



JOKKMOKKS
KOMMUN

JÁHKÁMÁHKE
KOMMUVNNA
JÁHKÁMÁHKI
SUOHKAN

Samrådsredogörelse

DETALJPLAN FÖR KÅBDALIS 2:2 m fl, Jokkmokks kommun, Norrbottens län

Innehåll

Sammanfattning.....	1
Samrådsyttranden och kommentarer.....	2
INLANDSBANAN AB	2
TELIA	5
TRAFIKVERKET	6
SGI.....	8
LÄNSSTYRELSEN.....	9
Privatperson 1	18
Föreslagna förändringar	18



Sammanfattning

Samrådsförslaget ger möjlighet till i huvudsak nya fritidsbostadshus, husvagns-, bil och skoterparkering, hotell och restaurang, utbyggnad av friluftsområde samt gator. Planen syftar till att skapa förutsättningar för expansion av skidbacke, ny bebyggelse i form av bostäder, fritidshus, restaurang-, hotell- och servicebyggnader samt områden för handel- och husvagnscamping. Förslaget innehåller ca 170 antal fritidsbostäder, ett 50-tal radhus, ca 60 nya husvagnsparkeringsplatser och ca 500 parkeringsplatser.

Planförslaget sändes ut på samråd 2020 -03 -04 till 2020 -03 -25. Under samrådet inkom 6 yttranden. Länsstyrelsen bedömer att riskfrågor behöver klargöras. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller geoteknik, trafik och dagvattenhanteringen i området.

Kommunens sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna kan hanteras och studeras vidare i det fortsatta arbetet. Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande huvudsakliga frågor att studeras vidare inför granskning: Geoteknik och risk för ras och skred, dagvattenhantering kopplat till utbyggnadsetapperna, trafikutredning för att säkerställa en säker koppling till väg E:45 samt bullerutredning gällande järnvägen.

Hur samrådets bedrivits

Plansamråd pågick under perioden 4 mars till 25 mars 2020. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Information om samrådet har anslagits i lokaltidningar och på kommunens hemsida. Planförslaget har funnits tillgängligt på kommunens hemsida och samhällsbyggaravdelningens anslagstavla. Ett öppet informationsmöte hölls 3 mars 2019 i restaurangen Kårleone, Kåbdalis mellan klockan 18.00 och 21.00. Kring 120 personer närvarade.

Under samrådstiden har sex yttranden inkommit.

1. Länsstyrelsen i Norrbotten	2020-03-31
2. Trafikverket	2020-03-25
3. Lantmäteriet	2020-03-17
4. Inlandsbanan AB	2020-03-31
5. SGI	2020-04-03
6. Privatperson 1	2020-03-25



Samrådsyttranden och kommentarer

Nedan redovisas en redogörelse av de synpunkter som inkom under samrådet. Samtliga yttranden redovisas i fulltext med efterföljande kommentar.

INLANDSBANAN AB

Inledningsvis konstaterar IBAB att ingen kontakt har tagits med IBAB under arbetet med att ta fram detaljplanen då långtgående konsekvenser av vårt yttrande kunde ha undvikits i ett tidigt skede. Vi konstaterar också att samrådsunderlaget kommit oss tillhanda två dagar innan samrådstidens utgång.

Inlandsbanan är en lågtrafikerad järnväg men har trafik såväl vinter som sommartid där trafiken uppgår till ca 3 tåg per dygn. Inlandsbanan AB driver ett arbete för att öka godstrafiken samt även totalrusta banan. I en sådan framtidsvision beräknas det kunna gå ca 10 tåg per dygn varav merparten tunga godståg.

Riskhantering - järnvägstrafik.

1. Riskavstånd för bebyggelse. Detaljplanen hanterar inte de riktlinjer för fysisk planering som återfinns på Trafikverkets hemsida, riktlinjerna anger att en enskild bedömning ska göras för att eliminera risken för tredje person vid en urspårning. I detta fall är särskilt riskpåverkande faktorer sträckhastigheten vid det aktuella området (80 km/h för norrgående tåg och 60 km/h för södergående tåg.) och att det även kan förekomma transporter av farligt gods på järnvägen.

Inlandsbanan AB yttrande med avseende på ovanstående är:

- Ingen ny bebyggelse eller husvagnsuppställning får överhuvudtaget förekomma inom 30 m från spåret räknat (spårmitt) och detaljplanen bör ändras i förhållande till detta.
- Befintlig campingplats bör om möjligt också anpassas till ovan angivna avstånd.

Kommentar:

Ny bebyggelse och camping eller husvagnsenheter kommer anpassas till att angöras minst 30m från spårmitt. Detta beskrivs i Planbeskrivningen under Planens konsekvenser; Störningar och risker.

Inför granskning kommer handlingarna komma till Inlandsbanan AB i god tid.

2. Spårspring och obehörig skotertrafik

I Kåbdalis sker otillåten skoterkörning såväl på järnvägsspåret som vid sidan av spåret. Likaså förekommer även spårspring mycket tack vare den närliggande campingen. Båda dessa förseelser är förknippade med bötesbelopp. Inlandsbanan AB har i tidigare yttranden för andra planarbeten påpekat dessa missförhållanden.



Inlandsbanan AB yttrande med avseende på ovanstående är:

- Skoterkörning inom området bör regleras och förtydligas i detaljplanen. Skoterleder kanaliseras så att passage av järnvägen sker genom den med bommar försedda plankorsningen vid campingen.

- Uppförande av stängsel mellan järnvägen och planområdet i dess hela längd bör villkoras och även anges som exploatörens ansvar i kommande genomförandeavtal/beskrivning. Typ av stängsel och stängseldragning ska godkännas av Inlandsbanan AB. Kostnader regleras i enlighet med Stängsellagen.

Kommentar:

Kommunen menar att obehörig skotertrafik förbättras genom att en tydlig skoterled parallellt med järnvägen möjliggörs i planen samt hinder mot spårspring. Detta beskrivs i Planbeskrivningen under Planförslag; Skoterled.

Kommunen har i dialog med Inlandsbanan AB samt exploatör kommit överens om att stängsel kommer att uppföras vid behov. Avtal mellan Inlandsbanan AB, kommunen och exploatören upprättas. Detta beskrivs i Planbeskrivningen under Planens konsekvenser; Störningar och risker.

Buller orsakad av järnvägstrafik.

Detaljplanen har inte hanterat bullerförhållanden orsakad av järnvägstrafik. Inlandsbanan AB har värden för bullerutbredning i Kåbdalis.

Inlandsbanan AB yttrande med avseende på ovanstående är:

- Detaljplanen bör kompletteras med en bullerutredning. Villkor för bullerreducerande åtgärder till exempel avseende placering av uteplatser bör regleras i detaljplanen. Villkor för exploatören och/eller framtida andra byggherrar avseende anpassning och kostnader för byggnadskonstruktion, fönster etc. bör inarbetas i genomförandeavtal/beskrivning.

Kommentar:

Efter samtal med Inlandsbanan AB har en bullerutredning genomförts inför granskning med ett hastighetsvärde på 40 km/h och har påverkat utformningen av föreslagen bebyggelse. Detta beskrivs i Planbeskrivningen under Planens konsekvenser; Störningar och risker.

Väg i anslutning till järnvägen

Inlandsbanan AB yttrande med avseende på ovanstående är:

- IBAB tycker att det är positivt med en väg som ansluter mot järnvägsfastigheten. I genomförandeavtal/beskrivning bör det inarbetas att uppförande av vägen och dess konstruktion inte får inskränka eller påverka avvattningsfunktionen för banvallen. Liksom att snömängder inte får läggas upp på järnvägsfastigheten då det bland annat skulle skymma sikten för plankorsningen och påverka dess säkerhet.



Kommentar:

Inför granskning beskrivs att uppförande av nya vägar och dess konstruktion inte får inskränka eller påverka avvattningsfunktionen för banvallen samt att snö inte får läggas på järnvägsfastigheten. Detta beskrivs i planbeskrivningen under genomförande; dagvatten och etapper.

LANTMÄTERIET

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

Grundkarta

I grundkartan saknas fullständiga fastighetsbeteckningar (traktnamn). Det är viktigt att fastighetsbeteckningarna redovisas för att göra det lätt för den som är berörd av planen att hitta respektive fastighet på plankartan.

Plankartan följer inte Boverkets rekommendationer

Regeringen har i flera sammanhang betonat vikten av att detaljplanerna utformas på ett enhetligt sätt för att underlätta framtida digitalisering och förenkla byggprocessen. Detaljplanen tas fram enligt PBL med de regler som gäller för detaljplaner med planstart från och med januari 2015. För denna typ av detaljplaner bör som bekant [Boverkets allmänna råd \(2014:5\) om planbestämmelser för detaljplan](#), tillämpas. Plankartans utformning uppfyller inte dessa råd på följande punkter och det finns inget motiv angivet till varför så har skett:

- Användningarna *gata* och *återvinning* ska enligt rekommendationerna ha en ljus grå färg, inte vit.

Kommentar:

Traktnamn bedöms tillräckligt, då det tydligt finns med i innehållsförteckningen från grundkartan upprättad av Metria. I planområdet med omnejd finns endast 1 traktnamn och skulle ta betydande plats på kartan vid varje fastighet.

*Plankartan har kompletterats med att användningen *gata* och *återvinning* innehar en ljusgrå färg.*

DELAR AV PLANEN SOM BÖR FÖRBÄTTRAS

Utnyttjandegrad

Det bör av planbestämmelserna kring utnyttjandegrad tydligt framgå vilket område bestämmelsen relateras till.

- e1, e4, e6, e7, e8, e9, e10 saknar info om till vilket område bestämmelsen relateras



Kommentar:

Utnyttjandegradens bestämmelser återfinns på rätt plats i plankartan och bedöms beskrivit tillräckligt tydligt, då det även beskrivs i planbeskrivningen för respektive område under Planförslag; "olika byar". Bestämmelser för utnyttjandegrad har förenklats.

Genomförandetid

Inom planområdet finns en gällande detaljplan, Kåbdalis 2:2 del av, restaurang mm., akt 2510-P10/9. Genomförandetiden för denna går ut 2020-05-12. Det saknas motivering av varför en ersättning av planen kan ske när gällande plan ännu har genomförandetid (PBL 4 kap. 39 §).

Kommentar:

Genomförandetiden för Detaljplan Kåbdalis 2:2 del av, restaurang mm, akt 2510-P10/9 har efter samrådtiden löpt ut. Någon motivering till varför detaljplanen ersätts behövs därför ej göras i planbeskrivningen.

Ekonomiska frågor – fastighetsbildning bör förtydligas.

"Fastighetsbildning

Tomträttsinnehavare bekostar fastighetsreglering för sina respektive tomträtter"

Av vad som kan utläsas i planbeskrivningen är det aktuellt att bilda nya fastigheter. Detta sker genom avstyckning, vilken bekostas av förvärvare (om överlåtelse sker i samband med avstyckning) eller ägaren av fastigheten från vilken tomter ska avstyckas.

Tomträtt = man "hyr" marken runt sitt hus av kommunen och betalar en årlig avgift, s.k. tomträttsavgäld.

Kommentar:

Inför granskning har de ekonomiska frågorna kring fastighetsbildningen förtydligats. Detta beskrivs i planbeskrivningen under genomförande; fastighetsrättsliga frågor samt fastighetsbildning.

TELIA

TSNFAB innehar telestation inom fastigheten KÅBDALIS 2:32 med tillhörande kanalisering och kablage. Telestationen inhyser känslig och samhällsviktig telekommunikationsutrustning vilket måste beaktas vid eventuell nybyggnation i närheten. Ett avstånd på minst 10 m till vår byggnad är nödvändigt.



TSNFAB hemställer att ett E-område för användning Tekniska anläggningar eller Telestation läggs i plankartan som sammanfaller med anläggningen samt att det i planbeskrivningen anges att en telestation finns och kommer att kvarstå.

TSNFAB förutsätter vidare att inga förändringar företas som påverkar TSNFAB:s byggnad och utrustning. Om förändringar företas ska kommunen eller exploitören ha klargjort vem som står kostnaderna samt att dessa säkras upp via avtalsförbindelse.

Vi vill även göra er uppmärksamma på att telestationen eventuellt skulle kunna komma att orsaka störande ljud. TSNFAB förutsätter att exploitören, om behov uppstår, bekostar erforderliga åtgärder för att minimera störningar från telestationen och att TSNFAB hålls skadelösa.

Telestationsbyggnaden inrymmer känslig teknisk utrustning och Telias riktlinjer för sprängning och borrning är därför bifogade om sådana arbeten kan komma att bli aktuella i samband med exploateringen, se bilaga 1.

Av vikt är också de ledningar/kabelstråk som finns i området. Kablage och ledningar ägs av Skanova AB vilka också måste ges tillfälle att uttala sig i ärendet.

Kommentar:

Telestationen ligger på betydande avstånd från planområdet och bedöms inte påverkas.

TRAFIKVERKET

Detaljplanen berör statliga intressen, väg E45 och Inlandsbanan. Dock är Trafikverket enbart ägare av järnvägsanläggningen, banan förvaltas av Inlandsbanan AB.

E45

Vägen är rekommenderad väg för farligt gods och ett utpekat riksintresse, och som sådant skyddat i miljöbalken vilket framgår av 3 kap 8§. Dessa ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen.

Planens påverkan på riksintresset måste beskrivas. Trafikalstringen till och från planområdet kan påverka framkomlighet och trafiksäkerhet på det statliga vägnätet. Med tanke på den planläggning av fritidshus som sker parallellt behövs ett resonemang kring trafikfrågorna, bullerpåverkan och den totala samlande påverkan på trafiksystemet.

Det saknas en analys på dagens anslutning till E45. Klaras den ökade trafiken till och från området med avseende på kapacitet och trafiksäkerhet? Det framgår inte om åtgärder måste vidtas för att upprätthålla trafiksäkerheten i korsningen mot E45. Detta bör analyseras med framtida ökning av trafikflöden till och från området men även enligt Trafikverkets basprognoser.



Trafikverket saknar analys av hur trafikanter oavsett trafikslag inklusive skoter rör sig till och från målpunkter. Det bör beskrivas och eventuella åtgärder bör kopplas samman med Trafikverkets planerade åtgärder på väg E45 i centrum för att erhålla en hållbar transportlösning för alla transportslag. Vägplanen har vunnit laga kraft och Trafikverket vill ha vidare dialog för att samordna eventuella åtgärder i korsningen.

Kommentar:

Planens påverkan på riksintresset beskrivs i planbeskrivningen inför granskning. Trafikalstringen till och från planområdet har utretts med råd från Trafikverket. Ett resonemang kring trafikfrågorna, bullerpåverkan och den totala samlande påverkan på trafiksystemet i samband med dagens anslutning har utretts i en trafikutredning. I utredningen beskrivs trafiksäkerheten mellan målpunkter för samtliga trafikslag. Detta beskrivs i Planbeskrivningen under Planförslag; Gata och trafik samt under Planens konsekvenser; Trafikflöden.

Inlandsbanan

Inlandsbanan AB ska, i sin roll som infrastrukturförvaltare, få möjlighet att yttra sig i ärendet. Trafikverket har följande generella synpunkter när det kommer till järnvägsnätet och säkerhet. Säkerheten för både oskyddade- som fordonstrafikanter behöver noggrant analyseras vid etableringar intill järnväg. Generellt gäller att säkerhetsavståndet till järnväg bör vara 30 m. Inom detta avstånd bör inte ny bebyggelse tillåtas.

Etableringen kan komma att generera flöden av oskyddade trafikanter som har behov av att vistas intill och korsa järnvägen. I dagsläget finns inte säkerhetsåtgärder för oskyddade längs järnvägen. Den säkerhetslösning som finns för alla trafikanter är en bomlösning som enligt planbeskrivningen bedöms vara säker, men bedöms den fortsatt vara säker med ökade flöden av trafikanter?

Kommentar:

Dialog med Trafikverket har förts samt samordning för åtgärder i korsningen. Inlandsbanan AB har fått möjlighet att yttra sig i ärendet.

Ny bebyggelse och camping eller husvagnsenheter anpassas till att angöras minst 30m från spårmittpunkt. I samförstånd med Inlandsbanan AB är bedömningen att det finns en liten risk för spårspring över järnvägen. Om problemet uppkommer ska stängsel uppföras i etapper efter behov.

Kommunen menar att obehörig skotertrafik förbättras genom att en tydlig skoterled parallellt med järnvägen möjliggörs i planen samt hinder mot spårspring. Den nuvarande bomlösningen bedöms vara säker även med ökade flöden av trafikanter enligt trafikutredningen som gjorts inför granskning.



Övrigt

Dagvattenflöden som detaljplanen genererar får under inga omständigheter vara förorenade eller påverka väg E45 negativt.

Kommentar:

Dagvattenflöden som detaljplanen genererar bedöms inte vara förorenade eller påverka väg E45 negativt enligt dagvattenutredningen.

Statens Geotekniska Institut

Vi noterar att en översiktlig geoteknisk utredning utförts.

Området ska exploateras och omfattar delar som ligger i eller nära branta slänter i morän. Skogsstyrelsen har gjort en översiktlig kartering enligt vilken det finns slänter med lutning över 25 grader i området. Enligt SGI rapport 68, "Stability and run-off conditions- Guidelines for detailed investigation of slopes and torrents in till and coarse-grained sediments", bör detaljerad utredning av stabilitet utföras inför exploatering, exempelvis om aktuellt område omfattar slänter i morän i lutning mer än 17 grader. Vi anser därför att en detaljerad utredning av stabilitet bör göras för området, enligt riktlinjer i Rapport 68, både för befintliga och planerade förhållanden. SGI anser att utredningen krävs för att avgöra under vilka förhållanden marken är lämplig att bebygga. Utredningen bör ge underlag till hur området ska planeras. Utredningen bör också ge underlag till eventuella restriktioner och åtgärder som krävs för att säkerställa områdets stabilitet. Krävs det åtgärder eller restriktioner ska dessa på ett plantekniskt godtagbart sätt säkerställas i planen.

Kommentar:

En analys av markytans lutning, utifrån nationella höjddatabasen, visar att delar av området har sluttningar som är brantare än 17 grader och en detaljerad utredning och stabilitetsutredning har genomförts enligt SGI:s (Statens geotekniska institut) rekommendation.

Totalstabiliteten har utretts i identifierade kritiska sektioner som påverkas av planen där jordlagerföljd, grundvattennivåer och bergfritt djup fastställts med geoteknisk borrhandsvagn.

Utredningen belyste att 1 tomt behöver utgå och 1 annan tomt flyttas, vilket är genomfört i planhandlingarna.

Genomförd stabilitetsutredning (PM Geoteknik, Stabilitetsutredning Kåbdalis, Tyréns AB, 2020-06 samt Beräknings PM Geoteknik, Tyréns AB, 2020-12) påvisar att detaljplanen och planerad exploatering kan genomföras med tillfredställande säkerhet mot ras och skred.



LÄNSSTYRELSEN

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör trafiksäkerhet, säkerställande av dagvattenhantering, geotekniska risker och miljö kvalitetsnormer för vatten måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall överprövas av Länsstyrelsen.

Länsstyrelsens synpunkter

En utgångspunkt i plan- och bygglagen är att frågor om hälsa och säkerhet ska vara slutligt avgjorda när kommunen beslutar om markens lämplighet genom en detaljplan. Utredningar som behövs för att bedöma lämpligheten får därför inte skjutas upp till efter att planen antagits. Exempelvis måste planområdets geotekniska förhållanden och dagvattenhanteringen klarläggas och säkerställas i planarbetet. Eventuella tillstånd som kan behövas för genomförande av planen ska klargöras.

PRÖVNINGSGRUNDER ENLIGT PBL 11 KAP. 10§ Risk för olyckor, översvämning och erosion

Geoteknik

I de utredningar (Geoteknisk utredning, Rapport Dagvattenutredning) som ligger till grund för planbeskrivningen tas ett antal aspekter upp vars konsekvenser kan härledas till effekter av klimatförändringar. Det gäller översvämning, dagvattenproblematik och geotekniska risker.

I planhandlingen är bedömningarna beträffande geotekniska risker, vaga och inte i paritet med de underliggande utredningarna.

Här nedan ges några exempel: I planbeskrivningen anges följande:

"Den dominerande delen av området utgörs av friktionsjord (morän) som ej är sättningsbenägen eller erosionskänslig. Risk för översvämningar, sättningar och ras/skred bedöms, med ledning av mark- och jordartsförhållanden samt aktuell topografi, vara liten till måttlig inom planområdet. Merparten av detaljplaneområdet utgörs av fastmark."

Genom ovanstående stycke fås intrycket att det inte föreligger några specifika problem och att man har tillräcklig kunskap om markens beskaffenhet. Vid läsning av den geotekniska utredningen framstår en delvis annan bild då den anlitade konsulten anser att den geotekniska undersökningen är av översiktlig karaktär och att jordartskartan över området ej är särskilt detaljerad och stämmer inte överens med verkliga förhållanden.

När det gäller geohydrologi skriver konsulten:

"I samband med större nederbörds mängder, snösmältningsperiod etc. kan antas att höga vattentryck mobiliseras i vattenförande skikt med tanke på den stora fallhöjden i området, ett slags artesiskt vattentryck/portryck."

Vidare anges att:

"iakttagelse i samband med utförd fältsyn i juni 2019 där en slänt vid nybygge norr om restaurang Kårleone visade tecken på höga vattentryck ut mot släntens markyta. Enbart



beträdande av mänsklig vikt triggade portrycken i den täta siltmoränen till den grad att kvicksandseffekt uppstod//”.

Samt att:

”Förekommande morän bedöms flytbenägen i vattenmättat tillstånd. Vid schakter i moränen samt vid grundläggning med suterränglösning eller liknande bör slänthlutningen utredas och slänter skyddas mot erosion. Det kan även behöva anläggas stödmurar.”

Ovan nämnda exempel pekar på en brist i handlingarna som behöver rättas till. Det handlar främst om att låta genomföra mer ingående geoteknisk utredning för att skapa ett tillräckligt detaljerat underlag för de specifika områdena där risk för ras, skred och sättningar kan uppstå. I det sammanhanget ska givetvis bedömningar göras även utifrån hur ett förändrat klimat kan påverka.

Planhandlingarna behöver kompletteras med en samlad och tydlig redogörelse av risker, bedömningar och riktlinjer kopplat till geoteknik, översvämning och effekter av ett förändrat klimat. Nu återfinns dessa på olika ställen i planhandlingen och ibland med delvis olika innebörd. Skyddsåtgärder och andra förhållanden kan behöva säkerställas genom planbestämmelser exempelvis genom fastställda höjder (kvartersmark och allmän platsmark), stödmur etc.

Med anledning av bl.a. ovan beskrivna oklarheter har Länsstyrelsen skickat planhandlingarna till SGI för konsultation och väntar på deras svar den 3 april. Länsstyrelsen kommer därefter att skicka SGI:s bedömning till kommunen.

Kommentar:

En analys av markytans lutning, utifrån nationella höjddatabasen, visar att delar av området har sluttningar som är brantare än 17 grader och en detaljerad utredning och stabilitetsutredning har genomförts enligt SGI:s (Statens geotekniska institut) rekommendation.

Totalstabiliteten har utretts i identifierade kritiska sektioner som påverkas av planen där jordlagerföljd, grundvattennivåer och bergfritt djup fastställts med geoteknisk borrhandsvagn.

Utredningen belyste att 1 tomt behöver utgå och 1 annan tomt flyttas, vilket är genomfört i planhandlingarna.

Genomförd stabilitetsutredning (PM Geoteknik, Stabilitetsutredning Kåbdalis, Tyréns AB, 2020-06 samt Beräknings PM Geoteknik, Tyréns AB, 2020-12) påvisar att detaljplanen och planerad exploatering kan genomföras med tillfredställande säkerhet mot ras och skred.

Planhandlingarna har kompletterats med en samlad och tydlig redogörelse av risker, bedömningar och riktlinjer kopplat till geoteknik, översvämning och effekter av ett förändrat klimat.



SÄKERHET

Järnväg, Inlandsbanan

Enligt Trafikverket gäller generellt att säkerhetsavståndet till järnväg bör minst vara 30 meter, inom detta avstånd bör inte ny bebyggelse tillåtas.

Inlandsbanan löper igenom planområdet. Planen möjliggör och planerar för verksamheter på båda sidor av Inlandsbanan. Etableringen kan därför komma att generera flöden av oskyddade trafikanter som vistas intill och väljer att korsa järnvägen på oönskade ställen. Detta kan innebära risker för spårspring och olyckor trots för närvarande låg frekvens på trafiken på banan. Säkerheten och eventuellt behov av skyddsåtgärder behöver därför nogt utredas och analyseras framförallt för oskyddade trafikanter men även för fordonstrafikanter. I dagsläget finns det inte säkerhetsåtgärder för oskyddade längs järnvägen inom det aktuella planområdet. Den säkerhetslösning som finns för alla trafikanter är en bomlösning som enligt planbeskrivningen bedöms vara säker.

I planbeskrivningen anges att vid bygglov inom 30 meter ska dessa åtgärder säkerställas: fasader ska utföras i obrännbart material alternativt lägst brandteknisk klass EI30, friskluftsintag ska riktas bort från järnvägen och att det ska vara möjligt att utrymma bort från järnvägen på ett säkert sätt. Länsstyrelsen anser att om i beskrivningen angivna markanvändningar planläggs inom 30 meter bör åtgärderna säkras genom planbestämmelser.

Kommentar:

Planen anpassas och tillåter inte bostadsbebyggelse närmare än 30 meter från spårmiten. Detta regleras genom prickmark i plankarta. I samarbete med Inlandsbanan har en strategi gällande flöden av oskyddade trafikanter framtagits för att förhindra spårspring. Detta beskrivs i Planbeskrivningen under Planens konsekvenser; Störningar och risker.

Riksintresse väg E45

Planen kommer att medge en stor expansion av Kåbdalis skidanläggning, vilket innebär utökade trafikflöden framförallt under anläggningens högsäsong. En trafikanalys av hur trafikanter oavsett trafikslag, inklusive snöskoter, rör sig till och från målpunkter behöver inkluderas i handlingarna.

Väg E45 är rekommenderad väg för farligt gods och ett utpekad riksintresse enligt 3 kap 8§ miljöbalken. Trafikalstringen till och från planområdet kan påverka framkomlighet och trafiksäkerhet på det statliga vägnätet. Därför behövs ett resonemang kring trafikfrågorna, eventuell bullerpåverkan och den totala samlande påverkan på trafiksystemet. I analysen behöver även hänsyn tas till verksamhetens koncentration till högsäsongen. Planhandlingarna saknar en utredning av dagens väganslutning till E45 och hur ökade trafikflöden kommer att påverka säkerheten och kapaciteten i korsningen.

Eventuella åtgärder för att förbättra och vidmakthålla tillräcklig säkerhet bör beskrivas och även ansvar för eventuellt genomförande behöver framgå av handlingarna.



Kommentar:

Planens påverkan på riksintresset beskrivs i planbeskrivningen inför granskning. Trafikalstringen till och från planområdet har utretts med råd från Trafikverket. Ett resonemang kring trafikfrågor, bullerpåverkan och den totala samlande påverkan på trafiksystemet i samband med dagens anslutning har utretts i en trafikutredning. I utredningen beskrivs trafiksäkerheten mellan målpunkter för samtliga trafikslag. En gång och cykelbana kommer uppföras mellan väg E45 och skidområdet. Gång och cykelvägen anpassas till Trafikverkets utbyggnad av gång- och cykelbana längs väg E45. Detta beskrivs i Planbeskrivningen under Planförslag; Gata och trafik samt under Planens konsekvenser; Trafikflöden.

MKN vatten

Enligt 2 kap. 10§ PBL skall MKN följas vid planläggning.

Länsstyrelsen anser att kompletterande underlag krävs för att säkerställa att planförslaget inte ska riskera att miljö kvalitetsnormer överträds. I planunderlaget framgår inte hur belastningen av näringsämnen och andra ämnen från det kommunala reningsverket kommer att förändras efter detaljplanens genomförande samt om detta riskerar att försämra ekologisk eller kemisk status i Kåbdalisjaure.

Enligt nuvarande statusbedömning för Kåbdalisjaure är ekologisk status för kvalitetsfaktorn Näringsämnen måttlig. Det kommunala reningsverket med Kåbdalisjaure som recipient har identifierats som en betydande påverkanskälla. I planunderlaget framgår inte i vilken omfattning nyttjandet av kapaciteten i reningsverket kommer att öka som följd av plangenomförandet. Utifrån planhandlingarna verkar verksamhetens utökning bl.a. resultera i att antalet gästnätter kommer att öka rejält. Det behöver framgå av planunderlaget i vilken utsträckning reningsverkets kapacitet kommer att utnyttjas samt hur mycket belastningen av näringsämnen till Kåbdalisjaure kommer att förändras som följd av plangenomförandet.

Förutsatt att de i handlingarna angivna halterna beträffande ämnen i dagvatten gäller bedömer Länsstyrelsen att planförslagets dagvattenrening är tillräcklig för att inte riskera försämring av ekologisk status avseende näringsämnen och särskilda förorenande ämnen samt kemisk status. De angivna halterna förutsätter dock att åtgärderna som dagvattenutredningen föreslår genomförs och att de säkerställs. Genomförandet behöver tydligt framgå av planbeskrivningen: vad som ska göras, när och av vem samt i vilken takt.

Planförslagets dagvattenutredning föreslår bl.a. att utloppshinder installeras i en eller flera sjöar i området. Det bör nog utredas om sådana utloppshinder försämrar förutsättningarna för djur- och växtlivet i anslutning till sjöarna. Det kan inte uteslutas att sådana utloppshinder utgör vattenverksamhet enligt miljöbalken vilket kan medföra att de är tillståndspliktiga. Vidare föreslås även flödeshinder installeras i de diken/bäckar som leder ytvatten från området ner mot Kåbdalisjaure. I nuläget går det inte att avgöra om det finns djur- eller



växtliv som är beroende av vattnet i dessa diken/bäckar. Det kan därför inte uteslutas att sådana flödeshinder är tillståndspliktiga för vattenverksamhet enligt miljöbalken. Det bör också utredas om det finns djur- eller växtliv i planområdet som är beroende av konnektivitet från de små sjöarna i planområdet ned till Kåbdalisjaure som omfattas av Piteälvens Natura 2000-område. En fråga kopplad till detta är om de ytvattenflöden som rinner från dessa sjöar i planområdet utgör diken, naturliga vattendrag eller vattendrag som rätats/grävts om.

Kommentar:

Reningsverket, som är en konstgjord infiltration, ligger söder om Kåbdalisjaure och kommer därför inte påverkas av exploateringen. Detta beskrivs i planbeskrivningen under konsekvenser; MKN.

Planhandlingarna har kompletterats med en beskrivning om vilka dagvattenåtgärder som ska genomföras, i vilken etapp och att det är exploatören som ansvarar för genomförandet. Detta beskrivs i planbeskrivningen under genomförande; Dagvatten och etapper.

Konnektiviteten mellan sjöarna behålls och förbättras genom att gamla diken och bäckar i huvudsak behålls och nya tillkommer. Kommunen bedömer att djur och växtliv inte påverkas nämnvärt. Detta beskrivs i planbeskrivningen under konsekvenser; Natur.

Dagvattenhantering

Kommunen har angett att avskärande diken ska anläggas för att reducera tillrinning av ytvatten till planområdet, men att dikena ska anläggas som väg diken och att tillstånd för markavvattning därför inte behövs. Länsstyrelsen är tveksam till detta resonemang, och anser att kommunen behöver förtydliga detta. Det är syftet med en åtgärd som avgör om åtgärden är tillståndspliktig markavvattning eller inte. Om syftet med ett dike är att varaktigt öka en fastighets lämplighet för ett visst ändamål krävs tillstånd. Att anlägga diken längs med vägar för att enbart avvattna vägkroppen och transportera dagvatten från vägen är inte markavvattning. I det här fallet förstår Länsstyrelsen det som att dikningen ska göras för att öka planområdets lämplighet för bebyggelse, och inte primärt för att leda bort dagvatten från vägarna. Länsstyrelsen anser därför att de avskärande dikena torde vara diken som kräver tillstånd för markavvattning. Det är viktigt att förtydliga detta i handlingarna och säkerställa dikenas genomförande samt drift- och underhåll. Som Länsstyrelsen förstår krävs dikena för att klara av dagvattenhanteringen i området med avseende på fördröjning, avledning samt rening av dagvatten. Samma gäller de föreslagna utloppshindren och flödeshindren om de behövs för att göra marken lämplig för planerad bebyggelse.

Det är enligt Boverket inte lämpligt att reglera skyddsåtgärder på allmänna platser med enskilt huvudmannaskap om åtgärderna krävs för att göra marken lämplig för planerad bebyggelse, då det blir svårt att säkerställa genomförandet. Inom detta planområde är det viktigt att säkerställa dessa skyddsåtgärder eftersom de behövs för att inte påverka Natura 2000 samt för att klara av MKN-vatten och motverka översvämningsrisker.

Kommunen anger att det finns mindre våtmarksområden i planområdet. Länsstyrelsen anser att dessa kan vara viktiga att behålla för att klara av avvattningen inom planområdet.



Kommunen kan även vid behov tillföra bestämmelser för att säkerställa dagvattenhanteringen och stabiliteten i planområdet exempelvis genom att ange i vilken utsträckning markytan ska vara genomsläpplig/hårdgjord, genom utökad lovplikt för marklov avseende schaktning, utfyllning etc.

Kommentar:

De dagvattenåtgärder som föreslås i planen, t ex makadamdiken, har som enda syfte att ta hand om det ytvatten som tillkommer vid regn och snösmältning. De diken som föreslås har varken som funktion eller syfte att tjäna som markavvattning.

Dikenas genomförande ansvarar exploatören för medan drift- och underhåll ansvaras av den gemensamhetsanläggning som kommer bildas för vägen. Detta beskrivs i planbeskrivningen under genomförande; Huvudmannaskap.

Utloppshinder och flödeshinder kommer genomföras på allmän platsmark med enskilt huvudmannaskap. Genomförandet ansvaras av exploatören, vilket kommer förtydligas i planbeskrivningen under Genomförande; Dagvatten och etapper.

Detaljplanen kräver redan marklov för schaktning eller fyllning mer än 0,5 meter inom detaljplanen och bedöms inte behöva kompletteras med bestämmelser om genomsläpplighet. Detta beskrivs i Planbeskrivningen under Planförslaget; Övergripande stadsbyggnadsprinciper.

RÅD ENLIGT 2 KAP. PBL

Synpunkter på planbestämmelser etc.

Bestämmelserna ska vara tydliga och ha stöd i PBL.

Området omfattas av riksintresse för friluftsliv Kåbdalis-Kronogård enligt 3 kap 6§ MB. Användningen friluftsliv och camping N är en generell användningsbestämmelse som bör tillämpas för områden för campingplatser med tillhörande verksamheter. Områden, anläggningar och byggnader som är till för det rörliga friluftslivet ingår i ändamålet. För att kunna fungera tillsammans med det rörliga friluftslivet är camping inom N Friluftsliv och camping endast avsedd för enkelt flyttbara enheter och de servicebyggnader som behövs för verksamheten. Ingen form av uthyrning av campingstugor ingår i användningen. Länsstyrelsen anser att det är lämpligt att med precisering av användningsbestämmelsen särskilja camping från andra friluftsområden. Det är av stor betydelse för tydligheten och förståelsen av planens genomförande. Det kan även vara aktuellt med egenskapsbestämmelser för begränsning av byggrätt och övriga egenskapsbestämmelser för att tydliggöra vad som är tillåtet och planeras för inom N-området. Följande planbestämmelser är inte möjliga att tillämpa: "Campingenheter ska placeras minst 4 meter från varandra. Kortare avstånd godtas för grupper om högst 4 campingenheter vid överenskommelse mellan berörda campingenhetsägare och markägare [p3] Bygglov krävs inte för campingenheter.



Bestämmelsen gäller under 20 år.” Det finns ingen möjlighet att tidsbegränsa egenskapsbestämmelserna i PBL. Bygglov behövs inte för campingenheterna enligt PBL, bestämmelsen är onödig och regleras redan i lagstiftningen. Användningen tillåter campingenheter under en normal säsong. Med hänsyn till brandspridningsrisk bör campingenheter placeras med minst 4 meters mellanrum. Avståndet är ett absolut minimum enligt MSB:s rekommendation för husvagnscamping. När det gäller spiketält har Boverket yttrat sig i frågan att de flesta spiketält verkar vara permanent uppställda och kräver därmed bygglov (vilket inte är möjligt att ge med denna användningsbestämmelse). Boverket har även yttrat sig avseende spiketält och brandsäkerhet. Där gäller antingen placering av byggnader med 8 meters avstånd ifrån varandra/andra byggnader eller genom brandteknisk avskiljande konstruktion enligt BBR avsnitt 5:6.

Kommentar:

Planbestämmelser gällande camping samt friluftsliv har kompletterats för att bättre spegla syftet. Planhandlingarna kompletteras med bestämmelse om ändrad lovplikt, vilket syftar till minskad lovplikt för permanent uppställda campingenheter om villkor uppfylls. Detta beskrivs i Planbeskrivningen under Planförslag; Husvagnsparkering.

Tidsbestämmelsen om 20 år har tagits bort.

Kommunen behöver överväga att tillföra plushöjder i planen på grund förhållandena i det aktuella området (kuperad mark). Reglering kan behöva användas för att till exempel säkerställa tillgänglighet till tomter och andra allmänna platser, styra avrinningen av dagvatten, bevara landskapskaraktär eller möta krav på stabilitet. Reglering kan behövas för både allmän plats samt för kvartermark.

Kommentar:

Planhandlingarna kompletteras med föreskriven plushöjd.

En del av utformningsbestämmelserna är otydliga. Bestämmelserna ska enligt lagen vara tolkningsbara vid bygglovsprövning och andra efterföljande prövningar samt gå att följa upp med hänvisning till tydlighetskravet i 4:32 2 st. PBL. Exempel på otydliga bestämmelser: ”Fasader ytbehandlade med jordfärger, eller liknande. och ” Högsta utnyttjandegrad är 25 % byggnadsarea”.

Kommentar:

Planbestämmelserna har förtydligats.

Störningsbestämmelsen m1: Enligt Boverkets allmänna råd ska bestämmelser om skydd mot störningar reglera skydd mot de risker som kan uppstå på grund av de verksamheter som planen tillåter inom planområdet, åtgärder mot störningar som uppkommer utanför planområdet samt högsta tillåtna nivåer på störningar. Bestämmelser med krav på skyddsåtgärder bör endast tillämpas för att marken ska bli lämplig att bebygga. Här finns ett



bullerplank reglerat med det finns inga bullerberäkningar eller andra utredningar som visar att behovet finns och att bestämmelsen avhjälper störningen.

Kommentar:

Bestämmelser med krav på skyddsåtgärder, så som bullerskydd har tagits bort då anpassning för bebyggelsen skett.

Rennäring

Det finns inget riksintresseområde för rennäringen inom aktuellt planområde, inte heller några viktiga områden eller strategiska platser. Den norra delen av planområdet, på Goabdalivarre, ligger inom ett av samebyns vinterland (jan-mars).

Länsstyrelsen konstaterar att området ligger inom samebyns året-runt-marker, vilket innebär att markerna får nyttjas för renbete året om. I och med utbyggnader i området har stora områden som tidigare användes, framför allt på höst och vinter, blivit oanvändbara, inte minst på grund av den ökade skotertrafiken. Det är således korrekt att detaljplanen inte ligger inom nu frekvent nyttjat betesområde, men effekterna av en detaljplan kan inte antas vara begränsade till detaljplanens yta. Kommunen ger således en förenklad beskrivning av områdets betydelse och huruvida viktiga områdena kommer att påverkas av planen. Vad gäller rennäringen i det aktuella området hade det varit önskvärt att beskriva hur en ökad skotertrafik kommer att påverka rennäringen och hur en sådan trafik eventuellt kan hanteras för att minimera störning på rennäringen.

Det verkar som om kommunen i sin bedömning har utgått från IRENMARK-kartor på sametingets webbplats. Dessa kartor kan vara ett stöd i att utreda konsekvenser på rennäringen, men är inte tillräckligt som enda källa. Huruvida berörd sameby är involverad i planarbetet framgår inte, men Länsstyrelsen anser att berörd sameby behöver konsulteras samt att det i så fall framgår av underlaget.

Kommentar:

Samebyn är konsulterad och en gemensam strategi har upprättats för att minska påverkan på rennäringen. Detta beskrivs i Planbeskrivningen under Planens konsekvenser; Rennäring.

Naturmiljö

Det saknas en beskrivning av skogen inom planområdet. De övre delarna av planområdet verkar vara del av ett större sammanhängande område med äldre skog norr om skidanläggningen på Kåbdalisvares nord och västsluttningar, se bifogat ortofoto. Det finns ingen beskrivning av skogen annat än att det är tallskog. Vissa av de rödlistade arter som



nämns i MKB och planbeskrivning har dock hittats i det här skogsområdet, men utanför planområdet. Det verkar vid studier av flygbilder vara samma typ av skog och då de inrapporterade arterna indikerar skogar med höga naturvärden anser Länsstyrelsen att skogen inom planområdet behöver beskrivas.

Kommentar

En beskrivning i MKB om skogen har gjorts och sammanfattas i planbeskrivningen. Förslag om åtgärd för att säkerställa möjligheter för befintliga svampar, lavar, tickor och insekter kompletteras i handlingarna. Detta beskrivs i Planbeskrivningen under genomförande; Natur.

Kulturmiljö

Den arkeologiska utredningen är väl utförd och rekommendationerna i den arkeologiska rapporten är rimliga. Notera däremot vad som gäller om okända fornlämningar inom planområdet, något som även finns angivet i den aktuella MKB:n. Dvs att om okända/nya fornlämningar upptäcks vid anläggningsarbete, ska arbetet omedelbart avbrytas och Länsstyrelsens kulturmiljöfunktion ska underrättas. Alla fornlämningar, även okända, är skyddade enligt kulturmiljölagen.

Kommentar:

Planhandlingarna kompletteras med förtydligande att om ytterligare fynd skulle påträffas vid anläggningsarbete ska arbetet omedelbart avbrytas och länsstyrelsen underrättas (KML, 2 kap. § 10). Detta beskrivs i Planbeskrivningen under Planens konsekvenser; Fornlämningar.

Övrigt

Eftersom ny bebyggelse ska anslutas till det kommunala VA-nätet, måste kommunen se till att avloppsreningsverket klarar den tillkommande belastningen, alternativt utöka kapaciteten i nuvarande avloppsreningsverk. Om reningsverkets kapacitet behöver utökas, krävs troligtvis tillstånd eller anmälan enligt 9 kap. miljöbalken.

Tillstånd till markavvattning eller vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken kan komma att krävas med anledning av planen.

Kommentar:

Notering görs om reningsverkets kapacitet behöver utökas så krävs tillstånd eller anmälan.



De dagvattenåtgärder som föreslås i planen har som enda syfte att ta hand om det ytvatten som tillkommer vid regn och snösmältning. De diken som föreslås har varken som funktion eller syfte att tjäna som markavvattning.

Privatperson 1

Vill lämna ett förslag till ovan nämnda detaljplan: Att göra det möjligt att stycka fastigheterna i Backbyn om man bygger parhus/parstuga. Detta för att underlätta ägarförhållanden om man ex bygger en parstuga med ex en släktning/kompis men efter något år vill sälja sin del. Detta tror jag även kan bidra till att fler vågar bygga parstugor och på så sätt bidra till fler boende enheter i Kåbdalis.

Kommentar:

Parhus i Backbyn kommer möjliggöras, dock inte möjlighet att stycka upp tomterna då tomterna är för små för avstyckning. Detta beskrivs i Planbeskrivningen under Planförslag; Backbyn.

Föreslagna förändringar och utredningar inför granskning

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer i huvudsak följande frågor att studeras vidare:

- geoteknik avseende risk för ras och skred
- dagvattenhantering kopplat till utbyggnadsetapperna
- trafikutredning för att säkerställa en säker koppling till väg E45
- bullerutredning gällande bebyggelsen närmast järnväg.

Huvudsakliga förändringar i planen som gjorts efter samråd:

- Skogsbyns bebyggelse är anpassad för att säkerställa god risk och bulleravståndet vid järnvägen. Planförslaget har kompletterats med planbestämmelser, prickmark, för att förhindra permanenta husvagnsuppställningar och övrig bebyggelse närmare än 30 meter från järnvägsspår.
- Ny typ av skidtransportled skapas utan broar och tunnlar.
- Backbyn och toppbyn har anpassats av geotekniska skäl samt för att säkerställa friluftslivet.



- Infartsvägen mellan skidbacken och väg E45 ingår i planområdet för att möjliggöra en säker väg för oskyddade trafikanter.
- Planhandlingarna har kompletterats med en beskrivning om vilka dagvattenåtgärder som ska genomföras, i vilken etapp och att det är exploatören som ansvarar för genomförandet.

Sofia Silfverbrand
Planarkitekt/Samhällsstrateg

Erik Fagerström
Chef samhälls- och infrastrukturfunktionen