



Detaljplan för **ABISKO BOSTÄDER**

Jukkasjärvi Bandel 100:1 och 100:26,
Abisko 1:11, 1:22, 1:40, 1:43, 1:46 och 1:47

Kiruna kommun
Norrbottens län



LAGA KRAFT

PLANBESKRIVNING

1. PLANINFORMATION

1.1. Grunduppgifter

Kommun:	Kiruna
Kommundel:	Abisko
Detaljplanenamn:	Detaljplan för Abisko, bostäder med mera
Detaljplanerare:	Kiruna kommun/Planarkitekt Aleksiiina Toivanen
Areal:	27 472 m ²

Detaljplanen i samråd:

- Samråd	20160211-20160304
- Granskning	20180627-20180824

Godkännande och antagande:

- Kommunstyrelsen	2020-02-24 § 58
- Kommunfullmäktige	2020-04-06 § 33

1.2. Lägesbestämning och markförhållande

Detaljplanområdet är beläget i södra delen av Abiskos tätort i slutningen av fjället Njähkáčavil på en höjd av 390-410 meter över havet mellan Lapportsvägen och den stora kraftledningsgatan (regionnätledning 130 kV) mot söder. Området angörs från Lapportsvägen och är ca 2,7 ha stort. Exploatering enligt detaljplaneförslaget blir en naturlig förtätning av befintliga bebyggelseområden. Från planområdet kan man blicka över Torneträsk och Čuonjávággi (Lapporten), som är det mest kända fjällmotivet i Sverige.

1.3. Planens syfte och huvuddrag

Syftet med planförslaget är att pröva de planmässiga förutsättningarna för ett nytt bostadsområde i Abisko. Planområdet ligger i västra delen av Kiruna kommun, 95 km från Kirunas centrum. Kommunen har tagit ett strategiskt beslut om att Abisko är en av kommunens centralorter. Av den anledningen finns en skola i Abisko. I dagsläget bedöms bostadsbristen i Abisko vara stor. Det finns inte pålitliga siffror om behovet, men bostadsbristen har pågått decennier. Syftet med detaljplanläggningen är således att undersöka möjligheten för småhus- och lägenhetsbebyggelse i Abisko som svarar till abiskobornas behov, men på samma gång tar hänsyn till riksintressen och lokala intressen.

I Abisko finns både kommunal och kommersiell service. Livsmedelsbutikens existens i byn har tidigare varit osäkert, men idag finns en butik i närheten av väg E10. Samtidigt detaljplanerar kommunen för möjligheten att medge ytterligare handel i byn. Mindre än hälften av planområdet är i dagsläget oexploaterat och inte detaljplanlagt. Planområdet har minskat från samrådsskedet genom att befintliga villor och obyggt området undantagits från detaljplanen. Orsaken till detta är att utredningar under planarbetet visade på att förutsättningar till ett villaområde inte fanns i det nu undantagna området. Det är inte möjligt att bygga permanenta bostäder i dagsläget pga helikopterbuller. Hela detaljplanområdet ligger nu vid Lapportsvägen och medger ganska flexibelt markanvändning allt från enskilda villor till turistverksamhet. Det finns sedan tidigare turistverksamhet inom området och som är detaljplanerat för att medge detta.

1.4. Planförfarande

En detaljplan är ett verktyg för kommunerna att reglera hur mark- och vattenområden ska användas. Detaljplaner används som underlag vid bygglovshandläggning.

I normalt planförfarande planarbetet påbörjas med att en behovsbedömning görs. I behovsbedömningen utreds planens påverkan på miljön och vid större påverkan upprättar man även en miljökonsekvensbeskrivning. I samband med att behovsbedömningen tas fram påbörjas även arbetet med planhandlingarna. När en första version av planhandlingarna finns färdig godkänns de av kommunstyrelsen och skickas sedan ut på samråd till lantmäterimyndigheten, länsstyrelsen, sakägare samt andra berörda i minst tre veckor. Under denna period ges det möjlighet att komma in med skriftliga synpunkter på planen till kommunstyrelsen. Yttranden sammanställs i en samrådsredogörelse tillsammans med kommunens kommentarer och planhandlingarna bearbetas.

Efter bearbetningen godkänns handlingarna och skickas ut på granskning i minst tre veckor på samma sätt som under samrådet. De yttranden som inkommer under granskningen sammanställs i ett granskningsutlåtande med kommentarer från kommunen. Planhandlingarna bearbetas vid behov. Detaljplanen godkänns av kommunstyrelsen och antas sedan av kommunfullmäktige. Berörda sakägare som senast under granskningstiden lämnat synpunkter som inte tillgodosetts har möjlighet att överklaga detaljplanen inom tre veckor från att antagandebeslutet anslagits på kommunens anslagstavla. Om ingen överklagar eller länsstyrelsen överprövar kommunens beslut vinner detaljplanen laga kraft. När detaljplanen vunnit laga kraft kan man söka bygglov i enlighet med planen.

1.5. Planens förenlighet med Miljöbalkens tredje, fjärde och femte kapitlet

MILJÖBALKEN KAP.3

Grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden

Enligt Miljöbalken 3 kap. 1§ ska mark- och vattenområden användas till det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade till med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning.

Planförslaget möjliggör olika typer av bostadsbebyggelse längs Lapportsvägen. Det finns ett stort kvarter med tre bostadstomter. På en tomt medges till exempel villor, kedjehus och flerbostadshus. Detaljplanen medger också utveckling av turistverksamhet i området. Om planen genomförs innebär detta en förtätning av bebyggelsen i Abisko. Då det i närområdet finns tillgång till utbyggd infrastruktur och service bidrar detta till hushållning av resurser.

Inom området finns riksintresse för rennäringen (MB 3:5) och riksintresse för kulturmiljövård (MB 3:6). Planområdet ligger strax norr om ett viktigt rengärde. I samverkan med Gabna sameby har kommunen kommit överens att i den här detaljplanen inte exploatera söder om kraftledningen. Planområdet ligger inom kulturmiljövårdsområde för Torneträskområdet (nr 36). Planens genomförande bedöms inte påverka riksintresset negativt då planförslaget endast innebär mindre komplettering av bebyggelse. Det finns två gamla Sveriges järnvägsbyggnader inom detaljplanområdet. En av byggnader har fortfarande kulturhistorisk värde medan den andra byggnadens kulturhistoriska värde förvanskats genom flertal renoveringar. Byggnaderna beaktas i detaljplanen. Planområdet ligger inom riksintresse för naturvård (MB 3:6) och riksintresse för friluftsliv och turism (MB 3:6). Planförslaget innebär endast mindre komplettering av befintlig bebyggelse.

Under våren 2016, efter detaljplanen hade varit ute på samråd, blev Abiskos flygplats riksintresse för totalförsvaret. Helikopterplatsen är ett riksintresse och influensområdet täcker hela byn. Influensområdet för lufterum preciseras och särskilt behov för hinderfrihet ställdes.

Väg E10, som ligger cirka 300m norr om planområdet är riksintresse (MB 3:8), liksom järnvägen, som ligger cirka 80m norr om planområdet. Planförslaget bedöms inte påverka riksintressena negativt. Planområdet är delvis bebyggt sedan tidigare och omges av befintlig bebyggelse.

MILJÖBALKEN KAP. 4

Särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten för vissa områden i landet

Planområdet ligger även inom riksintresse för rörligt friluftsliv (MB 4:2). Området är en del av Sveriges fjällvärld från Transtrandsfjällen till Treriksröset. Området ligger också inom riksintresse för natur- och kulturvärden (MB 4:1). Planförslaget innebär endast mindre komplettering av befintlig bebyggelse. Tillgänglighet till fjällen minskar inte, men samtidigt ger förslaget inte fler anslutningsmöjligheter. Planen ger fler människor (Abiskobor, turister) möjligheten till friluftsliv, som en del av vardagen eller resor.

MILJÖBALKEN KAP. 5

Miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsförvaltning

För att säkerställa kvaliteten på mark, vatten, luft och miljön i övrigt finns miljökvalitetsnormer reglerade för ett flertal ämnen, enligt miljöbalken 5 kap. 1§. Dessa normer finns för att varaktigt skydda, alternativt avhjälpa skador på eller olägenheter för, människors hälsa eller miljö. Planens genomförande kan väntas medföra en ökning av turistverksamhet och trafik i området. Bullernivåer minskar i området i framtiden efter civila helikopterverksamhet har flyttat längre bort från byn. Flytt av civila helikopterverksamhet medges utvecklingen av området. Samtidigt kan detaljplan inte förplikta flytten. Kommunstyrelsen har bestämt 2017-05-15 § 175 bland annat att detaljplaneringen i området fortsätter och att civila helikopterverksamhet ersätts på annan plats innan detaljplanen genomförs. Försvarets helikopterverksamhet ska fortsätta sin verksamhet i området. Försvarets flygverksamhet är befriat från bullerkrav som ställs för andra flygverksamhet. Miljökvalitetsnormernas värden för buller bedöms inte överskridas.

BEDÖMNING

Planens genomförande bedöms vara förenligt med miljöbalkens 3-5 kapitel.

1.6. Planens förenlighet med översiktsplan

Detaljplanen är förenlig med översiktsplan.

1.7. Planhandlingar

Planhandlingar är plankarta med planbestämmelser och illustrationsbilder. Plankartan blir juridiskt bindande när detaljplanen vinner laga kraft. Andra planhandlingar är planbeskrivning, fastighetsförteckning och samrådsredogörelse. Plankarta med bestämmelser, planbeskrivning och granskningsutlåtande antas i processen.

1.8. Källor

- Bullerutredning järnvägen 2019, ÅF Consult AB
- Abisko flygplats, verksamhetsbeskrivning, 2018-05-08 Försvarmakten
- Beräkning av buller från Malmbanan och helikopter, ÅF-Infrastructur AB, 2011-03-18
- Förstudie av Abisko, 2013-01-18 och 2015-12-10, Tekniska verken
- Geoteknisk utredning, Ramböll/Hans Häggström, 2016
- Riskanalys-Abisko, Tyréns/Stina Fahlgren, 2012-10-25
- Dagvattenutredning Abisko-bostäder, Ramböll/ Magnus Sundelin, 2015-12-07

- Minnesanteckningar från informationskväll 20151214
- Samrådsredogörelse 20170508

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	PLANINFORMATION	1
1.1	Grunduppgifter	1
1.2	Lägesbestämning och markförhållande	1
1.3	Planens syfte och huvuddrag.....	1
1.4	Planförfarande	2
1.5	Planens förenlighet med Miljöbalkens tredje, fjärde och femte kapitlet	2
1.6	Planens förenlighet med översiktsplan	3
1.7	Planhandlingar.....	3
1.8	Källor	3
2	UTGÅNGSPUNKTER	7
2.1	Ställningstagande.....	7
2.1.1	Riksintresse	7
2.1.2	Översiktsplan och utvecklingsplaner	10
2.1.3	Gällande detaljplan, områdesbestämmelser, förordnanden, skydd	10
2.1.4	Kommunala beslut i övrigt	12
2.1.5	Behovsbedömning och miljökonsekvensbeskrivning	13
2.1.6	Grundkarta och utredningar	14
2.2	Planeringsförutsättningar	14
2.2.1	Naturmiljö	14
2.2.2	Mark- och miljöförhållande	19
2.2.3	Klimatförändring i kommunen	20
2.2.4	Helikopterverksamhet och buller	21
2.2.5	Järnvägen, buller och vibrationer	22
2.2.6	Bebyggt och sociala miljö	27
2.2.7	Kulturmiljö	30
2.2.8	Näringsliv och service	33
2.2.9	Infrastuktur	33
2.2.10	Markågorförhållanden	35
3	OLIKA SKEDEN I DETALJPLANERINGEN	35
3.1	Behov och initiativ av detaljplanering	35
3.2	Medborgardialog och samarbete	36
3.3	Mål i detaljplaneringen	36
3.4	Olika alternativ för planlösning.....	37
4	BESKRIVNING AV DETALJPLAN	38
4.1	Innehåll av detaljplan.....	38
4.1.1	Dimensionering	39
4.1.2	Kvartersmark	39
4.1.3	Trafik	44
4.1.4	Tekniska lösningar	45
4.1.5	Störningar	47
4.2	Detaljplanens konsekvenser	48
4.2.1	Sociala konsekvenser	48
4.2.2	Konsekvenser till landskap och natur	49
4.2.3	Konsekvenser till bebyggd miljö	49
4.2.4	Konsekvenser till näringsliv	49
4.2.5	Kostnader	49

<u>5</u>	<u>GENOMFÖRANDE</u>	<u>50</u>
5.1	Tekniska åtgärder	50
5.2	Ekonomiska åtgärder	50
5.3	Organisatoriska åtgärder	50
5.4	Fastighetsrättsliga frågor och konsekvenser	51
5.5	Värdering och uppföljning av detaljplanen	52
5.6	Värdering och uppföljning av genomförandet	52
<u>6</u>	<u>REVIDERING EFTER GRANSKNING</u>	<u>52</u>
<u>7</u>	<u>MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER</u>	<u>53</u>

2. UTGÅNGSPUNKTER

2.1. Ställningstagande

2.1.1. Riksintresse

Planområdet ligger inom riksintresse för fjällområde. Det finns ett värdefullt landskapsrum, Lapporten i närheten. Planens genomförande påverkar inte negativt till storslagen fjällutsikt. Det går att se Lapporten från detaljplanområdet obehindrat. Utblickar är ett viktigt karaktärsdrag för området. Lapporten är en nordväst-sydöstgående u-dal i Abiskoområdet med en karaktäristisk profil. Den ligger ungefär nio kilometer från planområdet inom Nissuntjärros Natura 2000-område. Dalen avgränsas i sydväst av fjället Nissuntjärro och i nordost av Tjuonatjåkka. I mitten av dalen ligger sjön Čuonjájávri, 950 meter över havet, med utlopp åt nordväst mot Torneträsk via Miellejohka.



Bild 1 Det gula området visar Riksintresse i fjällområden. Planområdet är markerat med röd. (Kartan: Länsstyrelsen, Lantmäteriet)

Kulturarv

Området ingår i Kulturmiljöprogram för Norrbotten (Norrbottens kulturmiljöprogram 2010-2020) för sitt turismkulturvärde.

Riksintressen för kulturmiljövården enligt miljöbalkens 3 kap ska avspegla landets historia. De är mycket varierande till såväl till storlek som kulturhistoriskt innehåll. Bruksmiljöer, stadskärnor, äldre brukningslandskap och efterkrigstidens bebyggelse är exempel på riksintressen. Planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljövården (nr 36-Torneträskområde). Järnvägsmiljö längs med Ofotenbanan är en viktig del i länets industri- och teknikhistoria och landets första, längre elektrifierade bana. Ofotenbanan förde med sig att gruvnäringen fick ett uppsving och att turismen kunde utvecklas i området. Uttryck för riksintresset är malmbanan och de lämningar som arbetet med denna gett upphov till; stationsbyggnader, materiellväg, grunder och kyrkogård efter anläggsamhällena vid Tornehamn och Katterjäkk, några äldre hus, grunder efter lokstall, hus, hotell och pumpstation bl a vid Riksgränsen.

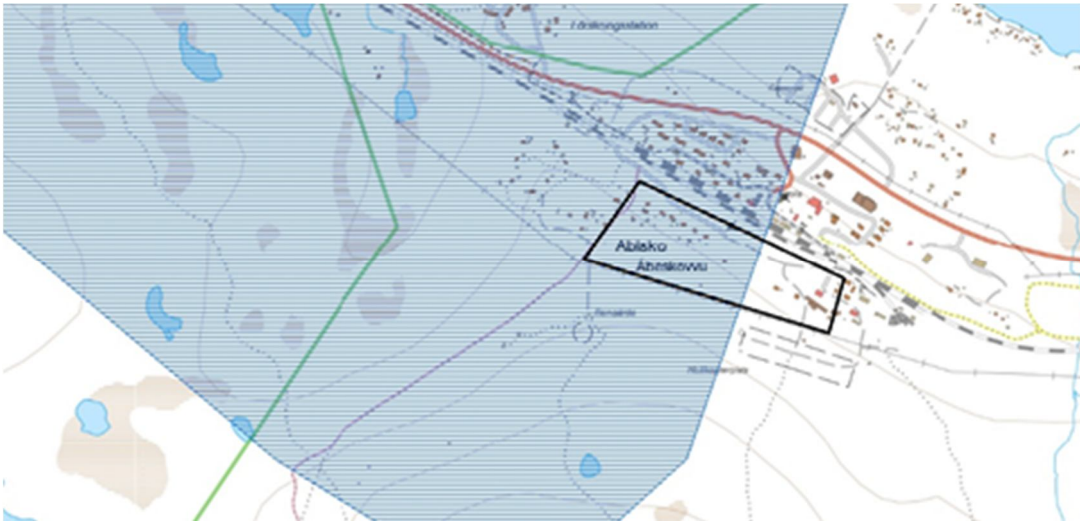


Bild 2 Norrbottens kulturmiljöprogram (Kartan: Länsstyrelsen, Lantmäteriet)

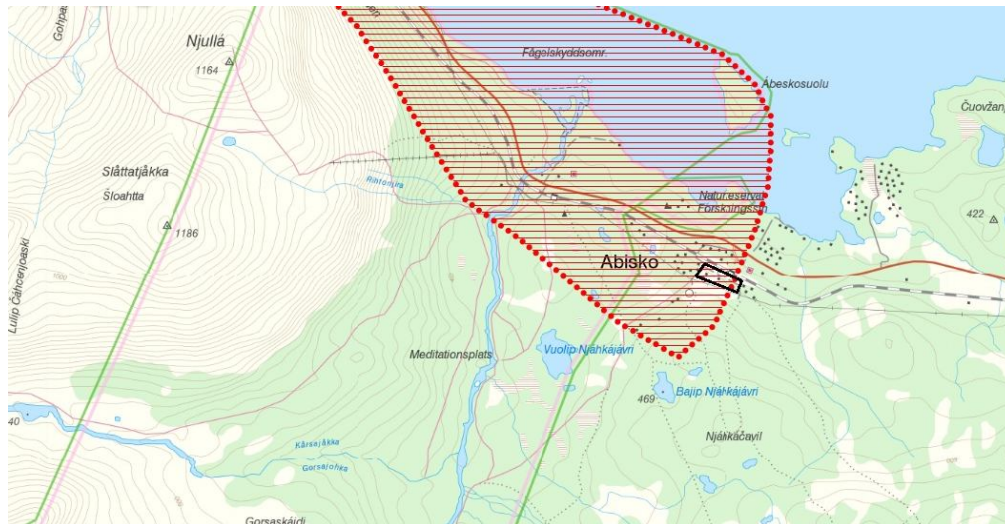


Bild 3 Riksintresse kulturmiljövårdområdet. (Kartan: Länsstyrelsen, Lantmäteriet)

Naturmiljö, rekreation och friluftsliv

Området har nationella naturvärden. Detaljplanområdet ligger inom riksintresse naturvård (MB 3:6). Området är också riksintresse för natur- och kulturvärden (MB 4:1). Planområdet är begränsat så att Allemansrätten (MB 7:1) inte begränsas nämnvärt. Abiskos Nationalpark ligger mindre än en kilometer öster om planområdet. Mellan detaljplanområdet och helikopterplatsen har en forskargrupp forskat kring klimatförändringen sedan 15 år tillbaka.

Planområde är direkt kopplat till naturen och fjällen men även byn. Detaljplanområdet och dess omgivning har redan idag tagits i anspråk genom stigar, rengärde, små bebyggelse, snöskoter, fyrhjulingar och forskningsfält. Området ligger inom riksintresse friluftsliv och turism (MB 3:6). Planområdet är också riksintresse i rörligt friluftsliv (MB 4:2). Området är en del av Sveriges fjällvärld från Transtrandsfjällen till Trekrösset.



Bild 4 Abiskos nationalpark avgränsad med grön. (Kartan: Länsstyrelsen, Lantmäteriet)

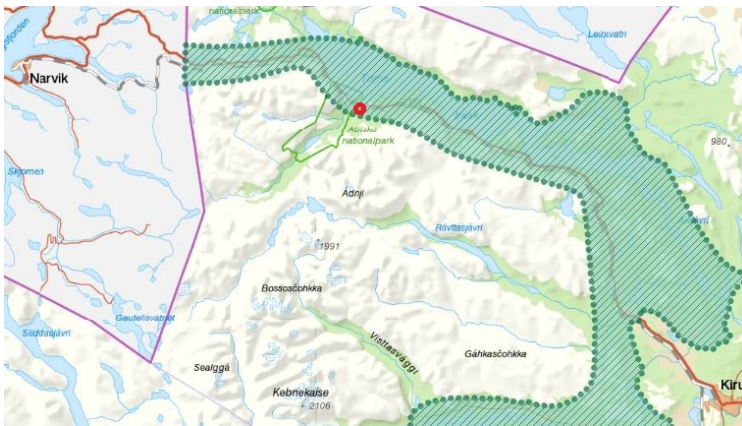


Bild 5 Planområdet är visat i kartan som en röd cirkel. Området ingår i riksintresse av kust-turism-och friluftsliv (Kartan: Länsstyrelsen, Lantmäteriet)

Totalförsvarets riksintresse

Under planprocessen under våren 2016 beslutade Försvarsmakten om totalförsvarets riksintresse i Abisko. Beslutet togs efter diskussioner mellan kommun och Försvarsmakten om helikopterverksamhetens omplacering.

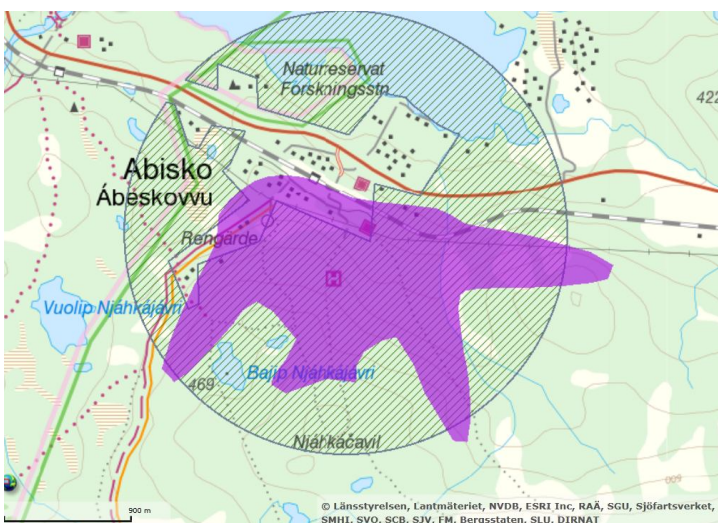


Bild 6 Totalförsvarets riksintresse i Abisko är markerat med magenta. Det inkluderar detaljplaneområdet. Flyghinderhöjd täcker hela byn.

Rennäring

Rennäringen är riksintresse i Abisko, men utanför detaljplanområdet. Rennäringens kärnområde för riksintresse börjar precis söder om kraftledningen.

2.1.2. Översiktsplan och utvecklingsplaner

Översiktsplan har vunnit laga kraft år 2019. Arbetet för fördjupad översiktsplan i Abisko har påbörjats 2019. I det arbetet ska frågan av avloppsreningsverket utredas och en ny placering för civila helikopter verksamhet föreslås.

Enligt gällande fördjupade översiktsplan för Torneträsk (2014) är planområdet utlagt delvis som utvecklingsområde med beteckningen "Förtätning av bostadsbebyggelse". Turistverksamhet är inte upptaget i den fördjupade översiktsplanen för Abisko. Helikopterbuller och komplicerad avvattnings av det gula området (området nummer 1) gjorde att kommunen minskade detaljplanområdet och inriktningen blev att förtäta bostadsbebyggelse endast vid Lappportsvägen.

Det finns mycket turistverksamhet i och vid planområdet. Helikopterbuller begränsar möjligheter att bygga permanenta bostäder i området 1 i dagsläget.

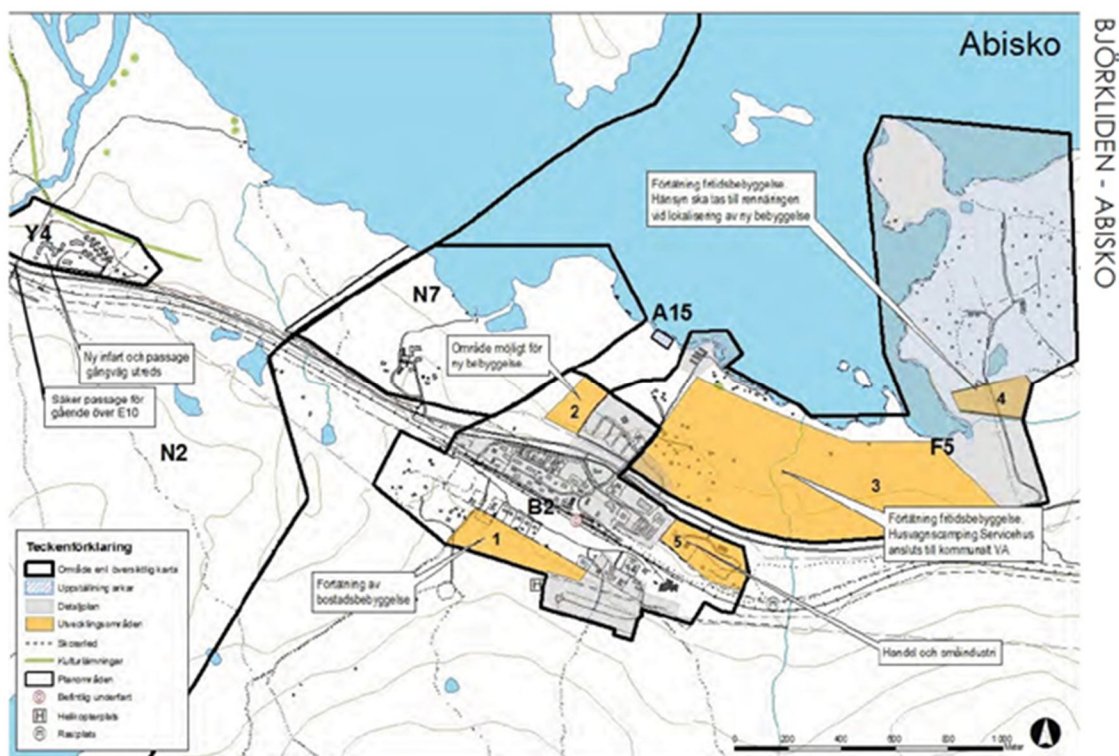


Bild 7 Fördjupad översiktsplan Torneträsk (2014). Planområdet ligger delvis i området 1 och norr om det.

2.1.3. Gällande detaljplan, områdesbestämmelser, förordnanden, skydd

För området gäller idag två detaljplaner; "Del av Jukkasjärvi kronoöverloppsmark 1:1 med flera, Helikopterflygplats och turism" antagen 1997 och "Del av Abisko östra, del av Jukkasjärvi Bandel 100:1, Bostad" antagen 1998. Hälften av planområdet är detaljplanlagt sedan tidigare. Planområdet berör också järnvägsplan: Abisko östra, malmbanan (2584-P11/4).

Det finns en förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. I förordning finns bestämmelser om riktvärden bland annat till flygplatser vid bostadsområdena. Bullernivåer som inte bör överskridas är listade i förordningens 6§ och 7§. ”bestämmelserna i 6 och 7 § gäller inte buller från militära luftfartyg som utför flygningar för militära ändamål”. Det betyder att det finns inga begränsningar för buller när det gäller om flygningar för militära ändamål.

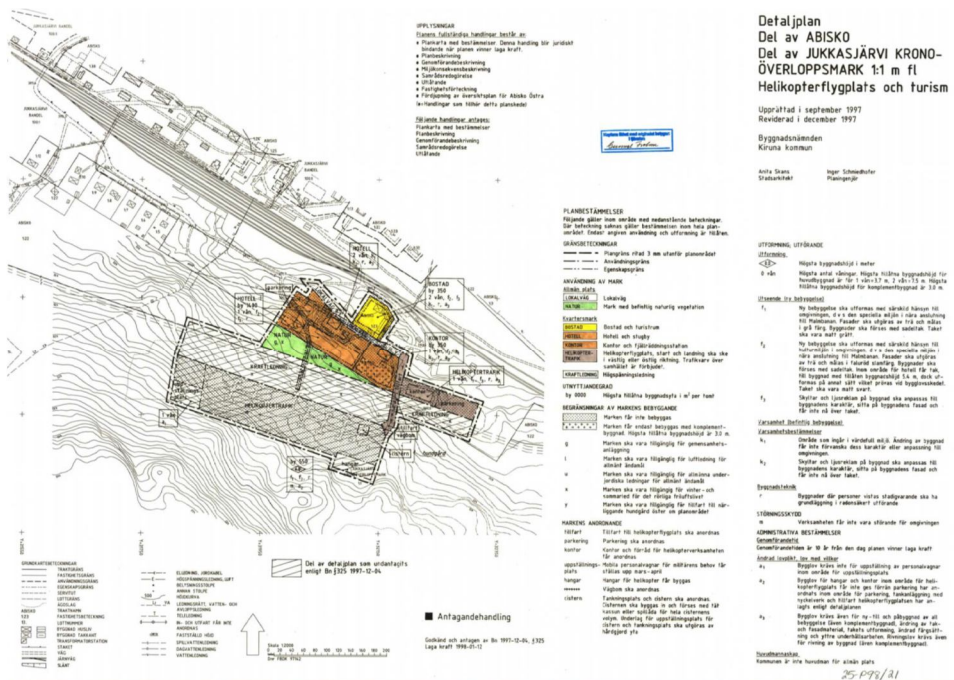


Bild 8 Gällande detaljplan (25-P98/21) i östra delen av området är från 1997. Helikopterplats var då undertagits.



Bild 9 Gällande detaljplan (25-P03/43) i östra delen av området är från 1998.

2.1.4. Kommunala beslut i övrigt

Detaljplaneringen i området har pågått sedan 2004. Tidigare detaljplaneutformning var omöjlig att genomföra då gatan var svårplacerad enligt planförslaget. Detaljplanearbetet hade pågått så länge att kommunen beslutade för att avsluta planarbetet och börja om senare. Miljö- och byggnämnden beslutade 2014-03-20 att upprätta en ny detaljplan på samma område då det finns ett stort intresse att bygga bostäder i Abisko. Kommunstyrelsen beslutade om samråd 2016-02-01 § 45.

Efter samrådsskedet ändrades detaljplanens förutsättningar helt. Diskussioner pågick under vår och sommar 2016 om möjligheten att flytta Försvarmaktens helikopterverksamhet längre bort från byn. Enligt Försvarmaktens bedömning var det inte möjligt att flytta helikopterverksamheten. Strax efter det blev området Riksintresse för totalförsvaret (Abisko flygplats). Samtidigt ställdes flyghinderhöjd på byn. Översiktsplan 2019 medger en ny placering för civila helikopterverksamhet utanför Abisko by. Samebyn har varit kritiska till föreslagna placeringen.

Kiruna kommun har, via uppdrag till Tekniska Verken, fortsatt det tidigare arbetet med att så småningom övergå från ytvatten till grundvattentäkt i Abisko. Som led i detta arbete har brunnar borrats i området under och innan år 2008. Under samrådsskedet var hela detaljplanområdet inom planerat vattenskyddsområde. För att kunna genomföra detaljplanen skulle kraftiga avvattningar behöva utföras. Kostnaderna för exploatering skulle ha blivit väldigt höga och en sänkning av grundvattennivån skulle ha varit nödvändigt. Denna typ av avvattning är även tillståndspliktig (Länsstyrelsen eller Mark- och miljödomstolen). Ytterligare processer med tillståndet skulle ha tagit mycket tid och varit väldigt osäkert om man får ett tillstånd överhuvudtaget på grund av att området kommer att bli vattenskyddsområde i en nära framtid. Kommunen ansåg att den största möjligheten var att detaljplanera mer ansvarsfullt och genomförbart var genom att minska detaljplaneområdet.

Kommunstyrelsen tog beslutet 2017-05-15 § 175 1) att godkänna samrådsredogörelsen och 2) att minska detaljplaneområdet, 3) att ersätta civila helikopterverksamhet på annan plats innan detaljplanen genomförs, 4) att ge stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att söka fram en ny helikopterplats för den civila helikopterverksamheten i Abisko och 5) att ge stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att inleda arbetet med detaljplan norr om Norgevägen i Abisko. Utredningar för detaljplan norr om väg E10 har påbörjats, men den största osäkerheten med att exploatera området kommer från behovet att utöka avloppsreningsverkets kapacitet. Området utreds vidare i det fördjupade översiktsplanarbetet.

Under 2017 har nya grundvattenbrunnar borrats. Undersökningen av brunnarnas kapacitet visade positivt resultat vilka gjort att man har skickat in en tillståndsansökan om vattenuttaget till Mark- och miljödomstolen (i dec 2019). Brunnarna, som användas som produktionsbrunnar, ligger längre bort från planområdet. Tekniska verken har tagit fram ett förslag till vattenskyddsområde. Vattenskyddsområdet har inte varit ute på samråd och föreskrifterna till områdena har troligtvis inte tagits fram i dagsläget. Detaljplanområdet ligger strax utanför sekundär skyddszon. Investeringen för grundvattentäkt Abisko är i budget för år 2022.

Kiruna kommun/kommunkontoret har beställt en utredning om VA-kapaciteten i Abisko som blev färdig i slutet av 2017. Hela planområdet (i den utformning som var i samrådsskedet), kan enligt utredningen inte anslutas till reningsverket. Tidigare utredning av kapaciteten visar att ytterligare ca 40-60 personekvivalenter skulle kunna anslutas till det befintliga avloppsreningsverket. Efteråt har kapaciteten minskat ännu mer på grund av byggande för turistverksamhet. Samtidigt har man åtgärdat ledningar för att minska antal läckage. En fördjupad översiktsplan kommer att utreda om man ska utöka kapaciteten för det befintliga reningsverket

eller flytta den. I dagsläget ser det ut som att reningsverket kan vara kvar på sin plats och utökas. Samtidigt är det möjligt att exploatera bostäder närmare reningsverket.

2.1.5. Behovsbedömning och miljökonsekvensbeskrivning

Enligt PBL 4:34-4:35 ska en miljökonsekvensbeskrivning upprättas för de detaljplaner där genomförandet kan antas leda till betydande miljöpåverkan. Behovsbedömningen är den analys som ligger till grund för ställningstagandet om betydande miljöpåverkan och om en miljökonsekvensbeskrivning krävs eller inte. Bedömning görs av kommunen enligt de kriterier som anges i bilaga 4 till MKB-förordningen (1998:905). Då någon av de verksamheter som finns uppräknade i PBL 5:18 och 4:34 berörs gäller även kriterierna till MKB-förordningens bilaga 2. Bedömningen utgår från planens karakteristiska egenskaper samt typen av påverkan och det område som kan antas bli påverkat. Både enskilda och sammanvägda aspekter bedöms och om planens genomförande visar på betydande miljöpåverkan krävs en miljöbedömning enligt MB 6:11-18 och 6:22. Översiktsplaner och planer som möjliggör tillstånd för verksamheter eller åtgärder enligt MKB-förordningens (1998:905) bilaga 1 eller 3 ska miljöbedömas eftersom deras genomförande alltid anses leda till betydande miljöpåverkan. Även planer vars genomförande innefattar en verksamhet eller åtgärd som kräver tillstånd enligt MB 7:28a ska miljöbedömas. Resultatet av bedömningen leder till ett motiverat ställningstagande där bakgrunden till ställningstagandet redovisas. Länsstyrelsen, myndigheter och andra berörda kommuner ska alltid ges tillfälle att yttra sig.

Behovsbedömningen är gjord i tidigare detaljplanearbete år 2009 och i samband med detaljplanering nu år 2015. Efter det har man gjort många olika utredningar (Riskanalys 2012/Tyréns, Buller-Malmbanan och helikopter 2011/ÅF Consult AB, Dagvattenutredning 2015/Ramböll, Geoteknisk utredning 2016/Ramböll, Buller järnvägen 2019/ÅF Consult AB) för att utreda förutsättningar för områdets planering. Trafikverket har byggt en underfart under järnvägen som har förbättrat områdets anslutning till skolan, handeln, järnvägsstation o.s.v. Försvarmakten har gjort bullerutredningen 2016 kring deras flygverksamhet och uppdaterat miljötillståndet. Det finns en VA-kapacitetsutredning samt en utredning för nytt vattenskyddsområde för planerad grundvattentäkt. Planområdet ligger inte inom Natura 2000-områden. Kommunen utreder även andra möjliga placeringar för bostäder i Abisko. Helikopterplats för civila flygverksamhet är under utredning i fördjupat översiktsplaneringsarbete. Samtidigt har detaljplanområdet minskat till tredjedel.

Behovsbedömningen har samrått med Länsstyrelsen i Norrbottens län i mars 2016. De skrev i yttrande att: *”Länsstyrelsen bedömer att planens genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning behöver upprättas. Bedömningen grundar sig på följande: Planområdet berör flera utpekade riksintresseanspråk. Planförslagets konsekvenser för dessa bör därför utredas särskilt i en miljökonsekvensbeskrivning.”*. Kommunen anser att erforderliga utredningar är gjorda och olika konsekvenser tagit upp i planbeskrivningen. Planarbetet har pågått sammanlagt över 13 år och frågorna har utretts under den tiden. Kommunen anser att miljökonsekvensbeskrivningen inte är nödvändig i det här läget av planeringen. I planområdet finns olika riksintressen, men det betyder inte med självklarhet att miljökonsekvensbeskrivningen i detta fall behöver göras. Förutsättningar för detaljplanområdet är samtidigt ändrade sedan behovsbedömningen genom att bara beröra området längs Lapportsvägen där all mark är i huvudsak redan tagits i anspråk. I granskningsyttrandet har Länsstyrelsen påpekat behovet av att utreda järnvägsbuller, vilket är gjort efter granskningen.

2.1.6. Grundkarta och utredningar

En digital grundkarta är upprättad år 2011 av Metria och ajourförd år 2016 av Tyréns. Fastighetsförteckning har upprättats. Utredningar är listade i kap. ”1.8 Källor”.

2.2. Planeringsförutsättningar

Området omges av fjällmark, björksbus och blötmark. Närmaste bebyggelsen är villor mot väster och turistverksamhet öster om området. Några av villorna är i fritidsbruk. I turistverksamhetsområdet finns hyresstugor, Abisko Mountain Lodge och olika företag som erbjuder aktiviteter för turister. Utanför detaljplanområdet finns ett rengärde för att utfordra renar under vinter. Detaljplanområdet är omringad av järnvägen i norra sidan, helikopterplats i sydost, stora kraftledning gränsar området i syd. Mellan planområdet och helikopterplats finns en klimatforskningsstation. Längre bort i sydväst finns det flera av Gabna samebys rengärde, som är viktiga för samebyns renskötsel. De är placerade i ett område med riksintresse för rennäringen. Terrängen lutar kraftigt och vatten kommer på markytan på myren. Att avvattna området är dyrt och lovpliktigt. Det övriga området används idag för närrekreation i den mån som det tillåts. Det finns många stigar i området så det används av människor som bor eller besöker området. Förutsättningar att exploatera området är mycket begränsade. Det är en av orsakerna varför detaljplaneringen har tagit så mycket tid.

2.2.1. Naturmiljö

Mark, vegetation och skyddsvärda arter

Marken ligger relativt plant, inom olika plataer, med en sluttning åt norr. Området som planeras exploateras är 8 ha. Inom och runt området växer fjällbjörk med i huvudsak bärris som undervegetation och öppen grund mossmark. De ytliga jordlagren består av medelblockig till blockrik morän. Moränen betecknas som sandig i områden med björkskog, företrädesvis i planområdets östra delar. I de öppnare sankare delarna är moränen siltig och överlagras av uppskattningsvis 10 till 40 cm torvlager. Grundvattenströmningen styrs av terrängen och avvattnas så småningom norrut mot Torneträsk. Grundvattennivån i området är hög. Inga av kommunen kända skyddsvärda arter förekommer inom planområdet.



Bild 10 Planområdet mot väster juni 2015 (Maria Persson)



Bild 11 Blekgentiana Foto: Rikard Anderberg (www.linnaeus.nrm.se, 20180321)

Bild 12 Låsbräken Foto: Okänd (www.linnaeus.nrm.se, 20180321)

I samrådsskede gav Länsstyrelsen ett yttrande om behov för naturvärdesinventering inom området.

Blekgentiana är fridlyst enligt Artskyddsförordningen (SFS 2007:845), enligt paragraf: 8. Enligt den svenska rödlistan är arten sårbar i Sverige. I Sverige förekommer blekgentianan vid Tjårgesvare i Lule Lappmark samt vid Björkliden och Abisko i Torne Lappmark. På den förstnämnda lokalen är spontan, medan den torde vara införd spontan på de sistnämnda lokalerna. Fjällen är en viktig landskapstyp för arten. Arten kan också förekomma i urban miljö. Förutom de svenska Lule lappmarks-lokalerna finns i Skandinavien endast få förekomster utanför kusttrakterna (i Nordland och Troms). Blekgentianan förekommer också på en lokal i norra Finland. Arten är troligen stabil på sina svenska lokaler men samtliga populationer är små och begränsade geografiskt. (Artdatabanken, 2017-01-09)

Blekgentianan förekommer på sina kustlokaler i gräsrika sluttningar, i torra kustängar på sand eller skalgrus, öppet skalgrus eller sand. I Abisko och Björkliden förekommer den i vägkanter och på gräsmarker (gräsmatta, slätteräng). De gräsmarker vid kusten där blekgentianan förekommer anses ofta naturliga. De är dock ofta betade, och det är möjligt att många förekomster i själva verket är mer eller mindre hävdberoende. De svenska lokalerna är knappast hotade av igenväxning. En art med endast en spontan förekomst i landet är givetvis mycket känslig i ett svenskt perspektiv. Som alla små och isolerade populationer kan de slås ut av slumpmässiga faktorer i omgivningen, t.ex. skred, för mycket eller för lite snö, eller alltför hårt renbete. För Tjårgesvare är dock knappast renbete ett problem eftersom lokalen huvudsakligen ligger i rasmark och på klippavsattser där renar knappt kan ta sig. Blekgentianan är liksom andra gentianor under groddplantstadiet känslig för tjock förna, och gynnas av att vegetationen på växtplatserna störs av vind- och vattenerosion, jordflytning eller tramp från betesdjur. Viktiga biotoper för arten är öppna gräsmarker, fjällbiotoper, människoskapad miljö på land, öppen fastmark och blottad mark. (Artdatabanken, 2017-01-09)

I detaljplanområdet finns det inte blottad mark. Oexploaterat område vid Lapportsvägen är fjällbjörkskog. I området utanför detaljplanen ligger exploaterat område i renhågn, som är i bruk. Inom planområdet finns det inte gräsmark, som är obebyggd och som ska exploateras. Slätteräng finns det knappt. Kommunen anser att exploatering av detaljplanområdet inte förminskar möjligheter för blekgentianan att förekomma.

Låsbräken är fridlyst enligt Artskyddsförordningen (SFS 2007:845), enligt paragraf: 8. Enligt den svenska rödlistan är arten nära hotad i Sverige. Låsbräken förekommer över hela Sverige och i övriga skandinaviska länder men är något ovanligare längst i norr. Arten är ganska vanlig i hela landet men är ofta svår att få syn på. Jordbrukslandskap är en viktig landskapstyp för arten, men det kan förekomma också i fjällen. Den växer oftast i torra backar och hagar, gärna betesmarker med lågväxt gräsvegetation. Låsbräken kan man finna i många biotoper med torr-frisk, näringsfattig, basrik och sandig-grusig mark. Arten kan också växa på kalkrika klippor och i

lundartade skogar och hässlen. De mest typiska växtplatserna är dock magra naturbetesmarker och slåtterängar. Även skogsvägar och brukningsvägar i odlingslandskapet, extensivt hävdade gräsmarker vid gårdar är vanliga växtplatser. Igenväxning och ökad näringsbelastning är aktuella hot mot månlåsbräken. (Artdatabanken, 2017-01-09)

Planområdets obebyggda delar är fjällbjörkskog. Det finns inte torra backar inom planområdet. Enligt Artportalens karta av utbredning ser det ut att arten förekommer som större yta i Riksgränsen-Nikkaluoktafjällen. I Abisko har arten funnits närmare Abiskojokk, utanför planområdet.

Mångfingerört förekommer på enstaka lokaler från Pite till Torne lappmark. Arten är fridlyst enligt Artskyddsförordningen (SFS 2007:845), enligt paragraf: 8. Enligt den svenska rödlistan är arten sårbar i Sverige. Mångfingerört är idag känd från nio lokaler i Pite, Lule och Torne lappmark, samt som förvildad i Abisko-området. Arten är fåtalig på de flesta lokalerna och endast två lokaler har fler än 100 individer. Mångfingerört växer på torra och kalkhaltiga, solvarma, sydexponerade klippphyllor och avsatser i branter. Förvildad förekommer den på skräpmark och i gräsmattor. Inga aktuella hot förekommer mot mångfingerörten. (Artdatabanken, 2017-01-09)

Enligt Artportalens karta av utbredning visas att arten finns i flera olika ställe i Norrbotten. Planområdet ligger i norra sidan av Njáhkáçavil- fjällen i lutningen. Marken i planområdet är inte torr. I Abisko har arten funnits på olika ställen bland annat Abisko Turiststation. Enligt Artportalen finns arten inom planområdet i området som sedan tidigare är detaljplanerat och bebyggt (på Abisko Fjällturers fastighet). Det finns inga gräsmattor i detaljplanens obebyggda delar. Enligt Artportalen växer mångfingerört i vägkanter.



Bild 13 Mångfingerört Foto: Rikard Anderberg (www.linnaeus.nrm.se, 20180321)

Fjällvråk är rapporterad i Artportalen (2014, 2015) vid Abisko Mountain Lodge, som ligger inom detaljplanområdet. I Artportalen finns det många olika arter av fåglar som är rapporterade utanför planområdet: stark hotad nordsångare (2014), nära hotad dubbelbeckasin (2014), nära hotad fjällvråk (2013, 2014, 2015, 2016), nära hotad ängspiålar (2015), nära hotad backsvala (2015), nära hotad smålom (2013, 2014, 2015), nära hotad svärta (2016), nära hotad mindre hackspett (2013, 2014, 2016), nära hotad tretåig hackspett (2016), nära hotad förbiflygande havsörn (2014), nära hotad förbiflygande duvhök (203, 2014, 2015), nära hotad vinterhämling (2015) och sårbar hussvala (2013, 2014, 2015, 2016), sårbar gulsparr (2013, 2014, 2015), sårbar stare (2013, 2014, 2015, 2016),

Kommunen ser att det är oväntat att träffa dubbelbeckasin i området. Om rapporteringen har varit rätt är det mest troligt en enskild dubbelbeckasin. Det finns myr utanför detaljplanområdet men det saknas förutsättningar för dubbelbeckasin. Området har blivit buskigt. Området används för friluftsliv och turism.

Geotekniska förhållanden

Geotekniska undersökningar gjordes i november 2015 (Ramböll) i hela dåvarande planområdet. I dagsläget är områdena 3 och delvis 2 med i detaljplanen. Från geoteknisk synpunkt är det viktigt att avvattna området med några stora diken. För varje byggnadsprojekt måste noggrannare utredningar av bärighet göras. Det finns troligtvis inga massor i Abisko som man kan använda för grundläggning av vägar och byggnader, vilket medför att kostnader för att bygga Abisko är därför större än till exempel i Kiruna centrum. I övrigt är förhållandena att bygga olika områdena inom Abisko tätort ganska likartade.

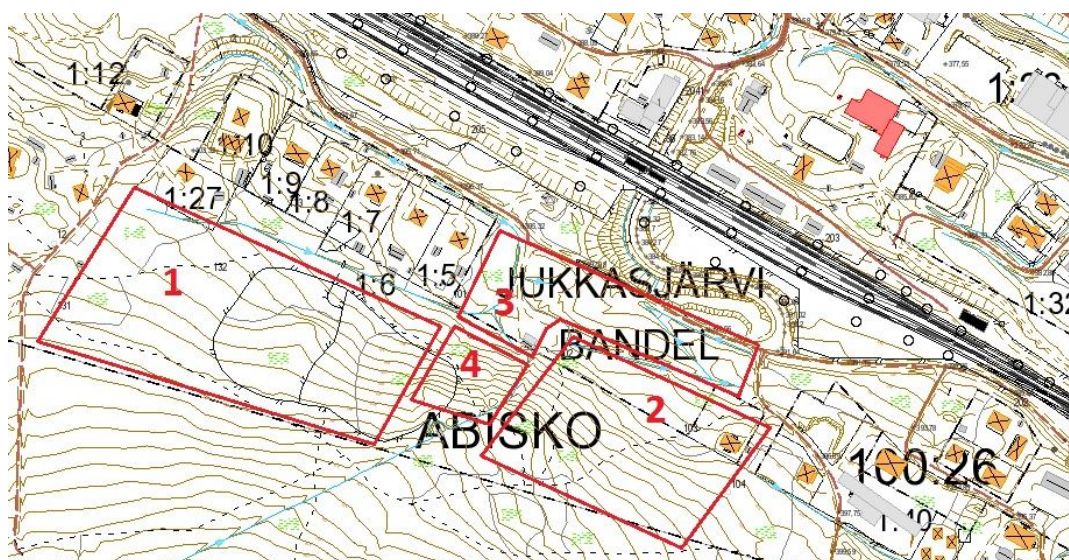


Bild 14 Delområde 1-4 i geoteknisk utredning.

Delområde 2

Bygghätheten inom delområde 2 kan anses var god under förutsättning att beaktning tas till jordens höga tjälfarlighetsklass samt att de befintliga jordarna är flytbenägna vid vattenmättade förhållanden. Till följd av delområdets topografi bör det i ett tidigt skede anläggas ett avskärande dike söder om delområdet för att på så sätt komma tillrätta med grundvattenståndet och ev. höga flöden av dagvatten. Då delområdet lutar från öst till väst är det lämpligt att det avskärande diket leder vattnet från öst till väst. Vid anläggande av den kommande vägen utförs diken för avvattning och som uppsamling och bortledning av dagvatten. Vegetationen inom delområde 2 utgörs av lägre buskar och fjällbjörk samt mossor och bärris. Inom delområde 2 återfinns en mindre grusväg som passerar genom området i dess östligaste del, samt en mindre byggnad.

Den uppmätta grundvattenytan inom delområde 2 har uppmätts till att ligga 1,5- 2,0 m under markytan och kan antas att följa områdets topografi. Inom området befintliga jordar kan antas ha en låg permeabilitet $1 \cdot 10^{-7}$ - $1 \cdot 10^{-9}$ m/s. Snösmältningen kan antas ske väldigt hastigt och höga flöden kan uppstå på våren samt vid kraftiga skyfall. Inom delområde 2 är jordförhållandet generellt enligt följande att under en torv/växtskikt på ca 0,1-0,2 m återfinns grusig sandig siltig morän/sandig siltmorän som första 0,5-1,0m har mycket lös till lös lagringstäthet som efter det övergår till mycket fastlagrad inom djupet av 1,5m. Det bergfria djupet inom området har utifrån gjorda sonderingar kunnat antas vara mer än 6 m och ingen sondering har utförts för att verifiera bergnivån. (Geoteknisk utredning Abisko Östra 2015, Ramböll Sverige Ab, Boden)

Det finns två ställen inom området där dagvattnet kan ledas mot Torneträsk under järnvägen. Den västra punkten ligger väldigt långt bort från detaljplaneområdet, därför bör den östra punkten användas som dagvattenlösning. Det planerade avskärande diket söder om delområde 2 går att avleda från öster till väster, men kommer att behöva ledas rakt genom delområde 3 till utsläppspunkten.

Delområde 3

Bygghänsyn inom delområde 3 kan anses var god under förutsättning att beaktning tas till jordens höga tjälfarlighetsklass samt att de befintliga jordarna är flytbenägna vid vattenmättade förhållanden. Kommande bebyggelse får ej påverka den. Inom delområde 3 växer högre fjällbjörk och markvegetationen består av bärris och mossor. Inom delområde 3, norra delen går en grusväg som är en passage under järnvägen. Inom delområdet återfinns även ett antal öppna diken som avvattnar både områdena på den östra och västra sidan. Det befintliga vattenverket och tillhörande vattenledningar passerar genom området. Inom delområde 3 har inga mätningar av grundvattenytan utförts men kan antas ligga på under 1 m under den befintliga markytan. Då det finns flera olika dränagemöjligheter så som befintlig väg, öppna diken och vattenledningsgravar. Inom delområde 3 har inga geotekniska undersökningar låtit utföras dock kan det antas att under ca 0,1-0,3 m torv återfinns en sandig siltig morän som den översta metern är löst lagrad och som på djupet 1,5-2,0 övergår till mycket fast lagringstäthet. (Geoteknisk utredning Abisko Östra 2015, Ramböll Sverige Ab, Boden)

Rekommendationer

Förekommande siltiga jordar är flytbenägna tillsammans med vatten vilket medför risk för bottenuppluckring och flytjordsproblem vid schaktning under grundvattenytan. Hanteringen av dagvattnet skall ske på ett sådant sätt att hållfastheten för schaktbotten bevaras (jorden under grundläggningen ska ha lika bärighet som före schaktarbetet), så att skred av schaktslänter inte riskerar att uppkomma, att schaktslänterna förblir stabila samt att schaktarbetena inte resulterar i skada på befintliga konstruktioner. Runt byggnader bör dräneringsåtgärder utföras i form av dränageledningar samt att dränerande och kapillärbrytande skikt under och runt byggnad enligt AMA Anläggning 13 kapitel CEF. (Geoteknisk utredning Abisko Östra 2015, Ramböll Sverige Ab, Boden)

Schakt ska utföras med slät skopa närmast botten. Förekommande jordar är erosionskänsliga och flytbenägna vid nederbörd, ytvattentillrinning, upptining och ändrade porttryck. Arbeten skall vara anpassade till rådande förhållanden. Eventuella uppstickande block avlägsnas till minst 0,3 m under grundläggningsnivå och ersätts med packad grusfyllning. (Geoteknisk utredning Abisko Östra 2015, Ramböll Sverige Ab, Boden)

Angivna grundläggningsrekommendationer förutsätter att tillräckligt god bärighet uppnås för schaktbotten. Byggnation ska grundläggas med erforderligt tjälskydd. Med de förutsättningarna att byggnationen ligger i klimatzon 5 och att terrassmaterialet tillhör tjälfarlighetsklass 4. Med hänsyn till de höga grundvattenstånden som återfinns inom flera delområden så rekommenderas generell hög grundläggningsnivå av byggnader samt förstärkt dräneringslager. Vegetationsavtäckning och bortschaktning av mulljord skall utföras under all byggnation. Fyllning och packning för byggnad skall utföras med materialtyp 1 eller 2 enligt AMA Anläggning 13 tabell CE/1 och CE/4. (Geoteknisk utredning Abisko Östra 2015, Ramböll Sverige Ab, Boden)

Vatten (grundvatten, ytvatten, dagvatten)

Nederbörd som faller i området med naturmark infiltrerar vid måttliga regn i jordlagren och avdunstar till en del via vegetationen. När marklagren blir mättade med vatten (t ex vid kraftigare regn, snösmältning, då marken är tjälad eller då vegetationsperioden är över) dräneras marken

naturligt mot diken i området. Den nederbörd som faller inom de hårdgjorda ytorna avrinner markledes ut mot naturmarken och i förlängningen mot markerade lågdrag som skär igenom området. I dag tränger vatten upp på flera ställen inom planområdet vilket tyder på att det ligger på grundvatten från uppströms liggande områden utanför planområdet. Sannolikt är det avrinnande vatten från fjällslutningen som infiltreras i backen och tränger fram relativt långt ned i planområdet. Även ytvatten transporteras genom området, framförallt via ett dike/lågdrag som skär rakt genom planområdet. En inventering över befintlig dagvattenhantering har gjorts i oktober 2015. (Dagvattenutredning, Ramböll, 2015)

2.2.2. Mark- och miljöförhållande

Vattenmiljö

EUs vattendirektiv (ramdirektivet för vatten) infördes i den svenska lagstiftningen år 2004 och benämns i Sverige för Vattenförvaltningen. Den utgår från vattnets naturliga avrinningsområden istället för administrativa gränser i form av länder och kommuner. Vattnens (vattenförekomsternas) nuvarande ekologiska status, dvs. dess miljötillstånd, bedöms enligt en femgradig skala: hög, god, måttlig, otillfredsställande och dålig. Målet är att inga vatten ska försämrats och att alla vatten ska uppnå minst miljö kvalitetsnormen god status år 2015. För vissa recipienter anses dock målet vara ogenomförbart till 2015 och 2021 nämns som mer realistiskt. En miljö kvalitetsnorm uttrycker den kvalitet som en vattenförekomst ska ha uppnått vid en viss tidpunkt och har karaktären mål och framåtsyftande och är inte definitiv. Området innehåller ett par viktiga vattendrag som transporterar dagvatten från fjällmassiven ned till Torneträsk. (Dagvattenutredning, Ramböll, 2015)

Torneträsk är klassad som Natura 2000-område. Det ligger norr om planområdet. Natura 2000 är ett EU-projekt där syftet är att bevara och hindra utrotning av arter och livsmiljöer. Åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett Natura 2000-område kräver tillstånd av Länsstyrelsen. Planen påverkar inte Torneträsk på ett negativt sätt. Belastningen ökar inte i vattendraget. Grundvattenströmningen i planområdet styrs av terrängen och avvattnas så småningom norrut mot Torneträsk.

Luft och strålning

Det finns en mobilmast mellan planområdet och järnvägen. Den strålning, i form av radiovågor, från mobilmasters sändare som allmänheten exponeras för ligger generellt på mycket låga nivåer, oftast lägre än en tusendel av Strålsäkerhetsmyndighetens referensvärde. Den som befinner sig inom ett par meter från en sändare kan exponeras för strålning som ligger över myndighetens referensvärde. Men eftersom antennerna är placerade på exempelvis höga master eller husfasader så är det i praktiken omöjligt att långvarigt vistas i närheten av dessa. Det finns en regional kraftledning, som går söder om detaljplanområdet. Skyddsavstånd mellan kraftledningen och huvudbyggnader är 50 meter. Det uppfylls i detaljplanområdet. Skyddsavståndet har orsakat det att detaljplanområdet inte omfattar hela Mountain Lodges kvarter.

Förorenad mark och radon

Inga av kommunen kända föroreningar förekommer inom planområdet. Markradon har undersökts i samband med de geotekniska undersökningarna som Ramböll utförde under november månad år 2015. Fyra radonburkar installerades i området. Analysen visade att radonhalten ligger mellan 2 - 7 kBq/m³, vilket ligger under gränsvärdet 10 kBq/m³ som klassificeras som låg radonhalt. Enligt Statens planverk rapport 59:1982 behövs inga radonskyddande åtgärder för byggnation i lågradonmark.

2.2.3. Klimatförändring i kommunen

FN:s klimatpanels (IPCC:s) utvärderingsrapport AR5 2013-2014 använder fyra scenarier för att beräkna framtida klimatförändringar, så kallade RCP:er, "Representative Concentration Pathways". Användningen av RCP:erna syftar till att ge information om klimatförändringarna vid olika halter av växthusgaser i atmosfären. Den regionala klimatanalys som gjorts för Norrbottens län (SMHI, 2015) baseras på följande framtida klimatscenarier:

RCP4.5	RCP8.5
<ul style="list-style-type: none">• Utsläppen av koldioxid ökar något och kulminerar omkring år 2040• Befolkningsmängd något under 9 miljarder i slutet av seklet• Lågt arealbehov för jordbruksproduktion, bland annat till följd av större skördar och förändrade konsumtionsmönster• Omfattande skogsplanteringsprogram• Låg energiintensitet• Kraftfull klimatpolitik	<ul style="list-style-type: none">• Koldioxidutsläppen är tre gånger dagens vid år 2100 och metanutsläppen ökar kraftigt• Jordens befolkning ökar till 12 miljarder vilket leder till ökade anspråk på betes- och odlingsmark för jordbruksproduktion• Teknikutvecklingen mot ökad energieffektivitet fortsätter, men långsamt• Stort beroende av fossila bränslen• Hög energiintensitet• Ingen tillkommande klimatpolitik

Bild 15 Framtidens klimatscenarier (SMHI, 2019)

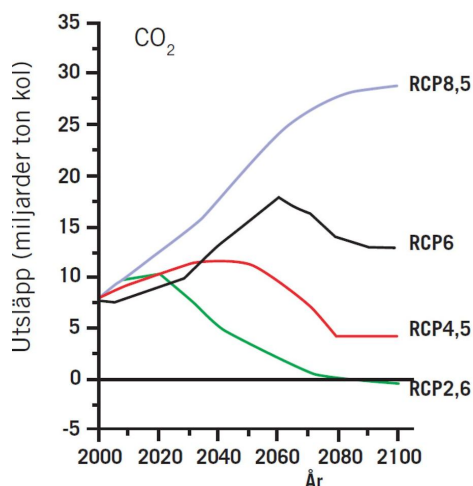


Bild 16. Exempel på möjliga utvecklingsbanor för utsläpp av koldioxid vid olika RCP:er angivet som miljarder ton kol. (SMHI, www.smhi.se/kunskapsbanken/klimat, 2019-12-19)

Resultaten från regionala klimatanalysen kan kort sammanfattas enligt följande:

- Årsmedeltemperaturen för Norrbottens län beräknas öka från ca -1,5°C (1961-1990) till ca 2°C enligt RCP4.5 eller ca 5°C enligt RCP8.5 till slutet av seklet. I och med uppvärmningen ökar vegetationsperiodens längd, för RCP4.5 med ungefär en månad
- Årsmedelnederbörden väntas öka med 20 % för RCP4.5 och 40% för RCP8.5. **Den största ökningen av nederbörden sker i fjällkedjan. Den kraftiga nederbörden ökar också**, maximal dygnsnederbörd kan öka med ca 15- 25% beroende på RCP-scenario
- För länet ses en ökning av totala årstillrinningen med ca 10-15% vid mitten av seklet. Ökningen fortsätter mot slutet av seklet och är störst i de norra delarna av länet. Den procentuellt största ökningen sker vintertid.
- Vattendragen har historiskt haft tydliga årstidsförlopp, med vårflödestopp, låga sommarflöden, högre höstflöden och lägre vinterflöden. **Dessa förändras enligt framtidsscenarierna som visar på tidigare vårflödestopp, och högre vinter- och höstflöden.**
- Antalet dagar med snö varierar över länet. Enligt klimatscenarierna minskar snötäcket generellt i länet. Antalet dagar med låg markfuktighet ökar i framtiden.

En bedömning av översvämning och klimat är gjort i sammanband med dagvattenutredningen. Området är inte riskområde för ras och skred eller stigande vattennivåer. I dagvattenutredningen har man sett skyfall (lågpunkt/rinnstråk) som en möjlig risk. Som en följd av ett förändrat klimat med tendenser till kraftigare regn är det av intresse att studera hur ett större regn skulle påverka planområdet. Generellt är det inte rimligt att dimensionera dagvattensystemet för ett 100-årsregn. Det är däremot relevant att studera vilken vattenvolym som skulle genereras vid ett 100-årsregn och eventuella konsekvenser.

För det aktuella området blir fördröjningsbehovet vid ett 100-årsregn ca 600 m³, dvs behovet överskrider det teoretiskt framräknade tillgängliga utjämningsvolymen inom området. I det här fallet skulle exempelvis områdena för svackdiken kunna göras om för att i stället för att fungera både som en renings- och fördröjningsvolym som alternativ fungera uteslutande som fördröjningsmagasin. I och med att delar av dagvattentransporten inom området kan ske genom ett så kallat öppet system i diken så skapas system med större flexibilitet och utjämningsmöjligheter på flera platser inom planområdet. Ett sådant system är att föredra vid eventuellt förändrat klimat med ökade flöden.

För att området ska fungera som magasin vid stora regn (dvs större regn än dimensionerande 10-års regn) kan parkeringsplatser och vägar förläggas grundare så att ytorna skulle kunna svämmas över vid stor nederbörd. Givetvis måste då nyttjandet av dessa ytor anpassas så att markytan kan svämmas över utan att skador uppstår. Om det är möjligt rekommenderas i första hand att bebyggelsen ligger högre än vägarna/parkeringarna. Vid höga flöden kan som sagt dessa ytor fungera som magasin och transportsystem av dagvatten. Fungerar det inte att vägarna ligger lägre än bebyggelsen måste avvattningsystemet för båda vägar och bebyggelse säkerställas (dvs diken/kulvertar/trummar ska ligga lägre och kunna omhänderta dagvattnet) så att inte skadlig uppdamning kan ske. I allmänhet räcker det med någon decimeters nivåskillnad mellan marknivån vid bebyggelse och omgivande vägar/parkering. Förslagsvis även att marken lutar svagt ned från husen. Vid extremnederbörd finns risk att trummor som avleder ytvattnet till andra sidan vägen inte har tillräcklig kapacitet. Sannolikt kommer vattnet vid dessa tillfällen att strömma över vägen.

2.2.4. Helikopterverksamhet och buller

I nära anslutning till planområdet är en helikopterflygplats. Det är ungefär 155 meter till närmaste fritidshus (stuga), som är detaljplanlagt som bostäder. Det är 136 meter från helikopterplats till Mountain Lodge (motell). Försvarsmakten har lämnat anmälan av deras flygverksamhet 2018-05-15, men dragit bort den senare. Försvarsmaktens tillsynsmyndighet, generalläkaren, utreder vidare bullersituationen.

Försvarsmaktens helikopterverksamhet har bedrivit utbildning i Abisko sedan år 1959. Dåvarande helikopterskolan (HkpS) omlokaliserade verksamheten till nuvarande plats i början av 1980-talet när vägen från Kiruna till Narvik anlades. Historiskt har flygplatsen främst nyttjats av divisioner ur helikopterförband, men också av artilleriflyget. Inom Försvarsmakten har det funnits ett behov av att kunna flyga i bergterräng, bl.a. för understöd av jägarförband samt för fjällräddning. För detta var Abisko en central plats med goda kommunikationer där det i söder fanns tillgång till en högaltin terräng och i norr närheten till en tundraliknande terräng. En första etablering av tillfällig bas gjordes på ett myrområde vid Abisko turiststation inom Abisko nationalpark. I början av 1980-talet omlokaliserades basen till Abisko Östra utanför nationalparken. Etableringen vid Abisko Östra gjordes i samråd med Kiruna kommun, länsstyrelsen, rennäringsn, turistnäringsn samt ortsbefolkningen. Detta i syfte att samordna helikopterverksamheten till en plats. Svenska staten genom Länsstyrelsen i Norrbottens län har upplåtit arrende till Fortifikationsverket (enligt förordning 1993:527 om förvaltning av statliga fastigheter och förordning (2007:758 med instruktion för fortifikationsverket). Försvarsmakten arrenderar i sin tur området av

Fortifikationsverket. Enligt beslut av Länsstyrelsen 2009-12-07 (ärendenummer 613-5963-07) har Försvarsmakten rätt att låta civila operatörer nyttja arrendestället. (Abisko flygplats, verksamhetsbeskrivning, 2018-05-08 Försvarsmakten)

Omfattning av flygtrafik

Försvarsmakten har ett bibehållet behov av att bedriva militär flygverksamhet med helikopter årligen under ca sju veckor under perioden mars - maj samt under augusti – september men avvikelser från nämnda tider kan förekomma. Under respektive övningsperiod baserar upp till tio helikoptrar som bedriver flygtjänst. Flygtjänst sker i huvudsak under dagtid. Under högintensiva turistperioder samt tider som stör rennäringsplaneringen normalt ingen omfattande militär flygverksamhet. Civil flygverksamhet bestående av polisflyg förekommer på olika tider under året, företrädesvis under perioden mars- april och juni - september och med start och landning vid behov. Den alpina fjällräddningen verkar vid olika tider på året och med start och landning vid behov. Civilt flyg kopplat till rennäringsplaneringen förekommer under olika tider på året. Antalet civila rörelser beräknas till cirka 500 per år. Civil flygtrafik ska nyttja samma flygvägar som Försvarsmakten. Överflygning över bebyggelse, nationalpark samt turistanläggningar undviks. (Abisko flygplats, verksamhetsbeskrivning, 2018-05-08 Försvarsmakten)

Turistverksamheten i Abisko kommer troligen öka i framtiden kraftigt vilket gör att även helikopterverksamheten ökar samtidigt. Rennäringsplaneringen använder också mycket civila helikoptrar. Från helikopterplatta flyger man via tre olika punkter till fjällen. De där tre punkterna definierar flygriktningar från helikopterplattan. Samtidigt blir bullermönstret speciellt. En bullermätning (civila helikoptrar) har utförts för området år 2011 (Abisko, Beräkning av buller från Malmbanan och helikopter, ÅF-Infrastruktur AB). Då utredningen bara visade bullerpåverkan från en punkt (mitt i helikopterplattan). Det demonstrerade bullerpåverkan inte tillräckligt noggrant. Försvarsmakten har gjort bullerutredningar på våren 2016. Acceptable bullernivå för civila helikopterverksamhet är 70 dBA maximal ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad. För höga bullernivåer täcker nästan hela byn.

Helikoptertrafiken i Abisko är störande för bebyggelsen inom planområdet och i byn i sin helhet. Det finns redan idag konflikter och missnöje kring helikoptertrafiken från abiskoborna. Kommunstyrelsen har bestämt 2017-05-15 § 175 bland annat att ersätta civila helikopterverksamhet på annan plats innan detaljplanen genomförs. I dagsläget kommer Försvarsmaktens helikopterverksamhet inte flytta.

När det gäller helikopterbuller överskrider riktvärdena av helikopterbuller nästan i hela byn. Helikopterbuller går inte att avgränsa från uteplatserna i förhållande till förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. I förordningen finns bestämmelser om riktvärden bland annat till flygplatser vid bostadsområdena. Bullernivåer som inte bör överskridas är listat i förordningens 6§ och 7§, men ”bestämmelserna i 6 och 7 § gäller inte buller från militära luftfartyg som utför flygningar för militära ändamål”. Detta betyder att det inte finns begränsningar för buller när det gäller om flygningar för militära ändamål. När det gäller civil helikopterverksamhet enligt ”Buller från flygplatser”, 6 § bör nivån inte överskrida 55 dBA FBN och 70 dBA maximal ljudnivå flygtrafik vid en bostadsbyggnads fasad. Möjligheten att begränsa helikopterbuller vid uteplats är nästan omöjligt med den lokalisering som helikopterplatsen har idag. Det blir lättare att minska inomhusljudnivån med särskilda byggtekniska lösningar till exempel tätare fönster, tilläggsisolering. I fastigheter för tillfällig vistelse är bullerkrav inomhus samma som för permanenta bostäder, men lägre krav ställs på utomhusmiljön.

2.2.5. Järnvägen, buller och vibrationer

Järnvägssträckningen från Kiruna till Narvik passerar genom Abisko och räknas som en del av godsstråket genom Norrbotten. Från den svenska gränsen till Narvik kallas banan Ofotbanen.

Järnvägen trafikeras av Green Cargo, SJ och MTAB (dotterbolag till LKAB som sköter all transport av malm). (Riskanalys, Tyréns, 2012) Tågtrafiken i området är person- och godstransporter, främst malmtransporter.

Tågtyp	Antal tåg		Tåglängd [m] (År 2040)		Största tillåtna hastighet (STH) [km/h]
	Nuläge (2018)	Prognosår 2040	Medelvärde	Maxvärde	
Godståg	8	25	470	530	80
Malmtåg	24	31	746	746	70
Passagerartåg, tåg & vagn	4	2	230	450	90
Passagerartåg, X62	0	2	75	150	90

Bild 17 Trafikuppgifter i Abisko. (Bullerutredning, järnvägen, 2019. ÅF Consult AB)

Förordning 2015:216 om trafikbuller vid bostadsbyggnader anger bestämmelser om riktvärden för buller utomhus för spårtrafik, vägar och flygplatser. Förordningen innehåller även bestämmelser när det gäller beräkning av bullervärden vid bostadsbyggnader. Bullernivåer är utrett utan och med bullerskydd.

Ljudnivå, frifältsvärde [dBA]	Ekvivalent ljudnivå, LpAeq	Maximal ljudnivå, LpAFmax
Ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad. Dock för en bostad om högst 35 m ² .	60 ^{a)} 65	- -
Ljudnivå vid en uteplats, om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.	50	70 ^{b)}
a) Om den angivna ljudnivån ändå överskrids bör: <ol style="list-style-type: none"> minst hälften av bostadsrummen i en bostad bör vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden, och minst hälften av bostadsrummen i en bostad bör vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids vid fasaden mellan kl. 22.00 och 06.00. b) Om 70 dBA maximal ljudnivå på uteplats ändå överskrids, bör nivån dock inte överskridas med mer än 10 dBA fem gånger per timme mellan kl. 06.00 och 22.00.		

Bild 18 Riktvärden för ljudnivåer utomhus vid nya bostadsbyggnader, från spårtrafik. (Bullerutredning, järnvägen, 2019. ÅF Consult AB)

Maximal ljudnivå från passerande spårtrafik och inbromsande malmtåg

På de norra fasaderna som är vända mot spåret beräknas maximala ljudnivåer från passerande spårtrafik till mellan 78-80 dBA. För bostäder där den ekvivalenta ljudnivån vid fasad överskrider 60 dBA, behöver hänsyn tas till riktvärdet om 70 dBA maximal ljudnivå på den bullerdämpande sidan. Maximal ljudnivå på uteplats överskrider riktvärdet om 70 dBA i stora delar av området, dock ej med mer än 10 dBA. På de norra fasaderna som är vända mot spåret beräknas maximala ljudnivåer från inbromsande malmtåg mellan 75-78 dBA, vilket är något lägre nivåer än från passerande spårtrafik. (Bullerutredning, järnvägen, 2019. ÅF Consult AB)



Bild 19 Maximal ljudnivå från passerande trafik, utbredning 2 meter över marknivå samt vid bostadsfasad. Prognosår 2040. (Bullerutredning, järnvägen, 2019. ÅF Consult AB)



Bild 20 Max.ljudnivå från inbromsande malmtåg, utbredning 2 meter över marknivå samt vid bostadsfasad. (Bullerutredning, järnvägen, 2019. ÅF Consult AB)

Ljudnivå vid fasad, på uteplats och inomhus

Större lägenheter med över 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad kan planeras med genomgående planlösning med minst hälften av bostadsrummets fasad mot bullerdämpad sida som klarar högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå, samt 70 dBA maximal ljudnivå nattetid. Bostäder kan även planeras i två plan där det undre planets fasad bullerdämpas med hjälp av en bullerskyddsskärm. Lägenheter som är högst 35 kvm stora kan planeras där den ekvivalenta ljudnivån vid fasad är

under 65 dBA. Riktvärdena kan förändras under genomförandet av detaljplanen. Aktuella riktvärdena får inte överstiga. (Bullerutredning, järnvägen, 2019. ÅF Consult AB)

Förslagsvis planeras gemensamma uteplatser i bullerskyddat läge, beroende på storlek och placering kan lokala bullerskydd behövas. Bostadsfasaderna bör dimensioneras så att gällande mål för ekvivalent och maximal ljudnivå inomhus kan innehållas. Det samlade reduktionstalet för yttervägg, fönster och eventuella uteluftdon bör uppfylla minst $R_w + C_{tr} = 40$ dB för de värst bullerutsatta fasaderna. (Bullerutredning, järnvägen, 2019. ÅF Consult AB)

Bullerskyddsskärmar

Det är viktigt att ta hänsyn till områdets karaktär i gestaltning av bullerskärmar. Skärmar behöver byggas i direkt anslutning av byggnadsfasader. Därför behöver de passa till både järnvägs-kulturmiljön och nybyggnation. En bullerskyddsskärm måste vara helt tät och ha en ytvikt av minst 15 kg/m². Den får inte ha några hål eller springor mot anslutande byggnader eller mot marken. Konstruktionen kan byggas av olika material, som exempelvis trä, metall, betong/sten/leca, eller transparenta material. Skärmar med absorberande yta bör användas om det finns risk att andra bostäder påverkas av reflekterande ljud från skärmen. Fastighetsägarna ansvarar för att bygg bullerskärmar. För att nå enligheten finns det en planbestämmelse om att bullerskärmar skall byggas av trä och målas med slamfärg (faluröd).

Vibration

Vibrationer bedöms utifrån komfort i byggnaden eller risk för skada på byggnaden. Effekter av vibrationer kan yttra sig i form av ohälsa (sömnsvårigheter, koncentrationsproblem eller allmän trötthet). Sömnstörningar är den allvarligaste effekten av vibrationer. Trafikverket och Naturvårdsverket har tagit fram riktlinjer för vibrationer. Vid nybyggnation bör inte riktvärdet 0,4 mm/s (RMS 1-80 Hz) 1 för komfortvärde (inomhusbuller) överskridas vid permanentbostäder, fritidsbostäder och vårdlokaler. Riktvärdet speglar enbart vilka nivåer som bör uppfyllas för att klara en god miljö-kvalitet med utgångspunkt från de kunskaper om störningsupplevelser som finns idag. (Bullerutredning, järnvägen, 2019. ÅF Consult AB)

Vanan att utsättas för störningar har stor betydelse. En nyinflyttad reagerar på vibrationer mer i början och efter en tid avtar reaktionsförmågan och man reagerar endast på mer svårartade vibrationsföreteelser utanför det normala mönstret. Vibrationer kan också skada byggnader i form av sättningar, töjning och egensvängningar. Skada som uppkommit från tåg-vibrationer är dock mycket ovanligt på normalt grundlagda byggnader. Där byggnader har skadats har även andra faktorer påverkat skadan. Ingen mätning av vibrationer är utförd. Området för bangården består till största del av fast morän, vilken inte är känslig ur vibrationssynpunkt. Bangården kommer att uppgraderas till STAX 30 ton, vilket bland annat innebär bättre grundläggning och byte till skarvfri räls vilket i sin tur betyder att risken för vibrationer minskar ytterligare. (Bullerutredning, järnvägen, 2019. ÅF Consult AB)

Dygnsekvivalent ljudnivå med bullerskyddsskärm



Bild 21 Ekvivalent ljudnivå från passerande trafik, utbredning 2 meter över marknivå samt vid bostadsfasad. Prognosår 2040. Beräknat med 3 m höga skärmar markerade i grönt. (Bullerutredning, järnvägen, 2019. ÅF Consult AB)

Maximal ljudnivå med bullerskyddsskärm



Bild 22 Maximal ljudnivå från passerande trafik, utbredning 2 meter över marknivå samt vid bostadsfasad. Prognosår 2040. Beräknat med 3 m höga skärmar markerade i grönt. (Bullerutredning, järnvägen, 2019. ÅF Consult AB)

2.2.6. Bebyggt och sociala miljö

De flesta byggnader omkring järnvägen är gamla och har koppling till järnvägens historia. Vid planområdet finns det flera SJ-byggnader. Vissa av dem är i nästan ursprungligt skick, vissa har nya ägare förändrat väsentligt. Planområdets befintliga byggnader består av osammanhängande bebyggelse. Det finns privata fritidshus, en kulturhistoriskt värdefull järnvägsbyggnad, flera järnvägsbyggnader med lägre kulturvärden, flera hyrstugor och flerbostadshus/motell tillsammans med annan turistbaserad verksamhet. Områdena mellan byggnader är ostrukturerade. Det har utförts markarbeten på flera kvarter.

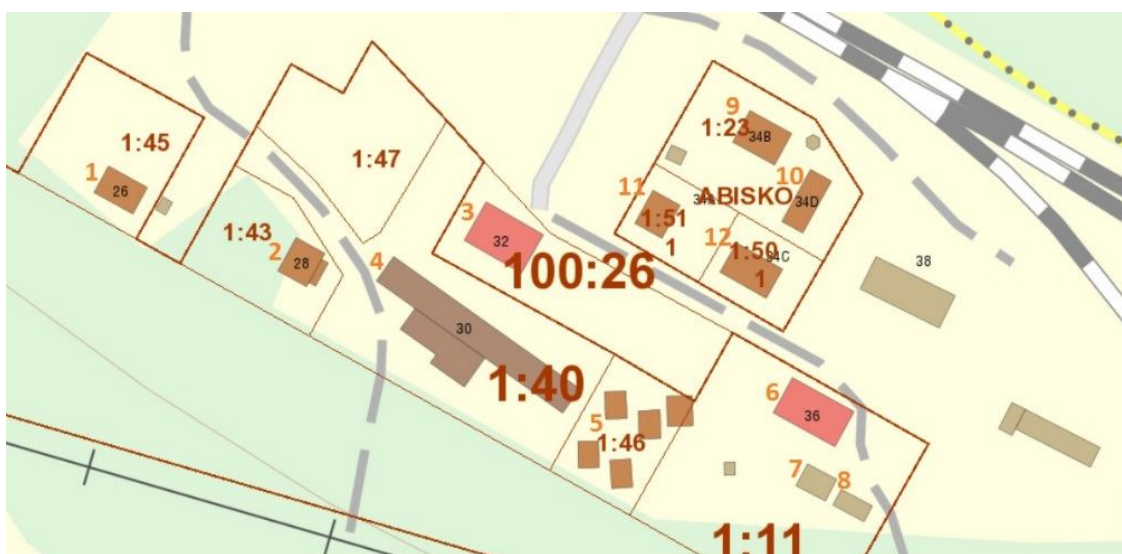


Bild 23 Detaljplanområdets befintliga byggnader



Bild 24 Enskilt fritidshus (nr.1 på kartan) just utanför detaljplanområdet. Byggnadsstil (timmerfasader) passar inte bra i närheten av SJ-byggnaders kulturmiljö och förstärker inte Abiskos identitet. (Bild Clara Nyström) Bild 25 En av Mountain Lodges byggnader.

Mountain Lodge AB är ett turistföretag som erbjuder bland annat övernattnig, restaurangmat, konferensresor och andra aktiviteter. Hotellverksamhetens huvudbyggnad (nr. 4 på kartan) är en låg träbyggnad i en våning. Byggnadens takvinkel är flack och grundläggning låg. Företaget har planer på att utveckla och utöka sin verksamhet. Det finns bygglov för radhus med fem hotellrum/lägenheter. Företaget har bygglovshandlingar hos kommunen till en annan liknande byggnad med sex hotellrum. Gestaltningen av sökta bygglovsärendet förstärker Abiskos karaktär. Företagets verksamhet är placerad i flera olika fastigheter och svår att utveckla på grund av markägarsituationen och VA-ledningar.



Bild 26 Mountain Lodges huvudbyggnad ligger just utanför detaljplanområdet.

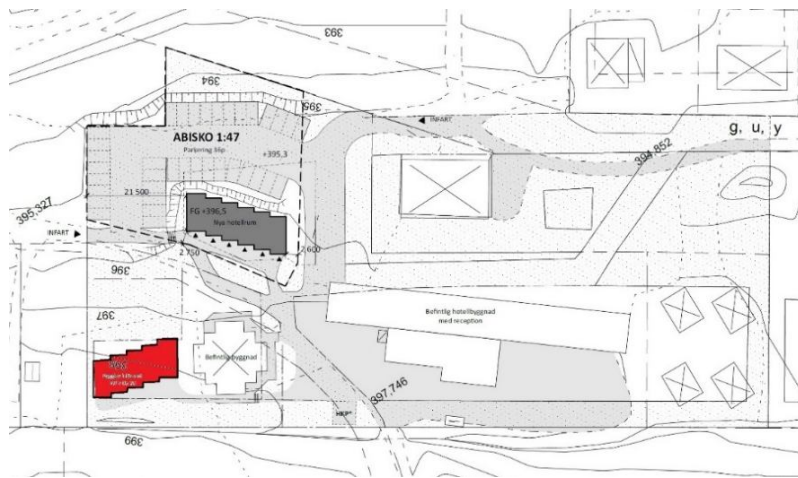


Bild 27 Mountain Lodges nya byggnad fick bygglov 9/2017 (röd yta). Byggnadsarea är ungefär 130m². Det finns fem rum i byggnaden. Företaget har sökt bygglov till en andra byggnad med ungefärlig byggnadsarea 150m². Där har de planerat bygga sex rum. (Bild: Nordmark arkitekter)



Bild 28 Fasaddringar av byggnaden som redan har fått bygglov i planområdet. Varje rum är ungefär 20 m². Fasaddringar i bygglovsärendet innebär avvikelse av sex sektioner. (Bild: Nordmark arkitekter)

Abisko Fjällturer AB äger fastigheten 100:26 och flera fastigheter i anslutning till detaljplanen. Företaget bjuder bland annat övernattnig och aktiviteter för turister. Verksamhetens huvudbyggnad ligger inom detaljplanområdet (nr. 3 på kartan). Byggnaden är en gammal SJ

(Statens järnvägar)- byggnad. Byggnaden har förlorat delar av sina kulturhistoriska värden genom förvanskning i samband med renoveringar (byte av fönster, tilläggsisolering osv). Trots detta är det en SJ-byggnad och en viktig del av Abiskos historia. Byggnaden bidrar därför på ett positivt sätt till områdets karaktär. Att bevara byggnadens färgsättning med falurödfasadfärg och vita fönster och foder är därför betydelsefullt. Det finns i Plan- och bygglagen 8:e kapitel (Krav på byggnadsverk, byggprodukter, tomter och allmänna platser) 14 § krav om varsamhet vid underhåll som bör följas.



Bild 29-30 Abisko Fjällturernas huvudbyggnad (foto: Clara Nyström) och byggnadens gavel.



Bild 31-32 Villabyggnader vid Lapportvägen just utanför detaljplanen.



Bild 33-34 Kommunens vattenverk är mitt i detaljplanområdet (vänster). Verksamhet flyttas möjligen i framtiden. Byggnaden och omgivningen ser ovårdad ut. Mountain Lodges stugor (höger) i anslutningen till detaljplanområdet.

2.2.7. Kulturmiljö

Områdets karaktär

Det aktuella planområdet ligger i utkanten av Abiskos nuvarande bebyggelse och angränsar till turistverksamhet. Området ligger på en höjd av 390-410 meter över havet. Planförslaget ändrar inte markens topografi. Planområdet ligger inom riksintresse för fjällområde. Planområdet ligger bredvid befintlig turist- och villabebyggelse. Hela området omges av ianspråktagen mark (bebyggelse, kraftledning, helikopterplatta). Den nya bebyggelsen ska passa in i omgivningen.

Planen behöver förhålla sig till att det finns värdefullt landskapsrum, Lapporten. Det går att se Lapporten från detaljplanområdet obehindrat. Planen inverkar inte negativt på storslagen fjällutsikt. Utblickar är viktiga för att bibehålla områdets karaktär. Lapporten är en nordväst-sydöstgående u-dal i Abiskoområdet med en karaktäristisk profil. Lapporten är ett av Sveriges mest kända fjällmotiv. Den ligger ungefär nio kilometer från planområdet inom Nissuntjärros Natura 2000-område. Dalen avgränsas i sydväst av fjället Nissuntjärro och i nordost av Tjuonatjåkka. I mitten av dalen ligger sjön Čuonjávri, 950 meter över havet, med utlopp åt nordväst mot Torne träsk via Miellejohka. Vanligtvis är Lapporten fotograferad från planområdet eller Björkliden. En effektiv planering i anslutning till befintligt bostadsområde minimerar påverkan på den orörda mark som tas i anspråk. Fjällen i övrigt lämnas orörd vilket gör att den biologiska mångfalden inte påverkas negativt.



Bild 35 Planområdet mot öster i oktober 2015. Kraftledningen stör landskapet och fjällmiljön. Den är synlig från fjällen och från byn.

Abiskos bebyggelsekaraktär

Abisko har en tydlig karaktär av att samhället utvecklats genom att årsringar av yngre bebyggelse lags till den tidigare där varje årsring visar sin tids arkitektoniska ideal. Detta ger en tydlig struktur till samhället och en förståelse för dess framväxt där även den starka kopplingen till järnvägen blir tydlig. Järnvägsstationen har med sin närmast monumentala gestaltning en stor betydelse som centralpunkt i samhället. Runt stationshuset finns den tidigaste årsringen som domineras av symmetriskt placerad faluröd SJ-arkitektur. Till denna första årsring hör även Abisko skola som även den har en karaktär av relativt stram myndighetsarkitektur och utgör ett viktigt element i Abiskos bebyggelsekaraktär. Utanför denna årsring följer en yngre årsring som är mer svårtolkad och där bebyggelsen given en friare och mer varierad arkitektonisk prägel. Denna årsring domineras av mindre egnahemsbebyggelse från 1940-talet trots att det även finns byggnader från

senare tid insprängda i området. Att denna bebyggelse till sitt formspråk och färgsättning är tydligt avläsbar som funktionalismens brott med en äldre arkitektur är därför av stor betydelse för att bibehålla karaktären i bebyggelsen. Det vore även önskvärt att detta förtydligas genom exempelvis färgsättningsval och val av fasadmateriäl vid underhåll och renoveringsåtgärder. Detta eftersom en ökad harmonisering av bebyggelsen skulle göra denna årsring mer tydlig och därigenom ytterligare tydliggöra samhällets bebyggelsehistoria och inverka positivt på helhetsverkan. Generellt är dock bebyggelsen relativt väl grupperad efter tillkomstår vilket gör att det är möjligt att avläsa respektive årsrings tillkomstperiod. Utanför denna årsring återfinns ytterligare en årsring som huvudsakligen består av mycket gles fritidshusbebyggelse från främst 1970-1990. Även denna årsring har en relativt väl sammanhållen arkitekturhistorisk gestaltning och tydlighet mot tidigare årsringar och ger samhället en mjuk övergång till den omgivande vildmarken som stärker karaktären av en fjällby.

Att Abisko fortsätter att ha dessa tydligt avgränsade årsringar är av betydelse för att bibehålla samhällets karaktär och det är önskvärt att detta även fortsatt tas i beaktande för tillkommande bebyggelse. Det är även viktigt för samhällets karaktär att bebyggelsen gradvis glesas ut och möter fjället genom en mjuk övergång från bebyggelse till natur utan några markanta gränser i landskapet. I de fall komplementbyggnader uppförs i befintliga årsringar bör dessa utformas så att de inte försvagar skillnaderna mellan respektive årsring. Ny bebyggelse ska utformas så att den utgör en tydlig ny årsring i förhållande till den tidigare bebyggelsen. Vidare är det önskvärt att ny bebyggelse underordnar sig den täthet som omgivande årsringar har så att den bygger vidare på den mjuka övergången till omgivande landskap.

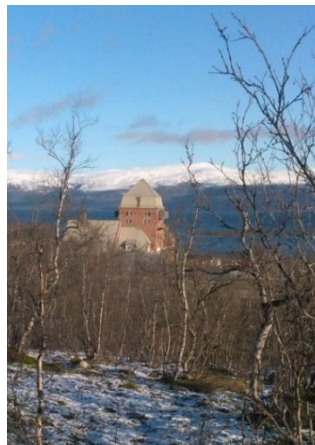
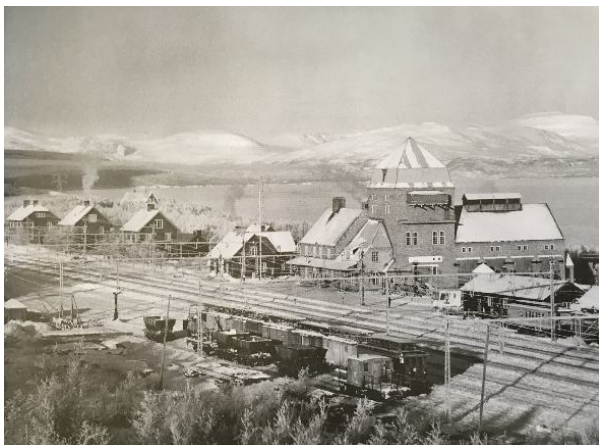


Bild 36-37 Abisko järnvägsstation med SJ-bostäder (Livet längs Linjen 2010, s.141) då och nu.

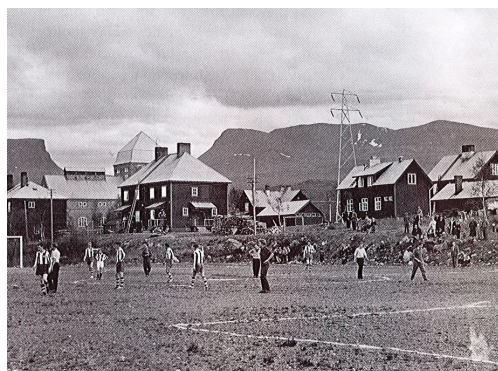


Bild 38-39 Abiskos turisthotell 1912 (Kiruna bildsamling) och vardag (Livet längs Linjen 2010, s.247).



Bild 40-41 Abiskos SJ-arkitektur idag.

Kulturhistoriska byggnader och fornlämningar

Båda SJ-byggnaderna (Statens järnvägar) som ligger inom detaljplanområdet har ett kulturhistoriskt värde och är en del av Abiskos karaktär. Statens fastighetsverk äger byggnaderna (nr. 6-8 på kartan, sidan 23) inom detaljplanområdet. Flera olika statliga myndigheter använder dessa som sin bas i Abisko. Byggnaden i bild 42-43 är en gammal SJ-byggnad som har högt kulturhistoriskt värde. Byggnaden är en av SJ:s mest välbevarade karaktäristiskt. Samtidigt är den ganska speciellt. Formspråket i byggnaden är karaktäristiskt för den nationalromantiskt inspirerade bebyggelse som återfinns i anknypning till malmbanan. Kommunen vet inte specifikt vad den användes till tidigare.



Bild 42-43 Planområdets enda byggnad som har kulturhistorisk värde och är välbevarad.

Men Statens fastighetsverks byggnad bör få q – rivningsförbud, utökad lovplikt skydd mot förvanskning mm i planen. Bygglov krävs alltid för fasadåtgärder. Värdebärande karaktärsdrag i byggnaden är fönster, ursprunglig fasad (med detaljer i panelen), taket, byggnadens form och symmetri, detaljer såsom vindskivor, svarvade pelare vid entrétak, detaljer i panelen, lunettfönstret vid takkupan. Den röda färgen såklart. Byggnadens välbevarade exteriör gör att det är extra angeläget att underhåll görs varsamt så att dessa bevaras även för framtiden. Det är för att säkerställa detta som utökad lovplikt föreslås eftersom detta minskar risken för gradvis förvanskning av kulturvärdena i samband med underhålls och renoveringsinsatser. Det finns inga kända fornlämningar inom området.

2.2.8. Näringsliv och service

Den äldsta näringen i området är rennäringen. Planområdet omfattas av riksintresse för rennäring (MB 3:5) och enligt Rennäringslagen ska hänsyn tas till rennäringen. Gabna sameby bedriver renskötsel i området. Samebyn har ett antal viktiga anläggningar i närheten, bland annat en renvaktarstuga, rengärde, vintergårdet för sjuka renar, beteshage samt väg till rengärde. Samebyn nyttjar Lapportsvägen upp till renskötselområdet. Gabna sameby godkänner detaljplaneringen i området.

I slutet av 1800-talet och början av 1900-talet byggdes järnvägen mellan Kiruna och Narvik. Samtidigt byggdes samhällena vid järnvägen. Sveriges järnväg var en stor arbetsgivare också lokalt i Abisko. Då började turismen i Abisko ta plats. Bygandet av Norgevägen började under 1970-talet. Förutsättningar att utveckla Abisko utökade efter det. Idag är näringslivet baserat till stor del i turismen, som ökar och utvecklas hela tiden.

2.2.9. Infrastruktur

Trafik och gator (t ex tillgång till kollektivtrafik)

Det finns möjlighet att åka med kollektivtrafik (tåg och buss) till Kiruna C. Ett bostadsområde i anslutning till befintlig bebyggelse förbättrar möjligheter att bo mitt i Abisko. Byn förtätas naturligt.

Riskanalys om järnvägen och helikopterverksamhet och deras olycksrisker

Tyréns AB har gjort riskanalysen för området 2012. Riskanalysen behandlar järnvägen och helikopterverksamheten och deras olika olycksrisker. Transporter av farligt gods gäller mest järnvägstrafik. Beräkningarna är baserade på järnvägsplanen och prognosen om 29 godståg/dygn år 2020 varav 20 av dessa är malmtåg. Enligt järnvägsplanen för utbyggnaden av Abisko bangård blir kapacitetsbelastningen 52 % vilket medger viss vidare utveckling av trafiken. I järnvägsplanen nämns utvidgning av persontrafiken från 4 till 6 tåg och eventuellt fler. Någon ökning av godstrafiken nämns ej varför beräkningarna baserats på 9 godståg/dygn. (Riskanalys-Abisko, Tyréns, 2012)

Vid beräkning av individrisken till följd av transporter av farligt gods på järnvägen gjordes två skilda beräkningar. En av beräkningarna visar att risken är acceptabel redan i direkt anslutning till planområdet. Dessa beräkningar bygger på statistik från Räddningsverket i september 2006 (bäst tillgängliga statistik), vilken visar att det enbart fraktas farligt gods i RID-klass 5.1 på den aktuella järnvägssträckningen. (Riskanalys-Abisko, Tyréns, 2012)

Klass 5.1 innebär oxiderande ämnen. Oxiderande ämnen kan om det blir involverat i brand öka brandens intensitet. En del oxiderande ämnen kan skapa explosionsartade brandförlopp. Sannolikheten för att detta ska inträffa har beaktats i beräkningarna, sannolikheten bedöms som mycket låg. Ett oxiderande ämne kan även spontanantända vid kontakt med brännbara material. Bedömningen är att konsekvensavståndet då begränsas till godsvagnens närhet. Då oxiderande ämne enligt statistiken är det enda farliga godset som fraktas på järnvägen är bedömningen att riskerna med transport av farligt gods på järnvägen kan accepteras. (Riskanalys-Abisko, Tyréns, 2012)

Då statistiken från Räddningsverket enbart baseras på trafikflödet för en månad i september 2006 gjordes även beräkning utifrån en allmängiltig fördelning av farligt gods. Fördelningen i dessa beräkningar bygger på fördelning i respektive klass och stämmer väl överens med riksgenomsnittet. Resultatet från dessa beräkningar visar att individrisknivån hamnar inom det så kallade ALARP(as low as reasonably practicable)-området 0-25 meter från järnvägen och att risknivåerna är låga (och acceptabla) efter 25 meter. Enligt riktlinjerna från Norrbottens

länsstyrelse skall ett område inom 0-30 meter från transportled avgränsas till icke stadigvarande vistelse. (Riskanalys-Abisko, Tyréns, 2012) Det finns i befintlig detaljplan (utanför nuvarande detaljplanområde) bostadskvarter med bebyggelse som är 25 meter från järnvägen.

I riskanalysen har även helikopterverksamheten i anslutning till detaljplaneområdet studerats. Slutsatsen är att risken på detaljplaneområdet till följd av helikopterverksamheten är acceptabel och att inga riskreducerande åtgärder krävs. (Riskanalys-Abisko, Tyréns, 2012)

Tyréns AB rekommenderar i riskanalysen att följande åtgärder bör genomföras/beaktas vid utformning av området: Vegetation av träd och buskar mellan planområdet och järnvägen skall behållas i så stor utsträckning som möjligt. Uteplatser, trädgårdar och lekplatser bör placeras så långt ifrån järnvägen som möjligt. Detta för att undvika att människor uppehåller sig i nära anslutning till järnvägen. (Riskanalys-Abisko, Tyréns, 2012)

Vatten och avlopp

Planområdet kommer att inkluderas i verksamhetsområde för VA när planen är antagen. En råvattenledning går genom mitten av detaljplanområdet från norr till söder. Den planläggs i kvartersmark i u-område för att undvika att den överbyggs. Den andra ledningen går från vattenverket mot öster. VA-ledningar behöver anläggas längs Lapporsvägen på gatumark för att försörja de tre kvartersområdena. Självfall på huvudspillvattenledningen ska troligen kunna ordnas, men en eventuell pumpstation behöver anläggas vid Lapporsvägen i kvartersmark. Förprojektering krävs.

Det finns endast utrymme för anslutning av ytterligare 50-60 pe till befintligt avloppsreningsverk. För att möjliggöra denna anslutning genomfördes det under 2018 åtgärder på avloppsnätet för att minska de hydrauliska belastningen på avloppsreningsverket. För anslutning utöver 60 pe krävs utökning av avloppskapaciteten. Att utöka avloppsreningsverket utreds i fördjupat översiktsplanarbete.

Befintligt vattenverk ligger inom planområdet. Som nämnts under 2.1.4 avser kommunen att ersätta befintlig ytvattenförsörjning med grundvatten, vilket med största sannolikhet kommer att innebära att ett nytt vattenverk utanför aktuellt planområde anläggs. Aktuellt planområde ligger just utanför den sekundära skyddszonen.

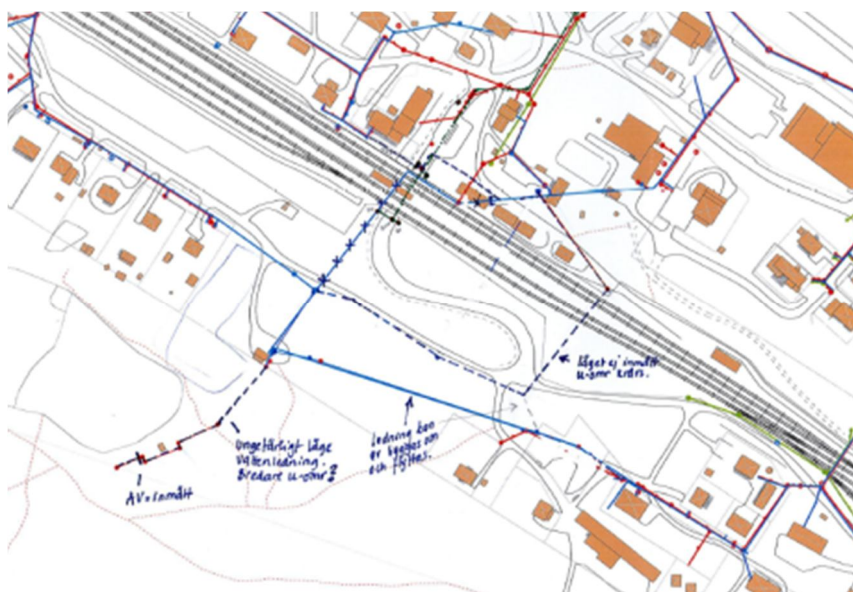


Bild 44 Ledningar inom planområdet.

Dagvattenutredningen är gjord i detaljplanens samrådsskede. Efter det har detaljplanområdet minskat. De befintliga dagvattentrummorna tar emot ett flöde från ett större område än samrådsskedets planområde. (Dagvattenutredning Abisko-bostäder. Ramböll, 2015.) Utredningen är bifogat.

Energi (uppvärmning, elförsörjning, förnybara energikällor)

Det finns inget fjärrvärmenät i Abisko. Det finns en kraftledning (regionnätsledning 130 kV) precis söder om detaljplanområdet. Under planarbete har man tagit reda på från Vattenfall, skulle det vara möjligt att flytta ledningen eller heller bygga det under jorden. Enligt Vattenfall är det orealistiskt att flytta ledningen till jordkabel i Abisko. Ledningar med den spänningsnivån undviker de att kabelfiera eftersom det ökar risken för störningar i elnätet. De tycker också att flytta en ledning i det området är en utmaning. Det tar mellan 3-4 år att få alla nödvändiga tillstånd och samråd. Vattenfall kommenterar att kostnaden för flytten av ledningen står beställaren för.

Kostnader bedöms att bli höga på grund av ledningens storlek och markarbetet. Byggavstånden från kraftledningen till huvudbyggnaders fasader måste vara 50 meter och till tomträns 20 meter. Kraftledningen har påverkat detaljplanens gränser i Mountain Lodges kvarter.

Information (opto)

Kommunen har optoledningar i Abisko. Optofiber är utanför planområdet.



Bild 45 Optofiberledning grönfärgad.



Bild 46 Kraftledningen (röd linje)

2.2.10. Markägoförhållanden

Planområdet omfattar fastigheterna Abisko 1:22 (ägs av Kiruna kommun), Jukkasjärvi Bandel 100:1 och 100:26 (ägs av Staten/Trafikverket), och flera mindre fastigheter (Abisko 1:11, 1:40, 1:46 och 1:47), som ägs av olika turistföretag. Statens trafikverk äger största delen av marken i området ungefär 13 000 m². Kommunen äger bara lite mindre än 3000 m². Samtidigt med detaljplaneringen förhandlar kommunen markköp med staten.

3. OLIKA SKEDEN I DETALJPLANERINGEN

3.1. Behov och initiativ av detaljplanering

Det har funnits behov för bostadstomter redan länge i Abisko. Initiativ av detaljplaneringen har kommit från miljö- och byggnadsnämnden i 2004. Kostnadseffektiv och genomförbar lösning kunde inte nås då. Detaljplanen har varit vilande från 2011. Den gamla planprocessen avslutades

2014 och en ny planprocess börjades. Abiskos utveckling har fördröjd på grund av bostadsbrist flera decennium. Detaljplaneringen har varit prioriterat sedan dess.

3.2. Medborgardialog och samarbete

I december år 2015 hölls informationskväll i Abisko. Planarkitekten presenterade de begränsade förutsättningarna att detaljplanera bostadsområde på platsen. Det var många abiskobor, som deltog mötet, framför allt unga barnfamiljer. Kommunen fick mycket kritik på grund av att bostadsbristen är fortfarande olöst. I övrigt har det varit lite kommunikation mellan intressenter och planarkitekt. Efter samrådet har det varit diskussioner med några sakägare som bor inom detaljplanområdet samt Abiskos idrottsförening (byförening). Planarkitekt har kopplats ihop i diskussion med Mountain Lodge och deras utveckling i planområdet.

Kommunen har haft annan åsikt än Länsstyrelsen om behov av naturvärdesinventeringar i området. Begränsning av detaljplanområdet löste situationen.

Plan- och exploateringsavdelning har haft mycket samarbete med Försvarmakten. Mötena har tagit plats under årens lopp. Kommunens mål är att flytta all helikopterverksamhet längre bort från byn. Försvarmakten vill ha sin verksamhet kvar. Kommunen och försvarsmakten har olika intressen för markanvändningen. Pga riksintressen kan försvarsmaktens helikopterverksamhet inte tänkas att flytta i dagsläget.

Den här detaljplanen löser inte problemet med helikopterbuller. Det är hellre så att helikopterbuller styr områdets markanvändning i dagsläget.

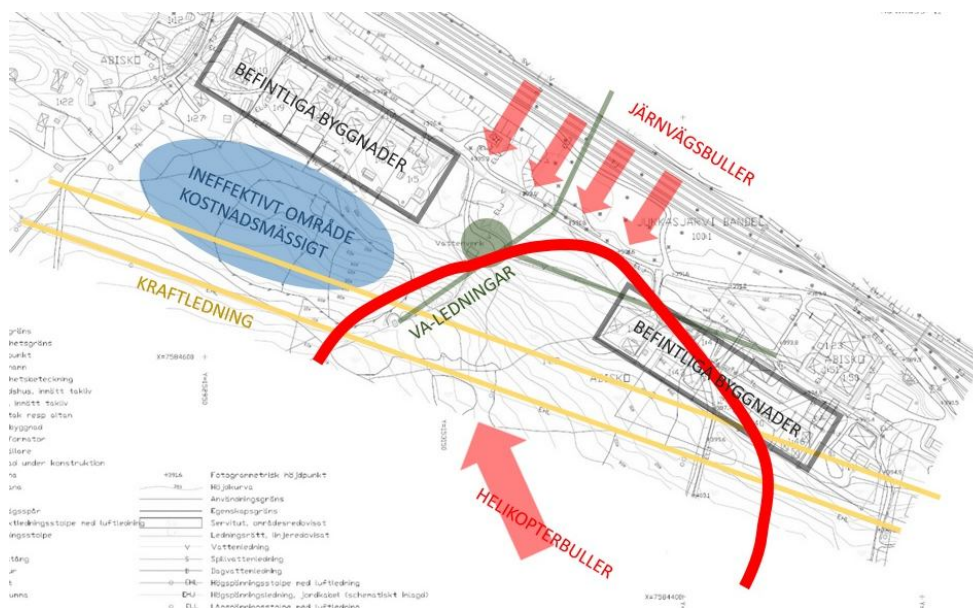


Bild 47 En tidig illustration om begränsade möjligheter att exploatera detaljplanområdet.

3.3. Mål i detaljplaneringen

Krav för detaljplanen är att det medges så många bostäder i rätt kvalitet till så många som möjligt. Bostadshus behöver förstärka Abiskos karaktär, men samtidigt hålla en rimlig hyresnivå. Planen behöver medge olika bostadstyper och svara till de behov som finns i tomtkön.

3.4. Olika alternativ för planlösning

Väldigt många olika alternativ har skissats genom hela detaljplaneringsprocessen. Kvartersformen växte upp från formen av rengärde. Kraftledningen, väglösningar och terrängen var det första egenskaper som styrde formgivningen.

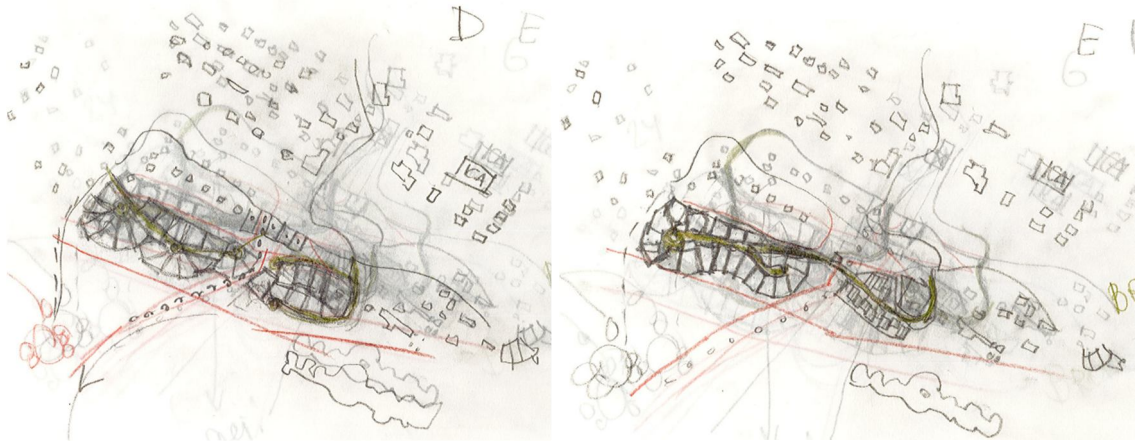


Bild 48-49 Tidiga skisser om detaljplanområdet.

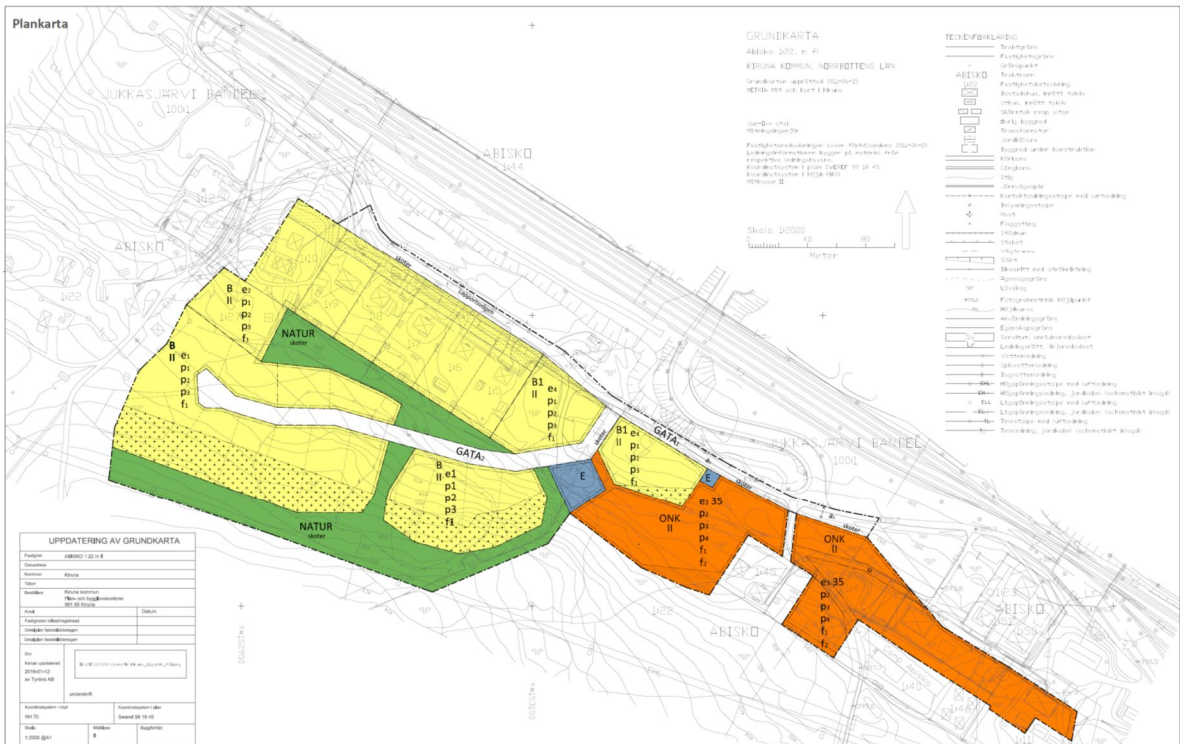


Bild 50 Detaljplankartan i samrådsskedet

I samrådsskede var det många som yttrade kring detaljplanen. Samrådsredogörelse är bifogat. I flera yttranden upplevdes frustration kring bostadssituationen i Abisko och efterlyste kommunens ansvar. Samtidigt var det mycket oro kring helikopterbuller. Villaägarna i detaljplanområdet hade många synpunkter kring exploateringsgrad.

Efter samrådsskedet har förutsättningar förändrats i sin helhet. Matris användes som arbetsmetod för att utreda och värdera olika variabel (detaljplanens förutsättningar) i olika alternativa planlösningar. Matrisen visade tydligt att bästa förutsättningar är att minska detaljplanområdet och börja detaljplanera området mellan Norgevägen och Torneträsk. Kommunstyrelsen tog beslut på det och samrådsredogörelsen 2017-05-15 § 175. Detaljplanområdet minskade med 23 villatomter (sju av dem var befintliga fastigheter med villor). Kostnader av genomförandet bedöms som rimliga. Största orsaken av minskat detaljplaneområde var att detaljplanområdet blir skyddsområde för grundvatten i en nära framtid. I dagsläget ligger grundvattennivån nästan vid marknivån. Det skulle krävas ordentliga lovpliktiga åtgärder för att avvattna området (sänka grundvattennivån) för att möjliggöra detaljplanens genomförande. Lovprocessen skulle vara lång och mest troligtvis får man inte lov på grund av kommunens/Tekniska verkens pågående projekt för skyddsområdet. Det finns fortfarande förutsättningar för ökad bostadsbebyggelse och turistverksamhet i området eftersom den ligger i nära och god anslutning till det övriga samhället.

Under granskningstiden, som har pågått juni – augusti 2018, har granskning skett med berörda förvaltningar inom kommunen, statliga verk, länsstyrelsen samt berörda sakägare och andra med väsentligt intresse av planen. Under granskningstiden har totalt nio skriftliga yttranden inkommit. Gabna samebyn har fått mera tid att yttra sig och lämnat yttrandet 2018-09-14. Ett av de tio yttranden var från en privatperson. Yttranden har inte ledd till många förändringar i detaljplanens innehåll. De är beskrivna i kapitel 6.

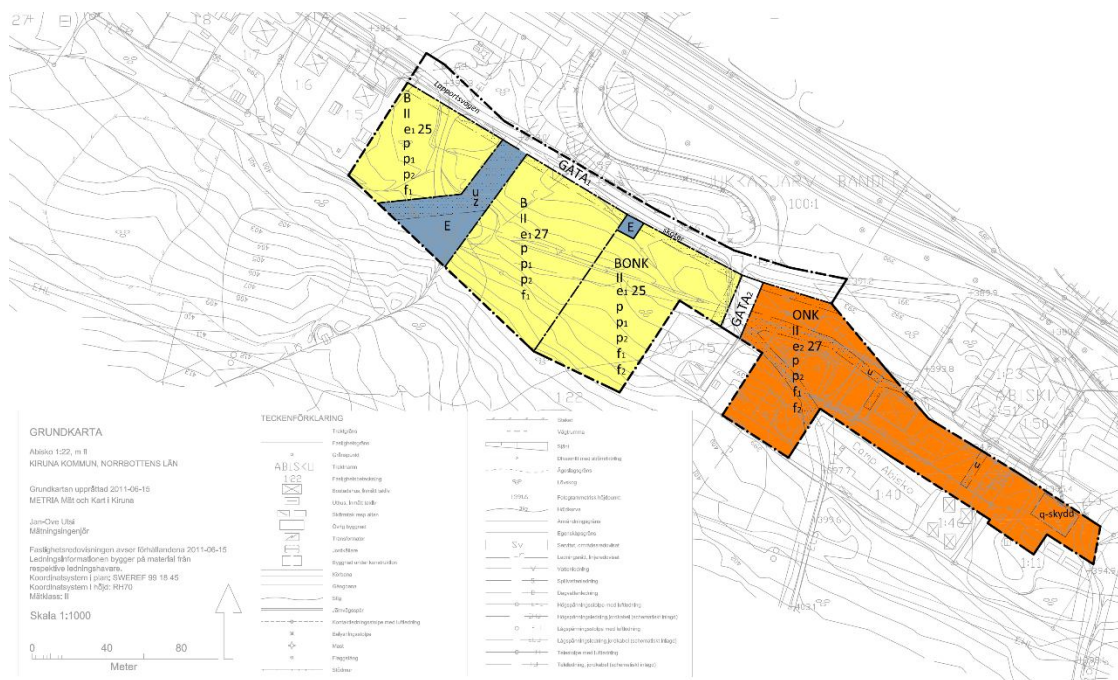


Bild 51 Detaljplankartan i granskningsskedet

4. BESKRIVNING AV DETALJPLAN

4.1. Innehåll av detaljplan

Även om detaljplanområdet har minskat väsentligt från samrådsskede medges fortfarande flera olika bostadstyper. I dagsläget vet kommunen inte hur stort behov det finns för bostäder eller villatomter. Just nu finns det 43 personer i kommunens villatomtkö. Det finns behov för bostäder för de som jobbar i Abisko permanent eller deltid till exempel under turistsäsongen eller forskningsperioden. Avsikten är att de planerade bostäderna ska vara permanenta bostäder. Det

ser ut att i första skede genomförs turistkvarteren. Detaljplanen är enligt översiktsplan och fördjupad översiktsplan.



Bild 52 En illustration om hur byggnader kan anordnas på tomten. Till exempel orange byggnader kan vara hyresbostäder, röda bostadsrätter eller eget ägande och gråa tillfällig vistelse (turismen). Vad som byggs beror på 1) när civila helikopter verksamhet flyttas från Försvarens helikopterbas och 2) hur kommunen överlåter marken. Efter att den civila helikopter verksamheten har flyttat tillräckligt långt bort kan permanenta bostäder tas i anspråk.

4.1.1. Dimensionering

Detaljplaneringen är möjlig att genomföra på flera olika sätt. Kommunens mål har varit att detaljplanen löser de mest akuta tomtebehov. Det kan tänkas att medges flera olika markanvändningar och bostadstyper i samma kvarter. Detta sätter större krav för planering och genomförande. Samtidigt kan lösningen bli mer kvalitativt och attraktivt. Det är effektivare att utveckla ett kvarter som en fastighet. Möjligheter att nyttja tomten bedöms vara bättre ju större fastigheten är. I dagsläget (civila helikopter verksamhet är kvar på Försvarens helikopterbas) kan inte permanenta bostäder tas i anspråk. Då är det mer realistisk att bygga turistverksamhet i området.

Viktigt är att tas hänsyn till terrängen i frågan om placering. Detaljplanen medger två våningar. Antal nya fastigheter kan förändras mycket beroende på hur tomter utvecklas/byggs. Till exempel kan bostäder byggas i direkt anslutning till turistverksamhet och större bostäder kan byggas ihop med mindre lägenheter.

Kvarter	Area (m ²)	Byggrätt (BTA)	Antal bostäder	Antal boende
1	3118	780	9-13	25-46
2	6941	1874	9-26	28-44
3	5028	1257	9-13	34-50
4	8805	2377	0	0

4.1.2. Kvartersmark

Planområdet kan delas in i fyra olika kvarter 1) bostäder, 2-3) bostäder, tillfällig vistelse och turismen, kontor, tekniska anläggningar, 4) tillfällig vistelse och turismen samt kontor. Planbestämmelserna är flexibla. Verksamheter får inte vara störande. I kvarter 2-3 medges också tillfällig vistelse, hotell, vandrarhem, restaurang, servicehus, konferenslokaler och turistverksamhet. I kvarter 4 medges utvecklingen av turistverksamheten vid Lapportsvägen i markanvändning ”Tillfällig vistelse, hotell, vandrarhem, restaurang, servicehus, konferenslokaler, turistverksamhet. Serviceverksamhet kopplat med turismen t ex skoterservice, garagebyggnader mm.”.

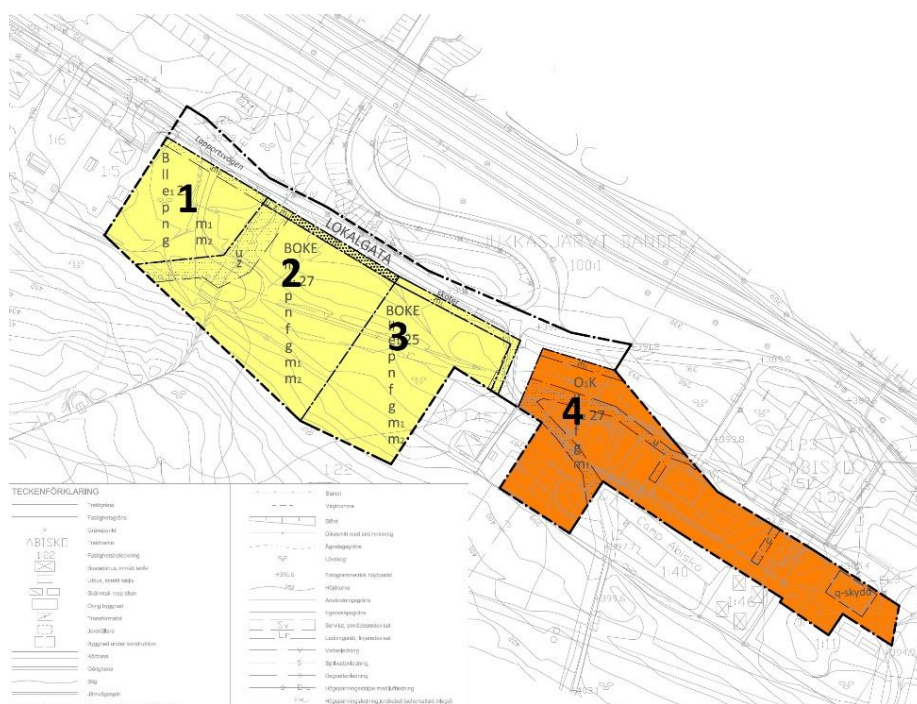


Bild 53 Detaljplaneområde med olika kvartersområde

Tekniska anläggningar (E) för pumpstation och transformatorstation medges i kvarter 2 och 3. Befintligt vattenverk kommer att flyttas i framtiden. Det är en del av kvartersområdet. Pumpstation behövs vid Lapportvägen. Det är oklart om transformatorstation behövs i området. Det beror mycket på hur effektivt kvartersmarken bebyggs. Kommunen kan reglera hur och när marken upplåts.

Det är viktigt att byggnaders utseende skall förstärka Abiskos karaktär. Abiskos bebyggelsekaraktär är viktigt att uppnå i nybyggnation. Det är beskrivet i kapitel 2.2.6 och 2.2.7 Kulturmiljö/Abiskos bebyggelsekaraktär. Den nya bebyggelsen blir ett nytt inslag i landskapsbilden och innebär en komplettering av det befintliga bostadsområdet. Fjällen börjar precis utanför planområdet. För områdets karaktär är det väldigt viktigt att marknivån inte får förändras väsentligt. Inom kvartersmarken finns det en bestämmelse om "Natur skall bevaras i obebyggda delar av fastigheter.". För att kunna bevara känslan av fjällen bör bebyggelseområdet vara så liten som möjligt och karaktär av marken så naturlig som möjligt.

Kvarter 1

Planinfo: Kvarteret medger byggandet av bostäder (B) i form av flerbostadshus, radhus/kedjehus/parhus/friliggande småhus. Den största byggnadsarea är 25 % av fastighetsytan. Tomten är 3118 m² och byggrätten 780 m². I bygglovsskedet är det viktigt att visa i situationsplanen hur hela byggrätten är placerat i fastigheten. Tanken är undvika att dela fastigheten till flera mindre fastigheter. Friliggande småhus får inte vara större än 200 m². Komplementbyggnader får inte vara större än 100 m². Det går att bygga i två våningar. Vind får inredas. Bullernivåer får inte överstiga riktvärdena. Detta måste tas hänsyn till vid placeringen av byggnader och bullerskärm samt i byggnadsteknik. Bullerskärm skall byggas längs Lapportsvägen i kvartersmark. Bullerskärm skall avgränsa järnvägsbuller från bostadskvarteret. På grund av järnvägsbuller ska bara en infart till kvarteret medges från Lapportsvägen.

Personalboende ingår i bostadsändamål. Tanken är at permanenta bostäder placeras i kvarter 1 (dock kan de bostäder tas i anspråk först efter helikopterbuller är hanterat).



Bild 54 Detaljplanen möjliggörs byggandet i två våningar i varje kvarter. Skissen visar ett förslag på att byggandet kan vara delvis också i en våning (gula byggnadsmassor). På bilden är kvarter nr 1.

Byggnad ska placeras minst 4 meter från fastighetsgräns mot kvartersmark och minst 2 meter mot natur och 4 meter mot gata. Natur skall bevaras i obebyggda delar av fastigheter. Markvegetation ska bevaras så gott det går. Markvegetation får tas bort bara i byggnadsarean. Avtäckt markvegetation kan med fördel återanvändas på ett lämpligt sätt. För områdets karaktär är det viktigt att marknivån inte får förändras väsentligt. Byggnaders utseende borde förstärka Abiskos karaktär. Definition av det är i kapitlet 2.2.4. Civila helikopterverksamhet skall flyttas innan bostäder tas i anspråk. Kvartersmark ska vara tillgänglig för gemensamhetsanläggningar för parkering, VA, bullerskärm, bastu-, garage- och förrådsbyggandet.

Förutsättningar i kvarteret: Terrängen sluttar svagt mot Lapportsvägen. Det finns två diken på tomten, som måste flyttas till tomtragrens. Vägen till vattenverket går genom tomten. Den behöver flyttas innan genomförandet av fastigheten. Möjligheter att utnyttja tomten är bättre desto större fastigheten är. Tomten gränsar till en befintlig villafastighet och ett vattenverk. Det behövs tas hänsyn till i kvartersplanering.

Byggnade: Avsikten är att de planerade bostäderna ska vara permanenta bostäder. I illustrationen är visat två enskilda villor med inneboende i en separerad vinkel av villan, ett parhus och ett kedjehus med två större och en mindre bostad. Inneboendevinkel kan man ha istället som utökning av villan eller förrådet. Om tomten skulle byggas enligt illustration (bild 48) skulle man få 9-13 bostäder beroende av antal våningar man bygger. Det betyder 25-46 boende i tomten.

Kvarter 2

Planinfo: Bostäder i form av flerbostadshus, radhus/kedjehus/parhus/friliggande småhus samt tekniska anläggningar. Tillfällig vistelse, stugor, vandrarhem, konferenslokaler, hotell, turistverksamhet. Verksamhet får ej vara störande. Det finns ett vattenverk på kvarteret samt u-området för att säkra ledningar. Vattenverket kommer att flyttas i framtiden och platsen frigörs för en annan bebyggelse. Z-området säkerställer att kopplingen mellan Lapportsvägen och området söder om detaljplanen fungerar. Kopplingen medger att området kan i framtiden exploateras. Det blir möjligt då att z-området detaljplanläggs t ex för en gata eller motsvarande.



Bild 55 Det är möjligt att bygga t ex enskilda bastu och förrådsbyggnader. Pumpstationen kan byggas t ex vid Lapportsvägen.

Den största byggnadsarea är 27 % av fastighetsytan. Tomten är 6941 m² och byggrätten 1874 m² (byggnadsarea). I bygglovsskedet är det viktigt att visa i situationsplanen hur hela byggrätten är placerat i fastigheten. Tanken är undvika att dela fastigheten till flera mindre fastigheter. Friliggande småhus får inte vara större än 200 m². Komplementbyggnader får inte vara större än 100 m². Det går att bygga i två våningar. Vind får inredas. På grund av järnvägsbuller ska bara en infart till kvarteret medges från Lapportsvägen.

Byggnad ska placeras minst 4 meter från fastighetsgräns mot kvartersmark och minst 2 meter mot natur och 4 meter mot gata. Natur skall bevaras i obebyggda delar av fastigheter. För områdets karaktär är det viktigt att marknivån inte får förändras väsentligt. Byggnaders utseende skall förstärka Abiskos karaktär. Definition av det är i kapitlet 2.2.4. Civila helikopterverksamhet skall flyttas innan permanenta bostäder tas i anspråk. Kvartersmark ska vara tillgänglig för gemensamhetsanläggningar för parkering, VA, bullerskärm, bastu-, garage- och förrådsbyggnadet.

Förutsättningar i kvarteret: Terrängen sluttar mot Lapportsvägen. Slutningen är ganska brant i södra delen av tomten. Det finns en vattenledning som skär av tomten på mitten. Ledningen går från vattenverket österut. Ledningen måste flyttas innan fastigheten byggs. Tekniska verken har utrett möjligheten att flytta ledningen vid Lapportsvägen. Möjligheter att utnyttja tomten är ju bättre desto större fastigheten är. Det går ledningar från vattenverket norrut. De största delen av ledningen är i prickad mark. Det finns ledningsrätten för ledningar. Vattenverk är i dagsläget placerat på kvarteret. Tekniska verken utreder att flytta vattenverket i framtiden utanför detaljplanområdet.

Byggnande: Avsikten är att de planerade bostäderna ska vara permanenta bostäder och/eller personalbostäder. Det är möjligt att ha bostäder för turismen och turistverksamhet i kvarteret. illustrationen är visat flera små flerbostadshus/kedjehus med små lägenheter och tre parhus av olika slag. Bastubyggnader är grupperat högre upp i fastigheten. Om tomten skulle byggas enligt illustration skulle man få 9-26 bostäder beroende av antal våningar man bygger och storlek av bostäder. Det betyder ungefär 28-44 boende i tomten.

Kvarter 3

Planinfo: Bostäder i form av flerbostadshus, radhus/kedjehus/parhus/friliggande småhus. Tillfällig vistelse, stugor, vandrarhem, konferenslokaler, hotell, turistverksamhet. Verksamhet får ej vara störande. Den största byggnadsarea är 25 % av fastighetsytan. Tomten är 5028 m² och byggrätten 1257 m². I bygglovsskedet är det viktigt att visa i situationsplanen hur hela byggrätten är placerat i fastigheten. Tanken är undvika att dela fastigheten till flera mindre fastigheter. Friliggande småhus får inte vara större än 200 m². Komplementbyggnader får inte vara större än 100 m². Det går att bygga i två våningar. Vind får inredas.

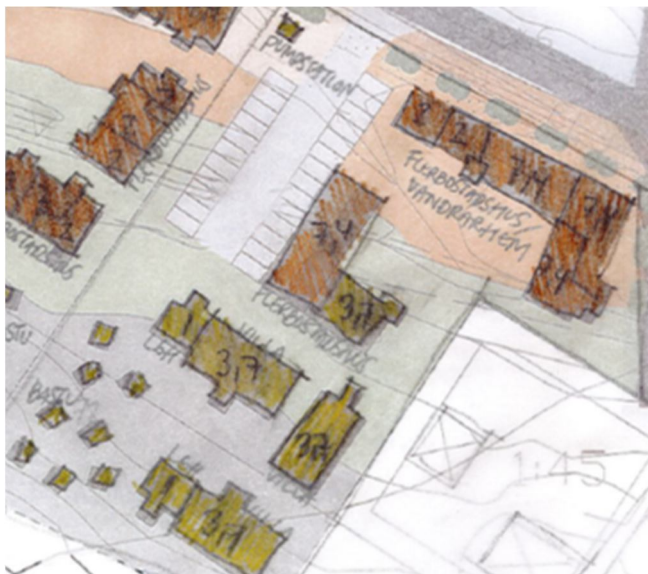


Bild 56 Vid Lapportsvägen kan man placera flerbostadshus eller t ex vandrarhem. Byggnaden blockerar bort järnvägsbuller från uteplatsen. Parkeringar är placerade mot höjdkurvorna. I stället för en större parkeringsplats kan man dela upp till två mindre parkeringsplatser. Mot Lapportsvägen är det viktigt att mötas med byggnadsmassor av bullerskäl. Att minimera parkeringsytan vid Lapportsvägen har stor påverka till områdets attraktivitet.

Bullernivåer får inte överstiga riktvärdena. Detta måste tas till hänsyn vid placeringen av byggnader och bullerskärm samt i byggnadsteknik. Bullerskärm skall byggas längs Lapportsvägen i kvartersmark. Bullerskärm skall avgränsa järnvägsbuller från bostadskvarteret. På grund av järnvägsbuller ska bara en infart till kvarteret medges från Lapportsvägen.

Byggnad ska placeras minst 4 meter från fastighetsgräns mot kvartersmark och minst 2 meter mot natur och 4 meter mot gata. Natur skall bevaras i obebyggda delar av fastigheter. För områdets karaktär är det viktigt att marknivån inte får förändras väsentligt. Byggnaders utseende skall förstärka Abiskos karaktär. Definition av det är i kapitlet 2.2.4. Civila helikopterverksamhet skall flyttas innan permanenta bostäder tas i anspråk. Kvartersmark ska vara tillgänglig för gemensamhetsanläggningar för parkering, VA, bullerskärm, bastu-, garage- och förrådsbyggandet.

Förutsättningar i kvarteret: Terrängen sluttar mot Lapportsvägen. Det finns ett dike på tomten, som måste flyttas till tomtgräns. Det finns en vattenledning som går diagonalt över tomten. Ledningen ska flyttas intill Lapportsvägen innan fastigheten kan bebyggas. Möjligheter att utnyttja tomten är ju bättre desto större fastigheten är. Tomten gränsar till en befintlig fastighet med en villa. Det behövs tas hänsyn till i kvartersplanering.

Byggande: Det är svårt att bedöma om tomten ska byggas för permanenta bostäder eller turistverksamhet. Behovet och tidplan för att flytta civila helikopterverksamhet styr det. Kommunen avgör vad det finns behov för mest när genomförandet blir aktuellt. Det är också möjligt att bygga båda (illustration nedan). Vandrarhem/flerbostadshus är placerat vid Lapportsvägen för av blockera buller. Samtidigt har byggnaden en viktig roll i hörnet av kvarteret i korsningen. Bastubebyggelse medges. Om tomten skulle byggas enligt illustration skulle man

få 9-13 bostäder beroende av antal våningar man bygger. Det betyder ungefär 34-50 boende i tomten.

Kvarter 4

Planinfo: Kvarter 4 medger utökning och förtätning av turistverksamhet. Det skapar inte direkt nya möjligheter för nya turistföretag att etablera till området, men det ger möjligheten bland annat att förtäta verksamhetsområde, effektivisera och utveckla verksamhet samt investera till nybyggnation. Kvarteret är planerat för tillfällig vistelse, friluftsområde, stugor, vandrarhem, konferenslokaler, turistverksamhet och även hotell (ONK). Området är utökad lite mot järnvägen för att ge bättre förutsättningar för fastighetsutveckling. Det finns en gammal SJ-byggnad som har kulturvärde och planbestämmelse q. Mountain Lodges huvudbyggnad är begränsad utanför detaljplanen på grund av skyddsavstånd till kraftledningen. Planområdesgräns i norra delen kommer från en gällande detaljplanen. Enligt den kan man bygga en ny anslutningsväg från kvarteret till Lapportsvägen. Den möjligheten är viktigt att ha kvar för framtida behov.

Förutsättningar i tomten: Terrängen sluttar mot Lapportsvägen i norra delen av tomten i övrigt är det platt. Det finns flera aktörer på tomten som utvecklar turistverksamhet. Det finns ledningar på tomten som är omotiverade att flyttas av kostnadsskäl. Ledningarnas placering bör därmed tas till beaktande vid kvartersplanering. Detaljplanen medger mycket byggrätt på tomten. Det går att effektivisera verksamheterna, planera attraktiva uteplatser och skilja besökare från driftarbetet.

Placeringen byggnader i ONK-kvarter är inte lika känsligt vad gäller buller. Sveriges Socialstyrelses handböcker för handläggning "Buller-Höga ljudnivåer och buller inomhus" 2008, säger det att "Vid tillfälligt boende är ljudmiljön inomhus lika viktig som vid permanentboende. Däremot kan kraven på ljudmiljön utomhus vara lägre.". Det är bra att tänka på att med rätt placering av byggnader kan man dämpa bullerpåverkan på utemiljön och andra fastigheter. Bullernivåer får inte överstiga riktvärdena. Detta måste tas hänsyn till vid placeringen av byggnader och bullerskärm samt i byggnadsteknik. Bullerskärm skall byggas längs Lapportsvägen i kvartersmark. Bullerskärm skall avgränsa järnvägsbuller från kvarteret. På grund av järnvägsbuller ska bara en infart till tomten medges från Lapportsvägen.

Byggande: Sammanlagd byggnadsarea i befintliga turistverksamhet är 822 kvm (utnyttjandegrad 14 %). Detaljplanen ger möjlighet för 2377 kvm inom tomten. Ökningen av byggrätten är stor och är möjlig att genomföra bara med stora förändringar i fastigheten. Bebyggelsen ska utformas med hänsyn till omgivningen och byns identitet, platsens specifika karaktär och själ. Planområdet är relativt högt beläget och därigenom väl synligt i omgivningen. För tomten gäller en planbestämmelse om utformning av skyltar och ljusreklam (f).

4.1.3. Trafik

Planområdet angörs via Lapportsvägen med en ny planerad väg som kommer att skötas av kommunen. Huvudmannskapet i kommunalt. I anslutning till planområdet finns en gång- och cykelväg som går till byacentrum under järnvägen. Kollektivtrafik (tågstation) finns bredvid planområdet. Det planeras nya busshållplatser till länstrafiken (buss).

Abisko ligger i ett fjällandskap där relativt svåra terrängförhållanden kan förekomma. Alla gator skall dock uppfylla kraven för rörelsehindrades tillgänglighet när det gäller lutningar och bredd på gångvägar, gator och parkeringsytor. Inom planområdet ska nya gator utformas med kurvor för att minska lutningar. Befintlig gata mellan kvarter 3 och 4 (gatan till en stuga och Mountain Lodge) ska flyttas lite österut. Det är på grund av att korsningen (vägen tillfrån järnvägsstationen-Lapportsvägen västerut- vägen till lokstallet- vägen till Mountain Lodge) behöver utformas som

fyrvägskorsning av trafiksäkerhetsskäl. Utrymmet för gatan blir lite bredare så att ledningar kan anläggas vid gatan.

Parkering ska placeras inom fastigheter. Det finns en allmän skoterled nära detaljplanområdet. Skoterkörning medges vid Lapportsvägen i detaljplanområdet. Tillgänglighet måste tas till hänsyn i fastigheters och byggnaders planering.

Vägen till reningsverket behöver flyttas innan kvarteret 1 genomförs. Det kan bli så att kvarter 1 går att genomföra först när vattenverket är redan flyttat bort från området. Då behöver inte vägen byggas alls och området kan bara lämnas kvar för framtidens möjlig väkanslutning.

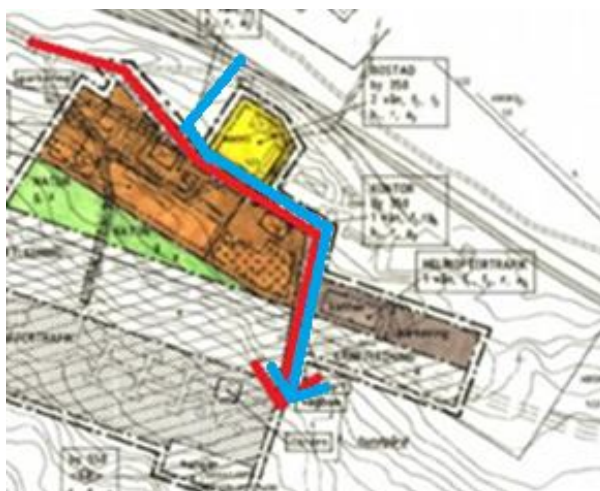


Bild 57 Tillfart till helikopterplattan ska ske längs planområdesgräns som det är visat i befintlig detaljplan (röd pil). Den lösningen är inte genomförd helt. Den blåa pilen visar hur man når helikopterplatsen i dagsläget.

4.1.4. Tekniska lösningar

Hantering på tomtmark

I de flesta delar av området bedöms det vara svårt att infiltrera dagvatten på grund av markens beskaffenhet. Det är även svårt att skapa underjordiska fördröjningsmagasin i mark där markvattnet/grundvattennivån ligger högt. Ett sådant magasin kan snarare dränera ur marken än att fördröja dagvatten inom området. (Dagvattenutredning Abisko-bostäder. Ramböll, 2015.) Grundvattennivån är högst i västra kvarter och lägst i östra kvarter.

I det här fallet är det dock osäkert om omfattningen på parkeringsytor skulle bli så betydande att oljeavskiljare behövs. Sannolikt kommer det inte att behövas inom detta område men man bör vara uppmärksam på frågan om det blir mer omfattande bil- och skoteruppställningsplats i samband med verkstadsverksamhet eller liknande. (Dagvattenutredning Abisko-bostäder. Ramböll, 2015.)

En smal väg till vattenverket går genom kvarteret 1. Det ska flyttas innan byggandet av kvarteretsmark. Vattenledningen från kvarter 2 och 3 planeras att flyttas och anläggas i den nya infartsvägen (lokalgata) från Lapportsvägen och anslutas till befintlig vattenledning i Lapportsvägen. Det är möjligt att ledningar från vattenverket norrut behövs flyttas för att de ska hamna i prickmark (u). Exakt placering av ledningar i dagsläget är osäker. Detaljplaneområdet skall anslutas till kommunalt vatten- och avlopp och verksamhetsområdet kommer att utökas etappvis. Utredning för vatten- och avloppskapacitet i Abisko är gjord.

Avvattning av fastigheter/hantering av dagvatten löser fastighetsägarna själv. Det är viktigt att ta hänsyn till och planera lösningen i kvartersplaneringsskede. Dikena placeras först och främst på kvartersgränser.

Dagvatten och gatumark

Det finns inget kommunalt dagvattennät inom området utan dagvattnet leds vidare via öppna diken efter vägarna eller omhändertas lokalt på den egna fastigheten. Det är kostsamt att anlägga kupolsilar och dräneringsledning i svackdiken. Det är inte beslutat att kommunala dagvattenledningar skall anläggas längst vägarna. Förprojekteringen av VA-ledningar efter Lapportsvägen kan svara på om lösning med ledning eller öppna diken är bäst.

För att hantera dagvatten från gatumarken kan gatusektionen till exempel utformas med gröna remsor med svackdiken. Dagvatten från vägområdet avleds direkt till dessa svackdiken. En fördel med dessa diken är att de även jämnar ut flödet till trummor som ligger nedströms. Vid studier av olika typer av diken har det konstaterats att svackdiken, dvs. diken med flacka slänter med ett dränerande lager i botten samt dräneringsledning i botten av det dränerande lagret är den typ av diken som har bland den bästa effekten på rening och fördröjning av dagvatten. (Dagvattenutredning Abisko-bostäder. Ramböll, 2015.)

Dikena sektioneras och i lågpunkterna leds dagvattnet ut till ett konventionellt dagvattensystem med ledningar eller diken. En uppenbar nackdel med ledningar jämfört med diken är de riskerar att förläggas på ett sådant djup att det blir svårt att avvattna området med befintliga trummor. Kupolsilar förläggs med jämna mellanrum i dikena. Dessa leder vattnet till dräneringssystemet och är förhöjda i dikena så att vattnet kan dämna något innan det leds vidare. Brunnarna i dikessektionernas lågpunkter utformas så att de kan stängas av vid eventuella olyckor. (Dagvattenutredning Abisko-bostäder. Ramböll, 2015.)

Kommunala snöupplag hanteras inom området så att god framkomlighet råder. Förändringar med driften (när det gäller om snöröjning) behövs inte göra. Varje enskild fastighetsägare ansvarar för snöupplag på den egna fastigheten.

Renhållning

Renhållning, full källsortering, ska ordnas på egna fastigheter. Om området bebyggs med flerbostadshus anser Tekniska Verken att fastighetsnära insamling bör prioriteras, d.v.s. full källsortering nära bostaden vilket bidrar till bättre sortering. Regeringen har fattat beslut om förordningsändring som på sikt kommer innebära att insamlingen av förpackningar och returpapper ska ske bostadsnära.

Hur stort ett avfallsutrymme behöver vara beror på antalet och typ av hushåll eller verksamhet, avfallsmängder, insamlingsteknik, hämtningsintervall och om det förekommer källsortering (fastighetsnära insamling). Mängden avfall som behöver hämtas kan variera stort. I bostadsområde med många barnfamiljer blir avfallsmängderna större. Det är även viktigt att vid dimensionering av avfallsutrymmen ge möjlighet till flexibilitet eftersom mängderna ibland kan avvika från det som anses "normalt".

Tekniska Verken har tagit fram en handbok med råd och anvisningar för den som ska bygga avfallsutrymmen, denna baseras på "Avfall Sveriges handbok för avfallsutrymmen" (Rapport 2009). Handboken tar även upp transportväg för insamlingsfordon. Transportvägar ska ha fri sikt och god framkomlighet, ha en hårdgjord körbana och minsta belastningsklass 2 (BK2), vara snöröjd och halkbekämpad vintertid. Vägarna bör vara minst 5,5 meter breda om körning i båda riktningarna förekommer. Om parkering tillåts måste vägen vara bredare. Om vägen är mötesfri och det inte finns parkerade fordon kan vägen vara smalare men den bör vara minst 3,5 meter. Träd och annan växtlighet får inte inkräkta på vägbredden. Vägen ska ha en fri höjd av 4,7 meter

Insamlingsfordonet måste ha vändmöjlighet. Vändplan för normal sopbil ska ha en diameter av 18 meter med hinderfri remsa på ytterligare 1,5 meter runt om alternativt kan någon typ av vändplats möjliggöra en så kallad T-vändning.

4.1.5. Störningar

Järnvägen och helikopterverksamheten är problematiska bullerkällor att hantera vid planering av bostäder utan att det blir konsekvenser för områdets karaktär och kvalitet. För att nå lämpliga riktvärden i buller måste civila helikopterverksamhet flyttas längre bort. Kommunstyrelsen har beslutat 2017-05-15 § 175 att ”ge stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att söka fram en ny helikopterplats för den civila helikopterverksamheten i Abisko”. Två nya alternativa placeringar för helikopterverksamhet är medgett i översiktsplan. Översiktsplanen har vunnit laga kraft 2019. Uppdatering av fördjupad översiktsplan har börjat år 2019. Alternativa placeringar utreds vidare i det arbetet. Riktvärden för Försvarmaktens helikopterbuller finns inte (Förordning 2015:216 om trafikbuller vid bostadsbyggnader). Mera information om förordningen är i kapitlet 2.1.3. ”Gällande detaljplan, områdesbestämmelser, förordnanden, skydd”.

Försvarmakten har gett kommunen ett visst avstånd från helikopterplats till kvartersmark, som följer deras bullerutrednings vissa bullernivå. Kvartersmark är visat utanför den bullernivån. I dagsläget förs Försvarmaktens flygningar i vissa veckor per år. Försvarmakten informerar samhället och olika intressenter om det i förhand. Järnvägsbuller kan tas hänsyn till bättre därför att bullerkällan är bara i en sida av kvarter och bullret kommer inte ovanför. Bullerskydd måste göras för att nå riktvärdena i kvartersmark. För att skydda uteplats från järnvägsbuller måste byggnader och bullerskärm placeras på kvartersgräns längs Lapportsvägen. I bostadsplaneringen är det viktigt att ta buller i beaktande för att nå riktvärdena inomhus. Det påverkar t ex till lägenhetsstorlek.

I detaljplanen föreslår bostäder 65 -75 meter från järnvägen. Avståndet mellan befintliga bostäder och järnvägen är lika stor. Bullermätning har gjorts för tågtrafiken. Gällande riktvärden för buller överskrids för flera av fastigheterna kring bangårdsområdet. Trafikverket har ansvar för att utföra bullerreducerande åtgärder för **befintlig bebyggelse** där gällande riktvärden överskrids, t.ex. genom byte av fönster och tilläggsisolering av yttervägg och/eller bulleravskärmade uteplatser. För den nya bebyggelsen i detaljplanen har Trafikverket inget ansvar för att gällande normer och riktvärden för buller uppnås.



Bild 58 Ekvivalent ljudnivå från passerande trafik, utbredning 2 meter över marknivå samt vid bostadsfasad. Prognosår 2040. Beräknat med 3 m höga skärmar markerade i grönt.

För de fastigheter som ligger närmast spårområdet är buller lättast att hantera med bullerskärm och placering av byggnadsmassor. På bilden ser man att 60 dBA (orange färg) är tillåten ljudnivå vid fasaden. Bullerkrav är lättare att fylla inomhus än utomhus. Med användningen ”tillfällig vistelse” gäller samma bullerkrav som i permanent bostäder. Det finns inte bullerkrav för tillfällig vistelse i utomhus. En åtgärd som kan reducera bullernivåerna i utomhusmiljön till viss del är att komplementbyggnader placeras på ett sätt som skapar en tillsluten utemiljö. De fungerar som en bullerreducerande barriär mot bostadshuset. När det inte är möjligt att skydda mot buller med byggnader bör man göra det med bullerskärm (Kolla 2.2.4.). Temporär ökning av ljudnivån under byggskedet är sannolik och temporär ökning av vibration under byggskedet är möjligt. Skyddsområde av kraftledningen är beaktat i detaljplanen.

4.2. Detaljplanens konsekvenser

Detaljplanområdet är litet, men detaljplanens positiva konsekvenser är stora. Att skapa bostäder i byn har diskuterats flera decennium. Möjlighet att kunna investera till nybyggnation, använda lokala företagare och känna sig att ha permanent bostadslösning är viktigt. Kommunens och olika företags rekryteringsdilemma (bostäder till anställda) ges möjlighet att lösa. Det blir bättre förutsättningar för flera företagare att utveckla sin verksamhet eller etablera sig i Abisko när antal permanentboende utökas. Förhoppningsvis minskar tillfälliga bostadslösningar väsentlig och attraktivitet av byn ökar. Detaljplanen förutsätter investeringsbeslut av reningsverkets nybyggnation.

4.2.1. Sociala konsekvenser

Detaljplanen påverkar till människornas liv och välmående positivt via nya bostadsmöjligheter och investeringsmöjligheter. Det är hälsosamt och tryggt bo i området. Bostäder i Abisko säkrar byns möjlighet att utvecklas. Det ger bättre möjligheter för företag i området att växa. Abiskos område ger bra möjligheter till en bra livsmiljö för barn med närhet till skola och fjäll. Det är lätt att skapa naturnära boende i byn. I Abisko kan man bo naturnära, som är jätteviktigt för kirunaborna. Vid möjlighet till fysisk aktivitet i närområdet ökar den fysiska aktiviteten på fritiden. Attraktiviteten av byn ökar och omgivningen blir strukturerat.

En av de viktigaste påverkan till människor är mentalt: ”Äntligen kan vi tänka oss bo permanent i byn! Nu kan jag tänka mig stanna här med familjen! Nu kan jag starta ett företag när mitt bostadsproblem är löst!”. Det finns säkert svårigheter med tillfälliga bostadslösningar. Tillfälliga lösningar är aldrig permanenta och borde inte vara det heller pga till exempel kvalitetsnivåer, hälsoskäl osv. Definitivt försvårande är att hela detaljplanområdet inte går att genomföra innan reningsverkets investeringar är gjorda. Förtätning kan också ses som negativt av enskilda fastighetsägares synvinkel. I varje fall tillgänglighet till naturen, som ses vara väldigt viktigt, minskar inte för någon.

Hälsopåverkan kan bedömas vara stor på grund av minskad mentalt lastning. Den snedbildade bostadsmarknaden kan korrigeras. Bostadssituation blir mera jämställd. Ingen borde behöva bo i en husvagn permanent. Trivsamt ökar när tillfälliga bostäder städas bort från byn som onödiga. Omgivningen till turister svarar bättre till bilden de har av Abisko.

Detaljplanområdet är nästan bara kvartersmark. Barnen har bra möjligheter för trygg trafikomgivning från planområdet till skolan. Det finns inga parkområde eller lek område detaljplanerat för barnen. Samtidigt finns det hela fjällnaturen tillgängligt från varje kvarter. Naturen omkring detaljplanen är lättillgänglig för barnen dock det finns helikopterverksamhet och järnvägens bangård, som är farliga för barnen att vistas. Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar är tagit hänsyn till i detaljplaneringen, men behövs också beaktas i

noggrannare kvartersplanering och bygglovsskede. Allemansrätten (MB 7:1) begränsas inte nämnvärt då området ligger i direkt anslutning till bebyggelse. Områdena in i kvarteret kan med bra planering bli väldigt inspirerande, men samtidigt trygga för barnen och alla andra.

4.2.2. Konsekvenser till landskap och natur

Planen har en positiv klimatpåverkan lokalt eftersom det förtätar byn. Påverkan till landskap bedöms inte vara stor därför att förtätning tar plats mellan befintliga villafastigheter och detaljplanelagt turistverksamhet. Området är kopplat ihop med järnvägen och järnvägsstationen, vilka har kulturhistorisk värde. Bullerskärmar kommer att hindra utblickar mellan detaljplanens kvartersområden och järnvägsbyggnader. Det finns i dagsläget redan visuell hinder på bangården, som delvis bryter utblickar. Det är viktigt att bullerskärmar gestaltning passar till byggnader i kvarteret. Det är viktigt att placera de största byggnadsmassor vid Lapportsvägen. Det är inte reglerat i detaljplanen pga de bästa byggbarmark är vid Lapportsvägen.

Terrängens höjdnivåer blir oförändrade. Byggnadshöjder kommer inte att sticka ut i landskapet. Kvartersmark tar i anspråk naturområdena. Mindre byggnader rekommenderas byggas på plintarna. Om det blir turistverksamhet och möjligen byggbara stugor, blir påverkan till kvarterets natur liten. De områdena är använt redan innan för närrecreation och människans påverkan ses där tydligt.

4.2.3. Konsekvenser till bebyggd miljö

Biltrafiken kommer att öka i området. Det orsakar ingen större ökning av luftföroreningar eller buller. Säkerhet och trygghet för trafikanterna under gatornas bygg- och rivningsskede måste tas hänsyn till av entreprenörer och kommun. Områdets byggande har inte landskapspåverkan. Utblickar bedöms inte minskas från befintliga bostäder omkring mot landskapet.

4.2.4. Konsekvenser till näringsliv

Planområdet är betydelsefullt till näringslivet lokalt i Abisko. Detaljplanen möjliggör utökning av turistnäringen. Bostadsbebyggandet påverkar till lokala och möjligen regionala byggföretag. Kommersiell service blir förhoppningsvis mångsidigare och olika företag kan placera deras verksamhet bättre. Bostäder i Abisko garanterar bättre möjligheter för rekrytering. Nya bostäder kan korrigera fastigheternas värde betydligt i Abisko. Marknadssituationen har påverkat till fastighetspriserna så att de har utökats rejält och marknadssituationen har blivit sned.

4.2.5. Kostnader

Kostnader till följd av genomförande detaljplan har inte tagit fram noggrant (kolla 5.2). Flera åtgärder t ex ledningsflytt skulle ändå göras samt flytt av vattenverket. Kommunen får inte underlag från Statens fastighetsverk om markvärdet innan detaljplanen är klar. Anslutningskostnader tas in i form av anslutningsavgifter. När det gäller genomförandekostnader under samrådsskedet konstaterades en kostnaden med att anlägga ett väldigt lång avvattningsdike inte hållbart. Granskningsskedets kostnader är mera hanterbara och rimliga. Till exempel flytt av ledningar eller anläggning av nya ledningar skulle ha varit nödvändigt i varje fall. Gatubyggnation är minimerat i detaljplanområdet. Kostnader med bulleråtgärder tas fram för varje kvarter av exploatör. Detaljplanen medger grovt 20 milj.kr bygginvesteringar i kvarter 1-4. De enda stora kostnader kommer från förändringsbehov av avloppsreningsverket, dock det främjar hela Abiskos utveckling i framtiden.

5. GENOMFÖRANDE

5.1. Tekniska åtgärder

Bullerskärm ska byggas av fastighetsägare. Fastighetsägare ansvarar om drift och underhåll.

Tekniska frågor har diskuterat löpande med Tekniska verken i Kiruna Ab under planeringsarbete.

Det finns inget kommunalt dagvattennät inom området utan dagvattnet leds vidare via öppna diken efter vägarna eller omhändertas lokalt på den egna fastigheten. Det är inte beslutat att kommunala dagvattenledningar skall anläggas längst vägarna. Förprojekteringen av VA-ledningar efter Lapportsvägen kan svara på om lösning med ledning eller öppna diken är bäst. I västra delen av detaljplaneområdet är grundvattnet nästan i marknivå, i östra delen ligger den på två meters djup. Andelen hårdgjorda ytor kommer att öka via planläggning. Smältvatten från fjällen rinner genom området. Ytterligare diken ska anläggas.

5.2. Ekonomiska åtgärder

Kommunen bekostar framtagandet av detaljplanen. Planavgift kommer att tas ut i samband med bygglov. Kostnader av genomförande detaljplan har inte tagits fram. Kostnadsbild har blivit mycket bättre efter detaljplanens samrådsförslag. Detaljplanområdet har minskat, vilket inneburit att det inte finns behov att bygga nya gator osv. Granskningsskedets kostnader är mera hanterbara och rimliga. Till exempel flytt av ledningar eller anläggning av nya ledningar skulle ha varit nödvändigt i varje fall. Anläggningsavgift för VA-anslutning utgår enligt gällande VA-taxa. Gatubyggnation är minimerat i detaljplanområdet. Kostnader med bulleråtgärder bekostar varje kvarter själv. De största delen av marken ägs av staten. Markens värde är ökar och Statens fastighetsverk ska börja först efter detaljplanen har vunnit laga kraft. Detaljplanen medger grovt 30 milj.kr bygginvesteringar i kvarter 1-4. De enda stora kostnader kommer från förändringsbehov av avloppsreningsverket, dock det främjar hela Abiskos utveckling i framtiden. Kostnader av utökning av avloppsreningsverket tas fram i fördjupat översiktsplanarbetet. Vattenverkets kostnader tas fram i projekteringskedet.

5.3. Organisatoriska åtgärder

Tidplan

Detaljplanen handläggs med normalt planförfarande. Detta innebär att planen skickas ut på samråd och granskning innan den antas. Efter samråd och efter granskning sammanställs inkomna synpunkter i samrådsredogörelse respektive granskningsutlåtande. Inkomna synpunkter bemöts i dessa och eventuella justeringar tillkommer till planhandlingarna. Detaljplanen vinner laga kraft tre veckor efter antagande i kommunfullmäktige om inget överklagande inkommer.

Befintligt avloppsreningsverk klarar inte kapacitetsmässigt att ansluta hela planen i dagsläget. Då kapaciteten är begränsad i avloppsreningsverket krävs att planen ansluts i etapper. Det bör tydliggöras vilket område som avses anslutas och byggas ut i första hand. Etappindelning bör ske i enlighet med en utbyggnadsplan/åtgärdsplan för reningsverket. Om reglerad etappindelning inte sker finns risk för att verkets kapacitet överskrids. Utbyggnad av avloppskapaciteten i Abisko måste föregås av ett strategiskt beslut om hur stor kapacitetsökning som långsiktigt kommer att behövas, dvs. ta höjd för kommande exploateringsplaner utöver aktuell detaljplan. Efter beslut om kapacitetsökningens omfattning kan projektering av utbyggnad av avloppskapaciteten påbörjas. Diskussioner och utredningar tar plats i fördjupat översiktsplanarbetet.

Genomförandetid

Genomförandetiden är fem år efter det att detaljplanen vinner laga kraft. Under genomförandetiden har fastighetsägare rätt att utnyttja byggrätter enligt detaljplanen. Total exploatering innebär att avloppsreningsverket behöver byggas ut och civila helikopter verksamhet flyttas. De är kopplat med fördjupad översiktsplanering och kommer att lösas på den nivån först.

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Kommunen handlägger planen fram till den vinner laga kraft. Kommunen är huvudman för allmän platsmark i hela planområdet. Ansvar för genomförande av planförslagets kvartersmark åligger framtida fastighetsägare.

Avtal

Plan- eller exploateringsavtal är inte gjort. Olika avtal görs efter kommunen har fått tillgång till marken.

Samarbete om genomförande av detaljplan

Möjligheten att utveckla kvartersområdena till permanenta bostäder blir klar efter civila helikopter verksamhet har flyttat. Det kommer att ta tid. Det är troligt att kommunen får tillgång till statens mark innan det och områdena genomförs till tillfällig vistelse, turistverksamhet med mera.

Kvartersområdena kan planeras tillsammans. Det kvarstår flera frågor. Finns det intresse att hitta en gemensam lösning för kvarter bland de som är i tomkö? Vilken bostadstyp finns det intresse för? Finns det speciella behov eller nya lösningar med boende? Finns det möjligheter att spara byggnadskostnader via gemensamma lösningar? Via samarbete kan man nå effektivare och attraktivare bostadslösningar som svarar direkt till bostadsbehovet. Efter fördjupad översiktsplanarbetet kommer förhoppningsvis flera detaljplaner påbörjas i Abisko för att få flera bostäder till byn. Hur hittar man företag, vilket vill investera i Abisko? Det kan vara mer realistiskt att flytta befintliga byggnader till Abisko istället. Turistverksamhet i planområdet är lämpligare och mer realistisk i dagsläget än (permanent)bostadsbebyggelse. Turismen kan i framtiden förändras till permanenta bostäder.

5.4. Fastighetsrättsliga frågor och konsekvenser

I samråd med Lantmäteriet ansöker kommunen de fastighetsbildningsåtgärder som krävs för planens genomförande. Fastighetsbildning utefter planförslaget innebär att fastighet Abisko 1:22, Jukkasjärvi Bandel 100:1 och Abisko 1:47 regleras.

Planförslaget möjliggör avstyckning av fastigheter med olika sättet. På plankartan finns illustrerat hur de framtida fastigheterna kan komma att se ut. Det finns flera fastighetsrättsliga frågor som måste utreds i fortsatt arbete. Det är viktigt att kommunen inte överlåter den västra delen (egenskapsgräns z) av kvarter 2. Kopplingen mellan Lapportsvägen och områdena söder om planområdet är viktig. Det kan finnas behov för att nå fjällen/naturen eller utreda möjligheter att exploatera större område längre fram i framtiden.

Gemensamhetsanläggning för VA kommer att behöva inrättas om kvarteren avstyckas. En anslutningspunkt vid Lapportsvägen medges för respektive kvarter.

I dagsläget har kommunen fått arrendera små markområdena av Jukkasjärvi Bandel 100:1 vid Lapportsvägen just utanför detaljplanen.

5.5. Värdering och uppföljning av detaljplan

Detaljplanarbetet ska få fortsättning i form av samarbete med tomtkön och kopplat med arbetet av fördjupad översiktsplan. Idealt skulle samarbete med tomtkön ta plats samtidigt med detaljplaneringen. Det kan vara någonting man strävar efter i den framtida detaljplaneringen av nya bostadsområdena i Abisko. Kommunen ser att det är väldigt viktigt att hitta lösningar till bostadsbrist. Bästa lösningar hittar man med att samarbeta och planera kvarterstruktur tillsammans med tomtkön.

Plan- och exploateringsavdelning görs en utvärdering av detaljplanarbetet innan slutet av 2021. Detaljplanens uppföljning sker i form av samarbete med intressenter under hösten 2021.

5.6. Värdering och uppföljning av genomförandet

Värdering och uppföljning av genomförandet görs stadsbyggnadsförvaltning och tekniska verken tillsammans efter största delen av detaljplanen är genomfört.

6. REVIDERING EFTER GRANSKNING

Efter samråd och granskning har inkomna yttranden sammanställts och besvarats i en samrådsredogörelse respektive granskningsutlåtande. Handlingarna har även reviderats under planprocessen. Efter granskningen har följande väsentliga revideringar gjorts;

Planbeskrivningen:

- 1) Redaktionella korrigeringar samt korrigeringar från yttranden till planhandlingar.
- 2) Information om tågbullerutredningen (från uppdaterad bullerutredning) har tillkommit.
- 3) Uppdaterad information om översiktsplanen och fördjupad översiktsplanarbetet.
- 4) Uppdaterad text om detaljplanens granskningsskede.
- 5) Uppdaterad information om grundvattentäkten.
- 6) Försvarsmaktens helikopterbullerkartor har tagits bort från planbeskrivningen.

Plankartan:

- 1) Redaktionella korrigeringar samt korrigeringar från yttranden till plankartan och dess bestämmelser. Planbestämmelsernas bokstäver och index-numren är uppdaterade.
- 2) Fastighetskartan och grundkartan är uppdaterad.
- 3) E-områdena har lagts till, i stället för att vara egna kvarter (E), som en markanvändning i det större kvarteret med kombinerad markanvändning (BOKE).
- 4) I mellersta bostadskvarteret (B i granskningsskedet) medges även "Tillfällig vistelse, hotell, vandrarhem, restaurang, servicehus, konferenslokaler. Verksamhet får ej vara störande. Kvarteret angränsar inte till fastigheter som är redan bebyggda. Konsekvenser av utökade markanvändning bedöms inte ha en stor påverkan till detaljplanen.
- 5) N- markanvändning (friluftsliv- och camping) är ersatt i två kvarter med markanvändning O, som beskriver bättre målbilden och är lämpligare i kvarteren. Turistverksamhet är lagt till i planbestämmelser O och O1 för att beskriva ändamålet bättre.
- 6) O1- markanvändning är tillagd. I och med detta medges också "Serviceverksamhet kopplat med turismen t ex skoterservice, garagebyggnader mm. Verksamheter får ej vara störande. Tillägget bedöms inte strida mot den användning som finns i kvarteret i dagsläget eller vara olämplig. Förändringen är inte så stor så att det skulle påverka grannfastigheters eller kvarterets huvudanvändning: tillfällig vistelse mm.
- 7) En till illustration har lagts på plankartan.

- 8) Områdena för markreservat specificeras på plankartan med beteckning ”g”. VA är tillagts som gemensamhetsanläggning.
- 9) U-områdena har lagts till på kvartersmark längs Lapportsvägen.
- 10) Gatubestämmelsen har tydliggjorts. Huvudgatan tas bort. Båda gatorna i planområdet är lokalgator.
- 11) Bullerbestämmelser är tydliggjorda. Bestämmelse om skydd mot störningar betecknas med ”m”. Både järnvägsbuller (m1) och helikopterbuller (m2) har tagits till hänsyn.
- 12) Bestämmelsen ”att vind får anordnas”, anses som onödig och har tagits bort.
- 13) Planbestämmelsen om ljusföroreningen och Abiskos karaktär har ansetts vara otydlig och har därför tagits bort.

Kommunstyrelsen bedömer att följande förändringar inte har så stor påverkan till detaljplanen att en ny granskning är aktuellt.

7. MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER

Plan- och exploateringsavdelning på Kiruna kommun har upprättat planen i samarbete med tillväxtavdelningen/ översiktsplanering Sara Thelin, miljö- och bygglövskontoret och Tekniska verken. Utredningar är gjorda av konsultföretag.

Kiruna 2020-01-20

Aleksiina Toivanen
Planarkitekt

Nina Eliasson
Plan- och exploateringschef