

Samråd om detaljplan hotell, service, kontor, parkering med m.m. del av Kiruna 1:310

Detaljplanen hanteras med ett **standardförfarande**. Under samrådstiden, som har pågått mellan den **25 november – 16 december 2020**, har samråd skett med berörda förvaltningar inom kommunen, statliga verk, länsstyrelsen samt berörda sakägare och andra med väsentligt intresse av planen. Samrådshandlingar har skickats ut till ovan nämnda, vilka har beretts tillfälle att yttra sig över upprättat detaljplaneförslag. Under samrådstiden har totalt 15 skriftliga yttranden inkommit.

Samrådsredogörelsen redovisar samtliga av de skriftliga synpunkterna som har inkommit i kronologisk ordning. Synpunkterna sammanfattas och kommenteras var för sig.

Samtliga skriftliga inkomna synpunkter förvaras i sin helhet i planakten hos Kommunstyrelsen på stadsbyggnadsförvaltningen.

Yttranden har inkommit enligt följande ordning:

YTTRANDEN OCH KOMMENTARER

1. Postnord	2020-12-01
2. Vattenfall Eldistribution AB	2020-12-01
3. Sjöfartsverket	2020-12-02
4. Bergstaten	2020-12-03
5. Bygglövskontoret	2020-12-10
6. Privatperson	2020-12-11
7. Statens fastighetsverk	2020-12-14
8. 3G Infrastructure Services AB (3GIS)	2020-12-15
9. Polismyndigheten	2020-12-15
10. Försvarsmakten	2020-12-16
11. Kiruna Lappland	2020-12-16
12. Trafikverket	2020-12-16
13. Tekniska verken i Kiruna AB (projektavdelningen)	2020-12-16
14. Lantmäteriet	2020-12-17
15. Länsstyrelsen i Norrbottens län	2020-12-17



1. Postnord, 2020-12-01

Postnord uppmärksammar att Postnord ska godkänna placering och standarden på postmottagningsfunktionen för att post ska kunna delas ut på ett miljövänligt, kostnadseffektivt och trafiksäkert sätt och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare.

Postnord ska kontaktas i god tid på utdelningsförbättringar@postnord för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation. En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Kommentar: Informationen är noterad.

2. Vattenfall Eldistribution AB, 2020-12-01

Vattenfall Eldistribution påpekar att man har elnätanläggningar inom och i närområdet för detaljplanen bestående av 12 kV markkabel, 12 kV nätstation och 0,4 kV markkabel. Ungefärligt läge för elanläggningarna redovisas på ortofoto som visar att endast en 12 kV markkabel mellan A och B, dvs terminalbyggnad och ledningsstråk förbi flygplatsen är inom planområdet.

Vattenfall Eldistribution önskar att planbeskrivningen använder hela namnet och inte enbart "Vattenfall".

Vidare skriver man:

Vattenfall Eldistribution har ett markkupplåtelseavtal med Swedavia AB gällande ledningar och kopplingsstation som motsvarar ortofotot ovan förutom sträckan A till B vilken är Swedavia ABs egna elnätanläggning.

Vattenfall Eldistribution vill påpeka att den 12 kV markkabel som passerar genom aktuellt planområde, sträckan A till B, bör skyddas med ett u-område men detta är Swedavia ABs angelägenhet.

En fråga är om utvecklingsområdet är tänkt att vara en utökning av flygplatsens (Swedavia ABs) befintliga abonnemang som är undantagna från kravet om nätkoncession och där IKN-nät får byggas utan tillstånd eller kommer området anslutas av Vattenfall Eldistribution som har områdeskoncession.

För större exploateringsområden bör man planera för framtida effektuttag för att hinna möjliggöra anslutning av effektkrävande verksamheter som tex elbilsladdning. Vattenfall Eldistribution vill informera om följande:

- Eventuell flytt/förändringar av befintliga elnätanläggningar utförs av Vattenfall Eldistribution, men bekostas av exploitören.
- Offert på eventuella el-serviser, både byggkraft och permanent servis, beställs via <https://www.vattenfalleldistribution.se/el-hem-till-dig/> eller på telefon: 020-82 10 00.
- Vid eventuella schaktningsarbeten skall kabelutsättning begäras. Detta beställs via Post och telestyrelsens www.ledningskollen.se
- Befintliga elnätanläggningar måste hållas tillgängliga under alla skeden av plangenomförandet.
- Någon anläggning, tex byggnad, får inte uppföras invid eller över elnätanläggning tillhörande Vattenfall Eldistribution så att gällande säkerhetsavstånd inte hålls.

Kommentar: Befintlig kabel till terminal, mellan A och B, kommer att behöva flyttas, förslagsvis till u-område mellan föreslagen bebyggelse och område för friluftsliv. U-området i plankartan har till granskningsskedet utökats så att det löper utmed hela bebyggelsen och att 12 kV kabeln kan förläggas hela vägen till plangränsen närmast

befintlig anslutningspunkt. Nya ledningar kan därutöver förläggas i område för lokalgata så att all ny bebyggelse kan få egen anslutning till Vattenfalls nät och alltså inte ingå i Swedavias abonnemang. Detta förtydligas i planbeskrivningen. Informationspunkterna är noterade.

3. Sjöfartsverket, 2020-12-02

Efter att ha tagit del av bifogade dokumentation så ser Sjöfartsverket bara positivt på den utvecklingsplan som presenteras i underlaget.

Utifrån det som beskrivs så ser vi inga risker för vår verksamhet med den expansion som planeras för utan ser att vi själva kan ha nytta av den ökade servicenivå och tillgänglighet som kommer möjliggöras.

4. Bergstaten, 2020-12-03

Inom området finns inga idag gällande undersökningstillstånd. Bergsstaten har inget att erinra.

5. Byggloukontoret, Kiruna kommun

Byggloukontorets yttrande sammanfattas nedan:

Byggloukontoret föreslår att plankartans område med användningsbestämmelse F kompletteras med P (parkering) då en stor del av är tänkt att användas som parkering.

Man påpekar att det inte finns något e-område för tekniska anläggningar utritat på plankartan.

Bestämmelsen e1 reglerar tillåten BYA i % av fastighetsarea vilket är problematiskt då fastigheten är större än planområdet.

Angående planbestämmelsen om korsprickad mark blir det svårt att i bygglovsprövningen bedöma om sökt åtgärd är en komplementbyggnad eller inte. Man föreslår istället en bestämmelse som exempelvis rör tillåten höjd.

Bestämmelsen om att ”tak, beklädnadsmaterial, byggnadsutformning, belysning och skyltar får inte påverka CNS-utrustning negativt eller orsaka reflektioner eller bländning som kan medföra risk för störning av flygtrafiken eller verksamheten i flygledartornet” berättar inte vad som krävs av en sökande för att uppfylla de premisser som ställs. Byggloukontoret kan inte tolka denna bestämmelse och det är oklart kring hur man ska kunna göra en bedömning om huruvida en sökt åtgärd är planerlig eller inte. Det innebär att byggloukontoret inte kommer att kunna ge råd till sökande angående vilken utformning som tillåts/inte tillåts i planområdet.

Planbestämmelsen om 30% vegetationstäckta tak inom varje fastighet innebär komplikationer och går bara att använda om alla bygglov söks samtidigt, inte i enskilda ärenden.

Byggloukontoret saknar vilket lagrum som gäller för den administrativa bestämmelsen om säkerhetsbevisning och godkännande av flygplatsägarna. Att

andra tillstånd även krävs, enligt annan lagstiftning än PBL, torde i sådant fall handla om att ha en upplysning på plankartan och inte som en planbestämmelse. Den planerade klimatskyddade passagen mellan nya byggnader inom planområdet över till befintlig bebyggelse utanför planområdet innebär en prövning av både planlagt område och område utanför detaljplan. För bygglovskontoret är det oklart kring hur och om en sådan bygglovsprövning kan ske.

Bygglovskontoret önskar en karta i planbeskrivningen med information om vilken del av planområdet som kan vara förorenad.

Man vill också uppmärksamma att det inom kvartersmark inte får sättas upp vägskyltar som exempelvis påbudsmärken. Det betyder att eventuella vägskyltar som sätts upp inom kvartersmark kan leda till att tillsynsärendet startas.

Kommentar: Bygglovskontorets synpunkter har medfört några ändringar inför granskningsskedet. Området med bestämmelsen F har kompletterats med P. E-område för nätstation har införts i plankartan. Bestämmelser om korsprickad mark har tagits bort och ersatts med höjdbestämmelser och ändrade gränser för den lägre bebyggelsen. Detta medför att den nordöstra sidan av det tänkta hotellet nu kan bebyggas med envånings tillbyggnad för till exempel restaurang eller en eller flera fristående byggnader som cykelförråd eller kioskpaviljong.

Bestämmelsen om vegetationstäckta tak har fått beteckning f1 som placerats på de delar av området som kommer att bebyggas och relaterar inte längre till fastighet.

Bestämmelsen e1 finns endast inom den kvartersmark som avses bli nya fastigheter vilket beskrivs i genomförandebeskrivningen. Bestämmelsen rör alltså inte hela Kiruna 1:310.

Utformningsbestämmelsen om tak, beklädnadsmaterial, byggnadsutformning etc har utgått och texten flyttats till rubriken Upplysningar. Här förtydligas också vilka lagar som reglerar detta och att säkerhetsbevisning behöver göras för att skydda riksintresset för kommunikation. Bestämmelse har införts om att startbesked inte får ges innan flyghinderanalys inklusive CNS-analys har utförts och godkänts.

Angående eventuella föroreningar har endast stickprov tagits som ger indikation om var föroreningar kan finnas. Det innebär inte att de är utbredda eller att det inte finns föroreningar i andra delar av området. Planbeskrivningen innehåller karta som visar var stickproven är tagna.

6. Privatperson, 2020-12-11

Vid tillkomsten av Kiruna flygplats konfiskerades och tilltvingades 10 hektar mark från min far och hans syskon, varav min far var ägare av 5 hektar. Flera andra Jukkasjärvibor blev också av med sin mark. Genom hot av juridiska konsekvenser tillskansade man sig marken från min far och hans syskon.

Nu frångår man avsikten med att nyttja marken endast för flygets ändamål. Med ökad verksamhet i området så kommer utsläpp att öka i tillrinningen för vattenområdet som berör Jukkasjärvi.

Jag motsätter mig ökad verksamhet i området och att man frångår de premisser man konfiskerade marken för.

Kommentar:

Sedan Kiruna flygplats invigdes 1960 har samhället och behoven av mark att bebygga förändrats. Plan- och bygglagen ger möjlighet till förändringar under förutsättning att kommunen tar hänsyn till både enskilda och allmännas intressen. Bestämmelserna i lagen syftar till att, med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer.

I arbetet med detaljplanen har utredningar om dagvatten och markföroreningar utförts som visar på att dagvattenmängderna och eventuella föroreningars spridning från området kommer att minska med ett antal åtgärder som beskrivs i planbeskrivningen. En mer omfattande provtagning av marken kommer att genomföras i samband med utbyggnaden och om föroreningar påträffas kommer de att tas om hand.

7. Statens Fastighetsverk, 2020-12-14

Yttrandet är förkortat och sammanfattas nedan.

SFV förvaltar, tillsammans med Länsstyrelsen i Norrbottens län fastigheten Kiruna 1:1, vilken ligger omkring planområdet.

SFV har inget att erinra mot planförslaget.

8. 3G Infrastructure Services AB (3GIS), 2020-12-15

3GIS har en antennbärare för mobiltelefoni (anläggningsID 22893, koordinat RT90 X: 7533071 Y: 1690812) samt en teknikbod inom det område som är föremål för planprogrammet, se karta nedan. Anläggningen är befintlig på platsen sedan många år tillbaka och är betydande för mobiltrafiken i området.

3GIS förhoppning är att kommunen tar hänsyn till anläggningen i planprogrammet och verkar för att den kan vara kvar på platsen. Vi deltar gärna i projektet framöver för att tillsammans med kommunen hitta bästa möjliga lösning avseende en bra infrastruktur för elektronisk kommunikation.

Kommentar: Kommunen förutsätter att anläggningen ska kunna vara kvar på platsen. Teknikboden ryms inom yta som får bebyggas enligt förslag till detaljplan.

9. Polismyndigheten, 2020-12-15

Polismyndigheten har tagit del av handlingar i pågående samråd gällande detaljplan för Kiruna flygplats, utvecklingsområde 1, del av Kiruna 1:130. De frågor som vi främst vill verka i är brottsförebyggande och trygghetsskapande frågor som rör det situationella perspektivet, alltså platsen betydelse för att ett brott inte ska ske.

Flygplatsområdet är fram till idag tämligen förskonat från brottslighet vilket till viss del kan bero på att området är ganska begränsat till ytan och öppet vilket inte inbjuder till exempelvis inbrott i bilar. Om framtida långtidsparkeringar hamnar

längre ifrån själva flygplatsområdet där många människor rör sig riskerar bilarna som står parkerade att bli utsatta för skadegörelse eller inbrott.

Risken för att det ska hända kan minskas genom att stängsla in parkeringarna och att förse dessa med ordentlig belysning. Om man även förser parkeringsområdet med bevakningskameror och ronderar området med vakter minskar risken ytterligare för att brott ska ske.

Att förse hela flygplatsområdet med bevakningskameror kan även det göra att området upplevs tryggare för vanligt folk plus att det kan hjälpa till vid utredning av ett eventuellt brott.

Vad gäller gång- och cykeltrafikanter är det av vikt att hela området från väg E 10 till flygplatsområdet förses med separerad gång- och cykelbana.

Polismyndigheten har ingen annan erinran i ärendet.

Kommentar: Långtidsparkeringen planeras att stängslas in och förses med belysning. Synpunkterna om bevakningskameror, rondering och gång- och cykelbana är noterade men dessa frågor regleras inte i detaljplanen.

10. Försvarsmakten, 2020-12-16

Bakgrund

Detaljplanen i rubricerat ärende är lokaliserad inom påverkansområde i form av ett område med särskilt behov av hinderfrihet tillhörande Kiruna flygplats. Kiruna flygplats är ett område av betydelse för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9§ miljöbalken första stycket.

Försvarsmakten har i händelse av kris och väpnad konflikt behov av att nyttja civil infrastruktur. Försvarsbeslutet 2015 med en ändrad inriktning mot ett högre krav på operativ effekt har inneburit att behovet av civil infrastruktur har ökat. Civila flygplatser är en sådan resurs som Försvarsmakten har behov av att nyttja för att lösa det uppdrag som beslutas av riksdag och regering. Således är det angeläget att åtgärder inte genomförs vilka riskerar medföra begränsningar för Försvarsmakten att i händelse av höjd beredskap eller väpnad konflikt nyttja flygplatsen för militärt flyg.

Försvarsmaktens bedömning

Försvarsmakten har inget att erinra mot den föreslagna detaljplanen i rubricerat ärende under förutsättningen att Kiruna flygplats även fortsättningsvis kan nyttjas av det civilflyget utan begränsningar. Om den föreslagna detaljplanen riskerar att innebära begränsningar för det civilflyget kan den även riskera att innebära begränsningarna för det militära flyget.

Kommentar: Detaljplanen ska inte innebära begränsningar för det civila flyget och därmed inte heller för det militära.

11. Kiruna Lappland, 2020-12-16

Kiruna Lapplands yttrande sammanfattas nedan.

För att säkerställa möjligheten av framtida genomförande av flygplats-transfer med hundspann och snöskoter bör planbeskrivningen kompletteras med följande kravspecifikation och operativa förutsättningar. Kiruna är en besöksdestination med unika upplevelser och aktiviteter. Säkerhetsaspekter och värdskap bör beaktas och med tydlighet integreras i utvecklingsarbetet för Kiruna flygplats.

- *Se över kringgående vägar inkl. kommunal skoterled där säkerställandet av utfartsvägar/planskilda korsningar för hundspann/skoter är helt avgörande för att kunna bedriva verksamhet. Aldrig behöva korsa trafikerad väg – förenat med livsfara.*
- *Jämnt underlag, markplanering utan nivåskillnad för att undvika skaderisk (hundar, maskiner, människor)*
- *Värdskap – Gästupplevelsen börjar vid ankomstterminalen! Det är på flygplatsen besökares intryck och upplevelse av Kiruna börjar och slutar.*
- *Hantera behov av ett område där man möts för att enkelt kunna förflytta sig till fots, med sitt bagage, till startplats för hundspann/skoter.*
- *Förutsättningar ska finnas att hantera bagage med t.ex. kälke.*
- *Genomtänk logistik till/från servicestuga och omgärdande mark.*
- *Säkerhet aldrig kompromissas.*
- *Belysning och skyltprogram för funktion och service.*

Relevant jämförelse i destinationsvärde är tjänsten och upplevelsen att åka exklusiv båt från Marco Polo flygplats till hotell i Venedig.

Kommentar: Detaljplanen syftar bland annat till att skapa god angöring för alla trafikslag inklusive hundspann och skoter. Gångvägen mellan terminal och servicestuga/start har särskilt setts över så att fem till sju meter breda gångbanor med tydliga övergångsställen kan utföras och tråkåtan föreslås placeras som landmärke. Platsen utanför terminal föreslås bli betydligt större än idag och kan ge plats för människor att samlas. Inför granskningskedet har N1-området utökats på bekostnad av CK-området intill.

Angående transportväg för bagagekälke, jämna underlag, belysning och skyltprogram får detta överenskommas med Swedavia i samband med genomförande och arrendeavtal.

Väggkorsningar utanför planområdet kan inte detaljplanen hantera men synpunkten om säker korsning över Flygplatsvägen för den kommunala skoterleden längre norrut har noterats och har även framförts till Trafikverket som är väghållare där.

12. Trafikverket, 2020-12-16

Generellt

Detaljplanen uppges omfatta "Utvecklingsområde 1". Det nämns även en masterplan för flygplatsen. Finns det fler planer på gång i området enligt denna masterplan? Det är angeläget att detta redovisas i så fall för att en helhetsbedömning av eventuell

påverkan/ anspråk på kommunikationerna ska kunna göras.

Flyget

Kommunen anger att en flyghinderanalys samt en CNS-analys har utförts av Swedavia och att de bedömer att ett genomförande av planen inte kommer att ha någon negativ inverkan på Swedavias utrustning. Vad flyghinderanalysen utvisar framgår inte tydligt, endast en formulering att byggnadernas höjd är reglerad mot hinderfriheten.

Även LFV är sakägare för civil luftfart och ska därmed samrådas med innan etablering av byggnader/hinder högre än 20 meter. LFV analyserar objekt till lands och till havs högre än 20 meter i förhållande till omgivande mark- eller vattenyta som ingår i bygglovhandlingar eller kommunala planer med avseende på de internationella regelverk, nationella regelverk och interna föreskrifter inom LFV som gäller för CNS-utrustningar. Vidare bedömer LFV om objektet kan uppföras utan att LFV:s CNS-anläggningar riskerar att bli påverkade rent fysiskt av en etablering. LFV är de enda i Sverige som har den samlade kompetensen och underlaget för att utföra en fullständig flyghinderanalys.

Det framgår inte av planhandlingarna vad LFV:s analyser visar avseende flygsäkerheten.

Bestämmelser i planen föreslås avseende att säkerhetsbevisning/flygsäkerhetsplan, inklusive flyghinderanalys, bländnings- och siktanalys samt analys av påverkan på CNS-utrustning, ska utföras för varje byggnad eller anläggning och godkännas av flygplatsägaren innan bygglov kan beviljas. Detta förutsätter vi är ett komplement då analyser av flygsäkerheten krävs i detaljplaneskedet.

Sammanfattningsvis behöver planhandlingarna tydliggöras avseende vilka utredningar som genomförts, av vem och vilka slutsatser som kan dras av dem.

Järnväg

Riksintresset för järnväg saknas i avsnittet om riksintressen.

Det pågår för närvarande ett arbete med framtagande av järnvägsplan för att hitta en permanent lösning för riksintresset för resandeutbyte avseende personresor.

Det finns ett antal alternativa lokaliseringar av järnvägsstation som utreds bland annat vid flygplatsen respektive vid nya centrum. I det fallet att något av dessa alternativ väljs kommer det att ställas markanspråk både för stationsanläggning och järnvägsspår.

I planarbetet utreds för samtliga lokaliseringalternativ bland annat att järnvägens funktionskrav uppfylls, intrång, miljöpåverkan, påverkan riksintressen, renskötsel etc. Trafikverket är i ett tidigt skede av järnvägsplanen och efter val av lokalisering är gjord, preliminärt i juni 2021, kommer mer detaljerade studier av valt lokaliseringalternativ att göras. Det är viktigt att planerad utbyggnad vid flygplatsen inte förhindrar möjligheten för en flygplatsnära lokalisering av järnvägen.

I Trafikverkets arbete med järnvägsplanen kommer erforderliga flyghinderanalyser att tas fram, samtliga föreslagna centrumnära lokaliseringalternativ för ett läge av den nya järnvägsstationen både vid flygplatsen och vid Kiruna nya centrum berörs av detta. En anslutning av ny järnväg via flygplatsen har fördelar kopplat till tillgänglighet och möjligheten att ansluta tågtrafik till flygtrafik. Vid val av

lokaliseringalternativ kommer alla aspekter vägas samman såsom ekonomi, funktionskrav, intrång och miljöpåverkan.

Kommentar: Swedavias masterplan för Kiruna flygplats, tillgänglig på deras hemsida, redovisar visioner om bl.a. fyra fastighetsutvecklingsområden varav området för denna detaljplan har fått positivt planbesked. Swedavias masterplaner är vägledande dokument som beskriver var och hur olika verksamheter på flygplatserna kan utvecklas på lång sikt och de stäms kontinuerligt av mot marknaden, regionens utveckling, nya regelkrav och ekonomiska förutsättningar. Masterplanen är inte bindande utan visar på Swedavias intention för att klara framtida behov. Masterplanens roll och innehåll förtydligas i planbeskrivningen.

Luftfartsverket har fått underlag för den föreslagna bebyggelsens maximala utbredning och höjd för att kunna utföra en CNS-analys. Man besvarade dock ansökan med att de inte fått tillräckliga underlag för att kunna utföra analysen och krävde en påverkansanalys. I detaljplaneskedet finns inte det detaljerade underlag för byggnaders placering, utformning och material som krävs för en fullständig CNS-analys och påverkansanalys. I bygglovskedet kan ansökan preciseras tillräckligt för att kunna uppfylla Luftfartsverkets krav på underlag.

Swedavias egen expertis (som också är remissinstans till LFV vid ansökan om CNS-analys) har dock kunnat utföra en CNS-analys för egna utrustningar och den visade inte på någon påverkan. Bebyggelsen har också prövats mot flyghinderfriheten och inkräktar inte på den. Swedavia och Luftfartsverket har sedan samrådet diskuterat hur dessa frågor ska kunna hanteras och har kommit överens om bestämmelser och upplysningar så som formulerats i denna detaljplans utformning till granskningskedet. Se även svar till Bygglövskontoret.

Riksintresset för ny järnväg och ny station är inte fastställt och riksintresset redovisas i dagsläget bara för befintlig bana. Att processen med järnvägsplan pågår nämns i planbeskrivningen men kan förtydligas avseende riksintresset. Kommunen och Swedavia deltar i samrådet kring lokalisering av ny station och de skisser som presenterats hittills visar inte någon station eller ny bana inom planområdet. Det finns starka skäl att inte placera järnväg nära flygplatsen då det innebär en risk för flygverksamheten och påverkar riksintresset för flyg. En ömsesidig respekt och samordning av riksintressena behövs. Detaljplanens förslag till bebyggelse och vägar bedöms inte förhindra möjligheten för en flygplatsnära lokalisering av järnvägen.

13. Tekniska Verken, 2020-12-16

Planbeskrivning

Mark- och vattenförhållanden

Geotekniska och hydrologiska förhållanden, Hydrotekniska förhållanden:

Det saknas en illustration eller liknande på det befintliga diket som omnämns på flera ställen i planbeskrivningen. En illustration skulle underlätta förståelsen.

*Förtydligande i fetstil: "Resterande dagvatten föreslås fördröjas och renas före det leds ned i **Swedavias egna dagvattensystem.**"*

Teknisk försörjning, Dagvattenhantering:

Förtydligande: Flygplatsen är inte ansluten till kommunalt dagvatten.

Dagvattenlösningar med oljeavskiljare och sandfång/sedimentationsanläggningar kräver ett årligt underhåll med tömning etc för att anläggningarna ska fortsätta fungera och inte bli igensatta. Skötseln behöver ingå i en GA om dagvattenhanteringen ska vara gemensam för de olika exploatörerna inom planområdet.

Avfall

Förtydligande i fetstil: Handbok för avfallsutrymmen (2018)

Genomförandefrågor

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Det bör framgå om Swedavia även ansvarar för drift och underhåll på dagvattensystemet, se kommentar under "Dagvattenhantering".

Ekonomiska frågor, planekonomi

*Tillägg med fet stil: "I hela planområdet gäller anläggningsavgifter i enlighet med gällande VA-taxa. **Vid om- till- eller nybyggnad skall avgift erläggas för varje tillkommande lägenhet.**"*

Tekniska frågor

Förtydligande markerat med fetstil: Anslutning av sprinkler sker via ansökningsförfarande hos TVAB. Varje anslutning...

Plankarta

Färgerna för de olika användningsområden som är markerade på plankartan syns inte i planbestämmelserna på högra sidan.

Kommentar: Till granskningsskedet har planbeskrivningen och plankartan justeras och kompletterats enligt TVAB:s synpunkter.

14. Lantmäteriet, 2020-12-17

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

PLANKARTA - LEDNINGSRÄTT

Lantmäteriet noterar att det finns befintliga ledningsrätter inom planområdet. För ledningsrätterna har det inte lagts ut något markreservat. Om avsikten är att ledningarna ska bibehållas i dess nuvarande läge och inte flyttas eller tas bort bör det läggas ut markreservat för ledningarna i planen.

PLANBESKRIVNING – FASTIGHETSRETTSLIGA FRÅGOR OCH KONSEKVENSER

Under rubriken framgår att inga befintliga rättigheter finns inom planområdet.

Lantmäteriet noterar att det finns befintliga ledningsrätter inom planområdet.

-Ledningsrätt

Det framgår inte tydligt i planen kommunens avsikt rörande de befintliga ledningsrätterna. Det är viktigt för ledningsrättshavaren att kunna ta del av syftet med planen. Kommunen beskriver förutsättningarna för ledningshavare som önskar dra ledning men Lantmäteriet finner inte hur de befintliga ledningarna ska hanteras. Ska befintliga ledningar vara kvar i dess nuvarande läge, flyttas eller tas bort?

Delar av planen som bör förbättras

FASTIGHETSFÖRTECKNING

Kommunen tar upp i fastighetsförteckningen tre st servitut, dessa ska betecknas som ledningsrätt. Ledningsrätt är ett mellanting mellan servitut och nyttjanderätt och är en separat upplåtelseform.

PLANBESKRIVNING - ENSKILT HUVUDMANNASKAP

Kommunen skriver under rubriken "Ansvarsfördelning och huvudmannaskap":

Swedavia kommer att vara huvudman för allmänna platser och ansvarar för anläggande, drift och underhåll av gator och ledningsnät för vatten och avlopp. Detta innefattar även exploateringsförberedande arbeten och sanering av eventuella markföroreningar. Swedavia kan i samband med försäljning av mark komma att överlåta ansvar och kostnader för exploateringsförberedande arbeten och sanering av eventuella markföroreningar på den exploatör som förvärvar mark inom planområdet.

Lantmäteriet bedömer det olämpligt att ange en juridisk person som huvudman i detaljplanen. Exploatören kan ges ansvar att genomföra planen, vilket kan göras genom exploateringsavtal men huvudmannaskapet bör vara kopplat till fastigheter inom detaljplanen.

Det framgår på s.34 att det ska inrättas gemensamhetsanläggning för lokalgata och gemensamma ledningar.

Kommentar: Ledningsrätterna inom planområdet kommer inte att flyttas eller tas bort. Till granskningsskedet har plankartan kompletterats med U-område för ledningsrätterna. Planbeskrivningen och fastighetsförteckningen har förtydligats angående ledningsrätter.

Ägaren till fastigheten Kiruna 1:310, dvs Swedavia, kommer att vara huvudman. Detta har förtydligats i planbeskrivningen.

15. Länsstyrelsen i Norrbottens län, 2020-02-20

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Riksintresse rennäring

Planområdet ligger inom område som är utpekad som riksintresse för rennäringen. Det är redan i dagsläget svårt att flytta renar förbi flygplatsen. Syftet med planen uppges vara att skapa byggrätter för hotell, kontor, resandeservice och andra verksamheter som kan dra nytta av närheten till flygplatsen. Beskrivningen av den planerade verksamheten är så pass allmänt hållen att det är svårt att säga hur rennäringen påverkas av planen. Det bör därför tydligt framgå av planen vilken verksamhet som planeras. Därefter kan påverkan på rennäringen bedömas och beskrivas.

Riksintresse för kommunikationer (flygplats)

Bebyggelse och verksamheter nära flygplatser kan innebära risker för flygverksamheten. Av planbeskrivningen framgår att CSN-analys samt flyghinderanalys ska ha genomförts till planen. Markens lämplighet för den planerade markanvändningen, tillåtna byggrätter och höjder behöver klarläggas i planskedet. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver tydliggöra i handlingarna vilka analyser och utredningar som har gjorts och slutsatserna från analyserna ska tydligt framgå av planbeskrivningen, så att det är säkerställt att planen inte innebär negativ påverkan på flygplatsens verksamhet eller säkerheten.

Planbestämmelsen "Tak, beklädnadsmaterial, byggnadsutformning, belysning och skyltar får inte påverka CNS-utrustning negativt eller orsaka reflektioner eller bländning som kan medföra risk för störning av flygtrafiken eller verksamheten i flygledartornet" och "För varje byggnad eller anläggning ska utföras en säkerhetsbevisning och flygsäkerhetsplan inklusive en flyghinderanalys, en bländnings- och siktanalys samt en analys av påverkan på CNS-utrustning. Säkerhetsbevisningen ska vara godkänd av flygplatsägaren innan bygglov kan beviljas" finns på plankartan. Länsstyrelsen anser att bestämmelserna är otydliga och att en utvecklad beskrivning och ett förtydligande behöver tillföras i planhandlingarna avseende bestämmelserna. Det behöver tydligt framgå av handlingarna att den avsedda markanvändningen inte påverkar flygsäkerheten och verksamheten på flygplatsen negativt och vad som krävs för det. Vid behov ska erforderliga bestämmelser föras på plankartan.

Råd enligt 2 kap. PBL

Förhållande till ÖP

Planförslaget stämmer överens med den fördjupade översiktsplanen för Kiruna centralort från år 2014.

Naturmiljö

Fridlysta och rödlistade arter förekommer i planområdet. Senaste inventering har enligt handlingarna gjorts 2014 i samband med tillståndsansökan för flygplatsen. Enligt uttag ur Artportalens databas noterades då fridlysta växter som är skyddade enligt Artskyddsförordningen, bland annat riplummer, fjällummer, höstlåsbräken och blekgentiana. Blekgentiana noterades i planområdet senast 2019. En ny naturinventering behöver tas fram och utifrån inventeringen behöver en artskyddsutredning genomföras för förekommande arter. Det behöver klargöras vilka arter som finns samt göra en bedömning av hur arternas bevarandestatus kan påverkas. Ett större område än enbart planområdet behöver inventeras för att kunna avgöra hur arternas bevarandestatus påverkas.

Utifrån planbeskrivningen bedömer Länsstyrelsen att växtplatserna kommer att försvinna med föreslagen exploatering. I första hand bör anpassningar av planen göras för att undvika påverkan. Kommunen behöver presentera vilka skyddsåtgärder som kan vidtas för att undvika och minska/begränsa påverkan på förekommande skyddsvärda och fridlysta arter. Det kan vara aktuellt att ta hjälp av expertis på området. Utifrån vad artskyddsutredningen visar ska kommunen göra en bedömning om dispens behöver sökas från Artskyddsförordningen (2007:845).

Planområdet gränsar till en våtmark i väster som enligt Länsstyrelsens våtmarksinventering har vissa naturvärden (klass 4). Enlig planbeskrivningen kommer ingen exploatering att ske på naturmarken väster om diken och vi uppfattar därmed att våtmarken inte kommer att påverkas. Vi tolkar även handlingarna som att det inte är aktuellt med markavvattande diken.

Utredning av ny järnvägsstation

Riksintresset för järnväg saknas i avsnittet om riksintressen.

Det pågår för närvarande ett arbete med framtagande av järnvägsplan för att hitta en permanent lösning för riksintresset för resandeutbyte avseende personresor.

Det finns ett antal alternativa lokaliseringar av järnvägsstation som utreds bland annat vid flygplatsen respektive vid nya centrum. I det fallet att något av dessa alternativ väljs kommer det att ställas markanspråk både för stationsanläggning och järnvägsspår.

Järnvägsplanen är i ett tidigt skede och efter val av lokalisering är gjord, preliminärt i juni 2021, kommer mer detaljerade studier av valt lokaliseringalternativ att göras.

Det är viktigt att planerad utbyggnad vid flygplatsen inte förhindrar eller försvårar möjligheten för en flygplatsnära lokalisering av järnvägen.

Planbeskrivningen behöver innehålla en beskrivning om detta och planförslagets eventuella konsekvenser för järnvägsalternativen behöver framgå av planhandlingarna.

Klimatanpassning, dagvattenhantering

Klimatanpassning behandlas i planbeskrivning. Dels under avsnitt

Dagvattenhantering (s.25), samt under avsnitt Skyfall och översvämningsrisk (s.31).

Det är lämpligt att avsnitt Skyfall och översvämningsrisk läggs samman med avsnitt Dagvattenhantering.

Det är positivt att frågorna behandlas i planbeskrivningen. Plankartan kan med fördel kompletteras utifrån förda resonemang och ställningstaganden i avsnitten, t.ex. svackdiken för dagvattenhantering och andra åtgärder som är väsentliga för att minska risker kopplat till dagvattenhantering.

I avsnitt Skyfall och översvämningsrisk visas i figur 17, områden där det finns risk för instängning av vatten kopplat till skyfall. I avsnitt Dagvattenhantering har man inte tagit upp hur dessa problem ska åtgärdas. I detta avseende behöver planhandlingen kompletteras. Vid behov kan även plankartan kompletteras med planbestämmelser.

Förorenade områden

Jordprover har påvisat halter över MKM av kobolt i en punkt nära Flygplatsvägen. I grundvattenprover på den tidigare upplagsplatsen finns indikationer på förekomst av PFAS, PAH och aromatiska kolväten.

I planbeskrivningen uppges att ytterligare provtagning ska tas i samband med utbyggnad av långtidsparkeringen för att lokalisera föroreningarna så att de kan åtgärdas. Länsstyrelsen instämmer med detta.

Länsstyrelsen anser att konsultens rekommendation att PFAS-halterna behöver följas upp vid en eventuell schaktvattenhantering i samband med att byggnationen ska utföras.

Prövningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL

Under förutsättning att planförslaget tydliggör planens konsekvenser för riksintressena rennäring och kommunikationer (flygplats) enligt yttrandet samt säkerställer att betydande negativ påverkan på dessa inte uppstår har Länsstyrelsen inte några invändningar mot planförslaget som skulle kunna leda till att beslutet att anta detaljplanen behöver prövas enligt bestämmelserna i 11 kap. 10 § plan- och bygglagen.

Kommentar: Kommunen och Swedavia har haft samtal med Gabna Sameby om förslag till detaljplan. Gabna hade inga invändningar till förslaget då och har inte inkommit med något yttrande i samrådet. Turistnäringen har redan idag verksamheter med hundspann och skoter vilket detaljplanen ska fortsätta möjliggöra genom N1-bestämmelsen. Bestämmelserna Centrum och Kontor ska ge möjlighet till service åt resenärer och arbetande inom området i form av restaurang, café, kontor, mindre butiker etc och eventuellt någon mindre vårdklinik och skönhetsvård. Även turistinformation och mötesverksamhet kan ske i byggnaderna. Det kan också vara företag som har sin bas i Kiruna men vars medarbetare gör regelbundna resor med flyg eller har många långväga besökare. Dessa verksamheter har ingen anledning till att nyttja naturmarken. Användningsbestämmelsen O syftar på hotell vilket har preciserats i bestämmelsen. Byggrätterna är begränsade och innebär inte att renbetesmarken tas i anspråk eller att det blir stor trafikökning på Flygfältsvägen.

Både flyghinderanalys och CNS-analys har utförts avseende Swedavias utrustning och det framgår att föreslagen bebyggelse inte har någon negativ påverkan på flygverksamheten eller avseende Swedavias utrustning. Luftfartsverket kräver mer detaljerade underlag än vad detaljplanen kan ge för att göra sina analyser. Bestämmelser och texter under rubriken upplysningar har ändrats i samråd med Luftfartsverket för att säkerställa att flygverksamheten inte påverkas negativt. Se även svar till Bygglövskontoret. Kommunen bedömer därmed att detaljplanen har hanterat frågorna så väl man kan göra i detta skede.

Samråd har skett med Trafikverket angående järnvägsplanen för ett nytt stationsläge i Kiruna. Denna detaljplan hindrar inte utbyggnaden av järnväg och station så som alternativet presenterades men att lägga järnvägen så nära flygplatsen bör undvikas av flygsäkerhetsskäl. Även om järnvägen läggs i tunnel blir det störningar på CNS-utrustning som flygverksamheten är beroende av. Planbeskrivningen har kompletteras med text och illustration av ungefärligt läge på station och järnväg för att illustrera hur helheten skulle kunna fungera men både kommunen och Swedavia är tveksamma till detta alternativ. Se även svar till Trafikverket.

I samråd med Länsstyrelsens Naturmiljö-avdelning har frågorna kring fridlysta och rödlistade arter hanterats genom en artskyddsutredning. Den samlade bedömningen i utredningen är att påverkan från projektet inte är av sådan karaktär att den påverkar arternas nationella, regionala eller lokala bevarandestatus. Eftersom samtliga arter bedöms finnas i stor mängd i närområdet till planerat projektområde så hade denna bedömning förmodligen gällt även utan skyddsåtgärder. Med föreslagna skyddsåtgärder bedöms projektet inte påverka de arter som omfattas av

artskyddsförordningen på ett sådant sätt att verksamheten bedöms vara förbjuden enligt förordningen. Mot denna bakgrund görs bedömningen att det inte krävs någon dispens från artskyddsförordningen.

Planbeskrivningen har kompletteras enligt Länsstyrelsens synpunkter om dagvatten och skyfall.

Berörda sakägare som inte har blivit tillgodosedda

-

Övriga som inte har blivit tillgodosedda

-Privatperson motsätter sig planen i sin helhet.

Kommunledningsförvaltningen
Stadsbyggnadsavdelningen

Samuel Falk
Planarkitekt
Kiruna kommun

Bilaga: Länsstyrelsens yttrande