100–150 m avstånd. I område B kan bostäder i Karhuniemi, som närmast ca 200 m från det preliminära läget, påverkas av buller. Samma bostäder ligger ca 100 m från både befintlig och planerad E10. Den tillkommande störningen från rastplatsen bedöms i båda fallen bli obetydlig. Det finns ingen risk att några riktvärden för trafikbuller ska överskridas på grund av rastplatsen.

Landskapsbilden i område A kommer att påverkas av ytterligare trafikmiljö i kanten av ett område som idag präglas av vägar och järnväg. I område B kommer rastplatsen att bli en trafikmiljö med mer ordnat intryck än den utfyllnad som finns idag. I båda fallen sker ingen påverkan på landskapets karaktär i stort och miljöeffekten avseende landskapsbild bedöms som liten.

Möjligheten att samordna rastplatsen med passerande snöskotertrafik bedöms vara goda i både område A och B. Område B ligger intill skidanläggningen på Luossavaara men bedöms kunna byggas utan direkt påverkan på verksamheten.

Under byggskedet sker tillfälligt ökad trafik med tunga fordon och anläggningsmaskiner. I område B blir påverkan större än i område A eftersom fler människor bedöms röra sig där. Effekterna rör främst trafiksäkerhet.

Inga betydande miljö- eller hälsoeffekter bedöms uppkomma, oavsett plats.

Påverkan på miljökvalitetsmål, riktvärden och miljökvalitetsnormer bedöms i detta skede bli obetydliga, oavsett plats.

5.2. Andra typer av effekter

Rastplatsens läge i landskapet, omgivningens karaktär samt hur rastplatsen och dess byggnader och utrustning utformas och samspelar med landskapet påverkar hur de som nyttjar rastplatsen kommer att uppleva miljön.

Rastplatsen ska enligt projekt målet vara en tilltalande plats där det finns möjlighet att koppla av i en trivsamt miljö. Område A har naturkaraktär och ligger i kanten av fjällbjörkskog som direkt bidrar till en trivsamt miljö och ger stöd i terrängen till rastmiljön. På södra sidan E10 finns väg- och järnvägs miljöer, men de ligger på lite avstånd. Område B ligger i en utsatt öppen miljö som är mer präglad av gruvsdrift. Här finns också björkskog, men relativt otillgänglig nedanför den terrass där rastplatsen är tänkt att placeras.

I båda fallen finns utsikt över landskapet, gruvan på Kiirunavaara och staden. Utsikten är mer påtaglig från område B som ligger närmare staden och högre i terrängen.

I område B kommer trafik till rastplatsen, bland annat tunga fordon, att trafikera samma tillfartsväg som besökande till skidanläggningen och passera dess P-plats. Detta kan komma att påverka trafiksäkerheten vid skidanläggningen. Även om trafikmängden är liten är det viktigt att lösningen blir trafiksäker.

Målgruppen för rastplatsen är trafikanter längs E10. Det finns en risk i både område A och B att parkeringsplatser kommer att tas i anspråk av personer som parkerar här och lastar av snöskotrar för vidare färd på skoterlederna. I område A finns befintliga skotergarage och P-plats på södra sidan av E10, vilket minskar risken att en rastplats i område A skulle användas till detta. I område B finns dessutom en tillkommande risk att rastplatsen även kommer att användas som parkering av besökare till skidbacken. Enligt uppgift från Kiruna kommun är det ca 10 gånger per år som skidbackens befintliga parkering inte räcker till.

5.3. Sammanvägd bedömning av placeringar

En sammanvägd bedömning av de två alternativen för placering av rastplatsen framgår av bilaga 1.

6. Åtgärder

I område A krävs hänsyn till omgivande skogsmark vid projektering och entreprenad så inte vegetation påverkas i onödan. Det tar lång tid att återskapa skadad naturmark.

I område B finns inga miljövärden som kan påverkas.

I båda områdena krävs samordning med passerande skoterleder.

7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet, oavsett vilket läge som väljs, inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, eftersom

- rastplatsen är av liten omfattning jämfört med landskapets stora skala, kräver lite naturresurser och medför små störningar samt små olycks- och hälsorisker
- båda lokaliseringarna tar i sammanhanget lite mark i anspråk och ingen av dem ligger inom skyddade eller i övrigt värdefulla områden eller påverkar värden i sådana områden
- rastplatsen bedöms sammantaget medföra små miljöeffekter.

8. Fortsatt arbete

8.1. Planläggning

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

Figuren nedan visar ett schema över den planläggningsprocess som följs om länsstyrelsen beslutar att projektet inte medför betydande miljöpåverkan.



Om länsstyrelsen beslutar att åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådskrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande finns beskrivna i projektets samrådsredogörelse.

8.2. Viktiga frågeställningar

Vid en lokalisering på Luossavaara (område B) är samordning med Kiruna kommun viktig eftersom platsen ligger inom ett område som utvecklas av kommunen. Samordningen bör omfatta inte bara placering och utformning utan även ansvar för kommande drift och nyttjande.

Samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken om åtgärder som kan väsentligt förändra naturmiljön krävs inte inom fastställd vägplan. Det finns inga områden med strandskydd eller generellt biotopskydd som kan beröras.

Bygglov kan komma att krävas för servicebyggnader på rastplatsen. Upplag, materialgårdar, murar och plank kan undantas från krav på bygglov. Samråd om detta hålls med Kiruna kommun. Samråd med kommunen krävs också för eventuell påverkan på detaljplan.

Det har i detta skede inte identifierats några krav på kommande provningar enligt miljöbalken på någon av platserna.

9. Källor

Följande karttjänster och andra underlag har studerats för att söka efter miljöförutsättningar i de berörda områdena:

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 Brunnar (SGU).

Vattenkartan (Länsstyrelserna) för vattenförekomster.

Riksintressen har hämtats från länsstyrelsen.

Skoterleder från Kiruna kommun.



Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se

10. Bilaga 1

Alternativa placeringar av rastplats E10

Utvärderingskriterium	Placering i anslutning till viadukt över E10	Placering på Loussavaara
1. Landskap - trivsamt miljö		
Möjlighet till rast och vila		
Uppmana till rörelse		
Upplevelserik miljö		
Utblickar, landmärken		
Samordningsvinster med andra etableringar		
Trygghet		
2. Miljö		
Naturmiljöskydd		
Kulturmiljöskydd (fornlämningar)		
Vattenskydd (skyddad vattenförsörjning)		
3. Väg / Trafiksäkerhet		
Anslutning till rastplats (sikt, lutning m.m.)		
Trafiksäkerhet inom området för oskyddade		
Påverkan på framkomligheten på E10		
4. Byggbarhet - kostnader		
Anslutningsväg till rastplats		
VA		
EL - Närhet till El		
SUMMA		

Negativa förutsättningar	Viss negativ påverkan	Neutral påverkan	Viss positiv påverkan	Positiva förutsättningar
--------------------------	-----------------------	------------------	-----------------------	--------------------------