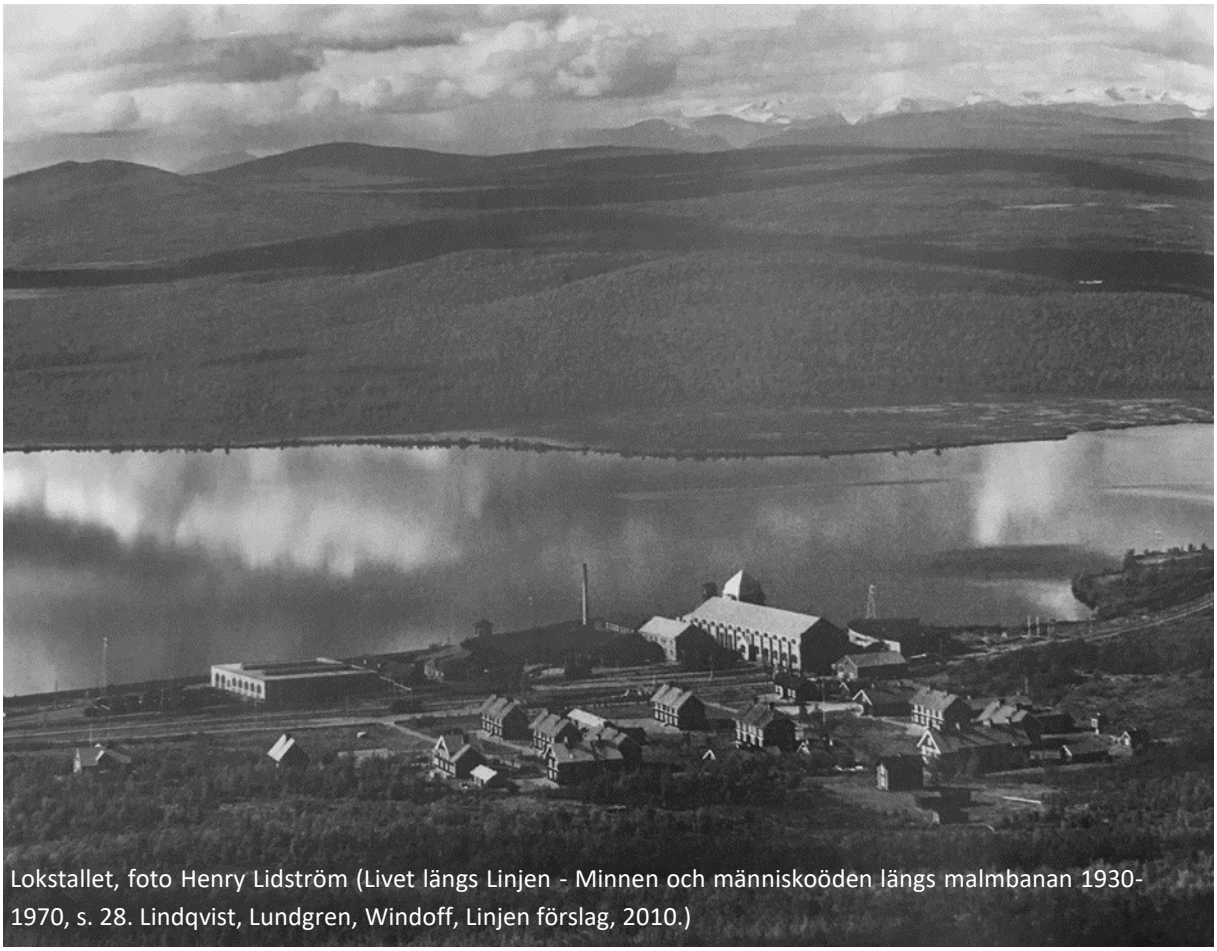
KIRUNA KOMMUN
Stadsbyggnadsförvaltningen

PLANBESKRIVNING
Aleksiina Toivanen
2020-02-28
Dnr: 2014–00908

Detaljplan för
NY VÄGANSLUTNING LOKSTALLET
Del av Luossavaara 1:2, Lokstallet 1:1, Kiruna 1:1

Kiruna kommun
Norrbottens län



Lokstallet, foto Henry Lidström (Livet längs Linjen - Minnen och människoöden längs malmbanan 1930-1970, s. 28. Lindqvist, Lundgren, Windoff, Linjen förslag, 2010.)

ANTAGANDE

Postadress: Kiruna kommun, 981 85 Kiruna
Besöksadress: Stadshustorget 1, 98130 Kiruna
Telefon: 0980-70 000

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

1. PLANINFORMATION

Grunduppgifter

Kommun: Kiruna
Kommundel: Luossavaara
Detaljplanenamn: Ny väganslutning Lokstallet
Planarkitekt: Kiruna kommun, planarkitekt Aleksiina Toivanen
Areal: 1,6 hektar

Detaljplanen i samråd:
- Samråd 20140904-20140925
- Granskning 20141022-20141112
- Granskning 2 20180627-20180824

Godkännande och antagande:
- Kommunstyrelsen 2020-03-23
- Kommunfullmäktige

Lägesbestämning och markförhållande

Området ligger i nordvästra delen av Kiruna centralort, drygt 2 km från Kiruna centrum. Planområdet utgörs av fastigheten Luossavaara 1:2 som ägs av LKAB, Lokstallet 1:1 som ägs av BRF Lokstallet och Kiruna 1:1 som förvaltas av Statens fastighetsverk.

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att medge en ny anslutningsväg som ersätter den anslutningsvägen som försvinner på grund av deformationer och nya E10. Kiruna kommun har med stöd av Miljö- och byggnämndens beslut (2013-11-05) initierat detaljplanering efter Trafikverkets utredning av väg E 10s nya sträckning.

Gruvan expanderar och ett allt större område kommer att drabbas av markdeformationer. Det innebär bl.a. sprickor i vägbanan och sämre bärighet, vilket leder till sämre trafiksäkerhet. Därför flyttas E10 till norra sidan av staden. Vägplanen för E10 är antagen. Vägen är byggd och tagit i anspråk mellan Kurravaaravägen och Karhuniemi. Anslutningen från befintliga stadsdelar, bostadsområden och Kiirunavaara-gruvan till nya E10 behöver möjliggöras genom en ny väganslutning. Detaljplanering för detta ändamål har pågått samtidigt med E10s vägplanering. Olika alternativ för trafiklösningar har tagits fram i detaljplaneringsprocessen 2014 och 2018.

Planförfarande

En detaljplan är ett verktyg för kommunerna att reglera hur mark- och vattenområden ska användas. Detaljplaner används som underlag vid bygglovshandläggning. Den här detaljplanen upprättas med utökat planförfarande, enligt Plan- och bygglagen (2010:900).

Vid utökat planförfarande påbörjas planarbetet efter beslut om planen är tagen med att en behovsbedömning görs. I behovsbedömningen utreds planens påverkan på miljön. I samband med att behovsbedömningen tas fram påbörjas även arbetet med planhandlingarna. I den här detaljplanen såg man efter behovsbedömningen blev färdig att detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Därför upprättades en miljökonsekvensbeskrivning.

När en första version av planhandlingarna och miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) fanns färdiga godkändes de av kommunstyrelsen och skickades sedan ut på samråd till lantmäterimyndigheten, länsstyrelsen, sakägare samt andra berörda i minst tre veckor. Under denna period ger kommunen möjligheten att komma in med skriftliga synpunkter på planen till kommunstyrelsen. Yttrandena sammanställs i en samrådsredogörelse tillsammans med kommunens kommentarer och planhandlingarna samt MKB bearbetas.

Efter bearbetningen godkänns planhandlingarna och MKB igen i kommunstyrelsen och skickas ut på granskning i minst tre veckor på samma sätt som under samrådet. De yttranden som inkommer under granskningen sammanställs i ett granskningsutlåtande med kommentarer från kommunen. Planhandlingarna och MKB bearbetas vid behov.

Detaljplanen och MKB godkänns av kommunstyrelsen och antas sedan av kommunfullmäktige. I planer som kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska en särskild sammanställning upprättas efter antagandet. Sammanställningen bör finnas som ett färdigt utkast inför antagandet och utgöra en del av beslutsunderlaget på samma sätt som utlåtandet över planförslaget. En särskild sammanställning är skriven i planbeskrivningens kap. 5.6.

Berörda sakägare som senast under granskningstiden lämnat synpunkter har möjlighet att överklaga detaljplanen inom tre veckor från att antagandebeslutet anslagits på kommunens anslagstavla. Om ingen överklagar eller länsstyrelsen överprövar kommunens beslut vinner detaljplanen laga kraft. När detaljplanen har vunnit laga kraft kan man börja genomföra detaljplanen, i det här fallet till exempel bygga gator och bullerskärmar, söka rivningslov till garagebyggnad.

Planens förenlighet med Miljöbalkens tredje, fjärde och femte kapitlet

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

Miljöbalkens 3 kap. handlar om hushållning av mark- och vattenområden. Mark- och vattenområden skall användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning. 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 behöver anläggas. Marken som tas i anspråk för anslutningsväg utgörs mest av oexploaterad mark. Det finns en gammal deponi i området. Det kommer helt eller delvis saneras. Gatan från cirkulationsplatsen till Lokstallsvägens korsning placeras delvis på deponin. Det kommer att utredas hur det är tekniskt och från miljösynvinkel klokast att sanera området.

Miljöbalkens 4 kap. handlar om särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten för vissa områden. Detaljplanområdet är inte ett av de utpekade områdena.

Miljöbalkens 5 kap. handlar om miljökvalitetsnormer och - förvaltning. Regeringen får för vissa geografiska områden eller för hela landet meddela föreskrifter om kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt, om det behövs för att varaktigt skydda människors hälsa eller miljön eller för att avhjälpa skador på eller olägenheter för människors hälsa eller miljön (miljökvalitetsnormer). Regeringen får överlåta till en myndighet att meddela miljökvalitetsnormer som följer av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen.

Enligt 4 kap. 34 § plan och bygglagen (PBL) skall en miljökonsekvensbeskrivning upprättas, om genomförandet av planen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Betydande påverkan avses i Förordning (1998:905). Miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och process är beskrivna i miljöbalken kap 6 11 § ska följa bestämmelserna i 6 kap. 11-18§ och 22 §.

Detaljplanen för Väganslutning E10-Lokstallet har av Miljö- och byggnämnden i Kiruna, i samråd med Länsstyrelsen, bedömts kunna innebära betydande miljöpåverkan såsom anges ovan. Denna miljökonsekvensbeskrivning har därför arbetats fram för att dokumentera och beskriva hur miljöbedömningsprocessen har fortlöpt under planarbetet.

Miljökonsekvensbeskrivning är gjord i sammanband med detaljplan för att välja trafiklösningen av tre olika scenario. Miljökonsekvensbeskrivning analyserar miljöaspekter och tar fram konsekvenser. Planbeskrivningens kap. 2.1.5 handlar om miljökonsekvensbeskrivningen. En särskild sammanställning av den är i kap. 5.6.

Planens förenlighet med översiktsplan

Detaljplanen är förenlig med Kiruna kommuns gällande översiktsplan.

Planhandlingar

Planhandlingar är bland annat plankarta med planbestämmelser och illustration. Andra planhandlingar är planbeskrivning, fastighetsförteckning, miljökonsekvensbeskrivning, samrådsredogörelse och två granskningsutlåtanden. En särskild sammanställning av miljökonsekvensbeskrivning är skriven i planbeskrivningens kap. 5.6. Plankartan blir juridiskt bindande när detaljplanen vinner laga kraft.

Källor

- Trafik- och miljöutredning inför MKB Lokstallet och Karhuniemi, Sweco 2014-02-28
- PM Trafik- och buller Lokstallet, Sweco 2017-05-31
- Nordkalottvägens projektering, Sweco 2018-05-17
- Uppdaterad miljökonsekvensbeskrivning 2018-05-28

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1 PLANINFORMATION 1

2 UTGÅNGSPUNKTER 5

2.1 Ställningstagande 5
2.1.1 Riksintressen 5
2.1.2 Översiktsplan och utvecklingsplaner 5
2.1.3 Gällande detaljplan, områdesbestämmelser, förordnanden, skydd 7
2.1.4 Kommunala beslut i övrigt 7
2.1.5 Behovsbedömning och miljökonsekvensbeskrivning 7
2.1.6 Grundkarta och utredningar 8
2.2 Planeringsförutsättningar 9

3 OLIKA SKEDEN I DETALJPLANERINGEN 15

3.1 Medborgardialog och samarbete 15
3.2 Detaljplanens mål 16
3.3 Olika alternativ för planlösning 16

4 BESKRIVNING AV DELTALJPLAN 18

4.1 Innehåll av detaljplan 18
4.1.1 Dimensionering 20
4.1.2 Tekniska lösningar 21
4.1.3 Störningar och bulleråtgärder 22
4.2 Implementering av miljökvalititetsmål 27
4.3 Detaljplanens konsekvenser 27
4.3.1 Kostnader 29

5 GENOMFÖRANDE 30

5.1 Tekniska åtgärder 30
5.2 Ekonomiska åtgärder 30
5.3 Organisatoriska åtgärder 31
5.4 Fastighetsrättsliga frågor och konsekvenser 31
5.5 Värdering och uppföljning av detaljplanen och genomförandet 32
5.6 En särskild sammanställning 32

6 REVIDERINGAR EFTER GRANSKNING 2 31

BILAGA
Uppdaterad miljökonsekvensbeskrivning 2018-05-28

2. UTGÅNGSPUNKTER

2.1. Ställningstaganden

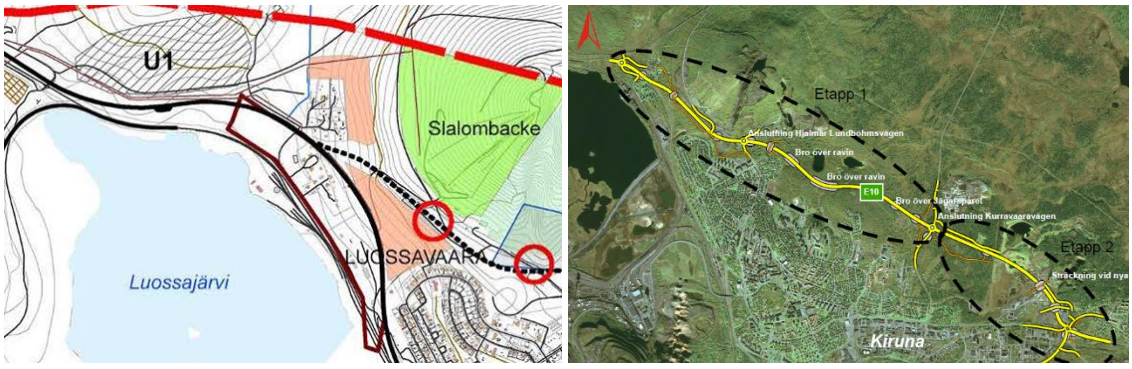
2.1.1. Riksintressen

Planområdet ligger inom riksintresse för kommunikationer (E10 och järnväg), kulturmiljö samt ämnen och material (gruvbrytning). Planens genomförande innebär att nya trafiklösningar byggs. Personaltrafiken från LKAB och trafiken från nya bostadsområdet Luossavaara belastar nya vägen och korsningen. Vägen kommer gå parallellt med ny väg E10. Planens genomförande bedöms inte påverka riksintresset kulturmiljö och riksintresset ämnen och material.

2.1.2. Översiktsplan och utvecklingsplaner

Översiktsplan har vunnit laga kraft år 2019. Lokstallet är en del av centralort (B10). Enligt gällande fördjupade översiktsplan för Kiruna (antagen 2014-09-01) är planområdet utlagt som "Utredning framtida infart LKAB". Detaljplanen överensstämmer med översiktsplan och fördjupad översiktsplan.

E10 har sedan länge planerats norr om staden i fastställd arbetsplan. Sträckan vid nya centrum planläggs i separat vägplan. GC-vägar och passager planläggs i separat vägplan som är inlämnad för fastställelse. Nya E10 är byggd mellan Lokstallet/Karhuniemi och Kurravaaravägen. Kommunen detaljplanerar alla förändrade anslutningsvägar, samt gång- och cykelvägar tillika passager för ny E10 (i separat projekt).



Figur 1 och 2. *Utdrag ur Kiruna centralorts fördjupade översiktsplan (antagen 2014-09-01). Till höger är Trafikverkets illustration av ny E10 från Lokstallet (längs väster) till nya centrum (längs öster). (Trafikverket, 2018-01-19)*

Trafikstrategi

Kiruna kommun har tagit fram en trafikstrategi (2014) och en trafikplan (2015). I trafikstrategin är övergripande mål och delmål preciserat:

STADENS KARAKTÄR - Staden ska karakteriseras som en vinterstad med ett attraktivt och levande centrum, tillgängligt för invånare, näringsliv och turister.
1. Stadens täthet ska öka, där det är möjligt utan att påverka andra stadskvalitéer.
2. Andelen besökare av Kiruna centrum ska öka.
3. Gång- och cykeltrafikanter och kollektivtrafikresenärer ska få större utrymme i staden.

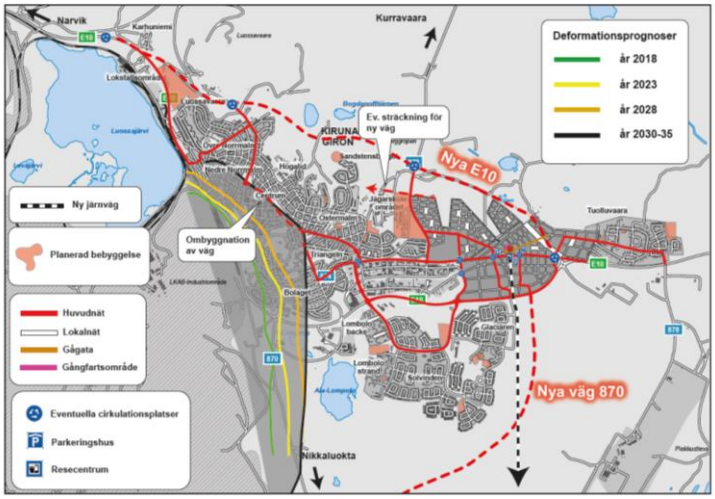
TRAFIKSÄKERHET - Ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken i Kiruna
1. Antalet lindriga skadade trafikanter ska minska.
2. Trafiksäkerhet för gående och cyklister ska öka.
3. Det ska vara säkert för barn och ungdomar att färdas själv i Kiruna.
4. På vägar över 50 km/tim ska gång- och cykeltrafiken vara separerad från biltrafiken.
5. På platser där gående och cyklister korsar bilvägar ska utformningen av övergångspassagen vara anpassad så att bilarnas hastighet dämpas.

MILJÖPÅVERKAN - Utsläppen från fordonstrafiken ska vara små. Buller, vibrationer och andra trafikrelaterade störningar ska påverka få personer.
1. Bilberoendet ska minska.
2. Utsläppen av föroreningar fråntrafiken ska minska.
3. Andelen resor under tre km medcykel ska öka.
4. Regional pendling till och från Kiruna ska bli mer miljövänlig.
5. Antalet bullerstörda hushåll på grund av biltrafiken ska minska.

TRYGGHET - Det ska vara tryggt att bo och leva i Kiruna.
1. Andelen Kirunabor som känner sig trygga ska öka.
2. Belysning och ljusgestaltning ska användas vid utformningen av det offentliga rummet i Kiruna.
3. Trygghet och jämställdhet ska genomsyra all planering.

TILLGÄNGLIGHET - En tillgänglig stad för alla, oavsett förutsättning, utgångsläge eller behov.
1. Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla, året runt.
2. Tillgängligheten till gång- och cykelnätet ska öka och upplevas tillgängligt oavsett årstid.
3. Trafiknätet i Kiruna ska bli både mer jämställt och mer jämlikt.
4. Medvetenhet om tillgänglighetsfrågor ska öka.
5. Viktiga samhällsfunktioner ska placeras nära varandra.

RESBEHOV - Trafiksystemet ska vara attraktivt och effektivt. De regionala och nationella transporterna ska integreras i stadens övriga transportsystem.
1. Antalet kollektivtrafikresor per invånare ska öka.
2. Antalet gång- och cykeltrafikanter ska öka.
3. Regional pendling till och från Kiruna ska bli mer effektiv.
4. Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla, (geografiskt och funktionsmässigt).
5. Kollektivtrafiken och gång- och cykelvägnätet ska vara utgångspunkter vid planering av nya bostadsområden



Figur 3. *Trafikplanen 2015 visar trafiklösningen i detaljplanområdet. (Kiruna kommun, Trafikplan 2015)*

2.1.3. Gällande detaljplan, områdesbestämmelser, förordnanden och skydd

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 inklusive 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, inklusive uthus.

UTSEENDE - Fasad ska utgöras av trä och målas med äkta faluröd slamfärg. Det befintliga taktäckningsmaterialet och utförandet behålls. 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 det vill säga 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.

2.1.4. Kommunala beslut i övrigt

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 en utökad planförfarande därför att den kan medföra en betydande miljöpåverkan.

2.1.5. Behovsbedömning och miljökonsekvensbeskrivning

En behovsbedömning är gjort. Kiruna kommuns miljö- och byggnadsförvaltning bedömde att detaljplanens genomförande kan leda till betydande miljöpåverkan för mark, vatten och luft och hälsa och säkerhet. En miljökonsekvensbeskrivning (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 följer med planhandlingarna och antas med detaljplanen. Det gjordes 2014-07-18 och uppdaterades till granskningshandlingarna 2014-10-07. Samlad bedömning av miljökonsekvenser beskrivs i tabellen på nästa sida. En särskild sammanställning är upprättat (kap. 5.6).

POSITIVA KONSEKVENSER	INGA/OBETYDLIGA KONSEKVENSER	SMÅ NEGATIVA KONSEKVENSER	MÅTTLIGA NEGATIVA KONSEKVENSER	STORA NEGATIVA KONSEKVENSER
Riksintresse kommunikationer		Planens genomförande innebär nya trafiklösningar (rivning och byggande av gator). 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 godstransporter 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.		

Figur 4. *Tabell om miljökonsekvenser*

2.1.6. Grundkarta och utredningar

Grundkartan upprättades 2013-12-18 av Tyréns AB och uppdaterades 2018-02-18 av Metria. På plankartan är visat relationsritningar av nya E10. Vägen är inte uppdaterat på grundkartan på grund av att vägarbetet blev färdig på vinter (oktober 2019).

För detaljplanarbetet är följande utredningar gjorda: Trafik- och miljöutredning inför MKB (Sweco, 2014), Miljökonsekvensbeskrivning (MAF Arkitektkontor AB, Kiruna kommun 2014), PM Trafik- och buller Lokstallet (Sweco, 2017) och Nordkalottvägens projektering (Sweco, 2018).

2.2. Planeringsförutsättningar

Den anslutningsväg som försvinner försörjer idag Lokstallsområdet; bostäderna, lokstallsverksamhet, tillfällig järnvägsstation och olika småindustrier. Detta är de verksamheter som finns längs med Lokstallsvägen.

Problemet är att när Nordkalottvägen kapas, på grund av E10s nya dragning, måste den framtida anslutningsvägen även försörja LKABs personaltrafik och det nya bostadsområdet på Luossavaara, vilket inte är en långsiktig lösning. Inom några år kommer LKABs infart behöva flyttas på grund av deformationerna.

Idag har Lokstallsvägen en trafikmängd på cirka 100 fordon/dygn. Nordkalottvägen (befintlig E10) som passerar båda bostadsområdena har en trafikmängd på 2500 fordon/dygn. Med ny dragning av E10 kommer det passera 7900 fordon/dygn på E10 samtidigt när Nordkalottvägen kommer att belastas med 7700 fordon/dygn. Den stora ökningen beror på att LKABs personaltrafik, som i dagsläget inte passerar bostadsområdena, men som kommer att behöva göra det när delar av befintlig E10 stängs. Således innebär den nya dragningen av E10 med anslutningspunkter en väsentlig större påverkan på bostadsområdena än vad som är fallet idag. Kommunen kan därför se detta som en tillfällig lösning. Den ideala situationen är att LKAB:s framtida infart flyttas så att den inte påverkar de båda bostadsområdena. Diskussioner har förts med LKAB i frågan, men en tillfredsställande lösning har ej ännu hittats.

Figur 5. *Översiktlig karta av Lokstallsområdet och omgivningen*

Naturmiljö

Landskapet är typiskt i sitt nordliga läge. Det finns lågfjäll samt vida utblickar över omgivningarna. Området ligger i slutningen av Luossavaara vid Luossajärvi. Gruvan är mäktig i landskapet och har direktpåverkan till området.

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. Det finns en gammal deponi delvis inom planområdet. Området har en lång historia tillsammans med järnvägen, gruvan och hela samhället. Det är helheten med lokstallet, bangården och järnvägsbostäder som gör området speciellt och värdefullt. Planområdet ligger i direkt anslutning till friluftsområdet Luossavaara, som är lättillgängligt oavsett om man går, cyklar eller tar sig fram med motorfordon.

Figur 6. *Bostadsbebyggelse och Luossavaara (februari 2018)* ***Figur 7.*** *Bostadsområdets byggnadstyp är en stadig 2½-vånings flerbostadshus. Det finns lite variation mellan byggnader, vilket sätter en enhetlig prägel på området (februari 2018).*

Figur 8. *Naturen i planeringsområdet (oktober 2013).* ***Figur 9.*** *Gammal deponi (oktober 2013)*

En geoteknisk undersökning för planområdet bör göras för att fastställa vilka grundförstärkande åtgärder som krävs för att anlägga vägen. Trafikverket har undersökt de geotekniska förhållandena i nya E10s område. Planområdet ligger inte inom riskområde för skred. Grundvattennivån i området är inte känd. Marken sluttar mot Luossajärvi som är 100 meter söder om planområdet. Det kommer mycket smältvatten från Luossavaara som delvis absorberas och delvis sprider sig till LKABs nya bostadsområde, Karhuniemi och Lokstallet. Planområdet ligger dock inte inom riskområde för översvämning.

Mark- och miljöförhållande
Direkt norr om planområdet finns en gammal deponi, (se även miljökonsekvensbeskrivningen). Deponin är belägen i ett tätbevuxet område mellan Lokstallet och väg E10. Markområdet är av våtare låglänt karaktär, och området genomkorsas 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 SGUs 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.

Radon
Enligt översiktliga mätningar är området ett normalriskområde för radon.

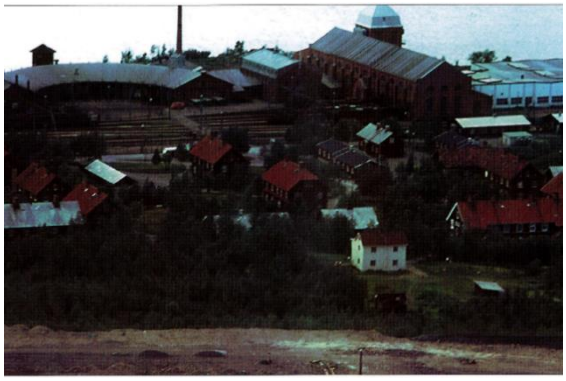
Störningar
Det finns bullerstörningar från befintlig E10 och järnvägen. På E10 är hastigheten 70 km/h. Tågens hastighet vid Lokstallet är 20 km/h på grund av spårtekniska problem. Bangården kommer att utvecklas i framtiden. Då skulle det möjligtvis kunna bli flygande växlingar vid Lokstallet, vilket innebär att tågen inte behöver stanna. Detta skulle tillåta en hastighet på 40 km/h. Den största bullereffekten kommer från inbromsningen, vilket, under alla omständigheter, ändå kvarstår.

LKABs malmtåget bullrar mest av alla tåg. Luftföroreningar från trafik och bangård bedöms dock vara liten. Lokstallet är en arbetsplats varifrån ljud- och lukt-föroreningar påverkar omgivningen vid exempelvis reparationer eller växling på bangården. Passerande tåg, viss lukt och ljud är historiskt en del av områdets karaktär och kan inte anses vara störande på samma sätt som vid andra bostadsområde som saknar denna karakteristiska historia.

Bebyggelse och social miljö, kulturmiljö
Lokstallsområdet är relativt flackt. Det ligger utmed Luossajärvis strand invid järnvägen och är avskilt från den egentliga stadsmiljön. Bebyggelsen består av bostäder och verkstäder, separerade i olika delområden. Strukturen är grön och gles. Bostadshusen är samlade i en grupp och verkstäderna är utspridda i två urskiljbara grupper. I den östra gruppen ligger den provisoriska järnvägsstationen. Bostadsområdet har brukskaraktär utan privata zoner och ”gatan” tätt inpå entréerna. Bostadshusen är typiska röda SJ-hus i trä i 2 våningar med ett uttryck av lantlig nationalromantik. De ritades av arkitekt Folke Zettervall och signalerar olika sociala skiktningar och familjesituationer inom SJ. Verkstadsområdets lokstallar och verkstäder är byggda i rött tegel och plåt. Det från

början enhetliga uttrycket har förändrats genom att verkstäderna har byggts till och om under åren. Där finns idag även en del verksamheter som saknar anknytning till järnvägen. Området är utpekat som kulturhistoriskt värdefull miljö i bevarandeplanen från 1984. Järnvägen, och därmed bebyggelsen kopplad till denna, ingår i Norrbottens teknologiska megasystem – och har därmed ett regionalt och nationellt högt kulturhistoriskt värde. (Kulturmiljöanalys Kiruna etapp 2, MG5-Lokstallsområdet)

Området representerar uppbyggnadsskedet av Kiruna där järnvägen var en viktig förutsättning för malmtransporterna. Lokstallsområdet är förmodligen en av landets bäst bevarade och sammanhållna SJ-miljöer. Miljön är typiskt för dåtidens SJ-områden. Det skiljer sig tydligt från gruvbolagets bebyggelse i läge, struktur, arkitektur och kulör. (Kulturmiljöanalys Kiruna etapp 2, MG5-Lokstallsområdet) I bostadsområdet bor 61 personer. Detaljplanen medger inte ny bostadsbebyggelse.

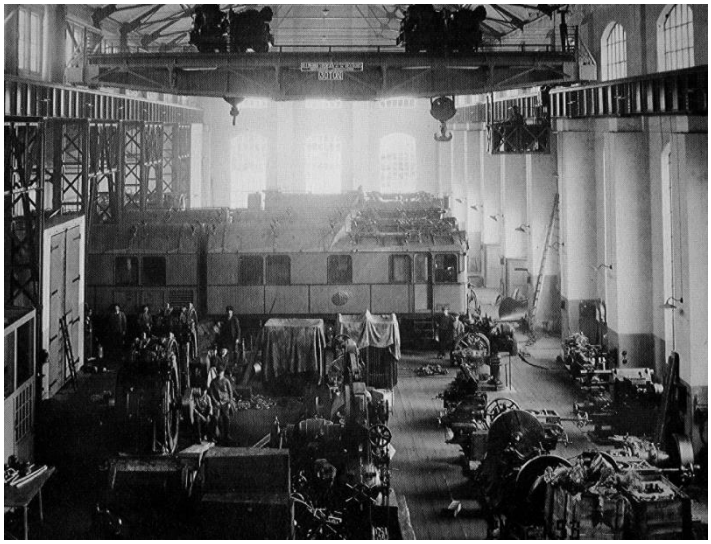


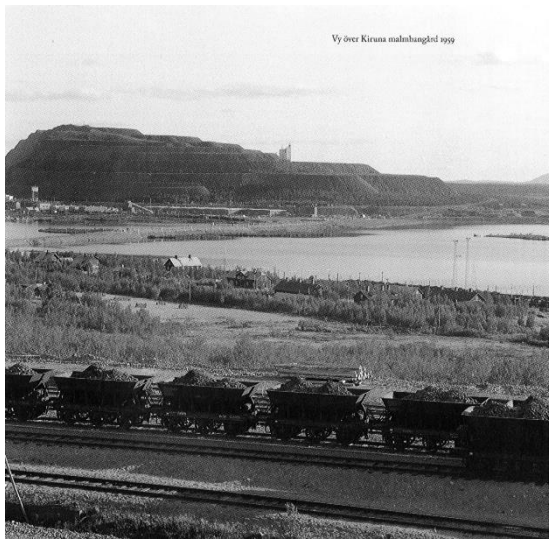
Figur 10. *Lokstallet i 1923. Kopplingen mellan bostäder och bangården är tydlig. (Livet längs Linjen, 2010 s.29. Lindqvist, Lundgren, Windoff.)* ***Figur 11.*** *Lokstallet under bygget av E10 på 1980-talet. (Livet längs Linjen, 2010 s.133. Lindqvist, Lundgren, Windoff.)*

Figur 12. och 13. *Lokstallet (Livet längs Linjen, 2010, s.43. Foto till vänster Bertil Holm och till höger Lars Lundgren. Lindqvist, Lundgren, Windoff.)*

SJ:s bebyggelse (lokstallarna och bostadshusen) utgör industrimiljön kopplad till gruvverksamheten, vilket är en viktig del av riksintresset för kulturmiljö. Områdesbestämmelser för lokstallsområdet togs fram under 90-talet med avsikten att behålla den typiska SJ-karaktären, framförallt exteriört. Lokstallets bostadsområde är väldigt bra bevarat i sin karaktär. Den direkta kopplingen (fysiskt och psykiskt) mellan bostadsområdet och bangården är viktig. Det finns en liten väg (Lokstallsvägen) mellan bangården och bostadsområdet, som servar båda områdena. Den visuella kopplingen mellan bostadsområdet och bangården är historisk och viktig. Det finns fortfarande flera personer som jobbar vid järnvägen och som bor på Lokstallets bostadsområde. Det finns övrig industri och verksamheter i södra delen av Lokstallsområdet, några hundra meter från bostäderna. Bangården är delvis stängslad och LKAB har byggt en övergång över järnvägen på bangården.

Figur 14. *Bostadsområdet utgör en helhet med bangården och lokstallet (februari 2018).*





Figur 15 och 16. *”Lokstallsverkstaden, OA-lok 1915-16” till vänster och ”Vy över Kiruna malmbangård 1959” till höger (Livet längs Linjen, 2010, s.30, s.135. Foto i vänster Bertil Holm och höger Lars Lundgren. Lindqvist, Lundgren, Windoff.)*

Figur 17. *Kirunas personbanområde med godsmagasin längst till vänster och SJ:s boställshus i mitten av bilden. Foto Borg Mesch, 1903. (Kiruna bildsamling 2018)* ***Figur 18.*** *Lokstallet (Livet längs Linjen, 2010, s.188. Lindqvist, Lundgren, Windoff.)*

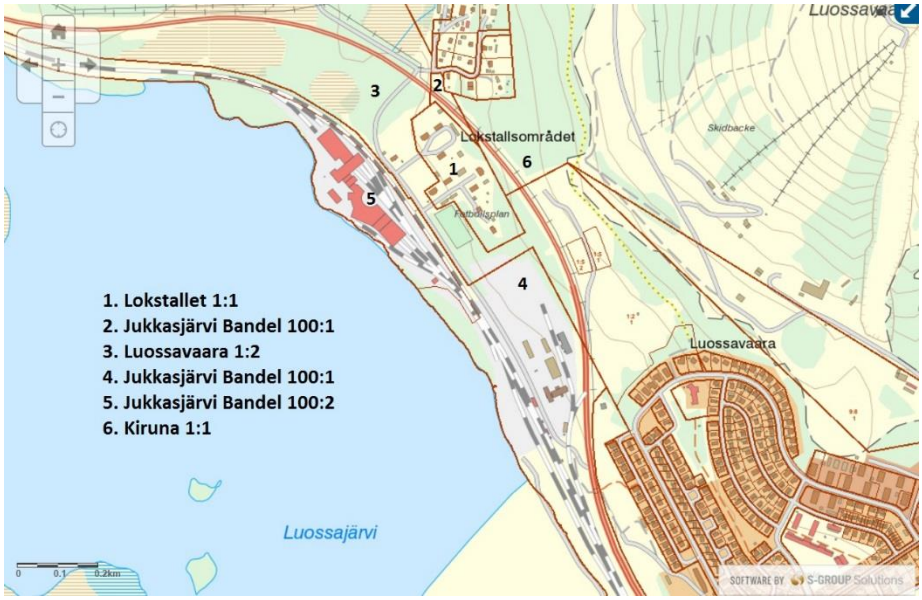
Den tillfälliga järnvägsstationen ligger i närheten, strax söder om området. Trafiken mellan järnvägsstationen och centrum är omfattande. LKABs gruva Kiirunavaara ligger väldigt nära planområdet. Personaltrafiken till gruvan använder gruvans norra väganslutning. LKAB har exploaterat området i slutningen av Luossavaara för bostäder, och detta område byggs nu. Viktiga kulturbyggnader är flyttade till området.

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

Näringsliv och service
Järnvägen är viktig för Kiruna och dess betydelse för malmtransporterna kan inte överskattas. Historien om järnvägsbygget, med bland annat rallarnas insats, uppskattas fortfarande i mycket stor utsträckning. Järnvägshistorien är starkt sammankopplad med gruvindustrins framväxt. Man valde att bygga arbetarbostäderna nära arbetsplatsen och tack vare det valet skapades Lokstallets bostadsområde. Lokstallet så som driftplats är fortfarande i bruk och erbjuder ett flertal arbetsplatser. Fler män än kvinnor arbetar vid denna arbetsplats. Det finns flera aktörer (statliga och privata) som opererar i järnvägen och har placerat sin verksamhet vid bangården. Matvaruhandel, restauranger, vård, förskola, skola, shopping och övrig service finns i Kiruna centralort 2 kilometer från planområdet.

Vatten och avlopp, energi, bredband
Vatten och avlopp finns i området. Planområdet berörs av befintliga ledningsrätter 25-F2005/99.1 (Tele) och 25 F1999/80.1 (Vatten). Idag går VA-ledningar från Lokstallet till Karhuniemi under befintlig E10 i en kulvert. VA-ledningarna kommer att korsa både den nya anslutningsvägen och ny E10. VA-ledningarna skall anläggas i en kulvert under båda vägarna. Elförsörjning finns i området. Elledningar följer till största del befintliga väglinjer. Huvudledningar går vid befintlig E10. I dagsläget går optofiber längs befintlig E10. Ledningen är nedgrävd i LKABs nya bostadsområdet och utanför är den förlagd som luftledning.

Markägoförhållande
Största markägarna i planområdet är staten med de fastigheter som inrymmer järnvägsanläggningar (Jukkasjärvi Bandel) och LKAB med fastigheten Luossavaara 1:2. Lokstallets bostadsrättförening äger marken i bostadsområdet (Lokstallet 1:1).



Figur 19. *Fastighetskarta*

3. OLIKA SKEDEN I DETALJPLANERINGEN

3.1. Medborgardialog och samarbete

Samarbete med sakägare och myndigheter
Kommunen har haft möte med Lokstallets bostadsrättförening 2013, i mars 2016 och i februari 2018. Bostadsrättföreningen har även haft kontakt med LKAB. De har också varit i kontakt med Trafikverket via brev i maj 2017. I sammanband med avtalsdiskussioner har kommunens exploateringsingenjör träffat bostadsrättföreningen och LKAB flera gånger under år 2019-2020. Diskussioner pågår fortfarande. Trafikverket är också delaktig i diskussioner.

Kommunen har i april 2017 haft möte med LKAB om detaljplanen och möjliga infarter för personaltrafiken till LKABs område. När kommunen informerade LKAB om detaljplanens läge diskuterades det om LKAB har utrett andra möjliga infarter för personaltrafiken. Efter det fick kommunen en skrivelse angående LKABs framtida infart för personaltrafik. I skrivelsen informerar LKAB att en tidig trafikanalys gjordes 2013 för olika framtida lösningar för infart till LKAB. En förstudie kring Sjöbangård nordost och en ny infart gjordes 2014-2015. LKAB har också studerat att anlägga infarten via Ädnamvaaraparkeringen eller i samband med annan trafik i södra infarten (som ansluter från Nikkaluoktavägen). I skrivelsen säger företaget att:

*”**En infart för persontrafik via Eatnamvaaraparkeringen och Viscariabron** skulle innebära att persontrafik dirigeras in på industri och spårområden, vilket är en stor säkerhetsrisk. Alternativet innebär även omfattande anläggande av järnvägsbro(ar), fyllningar på myrmarken längs nya sjöbangården och passage av föryngringsbäcken som går under den nya bangården. Detta alternativ är inte aktuellt i dagsläget. **En infart för persontrafik via södra infarten** skulle innebära komplicerade trafiklösningar inne på industriområdet där produktionen pågår med tunga fordon och separation av trafik skulle bli tvunget och besvärligt. Även där skulle vägen till arbetet bli väldigt lång för de flesta av LKAB:s anställda. Alternativet förkastades tidigt i processen och är därmed inte ett alternativ i dagsläget. ”*

LKAB menade att Lokstallsvägen är en bättre trafiklösning än Nordkalottvägen mellan nya E10s cirkulationsplats och LKABs infart. Motiveringen grundas på trafiksäkerhet och påverkan till LKABs nya bostadsområde. Kommunen delar inte LKABs åsikt om trafiklösningen. Trafiklösningen, som kommunen presenterade i (första) granskningsskedet är i princip fortfarande aktuellt. Kommunen anser att i dagsläget går det inte att nå en lösning som inte är tillfällig. Lösningen som kommunen har tagit fram är den bästa tillfälliga lösningen. Lösningen är kostnadseffektivare och hanterar trafikflödena bättre ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Dock uppstår en barriäreffekt och framtida exploatering blir svårare. Kommunens lösning bevarar kopplingen mellan lokstallet och bostadsområdet också i framtiden.

Kommunen har diskuterat och planerat trafiklösningarna i nära kontakt med Trafikverket. Aktuella projekt tas fram i regelbundna mötena som kommunen, Trafikverket och LKAB har och andra mötena som ordnas vid behov. Trafikverkets planer för E10 med olika alternativ och investeringsbeslut har påverkat detaljplaneringen.

3.2. Detaljplanens mål

Mål i detaljplaneringen har varit att få en detaljplanlösning så att de södra områdena i västra delen av Kiruna stad kan ansluta till nya E10. Tanken var att detaljplanen senast skulle vare färdig samtidigt med E10s trafiklösning. Diskussion om LKABs infart har tagit lång tid. Av resursskäl påbörjade avtalsdiskussioner för sent. Nu är den nya E10 byggt. Kopplingen från den gamla E10 till den nya E10 är löst med en tillfällig anslutning. Detaljplanen borde genomföras omedelbart efter detaljplanen vinner laga kraft.

3.3. Olika alternativ för planlösning

Då fordonsrörelserna kommer att öka väsentligt i denna del av staden framöver, anser kommunen att den nya anslutningsvägen bör anslutas till Nordkalottvägen som idag har en betydligt bättre standard än Lokstallsvägen. För det befintliga bostadsområdet vid Lokstallet innebär det dessutom att de får biltrafiken koncentrerad till ena sidan av området. LKAB är av en annan åsikt och förespråkar att trafiken istället bör anslutas till Lokstallsvägen för att till exempel minska bullerproblematiken mot det nya bostadsområdet som växer fram längs Nordkalottvägen. Båda alternativen (kommunens Nordkalottvägen och LKABs Lokstallsvägen) har både för- och nackdelar.

Kommunens alternativ ”Nordkalottvägen” är mycket kostnadseffektivare lösning än LKABs alternativ ”Lokstallsvägen” (kostnader som Trafikverket tar är exkluderat). I Nordkalottvägens lösning behöver inte Lokstallsvägen förbättras (ca 300m). Nordkalottvägen behöver inte heller rivas eller omvandlas till GC-vägen (350 m). Nordkalottvägens alternativ betyder också att ungefär 215 meter färre bullerskärm behövs byggas. Nybyggnation av vägen blir också 30 meter kortare. I dagsläget har kommunen och LKAB inte tecknat något avtal för genomförande av detaljplanen för att bland annat reglerar kostnadsfördelningen.

Trafikmängderna är så stora att Lokstallsvägens lösning skulle kännas krånglig för trafikanter. Trafiksäkerheten minskar när 7700 fordon kör bredvid bangården. En anslutning till Nordkalottvägen (befintlig E10) är en trafiksäkrare lösning jämfört med Lokstallsvägen eftersom trafiken inte blandas med trafik till Lokstallets bostadsområde samt industri- och bangårdstrafiken. Idag är Lokstallsvägen lång och bred, men den har fortfarande en form av lokalgata, som till största delen tar hand om trafiken vid bangården. Historiskt är bostäderna sammankopplade med bangården.

Figur 20. *Kommunens alternativ Nordkalottvägen* ***Figur 21.*** *LKABs alternativ Lokstallsvägen.*

Barriäreffekten blir större för Lokstallets bostadsområde när E10-trafiken leds in på Nordkalottvägen. Bullerskärm ska byggas längs E10 och Nordkalottvägen men järnvägsbullerproblemen kvarstår. I alternativ Lokstallsvägen, byggs bullerskärm längs E10 och Lokstallsvägen. Samtidigt skyddar man Lokstallets bostadsområde från järnvägsbuller.

Lokstallets boende ser inte alternativet med Lokstallsvägen som en möjlig trafiklösning. Bostadsrättsföreningen vill inte bli omringade av bullerskärmar. De tycker att LKABs lösning för infart är kortsiktig och har stor påverkan miljömässigt samt psykosocialt. Bostadsföreningen vill hellre samla ihop alla vägar (nya E10 och Nordkalottvägen) så att trafiken bara går på den enda sidan av bostadsområdet. Lösningen med Nordkalottvägen innebär samtidigt att LKABs nya bostadsområde hamnar mellan nya E10 och Nordkalottvägen. Möjliga bulleråtgärder är dock mer hanterbara i LKABs bostadsområde.

Det är sant att LKABs bostadsområde har bristande koppling till staden (Norrmalm, befintlig centrum och så vidare). Det har LKAB varit medveten om redan i detaljplaneringsprocessen. Att hitta en anslutning till E10 direkt från LKABs bostadsområdet skulle ha varit en effektiv lösning för alla bostadsområdena, serverat Luossavaaras fritids/friluftsområde på bästa sätt och avsevärt minskat behovet av Nordkalottvägen.

I andra granskningsskedet har vägprojektering och kostnadsberäkning gjorts för två olika gång- och cykelväglösningar. Första alternativ var att övergångsställe för gång- och cykelvägen byggs i samma nivå med Nordkalottvägen. Andra alternativ var att gång- och cykelvägen byggs i tunnel under Nordkalottvägen. Olika alternativ gör hela väglösningen annorlunda med, till exempel, avstånd till E10, utnyttjande av parallella vägar (släntområdena), bulleråtgärder och trafiksäkerhet. Främst av trafiksäkerhets- och kvalitetsskäl valdes alternativet med tunnellösningen i detaljplanen.

Kommunen och LKAB har kommit överens om trafiklösningen och avtalsdiskussioner pågår om kommunens förslag till exploateringsavtal.

4. BESKRIVNING AV DETALJPLAN

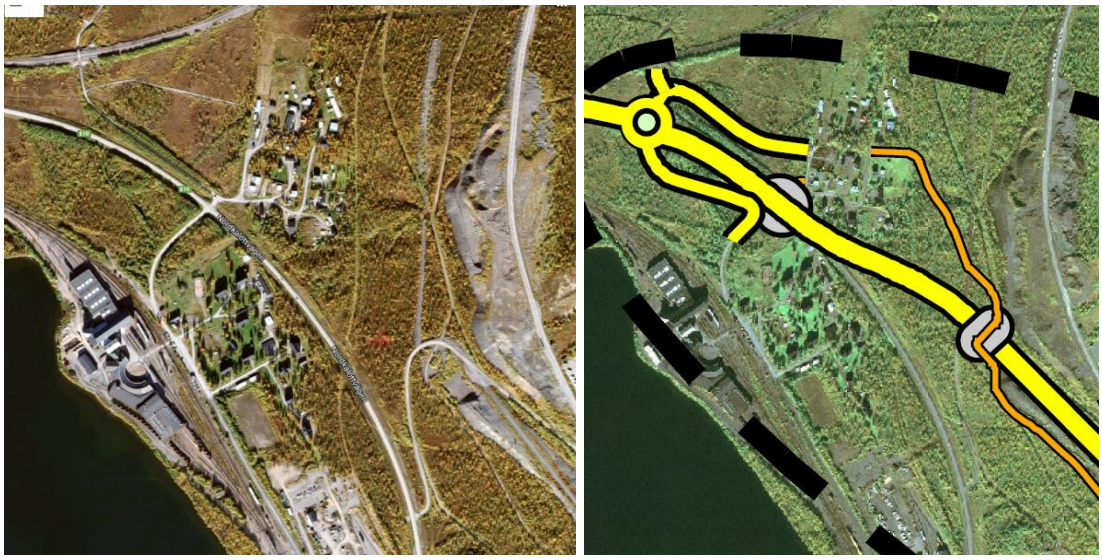
4.1. Innehåll av detaljplan

I dagsläget är Karhuniemi-Lokstallet korsningen en fyrvägskorsning i samma nivå. E10s höjdnivån sjunker brant mot denna korsning (från staden mot Narvik), samtidigt som E10 går i en långsluttande kurva där en digital trafikinformationstavla är koncentrationshämmande placerad. Trafiksäkerheten lämnar därmed mycket i övrigt att önska. I dagsläget är den enda vidtagna bulleråtgärden sänkt hastighet förbi bostadsområdet.

Ny E10 är byggd på norra sidan av Nordkalottvägen (befintlig E10) och en del av befintlig E10 kommer att rivas på grund av vägplan för nya E10. Lokstallet-Karhuniemi korsningen har flyttat västerut och byggt som cirkulationsplats. Anslutningsvägen till Lokstallsvägen är tillfällig.

Detaljplanen medger anslutningsväg från västra delar av staden (Lokstallet, Luossavaaras nya bostadsområdet och gruvan) till nya E10. Detaljplanlösningen innefattar också korsningen Nordkalottvägen-Lokstallsvägen och en port (under Nordkalottvägen) för gång-, cykel- och skotertrafik. Denna ska placeras i befintlig fyrvägskorningen. Detaljplanen visar nödvändiga bulleråtgärder (avskärande bullerskärmar).

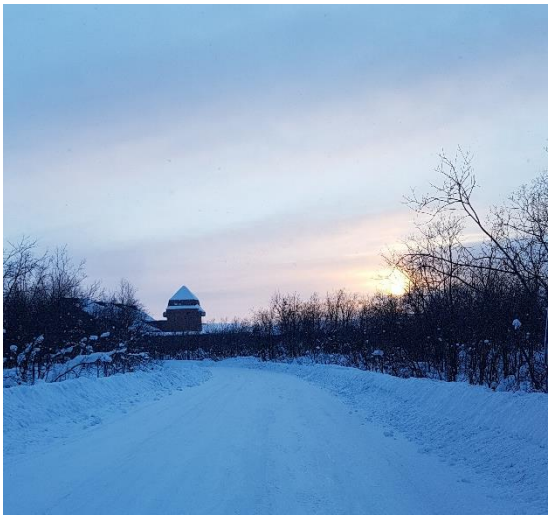
Planförslaget medger en adekvat trafiklösning för personaltrafiken till och från gruvan, samt LKABs bostadsområde till E10 vid norra sidan av Lokstallets bostadsområde. Det innebär ökade trafikmängder och bullernivåer för de boende i Lokstallsområdet. Lokstallets bostadsrättförening har ändå sett det som en bättre lösning än att ha trafiken längs Lokstallsvägen. Trafiken kommer till största del att bestå av personbilar. LKABs tunga trafik använder gruvans södra infart från Nikkaluoktavägen.



Figur 22. *Trafiksituation innan nya E10 blev färdig.* ***Figur 23.*** *Trafikverkets illustration av ny E10 och olika åtgärder. Cirkulationsplats och trafiklösningar längst till väster handlar om Lokstallets och Karhuniemis trafiklösningar. Orange linje är gång- och cykelvägen. Trafikverket medger två trafiksäkra portar. Första port är en trygg underfart/tunnel under E10 för gång, cykel och skoter från Karhuniemi till Lokstallet. Den andra porten är en trygg planskild korsning, en bro över E10 från öster om Karhuniemi till LKABs nya bostadsområde. (Trafikverket, 2018-01-19)*

Trafikbeteende och -säkerhet

Lokstallsvägen fortsätter från korsningen mot Lokstallet. Bostadsområdet finns på vänster sida av vägen och lokstallet på höger sida av vägen. Vid lokstallet finns parkering för anställda på båda sidor av vägen. Bangårdstrafiken stör idag inte bostadsområdet i någon större omfattning. Tågen kör sakta på bangårdsområdet. Verksamheterna vid lokstallet eller bangården orsakar inte större eller farliga lukt- och ljudstörningar. Lokstallsvägen fortsätter förbi järnvägsstationen.



Figur 24. *Lokstallsvägen från korsningen Lokstallet-Karhuniemi. Visuell punkt i horisonten är lokstalls torn (februari 2018).* ***Figur 25.*** *Lokstallsvägen är en enskild väg och bangården ligger i direkt anslutningen till denna.*

Trafikprognos på Nordkalottvägen bedöms bli 7700 fordon per dygn. Trafikprognosen grundas på att alla alternativa vägar (Signalgatan, Banmästarvägen) stängs. Trafikmängderna är stora och mer hanterbara på Nordkalottvägen än Lokstallsvägen. Kopplingen mellan Lokstallets bostadsområde och bangården är väldigt viktiga att behålla i framtiden. Vägen med 7700 fordon/dygn skulle kapa områdets fysiska och historiska sammanhållning.

En separat gång- och cykelväg finns från den tillfälliga järnvägsstationen i riktning mot staden. Där finns en GC-väg i en port under E10 som är en trafiksäker lösning för trafikanter. I sammanband med byggandet av E10 byggdes det också en port under E10 nära Lokstallsvägens korsning. Den porten ska kopplas med porten som kommer enligt detaljplanen att byggas under Nordkalottvägen. Enligt kommunens bedömning väljer oskyddade trafikanter hellre Lokstallsvägen än Nordkalottvägen för att cykla eller gå mot befintligt centrum. Tunnel under Nordkalottvägen styr oskyddade trafikanter till Lokstallsvägen. Om trafikanter vill till norra delen av staden (Matojärvi/Luossavaara) väljer de då hellre att cykla/gå via Karhuniemi och på bron mot LKABs nya bostadsområde eller via Karhuniemi upp till Luossavaara. Lokstallsvägen är en enskild väg. Det är planerat att bygga trottoar vid Lokstallsvägen från gång- och cykeltunnel till Lokstallets bostäder.

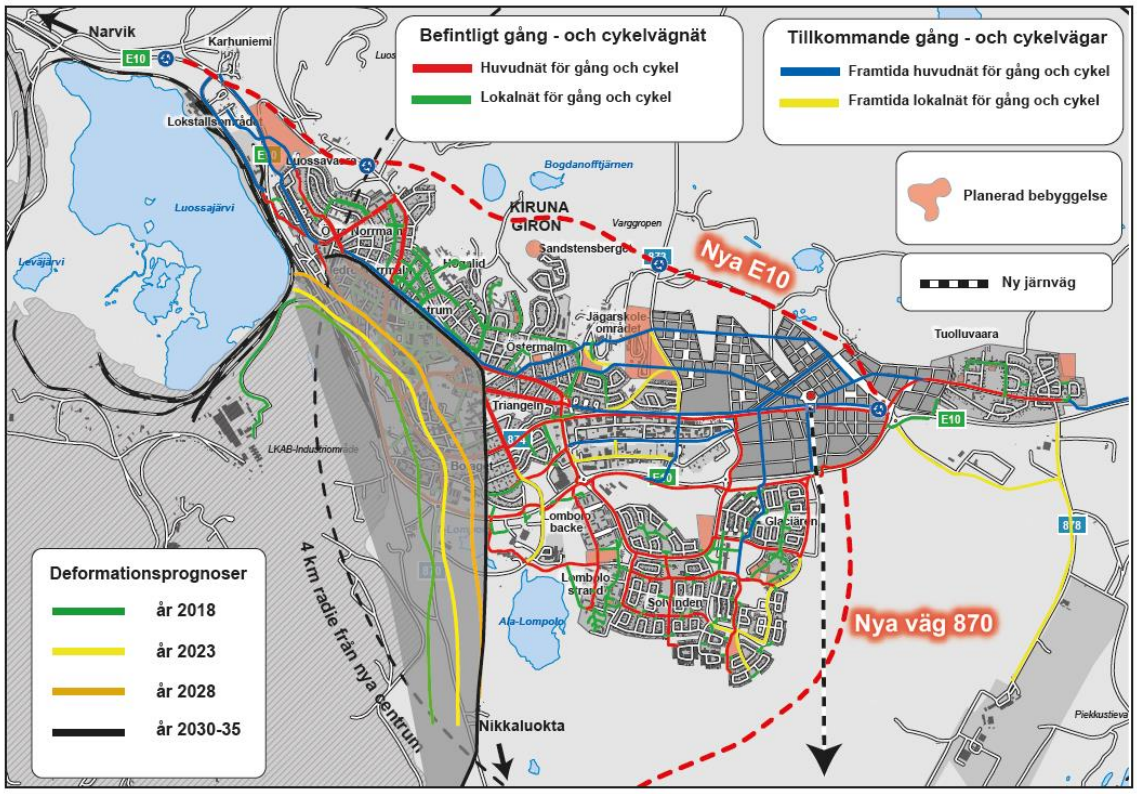
Gång- och cykeltunnel under Nordkalottvägen medger också skotertrafik. Det går att göra denna lösning trafiksäker och funktionell.

Kollektivtrafik

Den tillfälliga järnvägsstationen ligger 500 meter från Lokstallet. Tågtransferbuss går mellan järnvägsstationen och centrum. Permanent lösning för järnvägsstation tas fram

senare. Lokstallsvägen går bredvid järnvägsstationen. Kollektivtrafik (lokal busslinje) kör till Lokstallet och järnvägsstationen.

Trafiknätsanalysen från 2012, Trafikprognosen 2013, samt Trafikplanen 2015 beskriver riskerna med trafiken/anslutningen med Nordkalottvägen och avstängningen av Signalvägen samt Banmästarevägen. Den framtida inriktningen är att en kollektivtrafikgata ska ansluta från Luossavaara ned till Nordkalottvägen. Detta för att hindra större trafikflöden genom bebyggelsen i Luossavaaraområdet. Detta kan medföra att Signalgatan och Banmästarevägen stängs för övrig trafik. Anslutningar till E10 i denna del av staden är i slutet av Hjalmar Lundbohmsvägen och väster om Lokstallet-Karhuniemi.

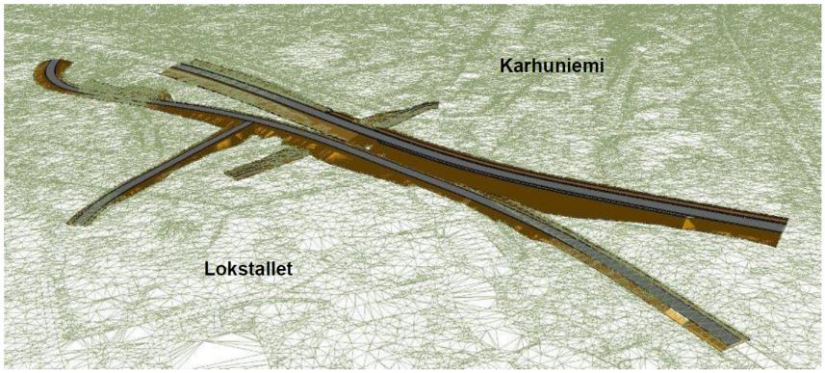


Figur 26. *Trafikplanen 2015 visar framtida planer för att utveckla gång- och cykelvägar (Kiruna kommun, Trafikplan 2015)*

4.1.1. Dimensionering

Nordkalottvägen är dimensionerat till 7700 fordon per dygn. Vägen är en tvåfälts huvudnätsgata utan gång- och cykeltrottoar. Bashastigheten kommer att vara 40-60 km/h. Trafiksäkerheten är god med tunnel för gång-, cykel- och skotertrafik.

Ytor för snöupplag kommer att utredas i samband med utformningen av gaturummet i ett mer detaljerat gatuprojekteringsskede. I samband med detta planeras snöröjningen och var snön ska magasineras samt vilka ytor som krävs för det. Framkomligheten för räddningstjänstens fordon har tagits i beaktande i trafikplaneringen.



Figur 27. *En visualisering av väglösningen. Nordkalottvägens vägslänter går ihop med E10s vägslänter. Vägområdet tar inte så mycket plats och kan placeras längre bort från bostadsbebyggelse.*

Figur 28. *En illustration av väglösningen. (E10s vägslänter är inte illustrerat).*

4.1.2. Tekniska lösningar

VA-ledningarna kommer att korsa både Nordkalottvägen och nya E10. VA-ledningarna skall anläggas i en kulvert under båda vägarna. Även teleledningar berörs av ombyggnaden. Ledningar ska flyttas. I framtiden kommer optofiber att grävas ned i marken, troligen vid nya E10.

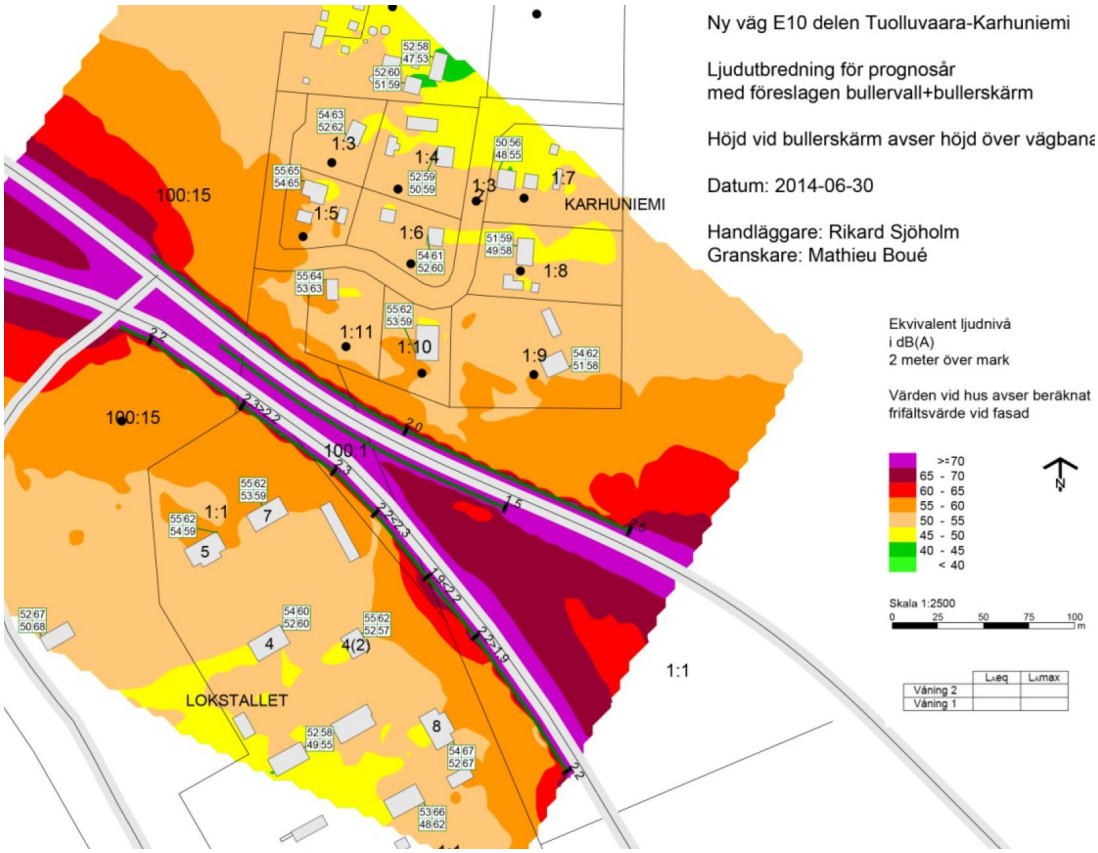
Gatubelysning i hela området är viktig pga trafikmängder. Korsningsområdena, tunnel och gång- och cykelväg behövs planeras noggrant. Belysning är inte tagit hänsyn till i kostnadsberäkning.

4.1.3. Störningar och bulleråtgärder

Trafikbuller

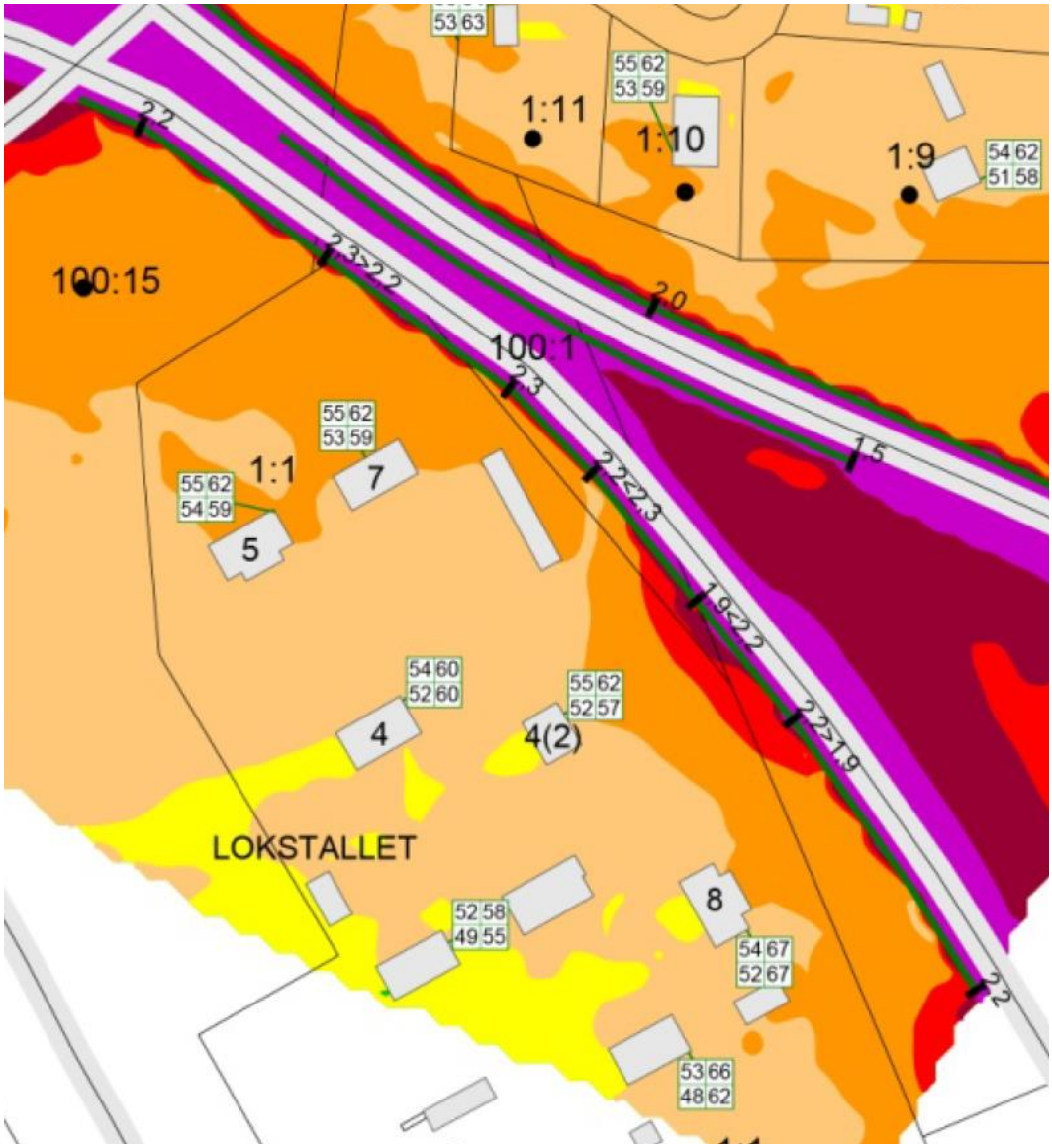
Bullerstörning från E10 och Nordkalottvägen - Nya dragningen av E10 innebär förändrade bullerstörningar för bland annat Lokstallets bostadsområde. I arbetsplanen för nya E10 tog Trafikverket fram en bullerberäkning (2013). Bullerdämpande åtgärder är gjorda vid E10.

Det finns så lite utrymme mellan nya E10 och Nordkalottvägen samt Nordkalottvägen och Lokstallets närmaste byggnader så hastighetssänkning och bullerskärm är de enda åtgärderna för att minska bullret i området. Arbetsplanens (nya E10) bullerberäkningar visar hur vägtrafikbuller från nya E10 kommer påverka bostadsbebyggelsen vid Lokstallet. Trafikverket har visat att bullerskärmar behöver byggas också vid Lokstallsvägen. Bullerskärmens höjd vid E10 skall vara 1,5–2,5 meter och vid Nordkalottvägen 1,5 meter. I utredningen konstaterades det att vid E10 är två meter höga bullerskärmar tekniskt omöjliga att anlägga pga vindlaster. Därför är skärmar anlagda ovanpå en 0,5 meter hög vall. Skärmar vid E10 är målade faluröd.

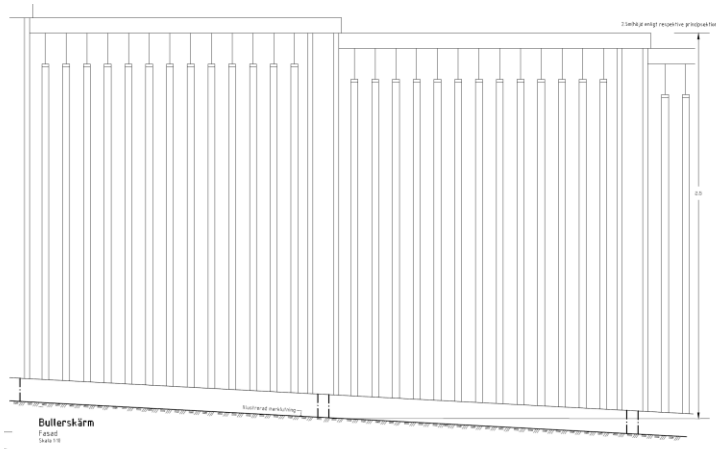


Figur 29 *Ljudutbredning med bullervall och absorberande skärm (Trafikverkets teknisk PM (Kompletterande bullerberäkning, Trafikverket, 2014.)*

Enligt planbestämmelser skall två meters bullerskärm byggas vid Nordkalottvägen. Det går att anlägga som två meters hög träbullerskärm eller 1,5 meter hög bullerskärm på en 0,5 meter hög vall. Båda är möjliga, men av visuella skäl rekommenderas den byggas utan vall, om det är tekniskt möjligt. Nordkalottvägen går längre ner i terrängen än nya E10, så vindlaster blir mindre där. Projekteringen kommer att utreda det.



Figur 30. *Förstoring av figur 29. Bilden visar bland annat bullerskärmans placering och höjd samt ljudnivåer (ekv och max) vid fasader (1. och 2. våning). (Kompletterande bullerberäkning, Trafikverket, 2014.)*



Figur 31. *Bullerskärm vid E10, principritning (Trafikverket, bygghandlingar 2017)*

Bullerstörning från Nordkalottvägen

Bullerutredningen uppdaterades 2018 efter placering av E10 och bullersärmar samt placering av Nordkalottvägen togs fram. Bullerstörningen bedöms utifrån riktvärden. Riksdagen har i infrastrukturpropositionen 1996/97:53 angett riktvärden för trafikbuller. Följande riktvärden för trafikbuller bör normalt inte överskridas vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:
• 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus
• 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid
• 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
• 70 dB(A) maximalnivå vid en uteplats i anslutning till en bostad.

Man bör dock ta hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt när man tillämpar riktvärdena vid åtgärder på vägar och järnvägar. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

Beräkningsförutsättningar - Bullerberäkningarna har utförts enligt Nordiska beräkningsmodellen för vägtrafikbuller, Statens naturvårdsverk (SNV) rapport 4653. Bullerberäkningarna har genomförts i programmet Soundplan 7.4. I beräkningsprogrammet har en tredimensionell bild av området byggts upp av bland annat terrängdata (nationella höjddatabasen och projekterad väg) och byggnader.

	ÅDT (andel tung trafik i %)	Vägbredd (m)	Hastighet (km/h)
Nordkalottvägen alt C	6900 (7)	6,5	60
Lokstallsvägen alt C	450 (7)	6	40
Nya E10	8000 (7)	9	80

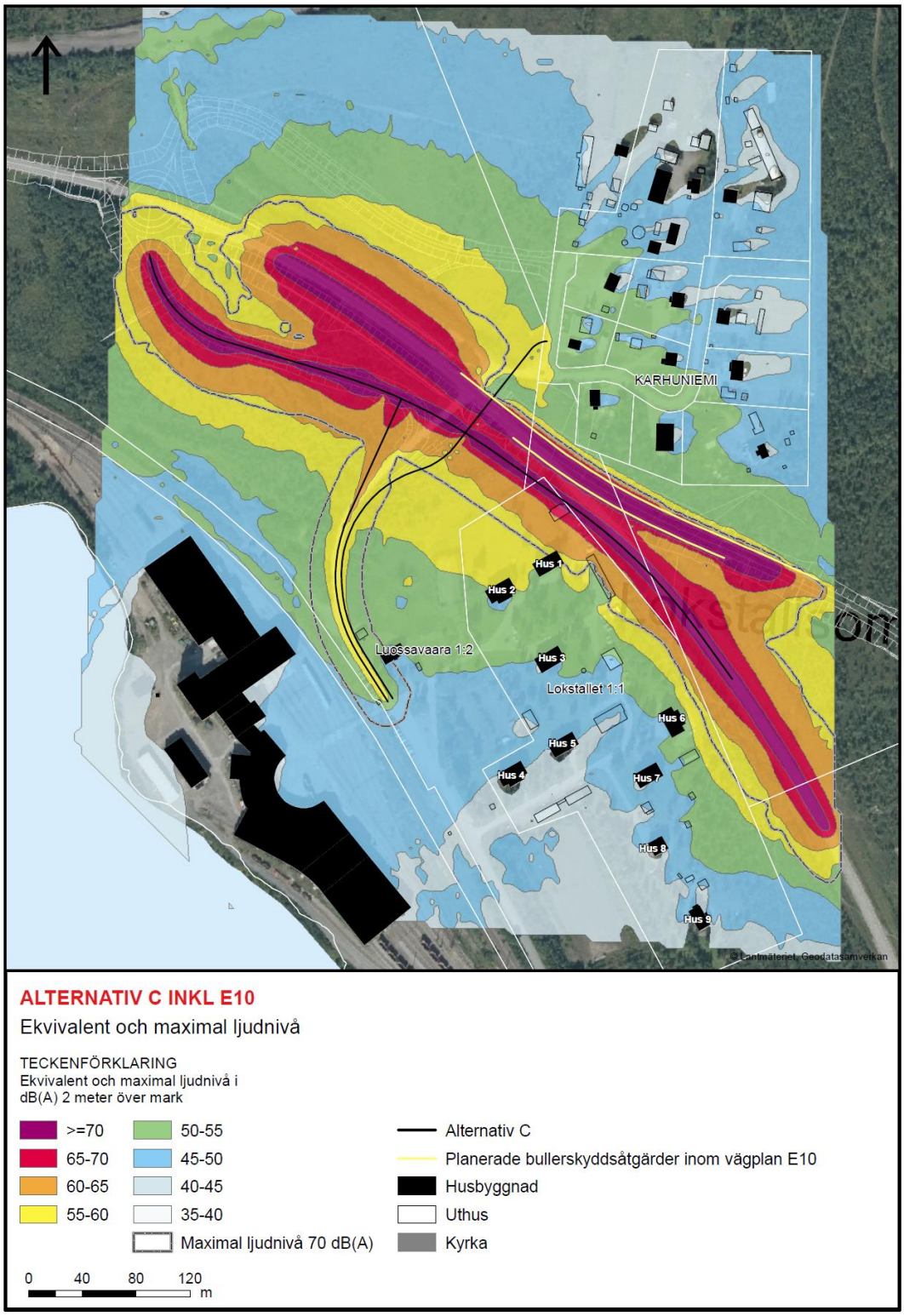
Figur 32. *Beräkningsförutsättningar*

Resultat - Lokstallsvägens alternativ (C) exponeras 4 bostadshus för en ljudnivå som överskrider något av de gällande riktvärdena om inga bullerskyddsåtgärder utförs. Det är främst den ekvivalenta ljudnivån som överskrider riktvärdena utomhus.

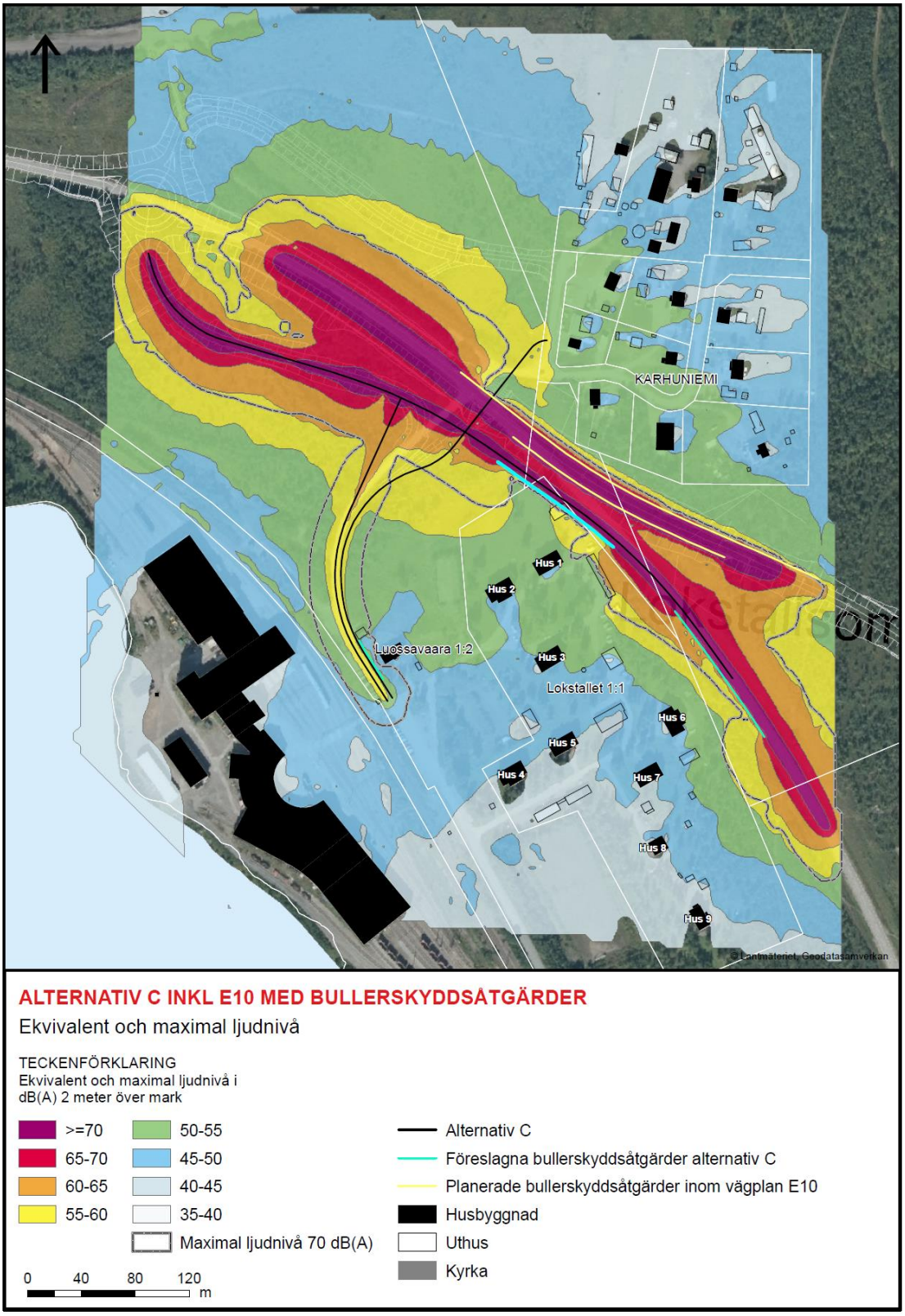
Ingen inventering eller fasadberäkning är gjord av bullerberörda fastigheter, så det finns inget underlag för att klargöra huruvida fastigheterna innehåller riktvärden inomhus. Tre bullerskyddskärmar mellan 1,5 meter till 2 meter höga, med en totallängd på 256 meter har utretts. (Den tredje bullerskärma är vid Lokstallsvägen, utanför detaljplanområdet.) Med föreslagna bullerskyddskärmar innehålls alla riktvärden på marknivå. För Lokstallet 1:1, hus 2 och Luossavaara 1:2 behövs eventuellt en fönsteråtgärd för respektive fastighets översta våning för att innehålla riktvärde inomhus. Erbjudande om fönsteråtgärd behövs endast om befintliga fönster inte är tillräckligt ljuddämpande.

Detaljplanen visar en kontinuerlig bullerskärm vid Nordkalottvägen. Kostnader blir inte högre än redan tidigare kalkylerade kostnader. Längden av bullerskärman blir c 355 meter. Garagebyggnader och tvättstugan i dagsläget är inte i väldigt bra skick. Nu blockerar byggnader trafikbuller från Nordkalottvägen. Om byggnader behöver rivas i framtiden sprider buller till uteplatser i kvarteret. Därför är det ändamålsenlig att bygga bullerskärmar på en gång i hela sträckan.

Lokstallsområdet finns med i ”Bevarandeplan för Kiruna C”, har skyddsvärde A och omfattas av områdesbestämmelse 25-p93/108. Bullerskärmen ska därför utformas med särskild hänsyn till omgivningen vid val av material och färg. Utformning av bullerskärm ska utföras i trä och med faluröd slamfärg. Detaljplaneförslaget medger bullerskärm vid de platser som bullerutredningen utpekar.



Figur 33. *Bullermodell med bara E10s bullerskyddsåtgärder. Sweco, 2018.*

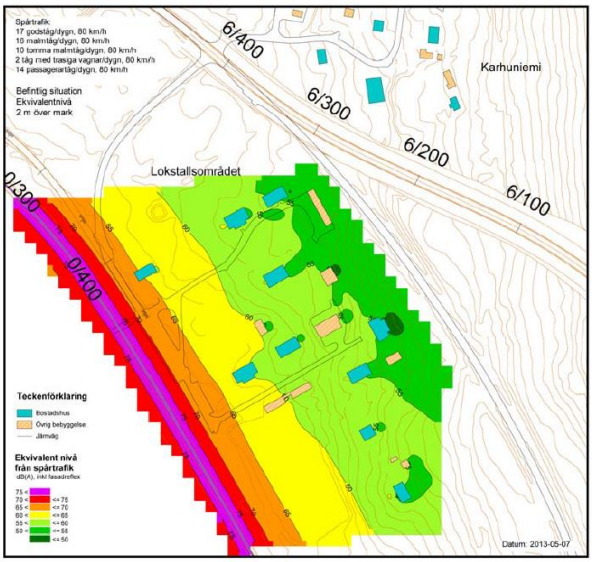


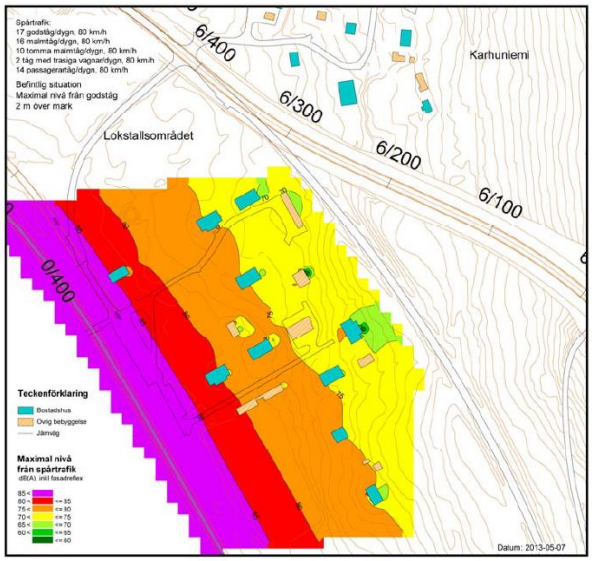
Figur 34. *Bullermodell med bullerskyddsåtgärder vid både E10 och Nordkalottvägen. Sweco, 2018.*

Bullerstörning från järnvägen

I arbetsplanen för nya E10 har Trafikverket tagit fram en bullerberäkning av spårtrafiken (2013). Då använde man i beräkningen vissa antal tåg (med olika tågtyper/dygn) och hastigheten 80 km/h. Beräkningen visade att totalt två hus ha ekvivalenta ljudnivåer som överstiger 60 dBA och åtta hus ekvivalentnivåer mellan 55 och 60 dBA. Vidare beräknas tio hus (samtliga bostadshus mellan järnvägen och befintlig E10) ha ljudnivåer som överstiger 70 dBA maximal ljudnivå. Godståg ger de högsta maximala nivåerna. Man kan påstå att järnvägsbuller i sin helhet är karakteristiskt för området och går att hantera mot SJ-bebyggelse.

Hastigheten har under lång tid varit begränsad till 20 km/h och bullerstörningen har varit liten. Hastigheterna i framtiden bedöms vara 40 km/h vid Lokstallet. Det skulle minska väsentlig bullerstörningen som Trafikverket har illustrerad i bullermodellen. Nya bullerutredningar har inte tagits fram därför att detaljplanen varken innebär järnvägen eller bostadsområdet.





Figur 35. *Ljudutbredning ekvivalent ljudnivå (MKB, 2013)* ***Figur 36.*** *Ljudutbredning maximal ljudnivå (MKB, 2013)*

4.2. Implementering av miljökvalitetsmål

Mark- och vattenområden ska användas för de 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. Marken som tas i anspråk för anslutningsväg utgörs av oexploaterad mark. Planens genomförande bedöms inte orsaka att miljökvalitetsnormer överskrids. Planens genomförande bedöms vara förenligt med miljöbalkens 3-5 kapitel.

4.3. Detaljplanens konsekvenser

Framtida exploatering

Det blir möjligt att knyta ihop kulturhistoriska byggnader (som LKAB har flyttat till Luossavaara) och Lokstallets kulturhistorisk bebyggelse när LKAB i framtiden flyttar infarten väster om bostadsområdena Lokstallet-Karhuniemi. Då blir trafikmängderna hanterbara och Nordkalottvägen kan bli vanlig huvudgata i bostadsområdet.

Nordkalottvägen, som anslutningsväg, har inte stora negativa påverkan på LKABs bostadsområde. Det påverkar LKABs möjligheter i framtiden att exploatera området mellan bostadsområdet och Lokstallet, där det finns två markägare (LKAB respektive Lokstallets bostadsrättförening). Exploatering blir möjlig vid LKABs infartsflytt utanför Lokstallet, Karhuniemi och vid en annan järnvägsstationslösning.

Lösningen som detaljplanen medger är varken optimalt eller permanent. Det är den bästa lösning som går att nå i dagsläget. I framtiden med flytt av LKABs infart väster om Lokstallet - Karhuniemi kommer hela området att kunna nyttjas och exploateras till någonting annat till exempel förtätning av området. Då kan Nordkalottvägen (nuvarande E10) delvis avvecklas till lokalgata och delvis rivas så att markområdet kan utnyttjas på ett annat sätt.

Det finns osäkerheter om hur malmkroppen riktar sig under Kiruna stad. Undersökningsorten utreds under 2019-2021 av LKAB. Det kan förändra möjligheter att exploatera stadsnära områdena såsom Lokstallet och Luossavaara.

Sociala konsekvenser
Närområdet kommer att påverkas i stor utsträckning under genomförandet av nya E10 och detaljplanen. Det har blivit och troligtvis kommer att bli tillfälliga trafiklösningar under byggandet. Det blir också ökad mängd tung trafik, hastighetssänkningar, ljudstörningar, samt möjligtvis damning och tillfälligt försämrad luftkvalitet, vilket ställer krav på flexibilitet av alla som blir påverkade.

Efter genomförande får man nya moderna gator, säkra tunnellösningar, gång- och cykelväg, bullerskärmar och så vidare i området, samt att trafiksäkerhet ökar väsentligt. Det går att trafiksäkert gå, cykla eller åka skoter under nya E10 och under Nordkalottvägen. Friluftsområdena nås tryggt. Det blir trafiksäkrare, lättare och snabbare att ansluta sig till E10s trafik. Trafikrisken minskar avsevärt.

Bullerskärmar hindrar buller från nya E10 och Nordkalottvägen. Bullerskärmarna hindrar dock även utsikten mot Luossavaara lite, men samtidigt så tar de även visuellt bort trafiken. Bostadsområdet blir trivsammare. Bullerskärmen minskar också damm från vägar till bostadsområdet Lokstallet. Bostadsområdet känns tryggare fast Nordkalottvägen kommer att placeras närmare inpå fastigheten än vad som är fallet idag. Planlösningen inspirerar till att cykla och gå mera när kopplingen med naturen och omgivningen är tryggare och trafiksäkrare.

LKABs personaltrafik leds mot Narvik istället för att ledas mot befintligt centrum. Det kan kännas frustrerande att vägnätet ansluter till nya E10 fast att snabb access önskas till befintligt centrum. Planlösningens påverkan på LKABs bostadsområde bedöms vara liten. Kostnaderna för exploatörerna ökar möjligtvis på grund av ökat behov för att bygga bullerskärmar i kvarteret. Tydligt tidsplanerat genomförande med bra information och kommunikation har en stor betydelse för alla involverade.

Konsekvenser för landskap och natur
Detaljplanen tar inte i anspråk några större naturområden. Hela detaljplanelösningen ligger i direkt anslutning till nya E10 och befintlig E10. Det finns lite björkskog som måste avverkas, men målet är att så lite som möjligt tas bort.

Konsekvenser för bebyggd miljö
Konsekvenserna av anslutningsvägens anläggande blir två vägar (E10 och Nordkalottvägen) nära Lokstallsområdets bostäder. När vägen samtidigt är trafikerad av LKABs persontrafik samt trafik från Luossavaaras nya bostadsområde ökar trafikmängderna väsentligt. Trafikbuller kommer att behöva dämpas med bullerskärm, som även fungerar som visuell avskärmning.

Konsekvenserna av anslutningsvägens anläggande blir också rivning av en garagebyggnad som ligger i detaljplanens gatuområde. Garagebyggnaden har från början använts som bilverkstad och först senare som garage samt förråd. Byggnaden har fyra slagportar. Nuförtiden går det inte att använda byggnaden eftersom att det inte går att öppna dörrarna. Byggnadens fasad utgörs av stående slamfärgad lockpanel och pulpettaket täcks av svart plåt. Kommunantikvarien har bedömt att byggnaden inte har så stora kulturhistoriska värden att den måste bevaras.

Figur 37. *Garagebyggnad som ska rivas. Byggnaden är värderat i januari 2020.*

Konsekvenser för näringsliv
Detaljplanen stimulerar vägbyggandet. Det blir flera arbetstillfälle och investeringar av olika parter. Detaljplanen har pågått flera år. Det har blivit arbetstillfälle för planarkitekter, trafikplanerare och en arkitektbyrå. Det blir flera entreprenörföretag som ska jobba med vägbygget mm. Detaljplanens genomförande (östra delen) kostar c 9-10 milj. kronor (exkl. moms). Anläggningskostnader uppdateras i februari-mars 2020. Detaljplanelösningen minskar LKABs möjligheter att exploatera ett större område (Luossavaaras bostadsområde kopplat med Lokstallets bostadsområde) effektivare. Dock försvinner inte möjligheten, utan finns kvar i framtiden också.

4.3.1. Kostnader

Swecos utredning tar fram kostnader av genomförandet. Rapporten ”Projektering detaljplan Lokstallet Karhuniemi Nordkalottvägen/nya E10”2018-05-17 visar kostnader av trafiklösningen i en kostnadstabell. Trafiklösningen kostar c 9-10 miljoner kronor (exklusive moms). Anläggningskostnader uppdateras i februari-mars 2020.

5. GENOMFÖRANDE

5.1. Tekniska åtgärder

Projektering av vägen har gjorts parallellt med detaljplaneringen. Delvis på grund av att markanvändning kan avgränsas och planbestämmelser för bulleråtgärder ska kunna definieras i detaljplanekartan, delvis på grund av utmaningen att hinna med E10s genomförande.

Trafikverket kommer att anlägga GATA2 från cirkulationsplatsen vid Karhuniemi fram till Lokstallsvägens korsning. Denna gatuanläggning ska tillfalla berörd del av Luossavaara 1:2 efter att särskilt nyttjanderättsavtal mellan Trafikverket och LKAB löpt ut. Kommunen ska uppdra åt Tekniska Verken i Kiruna AB att anlägga en del av Nordkalottvägen från Lokstallsvägen österut och en del av Lokstallsvägen från korsningen Lokstallsvägen-Nordkalottvägen söderut samt bullerskärmar, port under Nordkalottvägen, gång- och cykelväg mm.

Optofiber, elledningar och vatten- och avloppsledningar ska vid behov flyttas till vägområdena, möjligtvis först och främst till E10s vägområde. Vid planer att förlägga en ny ledning eller arbeta på en befintlig ledning inom vägområdet för statlig väg måste tillstånd enligt 44 § väglagen (1971:948) finnas och en trafikanordningsplan. Kostnader av flytt ska betalas av genomföraren av detaljplanen. VA-kollektivet ska inte belastas av några kostnader.

Avloppsnätet från Karhuniemi mot Lokstallet fungerar i dagsläget via självfall. Eventuella konsekvenser av planen (t.ex. ändrat läge i höjd för VA) som kan medföra att pumpning av avloppet blir nödvändigt ansvaras och bekostas av genomföraren. Eventuell pumpning av avlopp medför även ökad driftkostnad som VA-kollektivet ej belastas av i dagsläget. Driftsfrågor tas upp vid projektering av vägen.

Enligt planbestämmelser skall två meters bullerskärm byggas vid Nordkalottvägen. Det går att anlägga som två meters hög träbullerskärm eller 1,5 meter hög bullerskärm på en 0,5 meter hög vall. Båda är möjliga, men av visuella skäl rekommenderas den byggas utan vall, om det är tekniskt möjligt. Nordkalottvägen går längre ner i terrängen än nya E10, så vindlaster blir mindre där. Projekteringen bör utreda det.

5.2. Ekonomiska åtgärder

LKAB har beställt detaljplanen av kommunen och betalar den i sin helhet. Detaljplanekostnaderna faktureras löpande.

Kiruna kommun har gjort ett förslag till genomförandeavtal med LKAB om detaljplanens genomförande. Där beskriver man att kommunen genomför detaljplanens östra del och LKAB bekostar den. Genomförandet av en del av detaljplan (från Lokstallsvägens korsning österut) kostar ca 9-10 miljoner kronor. Anläggningskostnader kommer att uppdateras i februari -mars 2020 för avtalet.

Trafikverket genomför och bekostar trafiklösningen från E10s cirkulationsplats (Karhuniemi) till Lokstallsvägens korsning. Kommunen står för driftkostnaderna i hela detaljplaneområdet.

5.3. Organisatoriska åtgärder

Gatuprojektering kan börja efter detaljplanen har vunnit laga kraft. Bygglovshandlingar görs efter detaljplanen har vunnit laga kraft eller när det bedöms nödvändigt. Detaljplanens genomförandetid är fem år. Kommunen är huvudman för de allmänna platserna i detaljplanen och sköter driften i området. Kommunen har rätt till inlösen av allmän platsmark utan överenskommelse med berörd fastighetsägare.

Trafikverket
Trafikverket ska ta kostnaderna för projektering och genomförande av Nordkalottvägen från E10s cirkulationsplats till korsningen Nordkalottvägen-Lokstallsvägen (så att vägsystemet blir en fungerande helhet). Avtalsdiskussioner har påbörjats och ett tillfälligt markupplåtelseavtal har redan slutits mellan LKAB och Trafikverket.

LKAB
Kommunen ska teckna ett exploateringsavtal med LKAB kring projektering och genomförande av detaljplanen öster om korsningen Nordkalottvägen-Lokstallsvägen. Avtalsdiskussionerna har dock ännu inte påbörjats. Avtalet ska tecknas innan och beslutas i samma kommunstyrelsens möte när detaljplanen antas. Enligt kommunens förslag kommer LKAB (utöver anläggningskostnader) att betala:
a) intrångsersättningen för berörd del av Lokstallet 1:1
b) förrättningskostnader avseende nödvändig fastighetsreglering och eventuell fastighetsbildning, tillika kostanden för oberoende värdering och
c) detaljplaneringskostnader.

Lokstallets bostadsrättförening
Kommunen ska ersätta garagebyggnaden och en del av fastigheten från bostadsrättsföreningen för att kunna genomföra detaljplanen. Ersättningen sker enligt Plan- och bygglag 14 kapitel § 1.

5.4. Fastighetsrättsliga frågor och konsekvenser

Det fastighetsrättsliga genomförandet börjar efter detaljplanen vinner laga kraft. Det betyder att fastigheten för huvudgata bildas genom avstyckning från befintliga fastigheter och reglering sker in i lämplig fastighet i kommunens ägo alternativt att ny fastighet skapas. Samråd mellan kommunens plan- och exploateringsenhet och Lantmäteriet kommer att ske.

För att genomföra detaljplaneförslaget med kommunalt huvudmannaskap på allmänplats vilket inkluderar gatuområdena behöver kommunen förvärva äganderätten till merparten av den mark som berörs. För verkställighet har kommunen redan ansökt om förrättning hos Lantmäteriet för att vidta adekvata fastighetsbildnings- och fastighetsregleringsåtgärder. Kommunen ska genomföra följande:

Förvärva Jukkasjärvi Bandel 100:1 skifte 4 från Trafikverket och reglera in berörda markområden från Luossavaara 1:2 samt Lokstallet 1:1 till detta skifte. De smärre anläggningsåtgärder som kommer att genomföras på berörd del av Kiruna 1:1 utgör mindre avvikelse i förhållande till befintlig vägrätt varför Kommunen tar i anspråk detta markområde genom övertagande av vägrätten vilket kommer ske med stöd av redan fattat regeringsbeslut.

Parterna är överens om att särskilt köpekontrakt ska upprättas avseende kommunens övertagande av LKABs markområden på berörd del av Luossavaara 1:2. Kommunen och BRF Lokstallet ska ingå överenskommelse om markförvärv baserat på den oberoende intrångsvärdering som kommunen beställt avseende berört markområde på Lokstallet 1:1.

5.5. Värdering och uppföljning av detaljplan och genomförandet

Det ska göras en värdering och uppföljning av detaljplanen och genomförandet. Det är svårt att göra pga områdets utveckling är inte arbetat fram i projektform och framtagandet av detaljplanen har tagit sex år.

Ansvarig för att göra värdering och uppföljning av detaljplanen är plan- och exploateringsavdelningen. Uppföljningen kommer att delges kommunstyrelsen inom ett år efter detaljplanen antagits.

I det här fallet tar plan- och exploateringsavdelning ansvaret för värdering och uppföljning av genomförandet, som också ska delges kommunstyrelsen två år efter genomförandet blir färdig.

5.6. En särskild sammanställning

Miljöaspekter som har integrerats i planen
Små negativa konsekvenser bedömdes detaljplanen ha till ”Riksintresse kulturmiljö”, ”trafikbuller” och ”luft”. Miljöaspekter är tagit hänsyn till i detaljplanen på följande sätt:

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.

Det finns en planbestämmelse som reglerar det hur bullerskärm skall se ut. ”Bullerskyddsskärm skall vara helt täta och två meter höga. Den får inte ha några hål eller springor mot marken. Konstruktion ska byggas av trä och målas med slamfärg (faluröd).”

Det finns områdesbestämmelser för lokstallsområdet med avsikten är att behålla den typiska SJ-karaktären framförallt exteriört i området. En gammal garagebyggnad kommer att rivas. Kommunantikvarie har bedömt att det får göras. Byggnadens skick är inte bra.

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.

Det finns en planbestämmelse för vägbuller: Bullernivåer får inte överstiga riktvärdena. Bullerskyddsskärmar skall byggas vid Nordkalottvägen för att avgränsa vägtrafikbuller från Nordkalottvägen till bostadskvarteret.

Järnvägsbuller har minskat redan länge. Hastigheten på spåret har varit och är begränsat där till 20 km/h av spårtekniska själ. Det är möjligt att bangården utvecklas i

framtiden. Efter det kan andra hastigheter gälla. Tåg ska bromsa i framtiden också innan bangårdar därför att på bangården gäller det lägre hastigheter (möjligtvis 40km/h). I varje fall är järnvägsbuller mindre än vad det är visat i bullerutredningen i miljökonsekvensbeskrivning. Man kan påstå att järnvägsbuller i sin helhet är karakteristiskt för området och går att hantera mot SJ-bebyggelse.

Luft
Planens genomförande kan påverka bostadsområdet i Lokstallet negativt pga ökat luftutsläpp om anslutningsvägen medför en markant höjning av fordonstrafik.

Nordkalottvägen flyttas närmare till bostadsområdet. Bullerskärmar avgränsar också avgaser, damm och andra partiklar från trafiken. Lokstallsvägens trafik kommer inte att ökas.

Skäl till att planen antagits
Kiruna kommun har jobbat årtal för att ta fram detaljplanen. Under den tiden har området redan genomfört delvis. Samtidigt har vissa problem redan löst. Till exempel placering och byggandet av E10 är gjort samt LKAB har byggd en ny anslutningsväg till gruvan (södra infart). För att kunna bygga gator i området behöver detaljplanen ändå antas. Detaljplanens syfte överensstämmer med den fördjupade översiktsplanen för Kiruna centralort som vann laga kraft 2014-10-01.

Val av alternativ har föregåtts av ett flertal utredningar. Det finns ingen lösning som är helt optimal. Den här lösningen kan tänkas vara den bästa tillfällig lösning för områdets trafik.

Uppföljning och övervakning
Åtgärder angivna i miljökonsekvensbeskrivningen:
Kvalitetsstyrningen i projektet måste främst ske vid projektering och upphandling av projektet. Vid upprättande av entreprenadavtal kan också styrning ske t ex utförande, byggarbetsplatsens utbredning, återställande och avstädning av markområdet när av byggprojektet är färdigt.

Detaljplanens gata 2 (från cirkulationsplats i E10 till korsningen av Lokstallsvägen) kommer att byggas av Trafikverket. I sammanband hanteras en gammal deponi.

Detaljplanens gata 1 (från Lokstallets korsning mot Lokstalet) och gata 2 (Nordkalottvägen från Lokstallskorsningen mot LKAB) och tunnel under Nordkalottvägen samt bullerskärmar och gång- och cykelväg mot Lokstallet kommer att byggas av Kiruna kommun. LKAB finansierar det enligt ”Förslag till exploateringsavtal”. Bullerskärmar byggs i sammanband med gatuprojektering och gatubyggnation. Detaljplanen styr hur bullerskärmar placeras och utformas, var gång- och cykelväg kommer att bli samt att tunnel under Norrkalottvägen byggs.

Detaljplanen styr genomförandet angående kulturmiljödelar. De tas hänsyn till i sammanband med bygglovsprocessen (rivningslov/bygglov).

Sökta och erhållna tillstånd
Det finns inte sökta eller erhållna tillstånd.

6. REVIDERINGAR EFTER GRANSKNING 2

Efter samråd, granskning omgång 1 och omgång 2 har inkomna yttranden sammanställts och besvarats i en samrådsredogörelse respektive granskningsutlåtande nr.1 och nr.2. Handlingarna har även reviderat under planprocessen.

Efter den andra granskningsomgången har följande väsentliga revideringar gjort. Kommunstyrelsen bedömer att följande förändringar inte har så stor påverkan till detaljplanen att detaljplanen borde ha ett nytt samråd.

Planbeskrivningen:

1) Redaktionella korrigeringar samt korrigeringar från yttranden till planhandlingar.
2) Särskild sammanställning om hur miljökonsekvenser är tagit hänsyn till i detaljplanen är lagt i ett nytt kapitel 5.6.
3) Uppdaterad text om detaljplanens genomförande.

Plankartan:
E10 har blivit färdig i oktober 2019. Grundkartan är inte uppdaterat på plankartan på grund av vintern.

1) E10s gatuplan är ersatt med relationsritningar.
2) Buller-planbestämmelsen är förändrat till form: Bullernivåer får inte överstiga riktvärdena. Bullerskyddsskärm skall byggas vid Nordkalottvägen för att avgränsa vägtrafikbuller från Nordkalottvägen till bostadskvarteret. Bullerskyddsskärm skall vara helt tät och 2 meter hög. Bullerskärman får inte ha några hål eller springor mot marken. Konstruktion ska byggas av trä och målas med slamfärg (faluröd).
3) Bullerskärman på plankartan är förändrat till en kontinuerlig linje.
4) Natur- planbestämmelsen är flyttat under ”Användning av allmän plats”.

Kiruna 2020-02-24

Aleksiina Toivanen	Nina Eliasson
Planarkitekt	Plan- och exploateringschef