

Kulturmiljöaspekternas hantering i Kiruna stadsomvandling

Kristina L Nilsson, Institutionen för Stad och Land, avd. för Landskapsarkitektur

Gruvverksamheten i Kiruna orsakar sprickbildning som medför att nuvarande järnväg och väg E10 måste omlokaliseras senast 2012. Bostäder och institutionsbyggnader måste därefter successivt flyttas eller återuppbyggas. Med en ökande internationell efterfrågan på järnmalm, har LKAB undersökt nya, eller tidigare kända men outnyttjade, malmfyndigheter. Undersökningarna har visat värdefulla fyndigheter under en stor del av den nuvarande stadsbygden. Ska denna malm brytas beräknas ca en tredjedel av nuvarande Kiruna stad att behöva flyttas. Som förberedelse för detta har parallella planeringsprocesser pågått sedan hösten 2004 med Kiruna kommuns översiktsplanering, Banverkets järnvägsplanering och Vägverkets vägplanering. Under denna period har även LKAB engagerat sig i stadsomvandlingen genom att 2005 presentera ett alternativt stadsbyggnadsförslag i nordväst. Sammantaget förväntas, att de framtida förändringarna ska uppfylla en god stadsutveckling av mönsterstaden och att den samtidigt uppfyller LKAB's krav på effektiv malmbrytningsverksamhet.

Stadsplanering med integrering av järnvägs- och vägplanering i befintlig kulturhistorisk miljö, som i Kiruna, innebär flera parallella planerings-, analys- och bedömningsprocesser som bygger på olika lagar och rutiner. Kommunen gör fördjupning av översiktsplanen med uppföljning av detaljplaner enligt Plan- och Bygglagen. Riksantikvarieämbetet har ansvar för att stödja länsstyrelse och kommunen i inventering, värdering och hantering av kulturvärden enligt fornminnes- och kulturmiljölagarna. Banverket gör förstudie, järnvägsutredning, och järnvägsplan enligt Järnvägslagen och Vägverket gör förstudie-, vägutredning, och vägplan enligt Väglagen. Alla dessa planer ska dessutom miljökonsekvensbedömas enligt Miljöbalken. Många beskrivningar av bakgrundsmaterial och förutsättningar är relativt lika, men några skillnader finns i uttrycken.

Denna promemoria belyser hur kulturmiljöaspekterna hittills, fram t.o.m. 2007, har hante-rats i de parallella planeringsprocesser som genomförts eller fortfarande pågår för Kiruna stadsomvandling. Arkeologiska fynd anges ca 10 km SV om Kiruna stad. Då detta inte kommer att påverkas av stadsomvandlingen i detta skede tas dessa fynd inte upp i denna PM. En kortfattad analys har gjorts av sättet kulturmiljön presenterats och behandlats på i respektive planeringsprocess. Slutligen görs några reflektioner över hur hela kulturmiljöfrågan hanterats.

Övergripande strategiska aspekter

Kiruna etablerades 1905 som en mönsterstad, det var ett socialt och kulturellt experiment. Detta kan fortfarande avläsas i staden, vilket skapar en identitet för dess befolkning. Staden är på många sätt kulturhistoriskt intressant, lokaliseringen i landskapet, stadsplanen för den centrala delen, kvartersstrukturen, byggnadstyperna från olika tidsepoker, symbolbyggnader ritade av rikskända arkitekter, gruvindustrilandskapet, järnvägsområdet med byggnader.

Kiruna stad och dess omgivning är fylld av riksintressen som i många fall är integrerade med och överlappar varandra. Riksintresset för Kiruna är beskrivet på följande sätt:

”Stadsmiljö och industrilandskap som visar ett unikt samhällsbygge vid 1900-talets början, där tidens samhällsbyggnadsideal förverkligades på jungfrulig mark. Kiruna grundades på landets då största industriella satsning, samt den fortsatta utvecklingen till stad i formell mening och tillika ett centrum för norra Norrlands inland”.

En komplicerad fråga är hur dessa olika statliga intressen ska värderas och prioriteras i förhållande till varandra och hur de ska samverka i ett integrerat genomförande – det planering syftar till. Kommunikationsstråken med ny lokalisering av järnväg och väg är strategiska i förhållande till den successiva förflyttningen och utbyggnaden av stadsbebyggelsen. Hur de kul-

turhistoriska värdena behandlas är också strategiskt av historiska skäl och för stadens identitet. Vilka värden är betydelsefulla att bevara i sitt ursprungliga läge, vilka objekt går att flytta, vad tvingas man mista i framtiden?

Mångfalden och i vissa fall överlappande markanvändningsintressen tillsammans med stora osäkerhetsfaktorer och förväntningar på en långsiktigt hållbar utveckling medför sammantaget en mycket komplex situation för det framtida Kiruna. Långsiktigheten med LKAB's brytningsplaner hundra år framåt i tiden och kommunens vision om stadens utveckling de kommande hundra åren ställs mot de beslut som har tagits under 2007 om järnvägsdragningens lokalisering. Den komplexa situationen innebär att en stor mängd och variation av faktorer är sammanvävda i ett mångdimensionellt sammanhang i interaktion med samhällsorganisation och beslutssystem.

En förflyttning och utbyggnad av staden mot nordväst ger ett alternativ med bebyggelse och infrastruktur på en del av staden där det ännu inte finns några prospekteringsintressen. Detta alternativ är också kopplat till alternativet med den nya järnvägslokaliseringen väster om Kiirunavaara vilket möjliggör ett resecentrum för persontrafik i anknäytning till ett nytt centrumläge för staden. De två huvudalternativen för utbyggnaden av den nya staden antingen åt öster eller åt nordväst antogs i januari 2007 genom fördjupningen av översiktsplanen, med beslut om ett centrumläge nordväst om nuvarande stad. Det nordvästliga alternativet innebär dock en långsträckt stadsform med längre avstånd mellan olika funktioner och yttre stadsdelar.

Beskrivning av Kirunas kulturmiljövärden i plandokument

Kulturmiljöaspekterna och deras värden har beskrivits på olika sätt och omfattning i dokumenten för de skilda planeringsprocesserna i Kiruna. De processer som studerats är Kiruna kommuns Fördjupad översiktsplan för Kiruna centralort – Samrådshandling, våren 2006, Miljökonsekvensbeskrivning för fördjupad översiktsplan - Samrådshandling, våren 2006, Fördjupad översiktsplan för Kiruna centralort dec. 2006 och Miljökonsekvensbeskrivning för fördjupad översiktsplan dec. 2006. LKAB's vision "Nya Kiruna" (2006) och Framtidsstaden Kiruna (2006). Banverkets idéstudie (2004), förstudie tidigt samråd (febr. 2006), järnvägsutredning samrådshandling (april 2006), järnvägsutredning utställelsehandling (dec. 2006) och järnvägsplan slutrapport (2007), samt Vägverkets förstudie (2005), vägutredning samrådshandling (2006) och förslagshandling (2007). Då denna studie ser kulturmiljön inte bara som objekt utan den kulturpåverkade miljön, tas även stadsmiljö och landskapsbildsaspekter samt rennäringens historiska miljöer med i presentationerna, samt i efterföljande analys och diskussion.

Kiruna kommuns fördjupade översiktsplan

I kommunens fördjupade översiktsplan för Kiruna centralort (Kiruna kommun 2006:a och c) presenteras en ortsanalys där bl.a. stadens bebyggelse har karaktäriserats. Det är beskrivet på samma sätt både i samrådshandling och i utställelsehandling. I översiktsplanerapporterna redovisas de identifierade stadskaraktärsområden baserade på kartor, texter och illustrerade bilder.

De redovisade områdena är i många fall specifika för just Kiruna, t.ex. *Bolagsområdet* med de kända "bläckhornshusen", men även de områden som är av mer generell karaktär, t.ex. *Flerbostadshus från 1940- och 50-talet*, har i många fall en särpräglad Kiruna-karaktär. I text- och bildredovisningen ges en kort beskrivning av områdenas mest identitetsskapande karaktärsdrag. Slutligen förs ett kort resonemang kring planeringsöverväganden för de beskrivna områdena, om och ungefär när det väntas påverkas av markdeformation. Lämpliga åtgärder innan och i samband med markdeformationen föreslås också i fördjupningen. Efter varje stadskaraktärsområde presenterar kommunen planeringsöverväganden. för Bolagsområdet sägs tex. att "de västra delarna av bolagsområdet ligger i riskzonen för att börja påverkas

av markdeformation om ca 5-7 år. LKAB:s prognos förutspår att stora delar av detta område, bl.a. hela Kv. Ullspiran, har påverkats år 2013.” (Kiruna kommun 2006:c).

Det s.k. stadsplaneområdet består av större delen av det område som omfattades av den plan som arkitekten PO. Hallman i samarbete med Gustaf Wickman färdigställde år 1900. Det beskrivs på följande sätt i översiktsplanen: ”Bebyggelsen i området är en blandning av villor och flerbostadshus från olika tidsperioder. Vissa delar av Stadsplaneområdet ger ett mycket homogent intryck, med hus av ungefär samma typ, byggda under samma tidsperiod.” (Kiruna kommun 2006) Några gemensamma nämnare för Stadsplaneområdet har identifierats, tex. att husen är konsekvent placerade i gatuliv, att husen är fristående men relativt tätt placerade, att i de flesta av kvarteren är tomterna smala men ganska djupa, att hus i 2-3 våningar snarare är regel än undantag och att trä är ett dominerande fasadmateriäl. (Kiruna kommun 2006:c).

Det noteras att Stads kärnan, som ju egentligen är en del av Stadsplaneområdet, har lyfts ut i detta sammanhang. I planeringsöversväganden för Stadsplaneområdet anges att det och stads kärnan på lång sikt kan påverkas av markdeformation, enligt prognos tidigast om ca 20 år. Samma typ av planering och förberedande åtgärder som för övriga påverkade områden anges då bli aktuell. Stads kärnan kommer senare att ägnas en egen mer omfattande analys som blir underlag till ett kommunalt åtgärdsprogram för Kiruna centrum.

Värderingen av kulturmiljön skjuts i översiktsplanen framåt i tiden i väntan på uppdatering av bevarandepånen från mitten av 1980-talet. Där framhålls att ”Den uppdaterade bevarandepånen kommer att bli en viktig vägledning i vidare diskussioner och beslut som rör bevarande och flytt av påverkad bebyggelse” (Kiruna kommun 2006:c). Ett förfrågningsunderlag för en kulturmiljöanalys är nu vid årsskiftet 2007-08 under utarbetande av Kiruna kommun med stöd av Riksantikvarieämbetet.

I miljökonsekvensbeskrivningen räknas byggnadsminnena upp Kiruna stadshus, Hjalmar Lundbohms huset, bostadshuset Jerusalem, stationshuset i Kiruna samt Kiruna kyrka. Sedan hänvisas till att inventering av fornminnen i de alternativa korridorerna för ny järnväg gjorts av Banverket 2006. För övriga områden anges att de ska undersökas i samband med detaljplaneläggning. Under rubrikerna riksintressen, kulturmiljö beskrivs att hela Kiruna C inklusive LKAB's område är riksintresse för kulturmiljövården. Som källa för beskrivningen av riksintressen anges Riksantikvarieämbetets beslut. (Kiruna kommun 2006:b)

Vid planerad gruvbrytning bedöms följande miljökonsekvenser för kulturmiljön: ”All bebyggelse i Kiruna ligger inom riksintresse för kulturmiljö. Stora delar av den äldre bebyggelsen inklusive alla byggnadsminnen påverkas och måste flyttas eller rivas”. För de båda huvudalternativen för utbyggnad av staden beskrivs konsekvenserna mycket kortfattat. Alternativ 1, bebyggelseutveckling åt nordöst anges för kulturmiljön: ”Den föreslagna bebyggelsen ligger innanför område av riksintresse för kulturmiljön”. För rennärings skrivs: ”Riksintresset rennärings påverkas av båda järnvägsalternativen öster eller väster om Kiruna och väg E10 öster och norr om Kiruna C men inte direkt av bebyggelsen”. För landskapsbilden, stadsplanen och byggnadsminnen skrivs att ”Bebyggelseutvecklingen åt öster ger en liten förändring i landskapsbilden. Den sammanhållna staden bibehålls. Hallmans stadsplan berörs inte annat än vid förtätning i befintlig bebyggelse.” (Kiruna kommun 2006:b)

Alternativ 2, bebyggelseutveckling åt nordväst anges för kulturmiljön på samma sätt som i alt. 1 att: ”Den föreslagna bebyggelsen ligger innanför område av riksintresse för kulturmiljön”. För riksintressen rennärings skrivs att det ”påverkas av både järnvägsalternativen öster eller väster om Kiruna och väg E10 öster och norr om Kiruna C. Bebyggelsen i det nordvästra alternativet kommer alldeles vid ett större rastbetesområde. För landskapsbilden, stadsplanen och byggnadsminnen skrivs att ”Bebyggelseutvecklingen åt väster ger en större förändring i landskapsbilden. Den sammanhållna staden blir mer utdragen och kan på sikt splittras upp i flera delområden. Hallmans stadsplan berörs av fortgående gruvbrytning. Byggnadsminnena och den gamla bebyggelsen flyttas hit i den mån det är tekniskt möjligt”. (Kiruna kommun 2006:b)

LKAB's vision "Nya Kiruna"

LKAB presenterade förslag för ett nordvästligt alternativ för Kiruna stadsutveckling genom konsultrapporterna "Nya Kiruna-Nordvästra alternativet" utfört av Wilhelmson arkitekter ab (LKAB 2006:a) och Framtidsstaden Kiruna, Nordvästra alternativet – förutsättningsanalys och idéskisser utfört av ÅF-Infraplan AB (LKAB 2006:b).

I presentationen av utbyggnadsförslag åt nordväst (LKAB 2006:b) föreslås att: "Kyrkan och Bolagsområdets kulturbyggnader flyttas som hel miljö, inte som enskilda byggnader. De placeras i ett väl synligt och för staden strategiskt läge med fjällvärlden i fondon". I alt. 2 föreslås att kyrkan placeras på en kulle på östra sidan av Bahbagobba (Prästgårdsbacken) och kulturbebyggelsen läggs i sluttningarna och i dalgången mellan Bahbagobba och Luossavaara med syfte att så tidigt som möjligt uppnå en sammanhållen stad. I alt 1 och 3 föreslås att kyrkan och bolagsområdet läggs vid stranden av Luossajärvi. Detta anses presentationen ge en mindre sammanhållen stad. Under rubriken "Kultur, industri, historia" står att Kiruna har attraktioner som är starkt koncentrerade till staden och att staden bedöms komma att vara en attraktion under den långvariga omvandlingen. Däremot anges inte vad i staden som bedöms som attraktivt. (LKAB 2006:a)

I stadsutvecklingsförslaget, utarbetat av Wilhelmson arkitekter ab, beskrivs Kirunas nuvarande centrum med P.O. Hallmans stadsplan utifrån aspekten att det är centrumlöst. För övrigt påpekas att: "det är viktigt att stor hänsyn tas till Kirunas äldsta bebyggelse och att frågan om flytt och bevarande alternativt rivning analyseras ingående." Här påstås att flera byggnader är listade som riksintresse. I relation till kommunens bevarandeplan från 1984 har gjorts ett översiktligt studium av mängden byggnader, som är angelägna att flyttas. Det framförs att det har ansetts viktigt att flytta bebyggelsen som miljöer och inte som enskilda hus. Kiruna kyrka anges på många sätt vara bilden av Kiruna och att det finns en allmän åsikt att den skall relokaliseras. (LKAB 2006:a)

Banverkets järnvägsplanering

Banverkets förberedelse för att utreda ett nytt läge för flyttning av järnvägen innehåller många delutredningar med grundförutsättningar och därefter många alternativa lägen som sedan bedöms vartefter alternativen minskar i antal fram till ett slutligt läge. Eftersom varje delutredning ska kunna läsas, utan att ha tagit del av de tidigare, återkommer mycket text om förutsättningar och bedömningar. För den följande texten är strävan att visa den successiva utvecklingen i järnvägsutredning och plan.

Idéstudie

Järnvägen förbi Kiruna tätort är den större anläggning som drabbas först av markdeformation och Banverket började sin planering för en omlokalisering av spårdragningen tidigt i omvandlingsprocessen. Planeringen inleddes med en *idéstudie*, vars syftet är att beskriva problemställningen, skissa på alternativa lösningar och att analysera dessa på ett översiktligt sätt för att identifiera vilka som var tänkbara att genomföra, samt att den skulle vara ett bra underlag till förstudieskedet. Där framhålls allmänt att "Den nya järnvägen ska utformas på ett sådant sätt att den anpassas till de krav som finns på en god livsmiljö".

Kulturmiljön uttalas som begrepp under rubriken riksintressen. Där framhålls att: Bebyggelsen i de centrala delarna av Kiruna är markerade som ett riksintresse för kulturminnesvården och att även delar av industrilandskapet är riksintressanta. Där anges att Kiirunavaaramalmen är av riksintresse och mineralförekomsten i området har gjort att det finns tankar på att göra hela Kiruna stad till ett riksintresse för gruvnäringen. "Den tidiga gruvepoken har lämnat intressanta minnen till eftervärlden. Den äldsta detaljplanen med flera kulturhistoriskt intressanta områden och byggnader med hög arkitektonisk klass är beskrivna i en bevarandeplan. Bebyggelsen i de centrala delarna är också markerade som ett riksintresse för kulturminnesvården. Kirunas förhistoria har ännu inte kartlagts i form av arkeologiska inventering-

ar. Arbetet har inletts med en översiktlig inventering i området kring Kurravaara.” (Banverket 2004)

I idéstudien betonas att det kommer att uppstå behov av att väga olika riksintressen mot varandra under den fortsatta utredningen. ”Val av alternativ och skadebegränsande åtgärder borde dock ge möjlighet att reducera eventuell negativ inverkan på riksintressen. Samsyn med länsstyrelsen om hur riksintressen ska prioriteras bör etableras tidigt i processen” (Banverket 2004). Banverket förtydligar att länsstyrelsen har det övergripande ansvaret för kulturmiljöfrågor och kontakter med den funktionen bör tas på ett tidigt stadium.

Det understryks att den ändrade järnvägssträckning kan få stor betydelse för landskapsbildningen, eftersom det aktuella området är kuperat och järnvägen därmed kan bli synlig från långt håll. Redan i idéstudien diskuteras vilken påverkan av den nya järnvägen om en östlig eller västlig sträckning väljs. ”Markanta åtgärder i landskapet som stora skärningar, höga järnvägsbankar, broar och tunnlar kan bli aktuella. Det framförs att de östliga alternativen tycks ge de tydligaste barriäreffekterna eftersom detta område har störst betydelse för rekreation och friluftsliv. Det påpekas att även centrala lösningar skapar barriärer, men i det sammanhanget kommer sprickbildningen att vara en betydligt mer dominerade barriäreffekt än järnvägen. Både västliga och östliga alternativ medför barriäreffekter för rennärningen.” (Banverket 2004)

Förstudie för ny järnväg, tidigt samråd

Förstudie Kiruna, ny järnväg, handling för tidigt samråd (Banverket 2005) har ett syfte att föreslå möjliga alternativa korridorer för en ny järnväg genom eller förbi Kiruna, konsekvensbedöma samt utvärdera de olika alternativa lösningarna. Bedömningar anges att de görs utifrån aspekterna funktion, samhällseffekter/markanvändning, miljö, måluppfyllelse och ekonomi.

I förstudien presenteras Kiruna stadsmiljö på detta sammanfattande sätt: ”Samhället delades in i tre områden; den s.k. Stadsplanen där tomter uppläts åt enskilda, Bolagsområdet där gruvindustrin utvecklades i och SJ-området, där Statens Järnvägars anläggningar byggdes. Centrum kom att ligga som en sammanhållande länk mellan Stadsplanen och Bolagsområdet. Staden anlades vid sjön Luossajärvi i närheten av de två ståtliga bergen Luossavaara och Kiirunavaara. Stadsplanen utformades med eftersträvan att berget och gruvan Kiirunavaara kunde ses från många platser i samhället eftersom det var symbolen för samhällets existens. Stadsplanen är den första av sitt slag i landet och väl synlig i dagens samhälle och staden är idag utnämnt som ett riksintresse för kulturmiljövården. LKAB:s gruvdrift i Kiruna är koncentrerad till Kiirunavaara, där gruvbrytningen äger rum under jord. De befintliga malmförädlingsanläggningarna är i huvudsak belägna på Kiirunavaaras västra sluttning, ca 2 km väster om tätorten (bakom berget från tätorten sett). Det våta sovringsgråberget från mullverket deponeras i sandmagasinet väster om verksamheten och det torra gråberget från sovringsverket deponeras som stödterrassering i avsatser mot det befintliga gråbergsupplaget på Kiirunavaaras västsluttning. De terrassformade gråbergsupplagen ger ett betydande visuellt inslag runt gruvbrytningsområdet.” (Banverket 2005)

I samma förstudie framförs att det utöver riksintressena finns mycket som är av kulturhistoriskt intresse inom Kiruna kommun, samernas gamla historia, nybyggarepoken, gruvhantering och rallartiden. ”Kiruna är ett av länets riksintressen för kulturmiljövården. Kiruna, ett exempel på stadsmiljö och industrilandskap som visar ett unikt samhällsbygge vid 1900-talet, där tidens stadsbyggnadsideal förverkligades på jungfrulig mark. Kiruna grundades på landets då största industriella satsning. Bebyggelsen är av hög arkitektonisk kvalitet från olika tider och planen är den första i sitt slag i landet och väl synlig i dagens samhälle. Detta sammantaget ger Kiruna ett högt arkitekturhistoriskt, industrihistoriskt, pedagogiskt och turistiskt värde. I Kiruna finns gruvberget och olika industriella anläggningar som visar grunden för samhällets existens samt järnvägsmiljön, som berättar om nödvändig förutsättning för dess utveckling.....En tidigare genomförd arkeologisk utredning visar att berget och området runt detta

har använts under lång tid. Härdar och barktäkter indikerar bosättning. På bergets högre delar finns en stensättning som är mer av rituell art.” (Banverket 2005)

Förstudie Kiruna, ny järnväg, Förslagshandling

Syftet med denna del är densamma som i den första delen av förstudien. Det historiska landskapet beskrivs i förslagshandlingen på följande sätt: ”Kombinationen av fjällskapet med sina speciella geologiska och klimatologiska förutsättningar, spår av människors liv och verksamhet genom historien och stadens olika tillväxtlager har gett staden sin särprägel. I Kirunas stadslandskap finns flera olika tidsskikt bevarade och synliga.” (Banverket 2005) För övrigt är stadslandskapet beskrivet på liknande sätt som tidigare. Det framhålls att ”Hänsynen till de ursprungliga stadsplaneidéerna är en viktig del i de nu aktuella förändringsprocesserna. Det handlar om att fortsätta planera för ett behagligt lokalklimat – en stad med flera vindskyddade och solbelysta gaturum, parker och torg.” (Banverket 2005) Om riksintresset rennäring sägs att mark- och vattenområden som har betydelse för rennäring ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan försvåra rennäringens bedrivande. Områden av riksintresse för rennäring ska skyddas mot sådana åtgärder. Sammantaget framhålls att detta ger Kiruna ett högt arkitekturhistoriskt, industrihistoriskt, pedagogiskt och turistiskt värde. I Kiruna finns gruvberget och olika industriella anläggningar som visar grunden för samhällets existens samt järnvägs miljön, som berättar om en nödvändig förutsättning för dess utveckling.

Denna förslagshandling innehåller en första bedömning gjorts av effekter och konsekvenser för bl.a. kulturmiljön. Alternativet Kiirunavaara och alla östliga alternativ bedöms göra intrång i riksintresset Kiruna stad och gruvberget Kiirunavaara. Det betonas att vid utformningen av järnvägen och anpassningen till den framtida planeringen av staden är viktigt att ta hänsyn till kulturmiljövärdena. Det påpekas att det troligen är själva deformationszonens påverkan på stadens och industrilandskapets utseende som är av större betydelse än själva anläggandet av järnvägen. Inget av de utpekade byggnadsminnena anges beröras direkt av den nya järnvägen. Inte heller kyrkan kommer att beröras. Deformationsutbredningen innebär dock att Kiruna Centralstation måste flyttas.

Länsstyrelsen i Norrbottens län uppger att det inom det aktuella loalkliseringsområdet endast finns en minnessten samt en lokal med lösfynd registrerade. Vid denna tid har ännu ingen större systematisk fornminnesinventering genomförts för hela området. Länsstyrelsen framhåller därför att både de östliga och västliga alternativen kan kräva en arkeologisk utredning och Banverket avser att inför den kommande järnvägsutredningen genomföra översiktliga arkeologiska undersökningar i området. I utredningsområdet finns även flera renflyttningsleder och flera områden för rastbete. Samtliga järnvägsalternativ kommer att beröra dessa områden.

I förslagshandlingen presenteras också Banverkets arkitekturpolicy som innehåller följande övergripande mål: ”järnvägs miljön utgör en arkitektonisk helhet där alla ingående delar ska gestaltas med samma omsorg. Järnvägen ska formas i samspel med landskap och stad, så att resenärer och omgivning erbjuds positiva upplevelser i en vacker och väl fungerande miljö.” Dessutom ges riktlinjer för gestaltning, där det sägs att det inom eller nära tätort ställs än högre krav på den arkitektoniska bearbetningen. Här anges det vara viktigt att järnvägen integreras i och bidrar till att bygga upp stadsstrukturer, både funktionellt och visuellt, samt att den arkitektoniska karaktären speglar funktionen. (Banverket 2005)

Förstudie Kiruna, Ny järnväg, Slutrapport

Syftet med denna del är densamma som i de tidigare delarna av förstudien. Målsättningen med förstudien är att Banverket ska kunna ta tydligt ställning till vilka alternativ, som är genomförbara, samt göra ett välmotiverat och tydligt ställningstagande till vilka alternativ, som ska studeras vidare i en järnvägsutredning.

Samma presentation av staden i landskapet och det historiska landskapet och riksintressena som tidigare. I denna del är sex lokaliseringalternativ kvar, tre östliga och tre västliga. De

är endast beskrivna tekniskt. I detta skede har inte kulturmiljöfrågorna bedömts i alla fall inte presenterats. Riktlinjer för gestaltning samma som i tidigare presentationer. Den samlade bedömningen för kulturmiljön har här beskrivits på samma sätt som i senare järnvägsutredning

Järnvägsutredning Kiruna, Ny järnväg, Samrådshandling

Syftet med järnvägsutredningen är att utgöra underlag för valet av bästa alternativ inför kommande tillåtlighetsprövning och detaljprojektering. I samrådshandlingen är staden i landskapet beskriven på samma sätt som tidigare, med tillägget att: ”Utformningen av järnvägens framtida infarter och dess kopplingar till staden har betydelse för hur mötet med staden upplevs och hur samband så som stad/landskap och terräng/bebyggelse upplevs. Under planeringen av ny järnväg i anslutning till staden är det viktigt att studera ankomsten till staden – vilka utblickar, upplevelser och samband som ges på färden och vilka bilder som är värdefulla att förmedla.” (Banverket 2006) Det historiska landskapet, riksintressena för kulturmiljö och rennäring, samt miljöpåverkan på dessa är framställda som tidigare. De alternativ, som är kvar är beskrivna på samma sätt som i tidigare järnvägsrapporter. Sex alternativa lokaliseringar av järnvägen har bedömts. Där anges att i nuläget går järnvägen genom riksintresset för kulturmiljö. De västra alternativen berör inte alls kulturmiljöintressena. I de östra alternativen berörs riksintressena för kulturmiljö, men de bedöms inte påtagligt skadas.

Järnvägsutredningen, Utställningshandling

Järnvägsutredningen har syftet att utgöra underlag för val av korridor för en ny järnväg förbi Kiruna. Utredningen fokuseras på de alternativskiljande aspekterna funktion (avseende malm-, övrig gods- och persontrafik), miljö, samhällseffekter/markanvändning, geoteknik, risk och sårbarhet samt ekonomi och ligger till grund för det beslut som tas. Riktlinjer ges i denna utställningshandling för fortsatt arbete med en järnvägsplan, så att negativa konsekvenser kan minimeras och positiva effekter kan utvecklas för det valda alternativet.

Det kan tydligt märkas att utställningshandlingen har gjorts tydligare och mer omfattande än tidigare utredningar, då den troligen förväntas läsas av bredare grupperingar. Här beskrivs bl.a. historien för Kirunaområdet längre tillbaka än tidigare. ”Livet i övre Norrlands inland har i tusentals år präglats av jakt och fiske, som så småningom övergått till renskötsel. Gustav Vasa proklamerade 1542 att ”sådana ägor som obbyggda ligga, höra Gud, oss och Sveriges krona till, och ingen annan” (Banverket 2006). Landet i norr betraktades som Sveriges koloni, vars rikedomar det gällde att utnyttja på alla sätt. Silverbrytningen i Nasafjäll 1634 innebar inledningen på en hel rad misslyckade gruvprojekt. Historien beskrivs på följande sätt:

Malmfältens historia går ända tillbaka till 1660-talet. Då togs det första kända malmprovet i Gällivare malmberg. År 1696 nämns malmbergen Kiirunavaara och Luossavaara för första gången. Att bergen i norr ruvade på rikedomar var det många som insåg och flera affärsprojekt startades, men misslyckades. Det var först på 1870-talet med Thomasprocessen, en ny metod att framställa stål ur fosforrik malm, som malmfyndigheterna blev kommersiellt intressanta. Transporterna var dock ett problem. Rentransporter hade orimligt liten kapacitet och ”engelska kanalen” i Boden är ett minnesmärke över 1800-talets misslyckade kanalprojekt. Först när Malmbanan byggts mellan Luleå och Gällivare 1888 kunde malmen utvinnas i större skala. Förlängningen av Malmbanan från Gällivare till Narvik var en av de hetaste politiska frågorna på 1890-talet vid sidan av unionsfrågan med Norge. Bergsmännen i Bergslagen hade stort inflytande i riksdagen och de ville inte få en konkurrent i norr. Militären ville inte ha en järnväg mellan Atlanten och Bottenviken, som skulle göra Sverige mer intressant för ryssarna. Erfarenheterna från MalMBERGET, med en socialt dålig miljö, förskräckte och man menade att riksdagen inte skulle bidra till ett nytt ”Malmbergselände” i norr. Men den 30 mars 1898 tog en knapp majoritet beslut om förlängningen. (Banverket 2006)

För Kiruna stads historia återkommer samma beskrivning som i tidigare rapporter. Landskapsbeskrivningen är mer omfattande i denna handling. I utställningshandlingen betonas att: ”En järnvägsdragning förbi staden Kiruna är känslig då den kan komma att påverka det tykli-

ga och starka mötet mellan staden och landskapet. Utblickar från staden till fjällandskapet kan komma att förändras liksom sambandet terräng och bebyggelse, den ursprungliga stadskarak-
tären samt stadens stadsnära natur och rekreationsområden.” (Banverket 2006) I detta skede
finns det tre alternativ kvar att bedöma och det konstateras att alla alternativen passerar riksintressena för kulturmiljövård.

Vid bedömningen av kulturmiljön uppges att det under 2002 genomfördes en fornminnesinventering i fyra områden inom några mil från Kiruna, där 168 fasta fornlämningar upptäcktes. Lämningarna utgörs där av härdar, boplatser, fångstgropar, en offerplats, gravar m.m. Fynden tyder på att många områden varit utnyttjade under mycket lång tid med bosättning från stenåldern fram till idag. Länsstyrelsen har beslutat att en arkeologisk utredning ska genomföras i projektet. Utredningens etapp 1 har utförts redan under 2005 inom de korridorer som avgränsats i förstudien. Ca 250 lämningar har beskrivits, där majoriteten är ”övriga kulturhistoriska lämningar” som t.ex. gruvhål och bläckningar (markeringar i träd för vägvisning eller annat ändamål). Ett fyrtiotal är nyupptäckta fasta fornlämningar som härdar, kåtor, fångstgropar etc. Forn- och kulturlämningar finns i störst utsträckning nordöst om staden, då terrängen där är mer gynnsam. Här finns också ett stort antal lämningar efter äldre gruvdrift. Söder och öster om staden finns färre lämningar och av annan karaktär. Etapp 2 av utredningen har sedan genomförts under sommaren 2006.

I denna utställningshandling berättas att Riksantikvarieämbetet motiverar riksintresset som ”Stadsmiljö och industrilandskap som visar ett unikt samhällsbygge vid 1900-talets början, där tidens stadsbyggnadsideal förverkligades på jungfrulig mark. Kiruna grundades på landets då största industriella satsning, samt den fortsatta utvecklingen till stad i formell mening och tillika ett centrum för norra Norrlands inland.”

Effekter och konsekvenser för de kvarvarande alternativen presenteras. Alternativ Jägarskolan-Tuolluvaara bedöms påverka flest forn- och kulturlämningar av alternativen. Alternativ Mettjäarvi-Viscaria passerar ett fåtal lämningar, liksom alternativ Kiirunavaara som endast påverkar lämningar i den södra delen. Fasta fornlämningar är skyddade enligt kulturminneslagen. Hur forn- och kulturlämningar som påverkas av en järnvägssträckning ska behandlas avgörs i senare skede i samråd med länsstyrelsen. När järnvägen flyttas från dess nuvarande läge genom Kiruna och den befintliga banan rivs framhålls här för första gången att delar av järnvägsmiljön försvinner, som är ett av uttrycken för riksintresset. Miljön från stationen och norrut, ”SJ-området”, pekas också ut i bevarandeplanen och det kulturhistoriska värdet befaras att det kan komma att minska.

Hur själva byggnaderna kommer att behandlas i framtiden är ingen fråga som avgörs i järnvägsutredningen, vilket gäller alla tre alternativen. Malmtransporterna kommer att finnas kvar kring Luossajärvi i alla alternativ, och det befintliga järnvägsområdet där kommer att finnas kvar och behålla den delen av trafiken. Övriga värden i riksintresset kommer inte att påverkas direkt av något av alternativen. Stadsplanen, som behandlas i kommunens planering, påverkas indirekt av val av plats för ett nytt resecentrum. Av byggnadsminnena är det stationshuset som kan påverkas av att det inte längre kommer att fungera som järnvägsstation.

Övriga byggnadsminnen påverkas inte. De värdefullaste stadsmiljöerna berörs inte heller av de alternativa lägena för ny järnväg. SJ-området, som påverkas av att befintlig järnväg försvinner, har berörts tidigare. Alternativ Jägarskolan-Tuolluvaara korsar industriområden och passerar mellan villaområdena i Lombolo och Tuolluvaara, som inte har utpekade kulturhistoriska värden. I nordöstra delen av staden berörs ingen befintlig bostadsbebyggelse. Institutionsparken på den f.d. Jägarskolan ligger intill korridoren. Viss befintlig stadsbebyggelse, t.ex. punkthusen på Terrassgatan, kommer att kunna framträda från järnvägen. Alla alternativ berör befintlig bebyggelse vid Luossajärvis östra strand.

För rennäringsen anges att riksintresset redovisas som kärnområden och strategiska platser. Med kärnområden avses de viktigaste områdena där renarna hålls stationärt för bete och reproduktion medan strategiska platser avser områden som är viktiga för att renarna ska kunna röra sig mellan samebyns olika betesområden. Dessutom finns kategorin funktionella samband. Med detta avses de funktionskrav som måste ställas för att renskötseln skall kunna be-

drivas inom olika säsongsbetesområden i en sammanhållen årscykel och som inte är möjliga att redovisa i förväg.

Järnvägsutredning, Slutrapport

Utställningshandlingen, beskriven ovan, var på remiss under perioden 4 december 2006 till 15 januari 2007. Totalt kom 34 remissyttranden in under utställningstiden. Banverket tog den 2 februari 2007 beslutet att alternativet ”Kiirunavaara”, dvs. väster om Kiirunavaara, delen befintlig Malmbana utmed Luossajärvi med tillhörande rundslinga, skall ligga till grund för den fortsatta planeringen. Alternativet ansågs ”bidra till den bästa måluppfyllelsen och ge minst påverkan på naturvärden, kulturvärden och områden av riksintresse”. (Banverket 2007)

Vägverkets planering för europaväg 10

Nuvarande Europaväg 10 (senare kallad E10) kommer inom nära framtid att påverkas av markdeformationerna och måste lokaliserar om, antingen som en ny förbifart eller att ges utrymme som genomfart genom staden. Vägverket har hittills gjort Förstudie/Beslutshandling december 2005, Vägutredning samrådshandling september 2006 och Vägutredning förslagshandling maj 2007.

Förstudie/Beslutshandling

I förstudien beskrivs stadens läge i landskapet, både historiskt och utseendemässigt. I den historiska delen sägs att landskapet vid gruvbrytningens start användes av renskötande samer och av lantalaiset – jordbrukande nybyggare. Staden karaktäriseras på följande sätt med ”sitt läge mitt emellan gruvbergen Kiirunavaara och Luossavaara som bildar dominerande visuella landmärken. Stadens storlek, utformning och bebyggelse på en höjd bidrar till att naturen upplevs ända in i de centrala delarna av staden.” Dessutom illustreras landskapsbilden med uttryck som ”utblickar över det omgivande fjällandskapet”, ”fjällandskapets vida landskapsrum med utsikter över sjöar och bort mot högre fjälltoppar”, ”Gruvbergens terrasserade gråbergsdeponier”. Beskrivningen avslutas med att ”Utblickarna från infarterna över staden ger resenären en god förståelse för stadens organisation och läge i terrängen”. (Vägverket 2005)

Det historiska stadslandskapet är beskrivet på detta sätt: ”Bebyggelsen är av hög arkitektonisk kvalitet från olika tidsepoker och PO Hallmans stadsplan är väl synlig i dagens samhälle. Kiruna Centralstation, Stadshuset, Hjalmar Lundbohmsgården och hyresfastigheten ”Jerusalem” är byggnadsminnen som skyddas enligt 3 kap kulturminneslagen. Detta sammantaget ger Kiruna ett högt arkitekturhistoriskt, industrihistoriskt, pedagogiskt och turistiskt värde. I Kiruna finns gruvberget och olika industriella anläggningar som visar grunden för samhällets existens samt järnvägs miljön, som berättar om nödvändig förutsättning för dess utveckling.” (Vägverket 2005)

Under rubriken kulturmiljö beskrivs de kulturhistoriska intressen som finns utöver riksintressena, till exempel samernas gamla historia, nybyggarepoken, gruvhantering och rallartiden. Här framhålls att Kiruna har ett högt arkitekturhistoriskt, industrihistoriskt, pedagogiskt och turistiskt värde: ”I Kiruna finns gruvberget och olika industriella anläggningar som visar grunden för samhällets existens samt järnvägs miljön, som berättar om en nödvändig förutsättning för dess utveckling”. De byggnadsminnesförklarade byggnaderna i staden räknas upp; Centralstation, Stadshuset, Hjalmar Lundbohmsgården och hyresfastigheten ”Jerusalem”. Församlingskyrkorna och deras inventarier, inte minst Kiruna kyrka sägs representera arkitektoniskt, konstnärligt och kulturhistoriskt något av det främsta som skapats i vårt land, ett kulturarv som skyddas av kulturminneslagen. (Vägverket 2005)

Vägutredning samrådshandling

I samrådshandlingen återkommer stads- och landskapsanalyserna från förstudien. I kapitlet om riksintressen påpekas vad som gäller enligt Miljöbalkens kapitel 3, att riksintressen ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra näringarnas bedrivande, utvinning, tillkoms-

ten eller utnyttjandet, motverka eller skada deras värden. Samt enligt Miljöbalkens 4:e kap. att exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön får komma till stånd endast om det inte möter något hinder enligt att det kan ske på ett sätt som inte påtagligt skadar områdenas natur- och kulturvärden. (Vägverket 2006)

I miljökonsekvensbeskrivningens kapitel om kulturmiljö skrivs det att utöver riksintressena inom Kiruna kommun finns mycket som är av kulturhistoriskt intresse, t ex samernas gamla historia, nybyggarepoken, gruvhantering och rallartiden. Det anges också att avsnittet senare kommer att kompletteras med resultaten från pågående arkeologisk utredning och kulturmiljöanalys.

Vägutredningen hänvisar till den planeringsprocess för ny järnväg som pågår parallellt med denna vägutredning inom vilken en arkeologisk utredning genomförts under 2005 och 2006 inom de järnvägskorridorerna som avgränsats i förstudien samt i utredningen. I den arkeologiska utredningen har cirka 250 lämningar beskrivits, där majoriteten är ”övriga kulturhistoriska lämningar” som till exempel gruvhål och bläckningar (markeringar i träd för vägvisning eller annat ändamål). Ett fyrtiotal anges vara nyupptäckta fasta fornlämningar som härdar, kåtor, fångstgropar etc. Forn- och kulturlämningar finns i störst utsträckning nordöst om staden, då terrängen där är mer gynnsam. Här finns också ett stort antal lämningar efter äldre gruvsdrift. Söder och öster om staden finns färre lämningar och av annan karaktär. (Vägverket 2006)

I denna vägutredning hänvisas till Riksantikvarieämbetet motivation av riksintresset som ”Stadsmiljö och industrilandskap som visar ett unikt samhällsbygge vid 1900-talets början, där tidens stadsbyggnadsideal förverkligades på jungfrulig mark. Kiruna grundades på landets då största industriella satsning, samt den fortsatta utvecklingen till stad i formell mening och tillika ett centrum för norra Norrlands inland.” Nedanstående uttryck för riksintresset räknas upp, i form av olika skalor från stadens uppbyggnad som helhet till enskilda byggnader.

- Gruvberget och olika industriella anläggningar, som visar grunden för samhällets existens, samt järnvägsmiljön, som berättar om en nödvändig förutsättning för dess utveckling.
- Den för PO Hallman typiska terränganpassade stadsplanen, med gatunät, tomtstrukturer och öppna platser, samt delområden av olika karaktär, för olika funktioner och befolkningsgrupper, vilket avspeglas i både planmönster och bebyggelse.
- Byggnader både från samhällets uppbyggnadsskede och från senare delar av 1900-talet, till exempel de så kallade Bläckhornen för en arbetarbefolkning, tjänstemannabostäder och Hjalmar Lundbohmsgården. Offentliga byggnader som kyrkan, den gamla brandstationen och stadshuset från 1963. Till efterkrigstidens byggnader hör också bostadsbebyggelse av Ralph Erskine.
- Stadens silhuett och gruvberget med sin karaktäristiska profil, samt utblickar mot det omgivande landskapet, är ytterligare ett uttryck för riksintresset.”

(Vägverket 2006)

Dessutom tas stadens historia och beskrivning av enskilda byggnader upp på samma sätt som i förstudien.

Rennäringen framhålls som en betydelsefull kulturbärare i Lappland. Den synliga kulturhistorien inom vägkorridorerna är dokumenterad genom den arkeologiska utredningen för järnvägskorridorerna. Förutsättningarna för rennäringen kring Kiruna och den samlade intrycksbilden av all samhällsplanering som sker kring Kiruna har analyserats och bedömts i en särskild rapport: Hur rennäringen påverkas av förändringarna i Kiruna, ”En studie av rennäringens förutsättningar kring Kiruna och en analys av kumulativa effekter” (BRNT 2006:12). Rapporten har utarbetats gemensamt av Banverket, Vattenfall, Vägverket, Kiruna kommun, LKAB samt Laevas och Gabna samebyar.

Vägutredningen visar på konsekvenserna för de alternativ för E10, som då var aktuella, genom staden respektive väster om Kiirunavaara. För alternativ genomfart anges att ombyggnad av befintliga vägar och gator i Kiruna stad inte kommer att beröra befintliga naturresurser i området. För alternativ Kiirunavaara sägs inget om hur det berör riksintressen eller andra kulturmiljöintressen.

Vägutredning förslagshandling

Kiruna stads historia samt staden och landskapet är beskrivet på liknande sätt som i Vägverkets förstudie och vägutredning. Under rubriken riksintressen är i denna förslagshandling endast riksintresset vägar beskrivet.

I förslagshandlingen anges övergripande mål för gestaltningen i vägutredningen. De tidigare presenterade stads- och landskapsanalyserna tillsammans med befintliga planer, utredningar och studier av Kiruna ligger till grund för de övergripande mål som ställts upp för gestaltungsarbetet i vägutredningen. Gestaltungsarbetets tyngdpunkter pekats ut utifrån analys av landskapsbilden, staden i landskapet samt samband mellan staden och landskapet. Sex övergripande mål för gestaltningen i vägutredningen har tagits fram, där dessa två är de som främst berör kulturmiljön. ”• Hänsyn ska tas till omgivande landskap och vägen ska göra minsta möjliga intrång i omgivningen. En förutsättning för detta är att utformningen av vägen i plan och profil sker med en anpassning till topografin. • Gestaltningen ska underlätta förståelsen av landskapet och dess historia.” (Vägverket 2007:a)

Förslagshandlingen bedömer de olika alternativen för en ny lokalisering av E10, respektive ombyggnad. Då alternativet ombyggnad, dvs. genomfart genom staden, berör kulturmiljön i störst grad beskrivs här bedömningen av konsekvenserna från det alternativet: ”Alternativ Ombyggnad etapp 2 (år 2020-2025) följer den tidigare sträckningen av E10 längs Malmvägen och Hjalmar Lundbohmsvägen, som idag har en storskalig karaktär. Längst i öster passerar vägen industriområden för att sedan gå genom områden med villabebyggelse och flerbostadshus. Resterna av Bolagsområdet med sin karaktäristiska gamla bebyggelse passeras också. Innan anslutningen till befintlig E10 tangeras centrumbebyggelsen.” (Vägverket 2007:a). Där vägen kan komma att gå genom staden framhålls att det är viktigt att den utformas som stadsgata och integreras i och bidrar till att bygga upp stadsstrukturer, både funktionellt och visuellt.

En kulturmiljöanalys har utförts under hösten 2006 av Lennart Klang, Landskapsarkeologerna. Hela kulturmiljöanalysen finns med som bilaga till vägutredningen. Den har sammanfattats på nedanstående sätt. Analysen har haft tre utgångspunkter: Kiruna har klassificerats som riksintresse för kulturmiljövården. För vägutredningen har arkeologiska utredningar utförts i och i nära anslutning till de alternativa korridorerna. Förutom en genomgång av arkiv, arbetshandlingar och litteratur om Kiruna har de olika korridoralternativen studerats översiktligt i terrängen. I sammanfattningen markeras att ett alternativ hade varit att göra en kulturmiljöanalys för Kirunas framtida planering, innefattande vägar, järnvägar och bebyggelse. En sådan samordnad kulturmiljöanalys har inte gjorts, men det som redovisas i analysen ses som ett försök att bidra till en sådan, genom en avgränsning till vägarna och fokus på frågor som direkt berör kulturmiljöintressen i anslutning till dem.

Förutom att behandla riksintresset för Kiruna stadsplaneområde och byggnaderna inom den framhålls kommunikationernas miljöer i kulturmiljöanalysen. Där framhålls att järnvägen utgör ett väsentligt uttryck för riksintresset. ”Stadens första byggnader fanns i nära anslutning till stationsområdet och den fortsatta bebyggelseutvecklingen utgick därifrån. Järnvägen är samtidigt en ”gräns” (eller ”centrum” i riksintresset) mellan gruvområdet i väster och staden i öster. Ett intressant ytterligare uttryck för riksintresset är att stadsplanen medvetet gjordes så att Kiirunavaara kunde ses från många platser i staden. Den kända reliefen, med Kebnekaise-fjällen i fonden, är således ett ”visuellt riksintresse” som ur kulturmiljösynpunkt bör tillvaratas i den fortsatta planeringen.” (Klang 2006) De arkeologiska utredningarna för Vägverkets och Banverkets planering har utförts av Norrbottens museum. Planeringsunderlaget för vägutredningen består av ca 100 objekt inom och i anslutning till korridorerna. (Se tidigare beskrivning)

Vägverket har i förslagshandlingen bedömt effekter och konsekvenser för kulturmiljön i de olika alternativen för lokalisering av E10. De huvudsakliga utgångspunkterna består av riksintressenas intentioner och inverkan på planeringen av vägarna samt de arkeologiska och kulturhistoriska spåren, dvs. fornlämningar och andra kulturlämningar. Förutom dessa två har

en tredje utgångspunkt varit att bedömningarna anpassats till rådande utredningsnivå, dessa anges kommer att följas av detaljerade fördjupningar i arbetsplaner när val av vägkorridorer är klara.

Bedömningsgrunderna för kulturmiljön i korridorerna följer en skala där negativa konsekvenser benämns som stora, måttliga och små.

Stora konsekvenser för kulturmiljön uppstår om föreslagen vägkorridor innebär att kvaliteter av betydelse i miljöer med höga värden för kulturmiljövärden i nationellt perspektiv raderas eller påverkar så starkt, att helhetsmiljön inte längre kan uppfattas och att strukturer och samband bryts.

Måttliga konsekvenser för kulturmiljön uppstår om föreslagen vägkorridor innebär att miljön fragmenteras så att det blir svårare att uppfatta helheten. Strukturer och samband försvagas och blir mindre tydliga.

Små konsekvenser för kulturmiljön uppstår om föreslagen vägkorridor innebär att enstaka objekt raderas, vilka inte är betydelsebärande för miljöns helhet. Helhet, strukturer och samband kan uppfattas även fortsättningsvis.

Målet för kulturmiljö i samband med vägplanering anges vara att planera vägarna så att de kulturhistoriska sambanden och strukturerna bevaras i riksintresset och om möjligt förstärks. Ett annat mål är att planera vägar så att värdefulla byggnader, fornlämningsmiljöer, enskilda fornlämningar och andra värdefulla kulturlämningar bevaras i så stor utsträckning som möjligt. I analyser av kulturmiljöaspekterna utifrån målet för kulturmiljön har följande bedömningar gjorts av konsekvenserna för respektive alternativ. Bedömningarna har baserats på arkeologiska utredningar för Vägverkets planering (utförda av Norrbottens museum år 2005-2006) samt översiktliga iakttagelser i fält.

”Nollalternativet innebär att inget ytterligare intrång i kulturmiljön runt Kiruna görs vare sig för Nikkaluoktavägen söder om staden eller för de alternativa korridorerna för ny sträckning av väg E10. Inga ytterligare effekter och konsekvenser för kulturmiljön kommer att uppstå.

Alternativ Nikkaluoktavägen; Mindre gårdsmiljöer kan eventuellt komma att beröras av Alternativ Nikkaluokta. Ombyggnad och framför allt av Alternativ Nikkaluokta Väst, vilka dock inte har framträdande utpekade intressen. I övrigt kan några mindre miljöer med enstaka fornlämningar och några andra kulturlämningar efter samiska visten och bergshistoriska prospekteringar komma att beröras mer eller mindre beroende på hur en kommande väg detaljplaneras inom de breda korridorerna. Miljöerna är i stort sett likvärdiga och inte alternativskiljande, deras antal per korridoralternativ är inte heller särskiljande. Samtliga alternativ bedöms medföra små negativa konsekvenser ur kulturmiljösynpunkt, utom Alternativ Nikkaluokta.

E10 – Alternativ Ombyggnad; Etapp 1 bedöms medföra inga eller obetydliga negativa konsekvenser ur kulturmiljösynpunkt om vägen följer befintliga vägar. De befintliga vägarna har redan genomfartskaraktär. Den nya vägen planeras bli smalare än befintlig väg och eventuella kompletterande anläggningar som gångbroar och andra anslutningar till vägen har goda möjligheter att planeras utan negativa konsekvenser för värdefull bebyggelse. Alternativ Ombyggnad Etapp 2 bedöms medföra inga, obetydliga eller små negativa konsekvenser på kulturmiljön, om vägen följer befintliga vägar. En större del av bolagsområdet berörs än i Etapp 1 men vägen finns redan, har redan genomfartskaraktär och planeras bli smalare. Möjligheterna att planera eventuella anslutningar som till exempel gångbroar kan möjligen vara något mer begränsade jämfört med Alternativ Ombyggnad Etapp 1. Förutsättningarna bedöms finnas i den fortsatta planeringen att hitta lösningar som inte skadar kulturmiljön. Alternativ Ombyggnad Etapp 3 bedöms medföra stora negativa konsekvenser ur kulturmiljösynpunkt. Gator i båda varianterna har inte tidigare haft karaktär av genomfartsleder. Både Kyrkogatan och Adolf Hedinsvägen ingår i stadsplanens värdefulla vägnät, som är en viktig del av riksintressets bärande yttringar tillsammans med tillhörande bebyggelse. Även kortare nya sträckor måste komplettera befintliga sträckor, vilket kommer att påverka de befintliga vägnätet och bebyggelsen påtagligt. Även om helheten inte går förlorad i den del som kan bevaras riskerar strukturer och samband att brytas av Alternativ Ombyggnad Etapp 3 med en genomfartsled i den gamla stadsplanen. Små negativa konsekvenser för kulturmiljön kan uppstå i de

aktuella korridorerna för nya vägar runt Kiruna. Konsekvenserna består i att enstaka fornlämningar och andra kulturlämningar berörs och i vissa fall kan komma att tas bort. I flera fall bör det gå att motverka negativa konsekvenser genom att ta hänsyn till de kulturhistoriska värdefulla objekten i kommande arbetsplaner. (Vägverket 2007)

Konsekvenser för rennäringsmiljöerna Ända sedan 1900-talets början har både Gabna och Laevas samebyar har fått avträda marker, flyttleder och visten. Områden som samebyarna har fått avträda är till exempel berget Kiirunavaara där LKAB nu bryter malm, berget Haukivaara där Kiruna stad ligger, Lombolo området där bebyggelse nu finns, Luossajärvi på grund av stadens framväxt och gruvverksamhet samt flyttleder vid Tuolluvaara och flygplatsen. (Vägverket 2007)

Rennäringsintressen påverkas i olika omfattning av samtliga vägdragningsalternativ. Det anges att ”den sammantagna effekten i förekommande fall kan förstärkas av ny järnväg i samma korridor. Rennäringsintressen berörs också av de övriga infrastrukturomvandlingarna i området. Nikkaluoktavägen: Ombyggnad av befintlig väg innebär inga konsekvenser för rennäringsintressen. Nikkaluokta Väst gör ett litet intrång i rennäringsintressen. Konsekvenserna bedöms som små. Nikkaluokta Mitt gör stort intrång i rastbeten och skapar barriärer som försvårar åtkomsten. Konsekvenser bedöms som måttliga. Nikkaluokta Öst gör ett stort intrång i rastbeten och flyttleden strax väster om flygplatsen. Konsekvenserna bedöms som stora.” (Vägverket 2007)

Nuläge: Den nya sträckningen av E10 är ännu inte beslutad. I foldern *Information om pågående vägutredning* (2007:b) ger Vägverket Region Norr följande rekommendationer för det fortsatta arbetet: att E10 flyttas till Malmvägen-Hjalmar Lundbohmsvägen enligt Alternativ Ombyggnad Etapp 2, när del av Lombolaleden inte längre kan nyttjas för trafik. Att framtiden får utvisa om E10 ska flyttas till en mera östlig ombyggnadsetapp eller i ny sträckning enligt Alternativ Luossavaara Syd eller Nord, när del av Hjalmar Lundbohmsvägen inte längre kan nyttjas för trafik. Att Nikkaluoktavägen byggs om i befintlig sträckning enligt Alternativ Ombyggnad, samtidigt som LKAB bygger Södra infarten. Att Nikkaluoktavägen byggs om i ny sträckning enligt Alternativ Nikkaluokta Väst eller Mitt, när del av befintlig väg inte längre kan nyttjas för trafik. I denna kortfattade folders hanteras inte alls hur riksintressen eller andra kulturmiljövärden berörs.

Analys av kulturmiljöaspekterna i de parallella processerna

Alla huvudaktörerna som är involverade i Kiruna stadsomvandling har hanterat kulturmiljöaspekterna i de parallella planeringsprocesserna. Det är en fascinerande att läsa skilda sätt att beskriva samma miljöer, ofta med mycket målande ordval. Detta ger sammantaget en mycket mångfasetterad bild av Kirunas stora kulturmiljövärden. Det är en delikat uppgift att jämföra sätten att beskriva värdena, men reflektioner kan ändå göras. Valet av miljöer eller objekt som beskrivs, samt de olika sätt miljöerna beskrivs på ger en viss möjlighet att se vilket perspektiv respektive aktör har på kulturmiljöfrågorna.

Flertalet av aktörerna har haft en tydlig objektfokusering av enskilda byggnader eller väl sammanhållna bebyggelsemiljöer i sina kulturmiljöbeskrivningar. Det är få beskrivningar av kulturpåverkade hela miljöer i Kiruna stad eller dess omgivning. Det så kallade stadsplaneområdet är beskrivet i sin helhet på många ställen, vilket är naturligt då det är ett av riksintressena. På några ställen beskrivs stadslandskapet, men då menas oftast stadsplaneområdet.

Kiruna kommun har gjort en mycket översiktlig och allmän beskrivning av de kulturhistoriska värdena från olika tidsepoker under 1900-talet. De mest omfattande beskrivningarna har gjorts i det som kallas ortsanalys där olika epokers utbyggnad karakteriserats. Detta benämns dock inte som kulturmiljöanalys. Kommunen hänvisar i stället under rubriken Kulturmiljö till att värderingen av kulturmiljön skjuts framåt i tiden i väntan på uppdatering av bevarandeplanen från mitten av 1980-talet. Det innebär att man under arbetet med översiktsplanen inte har haft något officiellt planeringsunderlag för att bedöma kulturmiljöfrågorna. Kommunen hänvisar till att de inte kunnat prioritera frågan p.g.a. tidspress på översiktsplanarbetet,

på knappa resurser och väntan på utlovat stöd från riksantikvarieämbetet innan en mer omfattande kulturmiljöanalys kunnat beställas.

LKAB's vision "Nya Kiruna", utarbetat av två konsultföretag, visar en radikalt ny form av stadsstruktur för ett nytt Kiruna i nordväst. De anger att den befintliga bevarandeplanen studerats, samt vilken mängd byggnader som bör flyttas, däremot är de kulturhistoriska värdena inte beskrivna i de två rapporterna. Där presenteras direkt var "kulturbyggnaderna", "Kirunas äldsta bebyggelse" respektive kyrkan kan förläggas i förslaget på "nya Kiruna". De hänvisar till att det "har ansetts viktigt att flytta bebyggelsen som miljöer och inte som enskilda hus".

Banverket gör sammantaget genom alla de fem utredningsdelarna en gedigen presentation av gruvepokens historia och nuvarande industrikulturvärden på detta poetiska sätt: "Det våta sovringsgråberget från mullverket deponeras i sandmagasinet väster om verksamheten och det torra gråberget från sovringsverket deponeras som stödterrassering i avsatser mot det befintliga gråbergsupplaget på Kiirunavaaras västsluttning. De terrassformade gråbergsupplagen ger ett betydande visuellt inslag runt gruvbrytningsområdet mycket som är av kulturhistoriskt intresse inom Kiruna kommun, samernas gamla historia, nybyggarepoken, gruvhantering och rallartiden."

Kiruna stads historia och dess stadslandskap, har bl.a. sammanfattats så här "Kiruna är ett av länets riksintressen för kulturmiljövärden. Kiruna grundades på landets då största industriella satsning. Bebyggelsen är av hög arkitektonisk kvalitet från olika tider och planen är den första i sitt slag i landet och väl synlig i dagens samhälle." Landskapsanalyser, fornminnen samt rennäringen som historisk näring har också beskrivits genom alla delrapporter.

Det framhålls att järnvägen idag går genom riksintresset, mellan stadsplaneområdet och gruvberget och dess industriminnen, utan att det anses störa riksintresset. Vid bedömningen för val av alternativ för lokaliseringen av den nya järnvägen påpekas att det troligen är själva deformationszonens påverkan på stadens och industrilandskapets utseende som är av större betydelse än själva anläggandet av järnvägen. Inget av de utpekade byggnadsminnena anges beröras direkt av den nya järnvägen. Inte heller kyrkan kommer att beröras. Deformationsutbredningen innebär dock att Kiruna Centralstation måste flyttas. Däremot understryks det att den ändrade järnvägssträckningen kan få stor betydelse för landskapsbilden, eftersom det aktuella området är kuperat och järnvägen därmed kan bli synlig från långt håll. Markanta åtgärder i landskapet som stora skärningar, höga järnvägsbankar, broar och tunnlar kan bli aktuella.

För rennäringen anges att riksintresset redovisas som kärnområden och strategiska platser. Det vill säga, de viktigaste områdena där renarna hålls stationärt för bete och reproduktion respektive områden där renarna ska kunna röra sig mellan samebyns olika betesområden. Dessutom finns kategorin funktionella samband för att renskötseln skall kunna bedrivas inom olika säsongsbetesområden i en sammanhållen årscykel och som inte är möjliga att redovisas i förväg. Vid valet av järnvägsalternativ konstateras att både västliga och östliga alternativ medför barriäreffekter för rennäringen. Den lösning som presenteras för detta problem är gröna breda viadukter där renflyttningarna kan passera järnvägen.

Vägverket har också gjort gedigna beskrivningar av kulturmiljövärden, och landskapsanalyser. Kirunas historia presenteras på detta sätt: "Stadsmiljö och industrilandskap som visar ett unikt samhällsbygge vid 1900-talets början, där tidens stadsbyggnadsideal förverkligades på jungfrulig mark. Kiruna grundades på landets då största industriella satsning, samt den fortsatta utvecklingen till stad i formell mening och tillika ett centrum för norra Norrlands inland." Kulturmiljön i Kiruna beskrivs sammanfattande på följande sätt: "Bebyggelsen är av hög arkitektonisk kvalitet från olika tidsepoker och PO Hallmans stadsplan är väl synlig i dagens samhälle. Kiruna Centralstation, Stadshuset, Hjalmar Lundbohmgården och hyresfastigheten "Jerusalem" är byggnadsminnen som skyddas enligt 3 kap kulturminneslagen. Detta sammantaget ger Kiruna ett högt arkitekturhistoriskt, industrihistoriskt, pedagogiskt och turistiskt värde. I Kiruna finns gruvberget och olika industriella anläggningar som visar grunden för samhällets existens samt järnvägsmiljön, som berättar om nödvändig förutsättning för dess utveckling."

I miljökonsekvensbeskrivningen som ingår i vägutredningen framhålls det att det utöver riksintressena inom Kiruna kommun finns mycket som är av kulturhistoriskt intresse, t ex samernas gamla historia, nybyggarepoken, gruvhantering och rallartiden. Det anges också att avsnittet senare kommer att kompletteras med resultaten från pågående arkeologisk utredning och kulturmiljöanalys. Nuvarande järnväg ligger närmare deformationszonen än E10 och kommer därmed att drabbas tidigare än E10. Järvägsutredningen har därmed legat ett steg före vägutredningen, vilket medfört att vissa underlagsmaterial till exempel den arkeologiska utredningen har kunnat användas inom vägutredningen.

I utredningarna påpekas, från Miljöbalkens kapitel 3, att riksintressen ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra näringarnas bedrivande, utvinning, tillkomsten eller utnyttjandet, motverka eller skada deras värden. Samtidigt ska, enligt Miljöbalkens 4:e kap., exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön få komma till stånd endast om det inte möter något hinder enligt att det kan ske på ett sätt som inte påtagligt skadar områdenas natur- och kulturvärden. Hur dessa motstridiga riksintressen ska bedömas gentemot varandra uttalas inte tydligt i någon av utredningsrapporterna.

Kulturmiljöns värde?

Denna studie bygger på rapporter från respektive aktör, kompletterad med korta telefonintervjuer med några av aktörernas huvudrepresentanter. Studien visar hur alla sektorer som är involverade i Kiruna stadsomvandling har gjort sin egen inventering av tidigare utredningar och dokument som underlag för beskrivning och bedömning av de kulturmiljöaspekter som är berörda av stadsomvandlingen. Det har gjorts omfattande och många studier, utredningar och förslag för varje sektorsområde, stad, järnväg och väg. Det är en betydande arbetsinsats som ligger bakom allt letande, sammanställande av kunskap som skrivits om de givna förutsättningarna för den kommande stadsomvandlingen. Detta underlag är i stort sett neutrala basfakta innan de används i bedömning av respektive sektorsfråga.

Om de resurser varje aktör använt i stället hade lagts samman till en gemensam övergripande inventering och analys av såväl en byggnadshistorisk som en vidare kulturmiljöinventering kunde det ha lett till ett ännu mer gediget underlagsmaterial och analys för alla parter. Detta kunde ha inneburit en god början på den kulturmiljöanalys som ännu inte påbörjats. Ingen samlad analys eller värdering har hittills gjorts av sambanden och helheten i Kirunas kulturmiljövärden. Den har hittills skjutits på framtiden på grund av nedprioritering. Trots detta har kommunen beslutat om utbyggnadsriktning för nya Kiruna, beslut är taget om lokalisering av den nya järnvägen och läget för ett nytt resecentrum är föreslaget där järnvägsspåret över Luossajärvi ansluter till staden.

Det har skapats många grupperingar på många nivåer för Malmfältsproblematiken. Överst finns en departemental Malmfältsdelegation, under denna finns en nationell tjänstemannagrupp med representanter från alla berörda statliga verk. På den regionala nivån finns det en gruppering bestående av samordnare från länsstyrelsen, kommunens politiker, LKAB's chefer och under denna nivå finns en grupp med tjänstemän från länsstyrelsen, de regionala enheterna för Banverk och Vägverk samt Kiruna kommun. Mycket informationsöverföring och diskussioner har förts och förs på alla dessa nivåer för att väga och samordna till en gemensam lösning. Vid läsning av de olika sektorsrapporterna, där man kortfattat beskriver och hänvisar till varandras utredningar kan det vara svårt att se detta samarbete. Man uppfattar dessutom olika starka aktörer där LKAB och transportverken haft ekonomiska möjligheter att anlita konsulter för att göra delutredningar.

Översiktlig planering ska per definition hantera en övergripande helhet och syftar till att vara sektorsövergripande genom att politiskt väga olika sektorer och andra intressen mot varandra. Kiruna stadsomvandling med flyttning av järnväg, väg och en betydande del av den befintliga staden är en omvittnad komplex uppgift. Knappast någon annanstans har så gott som alla kategorier riksintressen antingen samverkat eller motverkat varandra. Riksintressena malmfyndigheter och transporter har en styrka genom det utföraruppdrag LKAB, Banverket

och Vägverket har på platsen genom sina regionala enheter. För genomförandet av mineralutvinning finns bolagsfinansiering, för byggande av järnväg och väg finns det statliga medel. Boverket och Riksantikvarieämbetet har regeringsuppdrag att stödja utvecklingen i Malmfältet, de liksom enheterna på länsstyrelsen kan med sin ordinarie årsbudget stödja kommunen med expertkunskap. Kiruna kommun har med sitt självstyre och planmonopol ansvar för både kulturmiljöprogram och den övergripande fysiska planeringen. Detta arbete är omfattande och tungt både personellt och finansiellt att klara av för en kommun med litet invånarantal.

Kiruna är ett av Sveriges mest intressanta industriprojekt, stadsmiljön är ett tydligt och allmänt erkänt riksintresse med många byggnadsminnesförklarade byggnader och byggnader ritade av kända arkitekter, några prisbelönade. Dessa intressen är en såväl kommunal, regional som nationell fråga för kulturmiljösektorn. Trots detta har ännu ingen analys som grund för ett kulturmiljöprogram gjorts för sektorsområdet kulturmiljö med samma betydelsegrad som för sektorerna järnväg eller europaväg. Hur skulle kulturmiljöns status kunna höjas i planeringssammanhang? Att kunna svara på den frågan krävs dock en mer omfattande studie än denna kortfattade undersökning och analys.

Referenser

- Banverket (2004). *Idéstudie*. Banverket, Norra banregionen, nov. 2004. (BRNT 2004:4)
- Banverket (2006:a). *Förstudie Kiruna, ny järnväg. Handling för tidigt samråd*. Banverket, Norra banregionen, febr. 2006. (BRNT 2004:8)
- Banverket (2006:b). *Järnvägsutredning, samrådshandling*. Banverket, Norra banregionen, april 2006. (BRNT 2004:4)
- Banverket (2006:c). *Järnvägsplan, utställelsehandling*. Banverket, Norra banregionen, dec. 2006. (BRNT 2004:4)
- Banverket, Vattenfall, Vägverket, Kiruna kommun, LKAB, (2006:d), *Hur påverkas rennäringsen av förändringarna i Kiruna - En studie av rennäringens förutsättningar kring Kiruna och en analys av kumulativa effekter*. Banverket, norra banregionen och Enetjärn NaturAB (BRNT 2006:12).
- Banverket (2007). *Järnvägsplan, slutrapport*. Banverket, Norra banregionen, 2007. (BRNT 2004:4)
- Kiruna kommun, (2006:a). *Fördjupad översiktsplan för Kiruna centralort - Samrådshandling*. Kiruna: Kiruna kommun, kommunkontoret, våren 2006.
- Kiruna kommun, (2006:b). *Miljökonsekvensbeskrivning för fördjupad översiktsplan för Kiruna centralort - Samrådshandling*. Kiruna: Kiruna kommun, kommunkontoret, våren 2006.
- Kiruna kommun, (2006:c). *Fördjupad översiktsplan för Kiruna centralort*. Kiruna: Kiruna kommun, kommunkontoret, dec. 2006.
- Klang, L (2006). *Kiruna vägutredning – Kulturmiljöanalys*. Luleå: Landskapsarkeologerna, hösten 2006.
- LKAB (2006:a). *Nya Kiruna - Nordvästra alternativet*. Stockholm: Wilhelmson arkitekter ab.
- LKAB (2006:b). *Framtidsstaden Kiruna, Nordvästar alternativet – förutsättningsanalys och idéskisser*. Umeå: ÅF-Infraplan AB och LKAB.
- Vägverket, (2005). *Förstudie, Förslagshandling, Kirunaprojektet*. Vägverket, Region norr, december 2005. BD-11453-1
- Vägverket, (2006). *Vägutredning/Samrådshandling, Kirunaprojektet*. Vägverket, Region norr, september 2006. BD-11453-10
- Vägverket, (2007:a). *Vägutredning/Förslagshandling, Kirunaprojektet*. Vägverket, Region norr, maj 2007. BD-11453-10
- Vägverket, (2007:b). *Information om pågående vägutredning*. Luleå: Vägverket Region Norr, maj 2007