

Samrådsredogörelse

Fördjupad översiktsplan för Kiruna centralort Kiruna kommun, Norrbottens län

Mars 2014



INLEDNING

Samhällsbyggnadskontoret i Kiruna kommun har, av kommunfullmäktige, fått i uppdrag att ta fram en ny fördjupad översiktsplan för Kiruna centralort. Ett i november 2013 upprättat planförslag har varit på samråd enligt 3 kap. 9 § plan- och bygglagen (SFS 2010:900).

Tiden för samrådet har varit fr.o.m. 2013-12-11 t.o.m. 2014-02-07. Planhandlingen har funnits tillgänglig på Stadshuset i Kiruna, stadsbiblioteket i Kiruna samt på kommunens hemsida.

Information om samrådet har lämnats via annonsering i ortstidningar samt via kommunens hemsida.

Samråd

Till den fördjupade översiktsplanen för Kiruna centralort har 21 yttranden inkommit under samrådet. Samtliga yttranden finns redovisade i denna samrådsredogörelse och de synpunkter som inkommit har kommenterats.

Efter samrådet slut inkom ytterligare ett yttrande, från Samtinget. Detta redovisas sist i samrådsredogörelsen.

Länsstyrelsens yttrande och vissa kortfattade yttranden redovisas i sin helhet. Övriga yttranden har i större eller mindre omfattning sammanfattats.

Inkomna skrivelser

1. Länsstyrelsen Norrbotten.....	3
2. Bergsstaten.....	10
3. Försvarsmakten.....	10
4. Statens Fastighetsverk SFV.....	11
5. Trafikverket.....	11
6. Fritids- och kulturförvaltningen.....	14
7. Tekniska verken i Kiruna AB / Kiruna kommunpartner AB.....	16
8. Räddningstjänsten.....	17
9. Laevas sameby.....	18
10. Luleå Tekniska Universitet, Forskargruppen i arkitektur.....	20
11. Norrbottens museum.....	22
12. Svenska kyrkan, Jukkasjärvi församling, Kiruna pastorat.....	23
13. LKAB.....	23
14. Skanova.....	26
15. Vattenfall.....	27
16. Privatperson A E.....	27
17. Privatperson J H.....	28
18. Privatperson P N.....	28
19. Privatperson Å P.....	32
20. Privatperson R P.....	34
21. Privatperson M L.....	36
22. Sametinget.....	37

INKOMNA SYNPUNKTER SAMT KOMMENTARER

Nedan redovisas en sammanfattning samt kommentarer till samtliga inkomna yttranden. Dessa förvaras i sin helhet i planakten hos Miljö- och byggnämnden.

STATLIGA MYNDIGHETER OCH VERK M.M.

1. Länsstyrelsen Norrbotten

Vid samråd om ett förslag till en översiktsplan ska länsstyrelsen enligt 3 kap 10 § PBL särskilt ta tillvara och samordna statens intressen, tillhandahålla underlag för kommunens bedömningar avseende allmänna intressen enligt 2 kap PBL, verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken (MB) tillgodoses och att miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. MB följs, samt att redovisning av områden för landsbygdsutveckling i strandnära läge är förenligt med 7 kap. 18e§ första stycket MB. Länsstyrelsen ska även verka för att markanvändningsfrågor som berör två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt och verka för att en bebyggelse och byggnadsverk inte blir olämpliga med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Planens disposition/ allmänna synpunkter

Inledningsvis redovisas kommunens visioner, strategier och övergripande mål som utgångspunkt för planförslaget. Därefter är handlingen indelad i tre delar, där den första delen, Del I, redovisar utgångsläget för planförslaget utifrån stadens påverkan från gruvbrytningen, omvärldsfaktorer, geografiska förutsättningar m.m.. Den enkla kartbilden på sidan 6 ger en bra bild av vilka större förändringar i planeringsförutsättningarna som inträffat, sedan 2006.

Del II kallat "Stadsomvandling" innehåller ett resonemang kring målsättningar för den nya staden och hur man tänker sig att gå tillväga. I detta avsnitt ingår även en kortfattad beskrivning av plankartans beteckningar, samt en översiktlig konsekvensbeskrivning. I Del III, "Planeringsförutsättningar", redovisas dagens situation när det gäller olika intressen och förutsättningar. Ett resonemang förs i anslutning till varje avsnitt om vilka planeringsöverväganden som är aktuella utifrån det område som behandlats.

En miljökonsekvensbeskrivning medföljer planhandlingen som ett eget dokument.

Länsstyrelsen anser att kommunens avsikter och ambitioner med en ny fördjupad översiktsplan framgår. Plankartan redovisar på ett tydligt sätt planförslaget, men Länsstyrelsen anser att kopplingen mellan textdokument och plankarta/ planförslag behöver tydliggöras. De beskrivningar som finns i planhandlingen i del II "Stadsomvandling" och i del III "Planeringsförutsättningar" är alltför allmänna och rådgivande. Länsstyrelsen saknar en tydlig redovisning av det aktuella planförslaget kopplat till plankartan, både med avseende på innehållet i de områden som föreslås, och också hur man tänker sig att nå fram till den plansituation som redovisas på plankartan.

Resonemanget om *stegvis omvandling* bör utvecklas med avseende på hur de befintliga miljöerna och verksamheterna kan komma att utvecklas och hur man samtidigt ska kunna hålla ihop stadsmiljö och funktioner.

Den kortfattade information som finns i Del II (sid 49-52) behöver kompletteras med beskrivningar till plankartans olika fysiska delar både när det gäller utveckling och utveckling. Det behöver även framgå vilka av de planeringsöverväganden som redovisas som får uttryck i planförslaget.

Layoutmässigt anser Länsstyrelsen att fler förklarande kartbilder i en läsbar skala bör ingå i handlingen. Det förekommer många namngivna platser och anläggningar och det skulle underlätta för läsaren om dessa gick att återfinna i en kartbild. Även viktiga planeringsförutsättningar bör illustreras. Länsstyrelsen anser det inte vara tillräckligt att hänvisa till andra handlingar, t.ex. för att ge överblick över frågor som är centrala för planförslaget.

Kommentar:

Planhandlingen kompletteras med hänvisning på plankartan till textbeskrivningen av förändrad markanvändning. Plankartan kompletteras med geografiska namn och förtydligas.

Planhandlingen kompletteras med delområdesbeskrivningar för planens föreslagna förändringar av markanvändningen.

Den stegvisa omvandlingen inom deformationszonen är översiktligt beskriven i översiktsplanen. Fördjupning av hur detta sker mer i detalj kan inte ske i nuläget.

Planhandlingen kompletteras med ett par illustrationer.

Planbeskrivningen kompletteras så att hänvisning till andra dokument endast görs för fördjupad information. Bilagan Fördjupad ortsanalys, dec 2006, som fanns med vid samrådet, utgår.

Redovisning enligt 3, 4 och 5 kap, miljöbalken

Enligt PBL 3kap. 4 och 5 §§, ska riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken anges särskilt i översiktsplanen och kommunen ska redovisa hur kommunen avser att tillgodose dessa samt hur kommunen avser att följa gällande miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken.

Riksintressen

Kommunen behandlar riksintressen i del III, kapitel 19. För områdenas redovisning hänvisas till bilaga "Fördjupad ortsanalys, december 2006". I MKB:n finns en redovisning och beskrivning av de områden av riksintresse som kan beröras av planförslaget. Länsstyrelsen anser dock att åtminstone en kondenserad version av denna information behöver finnas i planhandlingen. De riksintressanta områdena bör också redovisas på karta.

I redovisningen av vilka riksintressen som kan beröras behöver komplettering ske med väg E10 och Malmbanan.

Av "planeringsöverväganden" på sidan 116 framgår hur kommunen avser att beakta de riksintressen som kan beröras. Det framgår inte hur man ser på totalförsvarets riksintresse, liksom på väg E10 och Malmbanan. När det gäller riksintresse för rennäringen sägs att det "måste beaktas". Länsstyrelsen anser att resonemanget kring riksintresse för rennäringen behöver utvecklas med tanke på de åtgärder som föreslås i planförslaget. De illustrerade järnvägskorridorerna in mot nya centrumområdet kommer troligen att innebära betydande påverkan på riksintresse för rennäringen.

Med hänsyn till den påverkan som stadsomvandlingen kan innebära när det gäller berörda riksintressen, särskilt riksintresse för rennäringen och kulturmiljö, och även för försvarsmakten, kan länsstyrelsen komma att initiera en översyn avseende dessa intressens innehåll och avgränsning.

Specifikt konstaterar Länsstyrelsen att en utbyggnad inom det föreslagna utredningsområdet U3 Industri kan innebära risk för betydande skada på riksintresset för totalförsvarets militära del med dess nuvarande utbredning och innehåll. Även utbyggnad av bostäder i södra delen

av Lomboloområdet ligger inom influensområdet för Kalixfors skjutfält som är utpekad som riksintresse för totalförsvarets militära del. Denna utbyggnad bedöms dock kunna ske utan risk för betydande skada på riksintresset.

Kommentar:

Kapitlet om riksintressen kompletteras med kartor över berörda riksintressen. Hänvisning införs i riksintressebeskrivningar i andra kapitel, som kompletteras bl.a. vad gäller beskrivningarna av riksintressena för kulturmiljö och rennäring.

Kommunen ser mycket positivt på om Länsstyrelsen tar initiativ till en översyn av riksintressena för försvaret, kulturmiljön och i viss mån rennäringen.

EU:s ramdirektiv för vatten

Miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken redovisas i MKB:n under avsnitt 3, Gällande bestämmelser. Länsstyrelsen anser att miljökvalitetsnormer för vatten enligt vattenförvaltningsförordningen bör omnämnas även i huvudhandlingen och det behöver framgå om det finns några vattenförekomster som kan komma att beröras av planförslaget och om det krävs några särskilda åtgärder för att förekomsterna ska skyddas.

Kommentar:

Planhandlingen kompletteras vad gäller miljökvalitetsnormer för vatten.

Miljökvalitetsmålen

Riksdagen har antagit mål för miljökvaliteten inom 16 områden som beskriver det tillstånd som ska uppnås i ett generationsperspektiv. Miljökvalitetsmålen ska vägleda statliga myndigheter och andra samhällsaktörers åtgärder på miljöområdet. Flertalet av miljömålen är relevanta för fysisk samhällsplanering. Miljömålen omnämns i huvudhandlingen och beskrivs utförligt och konsekvensbedöms i relevanta delar i MKB:n. Länsstyrelsen anser att slutsatserna från MKB:n med fördel även bör framgå av huvudhandlingen.

Kommentar:

Planbeskrivningen kompletteras i avsnitt 7.1 Miljökonsekvenser med slutsatserna för planens påverkan på de nationella miljökvalitetsmålen.

Översiktsplanens strategiska roll

En översiktsplan ska redovisa hur kommunen ser på mark- och vattenanvändning och bebyggelsens utveckling i kommunen. Översiktsplanen är resultatet av en dialog mellan stat och kommun om hur värden av också nationellt slag bör beaktas. Den är vägledande för efterföljande beslut.

Kommunen är i inledningen tydlig med vad man önskar uppnå med den aktuella planen och hur den relaterar till den tidigare fördjupade översiktsplanen från 2006.

Visionen, Vision Kiruna 2,0 presenteras översiktligt tillsammans med de strategiska inriktningarna och de mål som bedöms vara av betydelse för den fördjupade översiktsplanen för Kiruna C och för kommunens framtida utveckling. De redovisade inriktningarna och målen är på en ganska övergripande nivå och bör kompletteras med en redovisning av på vilket sätt visionerna ska kunna förverkligas i den fysiska planeringen. D.v.s. visionstankarna behöver brytas ner, förklaras och fullföljas ut till den fysiska planeringen. De nyckelfrågor som

redovisas på sidan 11 är viktiga, men hur når man dit? Ett exempel på hur visionstankarna kan förankras i planeringen är utvecklingsplanens stadsbyggnadsstrategi. Denna nämns dock inte i planhandlingen.

Som en del i att översiktsplanens strategiska roll ska stärkas med den nya plan- och bygg-lagen, ingår bl.a. att man ska ta hänsyn till mellankommunala och regionala förhållanden. Det innebär att översiktsplanen får en tydligare regional och strategisk betydelse.

Beroendet av omvärlden framgår tydligt av planförslaget. I handlingen pekas också på viktiga strategiska frågor av betydelse, varav vissa är sådana som kommunen inte själva råar på såsom det starka beroendet av konjunkturen. Det framgår dock inte hur planförslaget förhåller sig till de regionala planeringsunderlagen RUP och RTP.

Ett avsnitt om mellankommunala frågor finns där det kortfattat anges hur omgivande kommuner kan komma att påverkas av det som sker i Kiruna. Länsstyrelsen saknar en diskussion av mer strategisk karaktär t.ex. när det gäller samverkan mellan orter, både sådan som redan förekommer och sådant som planeras. Som exempel kan nämnas det mellankommunala samspelet mellan Gällivare och Kiruna när det gäller förutsättningarna för etablerandet av modern dagtågtrafik mellan orterna som kan bidra till att skapa en regionförstoring som resulterar i en mer robust arbetsmarknad. Det bör även betraktas hur angränsande kommuners planering och utveckling kan komma att påverka Kiruna.

Som ett av de mål som omnämns för planeringsarbetet ska trafikstrategin beaktas (sid 8). Denna bör därför ingå som en viktig planeringsförutsättning. Det är viktigt att trafikfrågorna hanteras i ett helhetsperspektiv och ses i ett större sammanhang, vilket är ett av syftena med en trafikstrategi. Trafikfrågorna behöver belysas i ett vidare perspektiv så att det framgår hur planförslaget påverkar den framtida trafikstrukturen inom kommunen. Det behöver framgå hur det är tänkt att trafiksystemen över tid ska fungera i takt med omvandlingen, när målpunkter flyttas eller hur framtida trafikströmmar ska dirigeras. Det bör även belysas vilka förutsättningar som finns för ett hållbart och attraktivt resande med kollektivtrafik eller för gång- och cykeltrafik.

Länsstyrelsen anser även att kommunens riktlinjer för bostadsförsörjning bör ingå som ett planeringsunderlag för den aktuella planen. ”Bostadsförsörjningsprogram för Kiruna kommun 2012-2018” antogs av KF 2012-11-13.

Kommentar:

Beskrivning av strategi för stadsomvandlingen utvecklas i kapitel 5. Dessa bygger på kommunens Vision 2.0.

Planhandlingen kompletteras inledningsvis med ett nytt avsnitt om regional utvecklingsstrategi och regionalt utvecklingsprogram.

Avsnittet om mellankommunala frågor under kapitel 7 konsekvenser utvecklas beträffande strategiska frågor som rör samverkan mellan Kiruna och andra orter, t.ex. Gällivare.

Kommunen har precis tagit fram ett samrådsförslag för trafikstrategier del 1, där visioner och målsättningar läggs fast. I det fortsatta arbetet, del 2, ska handlingsplan och åtgärder tas fram. I den fördjupade översiktsplanen redovisas trafikproblematiken översiktligt.

Avsnitt 8.7 Bostäder kompletteras inför utställningen, i enlighet med vad som angetts i samrådshandlingen. Till grund för detta ligger bl.a. bostadsförsörjningsprogrammet och de förändringar som den ändrade deformationsprognoser innebär.

Andra strategiska frågor

Utöver de frågeställningar som nämns i föregående text, så anser länsstyrelsen också att frågan om klimatförändringar och risk- och säkerhetsfrågor är av den karaktären att de förtjänar att lyftas fram som viktiga strategifrågor för kommunen. I planhandlingen framgår (s. 28) översiktligt vilka klimatförändringar som kan äga rum i området. Även vissa direkta och indirekta konsekvenser är kortfattat beskrivna, såsom förändring av vegetationsperiod och isläggning, samt förändrat uppvärmnings- och kylbehov. Länsstyrelsen bedömer dock att resonemanget kring förväntade klimatförändringar i området, konsekvenser av dessa och hur man planerar att hantera dem behöver utvecklas.

I ett framtida förändrat klimat, påverkat av växthuseffekten, kan Kiruna kommun utsättas för konsekvenser som påverkar förutsättningarna för en hållbar samhällsutveckling. Ett villkor för en långsiktigt hållbar livsmiljö är att man planerat för att kunna hantera de risker som finns och de som kan uppstå.

Den påverkan som kan uppstå i Kiruna p.g.a. förväntade klimatförändringar är ökade temperaturer under alla årstider samt förändrad och ökad nederbörd, främst under höst och vinter. Detta påverkar en mängd parametrar såsom snötäckets varaktighet, tjälförekomst, nollgenomgångar, flöden i vattendrag, översvänningsförhållanden, och geotekniska förutsättningar.

Av planhandlingen bör framgå vilka naturrelaterade risker som finns i dag och hur de kan komma att påverkas i ett framtida förändrat klimat, samt hur samhället kan påverkas och hur kommunen avser att hantera eventuella risker i en framtid med ett förändrat klimat. Det kan gälla beslut, avgränsningar, riktlinjer, behov av utredning, etc.

Länsstyrelsen anser även att det är viktigt att beskriva de riskområden som av någon anledning kan kräva särskild uppmärksamhet. Detta är t.ex. tekniska olycksrisker så som brand i bostäder och verksamheter, explosion, utsläpp av farliga ämnen och transport av farligt gods. Det är också viktigt att redogöra för vilket underlagsmaterial som redovisningen baseras på och var man kan finna detta material. Det saknas även rekommendationer för stora delar av detta område som kan utgöra en vägledning för efterkommande planering.

Det behöver även framgå om det föreligger några geotekniska säkerhetsrisker och hur dessa i sådana fall ska hanteras. Det kan handla om risk för skred och ras, slamströmmar i sluttande terräng, risk för dammbrott i gruvdammar etc.

Följande planeringsunderlag kan vara till hjälp i arbetet med klimat – och riskfrågor:

- Länsstyrelsens rapport ”Klimatförändringar i Norrbottens kommuner – Kiruna kommun”.
- Klimatanpassning i fysisk planering – Vägledning från länsstyrelserna.
- Regional vattenförsörjningsplan för Norrbottens län
- Översiktlig klimat- och sårbarhetsanalys, 2011

Kommentar:

Kommunen har tagit del av de rapporter som rör klimatförändring och dess risker. Planhandlingen kompletteras i Del III, avsnitt Översvänningsrisker och rasrisker m.m. respektive Del I, avsnittet Klimat.

Problematiken med farligt gods utvecklas under planeringsförutsättningar.

Övriga synpunkter

Del II, stadsomvandling

I de grundläggande riktlinjerna som redovisas omnämns utvecklingsplanen. Länsstyrelsen anser att det behöver tydliggöras vilken roll utvecklingsplanen har och även vilken status den kan tillmätas i ett planeringssammanhang. Länsstyrelsen anser vidare att den stadsbyggnadsstrategi som framtagits under arbetet med utvecklingsplanen bör redovisas tillsammans med övriga riktlinjer, samt att utvecklingsplanens avgränsning bör framgå av plankartan.

Inom detta avsnitt nämns olika företeelser som skulle behöva förtydligas genom enkla illustrationer. Som exempel kan nämnas (s 41) ”gruvstadsparken”, ”befintlig parkdiagonal” eller, ”Det centrala stadsstråk som föreslås...”.

Under avsnittet ”Principer för etablering av nya stadsområden”(s 39) är det lite oklart vad som menas med ”begränsa detaljeringsgraden...” i detaljplaner.

Det bör tydliggöras att ”Korsningspunkter väg E10”(s 51) avser de anslutningar som Trafikverket kommer att utreda i kommande vägplaner, ej passager för friluftslivet.

Beträffande ny järnvägsstation/resecentrum (s52 m.fl) så redovisas detta i anslutning till Kiruna nya centrum. Även om det för kommunen är angeläget med en sådan lokalisering, så bör det framgå att det finns andra alternativ som är föremål för utredning. Legenderna till de järnvägskorridorerna som redovisas på plankartan bör förtydligas eftersom de endast utretts med avseende på tekniskt möjliga lösningar, utan beaktande av andra intressen. Det bör även framgå vad som är kommunens syn när det gäller järnvägens framtida lokalisering. Detta för att undvika missförstånd när kartan tolkas.

Under beskrivningen av vägnät (s89) bör det tilläggas att väg E10 är rekommenderad primär transportväg för farligt gods.

Kommentar:

Texten i planförslaget kompletteras med en illustration av det centrala stadsstråket.

Innebörden av begreppet gruvstadspark förtydligas i handlingen. Närmare beskrivning av gruvstadsparken finns även på kommunens hemsida. Där finns även gällande detaljplan för Gruvstadsparken. I med närmare beskrivning av parken.

Med skrivningen om att begränsa detaljeringsgraden i detaljplaner vill kommunen understryka att man, i enlighet med bestämmelserna i 4 kap. 32§ plan- och bygglagen, inte ska upprätta detaljplaner som är mer detaljerade än vad som behövs med hänsyn till planens syfte.

Teckenförklaringen till plankartan förtydligas med att de redovisade ”korsningspunkterna” längs E10 är det behov som kommunen bedömer finns.

Planhandlingen kompletteras vad gäller övriga utredda alternativ för placering av nytt Resecentrum, men kommunen vidhåller att det läge som redovisas i planhandlingen är det förslag som kommunen anser uppfylla de behov som finns utifrån avvägning av olika allmänna intressen.

Texten kompletteras vad gäller E10:s funktion för transporter av farligt gods.

Kulturmiljö

Kulturmiljöanalysen kommer att utgöra en del av strategin för hantering av kulturmiljön. Det bör dock tydliggöras på vilket sätt detta kan komma att ske och även beskrivas att man i kommande detaljplaner kommer att ta fram mer detaljerade underlag (jfr sid 69 om program för märkesbyggnader). Länsstyrelsen anser det vara viktigt att kommunen formulerar en strategi för detta arbete.

Länsstyrelsen anser även att det behöver förtydligas att den rättsliga frågan när det gäller byggnadsminnet stadshuset ännu inte är avgjord. Länsstyrelsen har inte har fattat ett rivningsbeslut, vilket texten kan tolkas som. Det kan istället formuleras som att huset monteras ned, alternativt att det inte kan stå kvar på sin nuvarande plats och att dess framtid är oklar. Även i MKB:n omtalas byggnadsminnen som om det är bestämt att de ska rivas. Se sid 75, 85. För Jerusalem har frågan inte varit uppe ännu, ägaren har inte sökt tillstånd. Samma formulering som för stadshuset bör användas.

På flera ställen nämns vilka ”byggnader som ska bevaras och flyttas”, (t.ex. sid 54 i Samråds handling, sid 65 i MKB). Länsstyrelsen anser att det bör tydliggöras att det handlar om de byggnader som omfattas av det avtal som LKAB och kommunen tecknat. Det får inte uppfattas som att diskussionen är låst för initiativ utanför kommunen och LKAB, då det kan finnas andra aktörer som är villiga att delta i denna process.

I MKB:n bör det tydliggöras att påverkan på kulturmiljön i den befintliga stadskärnan blir betydande då byggnader inte kan stå kvar på befintlig plats, varken i planförslaget eller i nollalternativet. Det bör även framgå betydelsen av att det behöver finnas planer för förvaltning på befintlig plats, fram till dess att byggnader flyttas eller rivs. Länsstyrelsen anser vidare att man kan behålla kulturhistoriska värden och minska skadan om man flyttar en ”kritisk massa” av byggnader.

Kommentar:

Utifrån den kulturmiljöanalys som är under framtagande kommer kommunen att ta ställning till vilka byggnader som bör bevaras i sin helhet eller delar och hur kulturmiljön ska hanteras vid kommande detaljplaneläggning.

Planhandlingens skrivning avgående byggnadsminnet för stadshuset och avtalet mellan kommunen och LKAB förtydligas.

Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras enligt Länsstyrelsens synpunkter.

Rennäring

I MKB:n behöver konsekvenserna av hela planförslaget inklusive nytt järnvägsspår framgå. Nu redovisas endast gruvnäringens påverkan och lokaliseringen av ny centrumkärna. Länsstyrelsen noterar bl.a. att rennärningen torde beröras påtagligt av den redovisade järnvägsdragningen. Länsstyrelsen saknar även ett resonemang i MKB:n kring hur rennärningens flyttleder ska kunna säkerställas med gruvans framtida utbredning och med den stadsomvandling som redovisas.

Nuvarande och planerade skoterleder bör redovisas på karta då de kan innebära påverkan på rennärningen.

En översiktsbild är önskvärd som visar vilka markanspråk som kan bli aktuella för att planförslaget ska kunna förverkligas. Vilka behov kommer att finnas av friköp och markupplåtelser av statlig mark inom området? Hur ser man på det som planeras inom LKAB.s

arrendeområde, t.ex. runt Kiirunavaara, värmeverk, deponi, industriområde och omlastnings-terminal.

Det hänvisas på flera ställen till utredningen som togs fram 2006 "Kirunaprojektet. Hur påverkas rennäringsen av förändringarna i Kiruna". Rapporten bör ses över och uppdateras, med de förändringar som torde ha skett sedan 2006. Ett aktuellt samrådsunderlag för rennäringsen kan säkert komma till nytta även i andra planeringssammanhang i Kiruna.

Kommentar:

Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras enligt Länsstyrelsens synpunkter.

Kommunen kommer att se över behovet av förändring av skoterledsplanen och dess konsekvenser med de förändringar som samhällsomvandlingen innebär.

Förändringarna utreds i en separat utredning. I översiktsplanen föreslås områden för skotergarage på två platser som ligger i anslutning till befintliga leder som inte berörs av översiktsplaneförslaget.

Kommunen avser att påbörja en sammanställning av vilken mark som behöver förvärvas utifrån översiktsplanens markanvändningskarta.

En eventuell översyn av utredningen från 2006, som var ett samarbetsprojekt, bör enligt kommunens mening initieras av Länsstyrelsen tillsammans med LKAB och övriga aktörer.

2. Bergsstaten

Inom området finns undersökningstillstånd för järn. Tillstånden innehas av LKAB. Det är ingen optimal lösning att lägga ett nytt centrum i ett mineralrikt område där det finns undersökningstillstånd. Både kommunen och LKAB är dock väl medvetna om situationen och vi har därför inget ytterligare att tillföra i ärendet.

Kommentar:

Ingen erinran.

3. Försvarsmakten

Riksintressen för totalförsvarets militära del

Kiruna tätort berörs av tre riksintressen för totalförsvarets militära del. Dels Kalixfors skjutfält och väderradar, dels ett område av övrigt intresse. Inom det område som benämns som "Ö-område" i Försvarsmaktens redovisning av riksintressen, finns anläggningar och funktioner som omfattas av sekretess. Detta område redovisas endast generellt med ett influensområde, de enskilda anläggningarna och funktionerna kan inte redovisas öppet men utgör likväl en del av riksintresset för totalförsvarets militära del.

Kommunen har i sitt förslag till översiktsplan redovisat riksintressena i text på sidorna 113-114 i samrådshandlingen. Försvarsmakten önskar att denna text kompletteras med en karta, baserad på den information som finns i PDF-format på myndighetens hemsida.

www.forsvarsmakten.se (Om myndigheten, Samhällsplanering, Riksintressen). Shapefiler som underlag till kommunens kartering finns också att tillgå via länsstyrelsen.

Kommentar:

Planhandlingen kompletteras med kartor som redovisar samtliga riksintressen samt förtydligas i Del III om försvarets riksintressen.

Föreslagna utredningsområden U3 m.m.

I dagsläget kommer en utbyggnad inom området märkt "U-område" i Kirunas norra del innebära risk för betydande skada på riksintresset för totalförsvarets militära del. Försvarmakten önskar ett förtydligande av och en fördjupad diskussion kring Kiruna kommuns framtida planer för tätortens utbredning. Försvarmakten är öppna för en diskussion om områdets framtida utveckling, men kan i dagsläget endast konstatera att den föreslagna utbyggnaden inte är möjlig med hänsyn taget till riksintresset för totalförsvarets militära del.

Kommentar:

Avgränsningen av område U3 samt områdets nyttjande har setts över till utställningshandlingen. I samband med kommande detaljplaneläggning av området kommer överläggningar att hållas med Försvarmakten.

Föreslagna utbyggnad av bostadsbebyggelse i Lombolo

Den utbyggnad av bostäder som föreslås i Lombolo ligger inom influensområde för Kalixfors skjutfält. Försvarmakten har studerat bullerkarteringar för skjutfältet och kan konstatera att en utbyggnad enligt förslaget är möjlig utan att risk för att betydande skada på riksintresset uppstår. Området kvarstår dock som influensområde för skjutfältet, varför detaljplaner och bygglov ska remitteras till Försvarmakten för samråd.

Kommentar:

Kommunen noterar med tillfredställelse att utbyggnad på Lombolo kan samordnas med Försvarmaktens intressen. Kommande detaljplaner ska remitteras till Försvarmakten.

4. Statens Fastighetsverk SFV

Har inga synpunkter på förslaget.

5. Trafikverket

Generellt

Vägorridoren för E10 ska, i likhet med järnvägskorridorerna, redovisas i kartmaterialet. Att E10 inte är fastställd är en osäkerhet som bör framgå genomgående i planbeskrivningen i de delar där E10 avhandlas.

Trafikverkets förstudie utmynnade i fem utredningsalternativ för permanent stationsläge, vilka kvarstår för fortsatt utredning. Trafikverket anser att samtliga utredningsalternativ bör redovisas, även om ett centrumnära läge är det som kommunen framhåller som det enda möjliga.

Ett av målen med planeringsarbetet har enligt kommunen varit att beakta trafikstrategin i den fördjupade översiktsplanen. Trafikstrategin bör omfatta visioner och mål samt en handlingsplan med beskrivning av åtgärder som krävs. Detta är inte tydligt i planen, även om kommunen beskriver förändringsbehovet på ett översiktligt plan och uttrycker en inriktning

att skapa förutsättningar för, och prioritera hållbara resor. I uppbyggnaden av den nya staden krävs en grundlig analys av nuläget i trafiksystemet, som en grund för vilka åtgärder som krävs enligt uttalad strategi.

Avsnitten om farligt gods i planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning bör utvecklas för att bättre kunna utgöra stöd i senare detaljplanering. Länsstyrelsens riktlinjer för skyddsavstånd kan ligga till grund för en översiktlig riskanalys redan i översiktsplanen och MKB:n. Exploatering nära transportanläggningarna får inte påverka möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av dessa anläggningar.

Trafikverket saknar ett resonemang kring eventuella konflikter avseende överlappande verksamheter i planen. Östra och Västra industriområdet samt utredningsområdet söder därom överlappar de korridorer som utretts för en eventuell centrumnära lokalisering av järnvägsstation.

Kommentar:

Status för föreslagen ny sträckning av E10 förtydligas i planhandlingen. Kommunen anser att den del av vägkorridoren som ligger mellan Kiruna centralort och av Trafikverket föreslagen sträckning av E10 inte längre kan vara aktuell, då arbetsplanen har skickats in för fastställelse. Däremot behålls korridoren norr om föreslagen vägsträckning.

Planhandlingen kompletteras angående utredda alternativ för permanent ny järnvägsstation.

Ett förslag till trafikstrategi har upprättats och beräknas antas under våren 2014, se även kommentar till Länsstyrelsens yttrande.

Avsnittet om transporter för farligt gods utvecklas utifrån länsstyrelsens riktlinjer.

Texten kompletteras i avsnitt 6.3 angående utredningsområdet U5.

Planbeskrivningen

Sidan 50: Industriområdet rakt söder om Kiirunavaara i anslutning till bangården möjliggör logistikverksamhet i anslutning till bangården vilket vi är positiva till då det kan leda till överflyttning av godstransporter till järnväg. Eventuellt kan området innebära negativa konsekvenser för rennäringen och viltpassagen öster om bangården.

Sidan 51: Korsningspunkter väg E10 bör omformuleras. Passager för friluftslivet finns redovisade i arbetsplanen för E10. I tillkommande planer kommer gång- och cykelvägar och ytterligare gång- och cykelpassager att utredas. Anslutningar till E10 för biltrafik planeras vid Hjalmar Lundbohms väg och i området vid Kurravaaravägen.

Sidan 52: Förändringar av lite större omfattning. I avsnittet om infrastruktur borde behovet uttryckas som en funktion som ska uppnås. Det behöver också förtydligas att fler alternativ till lokalisering av järnvägsstation är föremål för fortsatt utredning.

Sidan 82: Kapitel 13 Näringsliv bör kompletteras med beskrivning av nya terminalbolaget på Kiirunavaara, och att ARE/NRE tågen planerar eller redan har börjat lasta på/av i Kiruna samt vilka konsekvenser det får. På sidan 83 anges behovet av industrimark i närheten av ny gods-bangård. Detta är befintlig verksamhet som innebär behov.

Sidan 82: I avsnitt 13.2 Gruvindustrin nämns inte Kiruna Iron som kommande gruvindustri. En eventuell gruvetablering söder om Kiruna får stora konsekvenser för trafiken på väg 870 (Nikkaluoktavägen).

Kommentar:

Industriområdet vid bangården justeras med avseende på rennäringens intresse.

Angående ”korsningspunkter” se kommentar till Länsstyrelsens yttrande.

Handlingen kompletteras angående ARE-tågen.

Kiruna Iron berör ej planområdet. Synpunkten noteras.

Sid 89: Avsnitt 14.1 Vägnetet bör kompletteras med att E10 är rekommenderad primär transportväg för farligt gods.

Sid 89: Beträffande tunga transporter och trafikflöden har Trafikverket gjort en trafikmätning förra året söder om Kiruna, om nyare siffror är önskvärda. Flöden av bilar och tunga fordon kan dock öka markant vid eventuella gruvetableringar i Viscaria eller Rakkuri.

Sidan 91: Väg E10, andra stycket sista meningen ska formuleras ” Dessa förändringar kommer att utredas av Trafikverket i separata vägplaner.”

Sidan 91: Förändringsbehovet för det lokala huvudvägnätet framgår inte. Kartorna redovisar endast olika scenarier där deformationerna har brett ut sig olika mycket och vilka vägar som påverkas. Istället borde man beskriva vilka funktioner som försvinner och hur de är tänkta att ersättas.

Sidan 92: Trafikverket kommer att planera för en anslutning från nya staden till E10 i området vid Kurravaaravägen i en kommande vägplan. Kartan redovisar att Kurravaaravägen i sig har anslutits till E10. Hur och var anslutning till nya staden utformas hanteras inom planprocessen för en vägplan.

Sid 94: Siffran om tåg på malmbanan avser omlopp, dvs 2 ggr det angivna antalet tåg. Dessutom saknas Northlands malmtrafik. Trafiken förväntas för övrigt öka markant till 2020 i och med öppnandet av gruvorna i Svappavaara samt när Northland uppnår full produktion.

Sid 94-95: Trafikverkets förstudie utmynnade i fem kvarvarande utredningsalternativ för permanent stationsläge. Efter det har kommunens arbete med utvecklingsplanen för nya centrum framskridit och kommunen har redovisat en önskan om en lokalisering av stationen intill Malmvägen. Trafikverket har genomfört en teknisk utredning får att se om det är möjligt, dock utan hänsyn till övriga intressen och kvaliteter. Korridorerna från detta arbetsmaterial finns redovisade på sidan 95, och utgör alltså inte korridorer från förstudien (som bildtexten anger), men kommer att utgöra underlag i det fortsatta utredningsarbetet. Samtliga utredningsalternativ från förstudien bör redovisas och den felaktiga bildtexten ändras.

Sidan 111: Hälsa/ Farligt gods. Omformulera fjärde meningen till " ... anvisad väg för transporter med farligt gods".

Kommentar:

Planhandlingen kompletteras i enlighet med Trafikverkets synpunkter. Den trafikprognos som redovisas i översiktsplanen har utarbetats efter samråd med Trafikverket. Funktionerna i trafiknätet måste analyseras allt eftersom olika målpunkter får nya placeringar.

Miljökonsekvensbeskrivningen

Sidan 9: Kap 1.7, andra stycket, sista meningen. Höjden på eventuell järnvägsbank hanteras i planprocessen får järnvägsplan. Byggande av ny järnväg blir hur som helst bedömd som "betydande miljöpåverkan".

Sidan 14: Avsnitt 2.4 *Avgränsningar i MKB*. Trafikverket anser det märkligt att riksintresset Kommunikation inte omfattas av MKB:n!

Sidan 44: Gocartbanan kan vara kvar hela barmarkssäsongen 2014.

Sidan 49: Skotergarage. Vad innebär det att ett detaljplanearbete pågår för ny plats vid Varggropen? Enligt vad kommunen meddelat Trafikverket ligger den detaljplanen "på is".

Sidan 52: Omformulering av texten under 5.11 *Barriärer*. (Ny text anges i yttrandet).

Det är felaktigt att Trafikverket har beslutat om viltstängsel längs väg 870. Renstängsel sätts av samebyarna med stöd av den stängselrätt de har enligt rennäringslagen. Trafikverket sätter inte stängsel.

Sidan 80: Det står att flygverksamheten påverkas av föreslagen bebyggelse. Är det inte tvärtom? Att planeringen av bebyggelse har påverkats av de krav som flyget ställer på hinderfrihet?

Vad avses med sista meningen i stycket om kommunikationer? Likaså i "bedömningsrutan"? Att utbyggnad nära E10 på sikt kan medföra behov av att flytta vägen?

Sidan 86: Barriärer: Arbetsplanen för väg 870 är fastställd. Under planprocessen har samråd hållits där bland annat passager diskuterats. Trafikverket har vid sammanvägningen av riksintressen i området och de synpunkter som inkommit föreslagit den utformning som sedan fastställts i arbetsplanen för vägen.

Järnvägens barriäreffekter för lokaltrafiken borde också belysas.

Sidan 87: Likväl som fördelarna med en centrumnära järnvägsstation borde nackdelarna också belysas, bl.a. markanspråk för anläggningen med skyddszoner som konkurrerar med annan markanvändning. Likaså ökat buller. Samt risken att anläggningen blir en barriär.

Sidan 88: Avsnittet om järnväg och väg under *Uppföljning och övervakning* är helt inaktuellt.

Kommentar:

Planhandlingen kompletteras i enlighet med Trafikverkets synpunkter.

KOMMUNALA NÄMNDER OCH ORGAN

6. Fritids- och kulturförvaltningen

Fritids- och kulturförvaltningen har under hösten 2013 varit i en aktiv dialog med handläggare ansvariga för framtagande av aktuell plan, avseende det rörliga friluftslivet, idrott och anläggningar och övrigt kopplat på Fritids- och kulturförvaltningens verksamhet. De områdena är väl beskrivna i aktuell plan.

Detta yttrande utgår främst från aspekter avseende kulturmiljö och konstnärlig gestaltning.

Fritids- och kulturförvaltningen för fram synpunkter på förtydliganden vad gäller Kiruna som mångkulturellt samhälle, vikten av att bevara kulturmiljön och att äldre byggnader som flyttas/byggnadselement bör integreras och ses som en naturlig del i den nya staden, förtydlig-

anden vad gäller avtalet med LKAB och flytt av byggnader/stadselement samt ny benämning på Kulturmiljölagen.

Kommentar:

Texten i planhandlingen har kompletterats i enlighet med yttrandet.

MKB förtydligande

Kulturmiljölagens (KML) inledning samt dess syfte kan också vara värdefullt att skriva ut, då kulturmiljön i Kiruna är under stark förändring. ”Det är en nationell angelägenhet att skydda och vårda kulturmiljön. Ansvaret för kulturmiljön delas av alla.”

Så inleds Kulturmiljölagen som är den centrala lagen för kulturmiljövården. Genom kulturmiljölagen anger samhället grundläggande bestämmelser till skydd för viktiga delar av kulturarvet. Bestämmelserna i kulturmiljölagen syftar till att tillförsäkra nuvarande och kommande generationer tillgång till en mångfald av kulturmiljöer. Bestämmelser om kulturmiljön finns också i bland annat miljöbalken, plan- och bygglagen.

MKB allmänt

På några ställen i MKB:n nämns framtida hantering av Kirunas byggnadsminnen, där det på vissa ställen tydligt framgår att stadshuset samt Jerusalem rivs. Angående stadshuset är det en komplex situation men något beslut om rivning är inte fastställt. Detsamma gäller för Jerusalem, där en diskussion om framtida hantering ännu inte påbörjats, men dock bör sättas igång.

I planen bör det inte skrivas att de rivs då det saknas beslut om detta och alla beslut och ställningstaganden kräver tillstånd enligt KML.

Tillägg till stycket 1.4: I stycket Kulturmiljö beskrivs Kirunas byggnadsminnen, samt ”de gamla SJ-husen, träkåkarna i Bolagsområdet och delar av den gamla bebyggelsen av bevarandevärden”.

Det kan läggas till att det även finns nyare miljöer väl värda att värna om då det i en stad hela tiden tillkommer nya egenskaper, där några är värda att värna om och andra har kapacitet att utvecklas eller förändras.

Kommentar:

MKB:n kompletteras i enlighet med synpunkterna.

Kommentarer med utgångspunkt från konstnärlig gestaltning / konstperspektiv

Återkommande nämns stadens identitet ur ett värdeskapande- och särskiljande perspektiv. Kiruna kommun jobbar idag aktivt med ett identitetsskapande arbete kring staden som varumärke och de boendes identitet, där kulturen och konsten tillsammans med infrastruktur för gruvnäring och attraktiva boendemiljöer både relaterat till tillgången av bostäder och omkringliggande geografiska förutsättningar nämns som viktiga tillgångar. Likaså är detta övergripande värden i den ännu ej antagna tillväxtstrategin som finns framtagen. Dessa är värden som renodlats och i vissa fall förtydligats och lyfts fram ytterligare genom bland annat dessa arbeten sedan Vision 2.0 togs fram. Det blir viktigt att alltid framhålla samma identitetsskapande värderingar - inte minst att genomgående vara tydlig kring att det i det nya stadshuset även kommer att inrymmas ett länskonstmuseum. Detta är en av de saker som gör oss unika och bidrar till både kommunens och länets attraktivitet.

Det är viktigt att se kulturen och då framförallt konsten - med anledning av den historia som följer staden och inte minst den 1% regel som Kiruna kommun idag tillämpar som en genomgripande värdering som berör alla perspektiv i föpen. Från den övergripande planeringen kring helhet, sammanhang och fysisk struktur till att främja en bättre miljö och en attraktivare kommun. Konsten och den konstnärliga gestaltningen kan bidra till en hållbar utveckling och Kiruna kommuns näringsliv och turismnäring - inte minst med tanke på att man kommer att genomföra konstnärliga gestaltningsprojekt för flera miljoner under flera års tid med anledning av tillämpningen av 1% regeln. Att låta konsten och kulturen få en egen och tydlig plattform i den fördjupade översiktsplanen blir av stor vikt.

Att tillämpa en strategi kring konstnärlig gestaltning som både ser till den kommande nyproduktionen av offentlig konst med anledning av 1% regeln och omhändertagandet av den idag befintliga offentliga konsten blir avgörande. För att kunna skapa genomgående processer som är gränsöverskridande och samverkar med planeringen kring nya parker, torg och andra offentliga utrymmen samt exempelvis belysningsstrategier, både ur rekreations- och trygghetsperspektiv måste man tidigt lyfta in de konstnärliga värdena tidigt i planeringsprocessen.

Kommentar:

Synpunkten noteras. Planhandlingen kompletteras med vikten av att kvalitetsprogram för nya centrum och andra större nybyggnadsområden upprättas.

7. Tekniska verken i Kiruna AB / Kiruna kommunpartner AB

Översiktsplanen

Tekniska verken har ett antal synpunkter som dels rör befintliga faktaförhållanden, dels kompletteringar rörande de planeringsfrågor Tekniska verken har att hantera. Utöver dessa kompletteringar har följande synpunkter framförts:

Om inte högreservoaren (vattentornet) kan stå kvar i och med deformationernas och rörelsernas utbredning krävs en ny lämplig plats avsatt för denna. Föreslaget område är på Haukivaara eller dess nordliga sluttning. Platsen anses kunna uppfylla behovet av bra genomströmning för att upprätthålla vattenkvaliteten eftersom tryckstegringsstationen då kan samföräggas med reservoaren. Platsen medför även endast små förändringar på befintligt dricksvattennät.

I den fördjupade översiktsplanen för Kiruna C finns ett område vid sydvästra delen av Kirunavaara som utpekats som område för värmeverk och deponi. Tekniska Verken vill korrigera uppgifterna i den fördjupade översiktsplanen. Korrigeringen avser att utredningsområdet där en materialhanteringsanläggning för återvinning av avfall respektive en plats för värmeverk anses lämpligt utökas enligt bifogad karta. Frågan om en framtida deponis lokalisering kommer att fortsätta utredas. Utredningsområdet kan bli aktuellt för att även inhysa en deponi men även andra alternativ kommer att studeras.

Kommentar:

Planhandlingen kompletteras i huvudsak enligt yttrandet. Vissa synpunkter rörande snöröjning och dagvattenhantering har inte helt tillgodosetts, då dessa frågor behöver lösas med beaktande av även andra aspekter i stadsgestaltningen.

Den nuvarande högreservoaren ligger utanför deformationslinjen. En lämplig plats för eventuell flytt av högreservoaren behöver utredas närmare, vilket dock inte kan ske inom ramen för översiktsplanarbetet.

Industriområdet sydväst om Kiirunavaara utreds i första hand för verksamheter som behöver ha tillgång till järnvägsanslutning. Lämplig placering av värmeverk och materialhanteringsanläggning behöver utredas närmare. Eftersom diskussion pågår om samarbete om framtida energiförsörjning så tas föreslagen lokalisering bort från planförslaget.

Miljökonsekvensbeskrivning

Tekniska verken har redovisat ett antal förtydliganden, som rör befintliga faktaförhållanden, i textbeskrivningarna i miljökonsekvensbeskrivningen. Utöver dessa har följande synpunkter framförts:

Kommentar:

Miljökonsekvensbeskrivningen har i huvudsak kompletteras enligt TVAB:s förslag, men kapitel 8 om gruvverksamhetens miljöpåverkan behålls då större delen av de betydande miljökonsekvenserna härrör från gruvverksamheten.

8. Räddningstjänsten

Vägnät

Europaväg 10 är primärled för farligt gods och det kommer därför inte finnas några hinder att transportera farligt gods enligt de regelverk som finns. Därför anser räddningstjänsten att bebyggelse och Europaväg 10 ska avskiljas i största möjliga mån med hänsyn till andra behov i samhället. I de fall bebyggelse kommer inom de avstånd som rekommenderas av Länsstyrelsen i Norrbottens för väg med farligt gods ska en riskutredning göras vilket också görs i dagsläget.

Räddningstjänsten ser positivt på att skapa en uppställningsplats för farligt gods. Denna plats bör vara avskild från bebyggelse med högt skyddsvärde samt ha nödvändiga försörjningsresurser som toalett, dusch, mat etc.

Kommentar:

Planhandlingen kompletteras med Länsstyrelsens rekommendationer för rekommenderade vägar för transporter av farligt gods.

Kabinbana

Räddningstjänsten har i dagsläget inget att invända kring en karbinbana/gondol inom Kiruna stad. Dock vill räddningstjänsten förtydliga att det sannolikt kommer behövas ytterligare utbildning av räddningstjänstpersonal för att klara av ett räddningsuppdrag för eventuella olyckor med en kabinbana/gondol. Det är även möjligt att det kan behövas andra typer av resurser för att kunna göra effektiva räddningsinsatser på sådana objekt.

Kommentar:

Synpunkten noteras.

Räddningstjänst

En ny brandstation ska byggas inom den närmaste femårsperioden, men det är fortfarande oklart var. Då olyckor i stort sett är proportionerligt till antalet människor är sannolikheten därför större att olyckor sker i Kiruna centralort än på andra mindre persontäta områden. Det är därför viktigt

att beakta räddningstjänstens möjlighet att ta sig fram i tätorten på ett snabbt och framförallt säkert sätt.

Kommentar:

Synpunkten noteras.

INSTITUTIONER, FÖRENINGAR / ORGANISATIONER

9. Laevas sameby

Inledande synpunkter

Samebyns uppfattning är att en utveckling i öster (den nu aktuella bebyggelseutvecklingen) är det alternativ som vållar samebyn minst skada. Trots detta är påverkan på samebyn mycket stor. Redan idag är området vid Kiruna en flaskhals i samebyns rennäring och samebyn har stora svårigheter vid passering av Kiruna. Samebyn är idag så hårt trängda att ett enda felaktigt beslut kan ödelägga samebyn och dess nuvarande renskötsel. Detta är något som man från kommunens sida ska vara medveten om vid sin planering.

I den fördjupade översiktsplanen anges att målet med planeringsarbetet är att skapa förutsättningar för att samhälle, gruvverksamhet och andra näringar ska kunna leva i symbios samt att belysa möjliga scenarier i olika tidsperspektiv. Samebyns uppfattning är att de scenarier som kan uppstå för samebyn inte belyses i tillräcklig omfattning. Felaktig bebyggelse eller intrång kan för samebyn innebära att flyttning till fots omöjliggörs vilket skulle innebära en ned- eller omläggning av renskötseln. Detta är något som bör framgå av den fördjupade översiktsplanen.

Det anges vidare i planen att Kirunas förutsättningar att vara en attraktiv stad är beroende av de fyra grundpelare som bär upp Kirunas näringsliv: Forskning, Gruvindustri, Rymdindustri och Turistnäring. Det bör understrykas att renskötseln och den samiska kulturen är en av turistnäringens viktigaste grundpelare.

Kommentar:

Kommunen värnar om rennäringen och är väl medveten om rennäringens betydelse för besöksnäringen. Detta förtydligas i handlingen.

Synpunkter avseende området mellan Nikkaluoktavägen och flygfältet

Samebyn får framföra följande synpunkter gällande området mellan nuvarande Nikkaluoktavägen och flygfältet. Området mellan gruvan och Rakkurijärvi är den enda passage samebyn har förbi Kiruna. Området är en flaskhals i samebyns renskötsel och är oerhört svårt att passera med renar. Järnväg, gruvväg, ställverk, kraftledningar och godsterminal, Kalixfors skjutfält m.m. innebär alla störningar var för sig och kumulativt innebär de oerhört stora störningar. Störningar som samebyn knappt mäktar med idag. Ytterligare störningar i detta område kommer att innebära att området i praktiken blir oanvändbart under samebyns flyttningar och under den fria strävningen.

Vid flyttningen till vinterbetet använder samebyn renflyttningsleder. En av de för samebyn livsnödvändiga huvudflyttlederna mellan samebyns vår-, höst-, och vinterbetesland går över den ekodukt som byggts över järnvägen och vidare österut mot nuvarande Nikkaluoktavägen. På östra sidan om vägen finns fina rastbeten som också är riksintresseklassade. Dessa rastbeten medger att renarna får vila efter att man passerat detta kritiska område. I detta område planeras ny järnvägssträckning till nytt resecentrum. En järnväg igenom detta område skulle sönderdela rastbetet samt skapa ytterligare ett hinder i flyttvägen mot vinterbetet. Utan detta

rastbete omöjliggörs flytten österut. Området är dessutom mycket viktigt för den fria strövningen som sker under våren, då renarna får förflytta sig västerut på egen hand till lämpligt bete. Renarna följer myrstråken söder om flygfältet västerut och passerar Nikkaluoktavägen. Redan idag har vi problem med att renarna avviker från sin vandring västerut på grund av de störningar som finns i området. Det innebär att vi bl.a. regelbundet måste anlita helikopter för att driva över renar som blivit kvar på den östra sidan. Med en ytterligare spärr i form av järnväg kommer den fria strövningen att omöjliggöras. Frågan är om vi alls kommer att kunna nyttja den ekodukt som finns för den fria strövningen om ytterligare störning tillkommer i området.

Det vore önskvärt att kommunen redovisar hur man avser att ta hänsyn till rennäringen och dess riksintressen i området. Konsekvenserna av en järnväg i området bör framgå tydligt i översiktplanen och miljökonsekvensbeskrivningen.

Kommentar:

I översiktsplanen redovisas två tänkbara korridorer för ny järnväg till nytt resecentrum, lämplig placering och utformning av framtida järnväg utreds av Trafikverket i järnvägsplan. I samband med järnvägsplan upprättas miljökonsekvensbeskrivning där rennäringens intressen ska behandlas. Översiktsplanen och tillhörande MKB kompletteras avgående påverkan på rennäringen.

Avgränsningen av det redovisade industriområdet vid LKAB:s södra infart justeras något i öster med hänsyn till rennäringen

Lokalisering av avfallshantering

Det sydligaste av de tre kvarvarande alternativen för lokalisering av avfallshantering bör väljas bort. Området är riksintresseklassat för rennäringen och ett intrång här skulle medföra en avsevärd olägenhet för rennäringen. Det aktuella området utgör en trång passage och flaskhals i samebyns renskötsel, vilket beskrivits ovan. Samebyn hänvisar till regeringsbeslut den 18 november 2010, Jo2008/2331, där regeringen inte medgav markupplåtelse för täkt i aktuellt område med hänvisning till att detta skulle medföra en avsevärd olägenhet för renskötseln.

Kommentar:

Det sydligaste alternativet för lokalisering av avfallshantering ligger utanför planområdet.

Utredningsområde U6

Samebyn motsätter sig att området i det f.d. Triangelspåret utreds för verksamhet. Området är känsligt, vilket beskrivits ovan, och bör därför förskonas från ytterligare störande verksamhet. Samebyn har en 50 meters passage strax norr om triangeln och området bör därför få vara orört för att inte ytterligare påverka samebyn.

Kommentar:

U6 behålls som utredningsområde. Fördjupad utredning ska göras i samråd med Leavas sameby.

10. Luleå Tekniska Universitet, Forskargruppen i arkitektur

På Luleå tekniska universitet har vi sedan 2009 bedrivit forsknings- och utvecklingsarbete om och som stöd för stadsomvandlingen i Kiruna. Nedanstående redovisas inkomna synpunkter något nerkortade. Synpunkterna är grundade på de resultat som arbetats fram i projekten inom forskargruppen i arkitektur och de behandlar hållbarhetsaspekter, kulturmiljö, kommunikationer samt vissa sociala aspekter.

Samrådshandlingen är en väl genomarbetad och uppdaterad revidering av tidigare fördjupad översiktsplan från 2006/2007. Vi ser det positivt och värdefullt att tydliggöra planens utgångspunkt från Vision 2.0, de strategiska inriktningarna, övergripande mål och att planen visar på vad som är nyckelfrågor för visionens förverkligande. Vi ser en styrka i de tydliga riktlinjer som utarbetats för stadsomvandlingen.

Vi saknar dock ett synliggörande av de målkonflikter och dilemman som kommer att bli tydliga när planens intentioner ska genomföras. Planeringsövervägandena i de blå rutorna är en god början på detta, men de är uppdelade i så pass detaljerade målsättningar för varje samhällssektor att eventuella målkonflikter inte synliggörs.

Kommentar:

Konsekvenserna av planförslaget redovisas i ett särskilt kapitel. Till förslaget hör även en miljökonsekvensbeskrivning. Kapitlet om konsekvenser utvecklas vad gäller målkonflikter mellan olika planeringsöverväganden. Avvägningar mellan olika målsättningar kommer att behöva göras kontinuerligt i kommande detaljplaner.

Utveckling av en hållbar och attraktiv stad

I Vision Kiruna 2.0 utvecklades jämställdhets- och hållbarhetsaspekterna för all framtida utveckling i Kiruna. I rapporten är dessa delar endast berörda med två meningar och den ekologiska och ekonomiska hållbarheten nämns mycket senare. Likaså är den tekniska infrastrukturen från visionen endast nämnd genom att befintlig infrastruktur är möjlig att kombinera med nya innovativa lösningar.

I kap. 4.3 anges nyckelfrågor för det framtida Kiruna vilka vi ser som mycket centrala.

I kapitel 5 Riktlinjer anser vi att det finns delar som kan belysas ytterligare för att utgöra tydligare riktlinjer. Avsnitt 5.1, sid. 39 står om stadsstråket i öst-västlig riktning med ett pärlband av mötesplatser, som ska binda ihop nya och befintliga Kiruna. Däremot anges inte vad stadsstråket ska innehålla mer, kommer den även att innehålla alla trafikslag med bilar, cykel- och kollektivtrafik? För att dessa mötesplatser ska få en trivsam utomhuskomfort och locka till möten är det viktigt att de utformas med hänsyn till solinfall, vind och snödrev. Här finns exempel på målkonflikter.

Det är viktigt att kvalitetsprogram/gestaltningprogram utarbetas för önskade kvalitéer och hållbarhetsdimensioner i den nya stadsbebyggelsen t.ex. funktionsblandning och blandning av upplåtelseformer. Högre täthet i de centrala delarna stödjer flera av hållbarhetsaspekterna. Riktlinjer saknas för fortsatt utbredning i landskapet vilket påverkar användning av markområden och orsakar långa transporter och ledningsdragningar. Riktlinjer saknas för hur framtida stormarknadsområde ska lokaliseras i förhållande till centrumhandeln i nya Kiruna C. Vi vill peka på det unika tillfället som Kiruna stadsomvandlingen ger att lokalisera stormarknads-handeln i nära anslutning till centrumhandeln. Detta dels för att minska konkurrensen mellan dem, dels för att minska kundernas transporter mellan och för att kunna samutnyttja parkeringar.

För cykel- och gångtrafik beskrivs hur det ska kopplas samman med den befintliga stadens olika delar. Hur cykel- och gångtrafiken är planerad i förhållande till den motoriserade trafiken inom den nya stadskärnan framgår dock inte. Grönstrukturens betydelse framhålls på flera ställen i planen. Det anges dock inte hur grönstrukturen kan/ska integreras i stadskärnan.

För planens utgångsläge beskrivs klimatets framtida utveckling där det anges förväntad ökad nederbörd med mellan 10-50 %. Konsekvenserna av detta bör avspeglas i hanteringen av dagvattnet.

Planeringsöverväganden för social miljö är relevanta där mångfald, integration och inflytande är utgångspunkter för att utforma bostäder och bostadsområden som passar olika generationer av människor med olika sociala och kulturella bakgrunder. Möjligen borde människor med olika former och grad av funktionsnedsättningar även inkluderas som utgångspunkt. De nämnda utgångspunkterna borde också vara framträdande i överväganden om hur offentliga platser och rum kan göras tillgängliga och inbjudande för den mångfald som eftersträvas i bostadsområden. Exempelvis kan en plats utformas så att den tillfredsställer olika behov utifrån olika intressen. Kanske kan man skapa idrotts- kultur- och friluftsupplevelser i en och samma park.

Kommentar:

Redovisningen av Vision 2.0 kompletteras med mål för hållbarhet och teknisk infrastruktur.

Detaljfrågor rörande utformning av nya centrum, nytt stadsstråk, gång- och cykelstråk, integrering av grönstruktur m.m. kommer att hanteras närmare i utvecklingsplanen.

Avsnitt 5.1 kompletteras med att kvalitetsprogram/gestaltningprogram bör upprättas samt hur handelsområden bör utvecklas.

Vad gäller utbredningen i landskapet så framgår planerad markanvändning av plankartan i den fördjupade översiktsplanen. Utbyggnad utanför planområdet hanteras i den kommuntäckande översiktsplanen.

Kapitel 5 Strategier för stadsomvandling kompletteras med text om

Handlingen kompletteras i avsnitt III Planeringsförutsättningar beträffande möjligheter till mångfunktionella parker och grönområden.

Kulturmiljö

Kulturmiljön är en del av den sociala hållbarheten. Det är viktigt att sådana miljöer bevaras och att de byggnader som flyttas i Kiruna hanteras med hänsyn till dess kulturhistoriska värden.

När det gäller kulturmiljöfrågor i stadsomvandlingen ser vi att det finns motsägelsefulla förhållningssätt till kommunens långsiktiga planer och strategier för ett bevarande av värdefulla kulturmiljöer. Kiruna kommun har ”överenskommit med LKAB i ett civilrättsligt avtal om vilka byggnader som ska flyttas”. I miljökonsekvensbeskrivningen står att ”Kommunen har slutit avtal med LKAB om vilka byggnader som ska flyttas.” ”Övrig bebyggelse inom deformationsområdet rivs”. Samtidigt pågår ett arbete med en kulturmiljöanalys, som bl.a. ska belysa ”vad och hur mycket av de kulturhistoriska miljöerna [som] behöver flyttas” och att ”ge konkreta förslag på vilka byggnader och miljöer som är väsentliga för Kiruna i framtiden”. Det är olyckligt att den fördjupade översiktsplanen och miljökonsekvensbeskrivningen slår fast att endast de byggnader som pekats ut i det civilrättsliga avtalet ska flyttas. Bebyggel-

seurvalet i avtalet är mycket snävt i relation till variationen i Kirunas kulturmiljöer och som ingått i tidigare bevarandeplaner för Kiruna.

Den fördjupade översiktsplanen bör lyfta fram möjligheten att involvera fler aktörer i genomförande av bevarande av Kirunas kulturmiljö. Vid seminarierna om kulturmiljö och kulturarv, som hölls i Kiruna januari 2014, framkom till exempel önskemål från enskilda fastighetsägare att erbjudande om flytt av hus skulle vara ett alternativ till inlösen. Planen bör identifiera strategier för att underlätta en flytt av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse, och ange hur bevarandeperspektivet integreras i övriga planprocesser.

Kommentar:

Se kommentarer till länsstyrelsens skrivelse.

Kommunikationer

Järnväg med persontrafik

För ett smidigt resande är det angeläget att ett nytt resecentrum/järnvägsstation får en central placering i Kiruna. En ny sträckning från söder in mot staden utreds för närvarande enligt planen. Samordning av olika transportslag med en sträckning i anslutning till flygplatsen nämns. Möjligheten att ansluta till flygplatsen med spårbunden trafik bör eftersträvas, då ett sådant anslutningsalternativ ger bättre tillgänglighet för de resande, samt kan minska emissioner från resande till/från flygplatsen.

Ny E10

I den föreslagna markanvändningskartan delar den nya dragningen av E10 det nya centrumområdet. På östra sidan ny E10 finns rekreativsområden förslagna för idrott, golfbana, bågskytte och ridsport. Dessutom finns utredningsområden för industri. Med en ökad användning av områdena öster om ny E10 bedömer vi att den i högre grad kommer att bli en genomfart. Detta innebär bland annat högre krav på att kunna korsas vägen.

Samtidigt är E10 också en viktig vägsträcka i det övergripande transportnätet, den utgör en del i EU:s utpekade stomnätverk och är en viktig länk i Barents transportnät. Genomfartstrafiken och prognoser för dess utveckling bör beläggas ytterligare i underlaget.

LTU belyste den kommande lokaliseringen av nya E10 i Kiruna i en rapport som togs fram i projektet Nya Giron, och trycktes 2013. (*I yttrandet återges ett utdrag.*)

Kommentar:

Synpunkterna noteras.

11. Norrbottens museum

I Kiruna samsas flera olika riksintressen, vilka ibland hamnar i påtaglig konflikt. Att riksintresset gruvnäringen går före riksintresset kulturmiljön innebär inte per automatik att de värden som finns i det Kiruna som lämnas ska rivas, och därmed försvinna. Kiruna bör sträva efter att skadan på riksintresset kulturmiljön blir så liten som möjlig.

I samrådshandlingen samt MKB framgår tydligt att bebyggelsen som inte är medtaget i det civilrättsliga avtalet för att flyttas helt ofrånkomligt rivs. Avtalet reglerar vilka byggnader, som ägs av Kiruna kommun och LKAB (samt även Svenska kyrkan) inom gruvstadspark 1 samt utökat gruvstadsparksområde, som bolaget kommer bekosta en flytt av. Formuleringarna

när avtalet nämns bör därför ändras, då det inte innebär att resterande delar per automatik kommer att rivas.

Styckena angående det civilrättsliga avtalet står i konflikt med stycket om den kulturmiljöanalys som nu arbetas fram. I det ena står att antalet byggnader som kommer att flyttas i hela processen av stadsomvandlingen redan är beslutat, medan i den andra står att kulturmiljöanalysen kommer att ta fram förslag på vilka byggnader och miljöer som är väsentliga för Kiruna i framtiden, och därmed behöver flyttas för att bli en resurs i det framtida Kiruna.

Det bör tydligt framgå att det kan komma (och bör) att flyttas fler byggnader samt miljöer. Dessa kan stärka identiteten och bli attraktiva miljöer i det nya Kiruna. Kiruna bör se värdet i sina befintliga miljöer, kämpa för dem och ta initiativet till att flytta fler byggnader, samt underlätta för de aktörer som vill flytta sina byggnader.

De byggnader som regleras i avtalet är (undantag kyrkan) bostadshus i 1-2 våningar uppförda av trä innan 1910. En flytt av endast dessa skulle ge en skev bild av historien, eftersom stora delar av Kirunas omväxlade arkitektur saknas. Det är även för få byggnader som flyttas för att inte ses som endast "pittoreska inslag" i den nya staden, och alldeles för få med hänsyn till Kirunas stora kulturhistoriska värden.

Kommentar:

Skrivningen gällande hantering av byggnader med kulturmiljövärden nyanseras i planhandlingen och MKB:n.

12. Svenska kyrkan, Jukkasjärvi församling, Kiruna pastorat

Har inget att erinra mot planen vad gäller avsnitt 12.6 *Begravningsverksamhet*.

Kräver att Jukkasjärvi församling i Kiruna pastorat ska vara med i planeringen och placeringen av nytt kyrkokvarter med Kiruna kyrka, församlingshem och eventuellt krematorium.

Kommentar:

Församlingen är sakägare i samband med förändring/flytt som berör församlingens byggnader och verksamhet.

FÖRETAG

13. LKAB

Planhandlingar

LKAB har noterat brister i handlingarna framförallt när det gäller ofullständiga kapitel och inaktuella uppgifter som bör ses över generellt. Bilagan "Fördjupad ortsanalys" från 2006 innehåller en del faktamässiga felaktigheter och bör därför uteslutas som bilaga alternativt arbetas om.

LKAB har valt att i samrådsskedet lägga yttrandet på en generell nivå.

Kommentar:

I samrådshandlingen anges att vissa kapitel ska kompletteras inför utställningen. Bilagan "Fördjupad ortsanalys" från 2006 utgår i utställningshandlingen.

Bostäder

När det gäller dimensionering av markytor bör man så långt som möjligt följa de exploateringsstal som i så stor utsträckning som möjligt motsvarar dagens boendeformer för att göra områden attraktiva för de som måste flytta på grund av gruvbrytningen.

Utvecklingens huvudinriktning bör vara kring nya centrum. Eftersom marktillgången till stor del begränsas av nya E 10:an bör det även finnas viss beredskap för utvecklingsmöjligheter i omkringliggande stadsdelar som idag inte berörs av gruvans utbredning och närliggande byar för att täcka det behov som uppkommer. Motivet till att specificera bebyggelse med viss specifik typ av djur (U1) bör framgå av planhandlingarna.

Utveckling av nya bostadsområden bör inte ske i den omfattning som redovisas på plankartan när det gäller Lombolo-området. För att inte försvåra framtida utvinning av Kiirunavaaromalmen avråder LKAB från stora bostadsetableringar väster om Kurravaaravägen samt förlängningen Stangatan/Auroravägen.

Stora kostnader i bostadsbyggande är markkostnader, vilket betyder att stora delar av nya centrum kräver genomtänkta och hållbara grundläggningsmetoder. Det är viktigt att grundläggningsmetoder definieras där markförhållanden inte är optimala redan i ett tidigt skede för att möjliggöra etableringar utan att det i alltför hög utsträckning belastar enskilda fastighetsägare eller exploatörer.

Kommentar:

När det gäller byggande i byar behandlas detta i den kommuntäckande översiktsplanen, som kan kompletteras med efterföljande detaljplaneläggning.

Det nya centrum avses få en högre exploatering och genom detta kan vissa värden tillskapas så som hög tillgänglighet till service m.m. I andra delar av centralorten finns möjligheter till andra boendeformer.

Texten för U1 förtydligas så att det framgår att området kan nyttjas för boende med viss djurhållning t.ex. hästar. Översiktsplanen syftar bl.a. till att underlätta kommande detaljplaneläggning och bygglovhantering och det finns ett behov av att planera för denna typ av boende, p.g.a. problematiken med risk för spridning av allergen.

Lomboloområdet behålls för bostäder, men exploateringsgraden utreds närmare i detaljplan då även samråd sker med berörda.

Lämpliga grundläggningsmetoder för den nya bebyggelsen identifieras i samband med kommande detaljplaneläggning och bygglovhantering.

Nytt centrum

Den fördjupade översiktsplanen har fokus på historia och nuläge. I handlingarna finns få ställningstaganden gällande framtida planering av staden. Eftersom många förutsättningar lämnas som redovisning i utvecklingsplanen kan det finnas risk att fördjupade översiktsplanen inte täcker viktiga frågeställningar för stadens utveckling. Utvecklingsplanens status i förhållande till den fördjupade översiktsplanen bör klargöras.

Kommentar:

Synpunkten noteras.

Nya industriområden

Utvecklingen av vad som i plankartan definieras som strategiskt centrumnära utvecklingsområde, det befintliga västra industriområdet, intill nya stadskärnan ska ske genom marknads-

krafter. För en hållbar utveckling av centrumkärnan är det ännu viktigare att i den fördjupade översiktsplanen se över placeringar för nya industriområden i strategiska lägen för att påskynda denna naturliga omvandling.

Vid området markerat vid LKAB:s södra infart föreslår LKAB att industriområdet förläggs väster om undersökningstillståndet, fram t.o.m. LKAB:s markanvisning. Vid planering måste hänsyn tas till risk för buller, damning o vibrationer från LKAB:s pågående och planerade verksamhet.

Kommentar:

I planhandlingen redovisas några områden som bedöms lämpliga för industrier.

Det redovisade industriområdet vid södra infarten avses att nyttjas för sådan användning som huvudsakligen hör samman med godsbangården eller annan verksamhet som behöver tillgänglighet till järnväg. Undersökningstillståndet noteras i planhandlingen.

Större vägar och trafikleder, väg E10 och väg 870

Det är mycket viktigt att kommunen gör ett generellt ställningstagande längs med nya E10:an i förhållande till länsstyrelsens rekommendationer för farligt gods. Att kräva utredningar i enskilda detaljplaner är ett kostnads- och tidskrävande arbete. Kommunen bör även klargöra vilket regelverk som ska tillämpas när det gäller buller och se över de hastighetsbestämmelser som finns i och kring Kiruna för att möjliggöra så mycket byggbar mark som möjligt. Detta är en viktig förutsättning vid detaljplaneläggning av ny bostadsbebyggelse. Det noteras att i anslutning till LKAB:s planerade bostadsområde på Luossavaara inte planerats korsningspunkt för det rörliga friluftslivet.

Kommentar:

Planhandlingen kompletteras med utdrag ur de generella riktlinjer som Länsstyrelsen har tagit fram. När det gäller trafikbuller ska de riktlinjer som beslutats av riksdagen tillämpas.

Plankartan kompletteras med korsningspunkt även vid Luossavaara och närliggande elljusspår.

Värmeverk och deponi

När det närmar sig avveckling av befintligt centrum är det viktigt att klargöra inriktningsbesluten för hantering av rivningsmaterial. Den framtida lokaliseringen av till exempel deponi bör tas med hänsyn till detta. Den föreslagna placeringen av deponi och värmeverk ligger innanför LKAB:s industriområde, på mark som idag är anvisad till gruvindustri. LKAB har tydliga direktiv när det gäller externa etableringar inom området för gruvdrift för att inte försvåra LKAB:s verksamhet. Det i planhandlingen redovisade alternativ på sidan 107 utgör LKAB:s utredningsområden för gråbergssupplag för gruvdriften. En samlokalisering av verksamheter innebär att det blir svårt att urskilja olika verksamhetsutövarers påverkan på vår närmiljö vilket riskerar att LKAB:s miljövillkor inte uppfylls.

Kommentar:

Lämplig placering av nytt värmeverk och materialhanteringsanläggning utreds av TVAB i samråd med LKAB. Den på plankartan redovisade placeringen tas bort tills utredningen har färdigställs. Se även kommentar till yttrande nr 7 TVAB.

Idrott, golfbana

När det gäller funktioner kopplade till idrott och föreningsliv som ska ersättas bör det vara resurseffektivt, där man ser över möjligheter till samnyttjande eftersom marktillgången är begränsad. Samlokalisering skulle även främja den framtida driften av anläggningarna. Det noteras att golfbanan utpekats särskilt i den fördjupade översiktsplanen i och med påverkan från ny E10 och att utvecklingsmöjligheter begränsas delvis av deformationsområdet för Tuolluvaaragruvan. Deformationsområdet för Tuolluvaaragruvan har inte utökats sedan stängning av gruvan för över 30 år sedan. Delar av gruvområdet är efterbehandlat och överlämnat till Statens Fastighetsverk. Eftersom LKAB inte längre har någon bearbetningskoncession i området är det markägaren som äger stängslet och ansvarar för markanvändningen. Det bör tydliggöras att stängslet är till för att skydda allmänheten från faror, vilket betyder att det är farligt att vistas innanför stängslet på grund av rasrisk.

Kommentar:

Synpunkten noteras.

Resecentrum buss och järnväg

Resecentrum bör ses i ett större perspektiv. Platsen ska fungera oavsett trafikslag. Det är viktigt att det i ett tidigt skede upprättas konsekvensanalys för alternativet dragnings av järnvägen in till centrum där man redovisar eventuella barriäreffekter och konsekvenser på omkringliggande etableringar. Det är viktigt att invänta den utredning som Trafikverket tar fram för att belysa de olika alternativen för resecentrum, vilket även bör framgå i den fördjupade översiktsplanen.

Kommentar:

Planhandlingen kompletteras beträffande samtliga utredda alternativ, se även kommentar till Länsstyrelsen och Trafikverket.

Deformationsområde

Gruvstadsparker ska inte ses som barriärer, utan som viktiga stadselement som kan betraktas som tillskott till staden. Gruvstadsparken ska underlätta samhällsplaneringen och ge en trygg boendemiljö under omvandlingen från bostadsområde till industriområde. Det är viktigt att det tas fram tydliga riktlinjer för bebyggelsen i kommande etapper av Gruvstadsparker. I planhandlingarna nämns riskerna för skador på byggnader och infrastruktur kopplat till markdeformationer. LKAB:s gällande miljötillstånd för markdeformationer innebär villkor för hur stora markdeformationerna får vara utanför industriområdet. Villkoren är framtagna utifrån tålighet hos den mest känsliga infrastrukturen, vilket innebär att inga byggnader utanför industriområde ska påverkas. LKAB utför noggranna mätningar och följer upp resultatet kontinuerligt.

Kommentar:

Planhandlingen förtydligas vad gäller gruvstadsparkens funktion som attraktiv övergångszon.

14. Skanova

Skanova har tagit del av den fördjupade översiktsplanen för Kiruna och har inget att erinra mot denna.

Kommentar:

15. Vattenfall

Vattenfall har elanläggningar inom planområdet, transformatorstationer, kablar och luftledning. (*Karta bifogas yttrandet*). Om det krävs förändringar av läget för våra regionnätledningar p.g.a. exploateringen innebär det troligtvis en ny linjekoncession hos Energimarknadsinspektionen, vilket kan ta flera år att genomföra. Detta medför att det med all säkerhet krävs omprövning av ledningsrätten hos Lantmäteriet. En ledningsrätt kan vid överklaganden dra ut på tiden ytterligare. Alla kostnader för ledningsflytt inklusive ledningsrätt och omkoncessionering bekostas av beställaren.

Vid framtida planering och byggnation ska hänsyn tas till Vattenfalls riktlinjer som bl.a. utgår från ellagen, starkströmsföreskrifter, telestörningsnämnden, arbetsmiljö, fallrisk nära ledning och underhåll. Utifrån detta så har skälighetsavstånd på 20 meter satts för regionnätet och 10 meter för lokalnätets friledningar.

Utöver dessa avstånd kommer försiktighetsprincipen för magnetfält. Beträffande elektromagnetiska fält finns inga fastställda gränsvärden utan vi förutsätter att försiktighetsprincipen tillämpas av exploitörer och kommun vid uppförande av ny bebyggelse nära våra befintliga kraftledningar. Hänvisar till Strålsäkerhetsmyndigheten och Boverket.

Kontakta Vattenfall för närmare info gällande avstånd till ledning inom och utom detaljplanelagt område, närhet till vägar, gång o cykelvägar, parkeringsplatser, belysningsstolpar, va-ledningar m.m.

Vattenfall flygbesiktigar alla luftledningar med en spänning över 10kV. Riktlinjer för flygbesiktning tas fram av Transportstyrelsen.

Alla detaljplaner och bygglov rörande vindkraftverk måste remitteras till Vattenfall Eldistribution AB för granskning.

Enligt kundavtalet, Nät 2009 K § 7.3, får inte byggnader uppföras, marknivån ändras, eller andra åtgärder vidtagas som äventyrar funktionen eller driften av nätägarens anläggningar.

Eventuell flytt/förändring av befintliga elanläggningar utförs av Vattenfall men bekostas av exploitören om ej annan överenskommelse finns. Vid arbete nära våra anläggningar krävs bevakning. Vid markarbeten skall kabelutsättning i fält alltid begäras.

Kommentar:

Synpunkten noteras. Kommunen är införstådd i att eventuella förändringar på nätet ska bekostas av den part som begär förändringen

ÖVRIGA

16. Privatperson A E

I) Följande punkter i samrådshandlingen för fördjupad översiktsplan 2013, och som enligt handlingarna skulle kompletteras i samband med planförslagets utställning fanns inte tillgängliga på anslagstavla för planutställning 2014-02-07: 6.3, 6.4, 8.7, 14.6

II) Avgränsningar i MKB Kiruna C efter samråd med länsstyrelsen 2005 inför plan 2006 har redovisats, men ingen information om sådana samråd enligt miljöbalken kapitel 6:13 inför denna samrådshandling (2013) har redovisats i MKB.

Yrkande: Då samråd med länsstyrelsen inför nuvarande plan ej redovisats och då avsnitt saknas och samrådshandlingen därmed inte är komplett yrkar jag att underlaget kompletteras med ovanstående punkter och att handlingarna utställs i komplett skick för förnyat samråd.

Förutom detta så ifrågasätter jag hur Kiruna kommun kan agera som om de förfogade över den fastighet jag äger, planera för dess rivande, sluta avtal med LKAB i detta fall om att göra om min fastighet till "Gruvstadspark" etc. Jag har inte gett kommunen fullmakt att agera i mitt ställe i några frågor som rör den mark och den fastighet jag äger.

Kommentar:

Samtliga handlingar som ingår i samrådshandlingen har funnits tillgängliga på Stadshuset under hela samrådstiden. Alla handlingar finns dessutom tillgängliga på webben och i biblioteket. I samrådshandlingen anges på några ställen att komplettering ska ske inför utställningen, som kommer att ske under våren 2014.

Samråd angående avgränsningen av MKB:n har skett med länsstyrelsen. Handlingen kompletteras angående detta.

I översiktsplanen görs enbart avvägningar av olika allmänna intressen. Översiktsplanen är inte bindande utan enbart vägledande för kommande prövningar enligt bl.a. plan- och bygglagen. Avvägning mellan enskilda och allmänna intressen görs t.ex. vid kommande detaljplanläggning. Vid sådan planläggning är enskilda fastighetsägare sakägare.

17. Privatperson J H

Jag undrar varför man inte har arbetat mer med boende på Lombolo. Där finns flera platser där det funnits hus med färdig vatten/el/avlopp, varför utnyttjas inte detta? Riv de fula garagen, gör hus med parkeringsdäck eller separata garagedäck vid sidan om. Bostäder behövs NU!

Kommentar:

Planhandlingen kompletteras angående eventuella förtätningar i Lombolo.

18. Privatperson P N

Undrar över den rubriksättning som utställningsmaterialet har. Berör planen den "nya centrumbildningen"? I så fall saknas beskrivning över konsekvenserna av att LKAB eller annat exploaterande företag bryter södra lappmalmen och Tuollavaaramalmerna som ligger rätt under denna nya centrumbildning.

Enligt karta sid 8 avgränsas planområdet med en grön fyrkant, med en sidlängd av ca 1.5 mil. Denna har i nuvarande förslag "bantats ned". Jag undrar varför?

Förutsättningarna och orsakerna till att nuvarande FÖP-förslag tagits fram, av en grupp betald av LKAB men befinnande sig inne i stadshuset och anställd i myndighetspositioner av Kiruna kommun, anges under punkt 5.1 "Samrådshandling – FÖP Kiruna centralort av 2006.

- 1) I avsnitt 1.1 påstås "att marken spricker upp och sätter sig som en direkt konsekvens av LKAB:s malmbrytning i Kirunavara." Detta är ej sant! Att marken spricker upp och sätter sig beror på att LKAB producerar med en gammal brytningsmetod anpassad för brytning i avskilda lägen och för relativt ytlig brytning. I Kirunas fall så bryter gruvbolaget dessutom lika stora volymer "gråberg" som malm ur gruvan och som transporteras upp

och sedan deponeras i området och belastar i onödan miljön och ger gigantiska dammproblem.

I avsnitt 1.1 sägs att ”Principen är att man utvinner all malm..”. Detta är inte heller sant! Företaget lämnar kvar mellan 20-30 % av det brytbara mineralet. En av orsakerna är även här den av företaget valda brytningsmetoden.

- 2) I avsnitt 1.1. anges att, ” Den faktor som skapar problem är i första hand malmkroppens lutning.” Även detta är helt fel! Den faktor som skapar dessa angivna problem är att företaget tillåts fortsätta med en brytningsmetod, storskalig skivrasbrytning.

Under Del1 i FÖP av 2006 så beskrivs målen på sidorna 13 – 15 i samrådshandlingen. När man jämför med dessa, med nu nedklippta aktstycket, så ser vi att bland andra, de grundläggande Nationella miljömålen som fastställts av Sveriges riksdag liksom andra mål och målsättningar försvunnit. Varför? Existerar det en egen lagstiftning för Kiruna? Jag hänvisar till läsning av de målsättningar och styrdokument som föreligger i 2006 FÖP samrådshandlingar vad avser detta och uppmanar Er att komplettera med sedan dess tillkomna lagkrav och åtaganden, såväl regionala som internationella.

Luftkvalite och luftkvalitetsnorm redovisas ej. Inte heller hur nuvarande hälsoskadliga och hälsofarliga situation ska åtgärdas. Även detta är ett av syftena med en FÖP. Identifiera. Begränsa. Avhjälpa, Återställa. Hur?

Kommentar:

Mineralförekomsterna i Tuolluvaara området och lappmalmen är ett undersöknings-tillstånd. LKAB har redovisat ett intresseområde norr om ny planerad E10 och väster om Kurravaaravägen. Planhandling och MKB:n kompletteras angående detta.

Planavgränsningen av den fördjupade översiktsplanen har preciserats i förhållande till den kommuntäckande översiktsplanen jämfört med den tidigare mer schablonartade avgränsningen 2006.

Kommunens planering bygger på de tillstånd, bearbetningskoncession och miljö-tillstånd, som finns för gruvbrytningen.

Planhandlingen och MKB:n kompletteras med de nationella miljömålen och miljö-kvalitetsnormerna samt planens eventuella påverkan på dessa. MKB:n kompletteras även vad gäller luftkvaliten.

Påverkan på vatten, såväl yt- som grundvatten redovisas i delar, men konsekvenserna av detta dras ej i förhållande till gällande lagkrav samt det faktum att vatten numera klassas som livsmedel och att råvattenkällor ska skyddas och säkras inför framtiden samt att skadade och påverkade vattenreserver ska återställas.

Kommentar:

Förändringarna innebär i princip inga skillnader jämfört med redan givna tillstånd enligt miljöbalken. Beträffande dagvatten och avledning av vatten från nya bebyggelseområden kommer detta att prövas enligt miljöbalken. MKB:n förtydligas vad gäller påverkan på vatten.

Rätten till hemfrid har ej vare sig redovisats eller beaktats! Intrång och olaga konfiskation av egendom utifrån EU:s skyddslagstiftning och garantier för egendom har ej beaktats. Se

sidorna om konsekvenserna av gruvverksamheten. Uppenbara felaktigheter som syftar till att ge en deterministisk syn att inget går att göra!

Sakägarförteckning saknas och bör upprättas utifrån de aktuella parametrar som kan komma ifråga. Detta innebär att personer, grupper, verksamhetsutövare, boende kan finnas med på olika sakägarlistor.

Kommentar:

På kommunen finns en sändlista över vilka myndighet, organisationer m.fl. som har fått översiktsplanen på remiss. Dessutom har annonsering skett i ortstidningar samt via kommunens hemsida. Någon "sakägarförteckning" upprättas aldrig i samband med framtagande av översiktsplan, se kommentar ovan till skrivelse 16 Anita Enmark.

Oklarheter om vad som menas med Kiruna centralort. Annan definition än nu gällande. Se fördjupad översiktsplan av 2006. Dessutom blandas nya Centrum ihop med olika Centrumalternativ, med Centrala Kirunas handelscentra och så vidare. Är syftet att de som ej är van att läsa denna typ av material ska låta bli/förhindras att använda sin demokratiska rätt? Oklarheter även utifrån de begrepp och uttryck som "presidiet i AU" svänger sig med och använt de senaste åren. Där menas istället den föreslagna "nya" centrumbildningen i Tuollavaara.

Kommentar:

Ändring av planområdets avgränsning är gjord efter beslut i kommunstyrelsen. Texten i planhandlingen ses över så att benämningen av nya centrum och befintligt centrum blir tydligt.

7 500 personer blir direkt berörda av en förändring i enlighet med det nu framkuppade förslaget. (Se Fig 9.32.1 Samrådshandling "Fördjupad översiktsplan för Kiruna Centralort 2006)

I Samrådshandlingarna från november 2013 under 2. Inledning, påstås att "Det är viktigt att förändringarna sker så att vi kan behålla en attraktiv stad som lever och utvecklas positivt under hela omställningstiden". Jag måste fråga, "Är ni svagsinta som skrivit detta?"

Under de senaste fyra åren har kommunens skuldbörda ökat med ca EN MILJARD svenska kronor och uppgår nu till ca TVÅ MILJARDER svenska kronor. Huvudsakliga orsaken till denna lånebördeökning står att finna i kostnader kopplade till den så kallade "stadsomvandlingen".

Enligt "Nya planförslaget" sid 13 i S R H står det, "Revidering av gällande plan görs för att utreda en ändrad inriktning på placering av centrum vid Tuollavaara gruvområde.". Så är inte fallet! Syftet med denna föreslagna planändring är att radera ut Kirunas nuvarande Centrum, samt de stora bostadsområdena Bolaget, Järnvägsområdet, Nedre Normalm, liksom Järnvägsstation och Järnväg. Allt för att bland annat minska inlösenkostnaderna och besväret för en exploatör, och lägga över kostnaderna på kommunmedborgarna och skattebetalarna.

Samma exploatör som betalar kommunanställda tjänstemän som utför utredningsarbetet under arbetsledning av andra kommunala chefer. Även dessa är direktbetalda av det exploaterande företaget! Detta förfarande är även en del i de förvaltningar som har tillsynsansvar och myndighetsuppdrag! Företaget har alltså "flyttat in på kommunhuset"!

Kommentar:

Översiktsplanenarbetet sker via kommunkontoret och är helt skilt från det arbete som sker via de samordnade aktörerna i stadsomvandlingen.

Under punkten ”Hållbar utveckling”, sid 11 i fördjupad Ö-plan för Kiruna C anges: ”Utvecklingen av Kiruna ska leda mot ett ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart samhälle.

Regeringen har identifierat fyra avgörande insatsområden för samhällsutvecklingen:

- 1) Miljödriven tillväxt och välfärd.
- 2) En god hälsa-framtidens viktigaste resurs.
- 3) En samlad politik för hållbart samhällsbyggande.
- 4) Barn och ungdomspolitik för ett åldrande samhälle.”

Enligt 4:an ovan: Vem vill bo med barn i ett samhälle som har en gigantisk dammande grop och där marken försvinner inte bara under ens fötter utan även under ens hus, skolor, affärer, samhällseliga funktioner och där BB är nedlagt och akutkirurgi inte existerar. Minst fyra stora skolor kommer att vara skadade och rivna/raserade och under många år dessförinnan, utsatt för extrema hälsorisker.

Redan idag överskrider LKAB dammgränserna med 3 gånger! Detta damm innehåller partiklar av magnetit, hämatit, silikater (Silika är upptagen på C = Cancer listan), strålstensdamm från olivinkrossning = av samma typ som asbest, kalcitdamm, radioaktivt damm Uran, Torium, Radondöttrar Hur kommer situationen att vara när hela staden är inringad av gruvmoras och gruvhål? Knappast bättre. Dock kan vi konstatera att någon nulägesredovisning som tar upp dessa problem ej finns med i underlaget, trots Miljö- och Byggnämndens och Länsstyrelsens krav på åtgärder. Dessutom utsätts barnen särskilt vintertid när luften är iskall och torr för utsläppen från kulsinterverken och värmeverk, innehållande mycket olustigt som dioxiner, svavelföreningar, kväveoxider. Allt ackumulerandes under lokala inversions-skikt.

Enligt professor Åbergs utredning led mer än femtio procent av barnen boende i de norra – nordvästra delarna av staden av antingen astma eller allergier eller båda delarna! Om denna föreslagna FÖP skulle komma tillstånd så skulle barnen dessutom, bo vid kanten av ett öppet brott! Knappast en stad som uppfyller kriterierna enligt punkt 4 ovan.

Delsvar på punkt 3, ”En samlad politik för hållbart samhällsbyggande.” Utifrån att denna plan syftar till att ännu snabbare tömma mineralreserven. Riva hela stadskärnan och förstöra hus och hem liksom affärer och stadshus, järnväg, järnvägsstation, hela centrum, skolor mm. Hur ser ett ohållbart samhällsbyggande ut? Hur mycket skuldsatta måste vi bli för att vi ska definieras som ett hållbart samhälle?

Delvis svar på punkt 2, ”En god hälsa-framtidens viktigaste resurs.” Förutom det som beskrivits ovan, avsaknad av basala sjukvårdsresurser stora hjärt/kärlsjuka grupper och epidemisk allergi/astma/luftvägssituation, så tillkommer de skador och olycksfall som emanerar från arbete i tung riskfylld och hälsovådlig arbetsmiljö. På vilket sätt bidrar detta planförslag och dess konsekvenser till en sådan av regeringen angiven position?

Delvis svar på punkt 1 ”Miljödriven tillväxt och välfärd”: Hur menar de som formulerat detta aktstycke ”FÖP för Kiruna Centralort”? De vill riva en hel stad! De vill att gruvverksamheten ska ”utvecklas” ända in i nuvarande stadskärnas östra och norra delar! De vill skuldsätta befolkningen på ett sätt som vida överstiger det som skett i det konkurserade Detroit. Barn ska rivas upp från hem, skolor och bekanta miljöer. Befolkningen ska utsättas för ännu mer

miljögifter buller och damm. Enda förklaringen är att de som upprättat planen är antingen delägare i åkerier, demoleringsföretag, sjukvårdsindustri eller liknande.

På intet sätt och ingenstans i materialet redovisas hur den nu presenterade planen överensstämmer med Sveriges 16 nationella miljömål eller Deklarationerna/överenskommelserna från Rio, Kyoto, Köpenhamn samt EU:s bindande miljökrav.

Ingen konsekvensbeskrivning för berörda områden, boende, verkande, företag, verksamheter trafik, kopplingar till riksintressen mm finns beskrivet.

Den s.k. nolläges-/nulägesanalysen/redovisningen hänvisar, i de delar den finns, till tidigare FÖP, men ej till den verklighet som finns ”på marknaden”. Men detta kanske beror på det gamla militära uttrycket ”Om kartan och verkligheten skiljer sig, så gå efter kartan!”

Kommentar:

Enligt miljöbalken så är mineralutvinning ett riksintresse. Gruvverksamheten har prövats genom miljötillstånd. Till planförslaget hör en miljökonsekvensbeskrivning där luftföroreningarna finns beskrivna under avsnitt 5.17, dvs nuläget. Planens konsekvenser beskrivs på vedertaget sätt. MKB och översiktsplanen kompletteras med hur de nationella miljömålen påverkas av planförslaget.

Genom anläggandet av gruvstadspark skapas en buffertzoon mellan bebyggelsen och inhägnat industriområde.

19. Privatperson Å P

Bebyggelse allmänt

När jag flyttade till Kiruna 1984 såg jag framför mig en stad som skulle kunna ha skidspår på gatorna och kommunikation under jord. Det finns nu en möjlighet att förverkliga en sådan vision i och med att ett nytt Kiruna skall byggas upp. I full skala är det knappast realistiskt men även i FÖP nämns på några ställen att Kiruna skulle ge ett bättre intryck av vinterstad om inte all snö inne i centrala delar togs bort. Min rekommendation här är att några studerar t ex de kanadensiska städer där man förlagt många aktiviteter under marknivå.

Vägar

E10 måste flyttas. Om inte en flytt sker kommer, som jag kan se det, Kiruna att bli känt för en nybyggd Europaväg delvis inne i centrum, med ett våldsamt ingrepp i Sandstensbergets branta sluttning. Skälen är många: alla inkomna synpunkter, boendemiljö, troligen nedsatt framkomlighet, stadens utvecklingsmöjligheter begränsas.

Kommentar:

Synpunkterna noteras.

Järnväg

Den tilltänkta korridoren nära flygplatsen är att föredra. Spåret bör helst göras genomgående så att en säcklösning undviks. Man bör titta på om inte den tänkta dragningen av E10 är ett lämpligt stråk för järnvägen (E10 flyttas enligt ovan). Eftersom ett järnvägsspår tar betydligt mindre plats än en väg av Europavägsstandard kan det mycket enklare grävas ned, eller byggas i tunnel till stora delar. Detta är också en förutsättning annars hamnar man i liknande dilemma som om E10 dras där. Om en säcklösning väljs bör spåren sluta nere kring flygfältet.

Resecentrum förläggs nära centrum (genomgående trafik) respektive flygplatsen (säcklösning).

Kommentar:

Synpunkten noteras. Lämplig järnvägssträckning till nya resecentrum ska studeras i kommande utredningar.

Lokaltrafik

Här vill jag föreslå ett system med "horisontella hissar", i ett tunnelbanesystem i miniatyr. Dessa hissar är små transportmoduler som kan beställas vid hållplatserna när man behöver dem. Önskad destination beställs sedan inne i modulen. De är förarlösa och anpassade till att man enkelt ska kunna ta med saker, t ex från ett matvaruinköp. Flera olika tekniker och framdrivningssätt har förmodligen provats på olika håll i världen.

Kommentar:

Synpunkten noteras.

Dricksvatten

Den dåliga kvaliteten på dricksvattnet i samband med snösmältningen på våren tror jag hänger samman med vatten från myrområdet Isovuoma i Kurravaara och avrinning från diken/hyggen längs sträckan Kurravaara-vattenintaget. Allt eftersom dessa växer igen kommer läget att förbättras. Lämpligt är att lägga själva intagspunkten längre ut i Oinakkajärvi och på djupare vatten. Ett alternativ är att under en kortare period ta grundvatten från Laxforsenområdet

Kommentar:

TVAB har utrett grundvatten. Nu utreds rening genom andra åtgärder.

Renflyttning, Gabna

Ett alternativ är att transportera renarna med bil förbi Kiruna C. Detta skulle bekostas av Kiruna kommun och/eller LKAB. I det alternativ för ny dragning av E10 som jag lämnat in som medborgarförslag kan passager ske genom att trafiken omdirigeras. När gamla materialvägen mellan Syväjärvi och LKAB ska passeras dirigeras trafiken till och från LKAB runt längs gamla E10 från trakten av Tiansbäcken. När Kurravaaravägen ska passeras dirigeras trafiken till och från Kurravaara runt längs nya E10 enligt mitt förslag. När nuvarande E10 ska passeras öster om Tuolluvaara dirigeras trafiken runt längs min nya E10. Före anslutningen till gamla E10, söder om Tiansbäcken byggs en rejäl renbro. Vägsystemet enligt ovan ger på samma sätt möjligheter till omdirigering av trafiken i händelse av allvarigare olyckor längs nya E10.

Kommentar:

Synpunkten noteras.

Deponi

Deponi måste ligga så nära som möjligt och med långa öppettider.

Kommentar:

Synpunkten noteras.

Miljökonsekvensbeskrivning

Högst tveksamt att använda gällande FÖP (som ju aldrig förverkligats) som nollalternativ. I ett extremfall skulle man med denna teknik kunna ta fram två dåliga alternativ och välja det minst dåliga utan att skärskåda själva grundproblemet.

Kommentar:

Miljökonsekvensbeskrivningen har upprättats enligt vedertagen metodik, som innebär att gällande planer utgör nollalternativ, oavsett om de förverkligats eller inte.

20. Privatperson R P

Det är glädjande att Kiruna av regeringen blivit vald till en av fem destinationer som tillväxtverket anser har potential att utvecklas som hållbar turistdestination med internationell konkurrenskraft. Det regionala Trafikverket är dock en besvikelse, där man totalt/maximalt ”förstör” möjligheterna till utveckling i en sådan destination. Det gäller både för turister, men framför allt de bofasta. Den nya E10 dragningen över ett historiskt attraktivt skidområde/friluftsområde kommer att utgöra ett stort ingrepp i friluftsområdet.

När det gäller den nya dragningen av Nikkalouktavägen, avvisar Trafikverket möjlighet att nyttja befintlig väg från flygfältet vidare mot Nikkaluokta. Med en bred ekodukt som lösning hade flygfältsvägen gjort mindre ingrepp för rennärigen.

Viktigt är att man nu skriver den nya fördjupade översiktsplanen så att det öppnar för möjligheter och inte begränsar sig i den nya planen.

Efter Trafikverkets ”massaker” över Kiruna, begränsar det KLART Kiruna som attraktiv stad för de bofasta och som en hållbar turistdestination.

Kommentar:

Synpunkten noteras. Beträffande E10 är förslaget under prövning och kommunen har vissa synpunkter på förslaget.

Det är positivt att ”Mattarahkka” ingår i det område som omfattas av den fördjupade översiktsplanen. I området kring Mattarahkka och Prästgårdsbacken och upp mot Luossavaara finns möjligheter till turistisk satsning. I framtiden kan vi utveckla vårt ”stadsberg” Luossavaara än mer. Slalombacken kan utvecklas med mer nerfarer, boende, hotell, Hjalmar Lundbomsgården, Karhuniemi med de byggnader Elis Aidanpää byggt upp, framtida Bolagshotellet och kanske en del av LKAB:s arbetarbostäder som ev. kan flyttas dit. Kiruna kan bli först med snö i vår slalombacke och naturligtvis ska utvecklingen av området även gälla sommartid. Vårt utslagshål till golfbanan ska vara på Luossavaaratoppen och med greener och hål ner mot den befintliga golfbanan, samt mycket mycket mer. Det är av största vikt att den ursprungliga översiktsplanen ligger till grund för detta område, som beskrivs ovan, dvs turistisk verksamhet, bostäder och djurhållning. Då håller man området öppet för ev. hotell och satsningar som kanske i framtiden ske, även bostäder.

Vi måste ha flera alternativ som kan attrahera personer att vilja bo och stanna kvar i Kiruna. Alla kanske inte vill bo i den planerade centrumkärnan, vilket riskerar att människor istället

väljer att flytta från kommunen. (Detta finns även beskrivet i den fördjupade översiktsplanen från dec 2006) Det måste finnas flera områden som människor kan välja på, Laxforsen, Kurravaara, Lombolo, Nya centrum, Tuolluvaara m.m. DET MÅSTE finnas klara angivna områden att bygga på, utan att människor/företag ska behöva ansöka, vänta, diskutera med politiker/ tjänstemän om hur det förhåller sig. Företag/enskilda måste kunna beräkna/veta när en byggnad kan vara på plats.

Kommentar:

”Stadsberget” Luossavaara var i samrådshandlingen redovisat som område för idrott och friluftsliv. Delen som omfattar slalombacken och närliggande område redovisas som område för idrott och hotell i utställningshandlingen, vilket kan möjliggöra uppförande av hotell i anslutning till slalombacken. Vid utbyggnader i området ska samråd ske med Gabna sameby.

Den fördjupade översiktsplanen behandlar enbart förändringar i Kiruna centralort. Kurravaara och Laxforsen behandlas i den kommuntäckande översiktsplanen eller i separata fördjupningar. Tyngdpunkten i utbyggnaden kommer de närmsta åren att ligga i nya centrum, men i planen finns också ett flertal andra bostadsområden redovisade.

Den ytterligare nya infarten till LKAB, som diskuteras, där anser jag att man försöker få ner den i den korridor, där den tidigare tågtunneln in till Luossavaara gick och som nu LKAB har schaktat igen.

En rondell istället för den planerade 3-vägs korsningen till slalombacken (i planen för den planerade nya E10:an). Dra ner den nya infarten till LKAB över den igenschaktade tågtunnel. Det finns utrymme mellan LKAB:s planerade villor och Porfyrvägen. Trafikverket menar att det blir för brant, men då pratar man om Europavägstandard, här är det lokaltrafik vi talar om. Kommunen hade själv detta förslag tidigare innan LKAB planerade bostäder i området. Skulle inte detta alternativ accepteras, så är lika bra att dra LKAB:s persontrafik bort till ”truckvägen” som går över E-10:an och att den vägen leda in trafiken till LKAB. Eller ett sista alternativ är att bygga en stor bilparkering i det område som kommer bli gruvstadspark 2, och därifrån köra bussar och transportera in personal till LKAB för att minska biltrafiken.

Kommentar:

Förändring av vägdragning prövas i eventuell ändrad vägplan vad gäller anslutning till E10. Förändringar i det kommunala vägnätet prövas genom detaljplan.

En annan viktig pusselbit för att Kiruna/Gällivare/Malmberget ska utvecklas, är att järnvägen dras förbi Kiruna flygplats, med en tåghållplats just intill flygplatsen. Möjligheter finns då att utveckla en tågpendel mellan Kiruna & Gällivare. Vi skulle få en vidare arbetsmarknad med Gällivare-Kiruna. Vi skulle kunna ta oss till sjukhus i Gällivare som ännu har möjligheter att utföra operationer, vilket inte Kiruna har. Vi skulle också turistiskt kunna samarbeta mer, med gemensam marknadsföring för Malmfälten. Gällivare dras med olika flygaktörer som ska upphandlas med Rikstrafiken med jämna mellanrum, vilket gör det svårt att planera för större konferenser och grupper som kräver längre framförhållning i planeringen. Med en gemensam flygplats och bra pendling till Gällivare får vi ett mycket stort kundunderlag för att ha 2-3 flygbolag som kontinuerligt trafikerar vår region.

Kommentar:

Synpunkten noteras. Nya resecentrum i anslutning till nytt centrum med anslutande järnväg kommer att studeras närmare i kommande utredningar.

21. Privatperson M L

1) Den MKB som finns och beskrivningen i bilaga 1 miljömål sidorna 90-102 är felaktig. Det finns inga speciella regionala miljömål för Norrbotten.

Efter remissen tog Länsstyrelsen beslutet att det inte fanns regionala särdrag som motiverade att vi skulle ta fram egna regionala anpassningar av miljö kvalitetsmål, preciseringar och etappmål för Norrbottens län.

Beslutet innebär att:

- tidigare regionala miljömål (miljö kvalitetsmål och delmål) för Norrbottens län stryks
- som nya regionala miljömål för Norrbottens län antas de nu gällande nationella miljö kvalitetsmålen med tillhörande preciseringar
- nationella befintliga och kommande etappmål som beslutas av regeringen antas som regionala etappmål för Norrbottens län

Detta beslut togs trots en avvikande uppfattning från Samhällsbyggnadskontoret i Kiruna.

Kommentar:

Planhandling och MKB revideras vad gäller de regionala miljömålen.

2) I handlingarna finns beskrivet fördelen med ett "rundare" Kiruna vilket används som argument MOT bebyggelse på Luossavaara området. Bebyggelse i Luossavaara sägs öka transportbehovet och minska möjligheter till gång - och cykeltrafik.

Verkligheten är inte så enkel att bebyggelse i Tuolluvaara medför minskat resande och arbetspendling. I Kiruna har bostäderna vuxit fram med tanke på närhet till arbetet. Under överskådlig framtid kommer LKAB att vara en betydande arbetsplats som inte går att flytta på. Bebyggelse i Luossavaara skulle därför minska på arbetspendling och underlätta gång- och cykeltrafik.

Kommentar:

Synpunkten noteras.

3) I handlingarna anges även att en osäkerhet i Luossavaaraområdet är luftkvaliteten , särskilt beträffande partiklar. På sid 77 under rubriken åtgärder för att mildra betydande miljökonsekvenser anges "ytterligare stoftrening inom gruvverksamheten" för att minska luftföroreningar. Det är inte rening som i första hand erfordras. Miljö- och byggnämnden har vid ett flertal tillfällen krävt åtgärder för att bygga in eller flytta de dammande upplagen och krossarna på sk UNIO-området. Detta bör även anges i handlingarna.

Kommentar:

MBN har identifierat källor för damning hos LKAB. Åtgärder hanteras via miljölagstiftningen. MKB förtydligas på denna punkt.

22. Sametinget

Den samiska kulturen har levt och verkat i Kiruna kommun sedan långt tillbaka och Sametinget anser att planen borde lyfta fram den samiska kulturen som en viktig del i att skapa en attraktiv kommun och centralort. Den samiska kulturen nämns inte ens under kulturmiljö.

Kapitel 4 Stadsutveckling då, nu och sedan, sidan 31: Kiruna centralort beskrivs historisk men inget nämns om den samiska kulturen.

Kommentar:

Under avsnitt 4.3 Nyckelfrågor för Kiruna kommun framhålls att ” Den samiska kulturen, som fanns här långt innan gruvan och samhället Kiruna, är en viktig del av Kirunas identitet och kulturarv.” under punkten ”Hur stärker vi utvecklingen mot ett mångkulturellt samhälle?”

Rennäringen behandlas i ett eget avsnitt, i kapitel 13 (nu kapitel 12) Näringsliv.

I kapitel 2 anges anger Kiruna kommun att deras förutsättningar att vara en attraktiv stad är beroende av fyra grundpelare som bär upp Kirunas näringsliv: Forskning, Gruvindustri, Rymdindustri och Turistnäring. Kiruna kommun ligger inom renskötselområde och Sametinget menar att kommunen borde nämna renskötseln som en av grundpelarna.

Kommentar:

Planförslaget behandlar Kiruna centralort. Förhållandena som berör hela kommunen finns beskrivna i den gällande kommunomfattande översiktsplanen från 2002.

Kommunen gör bedömningen att påverkan på rennäringen i planalternativet inte är betydande och att det är mindre påverkan på rennäringens riksintresse än i nollalternativet, men skriver inte hur rennäringen påverkas. Inte heller lyfts indirekta konsekvenser där bland annat närliggande samebyar berörs samt att den samiska kulturen kan komma att hotas i framtiden i och med stadsflytten samt gruvans utbredning med tillhörande infrastruktur.

Kommentar:

Miljökonsekvensbeskrivningen utvecklats beträffande påverkan på rennäringen, bl.a. angående påverkan av ny järnväg i öster i planförslaget.

8. *Miljökonsekvenser gruvverksamhet, sidan 61 i miljökonsekvensbeskrivningen:* Under Rennäring anges: ”Själva gruvbrytningen kommer inte att bedrivas inom område som är av riksintresse för rennäringen, men en konsekvens av LKAB´s utökade malmförädling kan bli en utökning av gruvavfallsdammarna.” Sametinget anser inte att kommunen bedömt konsekvenserna för rennäringen, då utökningen av gruvavfallsdammarna i sig inte är en konsekvens utan en åtgärd som ger konsekvenser för rennäringen. En sådan konsekvens kan exempelvis vara att samebyn förlorar betesland.

Kommentar:

Frågan hanteras i kommande prövning av gruvverksamheten enligt miljöbalken.

9. *Miljökonsekvenser nollalternativet, sidan 75 i miljökonsekvensbeskrivningen:* Under Rennäring anges att det finns risk för omläggning av rendriften och att flyttning till fots kan upphöra. Sametinget ställer sig frågande till om inte samma risker finns i planalternativet.

Kommentar:

Planhandlingen och miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras.

10. *Miljökonsekvenser planalternativet centrumutveckling i området vid Tuolluvaara gruvområde, sidan 84-85 i miljökonsekvensbeskrivningen:* Under Rennäring anges att bl.a. friluftslivet kring den nya bebyggelsen kan bli störande för båda samebyarna. Sametinget anser inte att kommunen bedömt konsekvenserna för rennärningen. En sådan konsekvens kan exempelvis vara att samebyarna inte kan nyttja rastbetet i området. Sametinget saknar en förklaring till hur kommunen kan bedöma att planförslaget inte medför betydande miljöpåverkan på rennärningen. Sametinget saknar en helhetsbedömning av konsekvenserna för stadsomvandlingen samt andra konkurrerade intressen i området.

Renen vandrar efter födan och olika betesområden används under olika årstider och förutsättningar. För att möjliggöra användandet krävs strategiska platser som flyttleder, svåra passager, uppsamlingsområden och rastbeten. Tillsammans skapar de strategiska platserna ett funktionellt samband. De funktionella sambanden skapar förutsättningar att bedriva rennäring i en sammanhållen årscykel. Områden av riksintressen för rennäring ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada näringens bedrivande. Men även övriga områden av intresse för renskötseln ska så långt möjligt skyddas mot sådana åtgärder. Renen ska kunna förflytta sig mellan olika betes- och trivselområden. Sametinget anser inte att Kiruna kommun redovisat riksintresse för rennäring tydligt i kartor, text och inte heller hur stadsomvandlingen kan komma att påverka renskötseln. Sametinget vill påpeka att det i alla skeden är viktigt att ha en tidig dialog med berörda samebyar oavsett om etableringar planeras inom eller utanför riksintresse för rennäring. Kärnan i att områden av riksintresse för rennärningen utses, är att samerna har status som urfolk och folk och därigenom rätt att utöva sin kultur och en grad av självbestämmande över sin kultur och sina traditionella näringar. Staten ska därmed tillförsäkra att rennärningen som är en traditionell näring ska kunna fortsätta existera och då är markerna av den största betydelse. Det är inte bara områden som ska skyddas utan det ska finnas flyttleder och sammanhängande områden så att den fria strövningen inte hindras.

Den traditionella rennärningen, som är en del av den samiska kulturen, får inte begränsas eller omintetgöras. Den samiska kulturen är beroende av de traditionella markerna och staten har ansvar att skydda den samiska kulturen och dess markanvändning. Genom de folkrättsliga principerna ska samernas åsikter respekteras. De samiska näringarna behöver marker som möter upp mot de varierande förutsättningar som de verkar under.

Samebyarnas marker är betydelsefulla, de ska förvaltas och nyttjas med långsiktighet. Sametinget menar att även marker som inte nyttjas frekvent är viktiga och blir viktigare i takt med att exploateringarna ökar och att klimatet blir mer ostabilt.

Kommentar:

Miljökonsekvensbeskrivningen förtydligas med konsekvenser för rennärningen vad gäller rastbete. Kartmaterialet har uppdaterats.

Sammanfattning

Planhandlingarna kompletteras i enlighet med ovanstående kommentarer.

Kiruna kommun

Mary Rosenfors

Projektledare