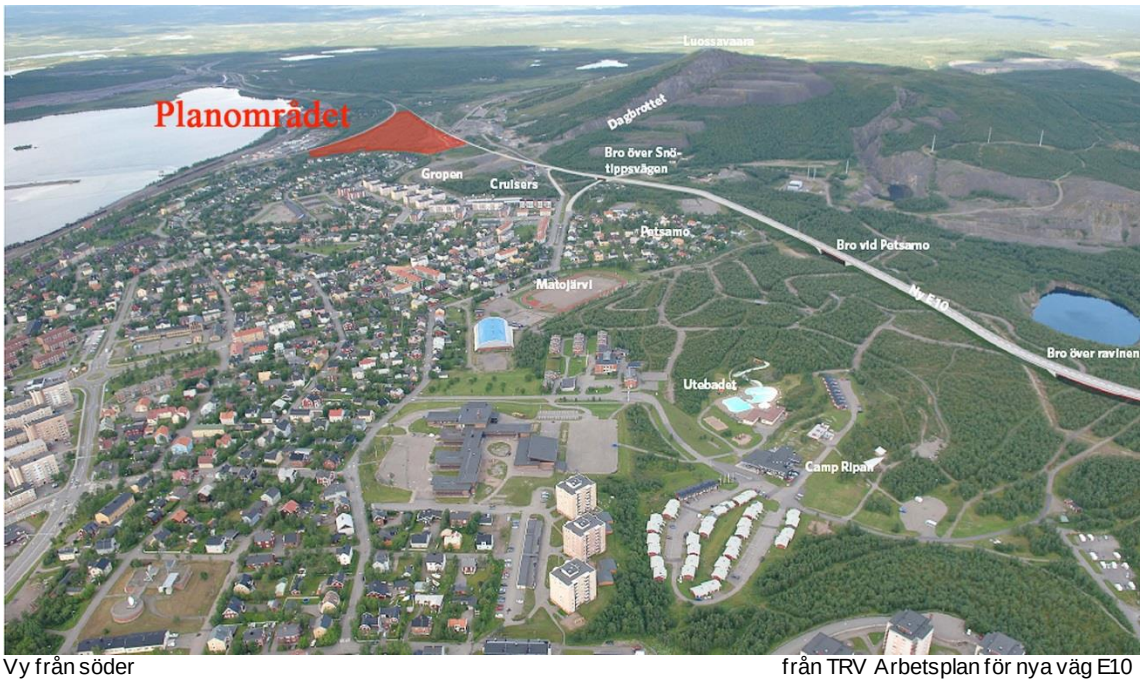
KIRUNA KOMMUN
Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Detaljplan för
del av LUOSSAVAARA
del av fastigheten Luossavaara 1:2 m.fl.
Kiruna kommun
Norrbottens län

Upprättad 2014-05-26
Antagen av Kommunfullmäktige 2014-06-18
Laga Kraft 2014-07-17



Vy från söder från TRV Arbetsplan för nya väg E10

LAGA KRAFT

Postadress: Kiruna kommun, 981 85 Kiruna
Besöksadress: Stadshuset, Hjalmar Lundbohmsvägen 31
Telefon: 0980-70 000
Organisationsnr: 21 20 00-2783
Webb: www.kommun.kiruna.se
E-post: kommun@kommun.kiruna.se

PLANBESKRIVNING

Handlingar

Detaljplanen består av:

- Plankarta i skala 1:1000 med tillhörande bestämmelser

Till detaljplanen hör:

- Grundkarta i skala 1:1000

- Planbeskrivning (denna handling) med genomförandebeskrivning

- Fastighetsförteckning

- Granskningsutlåtande

- Samrådsredogörelse

- Miljökonsekvensbeskrivning

Planens syfte och huvuddrag

LKAB som exploatör och ägare till fastigheten Luossavaara 1:2 har inkommit med en begäran om planläggning av fastigheten. Detaljplanen syftar till att möjliggöra utbyggnad av bostäder, hotell, kontor, handel och skola. Detaljplanen möjliggör även en framtida skidbro över E10 som kan knyta ihop området med skidbacken Loussavaara och dess skidliftar.

I ett första skede planeras 150 bostäder i området. Planen ger möjlighet att pröva byggnation av ytterligare 100 bostäder i ett senare skede, under förutsättning att den uppdaterade riskutredningen visar att det är möjligt. Detaljerna kring bostadsutbyggnaden regleras i exploateringsavtal mellan LKAB och kommunen.

Förenlighet med Miljöbalkens 3, 4 och 5 kapitel

3 kap MB

De förändringar som föreslås i detaljplanen innebär en från allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurserna som innebär en god resurshushållning. Öster om planområdet ligger den av Trafikverket planerade nya sträckningen av väg E10 förbi Kiruna. Planområdet berör även ett avsnitt av befintlig väg E10. Planförslaget innebär en tillägg till den befintliga staden som innebär att den befintliga och planerade infrastrukturen kan utnyttjas effektivt.

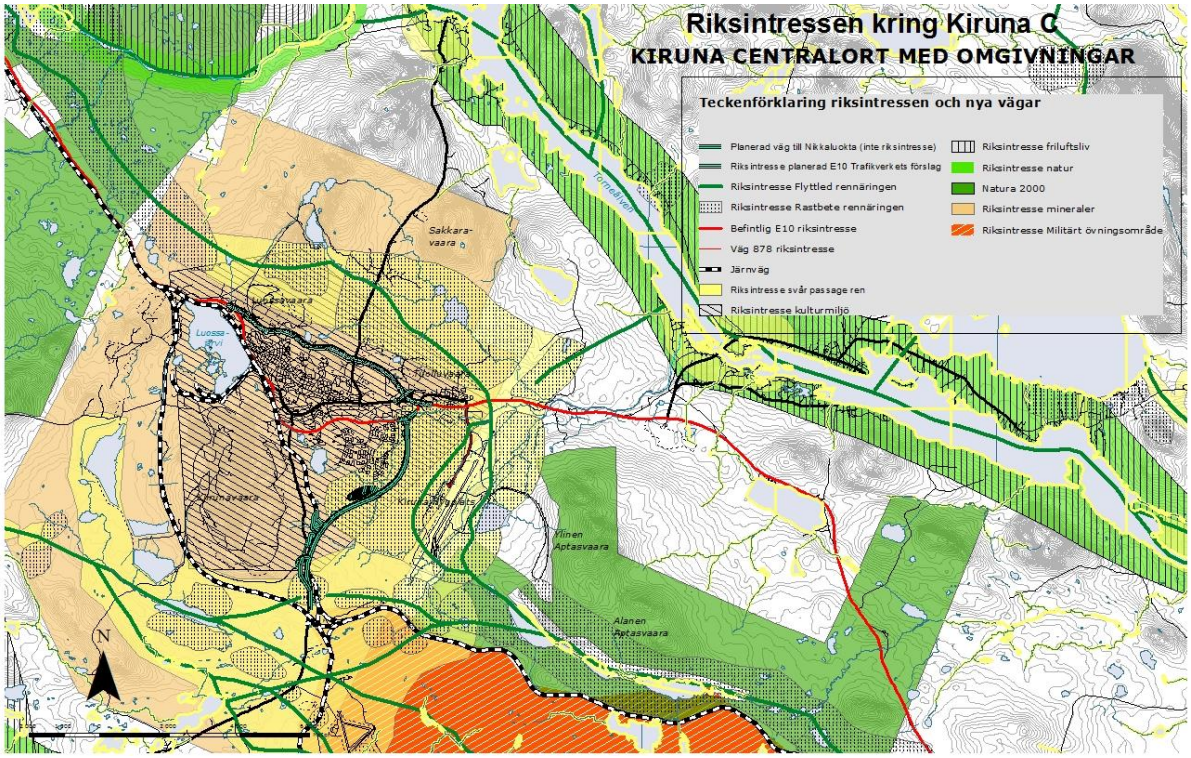
4 kap MB

Planområdet omfattas inte av särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten.

5 kap MB

Enligt 2 kap 2 § plan- och bygglagen (PBL) skall miljökvalitetsnormer enligt 5 kap 3 § miljöbalken (MB) iakttas vid planering och planläggning. Miljölagstiftningen syftar till att skydda människor och miljön från skador och olägenheter. Miljökvalitetsnormer är föreskrifter om lägsta godtagbara miljökvaliteter i fråga om mark, vatten, luft eller miljön i övrigt. Normerna skall ses som ett sätt att verka för att miljökvalitetsarbetet bedrivs på ett aktivt sätt. Miljökvalitetsnormerna gäller bl.a. tillåtna halter av kvävedioxid och kväveoxider, svaveldioxid, bly i luften och partiklar (PM10 och PM 2,5).

Halter av kvävedioxid och partiklar (PM 10 och PM 2,5) i luften är vid sällsynta tillfällen så höga att miljökvalitetsnormerna för luft överskrids i E10:s omedelbara närhet. Genomförda beräkningar och mätningar för planområdet visar att miljökvalitetsnormernas värden inte överskrids.



Riksintressen i och omkring Kiruna centralort

Riksintressen enligt 3 kap MB
Vägar

Väg E10 är utpekat som riksintresse för kommunikationer.

Den pågående gruvverksamheten i Kiruna innebär att marken ovanför malmkroppen undermineras. Sprickbildning och deformationer kommer att påverka staden och dess infrastruktur. Trafikverket har därför beslutat att väg E10 ska få en ny sträckning norr om Kiruna tätort. Befintlig väg E10 är av riksintresse till dess den nya vägen byggts och tagits i anspråk.

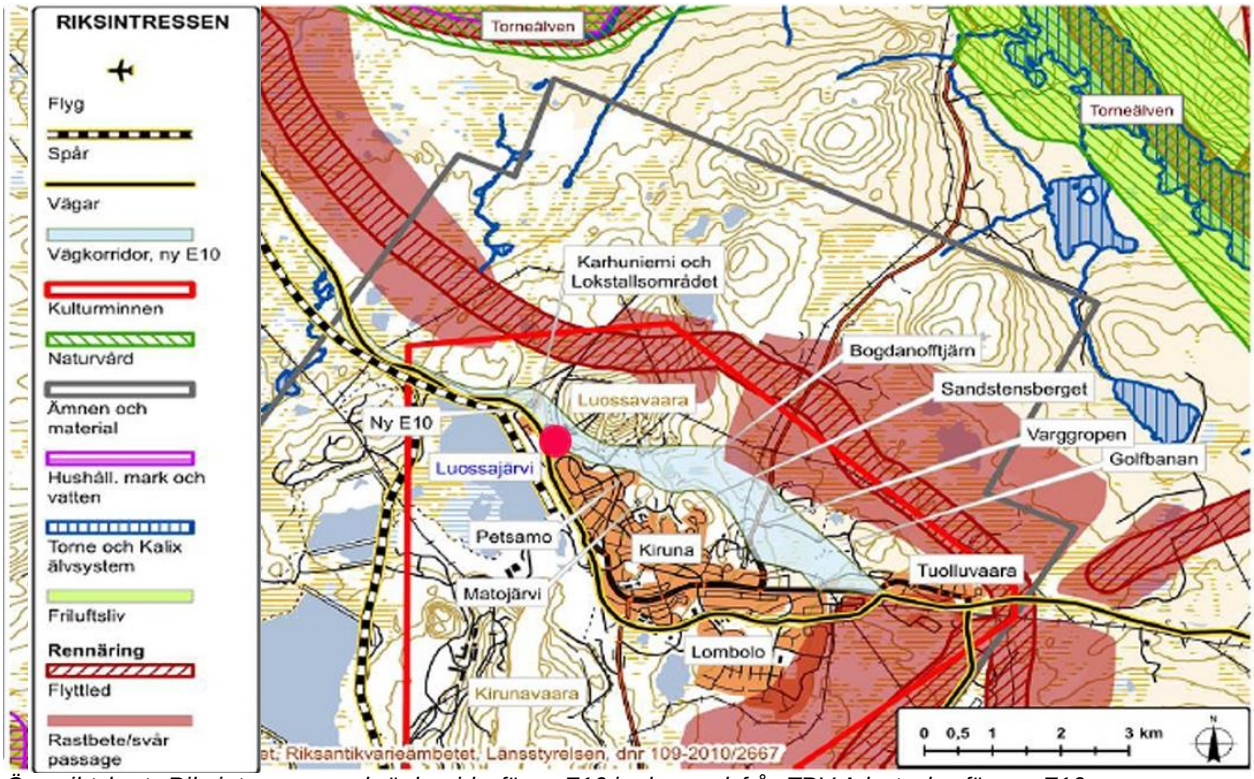
Vägplanen för ny E10 är inskickad för fastställelseprövning, men synpunkter om justeringar av väglinje och utformning har föranlett att fastställelseprocessen har stannat upp.

Kommunen har under 2013 uttalat önskemål om att sträckningen justeras något efter fastställelsen, så att E10 går något närmare Tuollavaara och bebyggelseområdet i anslutning till den nya stadskärnan. Det finns även behov av ytterligare anslutningspunkter mellan Kiruna C och E10 – Hjalmar Lundbohmsvägen i norr samt Kurravaaravägen. Dessa förändringar utreds av Trafikverket i separata vägplaner.

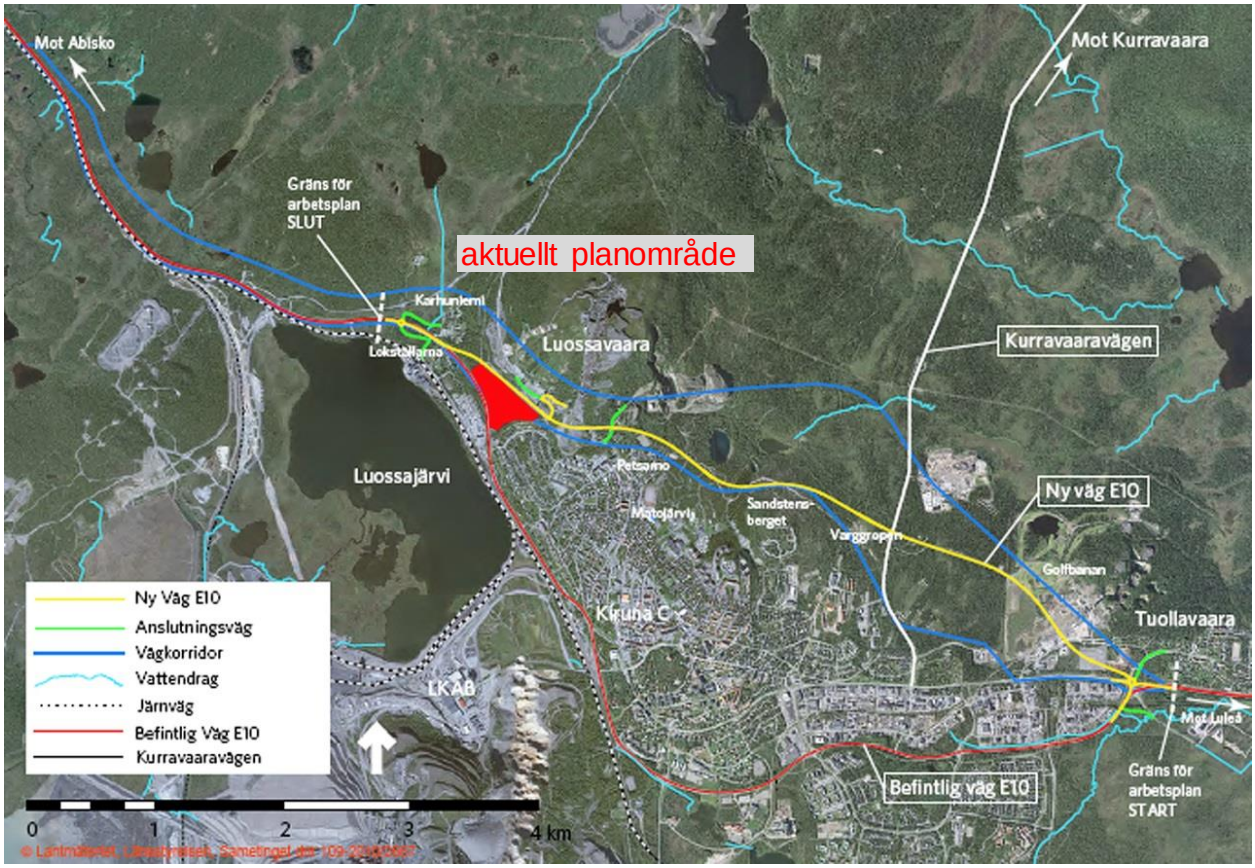
Väg E 10 är primär transportled för farligt gods.

Den aktuella detaljplanen gränsar åt nordost till arbetsområdet för väg E10. Om genomförandet av detaljplanen och byggandet av väg E10 tidsmässigt sammanfaller bör en samordning av hantering av schaktmassor etc kunna ske till fördel för båda projekten.

Detaljplanen bedöms inte påverka riksintresset för kommunikationer – vägar.



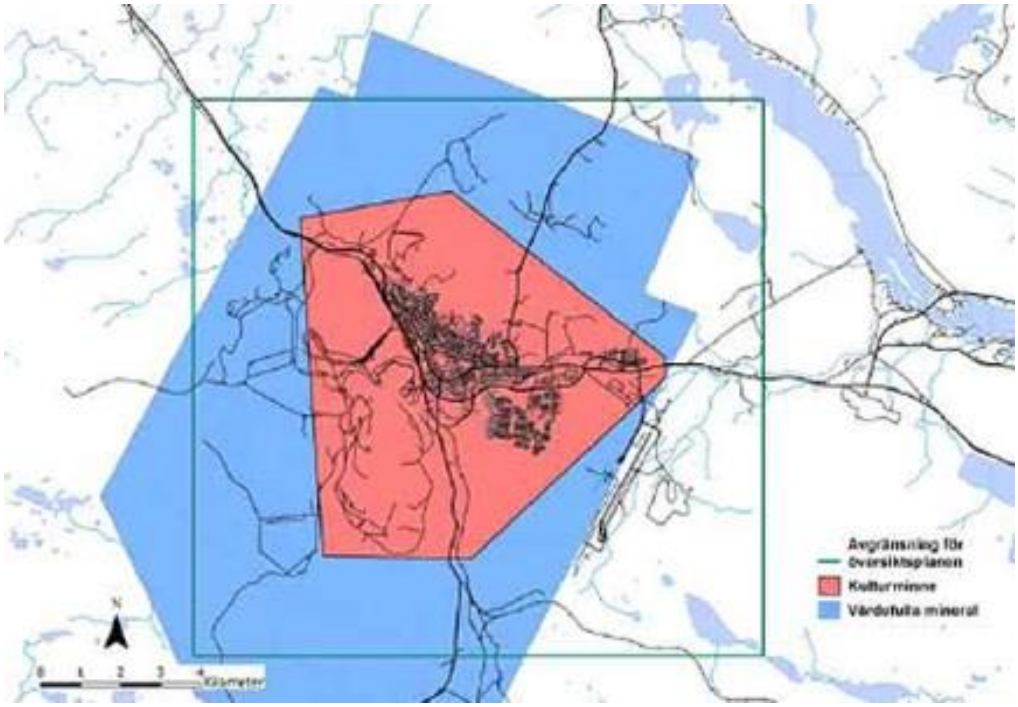
Översiktskarta Riksintressen med vägkorridor för ny E10 inplacerad, från TRV Arbetsplan för nya E10



Ny sträckning av väg E10 –Arbetsplan för ny del VÄG E10 *från TRV Arbetsplan för nya E10*

Ämne och material

Planområdet ligger inom riksintresset för ämne och material enligt Miljöbalkens 3 kap. 7§. LKAB innehar undersökningstillstånd för Kirunavaara nr 6, (giltigt tom 2015-09-01) som innefattar planområdet. LKAB avser inte att utveckla området för gruvnäring. Enligt SGU (Sveriges geologiska undersökning) kommer den föreslagna placeringen av bostadsområdet inte att påverka eventuell framtida gruvdrift för Viscariamalmen. Bostadsområdet bedöms inte heller bli påverkat av den framtida gruvdriften.



Karta som visar områden med riksintresse för ämnen och material (blått) samt för kulturmiljövård (rött).

Kulturmiljö

Hela Kiruna C inklusive LKAB:s område med Kirunavaara omfattas av riksintresse för kulturmiljö enligt Miljöbalkens 3 kap. 6§. Motivet är att stadsmiljön och industrilandskapet visar ett unikt samhällsbygge vid 1900-talets början som förverkligade dåtidens ideal. Planområdet ligger inom det klassade området.

Detaljplanen bedöms inte påverka riksintresset för kulturmiljö.

Rennäring

Gabnas sameby är riksintresse enligt Miljöbalkens 3 kap. 7§. Byn brukar ett område norr om det aktuella planområdet till förflyttning av renar. Det området utgör således riksintresse för flyttled. Det finns ingen konflikt mellan rennäringen och den planerade exploateringen.

Malmbanan

Järnvägen utgör riksintresse enligt Miljöbalkens 3 kap. 8§.

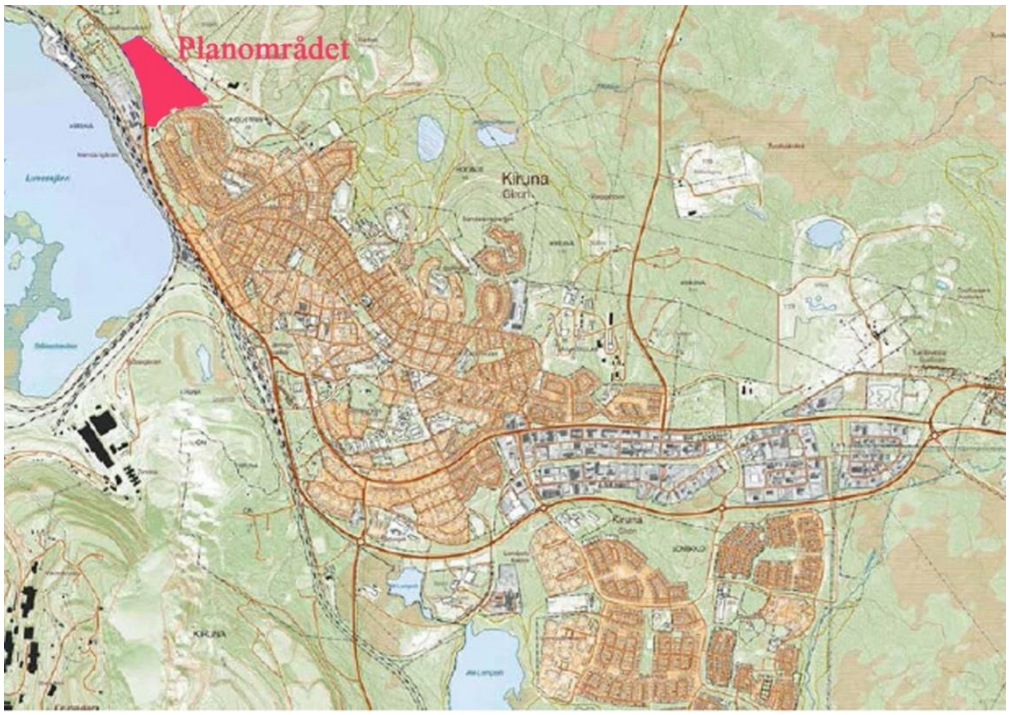
En omfattande omläggning av hela järnvägsnätet i Kiruna har genomförts till följd av markdeformationen. Den nya järnvägssträckningen togs i bruk i augusti 2012.

Trafikverket stängde den gamla järnvägsstationen den 31 augusti 2013 och öppnade samtidigt en tillfällig station vid Luossajärvis strand, ca 200m söder om planområdet. Tanken är att järnvägsstationen i framtiden ska placeras i anslutning till den nya stadskärnan.

Föreslagen plan har ingen påverkan på riksintresset beträffande järnvägen.

Plandata

Planområdet ligger ca 2 km nordväst om Kirunas nuvarande stadscentrum (och drygt 5 km nordväst om den planerade nya stadskärnan), mellan Luossavaarabacken, villaområdet vid Porfyrvägen och Malmbangården. Detaljplanen omfattar ca 10 ha av fastigheten Luossavaara 1:2, och en mindre del av fastigheten Industrin 9:8.



Planområdets läge

Markägoförhållanden

Fastigheten Luossavaara 1:2 ägs av LKAB. Fastigheten Industrin 9:8, ägs av Statens Fastighetsverk och arrenderas av LKAB.

Tidigare ställningstaganden

Stadsomvandlingen

Gruvbrytningen har påverkat Kiruna sedan malmen började brytas i början av 1900.

2004 meddelade LKAB att nuvarande stadskärna skulle påverkas av gruvbrytningen. Kiruna kommun är beredd att lämna delar av staden, eftersom gruvindustrin är en basindustri och därför viktig för kommunen. En av de delar av staden som påverkas först av gruvbrytningen är den centrala stadskärnan. Kirunas folkvalda politiker tog på kommunfullmäktiges möte den 19 september 2011 beslut om att den nya stadskärnan ska placeras cirka tre kilometer öster om nuvarande stadskärna. I det vinnande förslaget i stadsbyggnadstävlingen binds centrala Kiruna samman med Tuolluvaara och Lombolo.

Gruvbrytningens påverkan på staden

LKAB:s brytningsmetod innebär att hålrum uppstår i berget när järnmalmen bryts och forslas bort. Hålrummen fylls sedan av gråberg som rasar ned. Ju mer malm som bryts, desto mer sjunker berget ovanför och till sist påverkas även markytan. I ett första skede brukar man tala om markdeformationer.

Långt innan några synliga förändringar uppstår på markytan, så rör den sig, både i sidled och nedåt. Men det är inte husen som drabbas först när detta börjar ske. De skulle i själva verket kunna stå kvar ganska länge om det inte vore för att vi är beroende av allt som grävts

ned, till exempel vatten- och avloppsledningar, fjärrvärmekulvertar samt el- och teleledningar .

Inom projektet stadsomvandling så arbetar man mot deformationsprognoser framtagna av gruvbolaget LKAB. Prognoserna visar hur marken påverkas av gruvan och är till stor hjälp när LKAB och kommunen tillsammans planerar för framtiden.

Miljödomstolen har fastställt villkor för hur mycket marken får röra sig innan en plats måste omvandlas till gruvindustriområde En kartläggning av byggnader och ytor som kommer att påverkas av gruvans utbredning för nya huvudnivån 1365 har gjorts av Kiruna kommun. LKAB:s deformationsprognoser ligger till grund för kartläggningen. Kartläggningen visar att drygt 2500 lägenheter påverkas av gruvans utbredning fram till år 2035. Detsamma gäller cirka 750 bäddar i hotell och vandrarhem samt närmare 200 000 kvadratmeter lokaler för bland annat handel, kontor, skolverksamhet och sjukvård.

Varför planerar vi bebyggelse i Luossavaara och inte bara i nya stadskärnan?
En konsekvens av stadsomvandlingen är att det är stor bostadsbrist i Kiruna just nu och bostäder behöver byggas på flera ställen i staden. Det kommer under de närmaste åren även att behöva ske en förtätning av den befintliga stadsstrukturen för att alla bostäder och viktiga verksamheter ska rymmas. Området i och kring Kiruna centralort omfattas av ett flertal speciella skydd såsom Natura 2000, naturreservat och riksintressen. Området för den framtida stadskärnan är en av få platser i Kiruna som inte är påverkad av något av de dessa skydd och som har en topografi och markbeskaffenhet som är lämplig att bygga på. Detsamma gäller för detaljplaneområdet i Luossavaara.

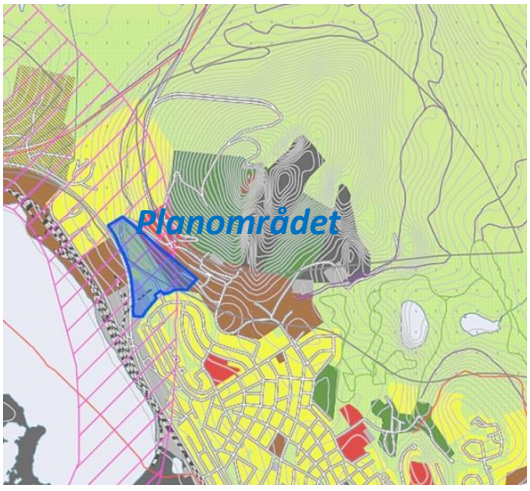
Översiktliga planer

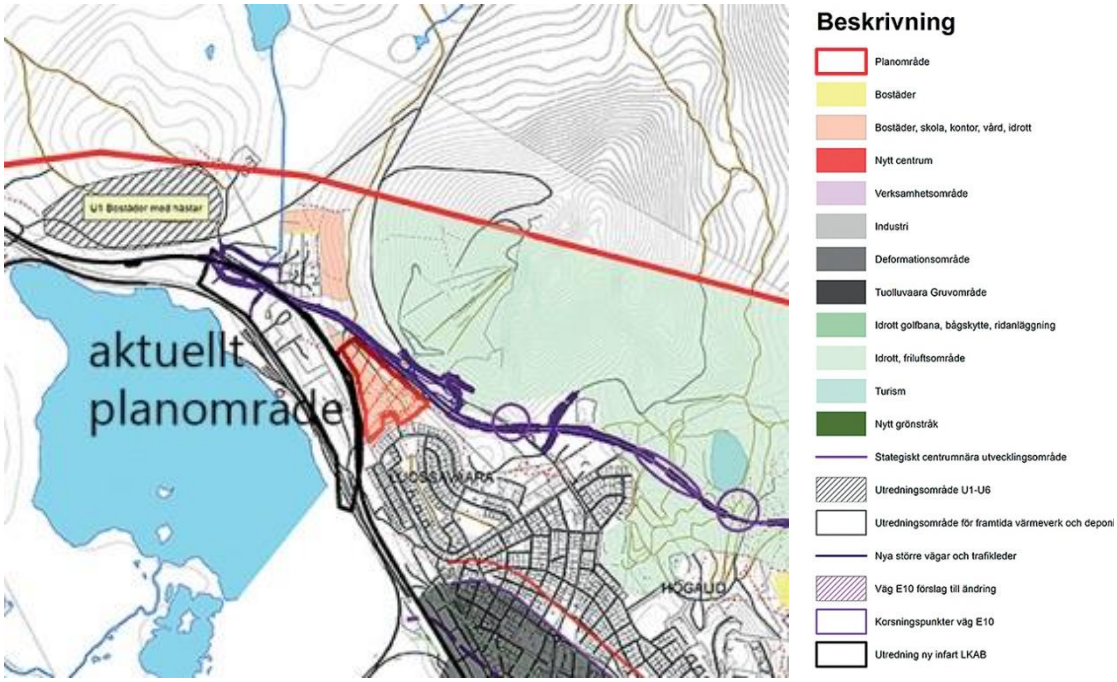
Den kommuntäckande översiktsplanen är antagen av kommunfullmäktige 2002.

Fördjupad översiktsplan för Kiruna centralort antogs av kommunfullmäktige i januari 2007. Planen syftar till att ge en samlad bild av behov och förutsättningar för en utveckling av centralorten.

I den fördjupade översiktsplanen (FÖP:en) redovisas två omvandlingsscenarier med tyngdpunkt åt nordost respektive nordväst. Den aktuella detaljplanen överensstämmer med dessa intentioner där det aktuella planområdet huvudsakligen redovisas som område för bostadsändamål. Östra delen av området redovisas skolområde, offentlig service och sjukvård.

Arbete med en ny fördjupad översiktsplan för Kiruna centralort har påbörjats med hänsyn till den idag aktuella utvecklingen och de förändringar som skett sedan 2007 då FÖP:en antogs. Den nya fördjupade översiktsplanen var på samråd 11 december 2013 – 7 februari 2014. Den planerade bostadsbebyggelsen stämmer även överens med intentionerna i den nya fördjupade översiktsplanen.

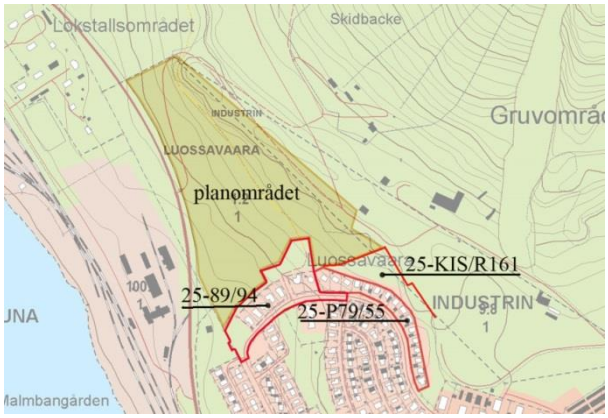




Del av FÖP Kiruna C 2013 – samrådsskedet dec 2013-feb 2014

Detaljplaner

Planområdet är inte tidigare planlagt. Området gränsar i söder till områden planlagda för bostäder, natur och industripark.



Gällande detaljplaner

Kommunala beslut

Miljö- och byggnämnden beslutade 2011-12-15, § 268-11 att godkänna att detaljplan för del av fastigheten Luossavaara 1:2 får upprättas med normalt planförfarande, att ge Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att upprätta detaljplanen samt att Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen får anlita konsulter för upprättande av utredningar och MKB.

Miljö- och byggnämnden beslutade 2012-08-30, § 207-12 att godkänna att samråd om detaljplanen för del av Luossavaara 1:2 får ske samt att genomförandet av detaljplanen innebär betydande miljöpåverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken måste upprättas.

2013-12-05 beslutade Miljö- och byggnämnden att godkänna samrådsredogörelsen samt att skicka ut detaljplanen på granskning. Detaljplanen har varit på granskning under tiden 24

april – 19 maj 2014. Under granskningstiden inkom 12 yttranden som har redovisats och kommenterats i ett granskningsutlåtande.

Behovsbedömning

Plankontoret har genomfört en behovsbedömning (2012-03-08) enligt 4 kap. 34 § Plan- och bygglagen (PBL 2010:900). Detaljplanen kan antas få en betydande miljöpåverkan på grund av att del av planområdet får tas i anspråk för en skidbacke och skidlift med tillhörande anläggningar samt att området vid detta tillfälle delvis låg inom det av Trafikverket upprättade förslaget till ny sträckning av E10 norr och öster om staden. En Miljökonsekvensbeskrivning har därför tagits fram. Sammanfattning av konsekvenserna för miljön redovisas i denna planbeskrivning under rubriken ”Planförslagets konsekvenser”.

Samråd har hållits med Länsstyrelsen (samrådsyttrande 2012-05-03).

Länsstyrelsen delade kommunens bedömning avseende betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen ansåg *att en viktig grund till bedömningen att ett genomförande kan innebära en betydande miljöpåverkan även är det planerade bostadsområdets närhet till befintlig gruvverksamhet, med tanke på de störningar som verksamheten kan innebära för boendet.*

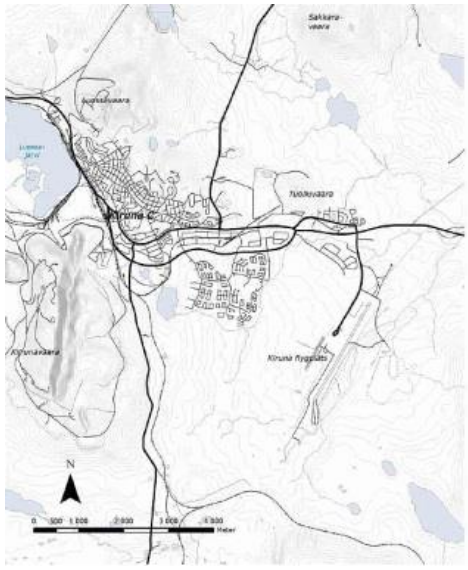
Länsstyrelsen vill särskilt lyfta fram problematiken med det planerade områdets närhet till den pågående gruvverksamheten och närheten till väg E10.

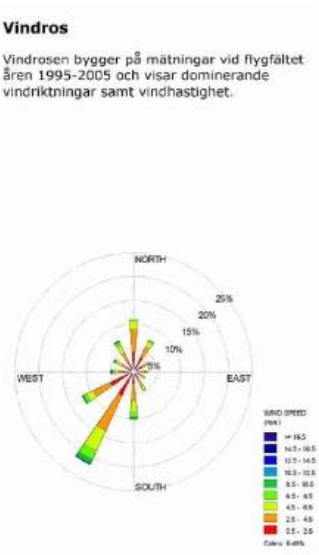
När det gäller ”planens påverkan” och riksintresset för kulturmiljö, så bör MKB när det gäller landskapsbild/stadsbild fokusera på hur den planerade nya bebyggelsen påverkar och positivt kan komplettera befintliga miljöer vid Porfyrvägen och lokstallet med SJ-bebyggelsen. Nu knyts området närmare vilket innebär att stadsbilden påverkas, vilket bör behandlas i MKB:n.

Förutsättningar, förändringar och konsekvenser

Mark och vegetation

Landskapet är präglat av sitt nordliga läge, lågfjäll samt vida utblickar över omgivningarna. De klimatologiska förhållandena är mycket bistra med låga temperaturer under vinterhalvåret. Området gynnas temperaturmässigt av sitt soliga sydvästläge. Viss blåsighet kan förekomma, företrädesvis från norr, söder samt från sydväst. Området ligger strax under träd-

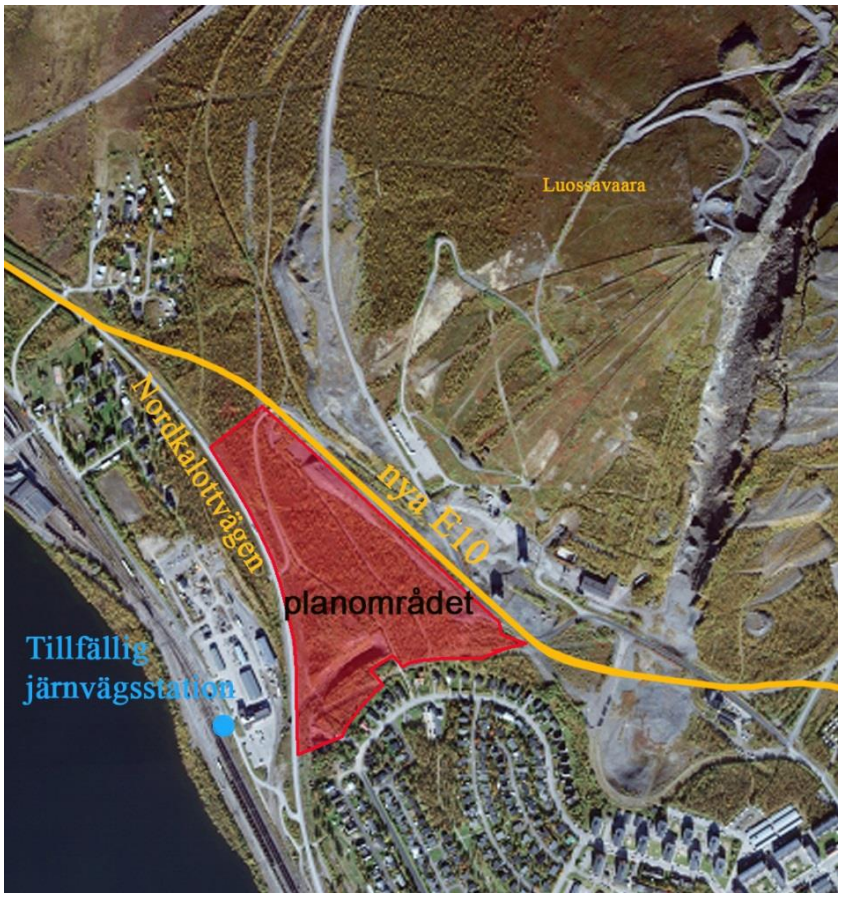




gränsen på mellan 515 och 550 meters höjd över havet. Landskapet är starkt präglat av gruvverksamheten som bedrivits här sedan 1920-talet, först som dagbrott och senare som

underjordsgruva. Brytningen avslutades 1985 och området har därefter delvis återställts genom att stora delar av dagbrottet återfyllts. Området präglas av den tidigare gruvverksamheten genom de schaktmassor och gråbergspallar som finns kvar.

Området ligger i utkanten av ett för kirunabor väsentligt och mycket omtyckt friluft- och strövområde. Det finns idag ingen bebyggelse i planområdet, utan det utgör del av det större friluftsområde som börjar vid stadsbebyggelsens gräns och som sträcker sig långt ut över fjällvärlden. Här finns den populära Luossavaarabacken för slalom, board, snöskotercross mm. Rekreationsområdet har även skidspår, skoterled och vandringsled. Här finns även ett elljusspår för skidor och löpning, som genomkorsar planområdet.



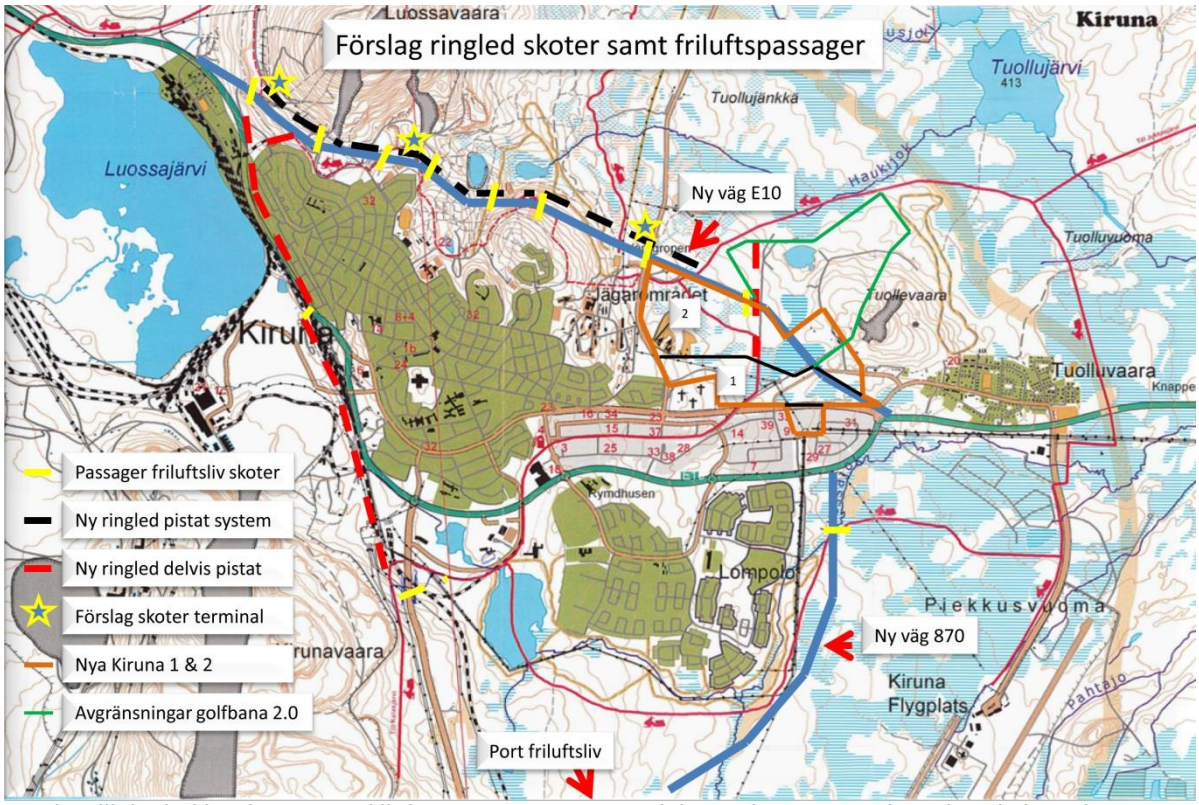
En allmän skoterled går en bit norr om planområdet upp mot Kurravaara. En mindre väg går idag från Nordkalottvägen genom planområdet upp mot Luossavaarabacken. Vägen är idag inte i bruk.

Närheten till naturen är en karaktär som har stort värde för området, både för boende och besökare. Kontakten över nya E10 är därför viktig.

En naturvärdesinventering är utförd på det aktuella området. Inga speciella naturvärden har framkommit. Förutom fjällbjörk förekommer olika videarter, sly och sälg. Trots de låga naturvärdena, finns det delområden på fastigheten med växtarter, som skulle kunna bevaras för att berika en kvarters- eller parkplantering.

Nordkalottvägen E10 utgör idag gräns i väster för friluftsområdet Luossavaara. Utbyggnaden av nya E10 innebär en ny barriär för kirunaborna att nå rekreationsområdena kring Luossavaara. Planområdet får ett strategiskt läge i denna del av Kiruna beträffande möjligheterna att passera över respektive under nya E10. Exploatering av planområdet ska därför även skapa goda förutsättningar till utbyggnad av nya skoterleder, elljusspår och vandringsleder för att knyta samman befintliga leder på ömse sidor av nya väg E10.

Efter samrådsskedet för denna detaljplan har nya E10:s påverkan på befintliga skoter- och vandringsleder studerats. Förslag till ringled för skoter samt passager över/under E10 redovisas. Förslaget utgår från att i lämplig sträckning bibehålla samma lednät som idag med tillägget att lederna ska fungera som en ringled utanför staden norr om nya E10.



Förslag till ringled för skoter samt friluftspassager över, respektive under, nya E10 (FoK-förvaltningen)

Markdeformation

Kiirunavaara är av riksintresse för sina järnmalmstillgångar.

Kiruna står mitt i en omfattande stadsomvandling, vilken till större delen beror på att berget under de centrala delarna av Kiruna centralort successivt deformeras till följd av gruvans omfattande brytningsverksamhet. Det aktuella planområdet bedöms vara säkert med hänsyn till markdeformationer från gruvbrytningen, se bild sid 12. Inom planområdet finns det undersökningstillstånd för Lappmalmen nr 2 med giltighetstiden 2017-01-15.

Deformationsprognos för huvudnivån 1365 (LKAB)

Geotekniska förhållanden

Området består i huvudsak av moränjord och är kuperat med höga slänter. Det översta jordlagret består främst av siltig sand och därefter av sten och grus. Djupet till fast berg är till största del minst 4 meter i planområdet. Centralt ligger berget inom en mindre del av området på mindre än 2 meters djup.

Grundvattennivån ligger på 1,5 meter eller djupare. Genomsläpplighet och spridningsförutsättningar i mark och grundvatten är måttliga till stora. Vattenrecipienten i området är sjön Luossajärvi, ca 200 meter väster om planområdet.

De översiktliga geotekniska undersökningar som gjorts visar inga särskilda svårigheter att bebygga området. Vid bebyggelse måste sättningar och slänternas stabilitet beaktas. I samband med projektering ska kompletterande undersökningar utföras.

Markbeskaffenhet, förorenad mark
Gruvbrytningen på Luossavaara pågick under 1920-talet. Idag har området återställts, schakt och orter har satts igen, byggnader rivits och marken sanerats. Luossavaaras sydvästsluttning består idag av gråbergsterrasser efter gruvdriften.

En markundersökning avseende föroreningar, har genomförts. Den visade en förekomst av alifatiska kolväten vid markytan som översteg Naturvårdsverkets riktvärde för känslig markanvändning, enligt Naturvårdsverkets generella riktvärden, dock utanför planområdet.

PAH, Polycykliska aromatiska kolväten, upptäcktes vid samma punkt vid grundvattennivån. Halterna av PAH underskred dock KM (känslig markanvändning). Spridning av organiska ämnen bedöms ske genom grundvatten och ytavrinning från Luossavaaras gamla industriområde nordost om planområdet (markundersökning 2011-08-09). (Se MKB sid 23). Inga metallföroreningar upptäcktes i området. Markområdet ovanför planområdet har sanerats och föroreningsspridningen bedöms därmed minska successivt. Marken för nya bostäder ligger inom nivån ”känslig markanvändning” och är enligt utredningen lämplig som kvartersmark för bostäder och kan planeras för bostäder utan begränsningar vad befintliga naturvärden beträffar.

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 bygglov som innebär att eventuella markföroreningar skall ha avhjälpts.

Radon
Marken inom området utgörs av lågriskområde för radonmark.

Fornlämningar
Inga kända fornlämningar finns inom området.

Planförslaget

Bebyggelseområden
Den redovisade utvecklingen av staden innebär en förskjutning av tyngdpunkten åt nordost. En utbyggnad av planområdet innebär ett mindre tillägg till den befintliga strukturen som inte förändrar helhetsbilden nämnvärt.

Planen medger att området bebyggs med ca 250 bostäder (150 bostäder i första skedet och att prövning kan ske för ytterligare 100 bostäder i ett senare skede), hotell, förskola, kontor och handel samt anläggningar för kultur och fritid såsom skidbacke med tillhörande anläggningar.

Bebyggelsen planeras inom de zoner utmed trafikleder för farligt gods som länsstyrelsen kräver att en riskanalys görs, d.v.s. 70 meter för bostäder upp till två våningar och 150 meter för bostäder fler än två våningar. Utmed nya väg E10 föreslås en skyddsvall med 4 meters höjd över vägbanan som i första hand skyddar för trafikbuller, men som även utgör skydd för olyckor med farligt godstranporter på väg E10. Mellan E10 och den planerade bebyggelsen planeras ett 50 meter brett skyddsområde. Området närmast Nordkalottvägen medger bebyggelse upp till 4, respektive 8 våningar. Bebyggelseområdet närmast nya E10

medger bebyggelse med en nockhöjd på 11 meter, vilket motsvarar ca två våningar och souterrängvåning.

När den nya sträckningen av väg E10 byggts ut kommer den befintliga vägen, Nordkalottvägen, att fungera som matargata till det nya området under en övergångsperiod. Ett antal gator i närområdet kommer framöver att stängas av eller få dras om på grund av markdeformationerna. Området kommer därför i framtiden troligtvis att nås från stadskärnan norrifrån, via E10.

Planområdets starkaste och mest särpräglade egenskap och utgångspunkt är läget vid Luossavaarabacken, med möjlighet till en aktiv fritid. I framtiden ger planen möjlighet till naturaccess; ”ski-in” från slalombacken. När nya E 10 byggs ut, kommer emellertid planområdet och närliggande områden att skäras av från friluftsområdet. Efter utbyggnad av vägen bör en ansökan om skidbro med skidlift över väg E10 initieras hos Trafikverket. En viktig kvalitet för boende inom planområdet liksom för boende i närområdet är att skapa en direkt tillgång till omgivande natur.

En skidbro över E10 skulle kunna utformas liknande denna ekodukt/faunabro, TRV: Rapport 2011:1159

I denna planbeskrivning redovisas en illustration att bygga en, alternativt två skidbroar över E10 med vardera en maximal bredd av 75 meter. Vägområdet enligt arbetsplanen för väg E10 ingår inte i detaljplanen. En dialog mellan exploatör och Trafikverket bör initieras snarats möjligt efter att detaljplanen vunnit laga kraft och arbetsplanen för nya väg E10 fastställts. En bro över E10 hanteras enligt Väglagens föreskrifter. En bro över E10 förutsätter en fri höjd över körbana om minst 6 meter. Utformningen av en eventuell bro över E10 kommer att ske i samarbete med Trafikverket.

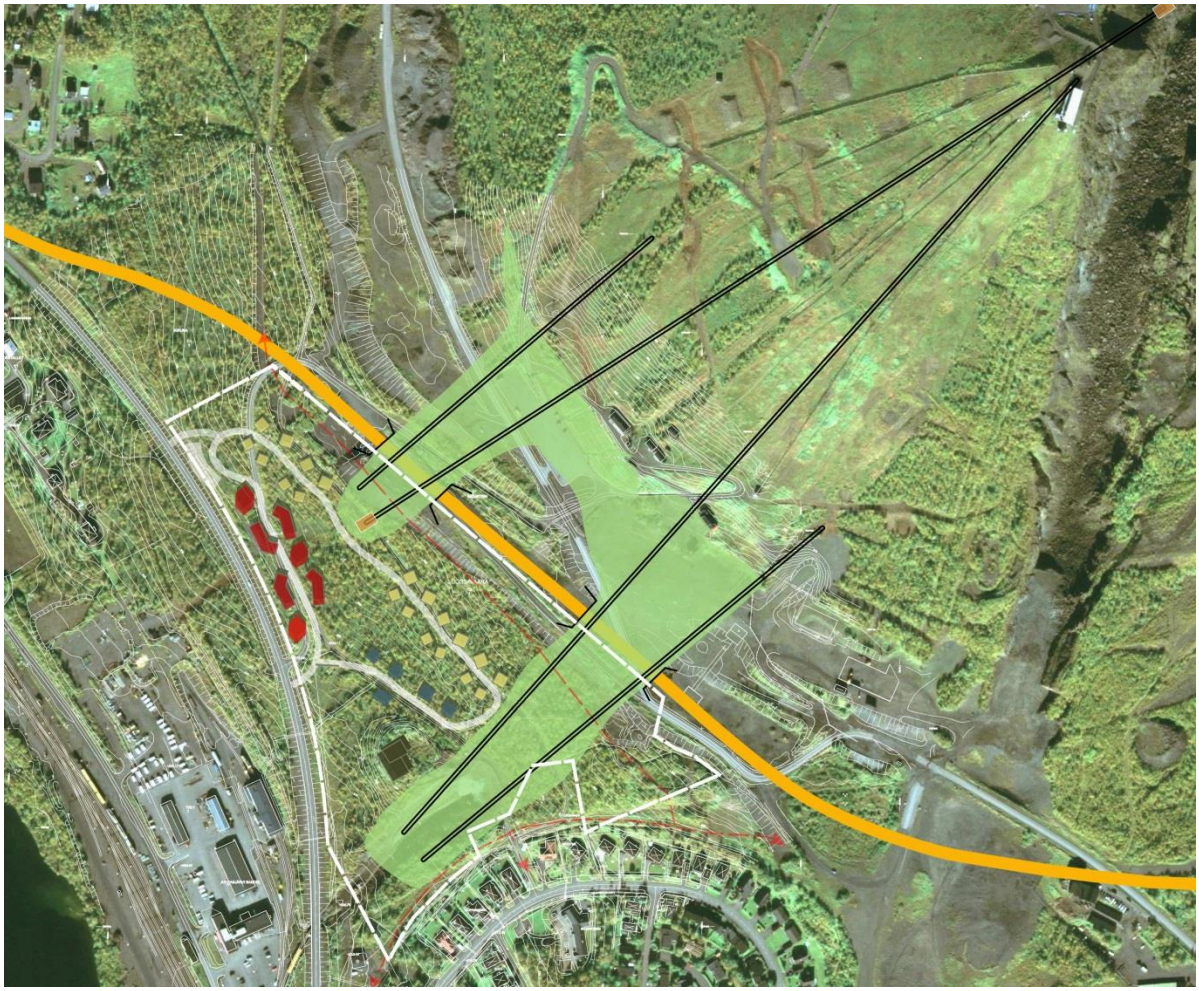
PlaniIllustration 1(ÅF)

Planillustrationerna på sidan 14 och 15 visar förslag till disponering av olika typer av bostadsbebyggelse med parkeringar i området. Förlängningar av skidbacken med liftar från Luossavaarabacken över nya E10 och in i området redovisas endast schematiskt. Frågor som bro/broar över E10, exakt läge för skidbacken i området samt backens avslutning bör diskuteras i den fortsatta projekteringen.

Gatorna inom området preciseras inte i läge inom planområdet. Kvartersgatorna ska utformas så att tunga fordon som sopbil, driftsfordon, räddningstjänst och buss klarar bredden och lutningarna på platsen.

Olika höjd och storlek för bebyggelsen eftersträvas för att åstadkomma variation. Utsikten över sjön är värdefull och det goda sydvästläget ger förutsättningar att utnyttja aktiv och passiv solenergi i området.

En viktig egenskap i området kommer att vara hur de utvändiga rummen organiseras med hänsyn till mikroklimatet. Man bör beakta möjligheterna att komplettera området med rumsbildande vegetation, då området idag huvudsakligen saknar vegetation.



Planillustration 2 (Nordmark/Nordmark)

God bebyggd miljö

Områdets gestaltning bör präglas av en sammanhållen helhet inom vilken variation kan förekomma beträffande utformning, upplåtelseformer och storlek. En god utgångspunkt för gestaltning av området är Kirunas tradition av nytänkande vad gäller stadsmiljöer och enskilda byggnader. Bebyggelsen kan variera från två till åtta våningar inom planområdet beroende på placering. Ljussättningens betydelse för områdets upplevelse bör särskilt uppmärksammas inte minst med hänsyn till trygghetsaspekten

Bostadstyper
Den sluttande terrängen förutsätter att bebyggelsen, oavsett hustyp, anpassas till topografin. Längre byggnader bör placeras tvärs nivåkurvorna för att inte skapa konflikt med snö- och vattenhanteringen i området.

Antalet bostäder i detaljplanen uppskattas till totalt ca 250 st.

På denna och nästa sida redovisas goda exempel på bostadsbyggnader av olika kategorier som kan fungera som inspiration för området:

Flerbostadshus i Kiruna - Arkitekt Ralph Erskine

Småhus som anpassas till topografin - Arkitekt Niels Torp

Enbostadshus Mölndal - Arkitekt okänd

Exempel på lamellhus på tvärs mot nivåkurvorna - Hestra, Borås Arkitekt Niels Torp

Exempel på bostadstyp som skulle kunna fungera som mur mot nya E10 och nordliga vindar, Nysäter, Partille – SWECO architects

Exempel på högre punkthus (White arkitekter) och lamellhus som tar tillvara på utsikt och sol

Utformning av byggnader, val av material, grönytor mm

De stora snömängder som faller i Kiruna ställer särskilda krav på byggnaders och gaturummens utformning. Hustyperna som byggs i området ska vara anpassade till klimatet, snön och till höga krav på låg resursanvändning. Branta tak kan vara en viktig del i utformningen av byggnaderna.

Att bygga bostäder med trä har gamla traditioner i Sverige. Idag finns möjlighet att bygga flerbostadshus över två våningar med både stommar och fasader av trä.

Området och närmiljön ska utformas så att det inbjuder till lek och utevistelse. Bostadsbebyggelsens gårdar och utemiljöer ska i huvudsak vara gröna och med vegetation som anordnas med uteplatser i lä för förhärskande vindar men som samtidigt tar vara på sol och utblickar åt sydväst. En småskalig miljö med intima platser ställer även krav på hur man hanterar upplagen av snö.

Ett elljusspår passerar genom området idag. I den fortsatta planeringen ska hänsyn tas till elljusspåret sträckning genom området. Kontakten med Luossabacken och dess omgivande natur är viktiga att bibehålla i framtiden. Elljusspåret genom området regleras i exploateringsavtal. Skoterled tillåts inom planområdet och regleras genom avtal mellan kommunen och exploatören.

Hotell

Exploatören avser att bygga en anläggning för representation inom planområdet.

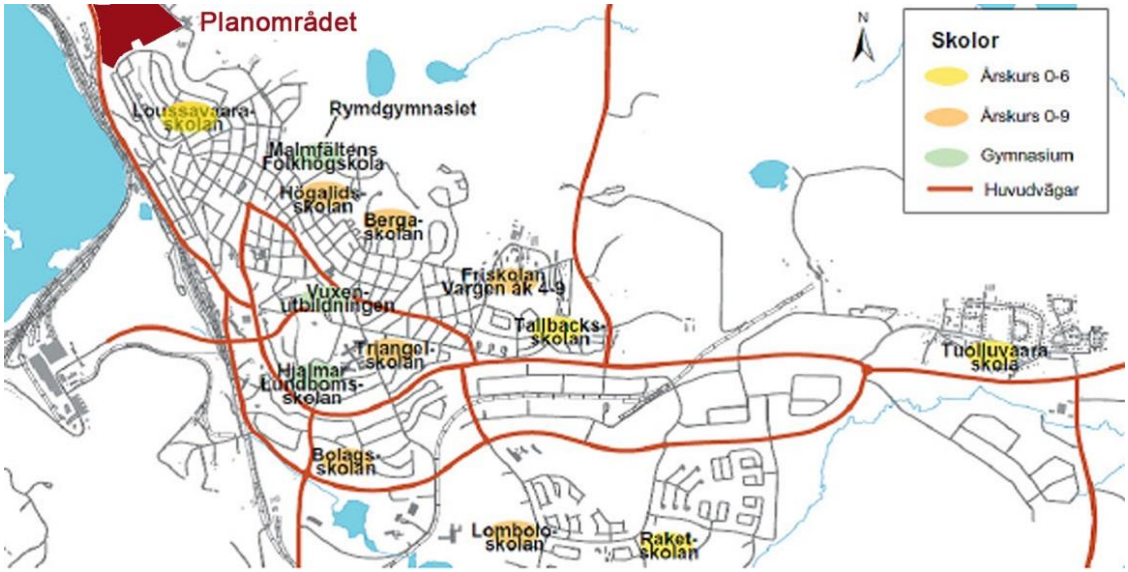
Förskola

Förskola, skola möjliggörs i planen med användningen S-område. Vid förskolan ska utrymme för småbarnslek anordnas. Förskolans placering kan med fördel ske i anslutning till områdets gemensamma grönytor.

Offentlig och kommersiell service – kontor, handel och skola

Skolor

En förskola med tre avdelningar ligger omedelbart söder om planområdet vid Porfyrvägen. Närmaste skola är Luossavaaraskolan, ca 500 meter söder om planområdet, med årskurserna f-6. Planen medger att förskolelokaler kan uppföras inom planområdet, i första hand för att svara mot behov som väntas uppkomma inom de nya kvarteren i Luossavaara 1:2.



Skolor i Kiruna

Handel

Närmaste livsmedelsbutik är Coop på Dübengatan. I övrigt finns ingen kommersiell service i närområdet. En framtida koppling till Luossavaarabacken samt ett hotell inom området stärker förutsättningarna för ytterligare etablering av viss kommersiell service.

Kontor

Planen ger möjlighet till kompletterande kontorsverksamhet.

Tillgänglighet

Krav på tillgänglighet för rörelsehindrade ska uppfyllas. Gatorna utförs så att lutningarna blir så flacka som möjligt. Räddningstjänsten samt sopbilarna förutsätter gator med max 8 procents lutning.

Gator och Trafik

Övergripande trafik

Det kommunala översiktsplanearbetet har fått ändrade planeringsförutsättningar genom att en ny stadskärna ska byggas i öster i riktning mot Tuolluvaara. Med den genomförda arkitekttävlingen som grund, har kommunen bl.a. påbörjat ett strategi- och analysarbete gällande trafiken i Kiruna C och vilka påverkningar det kommer att få av stadsomvandlingen.

Ett sätt att beskriva en utveckling är att måla upp ett antal bilder av framtiden – scenarior. Ett förslag till Trafikprognos har tagits fram av Tyréns (sep 2013). I scenariorna redovisas konsekvenser för gatustrukturen idag och framtida åtgärder som kan behöva vidtas. Scenariorna är i första hand avsedda för diskussioner med Trafikverket om den planerade nya E10 och eventuella anslutningar. Den pågående samhällsomvandlingen är i ett inledande skede där inga politiskt bindande beslut ännu fattats. Den aktuella detaljplanen bör därför vara öppen för alternativa framtida trafiklösningar.

Idag har Nordkalottvägen, E10, en roll som både genomfart för trafik genom Kiruna och som huvudled i det kommunala vägnätet. Kiruna kommun ser ett behov av minst fyra anslutningar från nya E10. Förutom de föreslagna i öster och väster – även vid Kurravaaravägen respektive vid Hjalmar Lundbohmsvägen. Diskussioner mellan Trafikverket och kommunen pågår för närvarande om att påbörja en arbetsplan för en anslutning av Hjalmar Lundbohmsvägen till nya E10.

Prognosmodellen med de olika framtidsbilderna kan användas som ett verktyg för att få svar på vad som händer med trafiken i Kiruna vid olika tidpunkter då vägar måste stängas och nya bostäder och arbetsplatser byggas. Genomfartstrafiken genom Kiruna är förhållandevis liten vilket innebär att E10 ur trafiksynpunkt även i fortsättningen kan få en roll i det kommunala vägnätet. De olika scenariorna visar hur trafikmängderna vid planområdet förändras.

Scenario 2020 visar hur trafiksituationen kan se ut år 2020, med en utbyggd ny E10 med anslutningar mot både Hjalmar Lundbohmsvägen och Kurravaaravägen. Nuvarande väg E10, Nordkalottvägen, är fortfarande öppen för trafik. I detta scenario har stadshuset flyttats till nya centrum, nya bostäder har byggts kring gamla Jägarskolan samt kring nya stadshuset. Större delen av dagens centrumbebyggelse är dock kvar och endast ett fåtal vägar är avstängda. Nedan visas en bild på hur trafiken fördelas på vägarna. På Nordkalottvägen (nuvarande E10), förbi planområdet innebär det en oförändrad trafikmängd jämfört med dagens situation, ca 1200 fordon per ÅMD. Nya E10 visar ca 1700 fordon/ÅMD vid planområdet.

Trafikmängderna på vägarna utmed planområdet är storleksmässigt mycket blygsamma.

Scenario 2030 visar trafikflödena år 2030 när centrums målpunkter flyttat till det nya läget och mycket av dagens bebyggelse är borta och stora delar av gatunätet i befintliga centrum är avstängt. Trafiken till Kirunas största målpunkt, LKAB, kommer då att ledas via E10 vilket innebär ökade trafikflöden förbi planområdet. Bilden visar trafiksituationen med an-

slutningar till både Hjalmar Lundbohmsvägen och Kurravaaravägen. Även utan anslutningar till E10 ökar trafiken i motsvarande grad förbi planområdet. Trafikmängderna på E10, respektive Nordkalottvägen är ca 8000, respektive 7100 fordon per ÅMD.

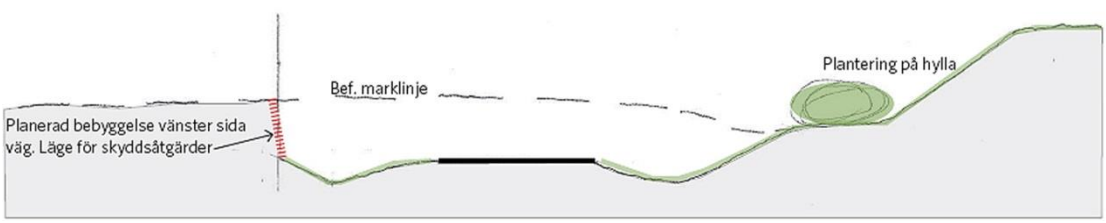
Utformningen av E10 har betydelse för planområdet bl.a. med hänsyn till trafikbuller men även beträffande farligt godstransporter.

Arbetsplanen för ny Väg E10

Kartan redovisar arbetsplanens utsträckning förbi det aktuella planområdet med sektioner angivna.

I arbetsplanen för del av väg E10, som har lämnats in för fastställelseprövning, beskrivs utformningen vid planområdet:

”Skärningar i gråbergsterrass
Där den nya vägen går fram i gruvlandskapet, över gråbergsterrasserna på Luossavaaras sluttning, utformas skärningsslänterna i vägens närhet i terrasser. Se figur. Utgångspunkten är att den nya vägen ska kännas väl förankrad i terrängen och ligga i nivå med omgivande mark”.

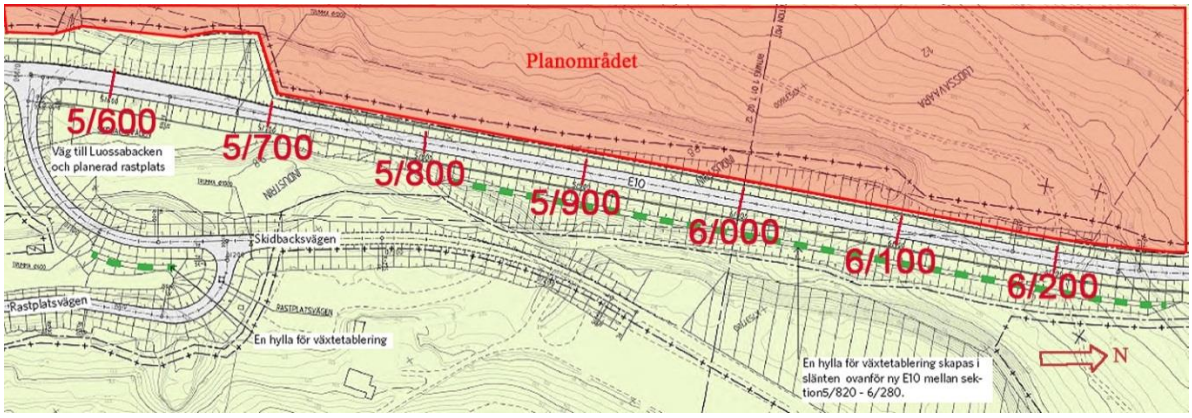


Sektion Luossavaaras sluttning (sektion 5/960)

I arbetsplanen redovisas konsekvenserna för bl a friluftslivet. *”Vägen bryter närkontakten med landskapet och man kan inte längre röra sig fritt i friluftsområdet. Vägen blir en fysisk och visuell barriär för det rörliga friluftslivet. Friluftsområdets attraktivitet och kvalitet sjunker med den nya vägen och det buller den alstrar. Den fysiska barriäreffekten mildras genom att portar och broar byggs för passage av motions- och skoterspår”.*

Kiruna kommun och LKAB har påbörjat förhandlingar om kompensationsåtgärder i fritidsanläggningarna kring ny väg E10 (november 2013).

För att uppnå en optimal lösning för Väg E10 längs planområdet från skärningen i norr (sektion 6/200) till en eventuell ny anslutning vid Hjalmar Lundbohmsvägens förlängning (sektion 5/150) bör man i arbetsplanen för Väg E10 ytterligare studera vägens profil genom terrängmodellering. Förutom att skapa en hög slänt mot planområdet väster om vägen kan marken utformas så att Luossavaaras sluttning fullföljs in mot vägen för att på en eller två partier även anpassas till en fortsättning över vägen in i planområdet.



E10 Plan sektion 5/820 – 6/280 från TRV: Arbetsplan för ny E10 (OBS Norr åt höger)

Gatunät, trafik i anslutning till planområdet

Flytten av stadens centrum på grund av gruvbrytningens deformationszoner påverkar vägnätet i Kiruna centralort. En analys av kommande förändringar alstrar många frågeställningar vars lösningar är svåra att förutse idag. Det är väsentligt att trafikplaneringen skapar hållbara trafiklösningar för alla trafikslag och på så sätt genererar god framkomlighet, tillgänglighet och trygghet.

Idag nås planområdet från E10 i sydvästra delen av området. Den huvudsakliga målpunkten i närområdet är Luossavaarabacken, som idag nås norr om planområdet i Hjalmar Lundbomsvägens förlängning.

Den mesta trafiken i området idag är den som går på E10 mot Narvik. Trafikmängden är relativt blygsam, från år 2007 ca 800 f/ÅMD till 2012 ca 1000 f/ÅMD.

Nya väg E10 planeras att tas i bruk under år 2016. Enligt upprättad arbetsplan går sträckningen mellan planområdet och Luossavaarabacken. Nordkalottvägen (gamla E10) längs planområdet kommer under en övergångsperiod att övergå till att bli en matarväg för trafiken till/från LKAB:s arbetsplats samt till det aktuella planområdet.

Nya E10 kommer kunna nås från planområdet via Nordkalottvägen norrut till Karhuniemi och ny påfart till E 10. Kiruna centrum nås i det tidiga skedet från planområdet via Nordkalottvägen söderut och Stationsvägen upp till Hjalmar Lundbohmsvägen. På längre sikt när Nordkalottvägen tappat sin anknytning söderut kan trafiken komma att ledas ut via nya väg E10 för att nå det nya stadscentrumet .

Biltrafik i planområdet

Bostäder inom planområdet, bedöms ge en trafikalstring på ca 7 resor per bostad och dygn. Detta relativt höga tal motiveras av det stora bilanvändandet och bilinnehavet i Kiruna. Även förskolan alstrar trafik till området. Placeringen av förskolan har betydelse för belastningen av gatorna inom planområdet. Områdets stora nivåskillnader är en ytterligare omständighet, som bedöms ge ett ökat bilanvändande. Trafikflödet på en kvartersgata i området bedöms att uppgå till ca 1 000 fordon per vardagsdygn, räknat i två riktningar (vid ca 150 bostäder). Om planen genomförs innan befintlig E10 avvecklas, kan hastigheten längs området komma att sänkas för att skapa säkerhet i korsningarna.

Gatuutformning
Gatorna inom kvarteret utformas med en maximal lutning om 8 % för tillgodose kravet på framkomlighet för Räddningstjänstens och Renhållningens fordon. Plats för snöhantering och snöupplag ska även finnas inom området.

Parkering
För området gäller kommunens parkeringsnorm från 2007. Parkeringsbehovet beräknas enligt följande formel: BTA ^{x} N/1000 kvm. (normtal N per 1000 kvm bruttoarea BTA). Småhus har normtalet 10, flerbostadshus 16 samt för detaljhandel och kontor 25.

För hotellet bör en särskild parkeringsutredning göras.

Illustrerade bebyggelseskisser rymmer erforderlig parkering.

Kollektivtrafik
Närmaste anknytning till kollektivtrafik är busshållplatsen vid Porfyrvägen vid Bullerbyns förskola, som trafikeras av de blåa och gröna bussarna från Kirunas lokaltrafik. Turtätheten är ca 2ggr/timme i högtrafik och 1 ggr/timme i lågtrafik. Avståndet till busshållplatsen från planens centrala delar är ca 380 meter.

I dagsläget finns det inte underlag för utökad kollektivtrafik i området. Förutsättningarna kan dock ändras på längre sikt.

Gång- och cykelvägar, skoterleder, skidspår, elljusspår
I den fortsatta planeringen av området ska hänsyn tas till möjligheterna att ansluta gång- och cykelvägar, skoterled, skidspår och elljusspår till angränsande områden. Förlängning av stråken från det befintliga bostadsområdet vid Porfyrvägen är viktig, liksom möjligheten att ta sig över nya E10 för att nå Luossavaaras utbud av friluftslivsaktiviteter.

I arbetsplanen för nya E10 redovisas en framtida möjlighet att bygga en gång- och cykelväg längs E10. Genom exploateringsavtal möjliggörs skoterled, elljusspår, skidspår för allmänheten inom planområdet. Läge för skoterleder etc. inom planområdet fastställs i ett senare skede när passager över/under nya väg E10 beslutats.

Risk och miljö

Till detaljplanen hör en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, som redovisar risk- och miljösituationen i och i anslutning till planområdet.

Luftkvalitet
Överskridandet av miljökvalitetsnormen för kvävedioxid kan befaras i väg E10:s omedelbara närhet. Vid samtliga byggnader inom planområdet bedöms normen klaras.

Damning från bland annat krossnings och upplagsverksamhet inom LKAB:s industriområde förekommer i Luossavaara och i centralorten som helhet. För att minska damning, tog LKAB 2012 beslut om att reinvestera och flytta en del av upplags- och krossningsverksamheten för sekunda pellets från UNIO, till ett område intill pelletsverken söder om Kiirunavaara. I reinvesteringen ingår damningsbegränsande åtgärder samtidigt som den nya lokali-

seringen ger ett skydd mot samhället tack vare Kiirunavaara och omkringliggande gråbergsdeponier. Flytten bedöms därmed leda till en minskad damningsproblematik gentemot Kiruna Centrum. Flytten färdigställdes under första delen av 2013.

En mätstation för PM 10 – partiklar mindre än 10 µm (mikrometer), vilka är inandningsbara och därför kan vara hälsofarliga – finns vid Luossavaara skola. Halterna klarar med god marginal de gällande luftkvalitetsnormerna både vad gäller dygnsvärde och årsmedelvärde.

Trafikbuller

De planerade bostäderna exponeras för trafikbuller från den nya väg E10 och Nordkalottvägen. Detaljplanen reglerar krav på trafikbullernivåer enligt de av Riksdagen fastställda riktlinjerna. Genom att vägen går i skärning kombinerat med skärm/vall klaras målet om högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad samt på uteplatser.

I mars 1997 fastställde Riksdagen riktvärden för trafikbuller (proposition 1996/97:53 "Infrastrukturinriktning för framtida transporter").

Följande riktvärden för trafikbuller bör normalt inte överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation 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 uteplats i anslutning till bostad.

Befintlig E 10, Nordkalottvägen, kommer att finnas kvar en tid som riksintresse för kommunikationer – vägar (till dess nya väg E10 byggts ut). Den alstrar ett buller inom en zon närmast vägen som överskrider riktvärdena. Villkor ställs därför i planen för bygglov inom en zon på 40 meter närmast vägen, så länge den finns kvar som riksväg.

Omfattande beräkningar av ljudnivåerna har utförts (ÅF - Beräkning av trafikbuller, rapport 2013-11-29). Beräkningarna avser i huvudsak ekvivalenta ljudnivåer, som är dimensionerande för vägtrafikbullret. Maximala ljudnivån har också beräknats.

Beräkning av trafikbuller inom planområdet har gjorts med bullerpåverkan både från ny väg E10 och Nordkalottvägen. Eftersom det idag råder osäkerhet beträffande den framtida trafikstrukturen för Kiruna har olika fall beräknats.

Nordkalottvägen kan i framtiden komma att fungera som matargata för transporter (personbilar) till LKAB:s arbetsplatsområde alternativt som lokalgata med endast angöringstrafik till planområdet. De olika trafikscenariorna, som redovisas ovan, visar att LKAB:s trafik kan komma att ledas via E10 och Nordkalottvägen när hela centrum flyttat. Oavsett om Hjalmar Lundbohmsvägen ansluts till nya E10 eller inte blir trafikmängderna i stort sett lika stora. Följande fall har beräknats:

ny väg E10 utan åtgärder

ny väg E10 med 4 m högt bullerskydd

ny väg E10 med 10 m högt bullerskydd

ny väg E10 och Nordkalottvägen utan bullerskydd

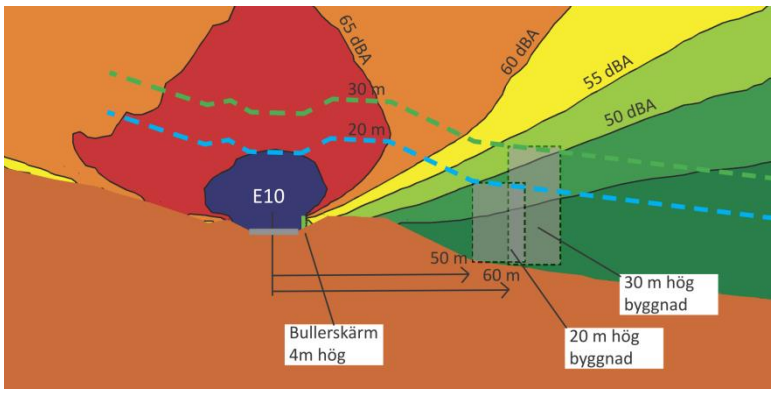
ny väg E10 med 4 m högt bullerskydd och Nordkalottvägen med 1,5 m högt bullerskydd

ny väg E10 med 4 m högt bullerskydd och Nordkalottvägen med 5 m högt bullerskydd

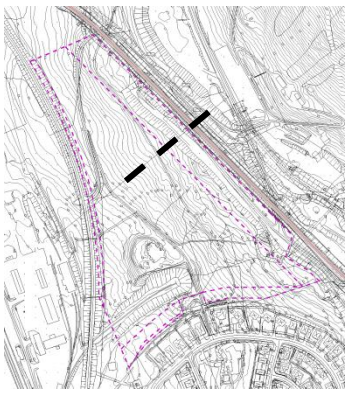
Trafikbullerutredningen visar att beräknad ekvivalent ljudnivå samt maximal ljudnivå inom planområdet ligger över riktvärden för bostadsbebyggelse. Utmed nya E10 förutsätts ett fyra meter högt bullerskydd längs vägen (ÅF 2013-11-29).

Bullerberäkningarna redovisas i bilaga 1-28 i trafikbullerutredningen.

I figurerna nedan visas en tvärsektion som redovisar ljudspridningen till planområdet från trafiken på E10 med inverkan av en 4 m hög vall. I figur 1 visas hur ljudspridningen ser ut med ökande höjd över mark och i figur 2 visas var tvärsektionen är placerad. De olika färgfälten visar beräknad ljudnivå i 5-dB intervall där gul färg visar 55-60 dBA dygnsekvivalent ljudnivå. I figur 1 är två streckade linjer inlagda på 20 m (ljusblå linje) respektive 30 m (ljusgrön linje) höjd över mark. De streckade linjerna visar exempel på hur ljudnivån i bullerkartorna är beräknad för olika höjder över mark. I figur 1 är även ett exempel inlagt på hur byggnadsvolymer kan placeras så att riktvärdet 55 dBA klaras.



Tvärsektion som visar ljudspridning (ekvivalent ljudnivå i dBA) från E10 med 4 m hög bullerskärm.



Placering av tvärsektion i planområdet (svart streckad linje)

Beträffande Nordkalottvägen förutsätts ett bullerskydd längs vägen om den framtida trafikutvecklingen innebär en ökad trafikmängd enligt vad som redovisas i de preliminära trafikprognoserna. Särskild trafikbullerutredning ska utföras vid bygglovprövningen för att klargöra bullerskyddets höjd i relation till höjden på föreslagen bostadsbebyggelse/förskola.

Farligt godstransporter

E10 är klassad som primärled för transporter av farligt gods.

Länsstyrelsen i Norrbotten kräver att det görs en riskanalys i samband med detaljplanering som innebär bostadsbebyggelse på mindre än 70 m från farligt gods leder för bostäder med upp till 2 våningar, och mindre än 150 m från farligt gods leder för bostäder med fler än 2 våningar. (Länsstyrelsen Norrbotten 2012). I det aktuella fallet ligger föreslagna bostäder inom de angivna zonerna.

Ett risk-PM avseende transporter av farligt gods på nya väg E10 (ÅF-Infrastructure 2013-11-29) har tagits fram som kompletterar den riskanalys som upprättades i samrådsskedet (Norconsult 2013-02-27). I dessa två utredningar är beräkningarna gjorda för 150 bostäder. En uppdaterad riskutredning för 250 bostäder är påbörjad.

I samrådsförlaget redovisades ett skyddsavstånd om 43 meter till närmsta bebyggelse. I det nu aktuella granskningsskedet har skyddsavståndet ökats till 50 meter.

Risknivån som genereras av de farligt godstransporter som passerar planområdet är relativt låg. Trots detta har åtgärder för att sänka risknivån för planområdet föreslagits och beaktats

vid utförda riskberäkningar. Detaljerad utredning och redovisning av riskreducerande åtgärder bedöms inte motiverade. De åtgärder som föreslås har en effekt på framförallt värmestrålning och till viss del reduktion av tryck. Åtgärderna hindrar även utbredning av pölbrand mot planområdet eller exponering av värmestrålning från vissa scenarier med kondenserad brandfarlig gas. Detta får anses som mycket positivt ur risksynpunkt. Åtgärdernas effekt har beräknats kvantitativt och bedöms ha en god skadedämpande effekt i händelse av olycka på väg E10.

De åtgärder som ska följas upp vid bygglovprövningen respektive säkerställas i avtal är:

- en skyddsmur/vall med en minsta höjd av 4 meter mellan väg E10 och planområdet
- ett tungt och kraftigt vägräcke som hindrar avåkning av tunga transportfordon och som minskar skadorna på fordonen vid olyckor längs vägen.

Vid planeringen av området rekommenderas att mindre störningskänslig verksamhet förläggs närmast väg E10 och mer personintensiva verksamheter placeras längre från riskkällan exempelvis skola och hotell.

Utrymningsvägar i planområdet bör utformas så att utrymning kan ske i annan riktning än mot väg E10.

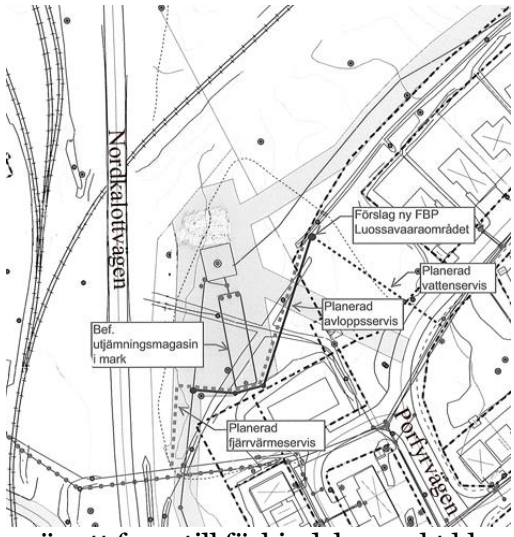
I framtiden kan LNG-transporter (naturgas) från Norge komma att transporteras i större omfattning genom Kiruna, antingen via järnväg eller via väg (E10). För att närmare kunna bedöma och analysera följderna av LNG-transporterna på väg E10 krävs ytterligare indata - uppskattade kvantiteter och frekvens av transporterna. I riskbedömningen finns utrymme för ytterligare transporter av ADR-klass utan att DNV:s riskkriterium överskrids.

Då antalet planerade bostäder har ökat från 150 till 250 har en uppdaterad riskutredning påbörjats. Enligt avtal får i ett första skede endast 150 bostäder byggas och i ett senare skede kan ytterligare 100 bostäder prövas under förutsättning att resultatet från den uppdaterade riskutredningen medger detta.

Teknisk försörjning

Vatten, avlopp och dagvatten

Planområdet ligger utanför kommunalt verksamhetsområde för vatten och avlopp.



Vatten och spillvatten ansluts till det kommunala nätet ifrån en anslutningspunkt som ligger mellan befintlig bostadsbebyggelse utmed Porfyrvägen och Nordkalottvägen (befintliga E10). Kapacitetsberäkningar för anslutning av vatten och avlopp är gjorda utifrån 150 lägenheter.

Kompletterande utredning/beräkning har gjorts för de tillkommande 100 lägenheterna. Bedömningen 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.

Dagvatten ska omhändertas och fördröjas lokalt inom området, eventuellt med gröna tak på de nya byggnaderna, öppna bäckar och underjordiska magasin.

Ledningsdragning säkerställs i planen genom u-område längs Nordkalottvägen.

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

El
För el finns idag två nätägare inom området; Vattenfall och LKAB nät, som kan försörja området. Lämplig plats för nätstation är i planområdets sydvästra del. Därifrån kan lågspänningskablar i mark förläggas ut över området i lokalgatan.

För tele och data har idag såväl Stadsnät, Com Hem som Telia nät framdraget till grannkvarter vid Porfyrvägen. Området försörjs därifrån.

Avfall
Renhållning sker utifrån Avfall Sveriges rapport ”Handbok för avfallsutrymmen” avseende transportvägar, förvaring och dimensionering av hushållsavfall etc.

Vägbredd ska vara minst 5,5 meter och bredare om parkering tillåts på vägen. Vändplan för renhållningsfordon ska ha en diameter av 18 meter med en hindersfri remsa om minst 1,5 meter.

För småhus sker tömning via sopbil av sopkärl intill hus för brännbart avfall. För flerbostadshus byggs soprum i byggnad eller fristående för brännbart avfall. Hushållens källsortering sker i de av kommunen anordnade återvinningsstationerna.

Värme
Uppvärmning ska ske via fjärrvärme. Fjärrvärmekulvertarna som anläggs ägs av TVAB som även ansvarar för drift och underhåll. Samtliga byggnader inom området bör byggas med hög energieffektivitet. Om byggnadernas klimatskal byggs med bättre utförande än dagens byggnorm, blir energianvändningen effektivare och mer miljöanpassad. Områdets sydvästläge ger förutsättningar att utnyttja aktiv och passiv solenergi. En hållbar utveckling främjas härigenom.

Konsekvenser av planens genomförande
Planförslaget har bedömts kunna medföra betydande miljöpåverkan varför en miljökonsekvensbeskrivning har upprättats.

Genomförandet av detaljplanen får effekter som berör ett flertal miljöfrågor. Av de nationella miljömålen påverkas främst målen om begränsad klimatpåverkan, frisk luft och god bebyggd miljö.

Läget för exploateringen i direkt anslutning till befintlig bebyggelse medför att befintlig infrastruktur kan utnyttjas. Områdets storlek kan på sikt innebära att kollektivtrafiken till området förbättras.

Riksintressen
Planområdet ligger inom eller i anslutning till riksintresseområdena för kommunikationer (väg E10 och järnvägen Malmbanan), ämne och material, kulturmiljö samt rennäringen. Ett genomförande av planen kommer inte att direkt påverka riksintressena.

En utbyggnad av väg E10 och genomförande av planen innebär numera ingen konflikt. Planområdet är anpassat till den vägsträckning som Trafikverket föreslår för ny E10 och med tanke på det bedöms planförslaget inte medföra någon påtaglig påverkan på riksintresset ny E10.

Åtgärder för trafikbuller och farligt godstransporter för detaljplanen redovisas i planens miljökonsekvensutredning.

Miljökvalitetsnormer
Inga miljökvalitetsnormer överskrids med det aktuella planförslaget.

Damning
Gruvverksamhetens konsekvenser för planområdet beträffande bl.a. damningsproblematiken utreds fortlöpande enligt gällande miljötillstånd enligt miljöbalken samt i kommande miljöprövningar. Uppföljning och övervakning ingår i kontrollprogram som verksamhetsutövaren LKAB är ansvarig för.

Sociala konsekvenser
Området har förutsättningar för tydliga och trivsamma huvudstråk där människor kan röra sig till fots, med cykel och bil. Utformning och placering av byggnaders entréer och sammankopplande stråk bör göras så att man som fotgängare och cyklist upplever området som orienterbart och överblickbart trots sluttande och kuperad terräng.

Genom strategisk placering av målpunkter som hotellet, service och handel i relation till huvudstråken i området skapas förutsättningar för att människor möts. Genom att befästa och väl utforma tydliga och attraktiva mötesplatser ökar förutsättningarna för sociala nätverk och för att området upplevs som livfullt och intressant att röra sig i.

Tillgång till och närhet till olika sorters service, inklusive skola och förskola är viktig för vardagslivet i ett område och gör ett område attraktivt och levande. Genom att planera ett robust och flexibelt byggt område kan vissa byggnader rymma en varierande användning över tid. På så sätt säkerställs en flexibilitet och en god beredskap för framtida förändringar, något som får betraktas som positivt ur flera hållbarhetsperspektiv.

Området har förutsättningar att få en gatustruktur som upplevs naturligt kopplat till Kiruna centralort vilket även borgar för att området i en framtid kan få god tillgänglighet i form av kollektivtrafik.

Genom att väl utnyttja fördelen med områdets sydvästsluttning kan boendekvaliteter i form av utsiktsläge åstadkommas. Väderförhållanden bör beaktas för att skapa så goda förutsättningar som möjligt för gynnsamt mikroklimat. Placering av huskroppar och växtlighet kan utnyttjas för att åstadkomma fina lägen i lä och samtidigt dra nytta av solljuset.

Den planerade skidbron i området kan bidra till att skapa en unik karaktär vilket stärker områdets identitet. Även det naturnära läget förstärks genom skidbron och kan med fördel ytterligare betonas genom att göra det enkelt och tillgängligt att ta sig ut i kringliggande natur och strövområden.

Utformningen av husen i området bör spegla både en variation i uttryck samtidigt som en anknytning till platsen och dess historia är värdefull för områdets identitet. Varierande storlek och höjd kan på ett intressant sätt bidra till dynamik i området, framför allt om gestaltningen samtidigt kan skapa en känsla av tillhörighet och sammanhållande helhet.

Det har betydelse om dessa placeras tillsammans med andra målpunkter. Till exempel kan en samlokalisering med hotellet, service och handel ge möjligheter till att ge platsen ett intresseväckande sammanhang och ett historiskt djup.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

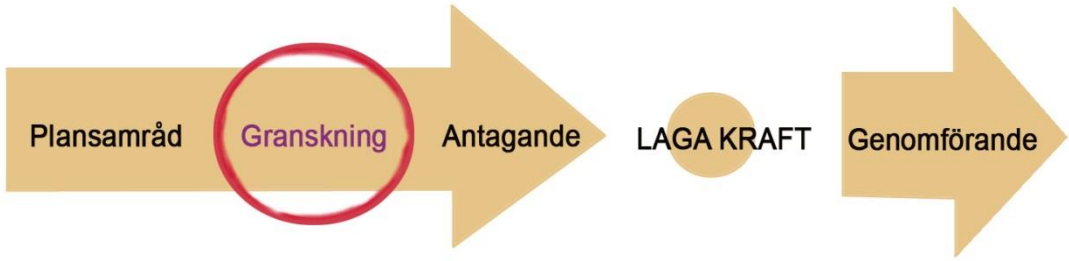
Inledning

En genomförandebeskrivning har till uppgift att redovisa de organisatorisk, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen. Den ska även redovisa vem som vidtar åtgärderna och när de ska vidtas.

Organisatoriska frågor

Tidplan

Detaljplanen bedrivs med normalt planförfarande.



Granskning: april-maj 2014

Antagande: juni 2014

Laga kraft: juli 2014

Efter det att planen vunnit laga kraft kan fastighetsbildning ske och bygglov meddelas. Utbyggnad av planområdet beräknas ske under en femårsperiod.

Under detaljplanernas genomförandetid har fastighetsägaren rätt att utnyttja byggrätter enligt detaljplanerna. Efter genomförandetidens utgång kan kommunen upprätta nya detaljplaner över området utan hänsyn till tidigare redovisade, men icke utnyttjade, byggrätter.

Ansvarsfördelning

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens plan- och bygglovskontor ansvarar för upprättandet av detaljplan och svarar för myndighetsutövning vid bygglov och bygganmälan. Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsärenden.

Exploatören i samverkan med byggherrar ansvarar för genomförandet av detaljplanen.

Genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från den dagen detaljplanen vinner laga kraft.

Huvudmannaskap

Exploatören avser att på egen bekostnad tillhandahålla allmänna anläggningar (gator, parker, m.m.) med enskilt huvudmannaskap. Särskilda skäl till enskilt huvudmannaskap anses föreligga till följd av att utbyggnad av området sker i ett byggnadskvarter i en ägares hand. Exploatören kan i framtiden, om och när bostadsbebyggelsen uppdelas i flera fastigheter, komma att överlåta huvudmannaskapet till samfällighetsförening.

Allmänt

Exploatören avser att i sin helhet genomföra och bekosta utbyggnaden av området, vilket innefattar såväl hotell, bostäder och bostadskomplement som kommunaltekniska och andra anläggningar samt framtida skidbro/skidbroar. Framtida skidbroar sker genom prövning i särskild ordning enligt väglagen. Exploatören avser även att förvalta såväl bostäder som vissa anläggningar och att upplåta bostäderna med hyresrätt. Planen ska möjliggöra framtida uppdelning av bostadsbeståndet i flera fastigheter med skilda ägande- och upplåtelseformer.

En förutsättning för att ta i bruk bostadsbyggnader inom 40 meter från befintlig E10, är att gamla E10 är avvecklad som riksväg.

Exploatören ansvarar för och bekostar uppförande av skyddsåtgärder gällande hälsa och säkerhet, som krävs för bostäderna och som är i enlighet med plankartan.

Avtal

Exploateringsavtal ska träffas mellan kommunen och exploatören för reglering av frågor i genomförandet av den blivande detaljplanen. Frågor som regleras i exploateringsavtalet är bl.a. utbyggnadstakten av bostäder i området och reglering av skidspår och skoterled genom området. Avtalet ska godkännas av kommunfullmäktige innan detaljplanen antas av Miljö- och byggnämnden.

Genomförandeavtal ska träffas mellan Trafikverket och exploatören vad avser utbyggnad av uppförande av skyddsåtgärder som exploatören ansvarar för som ligger inom vägområdet för nya E10.

Avtal om anslutning till VA utanför verksamhetsområde skall upprättas mellan Kiruna kommun och exploatören. Avtalet reglerar att ABVA samt VA-taxa gäller.

Ledningar och spår

Luftledningar, högspänning och optoledning, som idag genomkorsar området ska läggas om till jordkablar på exploatörens bekostnad intill, alternativt i, vägområdet för befintlig E10.

Befintligt elljusspår som idag drivs av Kiruna kommun och som genomkorsar planområdet ska flyttas tillfälligt av exploatören, som även bekostar flytten. Drift och underhåll ska därefter återgå till Kiruna kommun. I genomförandet av planen ska hänsyn tas till elljusspårets sträckning genom området. Tillgängligheten genom området för den allmännyttiga gångtrafiken/elljusspåret regleras i exploateringsavtalet.

Befintligt dike i planområdets södra del kulverteras. Exploatören ansvarar för uppförande av nödvändiga dagvattenmagasin inom planområdet.

Exploatören upplåter utan ersättning till kommunen/TVAB, såsom ledningsägare, ledningsrätt för fjärrvärme inom u-områden enligt detaljplanen i den omfattning kommunen/TVAB önskar. Åtagandet avser även ledningsrätt för förbindelseledning.

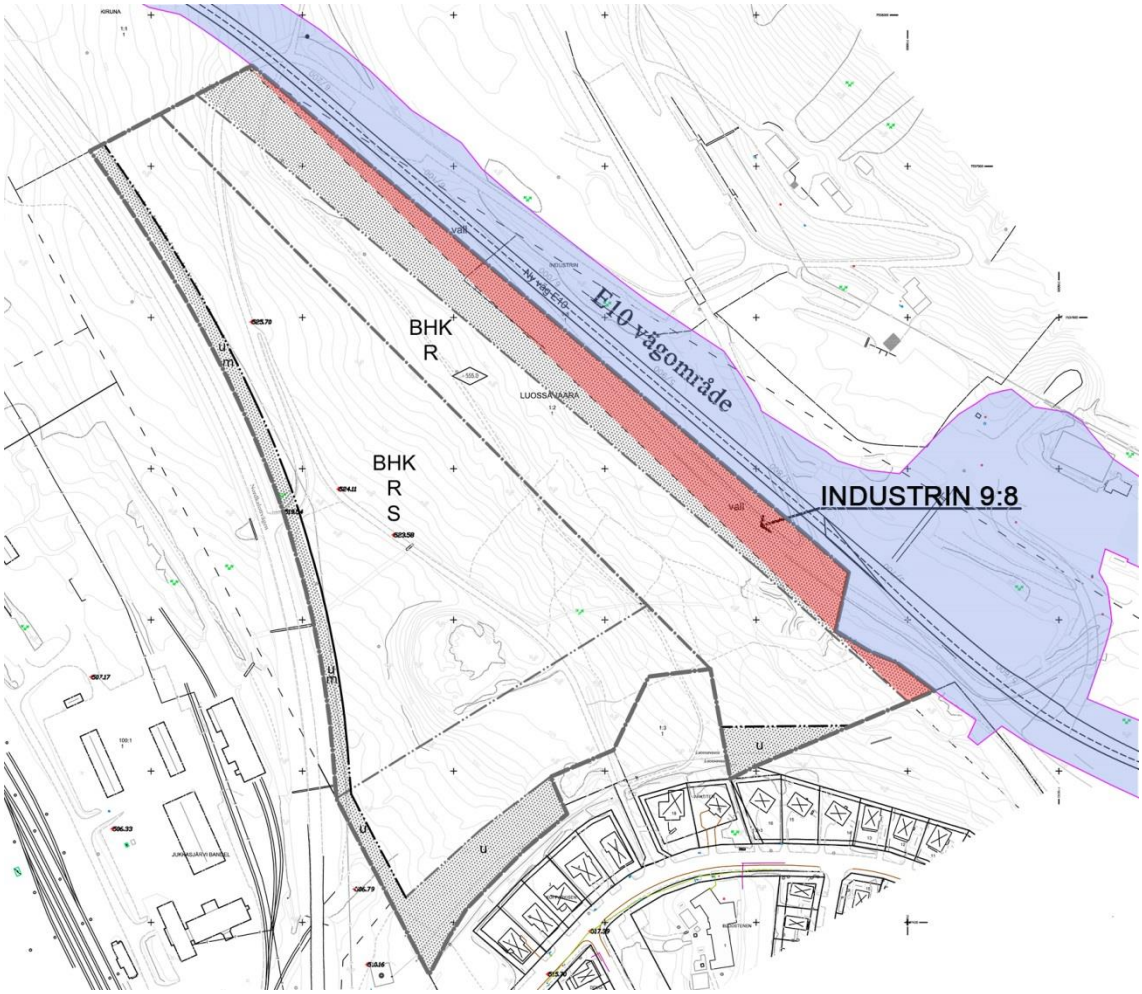
Fastighetsrättsliga frågor

LKAB äger fastigheten Luossavaara 1:2 och förfogar över fastigheten Industrin 9:8 genom arrende.

Exploatören ansöker hos Lantmäteriet och bekostar eventuella förrättningar, som erfordras för genomförandet av detaljplanen; ledningsrätter eller servitut inom u-områden på detaljplanekartan, som erfordras inom området för ledningar över och under mark

Vid eventuell framtida försäljning av byggnader med mark krävs fastighetsbildningsåtgärder samt anläggningsbeslut för inrättande av gemensamhetsanläggning för vatten och avlopp, gata, park samt övriga gemensamma anläggningar.

För del av fastigheten INDUSTRIN 9:8, som ägs av Statens Fastighetsverk och arrenderas av LKAB, ska avtal upprättas (rött område i kartan nedan).



Avtal ska upprättas mellan staten och exploatören för del av fastigheten INDUSTRIN 9:8 (rött område)

Ekonomiska frågor

Planekonomi

Exploatören bekostar finansieringen av detaljplanearbetet med tillhörande utredningar samt planens genomförande.

Tekniska frågor

Tekniska utredningar

- Riskanalys avseende transport av farligt gods på nya E10

  PM ÅF-Infrastructure 2013-11-29
- Riskanalys februari 2013 Norconsult
- Trafikbullerutredning, ÅF-Infrastructure 2013-11-29
- Bullerutredning befintlig E 10 Kiruna kommun 2012 Tyréns
- Geofysisk undersökning LKAB 2007 Geonova
- Miljöundersökning LKAB 2011 Sweco
- Naturvärdesinventering LKAB 2011 a+d ab

- Studentundersökning LKAB 2010 Quattroporte
- Boendet i framtidens Kiruna LKAB 2011 Maestro Management AB
- Parkeringsutredning a+ d ab

Medverkande tjänstemän

Arbetet med planhandlingarna har utförts av ÅF Infrastructure AB på uppdrag av Kiruna kommun. Planhandlingarna har upprättats i samråd med kommunens tjänstemän på miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen samt lantmäteriet Kiruna.

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Plan- och bygglovkontoret

Charlotte Köhler	Maria Persson/ Angelika Marielund-Holmqvist	Leif Fred
Planchef Kiruna kommun	Planarkitekter Kiruna kommun	Planarkitekt ÅF Infrastructure AB