



Granskning av detaljplan för del av Luossavaara 1:2 m.fl.

Planen hanteras med normalt planförfarande. Under granskningstiden som har pågått mellan den 24 april – 19 maj 2014 har samråd skett med berörda förvaltningar inom kommunen, statliga verk, länsstyrelsen samt berörda sakägare och andra med väsentligt intresse av planen. Granskningshandlingar har skickats ut till ovan nämnda, vilka har beretts tillfälle att yttra sig över upprättat detaljplaneförslag. Ett informationsmöte om planen hölls den 12 maj 2014 i stadshuset.

Under granskningstiden har totalt 12 skriftliga yttranden inkommit. Granskningsutlåtandet redovisar de skriftliga synpunkterna som har inkommit samt kommentarer till dessa. Vi har i detta utlåtande bara tagit upp frågor som rör planens utformning och utförande. Övriga frågor som rör kommunens verksamhet kommer att skickas vidare till respektive förvaltning. Samtliga skriftliga inkomna synpunkter förvaras i sin helhet i planakten hos Miljö- och byggnämnden på Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen.

Yttranden har inkommit enligt följande:

YTTRANDEN OCH KOMMENTARER

1. Bergsstaten	2014-05-12
2. Försvarsmakten	2014-05-16
3. Swedavia, Kiruna Airport	2014-05-16
4. Lokala Brottsförebyggande Rådet (BRÅ)	2014-05-19
5. Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)	2014-05-19
6. Lantmäteriet	2014-05-19
7. Trafikverket	2014-05-19
8. Vattenfall	2014-05-19
9. Privatperson 1	2014-05-19
10. Privatperson 2	2014-05-19
11. Länsstyrelsen i Norrbottens län	2014-05-22
12. Tekniska verken i Kiruna AB	2014-05-22, kompl. 2014-05-23



1. Bergsstaten, 2014-05-12

Det föreslagna detaljplaneområdet berörs av skyddszon för bearbetningskoncession Kiirunavaara K nr 1 samt av undersökningstillstånd Kiirunavaara nr 6 med giltighetstid till 2015-09-01. Innehavare av rättigheterna är LKAB.

Kommentar

Yttrandet föranleder ingen förändring av planhandlingarna då exploatören är den samma som innehavaren av rättigheterna.

2. Försvarsmakten, 2014-05-16

Inget att erinra.

3. Swedavia, Kiruna Airport, 2014-05-16

Inget att erinra.

4. Lokala Brottsförebyggande Rådet (BRÅ), 2014-05-19

Lokala Brottsförebyggande rådet lyfte detaljplanen på sitt majmöte och har inget att erinra utifrån ett trygghetsperspektiv med ekodukter och belysningsinformation i detaljplanen.

5. Sveriges Geologiska Undersökning (SGU), 2014-05-19

SGU har tidigare yttrat sig i ärendet och har inga ytterligare synpunkter.

6. Lantmäteriet, 2014-05-19

Lantmäteriet har ingen erinran på granskningen av detaljplan gällande Luossavaara 1:2. Lantmäteriet noterar dock att det inte längre finns någon allmän platsmark varför motivering och resonemang kring enskilt huvudmannaskap kanske kan uppfattas som något förvirrande.

Kommentar

Bestämmelsen om huvudmannaskap tas bort från plankartan och texten om huvudmannaskap förtydligas i planbeskrivningen.

7. Trafikverket, 2014-05-19

Generellt

Vägplanen för ny E10 är inskickad för fastställelseprövning, men synpunkter om justeringar av väglinje och utformning, som kommunen m.fl. har lämnat i kommunikationen av vägplanen har föranlett att fastställelseprocessen har stannat upp. Tidplanen för ny E10 är därmed osäker och det är av största vikt att vägkorridoren hålls intakt. Därför bör kommunen vänta med att upprätta detaljplan till väglinjen är fastställd eller planera området utanför vägkorridoren.

Osäkerheten med när ny E10 kan stå klar påverkar även andra förutsättningar som föreslagen detaljplan bygger på. Bland annat kan befintlig E10, Nordkalottvägen, behöva nyttjas som en del i en genomfartslösning för E10 mycket längre tid än planerat och inte bara utgöra en matargata till LKAB samt till aktuellt planområde.

Trafikverkets inställning är att de krav som finns på E10 standard och funktion ska

eftersträvas för god framkomlighet så länge vägen utgör europaväg. E10 ingår i ett nät av vägar som har sådana speciella funktioner för transportsystemet att anläggningen så långt som möjligt ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av den.

Många av lösningarna som beskrivs och illustreras i planbeskrivningen finns inte reglerade i plankarta vilket gör det svårt att se hur det i verkligheten kommer att se ut, och med andra ord lämnas mycket fritt åt exploitören och lösningarna som beskrivs är mer tänkbara än planerade.

Specifikt

Sidan 14

Detaljplanen uppges möjliggöra för en, eventuellt två framtida skidbroar över E10 som kan knyta ihop bostadsområdet med skidbacken Luossavaara och dess skidlifftar. De finns illustrerade men regleras inte i detaljplanen utan avses anläggas med hjälp av Väglagen i ett senare skede. Vi vill peka på osäkerheten i att hitta en lösning i området som klarar de krav som Trafikverket ställer för god framkomlighet på E10.

Sidan 21

Kommunen framför behov av att justera profilen för E10 längs med planområdet nedanför Luossavaara efter(!) fastställelse av vägplanen. Arbetsplanens vägprofil har i området för illustrerade skidbroar i princip maxlutning i förhållande till de krav som ställs på vägutformningen. En justering av profilen är inte möjlig utan en ny arbetsplan då det skulle påverka profil och vägområde på en lång sträcka.

Sidan 22

Trafikverkets bygghandling för vägen omfattar en slänt men med hylla för gång- och cykelväg, dvs inte riktigt som bilden visar med gabionmur.

Sidan 26

I beskrivningen av konsekvenserna av planen mot riksintresset väg uppges att genomförandet av detaljplanen inte innebär någon konflikt med hänvisning till att vägplanen fastställs våren 2014. Detta är felaktigt då fastställelseprocessen har stannat upp, se generella synpunkter.

Sidan 27

I avsnittet om sociala konsekvenser av planen talas det om olika lösningars betydelse för att området ska bli trivsamt och fungera mot resten av tätorten. Bland annat att planen medför en naturligt kopplad gatustruktur till centralorten, skidbrons betydelse av att stärka områdets identitet, betydelsen av strategisk placering målpunkter – men då det inte regleras av planen blir detta mer tänkbara konsekvenser än planerade.

Kommentar

Planområdet är anpassat till den vägsträckning som Trafikverket föreslår för ny E10 och med tanke på det bedömer kontoret att planförslaget inte bör medföra någon påtaglig påverkan på riksintresset ny E10.

Utformningen av utfarter från planområdet mot Nordkalottvägen, samt utformningen av eventuella skidbroar över ny E10 kommer att lösas i samarbete med Trafikverket och genom avtal.

Texten på sid. 21 och 26 justeras och förtydligas. Bilden på sid. 22 tas bort.

Utformningen av lösningarna det pratas om i avsnittet om sociala konsekvenser kommer att styras i avtal.

8. Vattenfall, 2014-05-19

Koncessionsgränsen mellan Vattenfall och LKAB delas inom planområdet. Förhandlingar mellan VF och LKAB pågår och i dagsläget är det oklart vem som ska ansluta området och var den nya koncessionsgränsen ska dras.

Vattenfall har el-anläggningar inom och i närheten av planområdet vilket visas av bifogad karta. Luftledning visas som heldragen linje och markförlagd kabel visas som streckad linje. 20-kV är markerat som ljusblått, 10kV i rött och 0,4-kV i mörkblått. Jordlinor visas ej i kartan. Enligt kundavtalet, Nät 2009 K § 7.3, får inte byggnader uppföras, marknivån ändras, eller andra åtgärder vidtagas som äventyrar funktionen eller driften av nätägarens anläggningar.

Eventuell flytt/förändring av befintliga el-anläggningar utförs av Vattenfall men bekostas av exploatören om ej annan överenskommelse finns.

Inom område med detaljplan skall en luftledning uppfylla de krav som gäller enligt SS-EN 50341 och SS-EN 50423 samt vara utförd i brottsäkert utförande. Är inte luftledningen byggd i detta utförande får exploatören bekosta denna ombyggnad.

Sprängning får ej utföras invid befintlig lednings närområde som kan medföra fara för ledningen eller medföra att ledningen kan vålla skada på person eller egendom. Sprängning i ledningsrätts/servitutsområde får inte ske utan ledningsägarens i god tid inhämtade medgivande.

Vattenfall yrkar på att vår befintliga HSP-luftledning inom planområdet skyddas med ett I-område med ett minsta horisontellt avstånd på minst 10 meter på vardera sidan om yttersta strömförande ledare. 20/10kV-ledningen har ett säkerhetsområde 4m horisontellt och 4m vertikalt från ledningens fasler. Inom det området får inga maskiner, människor, redskap m.m. komma in. Minsta horisontella avstånd mellan fasledare och närmaste byggnadsdel får ej understiga 10 meter. Minsta horisontella avstånd mellan fasledare till ett riskområde med brandfarlig vara får ej understiga 15 meter. Avstånd till ett förråd med explosiv vara får ej understiga 50 meter. Enligt Vattenfalls riktlinjer ska minsta horisontella avstånd för 20/10kV-ledning mellan fasledare och närmaste byggnadsdel ej understiga 10 meter. Mellan högre byggnader och en 20/10 kV luftledning minst 20 meter.

Parallellgående väg med dess vägområde, gc-väg och parkeringsområde skall placeras minst 10 meter från luftledningens närmaste fas, stolpe och stag. Avstånd i höjd mellan vägbana och luftledningens fasler skall vara minst det avstånd som gäller enligt gällande

Elsäkerhetsverkets föreskrifter. För befintlig och tillkommande Hsp-markkabel inom planområdet yrkas ett u-område med en bredd på minst 4 meter inom kvartersmark (Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter) och för ny nätstation E-område på 5*5 meter. När E-området för nätstationen planeras ska det horisontella avståndet mellan nätstation och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag uppgå till minst fem meter, enligt gällande starkströmsföreskrifter. Dessutom måste tillfartsväg för arbetsfordon finnas. För att kunna fastställa E och u-områden bör inmätning ske.

Inom kvartersmark skall u-området vara prickmark. Inom detta område får byggnad inte uppföras eller markanläggning t.ex. träd o buskar planteras. Byggnader som kräver grundläggning skall placeras på ett minsta avstånd av 5 meter till markkabelns närmaste fas. Vägbanekant för parallell väg bör placeras minst 0,5 meter horisontellt avstånd från markkabelns närmaste fas. Vid ny väg över kabel skall kabel rörförläggas.

Vid arbete i närheten av luftledning och kabel skall entreprenören ha utbildning i de delar av Elsäkerhetsanvisningar (ESA) som är nödvändigt för att arbetet ska kunna utföras på ett säkert sätt. Utöver dessa avstånd kommer försiktighetsprincipen för magnetfält. Beträffande elektromagnetiska fält finns inga fastställda gränsvärden utan vi förutsätter att försiktighetsprincipen tillämpas av exploatörer och kommun vid uppförande av ny bebyggelse nära våra befintliga kraftledningar. Hänvisar till Strålsäkerhetsmyndigheten och Boverket.

Anläggningarnas lägen är inte exakta då inmätning ännu inte är gjord. Inmätningen är kostnadsfri och beställs av vattenfall.natinformation@vattenfall.com

Det är viktigt att byggherren kontaktar oss i god tid för offert på telefonnummer 020-82 10 00 eller <http://www.vattenfall.se/sv/bestall-offert-for-ny-elanslu.htm> för ev. ledningsflytt, förstärkning av nätet, samförläggning mm.

Om anläggningsflytt behövs yrkar Vattenfall på att ett avtal, där kostnader och ansvar regleras, finns upprättat innan detaljplanen antas. Detta skall framgå av detaljplanehandlingarna.

För kabelanvisning i fält vänligen kontakta vår Kundtjänst på telefonnummer 020-82 10 00 eller via e-post kabelanvisning@vattenfall.com. Om beställningen görs minst fem arbetsdagar i förväg är tjänsten kostnadsfri.

Vattenfalls anläggningar måste hållas tillgänglig under alla skeden av genomförandet av projektet.

Under förutsättning att ovanstående uppfylls tillstyrker Vattenfall planen.

Kommentar

De befintliga ledningarna är skyddade i detaljplanen av u-områden. Övrig information kommer att vidarebefordras till exploatören.

9. Privatperson 1, 2014-05-19

Invändningar i korthet

Jag anser att den av Trafikverket föreslagna dragningen av E10, trafikerad bl.a. av tung trafik och farligt godstransporter genom Kiruna inte är förenligt med goda hälso- och miljömål. Alla undersökningar och studier visar entydigt på att passerande tung trafik och farligt godstransporter samt dessa med mål LKAB utgör en betydande miljö-, hälso- och säkerhetsrisk, och att denna trafik därför måste styras bort från stadskärnan. En ny Europaväg E10 som passerar Kiruna är nödvändig, men skall enligt min mening inte blandas ihop med behovet av nya gator inom Kiruna stad.

Från tillgänglig dokumentation ser jag att min vilja sammanfaller med såväl Kiruna kommuns som Räddningstjänstens vilja, samt Trafikverkets och Länsstyrelsens rekommendationer. Jag vill därför att man omprövar den föreslagna dragningen av E10 genom Kiruna. De nödvändiga nya gatorna inom Kiruna stad bör inte trafikeras av tung trafik och farligt godstransporter i större utsträckning än vad som absolut nödvändigt. D.v.s. all passerande tung trafik och farligt godstransporter samt dessa med mål LKAB, måste förpassas till en vägsträcka som INTE passerar genom befintlig eller tänkt bostads- eller stadsbebyggt område.

Jag sympatiserar starkt med Kiruna kommuns övergripande mål, som 2010 antogs av kommunfullmäktige, i vilka man bl.a. säger; *"Det skall vara tryggt att bo och leva i Kiruna"*. Jag anser att tung- och farlig godstrafik på Europavägstandard genom nya Kiruna står i direkt konflikt med det målet.

Korridoren för nya E10:an går inte bara igenom rekreationsområden, utan också igenom den nya stadskärnan, vilket med avseende på tung- och farlig godstrafik inte är förenlig med kommunens intention att *"skapa en god trafikmiljö utformad så att ingen kommer till allvarlig skada i trafiken"* I trafiknätsanalysen från 2007 säger man att *"barn, funktionshindrade och äldre är dimensionerande, där samspelet mellan skyddade och oskyddade trafikanter anses viktig"*.

Det är inte heller förenligt med Räddningstjänstens kloka slutsats att *"konsekvenser där människor omkommer till följd av kända risker inte bör accepteras när nya bostadsområden planeras"*.

Jag vill vara tydlig här; I förslaget på ny E10 i Kiruna anger man som första punkt avseende hänsyn och aspekter på vägens utformning *"Krav och riktlinjer för en Europaväg med två körfält för hastigheten 80 km/h"*. Jag anser inte att detta är förenligt med vad Kiruna kommun beskriver och inte heller med min egna vilja. En Europaväg belastad med tung – och farlig godstrafik i stadsmiljö är en välkänd miljö- och hälsorisk, lägger man därtill till ovanstående vägstandard så ökar man riskerna avsevärt – vilket flertalet kommuner gör allt för att bygga bort från respektive stad.

Hur kan en sammanlagd brosträcka på 210 + 70 meter (2 föreslagna broar) som sträcker sig över ett väl frekventerat friluftsområde hållas snö- och isfria utan att riskera människors och djurs hälsa? SMHI säger i sitt yttrande (RD8) att *"vid planeringen bör hänsyn tas till det framtida klimatet. Exempelvis förväntas*

lufttemperaturen att stiga, risken för skyfall öka, havsvattenståndet öka och flödena i våra vattendrag förändras med ändrade nederbördsförhållanden och snötillgångar". En vägbredd på säg 12 meter och ett ackumulerat snö- och isdjup av 1,5 m ger att 5040 m³ snö och is måste transporteras bort utan något ras över brokanterna. I riskanalysen måste man också ta hänsyn till all snö, is och sten som sprättar och släpper från fordon. Den ökade bullernivån från trafik på broar måste också hanteras.

Jag anser också att det är viktigt att bevara Kirunas mest använda rekreationsområden, Varggropen, Matojärvi och norrut samt Luossavaara. Dessa områden har under hela Kirunas liv fungerat som rekreations- och träningsområde för såväl privatpersoner som föreningar och elitidrottare. Matojärvi, Varggropen och Luossavaara är för många utgångspunkten för träning, rekreation, lek och tävling – såväl för stora som små. Föreningar som Jukkasjärvi IF, IFK Kiruna, KBK, Friluftsförbundet, Brukshundsklubben... Såväl som enskilda skidåkare, löpare, orienterare, cyklister, hundaktiviteter och promenerande människor – alla bedriver verksamhet i detta område.

Jag tycker det är viktigt att tillgodose framtida möjligheter för utveckling av slalombacken och omkringliggande områden för att exempelvis kunna uppnå världscupstandard och göra Kiruna till den vinterstad den borde vara. Kirunas mest använda rekreationsområden kan kanske med försiktighet förenas med en stadsgata, men knappast med en Europaväg anpassad för tung- och farlig trafik med rekommenderad hastighet på 80 km/h.

Kommentar

Synpunkterna som har framförts gäller till största del dragningen av ny E10 i stort. I planprocessen för denna detaljplan har vi bara tittat på vad det innebär för konsekvenser på just planområdet.

Vad gäller risksituationen från buller och transporter med farligt gods, har riskutredningar angående detta gjorts för planområdet. Riskutredningarna visar på acceptabla risker vad gäller transporter med farligt gods och att bullersituationen från ny E10 kan klaras med hjälp av vall och bullerskärm samt att zonen närmast ny E10 hålls bebyggelsefri.

Det är oklart om de broar man hänvisar till är de skidbroar som planeras mellan Luossavaarabacken och området. Om så är fallet så är tanken att de ska fungera att ta sig över med skidor, vilket innebär att de inte ska hållas snöfria, utan tvärt om.

Övriga synpunkter som berör andra delar av ny E10 (än i anslutning till planområdet) samt rekreationsområdena, kommer att lämnas vidare till berörd förvaltning.

10. Privatperson 2, 2014-05-19

Samma synpunkter som i yttrande 9.

Kommentar:

Se kommentarer till yttrande 9.

11. Länsstyrelsen i Norrbottens län, 2014-05-22*Länsstyrelsens synpunkter*

Länsstyrelsen konstaterar att planförslaget är mycket flexibelt och därmed medger många möjligheter när det gäller områdets framtida utformning. Även om det kan vara en fördel att lämna många möjligheter öppna, så behöver vissa grundläggande frågor vara utklarade innan planen slutligen fastställs. Förutom de frågor som nämns nedan så behöver i det fortsatta arbetet med områdets utformning, även gestaltungsfrågor särskilt beaktas och hanteras bl.a. med avseende på riksintresset för kulturmiljö. Den flexibla planutformningen innebär att det är svårt att bedöma planförslagets påverkan på riksintresset.

I samrådsyttrandet påtalade Länsstyrelsen problematiken med närheten till väg E10 och såg då även en risk att detaljplanens utformning skulle kunna försvåra tillkomsten av ny E10. Det reviderade planförslaget har anpassats till den vägsträckning som Trafikverket föreslår för ny E10. Förslaget har även beaktat riskerna med transporter av farligt gods. Så vitt Länsstyrelsen kan se så bör inte planförslaget medföra någon påtaglig påverkan på riksintresset ny E10.

Bullerfrågan hanterades också i föregående planskede. Planförslaget reglerar nu krav på åtgärder när det gäller närhet till ny väg E10 vilket innebär att beräknade bullernivåer inne i det planerade bostadsområdet bedöms bli acceptabla. Dock noterar Länsstyrelsen att bullersituationen längs nuvarande E10(Nordkalottvägen) är oklart redovisad. Med hänsyn till att denna väg kan komma att bestå under en längre period såväl för genomfartstrafik som för transporter med farligt gods, så anser Länsstyrelsen att planförslaget behöver hantera detta mer än vad som är fallet. De 40 m byggnadsfritt som anges som administrativ bestämmelse torde knappast vara tillräckligt när det gäller påverkan från buller. Den aktuella planbestämmelsen anser Länsstyrelsen dessutom inte vara förenlig med de möjligheter som PBL ger när det gäller att villkora bygglov. Det anges även felaktigt att TEN-T-väg är liktydigt med väg för farliga godstransporter. I planbeskrivningen anges att bullerplank också ska sättas upp utmed nuvarande E10 och Länsstyrelsen anser att en planbestämmelse bör finnas även för detta.

Viktigt är även att vid utformningen av gatunätet/anslutningsvägar i framtiden, det finns mer än en in- och utfartsled till det tilltänkta planområdet i händelse av farligt godsolycka som skulle kunna innebära att närområdet måste utrymmas.

När det gäller förekomst av markföroreningar sägs i planbeskrivningen att området uppfyller de krav som ställs för känslig markanvändning, t.ex. bostäder. Planområdet ligger inom LKABs industriområde för Luossavaaragruvan. Mellan 2007 och 2014 har LKAB gjort miljötekniska undersökningar samt efterbehandlingsåtgärder inom området. Dessa föregås inte av någon historisk beskrivning av var olika verksamheter legat eller vilka processer och kemikalier som använts från start och fram tills gruvverksamheten avslutades. Det gör att det kan ha saknats underlag till besluten om

var provtagning ska ske samt vilka föroreningar som kan vara aktuella och bör ingå i provtagningar och analyser. Länsstyrelsen har tex uppgifter från Uddeholmsbolagen, som varit en stor leverantör av trikloretylen, att LKAB köpt in trikloretylen under 1940-60-talet. Så länge inte de verksamheter som funnits på området är ordentligt historiskt inventerade kan man inte bortse från möjligheten att tri tex använts vid LKABs verkstäder.

Länsstyrelsen är tillsynsmyndighet för den gruvverksamhet som LKAB har bedrivit i området innan den lades ner och kan därför enligt 10 kap miljöbalken komma att kräva ytterligare utredningar i form av inventering, miljötekniska markundersökningar samt i det fall det behövs ytterligare efterbehandlingsåtgärder, oavsett om markanvändningen ändras eller inte.

Det aktuella planområdet omfattar endast en perifer del av det område som utgör LKABs industriområde. P.g.a. att utredning fortfarande pågår och det är oklart när detta tidsmässigt är färdigutrett, och för att inte planprocessen skall dra ut på tiden, så anser Länsstyrelsen att kommunen bör komplettera planbestämmelserna med villkor för bygglag som innebär att eventuella markföroreningar skall ha avhjälpats.

Enligt underlaget anges att den föreslagna placeringen av bostadsområdet inte kommer att påverka den framtida gruvdriften. Dock bör man beakta att det från nuvarande och utvidgad gruvdrift kan komma att uppkomma damnings- och bullerproblem, m.m., som kan påverka det tilltänka planområdet. För närvarande klarar LKAB inte sina bullervillkor gentemot samhället. Därför bör LKAB närmare klargöra hur bullersituationen ser ut i Luossavaara och vilka åtgärder som kommer att vidtas för att minimera påverkan av damning, buller, m.m. på planområdet.

Samråd

Samråd har ägt rum med Länsstyrelsens miljöskydds-enhet, kulturmiljö-enhet, samt enhet för naturresurs- och rennärning samt enhet för social hållbarhet och samhällsskydd.

Prövningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen har inte några invändningar mot planförslaget som skulle kunna leda till att beslutet att anta detaljplanen behöver prövas enligt bestämmelserna i 11 kap 10 § plan- och bygglagen.

Kommentar

Krav på att Riksdagens riktvärden för trafikbuller ej får överskridas gäller hela planområdet. Planen medger att bullerplank får uppföras både mot ny E10 och Nordkalottvägen. Då arbetsplanen för ny E10 ännu inte är fastställd vill kontoret inte låsa fast placering och utförande, utan anser att framtida bullerplank ska anpassas till de framtida verkliga förhållandena. Dock finns krav på att en skyddsvall ska upprättas till en höjd av 4 meter över framtida vägbana för ny E10.

Behovet av flera in- och utfarter till området införs som en upplysning på plankartan.

Planbestämmelserna kompletteras med en bestämmelse om att bygglov inte får ges innan eventuella markföreningar har avhjälpes.

12. Tekniska verken i Kiruna AB, 2014-05-22, kompl.2014-05-23

150 bostäder/lägenheter planerades i samrådsskedet. I granskningskedet har ytterligare 100 bostäder tillkommit som medges uppföras i ett senare skede. Även ändamålet hotell har tillkommit. Förutsättningarna har således förändrats avseende kapacitetsbehov för VA och FJV. Kapacitetsberäkningar för anslutning av VA och FJV är gjorda utifrån 150 lägenheter.

Kompletterande utredning/beräkning har gjorts för de tillkommande 100 lägenheterna avseende såväl fjärrvärme som vatten. Bedömningen för vatten är att fram till förbindelsepunkt klaras kapaciteten. Inne på planområdet kan exploatören dock behöva vidta ytterligare åtgärder för att klara trycket för de högre belägna byggnaderna. Bedömningen för fjärrvärme är att det ska fungera att försörja ytterligare 100 lägenheter utifrån den förprojektering man tidigare gjort.

Vatten och spillvatten

Tillägg: Exploatören tillhandahåller uppvärmd mätarbrunn i förbindelsepunkt. TVAB/KKP tillhandahåller vattenmätaren.

Värme

Tillägg: Fjärrvärmekulvertarna som anläggs ägs av TVAB som även ansvarar för drift och underhåll.

Avtal

Ändra stycket "Anslutningsavtal ska träffas mellan exploatören och kommunens Tekniska Verk (TVAB)... hanteras i exploateringsavtalet." enligt: "Avtal om anslutning till VA utanför verksamhetsområde skall upprättas mellan Kiruna kommun och exploatören. Avtalet reglerar att ABVA samt VA-taxa gäller."

Kommentar

Planhandlingarna ändras och kompletteras enligt ovan.

FÖRÄNDRINGAR I DETALJPLANEN EFTER GRANSKNING

Plankartan har ändrats på följande punkter:

- Bestämmelse om huvudmannaskap har tagits bort.
- Bestämmelse om att markföreningar ska avhjälpas innan bygglov får ges har införts.
- Upplysningsrutan har kompletterats med behovet av mer än en in- och utfart till området.

Planbeskrivningen har redigerats utifrån förändringarna på plankartan samt övrigt som framkommit under planprocessens gång.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Miljö- och byggnämnden föreslås godkänna granskningsutlåtandet och att detaljplanen godkänns och skickas vidare till kommunfullmäktige för antagande.

Berörda sakägare som inte har blivit tillgodosedda

-

Övriga som inte har blivit tillgodosedda

- Trafikverket

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen
Plan- och bygglovskontoret
2014-05-26

Maria Persson
Planarkitekt/Biträdande planchef
Kiruna kommun

Bilaga: Länsstyrelsens yttrande