



## Granskning av detaljplan för hotell, service, kontor, parkering med m.m. del av Kiruna 1:310

Detaljplanen hanteras med ett **standardförfarande**. Under granskningstiden, som har pågått mellan den **6 maj – 31 maj 2021**, 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 granskningstiden har totalt 12 skriftliga yttranden inkommit.

Granskningsutlåtandet 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. Lantmäteriet	2021-05-07
2. Statens fastighetsverk	2021-05-10
3. Polismyndigheten	2021-05-11
4. Räddningstjänsten	2021-05-19
5. 3G Infrastructure Services AB (3GIS)	2021-05-24
6. Luftfartsverket	2021-05-24
7. Bygglövskontoret	2021-05-31
8. Kiruna Slädhundsklubb	2021-05-31
9. Kiruna Lappland	2021-05-31
10. Trafikverket	2021-05-31
11. Tekniska verken i Kiruna AB (projektavdelningen)	2021-05-31
12. Länsstyrelsen i Norrbottens län	2021-05-31



### **1. Lantmäteriet, 2021-05-07**

*Ingen erinran.*

### **2. Statens fastighetsverk, 2021-05-10**

*Ingen erinran.*

### **3. Polismyndigheten, 2021-05-11**

*Polismyndigheten har i tidigare samrådsdel yttrat sig med förslag på brottsförebyggande och trygghetskapande åtgärder.*

*Polismyndigheten har ingen annan erinran i ärendet.*

### **4. Räddningstjänsten, 2021-05-19**

*Räddningstjänsten har inga synpunkter på planförslaget.*

### **5. 3G Infrastructure Services AB (3GIS), 2021-05-24**

*3GIS har mottagit handlingar angående detaljplan för Kiruna flygplats. Vi hänvisar till tidigare yttrande från bolaget.*

Kommentar: Det tidigare yttrandet gällde en befintlig anläggning med bod på platsen. Kommunen förutsätter att anläggningen ska kunna vara kvar på platsen. Teknikboden ryms inom yta som får bebyggas enligt förslag till detaljplan.

### **6. Luftfartsverket, 2021-05-24**

*Den uppdatering i underlagen för detaljplanen som medför att ett godkännande krävs från LFV innan byggnationen kan påbörjas gör att LFV kan tillstryka detaljplanen i nuvarande skede. LFV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen.*

*Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.*

*Med CNS-utrustning menas utrustning för kommunikation, navigation och övervakning (Communication, Navigation, Surveillance). Analysen grundar sig på Svensk Standard 447 10 12 utgåva 1:1991 "Skyddsavstånd för luftfartsradiosystem mot aktiva och passiva störningar för elektrisk kraftöverföring och tågdrift", Standardiseringskommissionen i Sverige, samt på ICAO DOC 015.*

*VIKTIGT: I vårt remissvar har LFV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. På grund av nytillkomna satellitbaserade inflygningsprocedurer på Sveriges flygplatser har LFV utökat influensområdet för hinderytor till 90 km från flygplats för att även täcka in de hinderytor som är förknippade med dessa procedurer.*

## 7. Bygglövskontoret, Kiruna kommun, 2021-05-31

*Ett e-område för tekniska anläggningar finns nu utritat på plankartan. Under användning av kvartersmark anges att e-område är för en elnätstation. Ett alternativ, för att inte begränsa/precisera platsen för mycket, går det att ange att området är för teknikbyggnad.*

*Inom område för kvartersmark för N1 finns det inte någon byggrätt eller reglering i det triangelformade området utan prickad mark, som är placerad i den nordvästra delen av aktuellt området. Vad är tänkt för aktuell plats?*

*Inom område för kvartersmark för N1 finns det ett fyrkantigt u-område som inte är punktprickad. Är det tänkt att det ska gå bygga på det u-område? Ifall att det är tänkt att teknikbyggnader ska kunna uppföras där, så bör det ändra bokstav till e. Angående att en klimatskyddad passage planeras att byggas från nya byggnader inom planområdet över till befintlig bebyggelse som är utanför planområdet. Det innebär att en prövning av den passagen då kommer att omfatta både planlagt område samt område utanför detaljplan. För bygglövskontoret är det oklart kring hur och om en sådan bygglovsprövning kan ske.*

*Hur är det tänkt att bygglövskontoret i enskilda ärenden ska kunna pröva att det totala antalet byggnaders takyta är minst 30 % sedum? Den här bestämmelsen går att använda om alla bygglov söks samtidigt, men om det inte sker blir det något av ett huvudbry att ha koll på procentsiffran.*

*Under rubriken "administrativa bestämmelser" står följande: "Startbesked får inte ges innan flyghinderanalys och CNS-analys är utförd. Analysen ska vara godkänd av Luftfartsverket och flygplatsägaren." Det finns inte något uppgivet lagrum på plankartan för denna planbestämmelse. 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. Ett startbesked kan inte nekas på grund av att en flyghinderanalys och CNS-analys inte är gjord/godkänd av luftfartsverket och flygplatsägaren, då detta berör annan lagstiftning. Naturligtvis skickar vi remisser under bygglovsprocessen till berörda instanser och informerar sökande om att annan lagstiftning också ska följas. En sökande kan få bygglov och startbesked utan att allt det är genomfört och godkänt. Det kan även innebära att en sökande kan ha bygglov och startbesked som inte går att använda på grund av att alla flygsäkerhetsfrågor inte är lösta.*

Kommentar: Bygglövskontorets synpunkter har medfört några ändringar inför antagandet. E-bestämmelsen är ändrad till att gälla tekniska anläggningar. e<sub>2</sub> bestämmelsen har förtydligats att det gäller inom hela användningsområdet vilket gör att både den triangelformade delen och det fyrkantiga u-området ingår i byggrätten. Terminalens utvecklingsmöjligheter har tidigt i planprocessen stämts av med bygglövskontoret för att avgränsa planområdet. Bygglov för utbyggd terminal bedömdes då kunna hanteras utan detaljplan. Terminalbyggnadens koppling till den klimatskyddade passagen har dock illustrerats på planillustrationen för att klargöra syftet med byggrätten för passagen.

Bestämmelsen om vegetationstäckta tak innebär att man i bygglovskedet måste redovisa andelen vegetationstäckta tak inom egenskapsområdet och därmed får sökande ansvaret att utreda detta. Inom varje fastighet måste sökanden kunna ha

kontroll över andelen. Man kan alltså inte lämna in ett bygglov utan vegetationstäckta tak och förlita sig på att någon annan fastighetsägare gör dem.

Bestämmelsen om villkorat startbesked har syfte att förhindra flygolyckor med risk för skada på människor och analyserna är en skydds- och säkerhetsåtgärd enligt PBL. Bestämmelsen har kompletterats med lagrum.

## **8. Kiruna Slädhundsklubb, 2021-05-31**

*Kiruna Slädhundklubb bildades för mer än 40 år sedan. Klubben har sedan 1996, 25 år sedan, sin verksamhet vid Kiruna Flygplats, invid Arena Arctica. Där har Kiruna Slädhundklubb sin klubbstuga på mark som vi arrenderar av Swedavia. Det är klubbens tävlings- och träningsområde och våra spår utgår från vår parkering intill arena Arcticas parkering. Klubbspåren har en sträckning från 3,3 km upp till 40 km och på dessa spår bedrivs såväl träning som tävling med internationellt deltagande under vintersäsongen. Ungdomsverksamheten är en stor och viktig del av klubbens verksamhet. Med Kiruna Slädhundklubb kan man lära sig att köra hund även om man inte har egna hundar. För ungdomsverksamheten är det av största vikt att vi har lättillgängliga och anpassade spår. Klubbstugan är oumbärlig för vår verksamhet för både ungdomarna och för tränings- och tävlingsverksamhet.*

*Klubbens medlemmar har framgångsrikt tävlat och har medaljer från både EM och VM i Europa och Nordamerika. Tillgången till bra spårssystem har skapat förutsättningar för dessa framgångar. År 2022 har vi än en gång tilldelats uppgiften att arrangera SM av Svenska Draghundsportförbundet. Att klubben har spår att träna och arrangera tävling på är en förutsättning för verksamheten. Vi är den klubb i Sverige som arrangerar flest tävlingar under vintersäsongen. Vi känner en oro för hur och om våra spår kommer att påverkas av förberedelser, arbete och placering av spår och ny järnvägsstation. Vi önskar vara delaktiga i dialogen och är intresserade av information kring om och hur vår verksamhet kommer att påverkas.*

### Kommentar:

Anläggandet av nya järnvägsspår och station ingår inte i detaljplanen. Trafikverket utreder alternativa lägen och förordar att Kirunas nya järnvägsstation placeras enligt alternativ ”Centrumnära söder om Lombololen”. Kiruna kommun förordar detsamma. Klubbens anläggning kommer inte att påverkas av detta alternativ.

## **9. Kiruna Lappland, 2021-05-31**

*Synpunkt på sidan 20 i planbeskrivningen som beskriver verksamheterna på N1-området:*

*För att säkerställa möjligheten av framtida genomförande av flygplats-transfer med hundspann och snöskoter bör tidigare inskickat remissvar beaktas. Vi förespråkar också att de aktörer som idag ansvarar för denna verksamhet och tillika arrenderar äger befintlig servicebyggnad fortsatt involveras i utvecklingsarbetet.*

*Synpunkt på detaljplanens syfte och huvuddrag:*

*Mycket viktigt att berörda intressenter inkluderas i kommande processer och delges en övergripande projekt- och tidsplan. Möjliggörande och ett framgångsrikt slutresultat gällande snöskoter- och hundspannsaktiviteter vid flygplatsen är beroende av samsyn och ett gemensamt ansvar enligt tidigare skrivelse.*

*Vad kan vi förvänta oss gällande samordning av i frågor som gäller exempelvis:*

- Arrendefrågor kopplade till servicehus som idag ägs av turistföretag*
- Planskilda korsningar*
- Markplanering utan nivåskillnad och andra säkerhetsaspekter*
- Belysning, skyltprogram*

*Bör dessa frågor adresseras någon annan är vi tacksamma för relevant kontaktperson.*

Kommentar:

Flytt av byggnader och andra förändringar som rör avtalade arrenden kommer inte att kunna genomföras utan nya avtal. Berörda kommer då att vara samrådspart för att få till lämpligaste tidplan, utförande och placering. Swedavia är, liksom tidigare, samtalspart för arrenden. Angående planskilda korsningar se kommentar till Trafikverket nedan.

## **10. Trafikverket, 2021-05-31**

*Trafikverket har tagit del av granskningshandlingarna och har följande synpunkter. I dialogen som förs löpande med kommunen har det framkommit att planerna på etablering av flygplatshotell och kompletterande bebyggelse för resandeservice, kontor och annan verksamhet kommer föranleda en ökad skoter- och hundspannstrafik till flygplatsen och ett ökat korsande av Flygfältsvägen. Av planbeskrivningen framgår inget av detta.*

*Trafikverket har inga ambitioner att bygga säkra passager för att lösa behovet som uppkommer till följd av etableringen. Behovet måste utredas inom ramen för detaljplanen och om det krävs trafiklösningar utanför planen ska sådana säkerställas i ett avtal med Trafikverket innan planen fastställs.*

Kommentar: Detaljplanen säkrar att befintliga verksamheter med skoter- och hundspannstrafik kan vara kvar vid flygplatsen men har ingen påverkan på utvecklingen i dessa verksamheter och är inte beroende av att en planskild korsning kommer till stånd. Önskemålet om säkra överfarter kommer från Kiruna Lappland Ekonomisk förening vars medlemmar driver verksamheterna. Önskemålet finns vare sig det blir ny detaljplan eller inte och får därför hanteras utanför detaljplaneprocessen.

## **11. Tekniska Verken, 2020-12-16**

*Tekniska verken påpekar att planbeskrivningens text om den pågående detaljplanen för Tuollavaara 1:16 inte är korrekt. Den detaljplanen medger bostäder norr om E10 och verksamheter, tekniska anläggningar samt drivmedelsstation söder om E10.*

### Planbeskrivning

#### Varumottagning och sophämtning

Lägg till följande information: "Avfallshantering ska ske på marknivå. Lastbryggor är inte tillåtet."

Körväg för sopbil till bebyggelsen nordväst enligt figur 11 placerar sopbilen långt ifrån möjligt soprum. Sophämtning bör hellre ske mot Flygplatsvägen med föreslagen utformning av bebyggelsen. En parkeringsficka eller liknande där sopbilen kan ställa sig under tömning ökar säkerheten för personal och förbipasserande.

Manuellt arbete för renhållningsarbetare ska undvikas. Dragaavståndet ska vara så kort som möjligt, högst 10 meter. Helst ska det finnas en direkt anslutning till hämtningsplatsen. Vägen mellan hämtningsstället och sopbilens lastningsplats ska vara hårdgjord, utan lutning och halkfri året om. Avfallskärnen ska kunna förflyttas utan svårigheter, trappsteg och trösklar ska inte förekomma. Trottoarkanter ska undvikas, i de fall det inte går ska fasad kantsten eller motsvarande användas.

#### Teknisk försörjning

Förtydligande: Anslutningspunkt till kommunalt vatten- och spillvattennät är placerad vid östra industriområdet samt i korsningen

Flygplatsvägen/Reningsverksvägen. VA-huvudmannen via Tekniska Verken i Kiruna AB ansvarar för drift och underhåll på VA-ledningar fram till anslutningspunkt.

Fastighetsägaren ansvarar för anläggande, bekostande, drift och underhåll på VA-ledningar fram till anslutningspunkten. Alla VA-ledningar inom planområdet är fastighetens egna. Allmän platsmark inom planområdet har enskilt huvudmannaskap.

#### Avfall

Ändra/lägg till följande information med fet stil: "Ny bebyggelse ska ha utrymmen för **mat- och restavfall** och sortering av återvinningsbara fraktioner i omfattning som motsvarar verksamheten. Kylt soprum kan bli aktuellt för restaurangverksamheter. Avfallshanteringen ska bedrivas i enlighet med Avfall Sveriges rapport Handbok för avfallsutrymmen (2018) vilken reglerar lagkrav samt rekommendationer för transport, förvaring och dimensionering av **mat- och restavfall** samt övrigt avfall (exempelvis förpackningar, tidningar och batterier). Avfallshantering ska ske på marknivå. Lastbryggor är inte tillåtet. Avhämtning av **mat- och restavfall samt returpapper (fr.o.m. 2022-01-01)** görs av kommunen medan övrigt avfall tas om hand av entreprenör.

#### Dagvatten

TVAB undrar om pilarna är felriktade i illustrationen för dagvattenhantering på sidan 27 i planbeskrivningen och hur dagvattnet ska tas om hand när skyfall gör dagvattenledningarna är fulla och ytavledning krävs.

Man påpekar också att det inte finns något utpekad torg som bestämmelsen "Gata och torg utformas med fördröjningsmagasin för dagvatten" hänvisar till.

Fördröjningsmagasinets utrymme bör säkerställas genom att placeringen markeras ut på plankartan, risk finns annars att anläggningen bortprioriteras och sedan inte ryms inom kvartersmarken. En bestämmelse att fördröjningsmagasin ska anläggas innan verksamheterna tas i anspråk bör läggas till.

Kommentar: Planbeskrivningen uppdateras med rätt information om pågående detaljplaner samt text om avfallshantering. För den illustrerade bebyggelsen var tanken att sophämtning ska kunna ske genom att sopbil kör in och vänder på kvartersmark och att parkeringsplatser anpassas där man projekterar avfallsrum. Det finns även utrymme i Flygplatsvägens gatusektion för angöringsfickor om en lösning med soprum intill gatan väljs. Planillustrationen och förklaring till gatusektion har kompletterats med angöringsficka. Ansvaret för kostnader, drift och underhåll av ledningsnät är klargjort i genomförandebeskrivningen och kräver inget ytterligare förtydligande. Text om avfall i planbeskrivningen är ändrad enligt synpunkt.

Illustrationen av dagvattenhanteringen visar de översiktliga flödesriktningarna. I det ifrågasatta området närmast terminalen är marken flack och man måste ta hänsyn till befintliga höjder vid entréer. Det innebär att dagvattnet leds till brunnar med sandfång och underjordiskt dagvattenmagasin innan det leds vidare i dagvattenledningarna. Se vidare i dagvattenutredning tillhörande detaljplanen.

Bestämmelsen om dagvatten syftar till att flera platser kan behöva fördröja dagvatten vid skyfall vilket kommer att utredas och projekteras inför utbyggnaden. Värt att tänka på är att gatorna har enskilt huvudmannaskap och att Swedavia, som äger marken, kommer att ansvara för underhåll och drift av gator för att hålla angöringsvägarna till flygplatsen farbara. Risken att dagvattenfrågan bortprioriteras är därför liten.

Föreslagen bestämmelse att fördröjningsmagasin ska anläggas innan verksamheterna tas i anspråk blir onödig då verksamheterna i terminalen, som skulle vara den mest drabbade vid skyfall, redan är pågående.

Bestämmelsen om att gator och torg ska utformas med fördröjningsmagasin för dagvatten omformuleras. Se även svar till Länsstyrelsen.

## **12. Länsstyrelsen i Norrbottens län, 2021-05-31**

Synpunkter enligt 5 kap. 22 § PBL

### **Rennäring**

Gabna sameby nyttjar marken kring flygplatsen som flyttled och rastbete under vinter och vårvinter. Området utgör en svår passage enligt planbeskrivningen. Trafikverket har i sin lokaliseringsutredning för Kiruna nya Järnvägsstation valt att förorda ett centrumnära alternativ för station med järnvägsdragning nära väg 870. Därför anser länsstyrelsen att kommunen kan i planbeskrivningen ta upp denna nya förutsättning som kumulativ effekt på rennäringen adderad till nu aktuell detaljpanelläggning.

### **Flygsäkerhet, riksintresse för kommunikationer**

Enligt handlingarna har LFV fått underlag för den föreslagna bebyggelsens maximala utbredning och höjd för att kunna utföra en CNS-analys. LFV har besvarat 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. Kommunen anger att ansökan preciseras i bygglovskedet tillräckligt för att då kunna uppfylla LFV:s krav på underlag.

Enligt handlingarna har Swedavias egen expertis (som också är remissinstans till LfV vid ansökan om CNS-analys) utfört en CNS-analys för egna utrustningar och den har inte visat på någon påverkan. Bebyggelsen har också prövats mot flyghinderfriheten och inkräftar inte på den. Swedavia och LfV har sedan samrådet diskuterat hur dessa frågor ska kunna hanteras och har kommit överens om bestämmelser och upplysningar som har tillförts plankartan och planbeskrivningen till granskningsskedet.

Länsstyrelsen tolkar att kommunen har säkerställt att planen är genomförbar när det gäller byggrätternas omfattning och kvartermarkens övergripande lokalisering.

Lämplig detaljutformning och placering kommer att behöva säkerställas vid bygglovsprövning enligt upplysning på plankartan och planbeskrivningen.

Länsstyrelsen har inga övriga synpunkter på planförslaget enligt 5 kap. 22 § PBL.

#### Övriga synpunkter

##### Artskydd

Kommunen har låtit genomföra en artskyddsutredning i och med att det förekommer flera fridlysta och skyddade arter inom flygplatsområdet, bl a höstlåsbräken, månlåsbräken och flera arter av gentiana. Kommunen behöver dock i planhandlingarna visa och beskriva att samma förutsättningar som förelåg för populationerna enligt inventeringen 2014 fortfarande finns kvar inom flygplatsområdet. Eftersom det inte av handlingarna framgår om något har förändrats, kan det inte anses vara säkerställt att arternas nationella, regionala eller lokala gynnsamma bevarandestatus inte påverkas. Därför kan man inte med säkerhet säga att dispens inte krävs. Det är därför inte säkerställt att detaljplanen kan genomföras som man har tänkt sig.

##### Förorenade områden

Länsstyrelsen förutsätter att rekommendationerna från konsulten följs, vilket innebär att kompletterande provtagning tas i samband med utbyggnad av långtidsparkeringen för att lokalisera föroreningarna så att de kan åtgärdas samt att PFAS-halterna följs upp vid eventuell schaktvattenhantering.

##### Dagvattenhantering, klimatanpassning

Planbeskrivning har efter samrådet i stort sett kompletterats på ett tillfredsställande sätt. Däremot hade plankartan kunnat kompletteras med bestämmelser exempelvis vad gäller markhöjder och reserverade ytor för dagvattenhantering (svackdiken etc.).

##### Prövningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen har inte sådana 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:

Planbeskrivningens avsnitt om konsekvenser för rennäringen har kompletterats med planerna för en ny järnvägsstation för Kiruna.

Vad gäller artskydd har inga förändringar av markskötseln skett på flygplatsen sedan 2014, vilket är en förutsättning för att de skyddsvärda växterna ska trivas på platsen. Inför utbyggnadsarbetena ska en ekolog inventera området och de skyddsvärda växterna markeras inför eventuell flytt av marksvål till ny plats med samma förutsättningar, dvs väggkant som slås årligen eller gräsyta som klipps.



Angående önskemålet att förse plankartan med markhöjder och markerade ytor för dagvattenhantering: Det krävs dagvattenanläggningar i form av svackdiken, underjordiska magasin mm på flera delar av planområdet. På grund av att det är flacka lutningar är det svårt att med plangränser markera exakta lägen och relevanta plushöjder utan detaljerad projektering. Detta kommer att ske inför utbyggnad av vägar mm. Swedavia har intern dagvattenexpertis som deltar i projekten och inför all utbyggnad som sker på flygplatserna görs mer detaljerade utredningar och projekteringar. Swedavia har, som ensam markägare med ansvar för drift och underhåll, kontroll över eventuell försäljning av tomter och att byggnation på kvartersmark inte sker innan höjdsättning är klargjord och nödvändiga åtgärder är genomförda. Swedavia är också mån om att framkomligheten till terminalen inte äventyras på grund av skyfall. Bestämmelsen om dagvatten föreslås istället formuleras om så att den gäller inom hela planområdet och att det blir tydligare vad som menas.

### **Berörda sakägare som inte har blivit tillgodosedda**

Tekniska Verken           angående dagvattenbestämmelser  
Länsstyrelsen           angående artskydd, dagvattenbestämmelser

### **Övriga som inte har blivit tillgodosedda**

-

Kommunledningsförvaltningen  
Planenheten

---

Samuel Falk  
Planarkitekt  
Kiruna kommun

Bilaga: Länsstyrelsens yttrande