



Planen är antagen av kommunfullmäktige  
2021-06-07--08 §112

Planen har vunnit laga kraft 2021-07-07

## Detaljplan för DEL AV LUOSSAVAARA 1:2, LOKSTALLET

**Kiruna kommun**

Norrbottens län

Upprättad juli 2021



LAGA KRAFT



## Medverkande

### Kiruna kommun

Kommunledningsförvaltningen  
981 85 KIRUNA  
Tfn vxl: 0980-70 000

Kommunens handläggare

Mona Mattsson Kauppi  
e-post: [mona.Mattsson-kauppi@kiruna.se](mailto:mona.Mattsson-kauppi@kiruna.se)  
tfn: 0980-701 79

Clara Nyström

e-post: [Clara.Nystrom@kiruna.se](mailto:Clara.Nystrom@kiruna.se)  
tfn: 0980-706 05

### Tyréns AB

Västra Norrlandsgatan 10B  
903 27 Umeå

Uppdragsansvarig/handläggare

Johanna Smedberg  
e-post: [johanna.smedberg@tyrens.se](mailto:johanna.smedberg@tyrens.se)  
tfn: 010-451 97 21



**KIRUNA KOMMUN**  
Kommunledningsförvaltningen



**TYRÉNS**

## Innehållsförteckning

<b>INLEDNING</b> .....	<b>3</b>
<b>Planhandlingar</b> .....	<b>3</b>
<b>Planprocessen</b> .....	<b>4</b>
<b>Planens syfte</b> .....	<b>5</b>
<b>BAKGRUND</b> .....	<b>5</b>
<b>Markägoförhållanden</b> .....	<b>6</b>
<b>Plandata</b> .....	<b>6</b>
<i>Områdets läge och areal</i> .....	<i>6</i>
<b>Tidigare beslut</b> .....	<b>6</b>
<i>Riksintressen</i> .....	<i>6</i>
<i>Natura 2000</i> .....	<i>8</i>
<i>Strandskydd</i> .....	<i>8</i>
<i>Kulturskydd</i> .....	<i>8</i>
<i>Naturskydd</i> .....	<i>12</i>
<i>Mellankommunala intressen</i> .....	<i>12</i>
<i>Översiktliga planer och program</i> .....	<i>12</i>
<i>Detaljplaner och områdesbestämmelser</i> .....	<i>13</i>
<i>Pågående planprocesser</i> .....	<i>14</i>
<i>Övriga beslut</i> .....	<i>14</i>
<b>Förutsättningar, förändringar och konsekvenser</b> .....	<b>14</b>
<i>Mark- och vattenområden</i> .....	<i>14</i>
<i>Friytor och friluftsliv</i> .....	<i>15</i>
<i>Landskapsbild</i> .....	<i>15</i>
<i>Geotekniska förhållanden</i> .....	<i>15</i>
<i>Hydrologiska förhållanden</i> .....	<i>16</i>
<i>Bebyggelseområden</i> .....	<i>17</i>
<i>Kommunikationer</i> .....	<i>22</i>
<i>Teknisk försörjning</i> .....	<i>24</i>
<i>Tillgänglighet och trygghet</i> .....	<i>26</i>
<i>Störningar, risker och säkerhet</i> .....	<i>26</i>

<b>Miljökonsekvenser .....</b>	<b>32</b>
<i>Kommunens bedömning.....</i>	32
<i>Miljömål.....</i>	32
<i>Miljö kvalitetsnormer .....</i>	33
<b>Genomförandefrågor.....</b>	<b>36</b>
<i>Tidplan.....</i>	36
<i>Genomförandetid .....</i>	36
<i>Ansvarsfördelning och huvudmannaskap.....</i>	36
<i>Avtal .....</i>	36
<i>Lovplikt .....</i>	36
<i>Fastighetsrättsliga frågor.....</i>	37
<i>Rättighetsområden.....</i>	37
<i>Ekonomiska frågor.....</i>	39
<b>Samråd/Granskning .....</b>	<b>39</b>
<b>Medverkande tjänstemän.....</b>	<b>40</b>
<i>Beställare.....</i>	40
<i>Kommunens tjänstemän.....</i>	40

# PLANBESKRIVNING

---

## INLEDNING

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

Planarbetet påbörjas med att en undersökning av betydande miljöpåverkan (BMP) görs. I undersökningen utreds planens påverkan på miljön och vid större påverkan upprättar man även en miljökonsekvensbeskrivning. I samband med att undersökningen tas fram påbörjas även arbetet med planhandlingarna.

När en första version av planhandlingarna finns färdig godkänns de av kommunstyrelsen och skickas sedan ut på samråd till lantmäterimyndigheten, länsstyrelsen, sakägare samt andra berörda i minst tre veckor. Under denna period ges det möjlighet att komma in med skriftliga synpunkter på planen till kommunstyrelsen. Yttrandena sammanställs i en samrådsredogörelse tillsammans med kommunens kommentarer och planhandlingarna bearbetas.

Efter bearbetningen godkänns handlingarna och skickas ut på granskning i minst tre veckor på samma sätt som under samrådet. De yttranden som inkommer under granskningen sammanställs i ett granskningsutlåtande med kommentarer från kommunen. Planhandlingarna bearbetas vid behov.

Detaljplanen godkänns av kommunstyrelsen och antas sedan av kommunfullmäktige. Berörda sakägare som senast under granskningstiden lämnat synpunkter som inte tillgodosetts har möjlighet att överklaga detaljplanen inom tre veckor från att antagandebeslutet anslagits på kommunens anslagstavla. Om ingen överklagar eller länsstyrelsen överprövar kommunens beslut vinner detaljplanen laga kraft. När detaljplanen vunnit laga kraft kan man söka bygglov i enlighet med planen.

## PLANHANDLINGAR

Till planen hör:

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Grundkarta
- Undersökning av betydande miljöpåverkan
- Kulturmiljöutredning: *Kulturmiljöbedömning i samband med upprättande av detaljplan – flytt av SJ-bebyggelse till del av Luossavaara 1:2, Tyréns 2020-09-08 & reviderad 2020-10-15*
- Riskutredning: *Kvalitativ riskbedömning farligt gods, Lokstallet Kiruna, Tyréns 2020-09-09*
- Bullerutredning: *Trafikbullerutredning Lokstallarna Kiruna, Tyréns 2020-09-24, reviderad 2021-04-27*
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande

## PLANPROCESSEN

Kommunstyrelsen (Ks) beslutade 2019-10-07, § 273 att ge positivt besked för upprättande av detaljplan. Planen handläggs genom utökat förfarande då detaljplanen inte bedöms vara förenlig med kommunens översiktsplan. Detaljplanen bedöms i övrigt inte medföra betydande miljöpåverkan eller vara av betydande intresse för allmänheten. Planprocessen regleras i plan- och bygglagens 5:e kapitel (2010:900). Förfarandets olika steg redovisas nedan:

**Kungörelse.** Inför samråd kungörs förslaget till detaljplan i ortstidning och genom anslag på kommunens anslagstavla. Kungörelsen ska innehålla information om var förslaget hålls tillgängligt, vilket område som avses, om detaljplanen avviker från översiktsplanen, hur lång samrådstiden är och att den som vill lämna synpunkter på förslaget kan göra det under samrådstiden, samt till vem synpunkter lämnas.

**Samråd.** Samrådet syftar till att samla in information och synpunkter som berör planförslaget i ett tidigt skede i detaljplanearbetet. Dialog förs med länsstyrelsen, berörda myndigheter och kommuner, kända sakägare och boende, föreningar, allmänhet med flera. Syftet med samrådet är att förbättra beslutsunderlaget och att ge möjlighet till insyn och påverkan.

**Samrådsredogörelse.** Efter samrådet sammanställs inkomna synpunkter i en samrådsredogörelse. Handlingarna revideras om det bedöms vara relevant.

**Underrättelse och granskning.** Innan planen antas ska kommunen låta förslaget till detaljplan granskas under 3 veckor. Inför granskningen ska kommunen underrätta dem som berörs av förslaget, exempelvis sakägare, boende och övriga som har yttrat sig under samrådet om förslaget till detaljplan. Den som vill lämna synpunkter på förslaget ska göra detta skriftligen. Efter granskningen kan kommunen endast göra mindre ändringar av planförslaget. Om förslaget ändras väsentligt efter granskningen ska en ny granskning genomföras.

**Granskningsutlåtande.** Efter granskningstiden sammanställs inkomna synpunkter tillsammans med kommunens förslag till revideringar i ett granskningsutlåtande. Även synpunkterna från samrådet ska inkluderas i granskningsutlåtandet om dessa inte sammanställts tidigare. Handlingarna revideras då det bedöms vara relevant.

**Antagande.** Detaljplanen antas av kommunfullmäktige.

**Laga kraft.** Om inget överklagande inkommit 3 veckor efter att antagandebeslutet anslagits på kommunens anslagstavla, vinner detaljplanen laga kraft. Bygglov kan därefter ges.

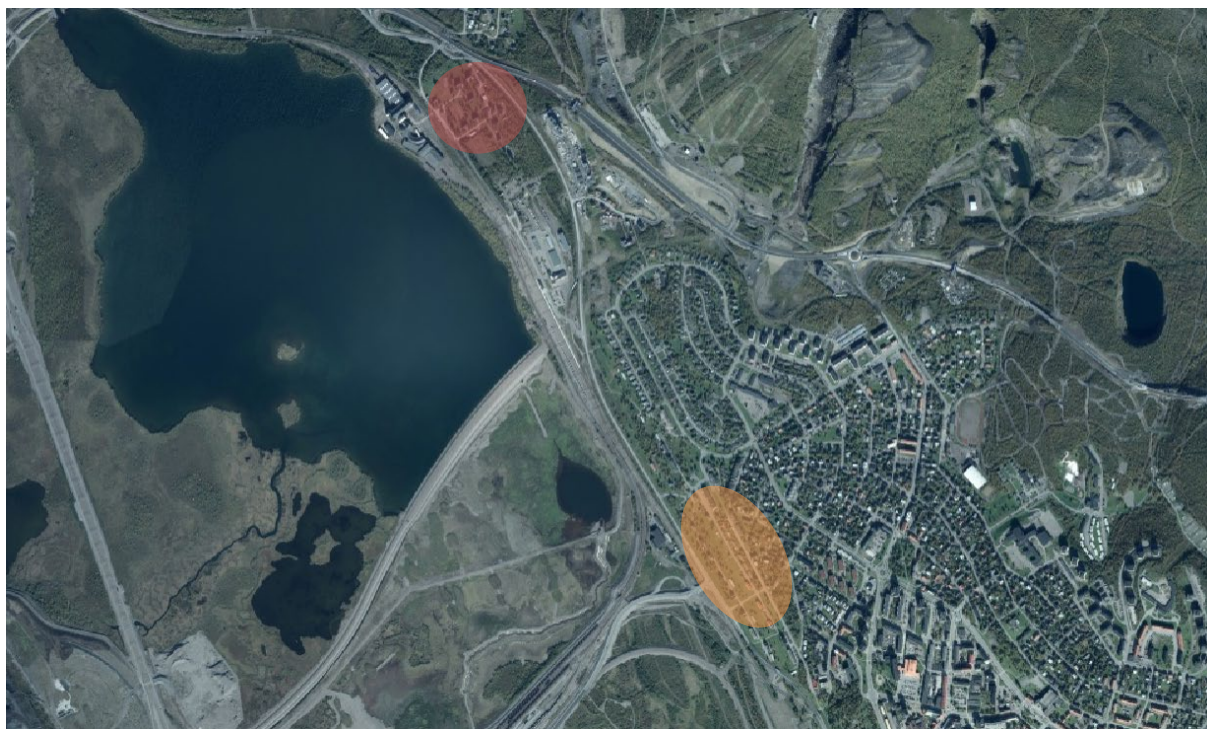


Planprocessen (aktuellt steg markeras med rött)

Detaljplanen tas fram i enlighet med *Boverkets allmänna råd (BFS 2014:5) om planbestämmelser för detaljplan*. Plankartan har ritats i AutoCAD med Focus detaljplan 2019 och *SWE\_Detaljplan\_SIS\_Bestämmelsekatalog\_v20180801.xml*.

## PLANENS SYFTE

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för att fem kulturhistoriskt värdefulla byggnader (SJ-byggnaderna) för bostadsändamål, inom den blivande deformationszonen, kan bevaras genom att de flyttas till planområdet. Placering av byggnaderna ska ske med stor hänsyn till byggnadernas höga värden samt till kulturmiljön i det befintliga Lokstallsområdet. Samtidigt ska befintlig bebyggelse inom planområdet förses med skydds- och varsamhetsbestämmelser.



*Lokstallsområdets lokalisering i förhållande till Kiruna nuvarande centrum markeras med rött. SJ-bebyggelsen på Rälsgatan och Baningenjörsvägen som avses flyttas är lokaliserad söder om Lokstallsområdet, och markeras med orange.*

## BAKGRUND

Kirunas kulturmiljö är i många avseenden unik. De fysiska uttrycken för gruvnäringen står inte bara i konflikt med, utan ingår även, i riksintresset för kulturmiljövärden med Kiirunavaara, gruvan och industrilandskapet som föränderliga delar av kulturmiljön.

Den pågående stadsomvandlingen i Kiruna är en förutsättning för LKAB:s gruvbrytning i Kirunavaara. LKAB har genom kulturmiljöavtalet, GP1-avtalet (antagen 2011 och reviderad 2019) åtagit sig att flytta en rad byggnader i olika delar av staden. I avtalet ingår bland annat de fem SJ-byggnader som den föreslagna detaljplanen avser. Kirunas SJ-område är det största sammanhängande SJ-området i Sverige och utgör en viktig komponent för att avläsa stadens historia. Enligt avtalet ska byggnaderna flyttas till en plats där man ska kunna återskapa en liknande bebyggelsemiljö som den ursprungliga, och där koppling till järnvägen betraktats som central faktor. Mot denna bakgrund har Lokstallsområdet föreslagits som en lämplig plats där Bostadsrättsföreningen Lokstallet redan har ett antal flerfamiljshus. Ett genomförande skulle i praktiken innebära en förtätning av det redan utbyggda Lokstallsområdet men avses inte innebära fastighetsregleringar i övrigt.

SJ-byggnaderna har i olika dokument tillskrivits kulturmiljövärde. Vid detaljplaneläggning är det inte möjligt att reglera planbestämmelser om skydd av kulturvärden eller rivningsförbud innan

byggnaderna finns på platsen. En ändring av aktuell detaljplan avses därmed genomföras i ett senare skede för att ge den tillkommande bebyggelsen skyddsbestämmelser och bestämmelse om rivningsförbud.

## MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Planområdet omfattar del av fastigheterna Luossavaara 1:2 och Lokstallet 1:1 inom Kiruna tätort. Fastigheterna är i privat ägo.

## PLANDATA

### Områdets läge och areal

Planområdet, om cirka 9 ha, är beläget inom Lokstallsområdet som ligger i den nordvästra delen av Kiruna tätort, cirka 3 km från nuvarande Kiruna centrum. Planområdet avgränsas i norr och väster av Lokstallsvägen, i öster av E10 och Nordkalottvägen och i söder av ett verksamhetsområde. Sjön Luossajärvi ligger cirka 150 meter väster om planområdet och mellan sjön och Lokstallsvägen går järnvägen. De gamla lokstallsbyggnaderna och bangården syns i rött i bilderna nedan.



Översiktsskator. T.V: planrådets lokalisering i tätorten markeras med blått. T.H: planområdet markeras ungefärligt med blått. (Källa underlagskartor: Metria.se 2020-06-15)

## TIDIGARE BESLUT

### Riksintressen

Aktuell detaljplan ligger inom riksintresse för:

- Värdefulla ämnen och material (enligt 3:7 miljöbalken)
- Kulturmiljövård (enligt 3:6 miljöbalken)
- Totalförsvaret (enligt 3:9 miljöbalken)

Aktuell detaljplan angränsar till riksintresse för:

- Kommunikation för järnvägen (Malmbanan) och väg E10 (enligt 3:8 miljöbalken)

Flera av riksintressena överlappar varandra i Kiruna centralort. Riksintresset för värdefulla material och ämnen står i konflikt med riksintresset för kulturmiljövård. Enligt kommunens



fördjupade översiktsplan (*Fördjupad översiktsplan Kiruna centralort, 2014*) har gruvintresset bedömts vara så stort att det ska ges företräde framför andra riksintressen men gruvverksamheten ska däremot utformas så att skadan av förändringarna blir så liten som möjligt.

### *Riksintresse för värdefulla ämnen och material*

Hela Kiruna omfattas av riksintresse för värdefulla ämnen och material vilket innebär att åtgärder som kan förhindra eller påtagligt försvåra utnyttjandet av mineralresurserna ska undvikas. Planförslaget möjliggör för flytt av ett antal kulturhistoriskt värdefulla byggnader till förmån för vidare gruvbrytning och detaljplanen bedöms därmed inte innebära någon risk för negativ inverkan på riksintresset.

För planområdet gäller, enligt minerallagen (1991:45), ett beslutat undersökningstillstånd av mineralerna järn och apatit som är giltigt tom 2022-05-13. Innehavare är LKAB.

### *Riksintresse för kulturmiljövård*

Hela tätorten omfattas av riksintresse för kulturmiljövård. Kirunas stadsmiljö och industrilandskap från 1900-talets början beskriver tidens ideal för ett mönstersamhälle som förverkligades på ett unikt sätt i det oexploaterade fjällandskapet. Staden Kiruna grundades på landets då största industriella satsning, gruvbrytningen i de norrbottniska malmfälten, och har utvecklats till ett centrum för norra Norrlands inland.

Riksintresset uttrycks genom bland annat stadens siluett och gruvberget med sin karakteristiska profil, samt utblickar mot det omgivande landskapet. De olika industriella anläggningarna visar grunden för samhällets existens, samt järnvägsmiljön som berättar om en nödvändig förutsättning för dess utveckling. I tätorten finns olika karaktärsområden med bebyggelse av hög arkitektonisk kvalitet och tidspräglade ideal och uttryck som avspeglas i både planmönster och byggande. Därtill kännetecknande byggnader från samhällets uppbyggnadsskede och från senare delar av 1900-talet som de så kallade Bläckhornen för en arbetarbefolkning, tjänstemannabostäder och Hjalmar Lundbohmgården. Offentliga byggnader som kyrkan, den gamla brandstationen och stadshuset.

Inom planområdet, och i planområdets närhet anses både stadsdelen och bebyggelsemiljön samt de gamla lokstallarna särskilt värdefulla ur kulturhistorisk hänsyn. Enligt kulturmiljöanalysen DIVE från 2014, som tagits fram i samband med Kiruna stadsomvandling, bedöms Lokstallsområdet möjligt att förtäta med anpassad bebyggelse. SJ-området, beläget cirka 1,5 km söder om planområdet, är ett område som särskilt framhålls värdefullt och bedöms relativt väl bevarat och bidrar med karaktäristiska inslag i stadsbilden. Aktuellt planförslag möjliggör för flytt av fem kulturhistoriskt värdefulla SJ-byggnader som står inom deformationszonen för gruvan. Dessa byggnader bedöms utgöra passande bebyggelse att förtäta området med då de är av samma karaktär och volym som de befintliga inom Lokstallsområdet och bedöms därmed passa väl in i miljön och strukturen.

Genom att reglera utförliga bestämmelser om varsamhet och utformning samt placering, omfattning och utökad lovplikt i detaljplanen bedöms åtgärderna sammantaget innebära att karaktären i den befintliga miljön säkerställs och att den flyttade bebyggelsen får en karaktär i enlighet med områdets befintliga struktur och miljö. Därmed bedöms ett genomförande av detaljplanen inte innebära risk för negativ inverkan på riksintresset kulturmiljövård.

### *Riksintresse för totalförsvaret*

Området ligger inom riksintresseområde för totalförsvaret och har särskilt behov av hinderfrihet då det utgör lågflygningsområde. Planförslaget bedöms inte påverka riksintressets värden då planen möjliggör för låg bebyggelse i direkt anslutning till befintlig bebyggelse.

### *Riksintresse för kommunikation*

Planområdet ligger i nära anslutning till järnvägen samt väg E10 som både utgör riksintresse för kommunikation enligt Trafikverkets beslut. Både Malmbanan och E10 ingår i det utpekade TEN-T nätet och är av internationell betydelse. Banan sträcker sig mellan Riksgränsen och Boden, den är mycket viktig för godstrafiken men har även betydelse för persontrafiken. E10 sträcker sig mellan Töre vid Norrlandskusten och Riksgränsen. En beslutad vägkorridor för ny väg förbi Kiruna finns och pekas även den ut som riksintresse. Omledningen av E10 är föranledd av Kiruna stadsflytt och var klar hösten 2020.

Planområdet berörs inte av och bedöms inte heller påverka riksintressena.

### **Natura 2000**

Planområdet berörs inte av något Natura 2000-område.

### **Strandskydd**

Planområdet berörs inte av några strandskyddade områden.

### *LIS-områden*

Planområdet berörs inte av något av kommunens utpekade LIS-områden.

### **Kulturskydd**

#### *Kulturmiljö*

Lokstallsområdet har ett högt kulturhistoriskt värde som finns beskrivet i flera olika dokument. Området ingår i Kiruna kommuns bevarandeplan från 1984 där det anges vara kulturhistoriskt värdefull miljö. SJ-området har varit ett av landets största och bäst bevarade SJ-områden med bebyggelse av SJ och vittnar om dess höga ambitionsnivå samt järnvägens betydelse för samhället. Järnvägen var en förutsättning för gruvdriften och därmed stadens utveckling samt möjliggjorde en större fjällturism. Området saknar detaljplan men ingår i Områdesbestämmelser för Jukkasjärvi Bandel 1:1 Kalixfors - Riksgränsen antagen 1993. Där pekas också området ut som värdefull miljö. Området har en tydlig identitet och bruksprägel med sin sammanhållna bebyggelse och miljö som finns kvar. Området var tidigare bebyggt med fler huvudbyggnader. I Kulturmiljöanalysen från 2014 finns ett antal kunskaps- och upplevelsevärden beskrivna. Området har en tydlig identitet och bruksprägel med sin sammanhållna bebyggelse och miljö.



*Lokstallsområdet under 1930-1940-talet. I bilden syns flera bostadshus som numera är rivna. Foto: Torsten Dahllöf.*

Enligt kulturmiljöutredningen (*Kulturmiljöbedömning i samband med upprättande av detaljplan – flytt av SJ-bebyggelse till del av Luossavaara 1:2, Tyréns 2020-09-08*) som tagits fram som underlag till detaljplanen bedöms Lokstallsområdet tåla att förtätas med byggnader av samma karaktär och volym som de befintliga då det finns luckor, från tidigare bebyggelse, i den befintliga strukturen. Det är samma karaktär på Lokstallets och SJ-områdets bebyggelse varför de byggnader som avses flyttas hit bedöms passa väl in i miljön. Det är av stor vikt att den glesa strukturen i Lokstallsområdet bibehålls då värdena inom området bedöms minska om tätheten ökat. Med täthet menas här avstånden mellan byggnaderna. För att säkerställa den befintliga strukturen och viktiga karaktärsdrag i området reglerar detaljplanen varsamhetsbestämmelser samt bestämmelser om utformning, utförande och placering.



*T.V: Befintlig bebyggelse i Lokstallsområdet. T.H: Bebyggelse från Baningenjörsvägen som avses flyttas till Norra Stallvägen i Lokstallsområdet.*



*Skiss över hur den nya bebyggelsen (röda fyrkanter) bör placeras inom Lokstallsområdet med hänsyn till befintlig karaktär och miljö. Utformningen av skissen har inte föregåtts av några utförliga projekteringar varför den exakta placeringen av byggnaderna inte är fastställd. (Källa: Tyréns 2021-01-19).*

Genom att reglera utförliga bestämmelser om utformning och utbredning samt utökad lovplikt i detaljplanen bedöms åtgärderna sammantaget innebära att karaktären i den befintliga miljön säkerställs och att den hitflyttade bebyggelsen får en karaktär i enlighet med områdets befintliga struktur och miljö. Därmed bedöms ett genomförande av detaljplanen inte innebära negativ inverkan på kulturmiljön i Lokstallsområdet.

### *Skydd av kulturvärden*

Det finns två olika sätt att skydda kulturmiljö i detaljplan, antingen via varsamhetsbestämmelser [k] eller via bestämmelser om skydd av kulturvärden [q].

Då varsamhetsbestämmelserna [k] enbart utgör en precisering av de generella varsamhetskraven som gäller enligt plan- och bygglagen kan varsamhetsbestämmelserna inte utlösa någon rätt till ersättning. Detta medför också en begränsning av vad som går att reglera med varsamhetsbestämmelser. Varsamhetsbestämmelser får inte medföra att pågående markanvändning avsevärt försvåras. Med anledning av detta finns en begränsning av hur speciella eller kostnadskrävande utformningar som kan föreskrivas. Behövs reglering som går utöver vad varsamhetsbestämmelserna medger, kan istället bestämmelser om skydd av kulturvärden användas.

Bestämmelser om skydd av kulturvärden [q] ska endast användas för särskilt värdefull bebyggelse (4 kap. 16 § 3 och 30 § PBL). Om kravet på att bibehålla vissa karaktärsdrag och värden innebär att kommunen behöver reglera en metod eller material som är kostnadskrävande

ska bestämmelse om skydd av kulturvärden användas. Dessa bestämmelser ställer mer långtgående krav på fastighetsägaren och kan till skillnad från varsamhetsbestämmelser leda till ersättningsrätt.

I aktuellt planförslag bedöms endast varsamhetsbestämmelser vara nödvändiga för att uppnå tillräckligt skydd för att värna den befintliga bebyggelsens värden och karaktärsdrag inom planområdet. I detaljplanen regleras bestämmelser som innebär att fasader, tak, dörrar, fönster, balkonger, entréer och övriga typiska utformningsdetaljer ska bibehållas till sin utformning och omfattning och får inte förenklas. Med hänsyn till att varsamhetsbestämmelser och skyddsbestämmelser endast kan appliceras på befintlig bebyggelse regleras motsvarande bestämmelser för den tillkommande bebyggelsen med detaljerade utformningsbestämmelser.



*T.V: Utformning av bebyggelsen längs Baningenjörsgatan som avses flyttas till Norra Stallvägen. T.H: Bebyggelsen längs Rålsqatan som avses placeras på den gamla fotbollsplanen i Lokstallsområdet.*



*Foton som visar SJ-byggnadernas särskilda karaktär och beskriver det höga bevarandevärdet.*

Inga (kända) fornlämningar, områden eller objekt berör planområdet. Om fornlämningar påträffas under byggskedet ska arbetet avbrytas och länsstyrelsen kontaktas. Fornlämningar skyddas av kulturminneslagen (SFS 1988:950).

## Naturskydd

I Artportalen (2000-2020) finns rapporter från malmbangården i planområdets närhet om ett stort antal insekter (ej rödlistade eller fridlysta). Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte innebära ytterligare risk för inverkan på insekterna. En fotbollsplan och i mindre omfattning obebyggda grönytor inom Lokstallsområdet tas i anspråk för bostäder. Påverkan på naturmiljö och/eller biologisk mångfald bedöms bli mycket liten.

## Mellankommunala intressen

Några mellankommunala intressen bedöms inte påverkas av aktuellt detaljplaneförslag.

## Översiktliga planer och program

### *Översiktsplan och fördjupad översiktsplan*

Kiruna kommuns gällande översiktsplan (*Översiktsplan 2018, 2018-12-11*) beskriver grunddragen för hur kommunen planerar att använda mark och vattenområden, hur kommunen vill att den byggda miljön ska utvecklas och bevaras samt en redovisning av kommunens riksintressen och hur kommunen avser att tillgodose dem. I kommunens översiktsplan pekas Lokstallsområdet ut för bosättning [B] och anläggningsturism [Y]. Att tillföra Lokstallsområdet de gamla SJ-byggnaderna bedöms på ett tillfredsställande sätt kunna berika befintligt bostadsområde och samtidigt säkerställa områdets särskilda värden och karaktär.

Kommunen har även antagit en fördjupad översiktsplan, FÖP (*Fördjupad översiktsplan för Kiruna centralort, 2014-10-01*) som närmare beskriver planeringsinriktningen för tätorten. Med anledning av att en ny dragning av E10 genom Kiruna har genomförts, på grund av gruvans fortsatta expansion, krävs även nya väganslutningar till befintliga stadsdelar, bostadsområden och gruvan från E10. Planområdet och omgivande ytor i norr och söder pekas i FÖP ut som utredningsområde för en framtida infart för LKAB. I öster gränsar planområdet till ett område som är utpekad för bland annat bostadsändamål. Vid förtätning av bebyggelseområden som ligger utanför deformationszonen för 1365-meters nivån ska, enligt FÖP, kulturmiljöanalysen DIVE utgöra ett underlag vid bedömning av förändringarnas lämplighet.

Planområdet ligger inom ett område som i kommunens översiktsplan pekas ut som utredningsområde för LKAB:s framtida infart. Utredningsområdet kan bedömas som olämpligt då det påverkar ett område som är skyddat ur kulturmiljösynpunkt som dessutom pekats ut som ett möjligt förtätningalternativ. Det finns alternativa infarter för LKAB, exempelvis södra infarten samt den under 2020 laga kraftvunna detaljplanen för del av Luossavaara 1:2, Lokstallet 1:1 m fl – ny anslutning Lokstallet. Ny infart till LKAB inom utredningsområdet bedöms därmed fastställd.

Planförslaget möjliggör förtätning av ett befintligt bostadsområde där stor hänsyn tas till bebyggelsens höga kulturmiljövärden varför aktuell detaljplan bedöms, med undantag för att det ligger inom utredningsområdet, vara i linje med kommunens översiktliga planeringsinriktning. Då detaljplanen möjliggör flytt av bebyggelse till förmån för fortsatt gruvbrytning bedöms förtätningen av Lokstallsområdet i enlighet med aktuellt förslag lämpligt. Detaljplanen hanteras dock med utökat förfarande på grund av den avvikelser som föreslås i förhållande till översiktsplanen.



## Fördjupad översiktsplan Kiruna centralort 2014

### Mark- och vattenförändringar se kapitel 6.3 planhandlingen

	Planområde
	Bostäder
	Bostäder, skola, kontor, vård, idrott
	Nya centrum
	Verksamhetsområde, småindustri, mm
	Industri
	Deformationsområde Kirunavaara 1365m

	Tuolluvaara f d gruvområde
	Idrott golfbana, bågskytte, ridanläggning
	Luossavaara fritidsområde
	Idrott, friluftsområde
	Skydd våtmark nedströms avfallsanläggningen
	Turistverksamhet vid flygplatsen
	Stadsgrönstråk
	Möjlig utvidgning av stadsgrönstråk
	Strategiskt centrumnära utvecklingsområde
	Område skotergarage

	Utredningsområde U1-U7
	E10 sträckning som utreds
	Korsningspunkter väg E10
	Vägkorridor E10
	E10 enligt arbetsplan (ej fastställd)
	Flygplatsen rullbana
	Nya större vägar och trafikleder
	Utredning framtida infart LKAB
	Järnvägskorridor persontrafik

### Prognos 1365m

	Miljövillkor 1365m
	Miljövillkor 1365m +100m

### Miljövillkor 2023

	Miljövillkor 2023
	Miljövillkor 2023 Korridor
	Elledningar

Utdrag ur kommunens fördjupade översiktsplan för Kiruna centralort (FÖP), antagen 2014-10-01.

## Detaljplaner och områdesbestämmelser

Planområdet är inte detaljplanlagt.

Lokstallsområdet finns med i bevarandeplan för Kiruna C, har skyddsvärde A och omfattas av områdesbestämmelser (25-p93/108) från 1993 som reglerar följande:

**BYGGLOV** - Bygglov måste sökas för ny-, till-, och påbyggnad av all bebyggelse inkl. uthus. Bygglov måste även sökas för ändring av tak- och fasadmateriell, ändring av färgsättning och yttre underhållsarbeten.

**RIVNINGSLOV** - Rivningslov måste sökas för rivning av byggnad, inkl. uthus.

**UTSEENDE** - Fasad ska utgöras av trä och målas med äkta faluröd slamfärg. Det befintliga taktäckningsmaterialet och utförandet behålls. Byte av eternittak kan ske mot papptak i samma kulör.

**VÄRDEFULL MILJÖ** - Ändring av byggnad får inte förvanska dess karaktär eller anpassning till omgivningen. Ny bebyggelse ska utformas med särskild hänsyn till omgivningen dvs. den speciella miljön i nära anslutning till Malmbanan. Syftet med områdesbestämmelserna är att

bevara en del av SJ-bebyggelsen utefter järnvägen från Kalixfors till Riksgränsen. Avsikten är att behålla den typiska SJ-karaktern, framförallt exteriört.

Gällande områdesbestämmelser ersätts inom detaljplaneområdet när aktuell detaljplan vinner laga kraft. Områdesbestämmelserna kommer fortsatt att gälla utanför det nu föreslagna planområdet.

### **Pågående planprocesser**

För närvarande ser man över en eventuell ändring av detaljplan för Luossavaara 1:2 strax öster om planområdet. Processen bedöms inte påverka genomförandet av aktuell detaljplan.

### **Övriga beslut**

Den 20 maj 2019 beslutade kommunstyrelsen i Kiruna om vilka byggnader som ska flyttas och var de ska placeras. Detta var en ändring av det tidigare beslutade GP1-avtalet från 2011. Detta efter en förhandlingsprocess mellan LKAB och Kiruna kommun där samråd skett med Länsstyrelsen. Byggnader som ingår i överenskommelsen är bland annat fem byggnader på SJ-området.

Flytt av de fem berörda SJ-byggnaderna avses att genomföras under barmarksäsongen 2022. Om flytt av byggnader av någon anledning skulle utebli bedöms detaljplanen kunna tillämpas även på ny bebyggelse.

## **FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER**

### **Mark- och vattenområden**

Området ligger i slutningen av Loussavaara vid sjön Luossajärvi. Marken utgörs till stor del av öppen låglänt natur eller gräsytor med inslag av träd och buskar. Förutom fjällbjörk förekommer olika videarter, sly och sälg. Inom planområdet finns också tennisbana, fotbollsplan samt lokalgator och parkeringsytor.



*Lokstallsområdet markeras ungefärligt med rött. Ovanför Lokstallsområdet syns Luossavaara och däremellan passerar E10. T.H: Lokstallsområdet har öppna gräsytor med inslag av träd och buskar. Längst bort i bild syns fotbollsplanen på vilken byggnaderna från Rälsgatan avses placeras.*



## **Friytor och friluftsliv**

I nära anslutning till planområdet finns stora skogsområden och närhet till Loussavaara skidbacke som nås med både cykel, gång, skoter och bil. Närheten till friluftsområden kan bidra till ett aktivt friluftsliv vilket bedöms positivt för boende i Lokstallsområdet. En fotbollsplan tas i anspråk för bostäder vilket främst bedöms påverka barnen i det absoluta närområdet. I tätorten finns flera utpekade aktivitetsområden för bollsport varför utvecklingen enligt planförslaget inte bedöms innebära risk för betydande negativ inverkan på friyta och friluftsliv. Stora ytor inom planområdet består av gräs- och trädbevuxna ytor som inbjuder till utevistelse och samtidigt verkar avskiljande från närliggande vägar. Vad gäller områdets gröna värden så bedöms de ytor som tas i anspråk för tillkommande bebyggelse inom planområdet redan vara påverkade, så som en grusad parkeringsyta och en grusad fotbollsplan. Med hänsyn till att strukturen är viktig för områdets särskilda värde och därför ska bibehållas till sin utformning så får stor del av marken inte bebyggas i området [**prickmark**]. Många gröna inslag som Lokstallsområdet besitter kan därmed bibehållas. Fastighetsägarna uppmanas att ta tillvara den friytorna genom att även fortsättningsvis anordna gröna miljöer för människor, växter och djur då detta är en viktig aspekt i utformandet av en god boendemiljö. Det finns en lekplats inom Lokstallsområdet som är uppförd och nyttjas av de boende i området. I detaljplanen regleras en yta för enklare komplement där lekbyggnader, lekutrustning, grillstuga, grillkåta och liknande till en totalhöjd om 4,0 meter kan uppföras [**f<sub>10</sub>**]. Lekutrustning som inte bedöms vara byggnader får även uppföras på [**prickmark**].

Den gröna och glesa struktur som området har bidrar till att ge barn och unga rörelsefrihet och en bostadsnära miljö att vistas och leka i. En ny planskild gång- och cykelväg planeras utformas för att koppla samman Lokstallsområdet med det närliggande bostadsområdet Karhuniemi vilket också bedöms positivt för barn och ungas möjlighet att röra sig i en trafiksäker miljö.

## **Landskapsbild**

Lokstallsområdet har en tydlig historisk koppling till järnvägen och gruvnäringen. Lokstallet, bangården och järnvägsbostäderna är till stor del välbevarade och gör området speciellt och värdefullt. Lokstallsområdet har bedömts möjligt att förtäta då det finns luckor i den befintliga bebyggelsen men en förtätning förutsätter att mycket stor hänsyn tas till kulturmiljön. SJ-byggnaderna som planeras att flyttas till planområdet bedöms kunna komplettera och stärka områdets karaktär på ett bra sätt. En utveckling av området bedöms därför inte förändra landskapsbilden på ett negativt sätt och för att ytterligare säkerställa att förtätning görs med stor hänsyn regleras utförliga bestämmelser för placering, utformning och omfattning.

## **Geotekniska förhållanden**

Enligt SGU:s jordartskarta utgörs hela planområdet av morän. Jorddjupet beräknas uppgå till cirka 3-5 meter. Topografin inom planområdet varierar med cirka 10 meter, med de lägsta delarna närmast sjön i nordväst (+506 möh RH2000) och de högsta nivåerna (+517 möh RH2000) närmast Nordkalottvägen i sydöst. Området bedöms inte utgöra riskområde för ras/skred och erosion.

Inga geotekniska undersökningar har gjorts i samband med detaljplanens framtagande. Marken bedöms översiktligt vara byggbar för planerat ändamål då området sedan lång tid tillbaka är bebyggt.

## *Förorenad mark och vatten*

Nordväst om planområdet har det funnits en deponi som lades ned 1967. Deponin har främst nyttjats av SJ som haft lok- och vagnsverkstad vid Lokstallsområdet. Sweco Environment AB genomförde 2014 på uppdrag av MAF Arkitektkontor AB en översiktlig miljöteknisk markundersökning av deponin (fastighetsbeteckning Jukkasjärvi Bandel 100:15) vid Lokstallet i

Kiruna (*Markprovtagning deponi Lokstallet Kiruna 2018-08-21*). Undersökningen omfattade provtagning av mark och grundvatten. Analysresultatet visar att samtliga halter i jordprover ligger under Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning (KM), NV Rapport 5976. Vid provpunkt BH1411 påvisades en halt av alifatiska kolväten i fraktionen >C16-C35 som avviker något från övriga halter. Även resultaten för grundvatten visar att inga halter överskrider SGU:s bedömningsgrunder eller SPI:s förslag till riktvärden för grundvatten. För fraktion >C10-C12 och >C12-C16 påvisas halter över detektionsgränsen men värdena är långt under riktvärdet.



*Nedlagd deponi där markundersökning genomförts av markföroreningar. Planområdet markeras ungefärligt med rött. Källa: Kiruna kommun.*

Enligt miljökontoret vid Kiruna kommun finns uppgifter om att grundvattnet i området kan vara förorenat av fluorerade ämnen. Detta innebär dock inget hinder så länge enskild vattenförsörjning inte planeras. Planområdet är sedan tidigare anslutet till kommunalt vatten- och avlopp varför inga särskilda åtgärder bedöms krävas vid framtagandet av detaljplanen.

Om föroreningar påträffas vid markarbete ska miljökontoret vid Kiruna kommun kontaktas. Frågan om sanering av förorenad mark hanteras om aktuellt enligt miljöbalkens bestämmelser.

### Radon

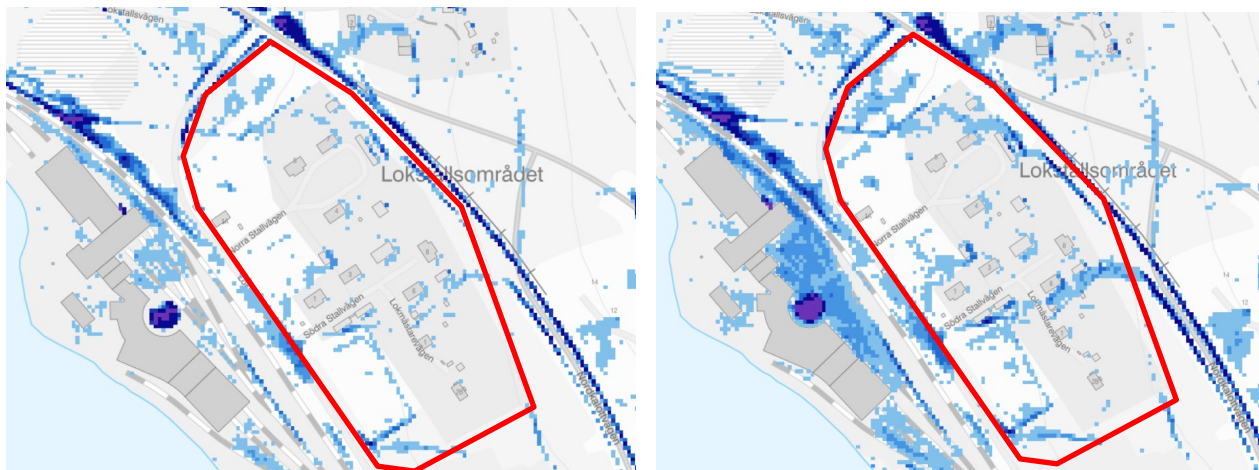
Förekomsten av markradon har inte undersökts inom planområdet i samband med framtagande av detaljplanen. Enligt översiktliga mätningar som tidigare utförts i tätorten är området generellt ett normalriskområde för radon.

Markstrålning ska beaktas vid grundläggningen. Inom högriskområden ska byggnader där människor vistas mer än tillfälligt utformas "radonsäkert". På normalriskområden kan enklare åtgärder vidtas.

### Hydrologiska förhållanden

Planområdet ligger inte inom riskområde för översvämning enligt MSB:s översvämningsskartering. Däremot finns risk att stora mängder smältvatten rinner ner från berget

Luossavaara och kan nå planområdet. Den övergripande bedömningen är att påverkan på dagvatten till följd av exploateringen är begränsad. En skyfallskartering har tagits fram av Länsstyrelsen som visar att planområdet inte bedöms påverkas nämnvärt av kraftig nederbörd. Det bedöms finnas gott om befintliga grönytor som kan fördröja vatten och i detaljplanen får stora delar av kvartersmarken inte bebyggas vilket möjliggör ytor inom planområdet för omhändertagande av dag- och smältvatten. Ovanför planområdet passerar dessutom E10 och Nordkalottvägen vilka är utformade med diken för fördröjning och avledning av dag- och smältvatten.



*Skyfallskartering Lokstallsområdet Kiruna. T.V: 100 års regn T.H: framtida klimat 100 års regn. Planområdet markeras i båda bilderna med rött.*

## **Bebyggelseområden**

### *Befintliga förhållanden*

Området ligger i utkanten av staden intill lokstallarna. Lokstallsområdet består dels av bostadsområdet dels verkstadsområdet och den gamla järnvägsstationen. Planområdet utgörs av bostadsområdet Lokstallet. Det aktuella området är relativt flackt och har en grön och gles struktur. Området har ett något oregelbundet vägnät och placering av uthus med varierad karaktär. Bebyggelsen har brukskaraktär utan privata zoner och ”gatan” tätt inpå entréerna.

Bostadshusen är typiska röda SJ-hus i trä i 2 våningar med ett uttryck av lantlig nationalromantik. De ritades av arkitekt Folke Zettervall och signalerar olika sociala skiktningar och familjesituationer inom SJ. Verkstadsområdets lokstallar och verkstäder är byggda i rött tegel och plåt. Det från början enhetliga uttrycket har förändrats genom att verkstäderna har byggts till och om under åren. Där finns idag även en del verksamheter som saknar anknytning till järnvägen.

Området är utpekad som kulturhistoriskt värdefull miljö i bevarandeplanen från 1984. Järnvägen, och därmed bebyggelsen kopplad till denna, ingår i Norrbottens teknologiska megasystem, och har därmed ett regionalt och nationellt högt kulturhistoriskt värde.



Lokstallsområdet med järnvägen och de gamla lokstallsbyggnaderna i bakgrunden. Källa: Kiruna kommun.

### *Bebyggelsen som avses flyttas*

En bebyggelseinventering har genomförts av SJ-området. Bebyggelsen som avses flyttas till området består av fem hus som innehar olika karaktärsdrag. SJ-området kan förenklat indelas i olika typbyggnader. Tre av husen är av samma karaktär enligt inventeringen vilket innebär att de är byggda 1910, är 1½ våning med sadeltak med frontspiser, kraftiga takfötter och vindskivor samt detaljer i nationalromantisk stil. De har tegeltak och stående locklistpanel målad med röd slamfärg samt sockel i sten. Byggnaderna av denna typ tillhör de mest välbevarade inom SJ-området. I anslutning till de tre husen finns två uthus som bedöms väsentliga för helhetsmiljön men som inte ingår i avtalet om bebyggelsen som ska flyttas. Enskilda värden för byggnadstypen består i detaljerna som fönster, tegeltak, detaljerna i foder, vindskivor och panel samt entréer och stensockel. Typ 1 har stor tillhörighet till Lokstallsområdet men avviker lite i sitt formspråk från områdets övriga bebyggelse och placeras därför lämpligt lite vid sidan av i en egen gruppering.

De andra två husen inom bebyggelsen är byggda 1915 i 2 våningar med valmat, relativt högt tak. De har stående rödfärgad locklistpanel och entréer med pulpettak med utmärkande konsoler. Taken är numera klädda med shingel. I anslutning till de två husen som planeras flyttas finns ett uthus i stil med bostadshuset samt ett med avvikande karaktär. Bägge typerna har stora skorstenar i tegel. Enskilda värden för denna byggnadstyp består i detaljerna som fönster, entrétak och panel. Byggnaderna liknar mer de hus som finns i Lokstallsområdet och kan därför utgöra förtätningar bland den befintliga bebyggelsen, men de kan gärna stå i närheten av varandra då de utgör samma typ och står bredvid varandra på nuvarande plats.

Samtliga byggnader har i stort typiska karaktärsdrag som är viktiga att värna om vid flytten. Uthusen har värde som del i helheten.

### *Planförslag*

Detaljplanen möjliggör för bostäder [B] och verksamheter utom handel med skrymmande varor [Z<sub>1</sub>] samt tekniska anläggningar [E].

Användningen bostäder avser boende med varaktig karaktär inklusive bostadskomplement så som garage, parkering och miljöhus.

Inom planområdet finns i viss utsträckning mindre verksamhetslokaler vilket bedöms lämpligt så länge omgivningspåverkan är låg. Planen reglerar därför i den nordvästra delen som gränsar till Lokstallsvägen att verksamheter utom handel med skrymmande varor [**Z<sub>1</sub>**] är möjligt. Användningen är bred och innehåller olika typer av verksamheter som har begränsad omgivningspåverkan. Där ingår lokaler för serviceverksamheter, tillverkning, lager och verkstäder. I användningen ingår även komplement till verksamheten, så som parkering och kontor.

Två E-områden regleras i detaljplanen för befintliga pump- och nätstationer. E-områdena regleras till 10x10 meter där befintliga tekniska anläggningar finns inom planområdet.

Med hänsyn till den befintliga miljöns höga kulturvärde regleras i detaljplanen ett antal varsamhetsbestämmelser för att säkerställa att karaktären bibehålls. För den befintliga bebyggelsen gäller därför att fasadmateriäl ska utgöras av träpanel av samma typ som byggnaden har idag och målas med röd slamfärg [**k<sub>1</sub>**] alternativt brun oljefärg [**k<sub>8</sub>**] utifrån hur de ser ut idag. Entrédörrars karaktärsdrag vad gäller storlek, form och eventuellt överljus ska bibehållas [**k<sub>3</sub>**]. Fönster och balkongdörrars karaktärsdrag vad gäller storlek, form och hängning samt indelning med poster och spröjs ska bibehållas [**k<sub>4</sub>**]. Takfotens utformning ska bibehållas. Vid utbyte av detaljer i anslutning till taket ska nya delar ges samma utformning som befintliga, till exempel dekorsågade vindskivor [**k<sub>5</sub>**]. Listverk och andra fasaddekorationer ska bibehållas till sin huvudsakliga omfattning och utformning och får inte förenklas [**k<sub>6</sub>**]. Entréer och balkonger ska vid ersättning utformas som befintliga med räcken och takform med detaljer. Vid byte av tidigare utbytta räcken kan förebilder sökas i kringliggande hus eller på äldre foton. Samma typ ska eftersträvas på den enskilda byggnaden [**k<sub>7</sub>**].

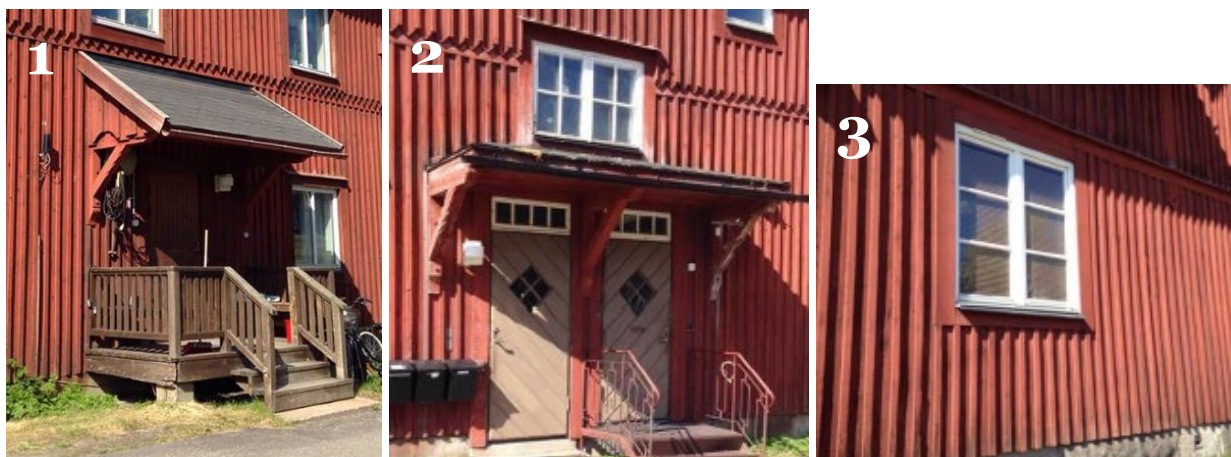
Till stor del har befintlig bebyggelse inom Lokstallsområdet idag svarta tak i plegel vilket inte bedöms vara original och inte utgör ett värde som bör bevaras. Detaljplanen reglerar därför endast varsamhet om taktäckning för ett fåtal uthus i originalskick. I övrigt regleras en utformningsbestämmelse för den befintliga bebyggelsen som säger att takmaterial ska vara av tegel, papp eller shingel [**f<sub>3</sub>**]. Ett genomförande av detaljplanen innebär att bestämmelsen om material måste följas nästa gång taket ska bytas ut.

För befintliga komplementbyggnader inom Lokstallsområdet regleras utformningsbestämmelser med hänsyn till den befintliga byggnadens skick. För samtliga komplementbyggnader regleras att fasader ska målas med röd slamfärg [**f<sub>1</sub>**]. Inom användningsområde [**Z<sub>1</sub>**] regleras att fasadmateriäl inom ytan för komplementbyggnader ska utgöras av stående locklistpanel i trä [**f<sub>2</sub>**]. Det finns ett fåtal uthus i originalskick inom planområdet för vilka varsamhetsbestämmelser regleras istället för utformningsbestämmelser. Dessa reglerar varsamhet om fasadutformning [**k<sub>1</sub>**] och att taktäckning ska vara samma material som byggnaden har idag. Eventuellt eternittak får bytas mot papp [**k<sub>2</sub>**]. Vidare regleras varsamhet om entrédörrar [**k<sub>3</sub>**], om fönster [**k<sub>4</sub>**], om takfotens utformning [**k<sub>5</sub>**] samt om listverk och fasaddekorationer [**k<sub>6</sub>**]. Därutöver råder utökad lovplikt, utökad rivningslovsplikt eller, för vissa byggnader rivningsförbud [**r<sub>1</sub>**].

För den tillkommande bebyggelsen som avser de fem byggnaderna som ska flyttas till Lokstallsområdet regleras utformningsbestämmelser som säger att fasader ska målas med röd slamfärg [**f<sub>1</sub>**] och fasadmateriäl ska utgöras av stående locklistpanel i trä [**f<sub>2</sub>**]. Takmaterial ska utgöras av tegel, papp eller shingel [**f<sub>3</sub>**] med undantag för huvudbyggnader inom området som regleras på den gamla fotbollsplanen som ska ha tvåkupigt tegel [**f<sub>8</sub>**]. Fönster kan ha olika storlekar och form men får inte ha låg bröstning. I aktuell detaljplan innebär bestämmelsen att fönster ska placeras minst 700 mm från golv. Större fönster ska ha vertikala poster och helst sidohängda bågar, eventuellt med spröjs [**f<sub>4</sub>**]. Storlek och form samt eventuell indelning i poster och spröjs är viktigast att uppnå. Med större fönster avses fönster till boningsrum. Mindre

fönster, så som toalettöfönster, sidofönster till entrédörr och liknande omfattas inte av bestämmelsen.

Entrédörrar ska vara enkelbladiga och kan förses med överljus [f<sub>5</sub>]. Nedan illustreras vad som menas med enkelbladig. Huvudentréer ska vara öppna och förses med tak [f<sub>6</sub>]. En öppen entré saknar väggar och bedöms utgöras av stolpar, räcke och tak eller motsvarande. Huvudbyggnad ska ha sockel av granit (massiv granit eller kläs med skivor av granit) [f<sub>7</sub>].



1. "Öppen" entré illustreras. 2. Enkelbladiga entrédörrar med överljus illustreras. 3. Fönster som är indelat i vertikala poster, har sidohängda bågar och spröjs illustreras.

För tillkommande komplementbyggnader längs Norra Stallvägen regleras samma utformningsbestämmelser som för tillkommande huvudbyggnader förutom [f<sub>5</sub>], [f<sub>6</sub>] och [f<sub>7</sub>]. För den tillkommande bebyggelsen som avses placeras på den gamla fotbollsplanen regleras också en yta där endast komplementbyggnader får placeras [korsmark]. Inom den berörda korsmarken regleras samma utformningsbestämmelser som för den bebyggelseytan där huvudbyggnader kan placeras men med undantag för [f<sub>5</sub>], [f<sub>6</sub>] och [f<sub>7</sub>] samt att takmaterial regleras med [f<sub>3</sub>] istället för [f<sub>8</sub>].

Tre ytor för tillkommande bebyggelse regleras i detaljplanen. Ytornas storlek och placering utgår från den preliminära skiss som föregåtts av kulturmiljöutredningen men har justerats med hänsyn till buller, fastighetsgränser och underjordiska ledningar. På grund av att placeringen inte detaljprojekterats har ytorna anpassats för att säkerställa att visst spelrum finns vid senare byggskede. Då ytan för bebyggelse som upptar den gamla fotbollsplanen är relativt stor regleras att största byggnadsarea är 40 % inom egenskapsområdet [e<sub>1</sub>] vilket innebär en total byggnadsarea på cirka 1 950 m<sup>2</sup>. Utnyttjandegraden regleras med hänsyn till den bebyggelse som avses flyttas till platsen (cirka 1200 m<sup>2</sup> byggnadsarea) samt ger förutsättningar för uppförande av tillhörande komplementbyggnader så som uthus, garage eller carports samt miljöhus för sophantering. Närmast Lokstallsvägen regleras att endast komplementbyggnader får uppföras i syfte att huvudbyggnaderna inte ska placeras för nära järnvägen med hänsyn till risken för buller.

För att säkerställa att den tillkommande bebyggelsen placeras på ett sätt som smälter in i den befintliga strukturen regleras att huvudbyggnader ska placeras med långsida mot Lokstallsvägen och i linje med varandra [p<sub>1</sub>] inom bebyggelseytan på den gamla fotbollsplanen. Detta gäller med andra ord inte komplementbyggnader. Längs Norra Stallvägen regleras för den norra byggrätten att huvudbyggnad ska placeras med gavel mot Norra Stallvägen [p<sub>3</sub>]. För den södra byggrätten regleras att huvudbyggnad ska placeras med långsida eller gavel mot Norra Stallvägen [p<sub>2</sub>]. Detta för att möjliggöra att bullerriktvärden kan säkerställas.

Med hänsyn till att områdets struktur är ett mycket viktigt karaktärsdrag för området regleras mark som inte får bebyggas [**prickmark**] inom hela planområdet med undantag för befintliga hus, ytor som avsatts för tillkommande bebyggelse och där komplementbyggnader finns eller avses placeras. Då bebyggelsen inte är inmätt i detalj har en buffertzona om 5 meter använts runt befintliga byggnader. Ytorna har därefter korrigerats med hänsyn till fastighetsgränser, befintliga körbanor samt till markreservat för underjordiska ledningar för att säkerställa fortsatt funktion för dessa ändamål.

I syfte att möjliggöra att enklare komplement kan anordnas i anslutning till den tillkommande bebyggelsen längs Norra Stallvägen, regleras en yta för detta [**korsmark**]. Endast enklare komplement till en totalhöjd om 2,5 meter får uppföras. Med enklare avses uppställningsplats för sopkärl med kringbyggnad och skärmtak, väderskyddad cykelparkering eller liknande [**f<sub>9</sub>**]. Syftet är att säkerställa viktiga funktioner för bostäderna och att dessa kan anordnas på ett lämpligt sätt med hänsyn till tillgänglighet och trafiksäkerhet. Ytan regleras relativt stor vilket ger spelrum för en lämplig placering beroende på var tillkommande hus placeras och hur infartsväg dras.

En ytterligare yta där enklare komplement kan placeras är gårdsplanen mellan tre befintliga hus i den östra delen av planområdet [**korsmark**]. Här finns idag lekplats och grillkåta bland annat vilket bedöms vara lämpliga tillskott till boendemiljön varför detaljplanen fortsättningsvis möjliggör dessa. Endast enklare komplement till en totalhöjd om 4,0 meter får uppföras. Med enklare avses grillstuga eller grillkåta, lekstuga, lektrustning eller liknande [**f<sub>10</sub>**].

Högsta nockhöjd inom hela planområdet är 13,0 meter för huvudbyggnad och 5,0 meter för komplementbyggnad om inget annat anges och regleras som generella bestämmelser i detaljplanen.



*Fotomontage som illustrerar tänkt förtätning av Lokstallsområdet. Byggnadernas placering är inte exakt. Källa: Kiruna kommun*

Normalt krävs rivningslov inom ett område med detaljplan för att riva en byggnad eller del av byggnad som vid sitt uppförande krävde bygglov. I aktuell detaljplan regleras utökad rivningslovsplikt vilket innebär att rivningslov krävs för alla byggnader. Utökad rivningslovsplikt regleras som en generell bestämmelse och gäller hela planområdet.

För vissa byggnader inom planområdet regleras rivningsförbud [r<sub>1</sub>]. En bestämmelse om rivningsförbud innebär att byggnadsnämnden inte kan bevilja rivningslov.

Komplement- och tillbyggnader samt förändringar av tak och fasad som avses i plan- och bygglagens 9 kap 4 § pkt 2, 3, 4a § samt 4b pkt 1, avser normalt bygglovsbefriade åtgärder. För att ytterligare säkerställa bebyggelsens utformning och utbredning med hänsyn till områdets värdefulla miljö regleras utökad lovplikt. För området krävs således bygglov för:

- att uppföra eller bygga till en komplementbyggnad på max 15 m<sup>2</sup>, så kallad friggebod
- att uppföra eller bygga till ett komplementbostadshus eller komplementbyggnad på max 30 m<sup>2</sup>, så kallat Attefallshus
- att göra en tillbyggnad på max 15 m<sup>2</sup>
- att bygga högst två takkupor
- att utföra yttre underhållsarbete (ej ommålning)
- att göra en ändring av färgsättning
- att göra en ändring av tak- och fasadmaterial

Detta innebär att ovanstående byggnadsåtgärder prövas mot bestämmelserna i detaljplanen. Utökad lovplikt regleras med en generell bestämmelse i plankartan.

### *Offentlig och kommersiell service*

Större delen av kommunens offentliga och kommersiella service är koncentrerad till huvudorten Kiruna. Inom 3 km från planområdet nås Kiruna nuvarande centrum där butiker, hotell, restauranger mm finns. Flertalet skolor och förskolor ligger i närheten av Kiruna centrum. Inom 1,5 km från planområdet nås också flertalet förskolor.

## **Kommunikationer**

### *Fordonstrafik*

Fordonstrafik ansluter planområdet via Lokstallsvägen i sydväst. Två mindre lokalgator, Norra och Södra Stallvägen löper genom området i väst-östlig riktning. Från Södra Stallvägen går Lokmästarevägen i sydlig riktning. Samtliga gator är smala men på sina ställen finns utrymme för möte samt för parkering. Vaghållningsansvaret för gatorna inom planområdet samt för Lokstallsvägen är enskilt och ansvar och drift sköts genom en gemensamhetsanläggning. E10 avgränsar planområdet i nordost och Nordkalottvägen i sydost.

Det finns två in- och utfarter från Lokstallsvägen idag, dessa är Norra och Södra Stallvägen. Bebyggelseområdet som detaljplanen medger på den gamla fotbollsplanen förutsätter en ny lokalgata inom planområdet. Förslagsvis dras denna med anslutning både mot Södra Stallvägen i norr och mot Lokstallsvägen i söder för att underlätta snöröjning samt andra eventuella servicetransporter. För den tillkommande bebyggelsen längs Norra Stallvägen finns möjlighet att anlägga lokalgator som kan försörja byggnaderna och om behov finns kan även dessa dras med dubbla anslutningspunkter för genomfart.

Mellan Norra och Södra Stallvägen står en komplementbyggnad som i dagsläget saknar körbar väg. Detta bedöms kunna anordnas i samband med att anslutning möjliggörs till den tillkommande bebyggelsen.

Varken befintliga eller tillkommande lokalgator och anslutningspunkter regleras i detaljplanen. Gatumiljön kan anläggas på kvartersmark och prickad mark lika som befintliga lokalgator inom området och bedöms därmed genomförbart.

Närmsta busshållplats finns längs Lokstallsvägen i direkt anslutning till planområdet. Hållplatsen trafikeras av Länstrafiken i Norrbottens linje 505 mellan Kiruna och Rensjön samt Kiruna lokaltrafiks Lila linje mellan Hagelstigen-LKAB-Lokstallarna.



LKAB Malmtrafik AB har en lastzon längs Lokstallsvägen vid korsningen Norra Stallvägen som används dagligen. Med hänsyn till trafiksäkerhet och till verksamhetens funktion får lastzonen inte användas av obehöriga.

### *Parkering*

Kiruna kommun antog 2016-05-30, § 51 ett parkeringsprogram (*Parkeringsprogram för Kiruna kommun*). Syftet med parkeringsprogrammet är dels att göra parkeringsbehovet i Kiruna kommun överskådligt och samtidigt förbättra drift- och underhåll av vägar och gator. På lång sikt hoppas kommunen att programmet kan bidra till att fler invånare väljer gång, cykel och kollektivtrafik som färd sätt framför bilen. Parkeringsprogrammet ska ses som övergripande riktlinjer för tjänstemän, handläggare och beslutande nämnd där det exakta antalet parkeringsplatser ska bedömas i varje enskilt fall.

När det gäller bostäder är aktuella mål framförallt:

- Parkering ska medverka till en effektiv markanvändning
- Parkering ska främja resandet med gång, cykel och kollektivtrafik som färd sätt
- Parkering ska användas som verktyg för att minska bilberoendet
- Minska risken att bilisten parkerar på gatumark istället för på den egna tomten

För flerbostadshus gäller att minst 2,5 cykelparkeringsplatser ska anordnas per lägenhet. För bilparkering gäller att minst 1,1 platser per lägenhet ska anordnas. Om platser utformas som markparkering får maximalt 2 platser per lägenhet anordnas. Intervallet anger ett riktvärde för bilparkering utan alternativa åtgärder. Vid genomförande av bilpool, kollektivtrafikkort till de boende, cykelgarage eller andra åtgärder som påverkar behovet av bilparkering kan lägre parkeringstal godkännas.

Detaljplanen reglerar ingen yta för parkering. Garagelängor finns inom Lokstallsområdet och används av de boende. Tillhörande de byggnader som avses flyttas finns också komplementbyggnader i form av garage. Ytorna för den tillkommande bebyggelsen inom planområdet regleras med hänsyn till att nya komplementbyggnader, motsvarande de befintliga, miljöhus och utrymme för parkering ska möjliggöras. Det är fastighetsägarens ansvar att anordna tillräckliga ytor för parkering utifrån behovet och kommunens fastställda parkeringstal.

### *Gång- och skotertrafik*

Inom planområdet finns inga gång- och cykelvägar eller trottoarer. I den nyligen antagna detaljplanen för *Ny väganslutning – Lokstallet* regleras en gång- och cykelväg mellan Lokstallsområdet och det närliggande bostadsområdet Karhuniemi med en planskild korsning (tunnel) under E10. Gång- och cykelväg är ännu inte byggd.

Kiruna är en vinterstad med stark friluftprofil. Det rörliga friluftslivet, dit invånarna räknar såväl längd- och slalomskidåkning som möjligheten att färdas med snöskoter, är ett livsstilsval för många. I Kiruna centralort finns det omkring 9 000 registrerade snöskotrar, i kommunen cirka 11 000, mer än en per hushåll.

Norr om planområdet finns skoterleder som binds samman med ett större sammanhängande nät av leder.

### *Snöröjning*

Snöröjning inom planområdet sköts av LKAB Malmtrafik AB och bostadsrättsföreningen Lokstallet. Längs Lokstallsvägen delar LKAB Malmtrafik AB och TVAB på ansvaret för snöröjningen. Ansvaret för snöröjningen regleras inte i detaljplanen.

## Teknisk försörjning

### *Vatten och avlopp*

Planområdet är sedan tidigare bebyggt och anslutet till kommunalt vatten- och avloppsnät. Delar av VA-nätet inom planområdet tillhör bostadsrättsföreningen och är inte kommunala.

Anslutningspunkt till dessa ledningar är placerade vid de kommunala huvudledningarna i området. Befintliga vatten- och spillvattenledningar skyddas i detaljplanen med markreservat om 6 meter (3 meter åt vardera håll) för allmännyttiga underjordiska ledningar [**u**<sub>1</sub>] samt att marken inte får bebyggas (prickad mark i plankartan). VA-ledningarna i området har enligt uppgifter god kapacitet. Om ny huvudspillvattenledning anläggs får den inte läggas djupare än befintlig ledning. Pumpkapacitet kan behöva utredas vid nyanläggning. Dagvatten ska omhändertas inom den egna fastigheten. Kommunala dagvattenledningar finns inte anlagda inom planområdet. Dagvatten omhändertas i dagsläget genom infiltration i de gröna ytorna. Det bedöms fortsatt, även efter exploatering, finnas gott om utrymme att anordna öppna dagvattenlösningar inom planområdet. Påverkan till följd av exploateringen bedöms vara liten.

Tillkommande anläggningsavgift för VA-anslutning av den tillkommande bebyggelsen utgår enligt gällande VA-taxa.

### *El och värme*

Planområdet är sedan tidigare bebyggt och anslutet till el- och fjärrvärmenät.

Fjärrvärmeledningarna ansluter planområdet från Lokstallsvägen norr om Norra Stallvägen och passerar över Luossavaara 1:2 och Lokstallet 1:1 ner mot planområdets södra del. Tekniska verken i Kiruna AB innehar ledningsrätter för befintliga fjärrvärmeledningar inom planområdet.

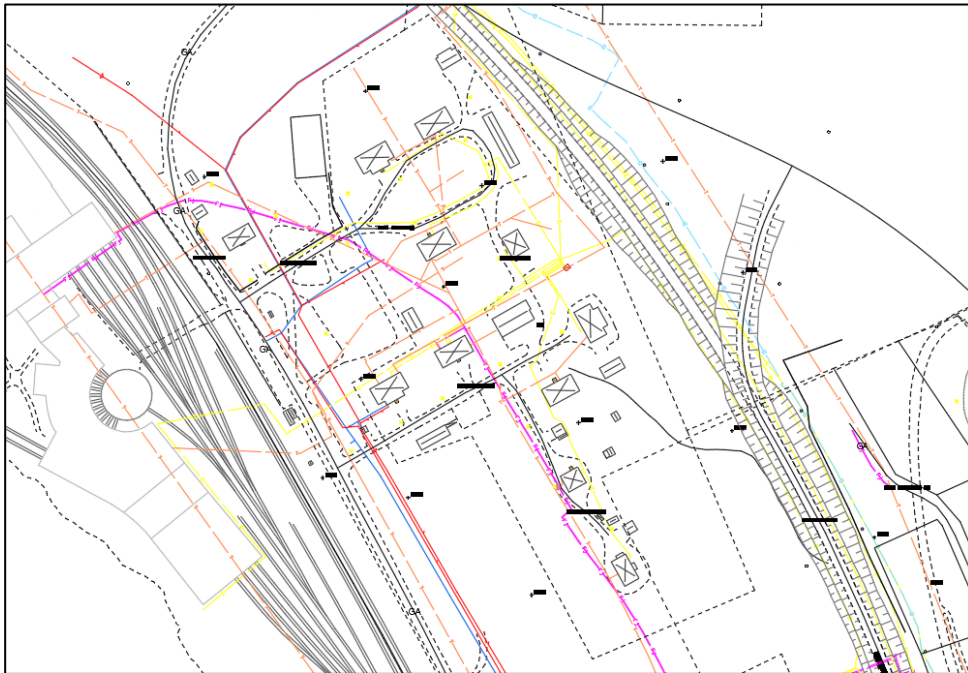
Ledningarna skyddas med markreservat om 6 meter (en buffertzona om 3 meter åt vardera håll) för allmännyttiga underjordiska ledningar [**u**<sub>1</sub>] samt att marken inte får bebyggas (prickad mark i plankartan).

Vattenfall Eldistribution AB har elnätanläggningar inom planområdet bestående av markkablar, för vilka Vattenfall innehar ledningsrätt, nätstation och kabelskåp. Befintlig nätstation ska bytas ut varför en större yta (10x10 meter) reserveras för ändamålet genom E-området inom fastigheten Lokstallet 1:1 i planområdets östra del. Vattenfall gör bedömningen att det inte behövs u-områden för befintliga markkablar. Exploatören måste dock i ett tidigt skede kontakta Vattenfall Eldistribution för samordning av infrastruktur. Eventuell flytt eller förändring av befintliga elnätanläggningar utförs av Vattenfall, men bekostas av exploatören.

### *Tele- och datakommunikationer*

Planområdet är sedan tidigare bebyggt och anslutet till telenät. Skanova har ledningar inom planområdet. Ledningarna bedöms inte påverkas av ett genomförande av detaljplanen. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploateringen bekostas detta av exploatören.

Ledningar för bredband saknas inom planområdet, men möjlighet finns att koppla upp sig till de kommunala fibernätet Gironet.



Utdrag ur grundkartan som visar ledningsnätet inom området. Röd och blå linjer är vatten och spillvatten, gul linje är elnät, rosa linje är primär fjärrvärme, orange linje är telenät och ljusblå linje (öster om planområdet) är optonet.

### Avfall

Planområdet är sedan tidigare bebyggt och befintlig lösning för hantering av avfalls finns. Tekniska verken i Kiruna AB ansvarar för avfallshantering i närområdet och tömning sker på flera ställen inom Lokstallsområdet. Då detaljplanen möjliggör ytterligare boende i området kan det komma att krävas ytterligare avfallsutrymmen för att tillgodose behovet.

Ny lagstiftning kring förpackningar ställer krav på bostadsnära insamling och avfallsutrymmen för flerfamiljshus bör innefatta, förutom mat- och restavfall, insamling av förpackningar. Nya avfallsutrymmen inom planområdet bör därför dimensioneras för att säkerställa möjligheten till bostadsnära insamling. Alternativt kan kvartersnära insamling ske om det är lämpligare utifrån fastighetens utformning och belägenhet, trafiksäkerhet eller andra omständigheter.

I anslutning till den tillkommande bebyggelsen längs Norra Stallvägen regleras en yta där uppställningsplats för sopkärl med kringbyggnad och/eller skärmtak kan uppföras [f<sub>9</sub>]. Denna yta avser försörja tillkommande boende längs Norra Stallvägen. Detaljplanen reglerar i övrigt inget särskilt område för avfallsanläggning. Avfallskärl kan placeras på [prickmark] och inom bebyggelseytor samt att det inom ytor som regleras för komplementbyggnader är möjligt att uppföra skärmtak eller mindre kringbyggnader för gemensam uppställning av avfallskärl. Det bedöms vara de boendes genom bostadsrättsförening och fastighetsägares ansvar att ordna fastighetsnära insamling i området samt bestämma vilka ämnen/produkter som ska tas om hand inom som utanför området. Detaljplanen ger förutsättningar för en hållbar avfallshantering genom att utvidga två befintliga ytor som regleras för komplementbyggnader samt säkerställa att miljöhus även inryms inom ytan som regleras för den tillkommande bebyggelsen på fotbollsplanen. De ytor som utvidgas är lokaliserade längst upp på Norra Stallvägen där en 10x10 meter stor yta möjliggörs i anslutning till befintlig garagelänga respektive att garagelängan längs Södra stallvägen, som ligger närmast Lokstallsvägen, utökas med cirka 20 meter för att möjliggöra utrymme för bland annat avfall.

Utrymmen för avfall och framkomlighet för hämtningsfordon och personal ska utformas enligt regelverket som beskrivs i ”*Handbok för avfallsutrymmen (2018)*” framtagen av Avfall Sverige. En renhållningsavgift tas ut av Tekniska Verken i Kiruna AB för hämtning av avfall.

### *Räddningstjänst*

Insatsstyrka på heltid finns i Kiruna. Räddningstjänstens behov av framkomlighet till angreppsvägar ska beaktas i samband med markprojektering, samt behovet av brandposter och släckvatten.

### *Skydd av ledningar*

Ledningsrätt reserveras och möjliggörs i detaljplanen med markreservat för underjordiska ledningar [u<sub>1</sub>] samt att marken inte får bebyggas (prickad mark i plankartan). Läs mer om ledningsrätter under avsnittet *Rättighetsområden* nedan.

För befintliga ledningar inom planområdet som inte omfattas av ledningsrätt innebär ett markreservat för underjordiska ledningar [u<sub>1</sub>] att förutsättningar för bildande av rättighet finns. I dagsläget finns ingen avsikt att bilda ytterligare ledningsrätter. Det är huvudmannen för anläggningen som måste ta initiativ till utnyttjandet av markreservatet. Detta görs antingen genom ett avtal med markägaren eller genom ansökan om förrättning hos lantmäterimyndigheten.

Hänsyn till eventuella befintliga ledningar måste tas under om- och tillbyggnad. Vid markarbeten ska berörda elnätsföretag kontaktas för begäran om kabelanvisning. Detta ska göras i god tid innan planerade grävningsarbeten.

### **Tillgänglighet och trygghet**

Att människor med olika typer av funktionsnedsättningar och i alla åldrar kan bli fullt delaktiga i samhällslivet, ska alltid beaktas fullt ut vid nybyggnation. Alla ytor ska göras tillgängliga, trygga och användbara för alla grupper av människor så långt det är möjligt. Detta gäller både fysisk och psykisk tillgänglighet - allt från den faktiska framkomligheten till val av växter som kan orsaka allergier som gör det svårt för vissa människor att vistas i miljön eller sådant som kan orsaka känslan av otrygghet, till exempel bristande belysning eller skötsel.

Bostadsfastigheter avsedda för bebyggelse med tillhörande infarter och entréer ska enligt plan- och bygglagen vara användbara för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Detta gäller om det inte är obefogat med hänsyn till terrängen och förhållandena i övrigt. Ett skäl kan vara att tomter ibland innehåller stora nivåskillnader och därför inte är helt enkla att göra tillgängliga. Det är dock viktigt att disponera tomten och placera byggnaderna så att tomterna blir så tillgängliga som möjligt.

### **Störningar, risker och säkerhet**

Planeringen får inte leda till störningar som kan innebära olägenheter för människors hälsa (vilket definieras i 9 kap. 3§ miljöbalken). Med olägenhet för människors hälsa avses en störning som enligt medicinsk eller hygienisk bedömning kan ha en menlig inverkan på hälsan. Även de störningar som i första hand påverkar välbefinnandet kan vara olägenheter för människors hälsa, till exempel buller. Bedömningen av om en störning inverkar menligt på hälsan beror på hur människor i allmänhet uppfattar situationen. För att störningen ska omfattas av bestämmelsen krävs att den har en viss varaktighet, antingen genom att den pågår under en sammanhängande tid eller att den återkommer, regelbundet eller oregelbundet.

### *Bebyggelsefritt avstånd och säkerhetszon*

Vägens sidoområde behöver generellt utformas så att risken för svåra personskador vid avkörningsolyckor förebyggs. Säkerhetszonens bredd är beroende av bland annat högsta tillåten hastighet och trafikflöde. Det finns också andra skäl till att det behövs ett fritt utrymme längs vägar, bland annat för snöupplag och för att få plats med vägmärken och belysning. Därutöver måste Trafikverkets riktlinje om bebyggelsefritt avstånd från väg E10 om 30 meter från vägområdet (körbana inklusive diken och slänter) tas i beaktande.

Plangränsen ligger utanför vägområdet för E10 och ny bebyggelse planeras inte närmare än cirka 110 meter från vägområdet. I den nordöstra delen av planområdet finns det två befintliga komplementbyggnader varav åtminstone den ena riskerar att ligga inom säkerhetszon för E10 i och med den nya dragningen. Med hänsyn till att bebyggelsen utgör komplementbyggnader med garageändamål och ny dragning av E10 föregåtts av vägplan med särskilda utredningar för att bedöma risk och säkerhet bedöms inga ytterligare skyddsåtgärder krävas i detaljplanen.

### *Transportled farligt gods*

E10 utgör rekommenderad väg för transport av farligt gods varför en riskutredning har tagits fram för att redogöra för eventuella risker i detaljplanen med hänsyn till närheten till vägen (*Kvalitativ riskbedömning farligt gods, Lokstallet Kiruna, Tyréns 2020-09-09*). Då ny dragning av E10 pågår har även Nordkalottvägen inkluderats i bedömningen då det råder viss otydlighet kring huruvida även Nordkalottvägen kan utgöra transportled för farligt gods i framtiden. Riskutredningen berör endast tillkommande bebyggelse inom planområdet, det vill säga dit SJ-bebyggelsen avses flyttas. För den befintliga bebyggelsen finns tidigare genomförda riskutredningar kopplade till farligt gods i den fastslagna vägplanen för nya E10. I vägplanen beskrivs att riskreducerande åtgärder för att säkerställa att risknivån är acceptabel krävs vid Norra Stallvägen. Åtgärderna består av avåkningsskydd för att säkerställa att fordon vid olycka stannar på vägbanan eller i dess absoluta närhet, att ett plank som skyddar bostäderna från värmestrålning vid till exempel pölbrand uppförs samt att en uppsamlingsanordning, för att säkerställa att till exempel bensin eller diesel inte rinner mot bebyggelse, etableras. Dessa åtgärder antas därmed vara vidtagna i det aktuella planområdets närhet.

Länsstyrelsen i Norrbotten och Västerbotten har gemensamt tagit fram riktlinjer för fysisk planering och vilka skyddsavstånd som bör tillämpas vid planläggning invid rekommenderade transportleder för farligt gods. Enligt dessa riktlinjer gäller att ett riskhanteringsavstånd från transportled för farligt gods på 150 meter tillämpas. Bebyggelse bortom riskhanteringsområdet kräver inga ytterligare säkerhetshöjande åtgärder då risknivån anses tillfredsställande låg medan bebyggelse inom riskhanteringsområdet kan kräva säkerhetshöjande åtgärder på grund av antingen förhöjd risknivå eller för att begränsa skador vid en eventuell olycka med farligt gods.

För att tillämpa riktlinjerna utgår skyddsavstånden från en bedömning av verksamhetens känslighet. Aktuell kategori för flerbostadshus är **zon D** (känslig verksamhet).

Enligt riskutredningen ligger både nya E10 och Nordkalottvägen inom riskhanteringsområdet 150 meter, dock överstiger avståndet från närmsta bostadsfasad inom utredningsområdet till båda vägar 55 meter, vilket är gränsen för rekommenderat skyddsavstånd enligt riktlinjerna och innebär att risker förknippade med farligt gods anses tillfredsställande låg inom planområdet. Det bedöms heller inte råda några omständigheter som exempelvis stora höjdskillnader i marknivå mellan transportled och bebyggelseområdet som kräver säkerhetshöjande åtgärder eller att längre skyddsavstånd tillämpas.

För den specifika järnvägssträckan är motsvarande riskavstånd 45 meter utan att ytterligare säkerhetshöjande åtgärder behöver vidtas. Kortaste avståndet mellan möjlig tillkommande bostadsbebyggelse och järnvägen enligt detaljplanen är cirka 50 meter och uppfyller därmed skyddsavståndet. Ingen vidare utredning krävs och inga riskreducerande åtgärder erfordras.

## *Trafikbuller*

Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader (SFS 2015:216/2017:359), vilken tar stöd i 9 kap. 12§ miljöbalken (skydd mot olägenheter för människors hälsa), innehåller bestämmelser om riktvärden för buller utomhus för spårtrafik, vägar och flygplatser vid bostadsbyggnader. Bestämmelserna ska tillämpas vid bedömningen av om kravet på förebyggande av olägenhet för människors hälsa i plan- och bygglagen är uppfyllt i planläggning, bygglov och förhandsbesked.

Buller från spårtrafik och vägar bör inte enligt förordningen överskrida:

1. 60 dBA ekvivalentnivå (medelljudnivå under en given tidsperiod) vid fasad respektive 65 dBA ekvivalentnivå för en bostad om högst 35 m<sup>2</sup>
2. 50 dBA ekvivalentnivå vid uteplats i anslutning till bostad
3. 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Om gällande riktvärden överskrids ska:

- minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden, och
- minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där maximal ljudnivå om 70 dBA vid fasad inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00

Om ljudnivå 70 dBA maximal ljudnivå vid uteplats ändå överskrids, bör nivån dock inte överskrida med mer än 10 dBA maximal ljudnivå fem gånger per timme mellan kl. 06.00 och 22.00.

Med hänsyn till att planområdet gränsar till en större väg och till järnväg föreligger en påtaglig risk för höga bullernivåer. Då detaljplanen medger bostadsändamål har en bullerutredning tagits fram (*Trafikbullerutredning Lokstallarna Kiruna, Tyréns 2020-09-24, reviderad 2021-04-27*) som beskriver bullernivåerna inom planområdet.

Den bullerutredning som tagits fram som underlag till aktuell detaljplan berör endast de två områden där tillkommande bebyggelse planeras inom Lokstallsområdet. Det vill säga, dit SJ-bebyggelsen avses flyttas. Bebyggelsens placering i utredningen utgår från planförslaget men då planförslaget ger utrymme för visst spelrum är den exakta placeringen inte fastställd. Bullerutredningen har utgått från att den norra byggnaden längs Norra Stallvägen placeras med gavel mot Norra Stallvägen medan den södra byggnaden placeras med långsida mot Norra Stallvägen. Detta bedöms vara den placering som är mest lämplig med hänsyn till kulturmiljön och bedöms inte skada områdets befintliga kulturvärden.

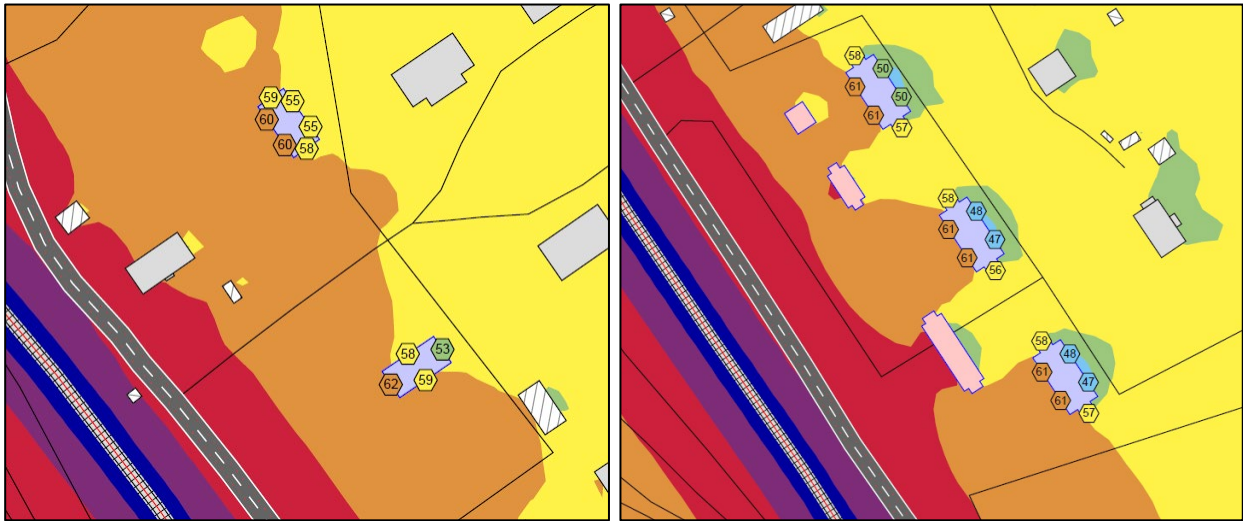


*Utredningsområden inom planområdet, det norra området vid Norra Stallvägen och det södra området där fotbollsplanen ligger idag.*

Bullerutredningen visar att beräknad ekvivalent ljudnivå från väg- och spårtrafik överskrider riktvärdet 60 dBA vid de fasader som vetter mot Lokstallsvägen och järnvägen på 4 av 5 byggnader, se Figur a och Figur b. Spårtrafiken ger ett helt dominant bullerbidrag till dessa fasader.

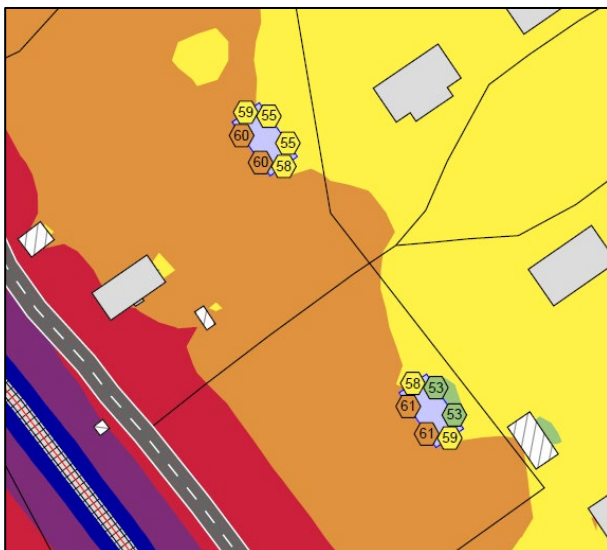
Om ekvivalent ljudnivå överskrider 60 dBA vid någon fasad måste minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en ljuddämpad sida där ekvivalent ljudnivå inte överskrider 55 dBA och maximal ljudnivå inte överskrider 70 dBA. Beroende på planlösning kan detta uppnås för 4 av 5 hus, eftersom fasader mot nordost innehåller kravet för ljuddämpad sida.

För den södra byggnaden längs Norra Stallvägen som är placerad med långsida mot vägen beräknas inte kravet för ljuddämpad sida att erhållas. Ett alternativ är att även denna byggnad placeras med gavel mot Norra Stallvägen, vilket medför att ljuddämpad sida innehålls vid fasad mot nordost, se Figur c.



*T.V: Figur a) beräknad ekvivalent ljudnivå vid fasad längs Norra Stallvägen. T.H: Figur b) beräknad ekvivalent ljudnivå vid fasad inom det södra området där fotbollsplanen ligger idag.*

För att uppfylla riktvärden enligt trafikbullerförordningen bör samtliga hus, enligt utredningen, placeras med långsida mot Lokstallsvägen och järnvägen. Minst hälften av alla bostadsrum i varje lägenhet ska placeras mot ljuddämpad sida mot nordost. Ett annat alternativ är att uppföra en bullerskyddsskärm vid järnvägen som medför att riktvärdet 60 dBA ekvivalent ljudnivå innehålls vid samtliga fasader. I sådant fall föreligger inget krav på ljuddämpad sida och husen på Norra Stallvägen kan om så önskas placeras med kortsida mot Lokstallsvägen och järnvägen.



*Figur c) beräknad ekvivalent ljudnivå vid fasad längs Norra Stallvägen om byggnader placeras med långsida mot Lokstallsvägen.*

En lokalisering utredning av Kiruna järnvägsstation pågår och Trafikverket väntas fatta beslut om lokaliseringen i juni 2021. Tre alternativ är under utredning varav ett innebär att den tillfälliga järnvägsstationen i nära anslutning till Lokstallsområdet fastställs. En sådan lokalisering skulle innebära behov av åtgärder i området och skulle sannolikt föranleda att även bullersituationen måste utredas och vid behov åtgärdas. En bullerskyddsskärm i anslutning till järnvägen som bullerutredningen föreslår skulle förbättra bullersituationen inom hela Lokstallets bostadsområde. Någon typ av avskärmning till spåret skulle också förbättra trafiksäkerheten



längs Lokstallsvägen. Med en bullerskyddsskärm skulle placeringen av byggnader inom Lokstallsområdet underlättas och kulturmiljöns värden genom den befintliga bebyggelsens struktur säkerställas. Det finns därmed flera vinster med att uppföra en bullerskyddsskärm vid järnvägen.

Av plan- och bygglagen framgår att bebyggelse och byggnadsverk ska utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till bland annat kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan. Därtill ska områdets särskilda historiska och kulturhistoriska värden också skyddas. På grund av Lokstallsområdets särskilda karaktär och dess viktiga sammanhang kopplat till järnvägen bedöms uppförande av bullerskyddsskärm inom planområdet, i direkt anslutning till bostadsområdet inte lämpligt. I kulturmiljöutredningen framhålls den historiska bebyggelsen och landskapet i sin helhet som mycket betydelsefullt för områdets kulturmiljöuttryck. En bullerskärm mellan bostadsområdet och Lokstallsvägen skulle till stor del skymma utsikten från Lokstallsområdet samt medföra att sambandet mellan bebyggelsen och järnvägen bryts. Att uppföra en bullerskyddsskärm i direkt anslutning till järnvägen bedöms dock möjligt men även denna riskerar att medföra att sambandet påverkas. Om bulleråtgärd uppförs måste därför stor hänsyn tas till områdets kulturmiljövärden.

Den planerade flytten av kulturbyggnaderna (SJ-byggnaderna) måste säkerställas varför det inte är möjligt att invänta utredningen av järnvägsstationen. För att säkerställa boendemiljön möjliggör därför detaljplanen att de tillkommande byggnaderna i den norra delen av planområdet ska placeras med långsida eller gavel mot Norra Stallvägen beroende på vad som krävs för att uppfylla bullerriktvärdena. Den exakta placeringen av byggnaderna hanteras i bygglovsskede utifrån den då aktuella bullersituationen.

Enligt bullerutredningen överskrids riktvärden (50 dBA ekvivalent ljudnivå) för uteplats på stora delar av planområdet. Med avseende på detta bör uteplatser generellt anordnas i planområdets östra del, bort från järnvägen. Det bedöms vara möjligt, att inom de byggrätter som planförslaget medger kunna anordna uteplatser inne på gården i ett bullerskyddat läge. Skyddade uteplatser kan exempelvis anordnas med lokalt bullerskydd. Frågan hanteras närmare i kommande bygglovsskede.

Inomhusmiljön kan säkerställas genom att byggtekniska lösningar vidtas. De ljudnivåer som uppmätts bedöms normalt kunna åtgärdas med en ca 200-300 mm isolerad träregelvägg, moderna 2+1 ljudfönster och ljuddämpade friskluftventiler. Detta bedöms möjligt att genomföra med hänsyn till de utformningsbestämmelser som regleras för bebyggelsen. Boverkets byggregler, BBR, gäller inte vid flyttning av byggnad. Avsteg från gällande riktvärden om ljudnivån inomhus kan därför göras i det aktuella fallet men det är eftersträvanvärt att uppnå en så god boendemiljö som möjligt.

I detaljplanen hanteras bullerfrågan genom att byggrätterna förläggs mot fastighetsgräns i öster. För att säkerställa att avståndet mellan järnvägen och huvudbyggnad maximeras regleras att endast komplementbyggnader får uppföras inom cirka 15-16 meter närmast järnvägen [**korsmark**]. Komplementbyggnader bedöms även kunna verka bullerdämpande. I detaljplanen möjliggörs även att de två tillkommande husen längs Norra Stallvägen ska eller kan (beroende på byggnad) placeras med gavel mot Norra Stallvägen, som bullerutredningen föreslår, om detta krävs för att uppnå trafikbullerförordningens bullerriktvärden.

### *Industribuller*

Vägledningen om industribuller är en tillsyns- och prövningsvägledning enligt miljöbalken. Prövningen omfattar buller från industrier och andra typer av verksamheter som bullrar på ett liknande sätt. Här ingår både stora fabriksanläggningar och mindre installationer som fläktar, kompressorer och värmepumpar. Framtagna riktvärdena är avsedda som utgångspunkt och vägledning för den bedömning enligt miljöbalkens hänsynsregler som ska göras i varje enskilt fall.

Dessa riktvärden bör klaras så att ljudmiljön inte blir sämre än vad riktvärdena ger uttryck för. Målet är att uppnå en god ljudmiljö.

I lokstallarna närmast järnvägen pågår industriverksamhet i form av en lokverkstad. Enligt uppgifter från verksamhetsutövaren pågår verksamheten dagtid och kvällstid och utförs nästintill endast inomhus i lokstallarna. Verksamheten bedöms inte ge upphov till industribuller som riskerar att vara störande för omgivningen. De transporter med lastbil och längs järnvägen som verksamheten medför omfattas av riktvärden för trafikbullerförordningen vilka hanteras under avsnittet *Trafikbuller* ovan.

Verksamheten ska förhålla sig till de enligt miljöbalken beslutade riktvärdena för buller. Ifall närboende skulle uppleva buller eller annan störning sker tillsyn och prövning enligt miljöbalkstillämpning.

## MILJÖKONSEKVENSER

Enligt 6 kap. miljöbalken om miljöbedömningar ska en myndighet eller kommun som upprättar eller ändrar en plan eller ett program göra en strategisk miljöbedömning av planen, programmet eller ändringen, om dess genomförande kan antas medföra BMP (betydande miljöpåverkan). Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planeringen så att en hållbar utveckling främjas.

Innan myndigheten eller kommunen tar ställning till om BMP kan antas uppstå ska undersökning göras som identifierar de omständigheter som talar för eller emot att BMP kan uppstå (enligt de kriterier som anges i *Miljöbedömningsförordning*, SFS 2017:966). När undersökningen är genomförd ska kommunen eller myndigheten ta ett särskilt beslut som redovisar identifierade omständigheter. Beslutet ska tillgängliggöras för allmänheten, men kan inte överklagas särskilt. Samråd ska även ske med de länsstyrelser, kommuner och andra myndigheter som berörs av planen, programmet eller ändringen.

Om BMP kan antas uppstå ska de omständigheter som talar för detta utredas i en MKB (miljökonsekvensbeskrivning). Det som framkommer i MKB ska integreras i planarbetet och handlingen ska samrådats i samband med planprocessen.

### Kommunens bedömning

Kiruna kommun har (2020-05-18) upprättat en undersökning av betydande miljöpåverkan för aktuell detaljplan. Detaljplanens genomförande bedöms inte innebära betydande miljöpåverkan och någon fullständig MKB behöver inte upprättas.

Länsstyrelsen har tagit del av undersökningen och meddelar i skrivelse 2020-06-30 (ärendebeteckning 402-7633-2020) att de delar kommunens bedömning om att genomförandet av detaljplanen inte antas medföra betydande miljöpåverkan.

### Miljömål

Syftet med de miljöpolitiska målen (*prop. 2004/05:150*), totalt 16 stycken (redovisas i tabellen nedan) är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta. Detta ska ske utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.

Länsstyrelsen har uppdraget att samordna det regionala arbetet för att uppnå de svenska miljömålen. Arbetet sker i samarbete med kommuner, näringsliv, frivilliga organisationer och andra aktörer för att miljömålen ska få genomslag i länet och miljön ska bli bättre. Länsstyrelsen följer också upp hur miljöarbetet går. Aktuellt läge går att läsa på miljömålsportalen ([www.miljomal.nu](http://www.miljomal.nu)).

Länsstyrelsen i Norrbottens län har konstaterat att inget av miljömålen uppnås till 2020 och ett åtgärdsprogram för att nå regionala miljö-, klimat- och energimål, fastställdes under 2018. Arvidsjaurs och Gällivare kommuner har under 2018 antagit nya lokala miljömål.

Samtliga miljömål och planens bedömda inverkan på dessa:

Miljömål	Planens inverkan
1 Begränsad klimatpåverkan	±
2 Frisk luft	±
3 Bara naturlig försurning	±
4 Giftfri miljö	±
5 Skyddande ozonskikt	x
6 Säker strålmiljö	x
7 Ingen övergödning	±
8 Levande sjöar och vattendrag	±
9 Grundvatten av god kvalitet	±
10 Hav i balans samt levande kust och skärgård	x
11 Myllrande våtmarker	x
12 Levande skogar	x
13 Ett rikt odlingslandskap	x
14 Storslagen fjällmiljö	x
15 God bebyggd miljö	+
16 Ett rikt växt- och djurliv	x

#### Förklaringar

+ positiv påverkan

- negativ påverkan

± obetydlig positiv eller negativ påverkan

++ mycket positiv påverkan

-- mycket negativ påverkan

x ingen påverkan

*Kommentar:* Detaljplanens genomförande bedöms inte påverka något av miljömålen på ett betydande negativt sätt.

### Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt bindande styrmedel som infördes med miljöbalken 1999 för att komma till rätta med miljöpåverkan från diffusa utsläppskällor från till exempel trafik och jordbruk. En MKN kan anges som en halt eller ett värde (högsta tillåtna halt av ett ämne i luft, mark, eller vatten) men kan även beskrivas i ord.

MKN kan ses som styrmedel för att på sikt nå miljökvalitetsmålen. Det finns idag MKN för olika föroreningar i utomhusluften (SFS 2010:477), olika parametrar i vattenförekomster (SFS 2004:660), olika parametrar i havsmiljön (SFS 2010:1341) olika kemiska föreningar i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554) samt för omgivningsbuller (SFS 2004:675).

#### MKN för utomhusluft

Det finns svenska MKN för den högsta tillåtna halten i utomhusluft av kvävedioxid och kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid, ozon, bensen, fina partiklar (PM10 och PM2,5), bens(a)pyren, arsenik, kadmium, nickel och bly i utomhusluft.

Tillkommande trafik bedöms bli obetydande i sammanhanget. MKN riskerar därmed inte att överskridas på grund av detaljplanens genomförande.

### *MKN för vattenförekomster*

Vattenmyndigheterna (5 stycken) har det övergripande ansvaret att se till att EU:s ramdirektiv för vatten (vattendirektivet) genomförs i Sverige. Grundvatten, sjöar, vattendrag och kustvatten har delats in i vattenförekomster för vilka bedömning har skett vilken ekologisk, kemisk eller kvantitativ status som vattnet har och vilka krav som ställs för att kunna upprätthålla och förbättra denna status.

Bottenvikens vattendistrikt är Sveriges nordligaste vattendistrikt och omfattar hela Norrbottens län samt större delen av Västerbottens län. Länsstyrelsen i Norrbottens län har utsetts till vattenmyndighet i distriktet. Vattendistriktet beslutade i december 2016 om (nya) MKN, åtgärdsprogram och förvaltningsplan för åren 2016-2021. Beslutande MKN innebär kortfattat att alla ytvattenförekomster ska uppnå eller behålla hög eller god ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus samt att alla grundvattenförekomster ska uppnå eller behålla god kvantitativ status och god kemisk grundvattenstatus (om inte undantag har meddelats). Yt- och grundvattenstatusen får generellt inte försämrats.

Inget av distriktets vatten uppnår god kemisk status till följd av storskalig och långväga spridning av kvicksilver och polybromerade difenyletrar (PBDE, används bland annat som flamskyddsmedel), vilka sprids till miljön via läckage från varor, avfallsupplag med mera. Bortsett från dessa är det ett femtiotal vattendrag, sjöar och kustvatten som inte uppnår god kemisk status på grund av påverkan från olika tungmetaller och tributyltenn (TBT).

Vattenkvaliteten är överlag god inom distriktet, men vissa utmaningar finns att särskilt ta hänsyn till i samband med samhällsutvecklingen:

- Fysiska förändringar, exempelvis utvinning av energi, vägar, ökad produktionen inom jord- och skogsbruk som påverkar vattnen negativt. Fysisk påverkan är den vanligaste orsaken till att god ekologisk status inte nås i distriktet.
- Läckage av metaller och sura ämnen från sulfidjordar i kustområden, beroende av bland annat bearbetning och dikning.
- Storskalig påverkan från areella näringar, exempelvis genom gödsling, utdikning, ökad instrålning vid avverkning samt effekter från körskador i marken.
- Läckage av metaller från avslutad och pågående gruvverksamhet.
- Vattentäkter som saknar vattenskyddsområde eller där föreskrifter och skyddsområdets avgränsningar behöver revideras. I Bottenvikens vattendistrikt är det bara drygt 10 % av de allmänna vattentäkterna som har fullgott skydd.

Nuvarande status och MKN för berörda vattenförekomster (www.viss.lansstyrelsen.se, 2020-04-02):

Vattenförekomst	EU-CD	Ekologisk status/potential	Kemisk status	MKN Ekologisk status	MKN Kemisk status	Miljöproblem
Ytvattenförekomst: Luossajärvi	SE753539-168542	Måttlig	Uppnår ej god	God ekologisk status 2027	God kemisk ytvattenstatus med undantag av kvicksilver/kvick silverföreningar och bromerad difenyleter.	Miljögifter till följd av atmosfäriskt nedfall. Vattenkraft, dammar, barriärer och slussar. IED-industri och urban markanvändning.
Luossajoki	SE753543-718887	Otillfreds ställande	Uppnår ej god	-	-	Miljögifter till följd av atmosfäriskt nedfall, lakvatten från gruvdrift. Vattenkraft, dammar, barriärer och slussar. Förändring av morfologiskt tillstånd.

*Kommentar:* Utveckling enligt planförslaget bedöms inte påverka huruvida normerna för god ekologisk eller god kemisk status kan uppnås/upprätthållas.

Området kommer att ingå i kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp.

### *MKN för havsmiljön*

Inget vatten som påverkar kustvatten/MKN berörs av aktuell utveckling.

### *MKN för fisk- och musselvatten*

Ingen vattenförekomst som är utpekad som fisk- eller musselvatten enligt Naturvårdsverkets förteckning (*NFS 2002:6*) finns eller berörs av aktuell utveckling.

### *MKN för omgivningsbuller*

MKN för buller bygger på ett EG-direktiv för buller som infördes i svensk lagstiftning i förordning (2004:675) om omgivningsbuller. Enligt förordningen ska omgivningsbuller kartläggas och åtgärdsprogram upprättas för vägar och järnvägar inom kommuner med fler än 100 000 invånare eller från vägar med en trafiktäthet på mer än tre miljoner fordon per år. Därtill ska strategiska bullerkartor tas fram som visar bullersituationen under det närmast föregående kalenderåret. Även de kommuner som inte berörs av bullerförordningen bör redovisa i översiktsplanen var infrastrukturen innebär problem med buller. På detta sätt ges tidiga signaler kring var det krävs varsamhet eller särskilda åtgärder i detaljplaneringen. Med förordningen infördes även en miljökvalitetsnorm för buller. Målet är att sträva efter att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa.

Eftersom Kiruna kommun har färre än 100 000 innevånare och närliggande vägar inte har en trafiktäthet på mer än tre miljoner fordon per år, finns det inte något formellt krav på bullerkartering. Trots att krav på åtgärdsprogram inte gäller för Kiruna kommun ska strävan vara att begränsa buller.

## **GENOMFÖRANDEFRÅGOR**

### **Tidplan**

Detaljplanen bedöms kunna antas under sommaren 2021.

### **Genomförandetid**

Planens genomförandetid är 5 år från det datum planen vunnit laga kraft. Med genomförandetid avses den tid då fastighetsägarna har en garanterad rätt att bygga enligt detaljplanen. Under genomförandetiden får detaljplanen inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Om detaljplanen behöver ändras eller upphävas under genomförandetiden har fastighetsägaren rätt till ersättning för förlorande rättigheter (exempelvis förlorad byggrätt).

Efter genomförandetidens utgång fortsätter planen att gälla, men den kan ändras eller upphävas utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning.

### **Ansvarsfördelning och huvudmannskap**

Kiruna kommun ansvarar för upprättande av detaljplan och exploatören/fastighetsägaren för genomförandet.

### **Avtal**

Ett planavtal har upprättats mellan Kiruna kommun och plankonsulten.

### **Lovplikt**

Enligt 4 kap. 14-15§ plan- och bygglagen kan kommunen inom vissa ramar besluta att minska eller utöka bygglovspliktens omfattning. Lättnader i bygglovsplikten får emellertid inte beslutas om bygglov krävs för att tillvarata grannars intressen eller allmänna intressen.

Komplement- och tillbyggnader samt förändringar av tak och fasad som avses i plan- och bygglagens 9 kap 4 § pkt 2, 3, 4a § samt 4b pkt 1, avser normalt bygglovsbefriade åtgärder. För att ytterligare säkerställa bebyggelsens utformning och utbredning med hänsyn till områdets värdefulla miljö regleras utökad lovplikt. För området krävs således bygglov för:

- att uppföra eller bygga till en komplementbyggnad på max 15 m<sup>2</sup>, så kallad friggebod
- att uppföra eller bygga till ett komplementbostadshus eller komplementbyggnad på max 30 m<sup>2</sup>, så kallat Attefallshus
- att göra en tillbyggnad på max 15 m<sup>2</sup>
- att bygga högst två takkupor
- att utföra yttre underhållsarbete (ej ommålning)
- att göra en ändring av färgsättning
- att göra en ändring av tak- och fasadmaterial

Detta innebär att ovanstående byggnadsåtgärder prövas mot bestämmelserna i detaljplanen. Utökad lovplikt regleras med en generell bestämmelse i plankartan.

Normalt krävs rivningslov inom ett område med detaljplan för att riva en byggnad eller del av byggnad som vid sitt uppförande krävde bygglov. I aktuell detaljplan regleras utökad rivningslovsplikt vilket innebär att rivningslov krävs för alla byggnader. Detta med hänsyn till den

värdefulla miljön. Utökad rivningslovsplikt regleras som en generell bestämmelse och gäller hela planområdet.

## **Fastighetsrättsliga frågor**

SJ-byggnaderna som ska flyttas till planområdet används idag för hyresrätter och avses även i fortsättningen användas för detta ändamål. Ingen fastighetsreglering inom planområdet planeras. Ett genomförande av detaljplanen bedöms dock kunna medföra att befintlig gemensamhetsanläggning för Lokstallsvägen påverkas i den bemärkelse att andelstalen förändras. Eventuellt omprövande av gemensamhetsanläggning löses vid förrättning i samband med detaljplanens genomförande.

Befintlig fotbollsplan och tennisplan inom Lokstallsområdet har fastighetsägaren för Luossavaara 1:2 tidigare upplåtit nyttjande till genom ett arrendeavtal. Arrendeavtalet är uppsagt.

## **Rättighetsområden**

### *Gemensamhetsanläggningar*

En gemensamhetsanläggning är en anläggning som är gemensam för flera fastigheter, ofta vägar eller vatten- och avloppsledningar. I gemensamhetsanläggningen deltar flera fastigheter och de bekostar både anläggandet och driften enligt andelstal som fastställs av lantmäterimyndigheten.

En gemensamhetsanläggning, *Lokstallsvägens samfällighetsförening*, finns för Lokstallsvägen i direkt anslutning till planområdet (Jukkasjärvi Bandel GA:3). Tillkommande boende avses ingå i befintlig gemensamhetsanläggning och därmed få andelstal i Jukkasjärvi Bandel GA:3. Detta kommer att innebära en kostnad. Andelstalen knyts till fastighet och då tillkommande bebyggelse avses bli hyreshus blir det upp till fastighetsägaren (hyresvärden) att uttaxera den underhållskostnad som andelstalen innebär via hyresavgifterna.

Ett genomförande av detaljplanen innebär att andelstalen för befintlig GA därmed kan komma att ändras. Det är exploatörens ansvar att initiera ombildandet av befintlig gemensamhetsanläggning och bekosta en sådan omprövning av GA om det skulle blir aktuellt.

### *Servitut*

Servitut är en rätt för ägaren av en fastighet att på ett visst bestämt sätt använda en annan fastighet. Det kan till exempel röra sig om rätten att ta väg eller nyttja en brunn på annans fastighet. Det finns två huvudtyper av servitut; avtalsservitut (avtal upprättas) och officialservitut (myndighetsbeslut). Bestämmelser om rättighetsområde får införas i detaljplanen om det behövs för att underlätta planens genomförande. Bestämmelser om rättighetsområden bör införas när ett servitut måste lokaliseras på ett visst sätt inom ett kvarter. Bestämmelserna är styrande och kan leda till tvångsbeslut mot fastighetsägarnas vilja.

Inom planområdet finns servitut (25-F1988-1024.2) för väg som belastar Jukkasjärvi Bandel 100:1 och Luossavaara 1:2 till förmån för Lokstallet 1:1. Servitutet säkerställer åtkomst till Lokstallet 1:1 från Lokstallsvägen och säkerställs därför i detaljplanen. Servitutet bedöms inte påverkas av ett genomförande av detaljplanen.

Ett servitut (25-F1996-743.2) för vattenledning belastar Jukkasjärvi Bandel 100:1 och Luossavaara 1:2 till förmån för Jukkasjärvi Bandel 100:2.

Ett servitut (25-F1996-743.3) för avlopp belastar Jukkasjärvi Bandel 100:1 och Luossavaara 1:2 till förmån för Jukkasjärvi Bandel 100:2.

Servitut (25-F1996-743.4) för väg belastar Jukkasjärvi Bandel 100:1 och Luossavaara 1:2 till förmån för Jukkasjärvi Bandel 100:2.

Servitut (25-F1996-743.5) för bränsletank belastar Jukkasjärvi Bandel 100:1 och Luossavaara 1:2 till förmån för Jukkasjärvi Bandel 100:2.

Samtliga dessa fyra servitut är officialservitut och berör fastigheten Luossavaara 1:2 men inte planområdet. Ett officialservitut bildas, ändras eller upphävs genom en lantmäteriförrättning, i en så kallad fastighetsreglering. Ett officialservitut kan bara upplåtas om det är av "väsentlig betydelse" för den härskande fastigheten. Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte påverka befintliga rättighetsområden.

### *Ledningsrätt*

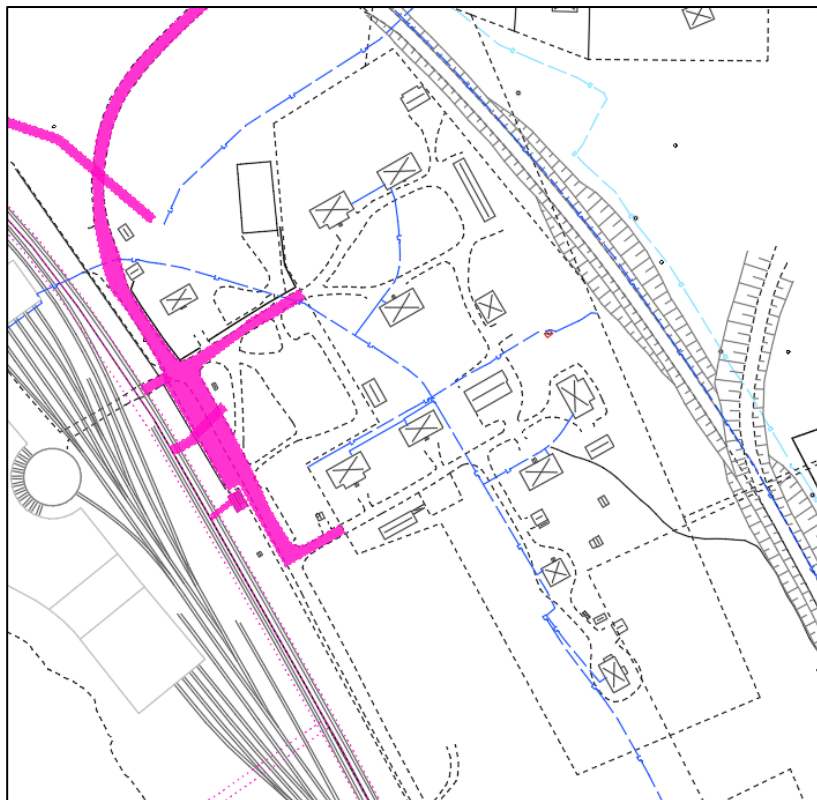
Ledningsrätt är en servitutsliknande rättighet att använda någon annans mark för ledningsändamål. Ledningsrätt kan upplåtas för ledningar för allmänna ändamål såsom vatten och avlopp, data och telekommunikationsledningar. Endast lantmäterimyndighet kan inrätta, ändra eller upphäva ledningsrätt.

Vattenfall Eldistribution AB innehar ledningsrätt (25-F1988-1024.1) för starkström som belastar Lokstallet 1:1. Vattenfall bedömer själva att ledningarna inte kräver markreservat i form av u-områden.

Tekniska verken i Kiruna AB innehar ledningsrätter (25-F1995-477.1) och (25-F1997-503.1) för fjärrvärme som belastar fastigheter inom planområdet.

Kiruna kommun innehar ledningsrätt (25-F1999/80.1) för vatten som belastar Jukkasjärvi Bandel 100:1 och Luossavaara 1:2.

Befintliga ledningsrätter för fjärrvärme och vatten skyddas i detaljplanen med markreservat för underjordiska ledningar [u1] samt att marken inte får bebyggas (prickad mark i plankartan). Ledningsrätterna kommer därmed inte att påverkas av planförslaget.



*Befintliga servitutsområden som berör planområdet markeras med rosa, ledningsrätter illustreras med blå linje.*



### *Fastighetsplan*

Det finns ingen och behövs ingen fastighetsplan.

### **Ekonomiska frågor**

#### *Planekonomi*

Exploatören ansvarar för och bekostar upprättandet av detaljplanen.

För övriga kostnader i samband med exploatering, till exempel projekteringskostnader, byggnationer och anläggningsarbeten ansvarar och bekostar berörd exploatör/fastighetsägare. Detta inkluderar även kostnader för eventuella flyttningar av markledningar och ombyggnadsåtgärder i angränsande ytor, vilka härrör från exploateringen.

Om en nyanläggning av VA-huvudledningar blir aktuellt ansvarar berörd exploatör/fastighetsägare för projektering och anläggning. Samarbete ska ske med Tekniska verken i Kiruna AB (TVAB) och anläggning ska ske enligt TVABs projekteringsanvisningar VA och mark.

### **SAMRÅD/GRANSKNING**

Efter samråd och granskning har inkomna synpunkter sammanställts i en samrådsredogörelse respektive ett granskningsutlåtande. Handlingarna har, om det bedöms varit relevant, reviderats.

Planfrågor har diskuterats under hand med berörda.

## **MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN**

Detaljplanen har upprättats av Tyréns AB i samråd med Kiruna kommun.

### **Beställare**

LKAB

Kommunledningsförvaltningen, Kiruna kommun

### **Kommunens tjänstemän**

Mona Mattsson Kauppi, planhandläggare

Clara Nyström, Kommunantikvarie

### **Planförfattare**

Johanna Smedberg, Tyréns AB

KOMMUNLEDNINGSFÖRVALTNINGEN  
Stadsbyggnadsavdelningen

Nina Eliasson  
Planchef  
Kiruna kommun