KIRUNA KOMMUN
Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

PLANBESKRIVNING
Granskningshandling
Kristoffer Johansson
20141007
Dnr: MoB2013-000442

Förslag till detaljplan för ny väganslutning E10 - Lokstallet

Del av fastighet Luossavaara 1:2 och Lokstallet 1:1

Kiruna kommun

Norrbottens län

Upprättad oktober 2014

GRANSKNING

Postadress: Kiruna kommun, 981 85 Kiruna
Besöksadress: Stadshuset, Hjalmar Lundbohmsvägen 31
Telefon: 0980-70 000

Organisationsnr: 21 20 00-2783
Webb: www.kommun.kiruna.se
E-post: kommun@kommun.kiruna.se

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

- Plankarta med bestämmelser och illustration. Plankartan blir juridiskt bindande när detaljplanen vinner laga kraft.
- Planbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Samrådsredogörelse

Följande handlingar antages:

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning
- Granskningsutlåtande

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

I takt med gruvans fortsatta expansion kommer ett allt större område drabbas av markdeformationer. Detta innebär bl.a. sprickor i vägbanan och sämre bärighet, vilket leder till sämre trafiksäkerhet. Därför måste E10 få nya sträckning runt Kiruna.

Ovanför Luossajärvi i den västra delen av Kiruna C ligger Karhuniemi som i dagsläget nås via en anslutning från den nuvarande väg E10 (Nordkalottvägen). Även bostadsområdet Lokstallet beläget söder om Karhuniemi nås från denna punkt av väg E10.

Trafikverket har tagit fram en arbetsplan för den nya vägsträckningen av E10. Arbetsplanen är under fastställelseprövning. När arbetsplanen är fastställd kan vägen byggas. Byggstart för ny E10 planeras under 2014 och den beräknas vara klar 2015/2016, under förutsättning att arbetsplanen fastställs och vinner laga kraft. I samband med att väg E10 får en ny sträckning kommer anslutningen till både Karhuniemi och Lokstallet att ”kapas” av och anslutas med en cirkulationsplats en bit längre norrut efter vägen där nuvarande och nya väg E10 möts.

Trafikverket har pekat ut förslag på hur de nya anslutningarna kan dras. Syftet med detaljplaneprocessen är att utreda bästa alternativ för väganslutning mellan Lokstallet och ny E10 samt att ge planmässiga förutsättningar för den nya anslutningen.

Planen upprättas med normalt planförfarande, enligt Plan- och bygglagen (2010:900).

Till planen har en miljökonsekvensbeskrivning upprättats.

FÖRENLIGT MED 3, 4, 5 KAP MB

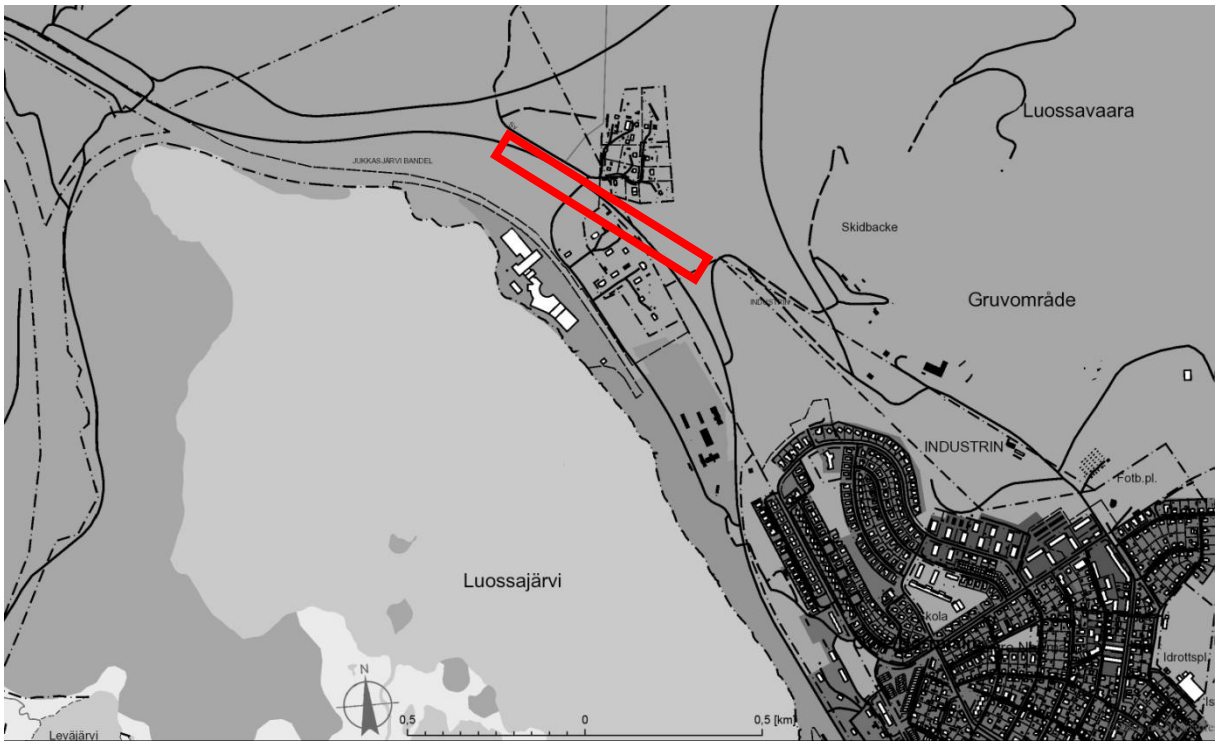
Mark- och vattenområden ska användas för ändamål som är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov.

Norra anslutningen till Lokstallet stängs av när nya E10 anläggs. En ny anslutning måste anläggas och utifrån nya E10:ans linjedragning kommer en ny korsning att anläggas ca 200 meter från nuvarande korsning. Marken som tas i anspråk för anslutningsväg utgörs av oexploaterad mark.

Planens genomförande bedöms inte orsaka att miljökvalitetsnorm överskrids.

Planens genomförande bedöms vara förenligt med miljöbalkens 3-5 kap.

PLANDATA



Figur 1. Översikt, planområdet markerat med rött

LÄGESBESTÄMNING

Området ligger i nordvästra delen av Kiruna centralort, drygt 2 km från Kiruna centrum (se figur 1).

AREAL

Planområdet omfattar ca 2 hektar mark.

MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Planområdet utgörs av fastigheten Luossavaara 1:2 som ägs av LKAB samt Lokstallet 1:1 som ägs av BRF Lokstallet.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

ÖVERSIKTLIGA PLANER

Enligt gällande fördjupade översiktsplan för Kiruna (*Fördjupad översiktsplan för Kiruna centralort*, antagen 2014-09-01) är planområdet utlagt som "Utredning framtida infart LKAB".

Figur 2. Utdrag ur Kiruna centralorts fördjupade översiktsplan (antagen 2014-09-01).

DETALJPLANER, OMRÅDESBESTÄMMELSER OCH FÖRORDNANDEN

Lokstallsområdet finns med i bevarandeplan för Kiruna C, har skyddsvärde A och omfattas av områdesbestämmelse 25-p93/108 som innebär att;

> **Bygglov:** Bygglov måste sökas för ny-, till-, och påbyggnad av all bebyggelse inkl. uthus. Bygglov måste även sökas för ändring av tak- och fasadmaterial, ändring av färgsättning och yttre underhållsarbeten.
>
> **Rivningslov:** Rivningslov måste sökas för rivning av byggnad, inkl. uthus.
>
> **Utseende:** Fasad ska utgöras av trä och målas med äkta faluröd slamfärg.
>
> Det befintliga taktäckningsmaterialet och utförandet behålles. Byte av eternittak kan ske mot papptak i samma kulör.

> **Värdefull miljö:** Ändring av byggnad får inte förvanska dess karaktär eller anpassning till omgivningen. Ny bebyggelse ska utformas med särskild hänsyn till omgivningen dvs. den speciella miljön i nära anslutning till malmbanan.

Syftet med områdesbestämmelserna är att bevara en del av SJ-bebyggelsen utefter järnvägen från Kalixfors till Riksgränsen. Avsikten är att försöka behålla den typiska SJ-karaktären framförallt exteriört.

Trafikverket har upprättat en arbetsplan, d.v.s. ett definierat vägområde, som är inskickad för fastställelse. Detaljplanen för anslutningsvägen ska anslutas till plangräns för E10.

KOMMUNALA BESLUT

Miljö- och byggnämndens ordförande beslutade på delegation den 2013-10-30 att arbetet med detaljplanen fick starta, (MoB 2012-08-30, beslut §219-12). Planen genomgår normalt planförfarande.

BEHOVSBEDÖMNING OCH AVGRÄNSNING

En behovsbedömning har gjorts av Kiruna kommuns samhällsbyggnadskontor som bedömer att detaljplanens genomförande kan leda till betydande miljöpåverkan för mark, vatten och luft och hälsa och säkerhet. En MKB enligt miljöbalken 6 kap. 11–18 §§ behöver därför göras. I ett yttrande från 2013-10-15 delar länsstyrelsen kommunens uppfattning att genomförandet av planen kan medföra betydande miljöpåverkan.

I samråd med länsstyrelsen har miljöbedömningen avgränsats till att bedöma följande miljöaspekter;

- **Hälsa och säkerhet – planens och omgivningens påverkan**
  I framtiden kan trafik från gruvan i Kiirunavaara ta sig till och från området via denna anslutning istället för via nuvarande E10 som i dagsläget. Detta skulle innebära ökade trafikmängder och bullernivåer för de boende i Lokstallet.
- **Mark, vatten och luft**
  Mellan planerad cirkulationsplats och nuvarande infart till Lokstallet finns en gammal deponi som använts av de boende och av lokstallsverksamheten fram till slutet av 1960- talet.

  Ökad fordonstrafik ger ökade utsläpp som försämrar luftkvaliteten.

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Samlad bedömning av miljökonsekvenser beskrivs i tabellen nedan.

POSITIVA KONSEKVENSER	INGA/OBETYDLIGA KONSEKVENSER	SMÅ NEGATIVA KONSEKVENSER	MÅTTLIGA NEGATIVA KONSEKVENSER	STORA NEGATIVA KONSEKVENSER

Riksintresse Kommunikationer	Planens genomförande innebär att befintlig väg förlängs. Ny E10 är projekterad och anslutningsvägen påverkar inte anläggning eller användning av väg eller järnväg av riksintresse.
Riksintresse Kulturmiljö	Vägen kommer gå parallellt med ny väg E10 och de bullerplank som sätts upp ger även en visuell avskärmning. Planens genomförande bedöms innebära liten negativ påverkan på riksintresset kulturmiljö.
Riksintresse Ämnen och material	Planens genomförande bedöms inte påverka riksintresset ämnen och material.
Trafikbuller	Lokstallsområdet är redan i nuläget påverkat av buller främst från spårtrafiken. Bullerdämpande åtgärder för anslutningsvägen och ny E10 gör att riktvärdena för buller innehålls. De kumulativa effekterna av buller från väg och järnväg kommer dock att komma att påverka Lokstallsområdet negativt.
Farligt gods E10	Planens genomförande bedöms inte påverkas av farligt gods på E10. Den bedöms inte heller påverka kringliggande bebyggelse eftersom farligt gods transporter bedöms välja andra vägar.
Förorenad mark och vatten	Markundersökningen visade inte några större föroreningar som måste saneras. Planens genomförande bedöms innebära positiv påverkan på mark och vatten eftersom deponin kommer att städas upp när vägen anläggs.
Luft	Planens genomförande kan påverka bostadsområdet i Lokstallet negativt pga ökat luftutsläpp om anslutningsvägen medför en markant höjning av fordonstrafik.

RIKSINTRESSEN
Planområdet ligger inom riksintresse kommunikationer (E10 och järnväg), kulturmiljö samt ämnen och material (gruvbrytning).

Planens genomförande innebär att befintlig väg förlängs. Ny E10 är projekterad och anslutningsvägen påverkar inte anläggning eller användning av väg eller järnväg av riksintresse.

Vägen kommer gå parallellt med ny väg E10. Planens genomförande bedöms inte påverka riksintresset kulturmiljö och riksintresset ämnen och material.

FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER

NATUR

Mark och vegetation
Landskapet är präglat av sitt nordliga läge, lågfjäll samt vida utblickar över omgivningarna. Landskapet i området präglas även av gruvindustrin som har bedrivits i området sedan 1920-talet.

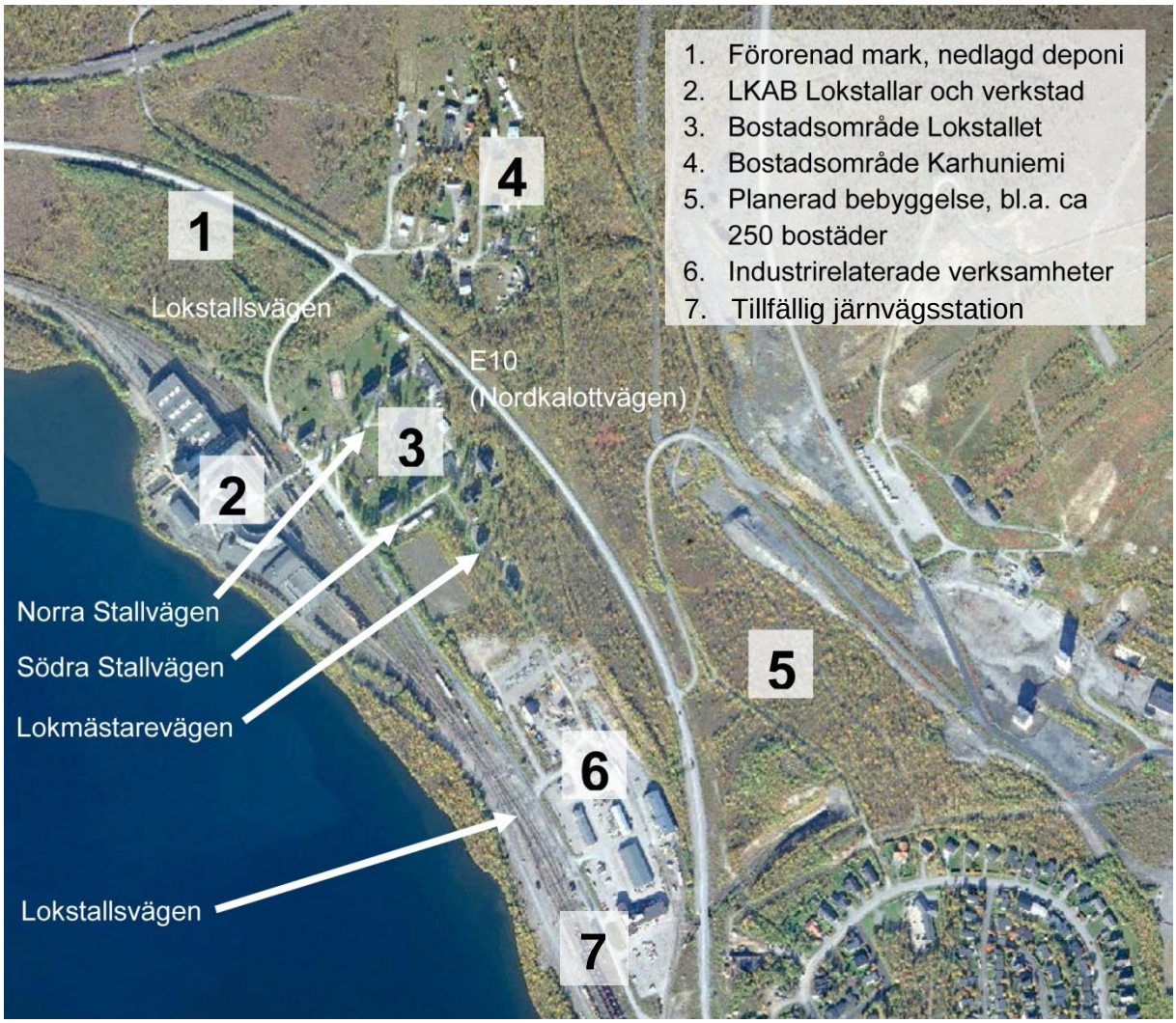
Marken i planområdet utgörs till stor del av öppen låglänt naturmark, som innehåller ytor med inslag av träd och buskar. Förutom fjällbjörk förekommer olika videarter, sly och sälg.

Geotekniska förhållanden
En geoteknisk undersökning för planområdet bör göras för att fastställa vilka grundförstärkande åtgärder som krävs för att anlägga vägen.

Risk för skred/översvämning
Planområdet ligger inte inom riskområde för skred och översvämning.

Fornlämningar
Det finns inga kända fornlämningar i planområdet eller i dess närmsta omgivning. Om lämningar påträffas i gräv- schakt- och byggarbetet ska länsstyrelsen underrättas enligt kulturmiljölagen.

BEBYGGELSEOMRÅDEN



Figur 3 Översikt

Bostäder

Planområdet är i dagsläget obebyggt. Bostäderna i Lokstallsområdet finns söder om Nordkalottvägen, i direkt anslutning till planområdet, se figur 3. Bostäderna utgörs av friliggande villor samt flerbostadshus. Det finns även ett bostadsområde i Karhuniemi direkt norr om Nordkalottvägen, ca 100 meter från planområdet. I Karhuniemi utgörs bebyggelsen av friliggande villor.

Detaljplanen medger inte ny bostadsbebyggelse.

Arbetsplatser, övrig bebyggelse

Lokstallet ligger sydväst om bostadsbebyggelsen, mot sjön Luossajärvi. Övrig industri och verksamheter finns i södra delen av Lokstallsområdet, några hundra meter från bostäderna.

Offentlig och kommersiell service

Matvaruhandel, restauranger, vård, förskola och skol, shopping och övrig service finns i Kiruna centralort 2 km kilometer från planområdet.

Byggnadskultur och gestaltning

SJ:s bebyggelse (Lokstallarna och bostadshusen) utgör industrimiljö kopplad till gruvverksamheten, vilket är en viktig del av riksintresset för kulturmiljö. Områdesbestämmelser för lokstallsområdet togs fram under 90-talet med avsikten är att behålla den typiska SJ-karaktären framförallt exteriört.

I dagsläget går E10 som är lågt trafikerad intill bostadshusen. Ny E10 byggs på norra sidan av befintliga vägen. Konsekvenserna av anslutningsvägens uppförande blir två vägar nära lokstallsområdets bostäder. Om denna väg kommer nyttjas som matargata för gruvarbetare innebär det en markant höjning av fordonstrafik i området. Trafikbuller kommer dämpas med bullerplank, som även fungerar som visuell avskärmning.

För att bygga anslutningsvägen enligt detaljplanens föreslagna väglinje krävs rivning av ett uthus som står i vägområdet. Uthuset används som förråd och har fyra slagportar. Byggnadens fasad utgörs av stående slamfärgad lockpanel och pulpettaket täcks av svart plåt.

Figur 4 Uthusbyggnad som måste rivas

VATTENOMRÅDE
Inom planområdet finns inget vattenområde. Det är mer än 100 meter till Luossajärvi.

GATOR OCH TRAFIK

Gatunät, gång, cykel och mopedtrafik
Gång-/cykelväg ska inte anläggas utmed den nya anslutningen till Lokstallet pga höga trafikflöden. Fotgängare och cyklister kan använda den lågt trafikerade Lokstallsvägen och Förmansvägen med planfri övergång vid E10. Förmansvägen ansluter till G/C-nätet i Luossavaara bostadsområde.

Trafikverket ska göra en utredning för gång- och cykelpassager längs hela ny E10. För att inte hindra möjligheten till passage sätts "gc-väg får anläggas" inom hela Naturområdet längs med Nordkalottvägen. Utredningen får visa var passage blir lämplig.

Kollektivtrafik
Vid Luossajärvis strand ligger järnvägen. Den pågående samhällsomvandlingen i Kiruna har medfört att järnvägstationen Kiruna C måste flyttas. En tillfällig station har anlagts 1,5 km norr om den gamla stationen som nu är nedlagd. För att säkerställa persontransporter på järnväg till och från Kiruna även i framtiden behöver ett nytt läge för järnvägsstation eller resecentrum hittas.

Trafikverket arbetar med att ta fram möjliga placeringar av en permanent järnvägsstation. Tidigast år 2016 kommer beslut tas i frågan. Den tillfälliga järnvägsstationen, se nr 7 i figur 3, kommer att vara i bruk till dess den permanenta stationen är byggd, tidigast år 2017 (Trafikverkets hemsida 2014-05-21).

Den provisoriska järnvägsstationen trafikeras av lokalbuss, busshållplats finns i södra delen av lokstallsområdet.

MILJÖ- OCH RISKFAKTORER

Förorenad mark (se även miljökonsekvensbeskrivningen)
Direkt norr om planområdet finns en gammal deponi. Deponin är belägen i ett tätbevuxet område mellan Lokstallet och väg E10. Markområdet är av våtare låglänt karaktär, och området passeras av ett dike som är vattenförande under större delen av försommaren. Smält- och regnvatten passerar deponiområdet innan det rinner vidare ut i sjön Luossajärvi.

Deponin har främst utnyttjats av SJ som haft lok- och vagnsverkstad vid Lokstallet. Även hushållsavfall har förekommit. Deponin stängdes år 1967.

Deponins storlek har tidigare uppskattats till 7 000 m^2, och djupet har i Projekt Kirunas järnvägsutredning antagits vara tre meter. Detta medför en volym på 21 000 m^3.

Kommunen har under juli 2014 utfört en markundersökning av deponin. Resultaten har jämförts med Naturvårdsverkets generella riktvärden för förorenad mark (NV 5976) avseende känslig markanvändning (KM) och mindre känslig markanvändning (MKM). I det här fallet är riktvärdet för MKM mest lämpligt att jämföra

resultaten med eftersom markanvändningen blir Huvudgata.

Jordproverna visade att inget värde överstiger riktvärdet MKM. Grundvattenrör installerades nedströms om deponin. Resultaten har jämförts med SGU:s bedömningsgrunder för grundvatten (Rapport 2013:01) och de visar att halterna är låga. Om misstänkt förorening påträffas vid markarbete ska kontakt tas med miljökontoret, Kiruna kommun.

Det finns dock en del skrot i marken som måste tas om hand när vägen ska anläggas. All jord som grävs upp och som inte har en i förväg planerad användning är per definition avfall. Som avfall ska jorden därför tas om hand på deponi. All jord som ska deponeras ska enligt krav i avfallsförordningen (2011:927) karaktäriseras med avseende på i vilken typ av deponi den ska deponeras, deponi för inert avfall (IA) icke farligt avfall (IFA) respektive farligt avfall (FA). Denna karaktärisering ska göras innan en avfallsdeponi kan eller får ta emot materialet. Enligt NFS 2004:10 får jord (avfall) klassad med avfallskod 170504 deponeras som inert avfall utan föregående karaktärisering.

Radon
Enligt översiktliga mätningar är området ett normalriskområde för radon.

STÖRNINGAR

Trafikbuller (se även miljökonsekvensbeskrivningen)
Lokstallsområdet är i nuläget påverkat av buller främst från spårtrafiken på järnvägen.

I framtiden kan biltrafik från gruvan i Kiirunavaara ta sig till och från området via denna anslutning istället för via nuvarande E10 som i dagsläget. Detta skulle innebära ökade trafikmängder och bullernivåer för de boende i Lokstallet. Fordon som använder denna anslutning till gruvan utgörs främst av personbilar och servicefordon. Tung trafik hänvisas av LKAB till dess södra infart.

Bullerstörning bedöms med hjälp av riktvärden för buller som har fastställts genom Riksdagsbeslut enl. prop. 1996/97:53, ”Infrastrukturinriktning för framtida transporter”. Före detta Vägverket – numera Trafikverket – har tagit fram allmänna råd ”Bullerskyddsåtgärder - allmänna råd för Vägverket” (Publikation 2001:88) för bullerbegränsande åtgärder vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av allmän väg.

Följande riktvärden bör inte överskridas för bostadsbebyggelse vid väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur.

- 30 dBA ekvivalent ljudnivå inomhus*

- 45 dBA maximal ljudnivå inomhus nattetid*

- 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus (vid fasad)

Trafikbuller är i första hand en hälsofråga. Sömnstörningar på grund av buller kan med tiden ge allvarliga hälsoeffekter. Påverkan på sömn har konstaterats vid ljudnivåer över 45 dBA.

I arbetsplanen för nya E10 har en bullerberäkning av spårtrafiken tagits fram. Totalt beräknas 2 hus ha ekvivalenta ljudnivåer som överstiger 60 dBA och 8 hus ha ekvivalentnivåer mellan 55 och 60 dBA. Vidare beräknas 10 hus (samtliga bostadshus mellan järnvägen och befintlig E10) ha ljudnivåer som överstiger 70 dBA maximal ljudnivå. Godståg ger de högsta maximala nivåerna.

I arbetsplanen för E10 har även bullerberäkningar tagits fram som visade hur vägtrafikbuller från ny E10 kommer påverka bostadsbebyggelsen i Karhuniemi och Lokstallsområdet, samt föreslagit bullerdämpande åtgärder.

För denna detaljplan har kompletterande bullerberäkningar för Nordkalottvägens förlängning till ny cirkulationsplats tagits fram för att se vilken påverkan det ger för boende vid Lokstallet.

Förutsättningar för beräkningarna;

Trafik: E10, ÅDT 8000, 14 % andel tung trafik, 80 km/h

Nordkalottvägen, ÅDT 7600, 14 % andel tung trafik, 70 km/h

Lokstallsvägen, ÅDT 100, 0 % andel tung trafik, 50 km/h

Vägbredd: 9 m

Nordkalottvägen och Lokstallsvägen har digitaliserats manuellt och följer nuvarande terräng, vilket troligen skiljer något från den kommande verkliga utformningen.

Terräng: Karhuniemi och Lokstallet -scannade höjdpunkter, vägens trådmodell (daterad 2014-02-12), höjdsatt väglinje (vägmitt)

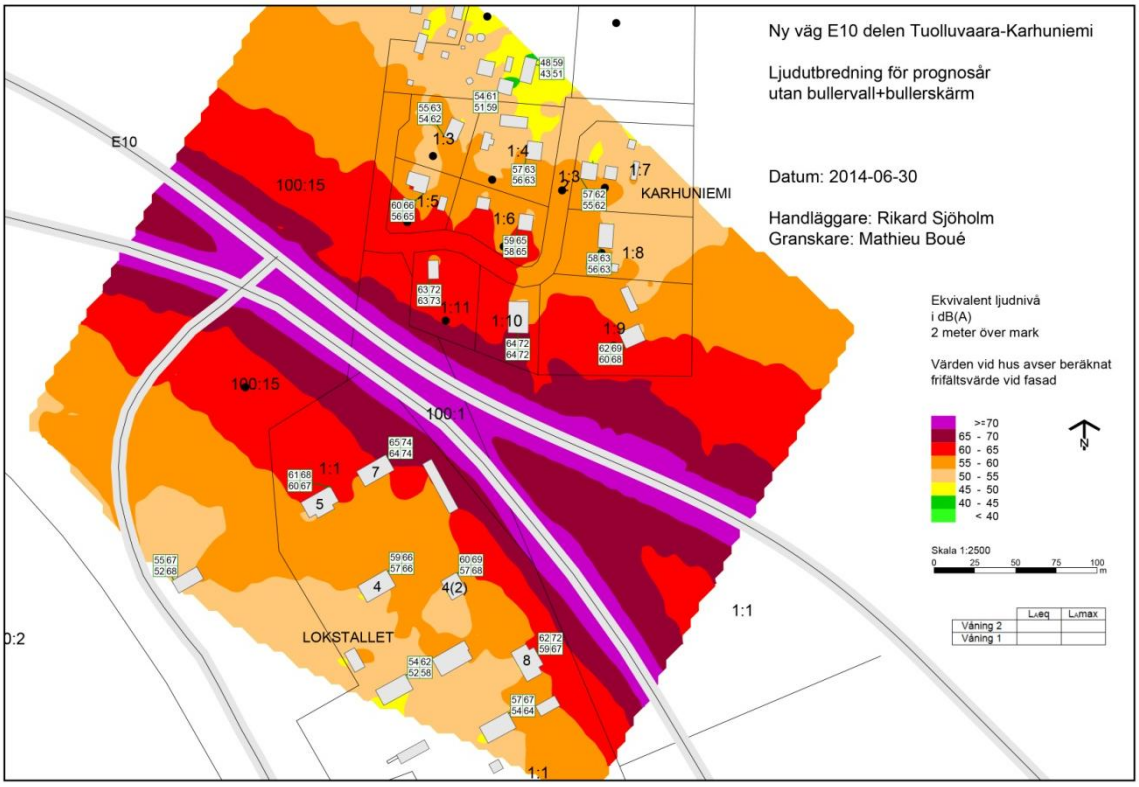
Byggnader: bostadshus och övriga byggnader från grundkarta

Bullervall och bullerskärm vid E10 är placerade 3 meter från vägkant. Bullerskärmarna är i beräkningarna absorberande.

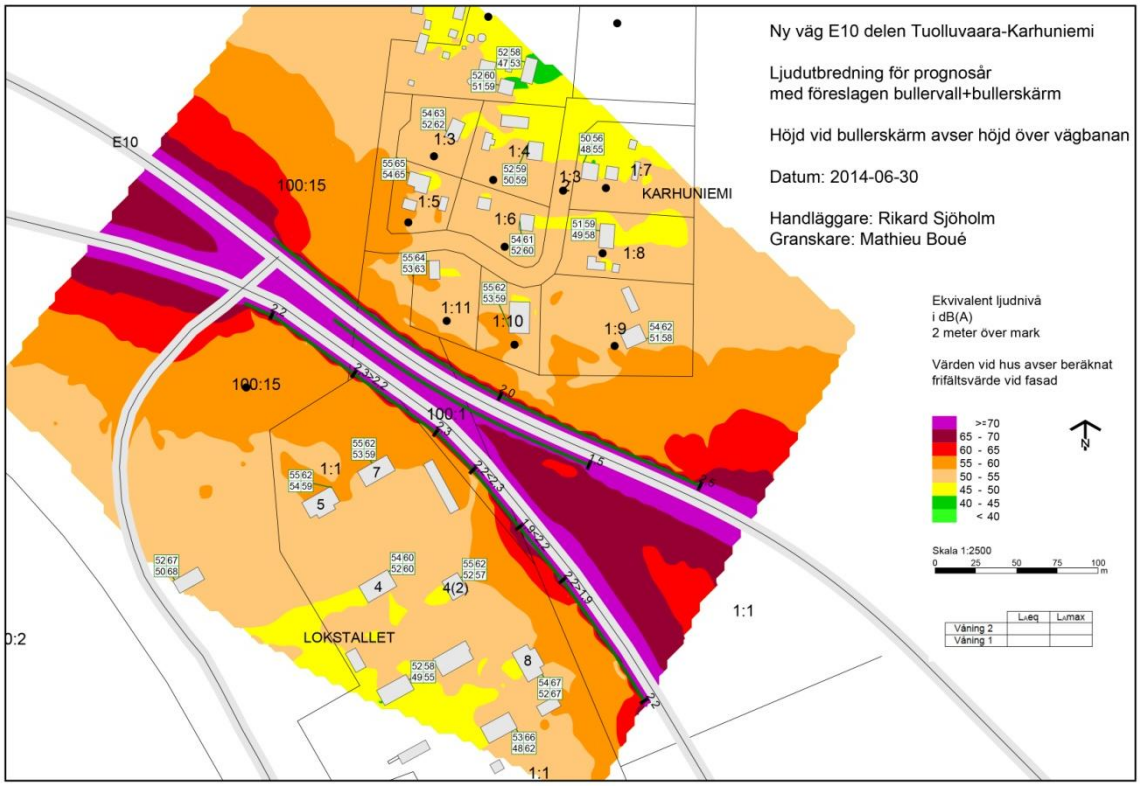
Bullerskärmen vid Nordkalottvägen är placerad 4,5 m från vägkant och är i beräkningarna absorberande.

Ljudnivå vid fasad är beräknat för 2 meter (våning 1) samt 4,8 meter (våning 2) över marknivå.

Se kartor nästa sida.



Figur 4. Ljudutbredning utan bullervall och absorberande skärm.



Figur 5. Ljudutbredning med bullervall och absorberande skärm.

För att gällande riktvärden ska innehållas föreslås bullerskyddsåtgärd söder om Nordkalottvägen från, i norr, Lokstallsvägen och hela vägen förbi Lokstallet till ca 50 m söder om Södra Stallvägen 8.

Bullerskyddet föreslås vara en bullervall med absorberande bullerskärm. Höjden varierar mellan 1,9-2,3 m.

Lokstallsområdet finns med i bevarandeplan för Kiruna C, har skyddsvärde A och omfattas av områdesbestämmelse 25-p93/108. Bullerplanken ska utformas med särskild hänsyn till omgivningen genom val av material och färg. Planken ska lika som byggnaderna vara i trä och målas med äkta röd slamfärg.

TEKNISK FÖRSÖRJNING
El samt VA finns i området. Idag går VA-ledningar från Lokstallet till Karhuniemi under befintlig E10 i en kulvert. VA-ledningarna kommer att korsa både anslutningsväg och ny E10. Även teleledningar berörs av ombyggnaden.

Snöröjning
Möjlighet till snöupplag finns inom fastigheten. Traktorer för snöröjning har plats att vända inom fastigheten.

Framkomlighet
Framkomligheten är god för Räddningstjänstens fordon enligt *PM Framkomlighet för räddningstjänstens fordon* (framtagen av Kiruna Räddningstjänst).

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

TIDPLAN

Detaljplanen handläggs enligt reglerna för s.k. normalt planförfarande. Samråd med kommunala organ, statliga myndigheter, intresseorganisationer samt berörda grannar kommer att ske under planprocessen. De som är tveksamma eller har invändningar mot föreslagen detaljplan ska därför lämna in skriftliga synpunkter under samrådstiden och/eller utställningstiden. Om inga erinringar inkommer mot detaljplanen kan den antas. Planen vinner normalt laga kraft tre veckor efter beslut om antagande. Om planen överklagas kan handläggningstiden fördröjas.

Samråd under 3:e kvartalet 2014

Granskning under 4:e kvartalet 2014

Antagande under 1:a kvartalet 2015

Vägen kan tidigast anläggas under våren 2015.

GENOMFÖRANDETID

Planens genomförandetid är avsedd att vara 10 år.

Ansvarsfördelning/huvudmannaskap

Detaljplanen föreskriver att kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll.

EXPLOATERINGSSAMVERKAN

Trafikverket projekterar och bygger vägen samt står för kostnaderna som uppstår vid genomförandet av planen.

AVTAL

Ett avtal ska tecknas mellan kommunen och BRF Lokstallet angående uthusbyggnaden som ska rivas. Avtalet tecknas innan detaljplanen antas.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning, gemensamhetsanläggning, m.m.

Det fastighetsrättsliga genomförandet av detaljplanen innebär att en fastighet för huvudgata, naturmark och skydd bildas genom avstyckning från befintliga fastigheter och regleras in i lämplig fastighet i kommunens ägo alternativt att ny fastighet skapas. Samråd mellan kommunens mark- och exploateringsenhet och Lantmäteriet kommer att ske.

EKONOMISKA FRÅGOR

PLANEKONOMI

Planarbetet bekostas av kommunen, genom medel från stadsomvandlingen. Kommunen ansvarar även för och bekostar uppförande av bullerdämpande åtgärder, som krävs för att riktvärden för trafikbuller ska innehållas.

TEKNISKA FRÅGOR

Elledningar kommer att påverkas av planens genomförande. Inom vägområdet finns elledningar i luft och mark. Markledningarna utgörs av både högspänning (11000V) och lågspänning (400V). Luftledningarna utgörs av högspänning.

Idag går VA-ledningar från Lokstallet till Karhuniemi under befintlig E10 i en kulvert. VA-ledningarna att korsa både anslutningsväg och ny E10 i en kulvert under vägarna. Något U-område bedöms inte vara nödvändigt då planen endast reglerar allmän platsmark som inte innebär möjlighet till bebyggelse. Ledningarna skyddas i övrigt med ledningsrätt.

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

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Arbetet med planhandlingarna har utförts av MAF Arkitektkontor AB på uppdrag av Kiruna kommun. Planhandlingarna har upprättats i samråd med kommunens tjänstemän på samhällsbyggnadskontoret samt lantmäteriet Kiruna.

MAF Arkitektkontor AB
Luleå 2014-10-07

Kristoffer Johansson
Planarkitekt
Kiruna kommun

Mia Sundström
Samhällsplanerare
MAF Arkitektkontor AB