



Samråd om detaljplan för Ny anslutning Lokstallet, E10

Planen hanteras med ett **normalt planförfarande**. Under samrådet som har pågått mellan den 4 september – 25 september 2014 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 samrådet har totalt 20 skriftliga yttranden inkommit. Samrådsredogörelsen redovisar de skriftliga synpunkterna som har inkommit samt kommentarer till dessa. Samtliga skriftliga inkomna synpunkter förvaras i sin helhet i planakten hos Miljö- och byggnämnden på Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen.

Yttranden har inkommit enligt följande:

YTTRANDEN OCH KOMMENTARER

1. Länsstyrelsen	2014-09-25
2. LKAB	2014-09-23
3. Bergsstaten	2014-09-22
4. BRF Lokstallet	2014-09-22
5. Privatperson 1	2014-09-24
Privatperson 2	2014-09-25
Privatperson 3	2014-09-24
Privatperson 5	2014-09-24
6. Privatperson 6	2014-09-24
Privatperson 7	2014-09-24
Privatperson 8	2014-09-24
Privatperson 9	2014-09-26
7. Tekniska verken i Kiruna AB	2014-09-25
8. Skanova	2014-09-25
9. SGU	2014-09-25
10. Trafikverket	2014-09-23
11. Räddningstjänsten	2014-09-12



- | | |
|--------------------------------------|------------|
| 12. Kommunkontoret, Trafik | 2014-09-26 |
| 13. Lantmäteriet | 2014-09-26 |
| 14. Fritids- och kulturförvaltningen | 2014-09-30 |

*En del kommentarer återkommer då många av yttrandena är likartade.
Privatperson kan vara en eller flera sakägare.*

1. Länsstyrelsen, 2014-09-25 (Yttrandet i sin helhet)

Länsstyrelsen har inga synpunkter på planförslaget i den del som innebär en mer trafiksäker lösning på tillfarterna till bostadsområdena Lokstallsområdet och Karhuniemi. Länsstyrelsen har dock en generell synpunkt när det gäller nyttjandet av den aktuella trafikplatsen för huvudinfart från E10 in till LKAB:s område. Det är en tämligen omfattande trafikmängd som berörs och Länsstyrelsen noterar att lösningen genererar ett trafikarbete som kan förefalla onödigt stort p.g.a. anslutningspunktens läge i förhållande till den tänkta nya infarten till LKAB. Det är väl troligt att denna fråga redan hanterats i de trafikanalyser som både kommunen och Trafikverket gjort under planeringen av E10 och när den nu aktuella detaljplanen tagits fram. Länsstyrelsen väljer ändå att påtala detta, då det är så omfattande trafikmängder som alstras med negativa miljöpåverkan som följd.

Den lösning på trafiken till LKAB:s område som planförslaget förutsätter avviker från den illustration som framkommit i Trafikverkets underlag för ny E10, där försörjningen går via Lokstallsvägen. De motiv som anges till att välja planförslagets alternativ är bl.a. att trafikstörningar alstras från två håll. Kommunen ser även en framtida möjlighet för tillgång till strandområdet om järnvägen försvinner. Med hänsyn till många osäkerheter bl. a. när det gäller järnvägens framtid oavsett om stationsläget blir ett annat, så anser Länsstyrelsen att analysen behöver fördjupas när det gäller konsekvenserna av olika alternativ till tillfartsväg till gruvområdet. Konsekvenserna för det planerade bostadsområdet med ca 250 bostäder, nedanför slalombacken bör också beaktas. Länsstyrelsen anser även att konsekvenserna av en trafikerad väg mellan de två bostadsområdena behöver belysas, i jämförelse med det av Trafikverket illustrerade förslaget där trafiken till LKAB skulle matas via Lokstallsvägen.

När det gäller utformningen av bullerplank m.m. så behöver detta göras med beaktande av områdets kulturvärden. En planbestämmelse om detta bör övervägas.

Detaljplanens genomförande innebär att en byggnad inom lokstallsområdet måste rivras. Även om bilden i MKB:n visar en tämligen förfallen garagebyggnad, så anser Länsstyrelsen med hänsyn till att lokstallsområdet är bedömt vara av högt kulturhistoriskt värde, att byggnaden bör beskrivas i handlingarna. I underlaget anges att markundersökningen inte visat några större föroreningar som måste saneras. Det framgår även att skrot som ligger i vägområdet behöver tas omhand. Det är av vikt att det finns en strategi för hur man hanterar förorenade områden. Det kan vara lämpligt att i planbeskrivningen utveckla resonemanget kring de åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka eventuell betydande negativ miljöpåverkan avseende förorenad mark. Det är inte självklart att andra vägar används för farligt godstransport till LKAB och ett visst mått av farliga godstransporter kan komma att förekomma av bl.a. sprängmedel m.m. Därför är det av vikt att man beaktar både riskanalyser och säkerhetsavstånd till bostäder m.m. med eventuella riskreducerande åtgärder.

Kommentar:

Den illustration som återfinns i Trafikverkets arbetsplan för väg E10 väger inte in det faktum att stor mängd trafik till och från LKAB kommer att passera Lokstallsvägen, utan anslutningen är illustrerad så att Lokstallet fortsatt garanteras en fungerande anslutning. Att järnvägstrafiken kommer att finnas kvar kommer att uppdateras i planhandlingarna, se LKABs yttrande samt kommentar.

Den analys som ligger till grund för val av anslutning sett till framtida infart LKAB är den att infarten flyttas norrut, mot Lokstallsområdet. Om trafikflödena i en framtid ser annorlunda ut så finns fortfarande möjlighet att ”öppna upp” del av Nordkalottvägen för att möjliggöra utveckling av bostadsområdet. Det nya planerade bostadsområdet är inte uteslutet i analysen för val av ny anslutning. Däremot så finns där möjlighet att anpassa tillkommande bebyggelse till givna förutsättningar, exempelvis ett större trafikflöde längs Nordkalottvägen.

En bestämmelse om utformning av bullerplank läggs till plankartan för att anpassa till, tydliggöra och framhäva Lokstallets höga kulturvärden. Den garagebyggnad som rivs beskrivs i planhandlingarna enligt yttrat önskemål.

De markundersökningar som gjorts har tydligt kunna avgränsa den befintliga deponin som finns intill vägområdet. Planbeskrivningen uppdateras med att försiktighet bör tillämpas vid arbete vid deponin för att undvika spridning av föroreningar till närliggande mark och vatten. Vid schaktning och bortforsling av del av deponi och skrot ska kontakt tas med miljökontoret, Kiruna kommun.

Bullerskydd och sänkt hastighet för passage över/under Nordkalottvägen samt ny E10 minskar risken ytterligare för konsekvenser vid olycka med farligt gods.

2. LKAB, 2014-09-23 (Yttrandet i sin helhet)**Samråd under upprättande av planhandlingar**

LKAB har deltagit vid startmöte den 2013-11-11 och vid efterföljande möte 2013-11-25. På det efterföljande mötet bestämdes att utredning skulle tillsättas för att klargöra hur matargator i området ska utformas. LKAB har därefter inte bjudits in att delta i utredningen. Detta hade varit värdefullt då många ställningstaganden haft ingångsvärden som härrör från LKAB:s verksamhet. Vi har inte haft möjlighet att beskriva varken det planerade bostadsområdet, eventuella framtida infarten för persontrafik eller malmtrafiken.

Att LKAB har för avsikt att exploatera Luossavaara 1:2 utifrån den detaljplan som vann laga-kraft 2014-07-17 och medger 250 bostäder var en parameter som skulle tas med i utredningen bestämdes vid det senare mötet. Det går inte att utläsa om ställningstaganden gjorts med detta i beaktande. Att utredningen är gjord är positivt, men LKAB anser att ett omtag bör göras så att ställningstaganden görs utifrån korrekt och heltäckande underlag.

Markägoförhållanden

LKAB har genom förvärv blivit ägare till Jukkasjärvi bandel 100:15, vilket reglerats till Luossavaara 1:2 2014-06-30. Inga samråd har skett utifrån sakägarperspektiv. LKAB äger sedan tidigare Luossavaara 1:2 i anslutning till planförslaget.

MKB

I MKB:n redovisas två alternativ. Alternativ 1 innebär Lokstallsvägen som matargata och alternativ 2 med Nordkalottvägen som matargata. Vid bedömning av alternativen anser kommunen att alternativ 2 är bästa alternativet. Som huvudmotiv för placering av huvudgatan anges (sid. 11) att "Om den permanenta stationen placeras på någon av utredningsalternativen innebär det att järnvägsspåren vid Lokstallet tas bort då de inte brukas längre. Det frigör marken på Luossavaara strand"... Det nämns även att åtgärder måste göras när det gäller bärighet av Lokstallsvägen.

Det har inte tagits fram någon helhetslösning för området. Att jämföra enskilda planutsnitt utifrån anläggningskostnader som sätts i proportion till vad föreslagna vägdragningar orsakar för den bebyggda miljön som helhet är kortsiktig planering.

LKAB kommer att under överskådlig tid nyttja spåren förbi Lokstallet och in mot LKAB:s industrispår så att möjligheten till "slingkörning" bibehålls. Visserligen kommer Sjöbangården närmast deformationszonen på sikt att behöva ersättas, mest sannolikt genom att bygga nya spår i närheten av befintlig damm. Det innebär att spåren på Kiruna Malmbangård (KMB) kommer att användas inom överskådlig framtid.

Alternativ 2 innebär även att Karhuniemi, Lokstalls- och Luossavaaraområdet kommer att bli fragmenterat (enligt illustration). Endast LKAB:s planerade bostadsområde kommer att ha naturlig koppling till den befintliga gatustrukturen på Luossavaara. Enligt planförslaget har man försökt att ta särskild hänsyn till boende på Lokstallsområdet med utveckling av området mot Luossavaara strand. På grund av felaktiga ingångsvärden får detta motsatt effekt och Lokstallsområdet förblir en isolerad enklav omgiven av matargata och Lokstallsvägen tillsammans med järnvägen. Lokstallsområdet förblir utan koppling till det rörliga friluftslivet.

Ser man på alternativ 1 så finns utvecklingsmöjligheter att binda ihop Lokstallsområdet med den planerade bebyggelsen på Luossavaara. Kommunen har i uppdrag att se över passager längs hela nya E 10-sträckan som ska ligga till grund för Trafikverkets arbetsplan för gc vägar. För att bibehålla kopplingen till det rörliga friluftslivet, är det en naturlig förutsättning att kopplingen även finns i Luossavaaraområdet, inte minst för att inte helt isolera de boende i Karhuniemi. Med god planering kan även de områden som inte i närtid påverkas av gruvdriften utvecklas. Att lösa bullerproblemen med rader av bullerskärmar är nödlösningar som förstärker barriäreffekten.

LKAB anser att en totallösning bör tas fram för hela området för att så många barriäreffekter som möjligt undviks och att bullerkällorna samordnas.

Vid beräkning av buller från tågtrafiken kommer LKAB med följande korrigerings: På sidan 28 anges: Malmtåg 16 rörelser/dygn, max tåglängd 650 m. *Max tåglängd ska vara 750 m.*

Tomma malmtåg 10 rörelser/dygn, max tåglängd 650 m. *Max tåglängd ska vara 750 m.*

Hastighet 80km/h. *För lastade malmtåg gäller 60 km/h och för tomma malmtåg 70 km/h. De flesta lastade tåg går dock numera ut från den nya sjöbangården.*

Vi vill poängtera att LKAB under överskådlig tid kommer att nyttja spårområdet, vilket innebär att det som anges som nollalternativ på sidan 29 inte stämmer då bullerstörningen inte försvinner och därmed inte heller den barriäreffekt som järnvägen utgör mot Luossavaara strand.

Avtal

LKAB är inte ägare till den uthusbyggnad som ska rivas, utan denna tillhör Lokstallet 1:1.

Kommentar:Samråd under upprättande av planhandlingar

LKAB har deltagit vid startmöten 2013-11-11 samt 2013-11-25. De ingångsvärden som LKAB lämnar i sitt yttrande kommer att läggas till planhandlingarna, det gäller framförallt malmtrafiken som kommer att bli kvar i en överskådlig framtid. Vad gäller framtida infart till LKAB har kommunen delgivits den rapport som tagits fram av LKAB daterad 2013-08-28. LKAB:s planerade bostadsområde har beaktats vid de analyser som gjorts och den bedömning som kommunen kommit fram till. I detaljplanen för Luossavaara 1:2 finns även planlagt ett område för skydd närmast Nordkalottvägen. Det bör framhållas att LKAB liksom övriga sakägare fått planhandlingarna på samråd den 2014-09-04.

Markägoförhållanden

Inga samråd har hållits med LKAB sett ur markägoperspektiv. Detta på grund av att varken LKAB eller tidigare privat markägare tillkännagivit markförvärvet till kommunen. Samråd har däremot hållits med tidigare markägare, juni 2014. Inte heller vid mötet med markägaren framgick att LKAB tänkt förvärva Jukkasjärvi bandel 100:15.

MKB

Alternativ 2 ses som den bästa lösningen enligt planhandlingarna. Delar av den befintliga järnvägstrafiken kvarstår, vilket ändras i planhandlingarna. Bortsett från denna aspekt ger alternativ 2 mindre påverkan på den befintliga bebyggelsen i Lokstallet och dess viktiga kulturmiljö samt ingen ökning av buller och trafik efter Lokstallsvägen. Alternativ 2 gör så att trafiken från och till LKAB:s infart (7800ÅDT) hamnar samlat med den trafik och bullerkälla som ny väg E10 skapar. Vilket i sin tur gör att åtgärder endast krävs på ena sidan av bostadsområdet Lokstallet istället för vid alternativ 1 där åtgärder för ny väg E10 samt åtgärder som krävs för ombyggnad och anpassning av Lokstallsvägen helt avskärmar Lokstallsområdet både fysiskt och visuellt. Ett ytterligare motiv till alternativ 2 är att Nordkalottvägen redan är förberedd för den mängd trafik som LKAB skapar, den förutsättningen har inte på något sätt ändrats från då att bostadsområdet för Luossavaara 1:2 planerades.

”Att lösa bullerproblemen med rader av bullerskärmar är nödlösningar som förstärker barriäreffekten”. I detta fall bör inte bullerskärmar ses som någon nödlösning. Bulleråtgärder kommer att krävas, oavsett om Lokstallsvägen eller Nordkalottvägen agerar matargata på grund av den mängd trafik som LKAB alstrar. Bulleråtgärderna innebär att de boende fortsatt kommer att kunna ha en möjlighet till god livskvalitet och inte påverkas av stress, försämrad koncentrationsförmåga och sömnstörningar som är väl kända negativa effekter då man utsätts för buller.

Planhandlingarna kommer att uppdateras så att gång- och cykelpassage blir möjlig att genomföra för att binda samman Karhuniemi med Lokstallsområdet och därmed minska barriäreffekterna av ny väg E10 och en förlängning av Nordkalottvägen. Det innebär att en passage över/under ny väg E10 också bli möjlig. En förlängning av Nordkalottvägen till ny planerad rondell innebär inte heller att man låser möjligheterna att i en framtid utveckla Lokstallsområdet och Luossavaara om trafikströmmarna i en framtid ser annorlunda ut. Huvudsyftet med förlängningen av

Nordkalottvägen är trots allt att säkerställa att Lokstallsområdet har en fungerande anslutning. På grund av de höga trafikflöden som förväntas från LKAB ser kommunen alternativ 2 som det bästa alternativet. Alternativ 2 kommer även att fungera som anslutning för det nya bostadsområdet Luossavaara. Om det nya bostadsområdet planeras så att anslutning även finns till befintlig gatustruktur i Luossavaara, vilket man yttrar, kommer detta innebära att stor del av den trafik som ska till och från LKAB kommer använda bostadsområdet som genomfart för att nå infart till LKAB, vilket inte heller är önskvärt.

Lokstallsvägen ansluter idag till Förmansvägen som ansluter till gång- och cykelnätet i Luossavaara bostadsområde genom en planfri passage under Nordkalottvägen. Lokstallsvägen kommer i fortsättningen att fungera som en bra anslutning till Kiruna centrum för den oskyddade trafikanten om det ökade trafikflödet leds förbi Lokstallsområdet via Nordkalottvägen, se kommunkontorets yttrande.

Behovet av kollektivtrafik ökar vilket kommer att beaktas i kommande upphandling av lokaltrafik. I framtiden kommer även mer bostadsbebyggelse, det nya området på Luossavaara 1:2, innebära att behovet ökar. Om lokaltrafiken kommer att angöra denna del av Kiruna kommer angöring att ske i Lokstallet vilket ytterligare förstärker behovet av passage över/under väg E10 för att tillgängliggöra lokaltrafiken för alla i området, se kommunkontorets yttrande.

Alternativ 2 innebär att bullerkällorna för både ny väg E10 och LKAB:s trafik samordnas enligt yttrat önskemål.

Korrigerings av tåglängd och hastighet uppdateras enligt LKABs yttrande.

Avtal

Information angående ägande av uthusbyggnad revideras.

Planhandlingarna förtydligas enligt kommentarer ovan.

3. Bergsstaten, 2014-09-22

Det finns inga rättigheter enligt minerallagen inom det föreslagna detaljplaneområdet och Bergsstaten har därför inga synpunkter på projektet.

Kommentar:

Yttrandet leder inte till några ändringar av planhandlingarna.

4. BRF Lokstallet, 2014-09-22

BRF Lokstallet har synpunkter på markägoförhållanden som anges i detaljplanen. Här nämns inte fastighet Lokstallet 1:1 som ägs av BRF Lokstallet. Detta är en direkt felaktighet i detaljplanen. Bostadsområdet, Lokstallet som återkommande nämns i detaljplanen är belägen på fastigheten Lokstallet 1:1. Då den enligt detaljplanens föreslagna väglinje passerar över fastigheten Lokstallet 1:1 skall den likställt med Jukkasjärvi bandel 100:15 stå med under markägoförhållanden i detaljplanen.

Under punkten Genomförandebeskrivning-organisatoriska frågor kan det i detaljplanen läsas att ett avtal mellan kommunen och LKAB skall upprättas angående uthusbygganden som skall rivas. Detta motsäger sig BRF Lokstallet då uthusbyggnaden är upprättad på fastighet Lokstallet 1:1 som ägs av BRF Lokstallet. BRF Lokstallet

ställer sig frågande till behovet från kommunens sida att ta mark i anspråk från fastighet Lokstallet 1:1. BRF Lokstallet anser att hänsyn till de bostadshus som ligger i ytterkant av fastigheten skall tas. Därför kräver föreningen att vägen skall planläggas så att ingen mark tas i anspråk från fastighet Lokstallet 1:1. Om kommunen och BRF Lokstallet skulle komma överens om att uthusbyggnaden skall rivas kräver föreningen att ett avtal upprättas med BRF Lokstallet angående ersättning för mark tillhörande fastighet Lokstallet 1:1 samt ersättning för den uthusbyggnad som tas i anspråk i denna detaljplan.

BRF Lokstallet kräver att väg E10 och dess anslutningar uppförs i nivå med naturen och att överfarer, tunnlar och viadukter längs aktuella vägsträckningar uppförs i enlighet med gällande gestaltungsplan. BRF Lokstallet kommer inte att acceptera detaljplanen om detta inte efterföljs.

I detaljplanen konstateras att ingen gång och cykelväg kommer att anläggas i anslutning den nya anslutningsvägen till Lokstallet. Detta accepterar inte BRF Lokstallets medlemmar utan kräver att kommunen i denna detaljplan tar höjd för anslutande gång- och cykelväg samt skoterled till Lokstallsområdet. Gång och cykelvägen skall kombineras med planfri övergångar mot bostadsområdet Karhuniemi. Om väg E10 byggs enligt denna plan innebär det att de boende i Lokstallsområdet inte kan ta sig ut i den närliggande naturen vilket är möjligt idag. Möjligheten till ett naturnära boende gör att området är attraktivt som bostadsområde. Den detaljplan som kommunen nu ställt ut kommer att minska bostadsområdets attraktionskraft och kommer således inte att accepteras av BRF Lokstallets medlemmar.

BRF Lokstallet kräver också att denna gång- och cykelväg förlängs och ansluts till den tillfälliga järnvägsstationen för att på så sätt säkerställa att de boende i Lokstallsområdet och Karhuniemi har en säker gång- och cykelväg till Kiruna C. BRF Lokstallet kräver att de barn som bor i Lokstallsområdet och Karhuniemi har tillgång till en säker skolväg likt övriga barn i kommunen.

Kommentar:

Markägoförhållanden kommer att ändras i planhandlingarna så det stämmer enligt yttrande ovan. Planbeskrivningen ändras även vad gäller avtal till att avtal ska upprättas mellan kommunen och BRF Lokstallet.

Den nya anslutningen är placerad så nära ny väg E10 som möjligt för att undvika allt för stor påverkan på Lokstallsområdet. Bullerplanken kommer även att få en bestämmelse om utformning så att de på det viset anpassas till Lokstallet och den kulturmiljö som området har.

Detaljplanen kan inte styra utformning av ny väg E10 och dess höjd. Däremot kommer förlängningen av Nordkalottvägen att hamna i nivå med naturen. Detaljplanen kommer också att möjliggöra passage över Nordkalottvägen och på sätt skapa förutsättningar för att få till en passage under ny väg E10 mellan Karhuniemi och Lokstallsområdet för att minska barriäreffekterna av den nya anslutningen. Kommunkontoret yttrar följande önskemål till Trafikverket som planerar för denna passage för väg E10.

Gång- och cykelväg längs med Lokstallsvägen kommer inte att planeras i detaljplanen. Vägen sköts och drivs av en gemensamhetsanläggning som kan besluta om trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Lokstallsvägen är idag väldigt lågt trafikerad och kommer att förbli det enligt förslaget till detaljplan. Från den tillfälliga järnvägsstationen finns gång- och cykelväg med passage under Nordkalottvägen till Kiruna C, den kopplingen fortsätta finnas kvar. I framtiden kan lokaltrafik bli aktuellt

att angöra Lokstallet och då blir säkerhetsåtgärder bli aktuellt att genomföra. Den passage som planeras under väg E10 mellan Karhuniemi och Lokstallet säkerställer då också att alla de boende i båda områdena har tillgång till framtida lokaltrafik, se kommunkontorets yttrande.

5. Privatperson 1 2014-09-24, Privatperson 2 2014-09-25, Privatperson 3 2014-09-24, Privatperson 5 2014-09-24.

(Likadana yttranden, inkomna separat. Gäller både för denna plan MoB 2013-000441 och för detaljplan MoB 2013-000442 Ny anslutning Lokstallet).

Gällande detaljplaner (MoB 2013-000441 såväl som MoB 2013-000442) borgar för i vår mening bristande samhällsplanering då resultatet av såväl nya väg E10 samt planerad anslutningsväg till Lokstallsområdet och vidare till Kiruna C, den så kallade Nordkalottvägen, i slutändan kommer att innebära att Karhuniemi blir avskuret från resterande delar av Kiruna stad. Detta i och med den dubbla barriär som de två planerade vägarna innebär. I och med föreliggande lösning förhindrar man dessutom en möjlig exploatering och vidare utveckling av området Karhuniemi i förbindelse med Lokstallet såväl som Luossavaara, vilket torde utgöra en viktig del i arbetet med att omvandla den nuvarande stadsbilden i enlighet med föreliggande samhällsomvandling. I och med den detaljplan avseende bostadsetablering av området nedan Luossavaarabacken, som nyligen vunnit laga kraft, anser vi att Kiruna kommun redan har tagit inriktningsbeslut som visar på ambitionen att förtäta just detta område. LKAB har långt gångna planer för bostäder i området. Att då inkorporera de redan etablerade bostadsområdena Lokstallet och Karhuniemi i denna planering förefaller som en naturlig ambition. Som det ser ut nu inrymmer emellertid inte gällande detaljplaner någon som helst planskild förbindelse mellan områdena vilket eliminerar den möjligheten.

Enligt vår uppfattning kan barriäreffekter undvikas genom att tillfartsvägen till Lokstallet istället leds parallellt med befintlig järnväg, dvs där det idag redan existerar en väg i form av Lokstallsvägen. Detta skulle frigöra stora markområden där "gamla" E10 har gått vilket skulle binda samman Lokstallsområdet med planerade bostadsområdena nedan Luossavaara. Samtidigt skall ny väg E10 och dess anslutningar uppföras i nivå med naturen och detaljplanerna skall ta höjd för en planskild förbindelse mellan Karhuniemi och Lokstallet, vilken uppförs i enlighet med gällande gestaltungsplan. På så sätt sammanlänkas även Karhuniemi till övriga områden.

Vi riktar skarp kritik till det faktum att vi som gående eller cyklande enligt gällande förslag till detaljplan hänvisas till att ta oss ut till den planerade rondellen för att sedan fortsätta färden via en tätt trafikerad väg i brist på planerade lösningar avseende gång- och cykelvägar. En situation som vi har svårt att tro att vare sig Kiruna kommun eller Trafikverket kan anse som önskvärd. Det är inte heller önskvärt eller ens möjligt för oss att självmant passera över vägarna då båda är starkt trafikerade samt tänkta att vara omgärdade med bullerplank. Vi kräver att Kiruna kommun tillgodoser vår säkerhet genom att i detaljplanen ta fram en lösning avseende cykel- och gångväg som förbinder Karhuniemi med Lokstallet och övriga delar av Kiruna. Detaljplanen ska ta höjd för en planskild förbindelse mellan områdena för gående och cyklister som skall utformas i enlighet med gestaltungsplaner för området. I Karhuniemi bor för närvarande 10 barn och de skall på samma sätt som övriga barn i Kiruna kommun ha möjlighet att på ett säkert sätt transportera sig till skola och andra närliggande områden.

En planskild förbindelse medgör dessutom också säker passage till naturområdena norr och väster om Karhuniemi för boende i Lokstallet, samt övriga Kiruna. Vår

erfarenhet är att dessa naturområden nyttjas frekvent av boende i Lokstallet och Luossavaara men föreslagna detaljplaner, utan planerade lösningar för över/underfarter, skär emellertid av de befintliga möjligheterna att för dem nå områdena till fots, eller med cykel och skoter.

Vi vill också påtala att vi saknar en tydlig bild av hur helhetslösningen för trafiksituationen inom Kiruna tätort kommer att bli i och med den nya dragningen av väg E 10. Enligt de bedömningar vi kan göra i brist på annan information kommer trafiksituationen invid vårt bostadsområde att öka i och med planerade vägdragningar. Utöver den redan omfattande tunga trafik som dagligen passerar med transporter till och från Norge kommer på sikt en stor del av personal och entreprenörer till LKAB dagligen att passera Karhuniemi från sydligare delar av Kiruna. I och med den parallella vägdragningen som nu är planerad kommer passagera dessutom att dubblas då trafikanter först passerar på väg E10 och sedan via rondellen på Nordkalottvägen eller vice versa. Att istället leda tillfartsvägen till Lokstallet längs den redan befintliga Lokstallsvägen skulle innebära att boende i Karhuniemi påverkas av trafiksituationen i mindre utsträckning.

Kommentar:

Planhandlingarna uppdateras så att gång- och cykelpassage blir möjlig längs hela Nordkalottvägen och förlängningen av densamma genom att g/c läggs in som bestämmelse på "NATUR" och för "SKYDD" kommer öppning/separering av bullerplank tillåtas för passage mellan Karhuniemi och Lokstallet samt till Luossavaaraområdet. Detta kommer möjliggöra, när Trafikverkets utredning över g/c-passager för ny E10 är klar, att planskild passage finns över/under ny E10 samt passage för Nordkalottvägen blir möjlig.

Förlängning av Nordkalottvägen ses som en bättre lösning än att leda trafiken igenom Lokstallsområdet efter Lokstallsvägen där området skulle påverkas negativt både sett till kulturmiljö, trafiksäkerhet, buller och barriärer. Lokstallsvägen kommer istället att fungera som en bra anslutning för gång- och cykeltrafikanter till övriga Kiruna C med en planskild passage under Nordkalottvägen, öster om tillfällig järnvägsstation.

Kiruna kommun arbetar för tillfället med en trafikplan för Kiruna C där helheten kommer att lyftas fram, både vad gäller effekter av ny E10 samt påverkan av gruvbrytningen och dess utbredning.

Trafiken i stort kommer att öka intill bostadsområdena Karhuniemi och Lokstallet vilket förstås inte är positivt men med åtgärder för att minska påverkan samt möjlighet till bra och säkra passager blir den nya anslutningen från ny E10 så bra som möjligt. Om trafikflödena i en framtid ser annorlunda ut så kan åtgärderna förändras och möjliggöra utveckling i annan riktning.

6. Privatperson 6 2014-09-24, Privatperson 7 2014-09-24, Privatperson 8 2014-09-24, Privatperson 9 2014-09-26.

(Likadana yttranden, inkomna separat. Gäller både för denna plan MoB 2013-000441 och för detaljplan MoB 2013-000442 Ny anslutning Lokstallet).

Gällande detaljplaner (MoB 2013-000441 såväl som MoB 2013-000442) borgar för i vår mening bristande samhällsplanering då resultatet av såväl nya väg E10 samt planerad anslutningsväg till Lokstallsområdet och vidare till Kiruna C, den så kallade Nordkalottvägen, i slutändan kommer att innebära att Karhuniemi blir avskuret från resterande delar av Kiruna stad. Detta i och med den dubbla barriär som de två

planerade vägarna innebär. I och med föreliggande lösning förhindrar man dessutom en möjlig exploatering och vidare utveckling av området Karhuniemi i förbindelse med Lokstallet såväl som Luossavaara, vilket torde utgöra en viktig del i arbetet med att omvandla den nuvarande stadsbilden i enlighet med föreliggande samhällsomvandling. I och med den detaljplan avseende bostadsetablering av området nedan Luossavaarabacken, som nyligen vunnit laga kraft, anser vi att Kiruna kommun redan har tagit inriktningsbeslut som visar på ambitionen att förtäta just detta område. LKAB har långt gångna planer för bostäder i området. Att då inkorporera de redan etablerade bostadsområdena Lokstallet och Karhuniemi i denna planering förefaller som en naturlig ambition. Som det ser ut nu inrymmer emellertid inte gällande detaljplaner någon som helst planskild förbindelse mellan områdena vilket eliminerar den möjligheten.

Enligt vår uppfattning kan barriäreffekter undvikas genom att tillfartsvägen till Lokstallet istället leds parallellt med befintlig järnväg dvs där Lokstallsvägen går idag. Detta alternativ har av kommunen utretts men strukits med hänvisning till att det andra alternativet, Nordkalottvägen, ansågs vara ett bättre alternativ. Järnvägen, Bangården, sjöbangården och LKAB:s Lokverkstadsområde utgör emellertid redan befintliga barriärer i detta område som inom överskådlig tid åtminstone delvis kommer att vara kvar. Detta innebär att tillfart Lokstallet inte skapar någon ny barriär. Detta skulle som följd samtidigt frigöra stora markområden där "gamla" E10/Nordkalottvägen har gått vilket skulle binda samman Lokstallsområdet med planerade bostadsområden nedan Luossavaara. Samtidigt anser vi att ny väg E10 och dess anslutningar skall uppföras i nivå med naturen och detaljplanerna ta höjd för en planskild förbindelse mellan Karhuniemi och Lokstallet. På så sätt sammanlänkas även Karhuniemi till övriga områden.

Vi riktar skarp kritik till det faktum att vi som gående eller cyklande enligt gällande förslag till detaljplan hänvisas till att ta oss ut till den planerade rondellen för att sedan fortsätta färden via en tätt trafikerad väg i brist på planerade lösningar avseende gång- och cykelvägar. Det är inte önskvärt eller ens möjligt för oss att självmant passera över vägarna då båda är starkt trafikerade samt tänkta att vara omgärdade med bullerplank. Vi kräver att Kiruna kommun tillgodoser vår säkerhet genom att i detaljplanen ta fram en lösning avseende cykel- och gångväg som förbinder Karhuniemi med Lokstallet och övriga delar av Kiruna. Detaljplanen ska ta höjd för en planskild förbindelse mellan områdena för gående och cyklister som skall utformas i enlighet med gestaltungsplaner för området. I Karhuniemi bor för närvarande 10 barn och de skall på samma sätt som övriga barn i Kiruna kommun ha möjlighet att på ett säkert sätt transportera sig till skola och andra närliggande områden.

En planskild förbindelse medgör dessutom också säker passage till naturområdena norr och väster om Karhuniemi för boende i Lokstallet, samt övriga Kiruna. Vår erfarenhet är att dessa naturområden nyttjas frekvent av boende i Lokstallet och Luossavaara men föreslagna detaljplaner, utan planerade lösningar för över/underfarter, skär emellertid av de befintliga möjligheterna att för dem nå områdena till fots, eller med cykel och skoter.

Vi vill också påtala att vi saknar en tydlig bild av hur helhetslösningen för trafiksituationen inom Kiruna tätort kommer att bli i och med den nya dragningen av väg E 10. Enligt de bedömningar vi kan göra i brist på annan information kommer trafiksituationen invid vårt bostadsområde att öka i och med planerade vägdragningar. Utöver den redan omfattande tunga trafik som dagligen passerar med transporter till och från Norge kommer på sikt en stor del av personal och entreprenörer till LKAB dagligen att passera Karhuniemi från sydligare delar av Kiruna. I och med den

parallella vägdragningen som nu är planerad kommer passagerna dessutom att dubbleras då trafikanter först passerar på väg E10 och sedan via rondellen på Nordkalottvägen eller vice versa. Att istället leda tillfartsvägen till Lokstallet längs den redan befintliga Lokstallsvägen skulle innebära att boende i Karhuniemi påverkas av trafiksituationen i mindre utsträckning.

Kommentar:

Planhandlingarna uppdateras så att gång- och cykelpassage blir möjlig längs hela Nordkalottvägen och förlängningen av densamma genom att g/c läggs in som bestämmelse på "NATUR" och för "SKYDD" kommer öppning/separering av bullerplank tillåtas för passage mellan Karhuniemi och Lokstallet samt till Luossavaaraområdet. Detta kommer möjliggöra, när Trafikverkets utredning över g/c-passager för ny E10 är klar, att planskild passage finns över/under ny E10 samt passage för Nordkalottvägen blir möjlig.

Förlängning av Nordkalottvägen ses som en bättre lösning än att leda trafiken igenom Lokstallsområdet efter Lokstallsvägen där området skulle påverkas negativt både sett till kulturmiljö, trafiksäkerhet, buller och barriärer. Lokstallsvägen kommer istället att fungera som en bra anslutning för gång- och cykeltrafikanter till övriga Kiruna C med en planskild passage under Nordkalottvägen, öster om tillfällig järnvägsstation. Om trafikflödena i en framtid ser annorlunda ut så kan åtgärderna förändras och möjliggöra utveckling i annan riktning.

Kiruna kommun arbetar för tillfället med en trafikplan för Kiruna C där helheten kommer att lyftas fram, både vad gäller effekter av ny E10 samt påverkan av gruvbrytningen och dess utbredning.

Trafiken i stort kommer att öka intill bostadsområdena Karhuniemi och Lokstallet vilket förstås inte är positivt men med åtgärder för att minska påverkan samt möjlighet till bra och säkra passager blir den nya anslutningen från ny E10 så bra som möjligt.

7. Tekniska Verken i Kiruna AB, 2014-09-25

Idag går VA-ledningar från Lokstallet till Karhuniemi under befintlig E10 i en kulvert. I detaljplanen kommer VA-ledningarna att korsa både anslutningsväg och ny E10. Ledningarna behöver dra under vägen i en kulvert och skyddas med ett 6 meter brett U-område med ledningarna dragna i mitten.

Utrymme för snöupplag behövs inte inom detaljplanen. Vändning av traktorer behövs inte inom detaljplanen. Det nämns ingen specifik fastighet i detaljplanen. Vägbredden och vägområdet skall vara som befintlig E10 för att få plats med snövallar och belysning. Kiruna kommun kommer behöva sköta snöröjningen fram till rondell då kommunen är huvudman för allmän plats, inklusive huvudgata. Snöröjningen i rondellen ansvaras av Trafikverket. Idag sköter Trafikverket om underhållet. När Kiruna kommun tar över underhållet för avtagsvägen till Lokstallet innebär det större driftskostnader för kommunen. Övriga vägar i området är enskilda och ansvaras inte av Kiruna kommun.

Kommentar:

Information om ledningar bifogas planbeskrivningen. Något U-område bedöms inte vara lämpligt eller nödvändigt då planen endast reglerar allmän platsmark som inte innebär möjlighet till bebyggelse. Ledningarna skyddas i övrigt med ledningsrätt.

8. Skanova, 2014-09-25

Skanova har teleledningar som berörs av ombyggnaden. För att fastställa omfattningen bör en besiktningsrapport upprättas i ett tidigt skede av projektet

Kommentar

Information om teleledningar läggs till planbeskrivningen. Exploatören, i detta fall Trafikverket, har ansvar för ledningar som påverkas av genomförande av planen. Ovan info delges Trafikverket.

9. SGU, 2014-09-25

SGU har inga särskilda synpunkter i ärendet.

Kommentar

Yttrandet leder inte till några förändringar av planhandlingarna.

10. Trafikverket, 2014-09-23

Trafikverket har tagit del av utskickade handlingar och har inget att erinra mot väglösning enligt planförslaget. Vi vill dock understryka betydelsen av att kommunen i sitt fortsatta arbete med trafikstrategin gör en grundläggande analys av problem, brister och behov i tätortens trafiksystem, utifrån den beslutade målbilden och strategin för utveckling av trafiken mot hållbara resor och transporter. De förutsättningar som trafiksystemet erbjuder kommer att styra hur trafikströmmarna fördelas i trafiknätet och vilken storlek på trafikflöden man får i olika delar av systemet. De trafikflöden som idag antas i olika delar av tätorten är ytterst osäkra anser vi.

I planbeskrivningen anges att en ny FÖP håller på att tas fram. I miljökonsekvensbeskrivningen, figur 1: bildtexten beskriver både blå och röd gräns med bilden redovisar bara en blå gräns.

Kommentar

Planhandlingarna uppdateras med att FÖP är antagen 1 september 2014. Figur 1 i MKBn rättas till.

11. Räddningstjänsten, 2014-09-12

Kiruna räddningstjänst har inget att erinra i ärendet mer än vad som gjorts för den nya dragningen av E10 i sin helhet.

Kommentar

Yttrandet leder inte till några förändringar av planhandlingarna.

12. Kommunkontoret Trafik, 2014-09-26

När den nuvarande väg E10 inte längre går att trafikera i södergående riktning, kommer trafikflödet att förflyttas mot den nya anslutningen till väg E10 i höjd med Karhuniemi/ Lokstallet. Redan idag kommer signaler om en ökning av trafikflödena in mot bebyggelsen i Loussavaara på grund av att den nya tillfälliga järnvägsstationen samt LKAB:s nya infart. För att hindra att oönskad genomfarts trafik söker sig in i bebyggelsen på den östra sidan om nuvarande väg E10 kommer åtgärder genomföras för att trafikflöden från tillfälliga järnvägsstationen, LKAB:s norra infart samt eventuell trafik från bebyggelse i LKAB:s planområde leds mot den nya in-/utfarten till ny väg E10. Detta kommer att medföra en ökning av trafikflödet i området runt korsningen mot väg E10 jämfört med trafikflödet som uppmätts tidigare år på väg E10. Den

mätning som utfördes 2012 på en punkt i närheten av Karhuniemi visade att ca 1000 fordon passerade per dygn.

Trafikverket har, hösten år 2014, gett signalen om att arbetet med ny järnvägsstation ska återupptas. Om Trafikverket kommer fram till att den nya järnvägsstationen ska placeras på annan plats än där den tillfälliga stationen är placerad kommer buller och andra störningar från järnvägen att försvinna inom några år. Kommunens önskemål är att den nya järnvägsstationen skall placeras nära det nya Kiruna centrum. Om den i detaljplanen föreslagna vägtrafiklösningen genomförs kommer den västra sidan av Lokstallsområdet inom några år vara förhållandevis fri från trafikrelaterade störningar.

Förslaget för den nya vägsträckningen bygger på att den nya vägsträckan placeras öster om Lokstallsområdet. Den nuvarande anslutningsvägen till bostadsområdet kommer inte att belastas av mer trafik. Trafikflödena som tillkommer när den nuvarande väg E10 stängs i sydlig riktning kommer att påverka området från ett håll och där kan man lägga fokus på bulleråtgärder. Tillgängligheten till bostadsområdet kommer inte att försämrats, trafikmiljön kommer till en början att bevaras och i förlängningen förbättras på den östliga sidan.

Idag finns ingen passage för gång- och cykeltrafikanter över väg E10 om boende i Lokstallsområdet vill gå över till Karhuniemi. Den oskyddade trafikanten passerar väg E10 i plan. I samband med att trafikflödet ökar kommer en gång- och cykelpassage under/över ny väg E10 och gamla väg E10 att bli nödvändig för att inte försämra tillgängligheten för dem som lever och verkar i området. Lokstallsvägen som ligger i direktanslutning till området ansluter till Förmansvägen som slutligen ansluter till gång- och cykelvägsnätet i Luossavaara bostadsområde genom en planfri passage under nuvarande väg E10. Lokstallsvägen kommer i fortsättningen fungera som en bra anslutning till Kiruna centrum för den oskyddade trafikanten om det ökade trafikflödet leds förbi Lokstallsområdet på den östra sidan om området.

Behovet av kollektivtrafik ökar vilket kommer att beaktas i kommande upphandling av lokaltrafik. I framtiden kommer även mer bostadsbebyggelse att finnas mellan detta område och befintlig bebyggelse i Luossavaara. Önskemål finns att lokaltrafiken skall kopplas till Karhuniemi/ Lokstallet. Idag angör Länstrafiken med vissa turer. Angöring sker på den ena sidan av väg E10. Om lokaltrafiken kommer att angöra denna del av Kiruna kommer angöring att ske i Lokstallet vilket ytterligare förstärker behovet av passage överfunder väg E10 för att tillgängliggöra lokaltrafiken för alla i området.

Kommentar

Del av järnvägstrafiken kommer att finnas kvar i en överskådlig framtid då LKAB nyttjar denna. Persontrafiken kommer att försvinna från järnvägen när ny station finns byggd på annan plats.

Planhandlingarna uppdateras så att gång- och cykelpassage blir möjlig längs hela Nordkalottvägen och förlängningen av densamma genom att g/c läggs in som bestämmelse på "NATUR" och för "SKYDD" kommer öppning/separering av bullerplank tillåtas för passage mellan Karhuniemi och Lokstallet samt till Luossavaaraområdet. Detta kommer möjliggöra, när Trafikverkets utredning över g/c-passager för ny E10 är klar, att planskild passage finns över/under ny E10 samt passage för Nordkalottvägen blir möjlig.

13. Lantmäteriet, 2014-09-26

Lantmäteriet noterar att det i förslaget till detaljplanen står skrivet att planen berör del av fastigheterna Jukkasjärvi bandel 100:15. Denna fastighet är avregistrerad. Berörda fastigheter torde istället vara del av Luossavaara 1:2 och Lokstallet 1:1.

Kommentar

Planhandlingarna uppdateras enligt ovan.

14. Fritids- och kulturförvaltningen, 2014-09-30

I planhandlingarna föreslås en onaturlig lösning med mycket väg på liten och trång yta. Av de två alternativen som nämns i MKB ger båda föreslagna vägdragningar negativa påverkningar på Lokstallsområdet. Området är en viktig del av riksintresset för kulturmiljö i Kiruna. Ur ett kulturhistoriskt perspektiv är föreslagna vägdragningar därför bekymmersamma då de inkräktar på Lokstallsområdets miljövärden negativt. Men samtidigt är det svårt att se ett alternativ som mer förmånligt än ett annat. Alternativet i planhandlingen, alternativ 2 enligt MKB, påverkar genom att nuvarande Nordkalottvägen kommer svänga av och kommer nära området vilket även innebär att en byggnad, förråd, måste rivs samt även genom de bullerpåverkningar som blir. Alternativ 1 i MKB ger också bullerpåverkningar samt att Lokstallsområdet får större vägar på båda sidor som förändrar upplevelsen av området som ett tryggt och avlägset bostadsområde.

Det får inte uteslutas att det i framtiden kan komma att flyttas byggnader från SJ-området mellan gamla och tillfälliga järnvägsstationen till området kring Lokstallsområdet. När markdeformationerna berör SJ-området är flytt enda möjligheten till bevarande av Sveriges största sammanslutna område med SJ-byggnader. Den extra krökningen som Nordkalottvägen gör enligt planhandlingarna tar där bort en naturlig fortsättning för en utvidgning av Lokstallsområdet.

Nya E10 passerar nära bostadsområden. Kommunen ansvarar för och bekostar uppförandet av de bullerdämpande planken som krävs. Kiruna kommun tillämpar sedan 2003 1%-regeln gällande konstnärlig gestaltning i anslutning till kommunala byggnader vid om-, till-, och nybyggnation. Utformningen av offentliga miljöer kräver ett helhetsperspektiv där konsten ingår som en del i ett tidigt skede i detaljplanearbetet. I aktuell plan skulle 1%-regeln kunna tillämpas t.ex. för utformning av bullerplanken, med beaktande att planken mot Lokstallsområdet anpassas till områdets kulturhistoriska värden och eventuellt de riktlinjer som finns i områdesbestämmelserna. Detta skulle minska planens negativa konsekvenser.

Under fornlämningar, ändra till ”underrättas enligt kulturmiljölagen” som lagen heter sedan 1 januari 2014.

Kommentar

Möjlighet till flytt av byggnader till Lokstallet finns fortfarande norrut med den nya planerade anslutningen. Förätning är också ett alternativ.

De bullerdämpande planken kommer att regleras i planen med en bestämmelse om utformning för att anpassa dem till bebyggelsen i Lokstallet. En bestämmelse om att planken ska utföras med röd slamfärg kommer att läggas till vilket är taget från den bevarandeplan som gäller för Lokstallsområdet. Detta kommer att minska de negativa effekterna på området som anslutningen innebär. Planbeskrivningen uppdateras enligt yttrande om kulturmiljölagen.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Miljö- och byggnämnden föreslås godkänna samrådsredogörelsen och ställa ut detaljplanen för granskning.

Berörda sakägare som inte har blivit tillgodosedda

Privatperson 1

Privatperson 2

Privatperson 3

Privatperson 5

Privatperson 6

Privatperson 7

Privatperson 8

Privatperson 9

Övriga som inte har blivit tillgodosedda

Upprättad av: Kristoffer Johansson

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Plan- och bygglovskontoret

2014-10-05

Kristoffer Johansson

Planarkitekt

Kiruna kommun