



KIRUNA KOMMUN

PLANBESKRIIVNING

Adam Palo, planarkitekt Kiruna kommun

Selma Ogden, planarkitekt Svefa AB

Påbörjat Datum: 2023-01-23

Vårt Dnr: 2023-00119

Datum: 2024-02-09

Detaljplan för del av Bolaget 11:2 samt Lombolo 12:1, Lombiaviadukten, flytt av kyrkan

Kiruna kommun
Norrbottens län

SAMRÅD

Innehållsförteckning

1 Detaljplanens syfte	4
1.1 Syfte	4
1.2 Vad är en detaljplan?	4
2 Handlingar	5
2.1 Samrådshandlingar	5
2.1.1 Underlag	5
2.2 Utredningar	5
3 Beskrivning av detaljplanen	6
3.1 Planens huvuddrag	6
3.2 Bebyggelse och gestaltning	7
3.3 Genomförandetid	8
3.4 Allmän plats	8
3.5 Huvudmannaskap	9
3.6 Kvartersmark	9
3.7 Befintligt	9
3.8 Ärendeinformation	10
4 Motiv till detaljplanens regleringar	11
4.1 Motiv till reglering	11
5 Genomförandefrågor	11
5.1 Avtal	11
5.2 Övertagande av statlig väg	11
5.2.1 Inlösen allmänplats	11
5.3 Fastighetsrättsliga frågor	12
5.4 Tekniska frågor	12
5.5 Ekonomiska frågor	12
5.6 Plankostnad	12
5.7 Ledningar	12
6 Planeringsförutsättningar	13
6.1 Kommunala	13
6.1.1 Planbesked	13
6.1.2 Översiktsplan och fördjupad översiktsplan	13
6.1.3 Trafikplan Kiruna centralort 2015-02-05	13
6.1.4 Detaljplan	13
6.2 Grundkarta	14
6.3 Natur	14
6.3.1 Djurliv	14
6.3.2 Rekreation	15
6.4 Miljö kvalitetsnormer	15
6.4.1 Luft	15
6.4.2 Vatten	15
6.4.3 Buller	16
6.5 Mark	16
6.6 Ledningar	16
6.7 Hälsa och säkerhet	16
6.7.1 Risk för översvämning	16
6.7.2 Risk för olyckor	18
6.8 Riksintressen	19
6.8.1 Rennäring	19
6.8.2 Kulturmiljövård	20
6.8.3 Totalförsvaret	20

6.8.4	Fyndigheter av ämnen och material.....	21
6.8.5	Trafikkommunikation.....	22
6.9	Trafik.....	22
6.9.1	Biltrafik.....	22
6.9.2	Kollektivtrafik.....	24
6.9.3	Gång-, cykel-, häst- och skotertrafik.....	24
6.9.4	Parkering.....	24
6.10	Strandskydd.....	24
7	Konsekvenser.....	25
7.1	Strategisk miljöbedömning enligt miljöbalken 6 kapitel.....	25
7.2	Undersökning av betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken 6 kap. 6§.....	25
7.2.1	Länsstyrelsens synpunkter och råd.....	25
7.2.2	Beslut om betydande miljöpåverkan.....	25
7.3	Miljö.....	25
7.4	Miljö kvalitetsnormer.....	26
7.4.1	Luft.....	26
7.4.2	Vatten.....	26
7.4.3	Mark.....	28
7.4.4	Buller och vibrationer.....	29
7.5	Hälsa och säkerhet.....	29
7.5.1	Risk för översvämning.....	29
7.5.2	Risk för olyckor.....	29
7.6	Riksintressen.....	29
7.6.1	Rennäring.....	29
7.6.2	Kulturmiljövård.....	30
7.6.3	Fyndigheter av ämnen och material.....	30
7.6.4	Totalförsvaret.....	30
7.6.5	Trafikkommunikation.....	30
7.7	Trafik.....	30
7.8	Strandskydd.....	31
8	Planens förenlighet med översiktsplanen och miljöbalken.....	32
8.1	Översiktsplan och fördjupad översiktsplan.....	32
8.2	Miljöbalken.....	32
9	Medverkande.....	33
	Beslut.....	33

1 Detaljplanens syfte

1.1 Syfte

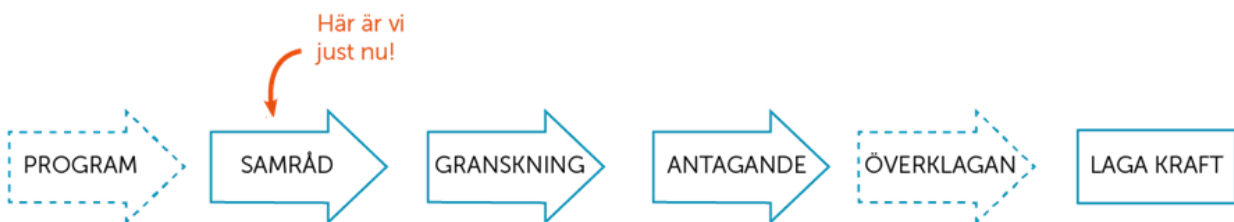
Syftet med detaljplanen är att ersätta Lombiaviadukten med en ny trafiklösning. Detaljplanen bekräftar befintlig markanvändning VÄG och NATUR och möjliggör en T-korsning med infart från Lombolaleden till Värmeverksvägen samt övergångsställen för fotgängare, cyklister och skotertrafik där det tidigare varit viadukter.

1.2 Vad är en detaljplan?

En detaljplan består av en plankarta och en planbeskrivning. Plankartan är den handling som är juridiskt bindande och anger vad som till exempel ska vara allmän plats, kvartersmark, hur bebyggelsen ska regleras med mera. Plankartan ligger till grund för kommande bygglovsprövning. Planbeskrivningens syfte är att beskriva områdets förutsättningar och de förändringar som planen innebär. Planbeskrivningen ska vara ett stöd för att kunna tolka plankartan.

Detaljplanen handläggs med standardförfarande enligt plan- och bygglagen (2010:900). Kommunstyrelsen beslutade om planuppdrag 2023-01-23.

Processpilen visar stegen för standardförfarande



2 Handlingar

2.1 Samrådshandlingar

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning
- Undersökning av betydande miljöpåverkan

2.1.1 Underlag

- Fastighetsförteckning
- Grundkarta
- Fornsök, Riksantikvarieämbetet: Fornsök (raa.se)

2.2 Utredningar

Då planområdet utgör en del av sträckan för flyttvägen har detaljplanen tagit del av utredningar som tagits fram inom projektet för flyttvägen. Utredningar som använts som underlag i planarbetet är:

- Konsekvensutredning och förprojektering för anläggning av flyttväg och flytt av Kiruna kyrka från befintligt läge till ny kyrkotomt, AFRY, 2023-04-17
- PM Geoteknik, Flytt Kiruna kyrka – Översiktlig geoteknisk utredning, AFRY, rev 2023-11-13
- Rapport, Dagvattenutredning Lombolaleden, Tyréns, 2023-12-21
- Trafikutredning Kiruna - Ny vägkoppling Lombia, Trivector, Version 2022:36

3 Beskrivning av detaljplanen

Kapitlet redovisar den planerade markanvändningen och den utveckling som kommunen har avsett med planen. Även planens omfattning och lokalisering redovisas, samt huvudmannaskap och genomförandetid för detaljplanen.

3.1 Planens huvuddrag

Till följd av gruvans expansion ska Kiruna kyrka och klockstapelns samt ett antal andra kulturhistoriskt betydelsefulla byggnader flyttas från sin nuvarande plats till Nya Kiruna Centrum. LKAB har tillsammans med AFRY tagit fram en konsekvensutredning – *för anläggning av flyttväg och flytt av Kiruna kyrka från befintligt läge till ny kyrkotomten 2023-04-17* som visar att delar av Lombolaleden vid Lombiaviadukten behöver sänkas för att kunna anlägga den ca 30 meter breda tillfälliga flyttvägen som ska användas för att transportera kulturhistoriska byggnaderna.

I samband med att delar av Lombolaleden sänks ned kommer Lombiaviadukten att försvinna. Flyttvägen skapar en förändring som strider mot gällande detaljplaner vilket gör att en ny detaljplan behöver upprättas. Detaljplanen skapar förutsättningar för en ny trafiklösning där Lombolaleden ligger i höjd med Värmeverksvägen. Detaljplanen möjliggör även för anläggning av dagvattenåtgärder som diken och trummor, vilket skapar en robust lösning med lokalt omhändertagande av dagvatten som gynnar både infiltration och rening samt säkerställer ytliga rinnvägar vid kraftigare regn.

Planen bekräftar befintlig markanvändning och möjliggör för gång- och cykelpassager där det tidigare varit viadukter. Detaljplanen kommer även innefatta delar av Värmeverksvägen för att säkerställa åtkomsten till värmeverket i framtiden. Kringliggande områden bedöms inte påverkas negativt av detaljplanen och kommer att även finnas kvar i framtiden.

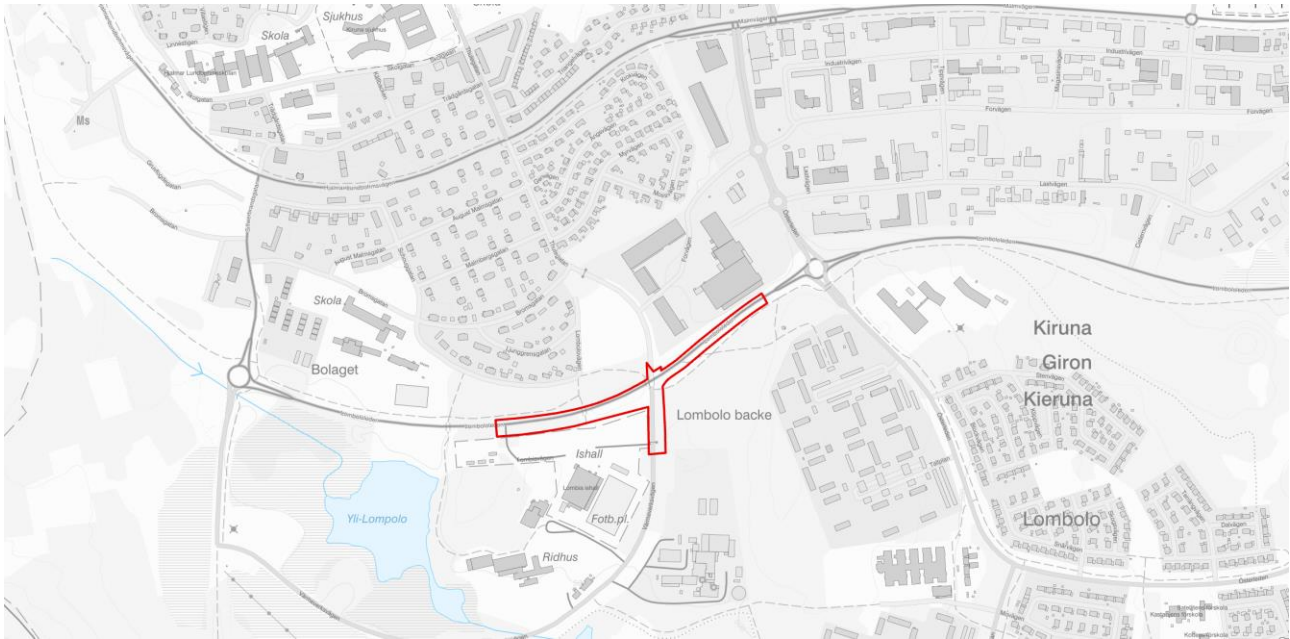


Figur 1, flygfoto visar befintliga viadukt, gång- och cykel-tunnlar och vägar.

Trafikverket är väghållare och har vägrätt för Lombololedden. Kiruna kommun äger marken inom planområdet.

Intentionen är att Kiruna kommun ska överta vägrättigheterna för delarna som ligger inom planområdet efter att flyttvägen har återställts med en permanent väglösning enligt detaljprojektering och ny detaljplan.

LKAB kommer att ta över delarna av Lombololedden som ligger utanför planområdet närmast gruvstadsparkerna.



Figur 2, orienteringskarta, planområdet markeras ungefärligt med röd linje.

3.2 Bebyggelse och gestaltning

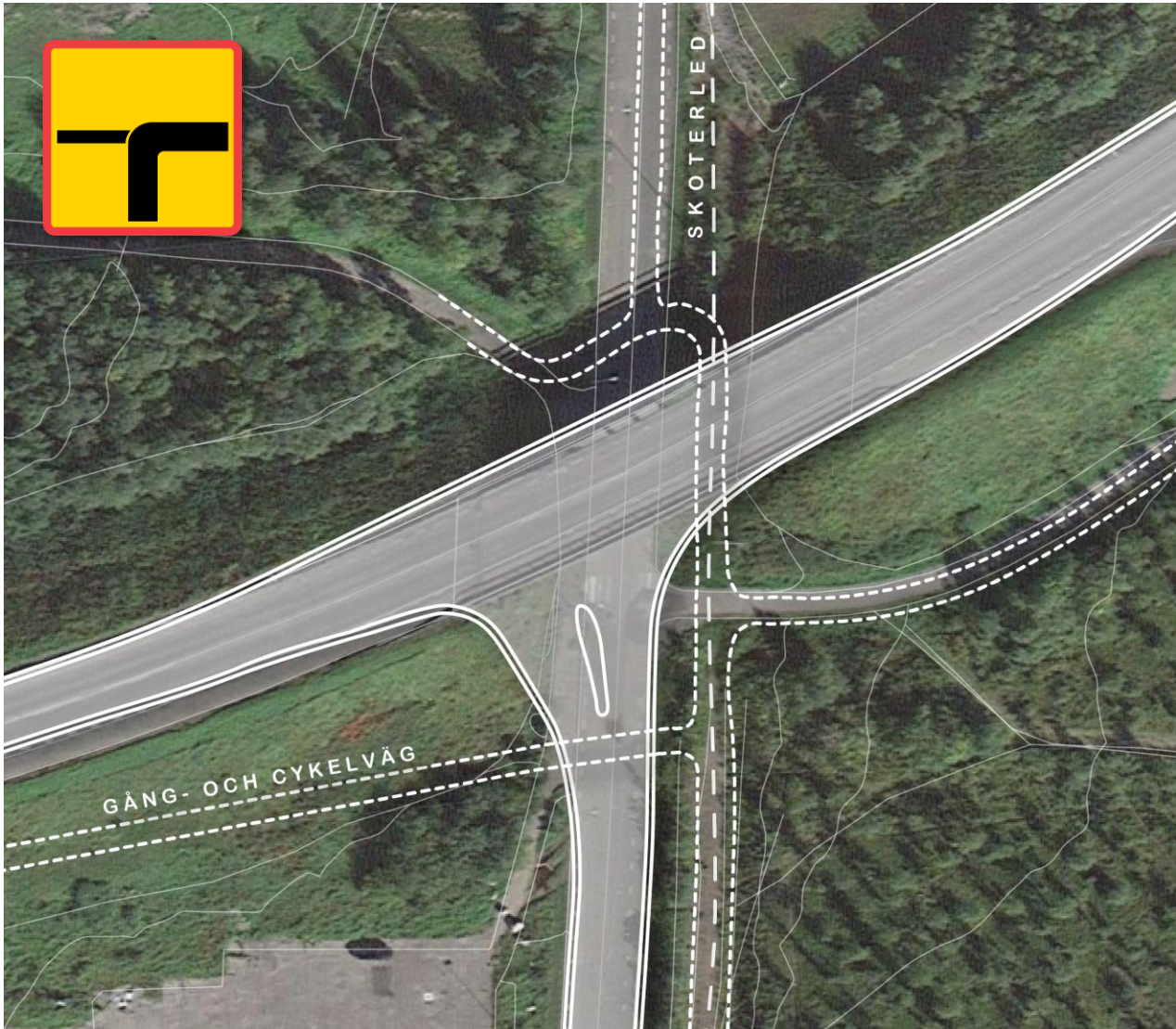
Lombiaviadukten försvinner i samband med att Lombololedden sänkts ner för att möta Värmeverksvägen i en T-korsning. Vägområdet i detaljplanen är dimensionerad för att möjliggöra en T-korsning med svängradie för fordonstrafik, transporter och utryckningsfordon. Även gång- och cykeltunneln väster om Lombiaviadukten kommer att tas bort för att minska antalet lågpunkter i området och på så sätt underlätta dagvattenhanteringen och minska risken för översvämningar. Dagvattentrummor kommer anläggas under Lombololedden enligt åtgärderna som redovisas i dagvattenutredningen. Dagvattnet kommer sedan att avledas via diken längs med Värmeverksvägen vidare till Ala Lombolo.

Detaljplanen möjliggör så att befintliga gång- och cykelvägarna kan finnas kvar. De befintliga gång- och cykeltunnlarna som skapar passager under Lombololedden kommer att ersättas av övergångsställen i markplan. Gång- och cykelvägen som går från norr till söder, längs med Thulegatan och Värmeverksvägen kan anläggas parallellt med snöskoterleden. Detaljplanen möjliggör så att gång-, cykel- och skoterled kan ansluta till de befintliga vägar som länkar samman med motionsspåren vid Ala Lombolo söder om planområdet.

Mängden refuger längs med Lombololedden och inom korsningen bör minskas, då det finns risk att det gör att korsningen behöver breddas jämfört med idag för att lastbil med släp ska kunna ta sig igenom. Det är däremot bra om övergångsställena skyddas av refuger för ökad säkerhet och trygghet.

Körbanorna bör hållas relativt smala på grund av hastighetsefterlevnad och drift, samtidigt som det säkerställs att stora fordonen kan ta sig igenom. Bredd, körspår och svängradie ska studeras

djupare i detaljprojektering inom anläggningsprocessen som startar efter planen vunnit laga kraft. Korsningen ska utformas efter VFU-standard och utformas efter hastighetsbegränsningen 60/40 km/h.



Figur 3, Skiss på ny trafiklösning. Prioriterad färdväg till Värmeverket. Inget vänstersvängande körfält nödvändigt. Underlättar transport till och från Värmeverket.

3.3 Genomförandetid

Genomförandetiden sträcker sig fem (5) år från det datum detaljplanen vunnit laga kraft.

3.4 Allmän plats

Med allmän plats menas ett område som är avsett för ett gemensamt behov. Detaljplanens allmänna platser utgörs av användningsbestämmelse NATUR och VÄG.

Vägområdet utgörs av delar av Lombolaleden och Värmeverksvägen. Väg används för områden avsedda främst för trafik, och i användningen ingår även komplement som behövs för vägens funktion.

Natur: Användningen natur ska tillämpas för områden för friväxande grönområden som inte sköts mer än enligt skötselplan eller genom visst begränsat underhåll. Även mindre park-, vatten- och friluftsanläggningar och andra komplement till naturområdets användning ingår.

Inom markanvändningen väg och natur möjliggörs även gång- och cykelväg samt skoterled.

3.5 Huvudmannaskap

Allmän plats förblir under kommunalt huvudmannaskap.

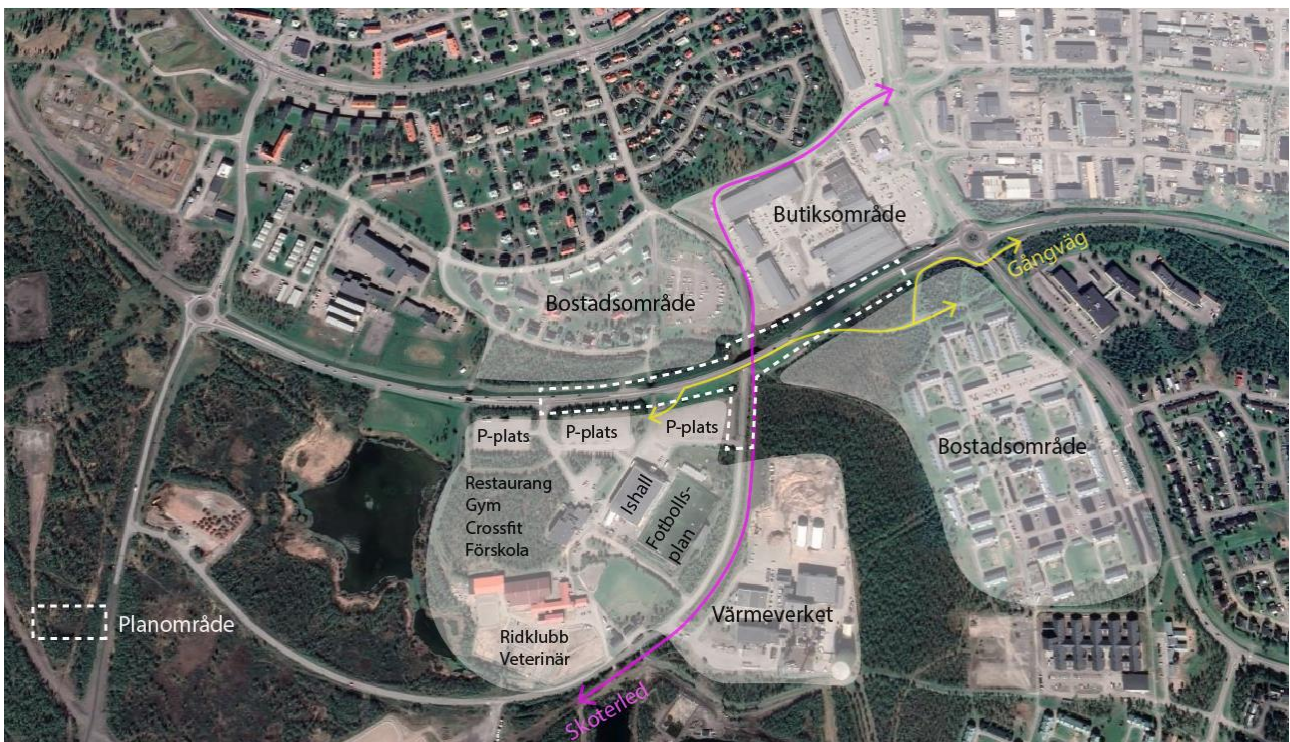
3.6 Kvartersmark

Detaljplanen omfattar ingen kvartersmark.

3.7 Befintligt

Planområdet utgörs av delar av Lombolaleden och Värmeverksvägen. Värmeverksvägen är idag, på grund av Lombiaviadukten, planskild från Lombolaleden.

Inom planområdet går även en gång- och cykelväg parallellt med Lombolaleden.



Figur 4, Ortofoto visar befintlig infrastruktur och kringliggande bebyggelse.

Utanför planområdet, söder om Lombolaleden ligger Lombardiaområdet. Största verksamheten i Lombardiaområdet är värmeverket. Inom området ligger också en mindre förskola som har plats för cirka 20 barn mellan åldrarna 1 och 5 år. Förskolan har fokus på uteaktivitet och spenderar i huvudsak sin tid i närområdet. I samma huskropp som förskolan ligger även ett gym och en restaurang. Inom området finns även en fotbollsplan, ishall (Lombiahallen) och Kirunas Ridklubb med inomhus- och en utomhusanläggning för hästar, samt ett flertal parkeringsplatser. På Lombolaledens norra sida går planområdet förbi delar av ett större handelsområde som innehåller ett flertal butiker samt övrig service.

Planområdet går även förbi två bostadsområden som ligger söder och norr om Lombololeden. Båda bostadsområdena ligger cirka 70–100 meter från vägen och avskiljs av två smala grönområden bestående av framför allt lövträd.

Det finns flertalet gång- och cykelvägar längs med och under Lombololeden. Gång- och cykelvägarna är i de flesta fall asfalterade och upplysta. Alla gång- och cykelstråk som korsar Lombololeden är planskilda och Värmeverksvägen är en avstängd bilväg. En skoterled går genom området i nord-sydlig riktning, längs med Thulegatan, passerar Lombololeden och går sedan delvis parallellt med Värmeverksvägen.



Figur 5, Lombiaviadukten tagen från Värmeverksvägen.

3.8 Ärendeinformation

Kommunstyrelsen beslutad 2023-01-23, § 337 att ge positivt planbesked för området och ge stadsbyggnadsavdelningen i uppgift att påbörja detaljplanearbetet.

Som framgår av sidhuvudet i denna planbeskrivning så är ärendets uppgifter följande:

Kommunens namn: Kiruna

Detaljplanens namn: Detaljplan för del av Bolaget 11:2 samt Lombolo 12:1, Lombiaviadukten, flytt av kyrkan

Diarienummer: 2023-00119

Datum för påbörjande: 2023-03-01

4 Motiv till detaljplanens regleringar

Under följande kapitel redovisas motiven till de enskilda regleringarna i detaljplanen. Redovisningen ska göras utifrån detaljplanens syfte och 2 kapitlet i plan- och bygglagen.

4.1 Motiv till reglering

Typ av bestämmelse	Bestämmelse	Motiv
Användning – Allmän plats	VÄG	Större delen av planområdet planläggs som allmän plats, VÄG. Väg möjliggör gång-, cykel-, skoter, bil- och busstrafik. Inom väg får även dike och trumma för dagvattenhantering inrymmas.
Användning – Allmän plats	NATUR	Längs med Lombololeden och Värmeverksvägen planläggs ytor som NATUR. Bestämmelsen möjliggör dagvattenhantering och gång-, cykel och skoterled. Inom natur får även dike och trumma för dagvattenhantering inrymmas.

5 Genomförandefrågor

Information som handlar om hur detaljplanen ska genomföras organisatoriskt, tekniskt, ekonomiskt och fastighetsrättsligt redovisas under följande kapitel.

5.1 Avtal

Ett exploateringsavtal kommer tecknas mellan LKAB och Kiruna kommun som reglerar förutsättningarna och kostnadsfördelning för planens genomförande. Avtalet ska vara undertecknat innan detaljplanens antagande.

5.2 Övertagande av statlig väg

Lombololeden är idag en allmän väg där Trafikverket är väghållare. Del av Lombololeden som omfattas av detaljplanen avses att övergå från statligt väghållarskap till kommunalt väghållarskap. Väghållarskapet avses således att övergå till kommunen i samband med detaljplanens genomförande.

5.2.1 Inlösen allmänplats

Planen medför ingen markinlösen av anledning att kommunen är markägare till den mark som enligt planen planläggs som allmän plats.

5.3 Fastighetsrättsliga frågor

Planförslaget erfordrar inga fastighetsrättsliga åtgärder som till exempel inrättande av servitut eller fastighetsbildning.

5.4 Tekniska frågor

LKAB ansvarar för utbyggnad av samtliga tekniska anläggningar och infrastruktur. Detta kommer att regleras i det exploateringsavtal som upprättas mellan LKAB och Kiruna kommun.

5.5 Ekonomiska frågor

LKAB bekostar genomförandet av detaljplanen.

5.6 Plankostnad

Ett planavtal har tecknats mellan LKAB och Kiruna kommun. Plankostnader regleras från Kiruna kommuns Plan- och GIS-taxa 2023.

5.7 Ledningar

Kostnaderna för flytt av ledningar med tillhörande anläggningar regleras i exploateringsavtalet.

6 Planeringsförutsättningar

6.1 Kommunala

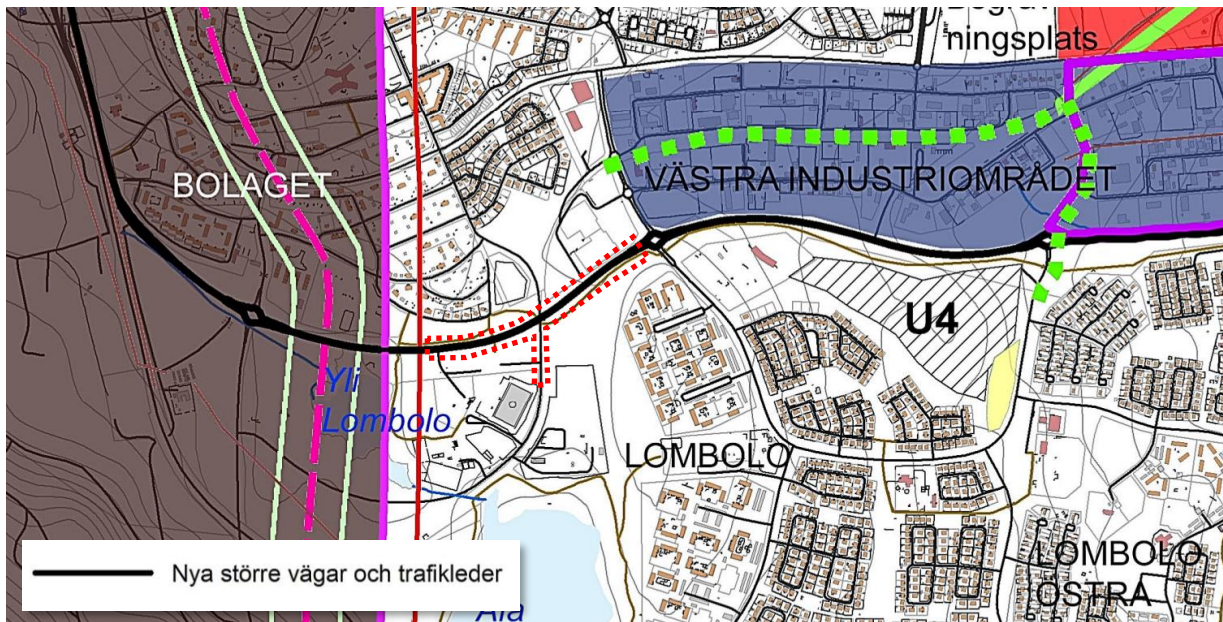
Till de kommunala planeringsförutsättningarna hör ställningstaganden i kommunala planeringsunderlag och beslut.

6.1.1 Planbesked

Kommunstyrelsen i Kiruna kommun beslutade 23 januari 2023, §178, att ge positivt planbesked.

6.1.2 Översiktsplan och fördjupad översiktsplan

För planområdet gäller Översiktsplan för Kiruna kommun 2018 och Fördjupad översiktsplan för Kiruna centralort 2014. Detaljplanen bekräftar befintlig markanvändning och går i linje med aktuell översiktsplan och fördjupad översiktsplan.



Figur 6, fördjupad översiktsplan 2014.

6.1.3 Trafikplan Kiruna centralort 2015-02-05

Till följd av markdeformationer, orsakade av LKAB:s gruvbrytning, avvecklas det gamla samhället successivt, vilket får en direkta påverkan Kiruna kommuns infrastruktur. Syftet med trafikplanen är att säkerställa goda kommunikationer i Kiruna centralort nu och i framtiden.

Detaljplanen går i linje med aktuell Trafikplan – Kiruna centralort 2015-02-05.

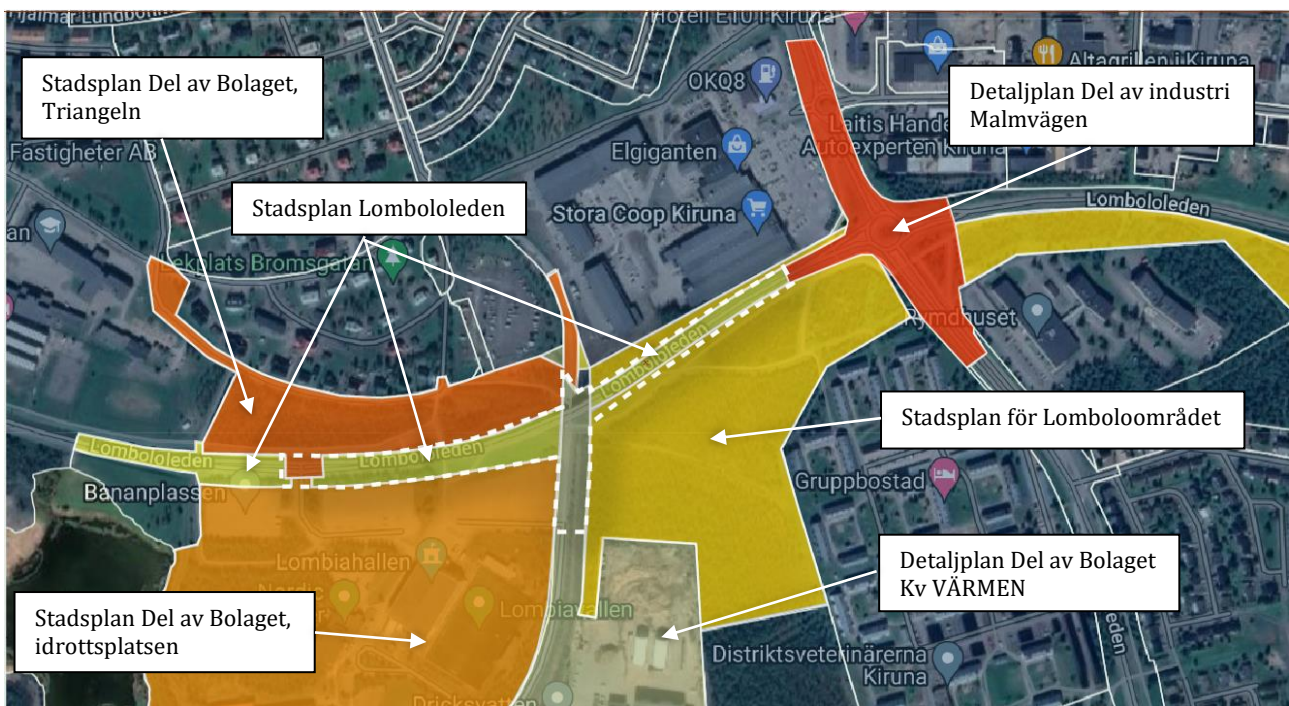
6.1.4 Detaljplan

Lombiaområdet och Lombolaleden består av en splittrad planmosaik. Flera planer har under åren brutets upp i flera större och mindre delområden. Planområdet utgörs av 6 befintliga stadsplaner och detaljplaner, där genomförandetiden för samtliga stadsplaner och detaljplaner har gått ut:

- Stadsplan Lombolaleden m.m. inom Kiruna kommun, 1974

- Detaljplan Del av Bolaget Kv VÄRMEN m.m., 1992
- Detaljplan Del av Bolaget och Triangeln, del av stadsäga 1M (Lombolaleden - Värmeverket), 1991
- Stadsplan Del av Bolaget, idrottsplatsen Lombia, 1976
- Detaljplan Del av industri Malmvägen – Österleden m.m., 1983
- Stadsplan för Lomboloområdet nordvästra delen, 1966

Planområdet har anpassats till befintliga planer och utbredningen av den nya korsningen.



Figur 7, karta visar hur befintliga detaljplaner och stadsplaner ligger i förhållande till planområdet för detaljplan för del av Bolaget 11:2 samt Lombolo 12:1, Lombiaviadukten, flytt av kyrkan.

6.2 Grundkarta

Grundkartan är framtagen av Metria AB 2023-04-19. Koordinatsystem i plan Sweref 99 20 15 och i höjd RH 2000.

6.3 Natur

6.3.1 Djurliv

Det finns inga inrapporterade arter i Artportalen mellan åren 2000–2023.

Drygt 170 meter sydväst om planområdet ligger myrsjön Yli-Lompolo som är en häckningsplats för ett antal fåglar, bland annat de nära hotade arterna Björktrast, Gulsparv, Svartsnäppa, Skrattnås och Fiskmå. Samt sårbara arter som bland annat Vinterhämling, Lappsparv, Blåsand, Stjärtand, Kricka och Gråtrut.

6.3.2 Rekreation

Planområdet innehåller inte några rekreativsvärden.

Inom planområdet finns två gång- och cykeltunnlar samt en skoterled som går under Lombolaleden. Gång- och cykelvägarna samt skoterleden försätter söderut fram till Värmeverksvägen där vägarna länkar samman med rekreativsleder.

6.4 Miljö kvalitetsnormer

En miljö kvalitetsnorm är en bestämmelse om kvaliteten i luft, vatten, mark eller miljön i övrigt och regleras i miljöbalken. Inom ramen av arbetet med en detaljplan måste miljö kvalitetsnormer följas.

6.4.1 Luft

Längs med Lombolaleden färdas tunga och lätta fordon som släpper ut föroreningar i form av koldioxid och partiklar. Luftkvaliteten i Norrbotten är generellt sett mycket bra. Länsstyrelsen i Norrbotten bedömer att miljö kvalitetsmålet Frisk Luft är nära att nås i länet som helhet. Åtta av miljö målets totalt tio preciseringar uppnåddes år 2020. De preciseringar som inte uppnåddes var marknära ozon och PM10. 41 Där PM10 står för inandningsbara *partiklar*. Planförslaget bedöms inte medföra att miljö kvalitetsnormer för luft överskrids, då förslaget inte bedöms medföra en ökning av trafikflöden.

6.4.2 Vatten

Miljö kvalitetsnormer för vatten omfattar ytvatten (sjöar, vattendrag och kustvatten) och grundvatten. En norm anger en lägsta tillåten nivå. Den sammanlagda miljö påverkan på vattenförekomsten får inte orsaka att kvaliteten blir sämre än den status som anges i normen.

Dagvatten

Planområdet har idag problem med större dagvattensamlingar i gång- och cykeltunnlarna som utgör lågpunkter längs med Lombolaleden. Den huvudsakliga avvattningen av dagvatten inom planområdet sker genom naturlig infiltration på gräsbeklädda ytor samt yttlig avrinning.

Enligt genomgång av befintligt dagvattenledningsnät finns det en dagvattenledning som korsar planområdet för att sedan mynna ut i Ala-Lombolo. Ledningen avvattnar med självfall ett större tekniskt avrinningsområde belägen uppströms planområdet. Ala-Lombolo har ej god kemisk status och, måttlig ekologisk status enligt VISS.

Vid genomfört platsbesök identifierades inga brunnar under varken den mindre eller större viadukten. Ett flertal trummor med varierande skick identifierades dock. Några hade dålig lutning och var igenväxta medan andra hade bra kapacitet med gott skick.

Planområdet ligger inte inom vattenskyddsområde och ingen grundvattenförekomst bedöms beröras. Utveckling enligt planförslaget bedöms inte påverka huruvida normerna för god ekologisk eller god kemisk yt- och grundvattenstatus kan uppnås/upprätthållas.

Enligt tillhandahållen information finns inga kända eller registrerade förekomster av föroreningar inom planområdet, eller förorenade områden som har tillrinning in till planområdet. Detta stämmer överens med data som har analyserats utifrån länsstyrelsens EBH-karta över potentiellt förorenade områden i kombination med ytliga avrinningsvägar i Scalgo.

Med åtgärderna som föreslås i dagvattenutredningen förväntas föroreningshalten från området minska vilket bidrar till möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormerna. Se avsnitt 7.4.2 och dagvattenutredningen för dagvattenåtgärder.

6.4.3 Buller

MKN för buller bygger på ett EG-direktiv för buller som infördes i svensk lagstiftning i förordning (2004:675) om omgivningsbuller. Enligt förordningen finns en skyldighet att kartlägga buller och upprätta åtgärdsprogram samt sträva efter att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa. Kravet på kartering börjar gälla när ett samhälle har fler än 100 000 invånare.

Kiruna har färre än 100 000 invånare vilket gör att det inte finns något formellt krav på bullerkartering. Det finns därför inte heller några beslutade miljö kvalitetsnormer.

Enligt Trafikverkets Nationella vägdatabasen (NVDB) är årsmedeldygnstrafik (ÅDP) för Lombololeden 4000–6000 fordon per år och för rondellen sydost om planområdet 2000–4000 fordon per år. Medelårstrafiken för tung trafik längs med Lombololeden är mellan 800–1200.

I samband med att den västra infarten till Lombardiaområdet och Värmeverket, via Silfwerbrandsgatan, ersätts av gruvstadspark kommer trafik behöva ansluta till området från Malmvägen och Österleden.

Miljö kvalitetsnormer för buller bedöms inte överskridas till följd av detaljplanen.

6.5 Mark

Enligt SGU:s jordartskarta (2023) för nordligaste Sverige (1:250 000) består marken inom planområdet enbart av morän. Detaljplanen har tagit del av den geotekniska utredningen som genomförts längs med sträckan för flyttvägen. Borrproverna inom planområdet visar på mycket stabila markförhållanden. Marken består av fast lagrad morän 0,5–2 meter under mark. Lagret mellan markytan och den fasta lagrade moränen består av fyllning (sand och grus) med inblandning av torv (AFRY, 2023).

6.6 Ledningar

VA-ledningar, optoledningar, fibernät och fjärrvärmeledningar går under Lombololeden längs med Värmeverketsvägen fram till värmeverket samt Lombardiaområdet. Ledningar kan behöva flyttas vid anläggning av ny väg. Kostnaderna för flytt av ledningar med tillhörande anläggningar regleras i exploateringsavtalet.

6.7 Hälsa och säkerhet

6.7.1 Risk för översvämning

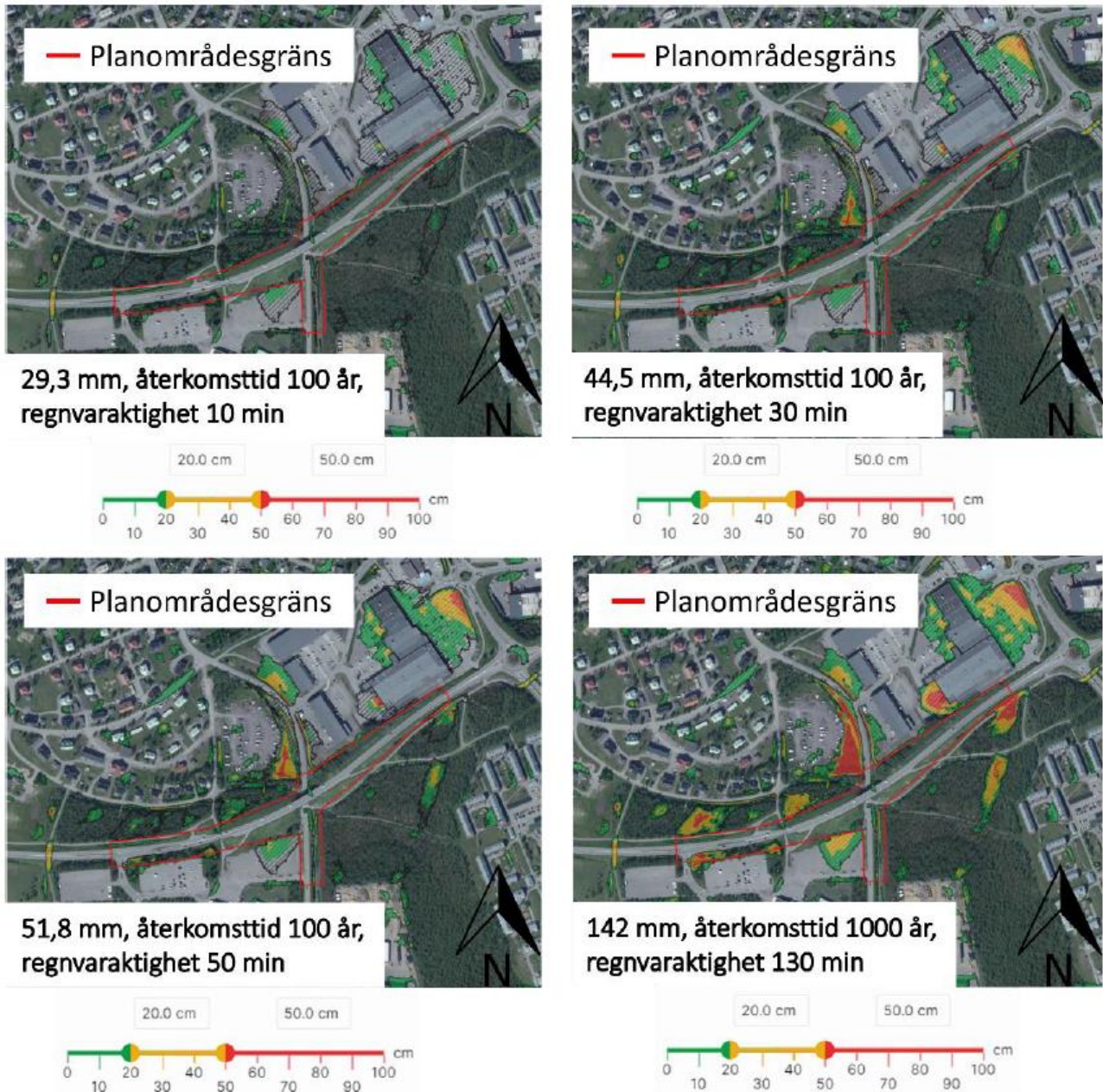
Inom planområdet finns ett antal lågpunkter där vatten samlas vid skyfall och extremregn. I alla lågpunkter förutom en uppgår vattennivån enligt simuleringen till cirka 10 cm. Lågpunkterna bedöms därmed ej utgöra någon risk. Lågpunkten nordväst om korsningen Lombololeden och Värmeverketsvägen utgörs av en grönyta och utgör områdets största lågpunkt och har den största översvämningensrisken, se figur 8. Grönytan tar hand om stora delar av avrinningen som kommer uppströms. Från dagvattenutredningen går det att utläsa att redan efter 30 minuter av ett 100-årsregn så är det mer än 50 cm stående vatten inom delar av grönytan.

Befintliga trummor som finns inom planområdet hjälper dagvattnet att ledas genom passager där det finns en vattendelare. Trummorna redovisas inte i analyserna som redovisas i Figur 8. Det innebär att översvämningssituationen troligen är bättre, då dagvattenutredningen har utgått från värsta tänkbara situation.

Enligt genomgång av befintligt dagvattenledningsnät finns det en dagvattenledning som avvattnar ett större uppströms tekniskt avrinningsområde. Det är viktigt att den nya detaljplanen inte förhindrar ledningens funktion vid regn upp till ett 5-årsregn. Dagvattenledningen som passerar genom planområdet har Ala-Lombolo som recipient.

Vid anläggning av den ny T-korsningen kan befintliga trummor och dagvattenledningar behöva flyttas, ersättas eller kompletteras med nya för att hantera dagvattnet.

Risk finns att den nya korsningen blir en ny lågpunkt om den anläggs på samma eller lägre nivå än grönytan nordväst om Lombololeden. För att säkerställa att korsningen inte blir översvämmad eller får större mängd stillastående dagvatten bör avrinning ske i sydlig riktning mot recipienten Ala Lombolo.



Figur 8, utbredning av översvämning vid olika långt gångna regn. Bilderna visar 100-årsregn med varaktighet på 10, 30 och 50 minuters varaktighet, samt 1000-årsregn med varaktighet på 130 min.

6.7.2 Risk för olyckor

Översvämning väg

I samband med att Lombololedden sänks till följd av flytten av Kiruna kyrka kommer det bli en ny lågpunkt längs Lombololedden. Grönytan norr om korsningen, Lombololedden och Värmeverksvägen, är en lågpunkt och uppsamlingsplats för dagvatten som kommer uppströms.

För att säkerställa att korsningen inte blir översvämmad bör avrinning ske från norr till söder.

Förorening av sjö

Detaljplanen bekräftar befintlig användning och bedöms inte öka trafikmängden. Under anläggningstiden finns risk för spridning av föroreningar till Ala-Lombolo. För att inte riskera att

sprida föroreningar via ledningssystemet för dagvatten eller ytledes i samband med byggnation föreslås föreslagna diken i aktuell utredning även nyttjas som tillfällig lösning under byggnationstiden.

Anvisade ytor för snöupplag är lämpligt för att kunna omhändertas lokalt vid snösmältning. De föreslagna ytorna ska uppfylla miljöbalken för vad som utgör en lämplig plats för ändamålet.

Trafiksäkerhet

De befintliga gång- och cykeltunnlarna som ligger under Lombololeden kommer att ersättas av övergångställen. Det innebär att fotgängare, cyklister och skotrar kommer behöva passera trafikerad väg.

Utformningen av delar av Lombololeden, Värmeverksvägen och korsningen ska följa VGU (Väg och Gators Utformning). Hastighetssänkande åtgärder för fordon längs med Lombololeden rekommenderas i samband med övergångställen.

Trygghet och upplev trygghet

Forskning visar att miljön i och kring en gång- och cykeltunnel påverkar hur vi uppfattar hur trygg den är och vilken känsla vi har när vi går igenom den. Gång- och cykeltunnlar kan upplevas som otrygga på grund av dålig sikt och belysning. Upplevs en tunnel som otrygg resulterar det i att färre personer använder den vilket ökar risken för brott och skadegörelse, då tunnlar ofta har dålig sikt.

6.8 Riksintressen

6.8.1 Rennäring

Riksintresse för rennäringen berörs av 3 kap 5§ miljöbalken. Områden av riksintresse för rennäringen skall skyddas, och mark- och vattenområden skall så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra näringarnas bedrivande.

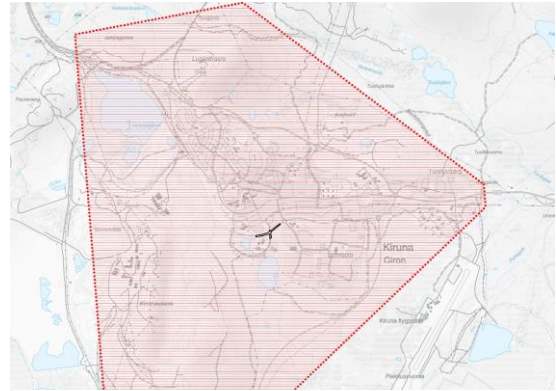
Riksintresse för rennäring berörs inte av detaljplanen.

6.8.2 Kulturmiljövård

Hela Kiruna centrum inklusive planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljövården för sin stadsmiljö och sitt industrilandskap, enligt miljöbalken 3 kap. 6§. Detaljplanen ligger inom riksintresset men bedöms ha mycket liten påverkan på riksintresset.

Fornlämningar

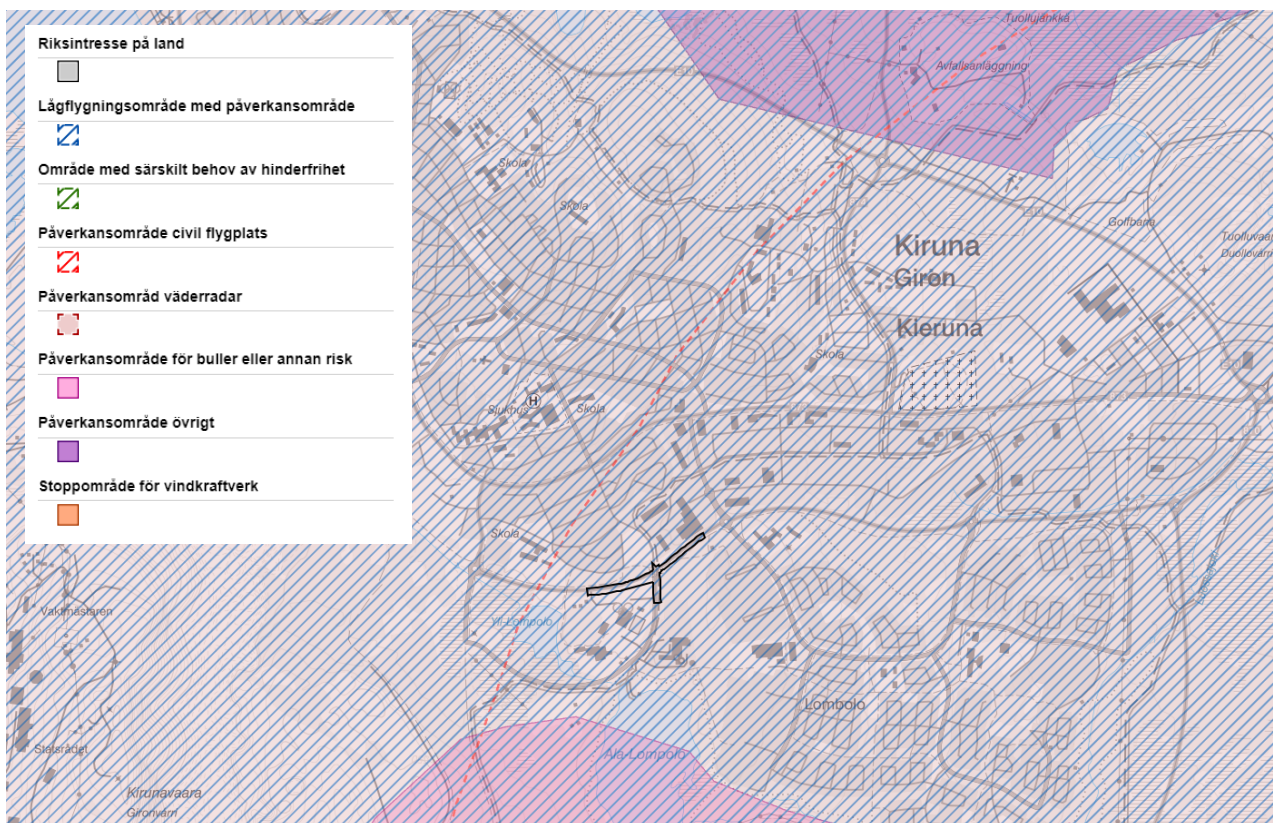
Enligt Fornsök finns inga fornlämningar inom eller i anslutning till planområdet.



Figur 8, karta visar område för kulturmiljövård

6.8.3 Totalförsvaret

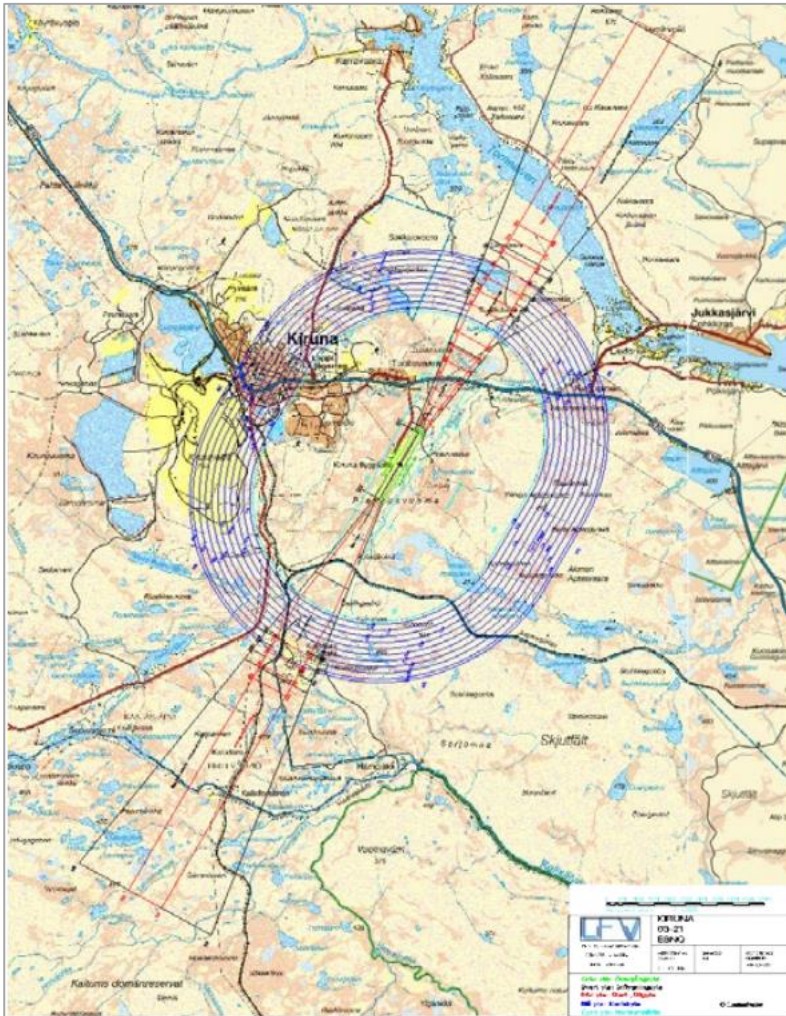
Området omfattas av riksintresse för totalförsvaret, 3 kap 9 § miljöbalken.



Figur 9, Karta visar påverkansområde för civil flygplats (röd linje), lågflygningsområde och påverkansområde för buller.

Planområdet ligger inom lågflygsområdet som innebär särskilt behov av hinderfrihet. Denna yta utgörs av mark som direkt används eller i framtiden kan komma att användas för luftfartens behov. I riksintresset för flygplatsen ingår även ett influensområde som är den yta utanför markanspråket för flygplatsen inom vilken bebyggelse eller andra anläggningar påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av flygplatsen.

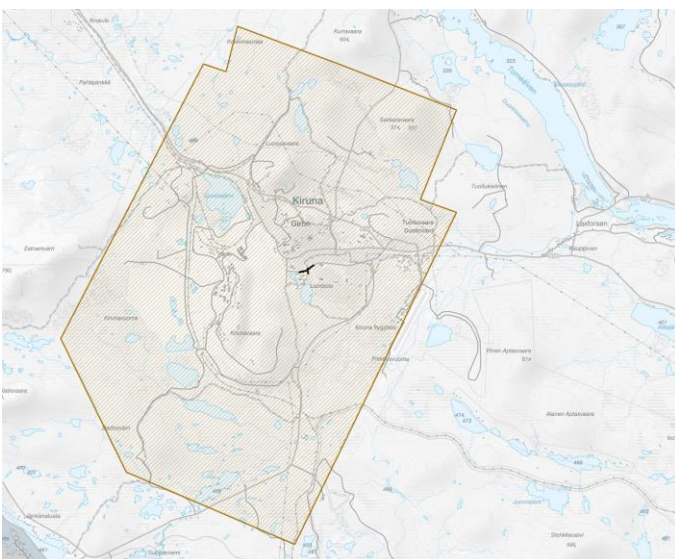
Detaljplanen bedöms inte påverka riksintresset då inga höga byggnader möjliggörs.



Figur 9, karta visar gräns för lågflygsområde.

6.8.4 Fyndigheter av ämnen och material

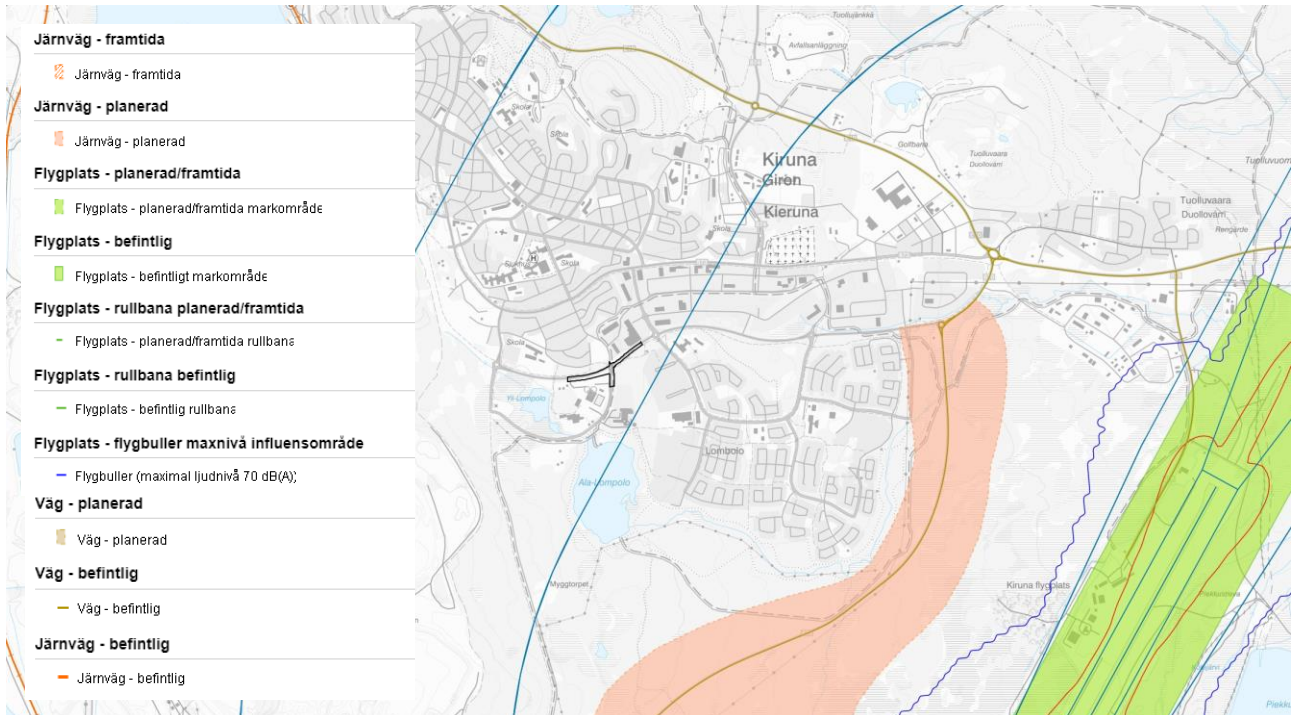
Området omfattas av riksintresse för värdefulla ämnen och material, 3 kap 7 § miljöbalken. Riksintresset bedöms inte påverkas negativt.



Figur 10, karta visar område för värdefulla ämnen och material.

6.8.5 Trafikkommunikation

I öst ansluter Lombololedden till väg E10 som omfattas av *riksintresse väg*, 3 kap 8 § miljöbalken. Riksintresset bedöms inte påverkas negativt.



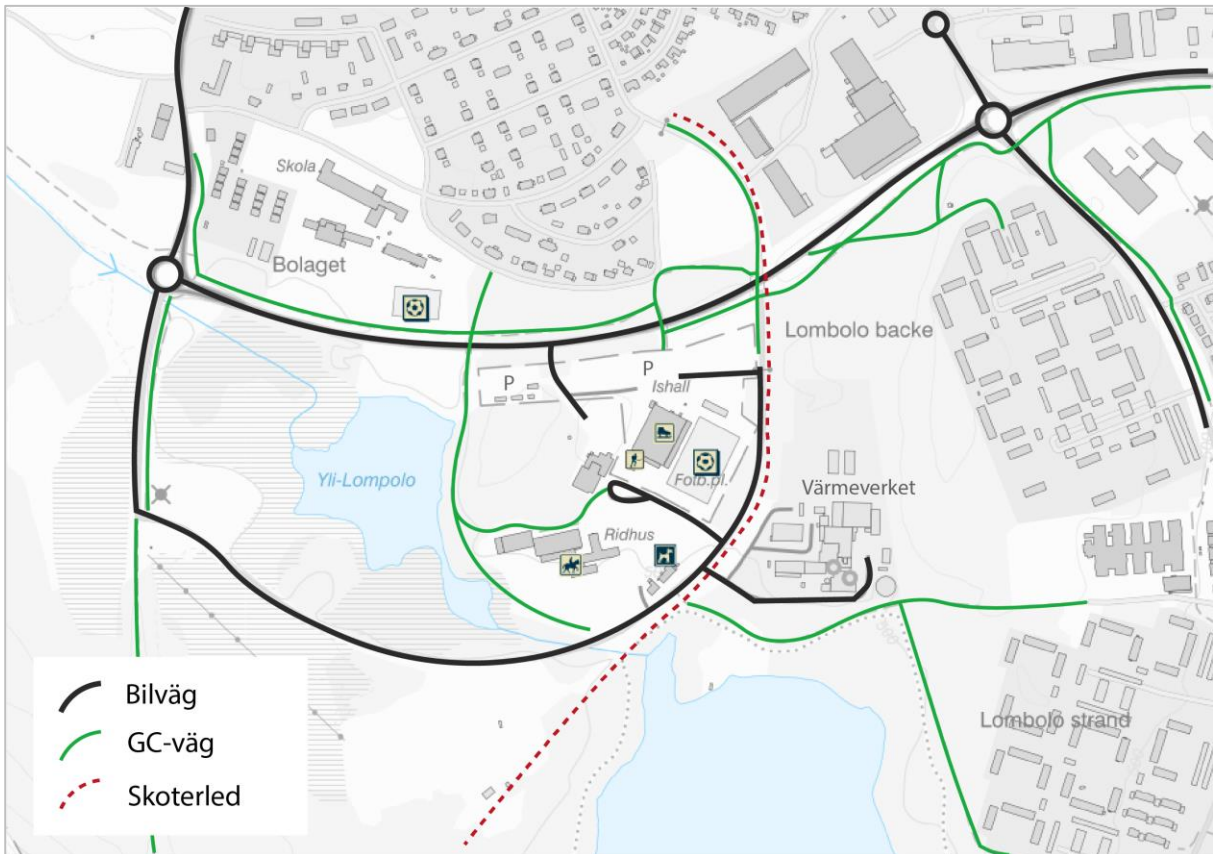
Figur 10, planområde markerat med blå linje. Gul linje är väg E10 som omfattas av riksintresse för kommunikationer.

6.9 Trafik

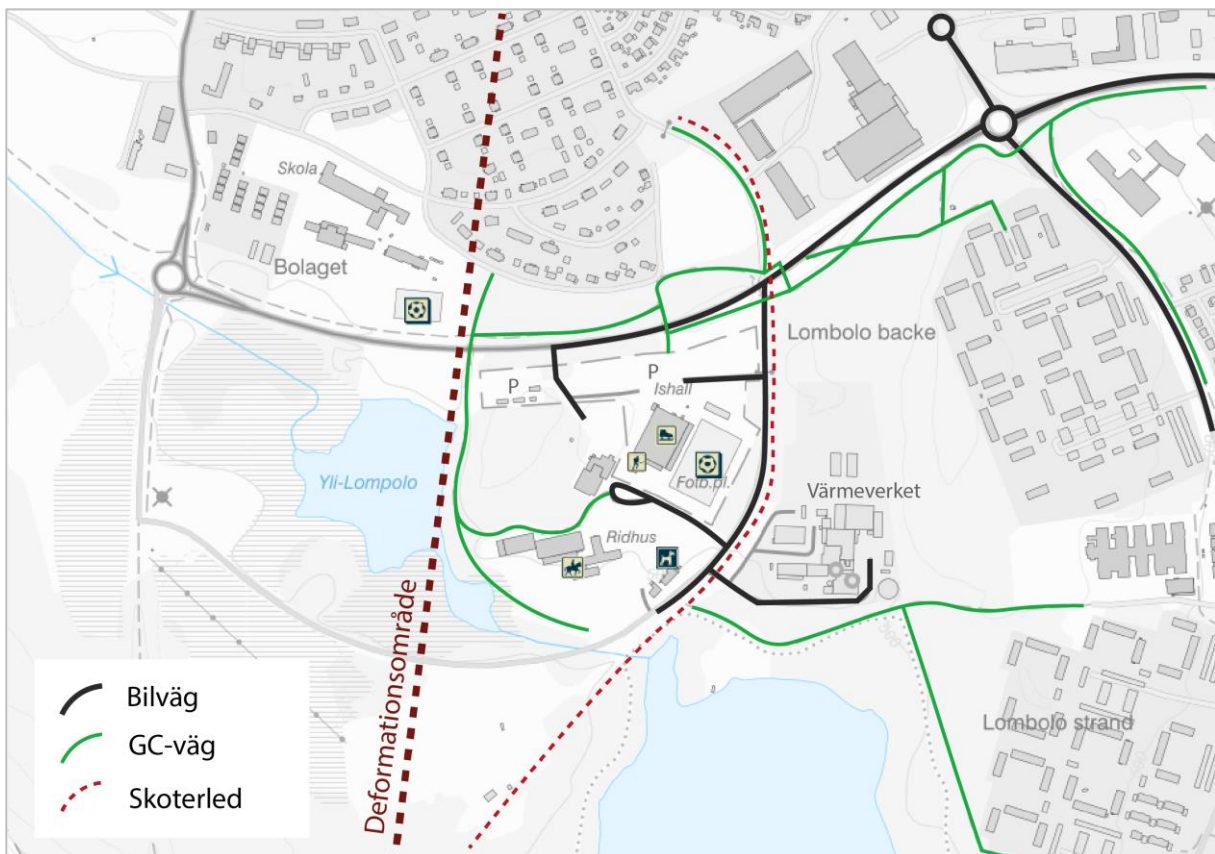
6.9.1 Biltrafik

2022 tog Kiruna kommun tillsammans med Trivector fram trafikutredningen; *Trafikutredning Kiruna - Ny vägkoppling Lombola Version 2022:36*. Utredningen redovisar att det kommer att behövas en ny infartsväg till Lombolaområdet när Silfwerbrandsgatan försvinner till följd av gruvans expansion.

Förändringen som utredningen föreslår är att anlägga en avfart från Lombololedden till Värmeverksvägen vid Lombiaviadukten. I och med att Lombololedden kommer sänkas ned till ursprunglig marknivå i samband med anläggning av flyttvägen, kan anslutning till Lombolaområdet lösas genom anläggning av en T-korsning. T-korsningen ska dimensioneras för att klara bredden på personbilar, tunga fordon samt utryckningsfordon.



Figur 11, trafiknätskopplingar till Lomboloområdet.



Figur 12, fet röd streckad linje visar prognosticerad deformationslinje och dess påverkan på trafiknätet.

6.9.2 Kollektivtrafik

Det finns idag ingen busslinje som angör området. Närmaste busshållplats ligger på Österleden, öster om Stora COOP.

Det finns inga planer på att dra in en ny busslinje i planområdet. Dock skulle det vara möjligt om det visar sig att ett större behov uppstår. Bland annat arbetar Kiruna kommun i nuläget med att planera om bussnätet inom kommunen, för att effektivisera och förbättra förutsättningarna för resenärerna att resa kollektivt. Enligt Kirunas trafikplan finns också en efterfrågan på kollektivtrafikresor till både idrottsanläggningar och stallet inom Lombardiaområdet, vilka pekats ut som viktiga målpunkter i Trafikplan - Kiruna centralort 2015-02-05.

6.9.3 Gång-, cykel-, häst- och skotertrafik

Alla GC-stråk som korsar Lombololleden är planskilda och en av kopplingarna är en avstängd bilväg (Lombiaviadukten). Gång- och cykelvägarna är i de flesta fall asfalterade och upplysta. Då Lombardia ligger något avskilt passerar de östra GC-stråken obebyggda områden som kan upplevas otrygga. En skoterled går genom området i nord-sydlig riktning, och delvis parallellt med Värmeverksvägen. Skoterleden korsar infarten till Värmeverket samt gång- och cykelvägen som går norr om Värmeverket.

Vid och i närheten till stallanläggningen rör sig många ryttare. Naturliga stråk för hästtrafik har ej kunnat lokaliseras inom studien, men bör beaktas ur trafiksäkerhetssynpunkt. Speciellt vid platser där häststråk möter andra trafikslag.

6.9.4 Parkering

För resor med bil till Lombardiaområdet sker parkering främst på parkeringsytorna norr om Lombardia Ishall. Parkeringarna är uppdelade på tre större parkeringsytor. För att nå de två västra parkeringsytorna finns koppling via Lombololleden medan den östra parkeringsytan nås via Värmeverksvägen. Det saknas idag koppling mellan de två västra och den östra parkeringsytan.

6.10 Strandskydd

Planområdets västra delar ligger omkring 150 meter från Yli Lompolo sjön strandlinje. Således omfattas planområdet inte av strandskydd.

7 Konsekvenser

I följande kapitel redovisas detaljplanens konsekvenser, avvägningar som legat till grund för planens utformning.

7.1 Strategisk miljöbedömning enligt miljöbalken 6 kapitel

När kommunen upprättar eller ändrar en detaljplan ska kommunen bedöma om detaljplanens genomförande kan antas medföra risk för betydande miljöpåverkan. För att avgöra detta görs en undersökning (6 kap 6§ miljöbalken). I undersökningen identifieras de omständigheter som talar för eller emot en betydande miljöpåverkan med utgångspunkt i miljöbedömningsförordningen 5§ (2017:966).

7.2 Undersökning av betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken 6 kap. 6§

Detaljplanen möjliggör en ny trafiklösning. Lombiaviadukten ersätts av en T-korsning som skapar en ny infart till Värmeverksvägen från Lombolaleden. Detaljplanen bekräftar befintlig markanvändning, VÄG och möjliggör anslutning till Värmeverket och övriga verksamheter samt möjliggör hantering av dagvatten.

Detaljplanen bedöms inte innebära några negativa miljöeffekter.

Med utgångspunkt i miljöbedömningsförordningen 5§ (2017:966) finns det inte några omständigheter som talar för att detaljplanens genomförande innebär risk för betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken 6kap. 11§ behöver därför inte upprättas.

7.2.1 Länsstyrelsens synpunkter och råd

En behovsbedömning har utförts i mars 2023 och Länsstyrelsen har inkommit med synpunkter kring bland annat vikten att utreda detaljplanen eventuella påverkan på dagvatten och skyfall samt ökade föroreningar till Ala-Lombolo och Yli-Lombolo.

Enligt Dagvattenutredning - Lombolaleden från 2023-12-21 kommer föroreningsbidraget till recipienten Ala-Lombolo och Yli-Lombolo att minska jämfört med nuläget. I samband med att gång- och cykeltunnlarna försvinner och ersätts med övergångställen kommer dagvatten som tidigare samlats och stått still i lågpunkter inom tunnlar att naturligt infiltreras inom befintliga grönytor.

7.2.2 Beslut om betydande miljöpåverkan

Kommunen bedömer att genomförandet av planförslaget inte riskerar att medföra betydande miljöpåverkan.

Kommunledningsförvaltningen har bedömt att en miljökonsekvensbeskrivning inte är nödvändig och beslut om detta tas i samband med granskning.

7.3 Miljö

Planområdet utgörs av asfalterad väg och sidvallar. Inga kända områden med naturvärden berörs och höga naturvärden saknas.

Inga arter finns inrapporterade i Artportalen mellan 2000–2023 inom planområdet.

Planområdet utgörs inte av några rekreativsvärden.

7.4 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer, MKN, är regler om kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt. Normerna beslutas för att varaktigt skydda människors hälsa eller miljön eller för att avhjälpa skador på eller olägenheter för människors hälsa eller miljön.

7.4.1 Luft

Detaljplanen bekräftar befintlig användning och kommer inte öka andelen trafik. Luftföroreningar bedöms därmed inte öka till följd av ny detaljplan. Trafikmängden kommer eventuellt minska till följd av att större delar av vägen och områden nordväst om planområdet stängs av till följd av gruvindustrins expansion.

7.4.2 Vatten

Dagvatten

Dagvattenutredning - Lombololeneden från 2023-12-21 redovisar att planområdets markanvändning kommer i stora drag att vara den samma som innan ombyggnationen. Lombololeneden kommer att sänkas cirka 5 meter så att vägen hamnar på samma marknivå som Värmeverksvägen. Värmeverksvägen kommer behöva höjas något för att möta den nya höjden på Lombololeneden.

Markanvändning före respektive efter exploatering framgår av Tabell 1. Den totala arean minskar i efterläget på grund av att asfaltsytan där viadukten är idag blir till en asfaltsyta i stället för två överlappande vägbanor som det är i nuläget.

Tabell 1. Markanvändning med motsvarande avrinningskoefficienter (ϕ).

Nuläge	Area (ha)	Φ	Red. yta (ha)
Asfaltsväg	1,01	0,8	0,81
Gång- och cykelvägar	0,12	0,8	0,10
Naturmark	2,08	0,05	0,10
Totalt	3,21		1,01
Efterläge	Area (ha)	Φ	Red. yta (ha)
Asfaltsväg	0,99	0,8	0,79
Gång- och cykelvägar	0,12	0,8	0,10
Naturmark	2,08	0,05	0,10
Totalt	3,19		0,99

Tabell 2. Beräknade flöden och volymer för 20-årsregn i ett före- respektive efterläge.

Parameter	Enhet	Före	Efter	Efter med KF 1,3
Flöde 20 års regn	l/s	289	285	370
Volym 20 års regn	m ³	173	171	222
Årsmedelflöde	m ³ /år	7058	6955	9042

Dagvattenflödet inom planområdet minskar men får en liten ökning när klimataktorn inkluderas i efterläget. De ökade flödena föreslås i enlighet med kommunens riktlinjer att hantera dagvatten inom planområdena genom naturlig infiltration. Då båda viadukterna försvinner till följd av gruvans expansion är det viktigt att bibehålla lågpunkter i grönytor längs med Lombololeneden för att inte leda vatten till oönskade platser.



Figur 13, karta visar diken som kommer försvinna i samband med sänkning av Lombololedden och anläggning av ny T-korsning.

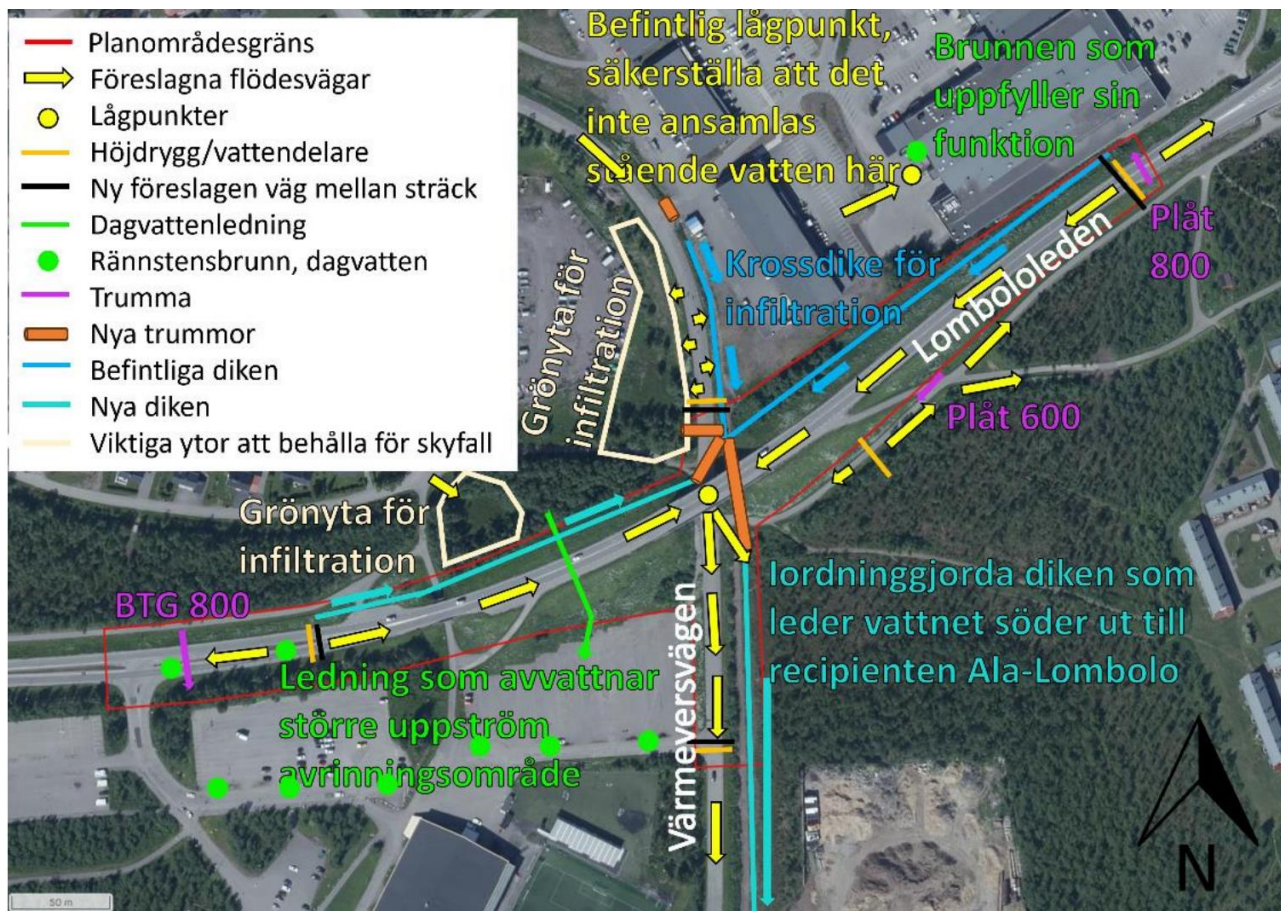
Enligt föroreningsberäkningar kommer föroreningsbidraget till recipienten Ala-Lombolo att minska i ett efterläge jämfört med nuläget. Föroreningsberäkningarna visar att föroreningsbelastningen från planområdet minskar varför rening bedöms ej behövas.

Tabell 3. Föroreningsmängder i ett nuläge och efterläge samt minskning i antal kg/år och procent.

Ämne	Nuläge	Efterläge	Minskning	
	Kg/år		Kg/år	%
Fosfor, P	1,02	1,01	0,01	0,98 %
Kväve, N	12,19	12,01	0,18	1,47 %
Bly, Pb	0,09	0,09	-	-
Koppar, Cu	0,20	0,20	-	-
Zink, Zn	0,83	0,81	0,02	2,41 %
Kadmium, Cd	0,00	0,00	-	-
Krom, Cr	0,12	0,12	-	-
Nickel, Ni	0,07	0,06	0,01	14,29 %
Kvicksilver, Hg	0,00	0,00	-	-
Suspenderade ämnen	490,49	482,19	8,30	1,69 %
Olja	6,84	6,73	0,11	1,61 %
BaP	0,00075	0,00074	0,00001	1,78 %

I samband med sänkningen av Lombololedden skapas en lågpunkt på +502,86 (RH2000) i den framtida korsningen mellan Lombololedden och Värmeverksvägen. För att leda bort vattnet från denna lågpunkt och mot Ala-Lombolo behöver en lutning från norr mot söder säkerställas i diken längs Värmeverksvägen.

I dagsläget finns en höjdrygg på +502,5 vid infarten till befintlig fotbollsplan söder om Lombololedden i anslutning till Värmeverksvägen (Figur 14). Anläggs diken med en jämn lutning från nya lågpunkten i korsningen till denna höjdrygg erhålls en lutning om endast 1,4 % från norr till söder vilket kommer innebära en mycket trög avrinning i dikena. Det i sin tur innebär att dagvattnet vid låga flöden till största del kommer infiltrera och därmed även till viss del renas samt avdunsta. Vid högre flöden (inte extremflöden) finns risk att dikena kommer ha ståendes vatten som successivt infiltreras och/eller avdunstar över tid.



Figur 14, föreslagen systemlösning.

Anläggs trummor och diken i stället med en längsgående lutning om minst 5 % uppnås en snabbare avvattning mot Ala-Lombolo. För att säkerställa att även dagvattnet från norra sidan av Lombolaleden kan ledas till Ala-Lombolo behöver den längre orangea trumman (riktning nord-syd) i Figur 14 dock anläggas så att utloppet hamnar som högst på en nivå om +500 (RH2000). Utgå från att utloppet från trumman anläggs på en nivå om +500 (RH2000) innebär det att diket nedströms bitvis blir väldigt djupt.

Dagvattenutredningen visar inget hinder för aktuell detaljplans syfte om att bygga om Lombolaleden så länge att det genom höjdsättning säkerställs att det inte tillskapas en lågpunkt i korsningen mellan Värmeverksvägen och Lombolaleden. Miljö kvalitetsnormerna för vatten bedömd uppnås då beräkningar visar att föroreningshalten från området minskar med den nya trafiklösningen och anläggning av trummor samt dike längs med Värmeverksvägen.

Dagvattenhantering under byggnationstiden

Eftersom Lombolaleden kommer breddas i samband med flytten av kyrkan kommer hanteringen av dagvatten under ombyggnationstiden av vägen vara en viktig del. För att så långt som möjligt inte riskera att sprida jordmassor och annat material med höga föroreningshalter till Ala-Lombolo, rekommenderas föreslagen dikessystem även nyttjas för omhändertagande av dagvatten under byggtiden.

Detaljplanen styr inte hantering av dagvatten under anläggningstiden för flyttvägen. Dagvatten kopplat till flyttvägen kommer att hanteras inom projektet för flyttvägen och regleras i separat genomförandeavtal för Flyttvägen.

7.4.3 Mark

En geotekniskundersökning har gjorts inom planområdet. Resultaten från provpunkter, skruvprovtagning och viktsondering visar att marken inom planområdet har bra markstabilitet. Skruvprovtagning och viktsondering stannade efter ca 0,5 m.

Inga förstärkningsåtgärder bedöms vara erforderliga.

Radon

Inom Kiruna centralort men även i andra delar av kommunen finns det områden med höga halter markradon och det finns även hus som är byggda av blågrå lättbetong som avger radon. Radongashalten följs upp då gruvdriften närmar sig bebyggelse. De flesta hus i Kiruna har mätt radonhalt sedan 1990 och många bostadshus har åtgärdats (Fördjupad översiktsplan Kiruna centralort 2014).

Detaljplanen möjliggör inga bostäder, verksamheter eller offentliga platser som bjuder in till längre vistelser på en yta. Människor kommer vistas tillfälligt inom planområdet då de antingen färdas längs med Lombololeneden eller passerar vägen som fotgängare eller cyklist. Eventuella radonhalter bedöms inte innebära en risk för människors hälsa.

7.4.4 Buller och vibrationer

Värmeverksvägen kommer på en ökad trafikmängd då fordon som tidigare anslutit till Värmeverket från infarten i väst kommer att ansluta via den nya korsningen i samband med att den befintliga infarten stängs av. Detaljplanen kommer inte innebära en ökning på den totala trafikmängden. Trafikflödena bedöms bli densamma eller minska till följd av detaljplanen. Detaljplanen bekräftar befintlig användning Väg och bedöms inte försämra bullersituationen inom planområdet eller för närliggande bebyggelse.

Vägar kan ge upphov till vibrationer. Inga vibrationskänsliga verksamheter eller byggnader ligger nära planområdet. Delar av Lombololeneden och eventuellt Värmeverksvägen kommer att byggas upp för att klara tung trafik.

7.5 Hälsa och säkerhet

7.5.1 Risk för översvämning

Vägen ska anläggas enligt de åtgärdsförslag som föreslås i dagvattenutredningen. Dagvatten, årsregn och skyfall ska ledas bort med trummor och diken. Diken längs med Värmeverket ska leda bort vattnet mot Ala-Lombolo. Då korsningen utgörs av en lågpunkt behöver diken ha en lutning från norr mot söder för att säkerställa avrinning längs Värmeverksvägen.

7.5.2 Risk för olyckor

500 meter från området ligger värmeverket som drivs av Tekniska verken i Kiruna AB. Värmeverket levererar lokalproducerad och hållbar energi i form av fjärrvärme. Värmen och en stor del av energin kommer från gruvverksamhetens spillvärme.

Värmeverket bedöms inte medföra någon risk för miljö och hälsa inom planområdet.

7.6 Riksintressen

7.6.1 Rennäring

Detaljplanen omfattar inte Riksintresse för rennäring. Vidare bedöms inte riksintresse för rennäring påverkas negativt då detaljplanen bekräftar befintlig användning.

7.6.2 Kulturmiljövård

Planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljövård, stadsmiljö och industrilandskap. Idag nyttjas Lombolaleden som bilväg och Värmeverksvägen som gång- och cykelväg samt bilväg. Den nya detaljplanen möjliggör en likvärdig användning och planen bedöms därmed att ha en mycket liten påverkan på riksintresset.

Nedsänkningen av Lombolaleden gör att vägen blir en mindre synlig barriär i stadsrummet, vilket innebär att detaljplanen bedöms få en positiv påverkan på stadsbilden.

7.6.3 Fyndigheter av ämnen och material

Området omfattas av riksintresse för värdefulla ämnen och material, 3 kap 7 § miljöbalken. All form av förändrad mark- och vattenanvändning som försvårar eller förhindrar en framtida utvinning innebär en påtaglig skada för riksintresset. Enligt Miljöbalken 3 kap. 1§ ska mark- och vattenområden användas för det eller de ändamål de är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov.

Området utgörs av Lombolaleden och Värmeverksvägen. Då ny detaljplan medger en likvärdig markanvändning som befintlig väg, bedöms ingen negativ påverkan uppstå för Riksintresset.

7.6.4 Totalförsvar

Planområdet berör MSA-yta för Kiruna flygplats. MSA-ytan baseras på inflygningsfyren till respektive start- och landningsbana och är en cirkel med 55 km radie. För området gäller höjdbegränsningar.

Detaljplanen möjliggöra ingen byggrätt och kommer därmed inte ha en negativ påverkan på flygtrafiken.

7.6.5 Trafikommunikation

Lombolaleden ansluter till väg E10 som berörs av *riksintresse väg*. Det aktuella planområdet berör inte väg E10 och bedöms inte påverka riksintresset för väg negativt.

7.7 Trafik

Trafikflöden

I samband med att Silfwerbrandsgatan stängs av till följd av gruvans expansion kommer trafiken att ledas om vilket kan leda till en ökad trafik vid korsningen Malmvägen - Österleden. Ökningen bedöms vara liten och inte få någon negativ påverkan på Kirunas vägnät.

Under vardagarna kommer det framför allt vara transporter in och ut från Värmeverket. Trafiken kommer att komma från Lombolaleden och fortsätta in på Värmeverksvägen fram till värmeverket som ligger sydost om Lombardiaområdet.

Övriga verksamheter: ishall, förskola, stall, gym och restaurang inom Lombardiaområdet kommer också generera trafik. Under helger kan större events och matcher förkomma i området. Trafik som ska till ishall, förskola, och gym kommer fortsättningsvis kunna ansluta direkt från Lombolaleden till Lombardiaområdets parkeringsplatser via en separat infart väster om T-korsningen. Detta kommer avlasta T-korsningen från trafik från Lombardiaområdet.

Säkerhet

Säkerheten för fotgängare, cyklister och skottrar kan försämrats då oskyddade trafikanter kommer passera Lombolaleden via övergångsställen i stället för gång-och cykeltunnlar.

Vid bevakade övergångsställen regleras trafiken av trafiksignaler. Vid obevakade övergångsställen har fordonsförare väjningsplikt mot gående. Fordonsföraren ska alltså släppa fram den som går, men gående får inte gå ut på övergångsstället utan att ta hänsyn till fordon som närmar sig.

Upplevd säkerhet inom och utanför planområdet bedöms få en positiv effekt till följd av den nya detaljplanen.

7.8 Strandskydd

Planområdets västra delar ligger omkring 150 meter från Yli Lompolo sjön strandlinje. Planområdet omfattas inte av strandskydd.

8 Planens förenlighet med översiktsplanen och miljöbalken

8.1 Översiktsplan och fördjupad översiktsplan

Detaljplanen bedöms överensstämma med översiktsplanens intentioner.

8.2 Miljöbalken

Detaljplanen bedöms vara i överensstämmelse med miljöbalken 3 kap 1 § avseende markanvändningens lämplighet med hänsyn till beskaffenhet och läge, föreliggande behov och en från allmän synpunkt god hushållning.

Detaljplanen bedöms inte medföra någon negativ påverkan på riksintressen och planen bedöms därmed vara förenligt med miljöbalkens kapitel 3 och 4.

Detaljplanen berör miljökvalitetsnormerna för vatten enligt miljöbalkens kapitel 5. Detaljplanen bedöms förbättra miljökvalitetsnormerna för vatten och bedöms därmed vara förenligt med miljöbalkens kapitel 5.

Detaljplanen berör inte miljöbalkens kapitel 7 och planen bedöms därmed vara förenligt med miljöbalkens kapitel 7.

Detaljplanen berör inte miljöbalkens kapitel 8 och planen bedöms därmed vara förenligt med miljöbalkens kapitel 8.

9 Medverkande

Arbetet med detaljplanen har bedrivits i projektform tillsammans med Svefa AB och Kiruna kommun. Planhandlingarna har utarbetats av:

- Selma Ogden, plankonsult Svefa AB
- Adam Palo, planarkitekt Kiruna kommun

Adam Palo
Planarkitekt

Nina Eliasson
Planchef

Planenheten, kommunledningsförvaltningen
Kiruna kommun

Beslut

Delegationsbeslut att gå ut på samråd har fattats av Adam Palo, Planarkitekt. 2024-02-05.