

**Angående revidering av samrådsredogörelsen 2014-14-23:**

När denna samrådsredogörelse behandlades i miljö- och byggnämnden saknades framförallt ett antal sidhänvisningar till andra dokument. Dessa har nu införts i det reviderade dokumentet eller tagits bort om de är inaktuella.

Justering har också gjorts av planerat skyddsområde mellan E10 och den nya bebyggelsen från 60 till 50 meter.

Då antalet planerade bostäder har ökat från 150 till 250 kommer riskutredningen att uppdateras under granskningstiden. Resultatet från utredningen och eventuella ytterligare åtgärder kommer att redovisas i antagandehandlingarna.

Samråd om detaljplan för Luossavaara 1:2

Planen hanteras med ett **normalt planförfarande**. Under samrådstiden som har pågått mellan den 6 sep 2012 – 28 sep 2012 har samråd skett med berörda förvaltningar inom kommunen, statliga verk, länsstyrelsen samt berörda sakägare och andra med väsentligt intresse av planen. Samrådshandlingarna har skickats ut till ovan nämnda, vilka har beretts tillfälle att yttra sig över upprättat detaljplaneförslag.

Under samrådstiden har totalt 11 skriftliga yttranden inkommit. Samrådsredogörelsen redovisar de skriftliga synpunkterna som har inkommit samt kommentarer till dessa. Samtliga skriftliga inkomna synpunkter förvaras i sin helhet i planakten hos Miljö- och byggnämnden på Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen.

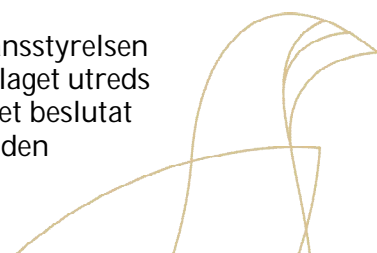
Yttranden har inkommit enligt följande:

| Yttranden | Daterat |
|-------------------------------------|---------------------------|
| 1. Länsstyrelsen | 2012-10-09 |
| 2. Trafikverket | 2012-09-27 |
| 3. Bergsstaten | 2012-09-12 |
| 4. SGU | 2012-09-14 |
| 5. Räddningstjänsten | 2012-10-08 och 2012-10-15 |
| 6. TVAB/KKP | 2012-09-28 och 2012-10-04 |
| 7. Fritids- och kulturförvaltningen | 2012-09-20 |
| 8. Skanova | 2012-09-25 |
| 9. Swedavia | 2012-09-20 |
| 10. Privatperson | 2012-09-25 |
| 11. Lantmäteriet | 2012-09-11 |
| 12. Försvarsmakten | 2012-11-23 |

YTTRANDEN OCH KOMMENTARER

1. Länsstyrelsen, 2012-10-09

Relationen mellan områdets lokalisering och en framtida väg E10 ser Länsstyrelsen som en mycket allvarlig fråga som behöver få sin lösning innan planförslaget utreds vidare. Stor del av planområdet ligger inom den korridor där Trafikverket beslutat att ny E10 skall lokaliseras. Arbetet med arbetsplanen som ska redovisa den optimala lösningen för väg E10 pågår inom Trafikverket. Så vitt



Länsstyrelsen förstår utifrån kontakter med Trafikverket, så finns inte tillräckligt med utrymme för att lokalisera blivande E10 och tillhörande vägområde på ett bra sätt med den utformning och lokalisering av bostadsområdet som planförslaget redovisar. Länsstyrelsen hävdar med bestämdhet att kommunen behöver invänta Trafikverkets arbetsplan innan planförslaget färdigställs.

Man hävdar även att fortsatt planarbete ska invänta Trafikverkets arbetsplan. Bra säkra lösningar behöver finnas innan planen antas det handlar både om risker för olyckor med transporter av farligt gods och om höga trafikbullernivåer. Planförslaget och MKB visar på olika riskreducerande åtgärder med utgångspunkt från en antagen lokalisering av ny E10. Problematiken behöver dock beskrivas när E10 funnits sitt rätt läge och nya trafiksiffror tagits fram. Generellt anser Länsstyrelsen dock att det är olämpligt att lokalisera nya bostäder till lägen som redan från början innebär avsteg från gällande riktlinjer för såväl buller som närhet till transportled för farligt gods. Länsstyrelsen saknar en redogörelse för hur området relaterar till övriga samhället i det framtida Kiruna med en planerad tyngdpunkt i nordost. Bl.a behöver samband redovisas när det gäller kommunikationer mellan området och övriga delar av den framtida staden. Lokalisering i nära anslutning till gruvverksamheten bedöms enligt MKB kunna innebära vissa störningar för boende inom det planerade området. Då det framförallt handlar om damning och LKAB avser åtgärda problemet anser Länsstyrelsen att detta bör vara säkerställt innan planen antas.

Prövningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen kan inte utesluta att planförslaget som den är utformad, innebär risk för påtaglig skada på riksintresse för kommunikationer då det kan innebära begränsningar när det gäller en optimal utformning och lokalisering av en ny E10. Det går heller inte att utesluta att det föreligger risker för hälsa och säkerhet beroende på höga bullernivåer och risker när det gäller transporter av farligt gods i områdets närhet.

Kommentar: Arbetsplanen för ny E10 är under processen av att fastställas och eventuellt kommer den att bli fastställd första kvartalet 2014. Planområdet är inom buffertzonen och kommer inte att kunna antas och vinna laga kraft förrän sträckan av E10 är fastställd. Arbetet med detaljplanen kan fortskridas, eftersom den är i granskningskedet.

Nybebyggelsen inom planområdet följer de restriktioner som Länsstyrelsen har gällande farligt gods. Det är 50 meter från den föreslagna vägsträckningen till bebyggelsen med som har en nockhöjd på 11 meter. De högre våningsantalet ligger närmare nuvarande E10 (Nordkalottsvägen). Det finns en planbestämmelse på plankartan som säger att bygglov får inte ges inom en zon på 40 meter från Nordkalottsvägen så länge den är en TEN-T-väg (väg för farligt gods). På så vis säkerställer kommunen människors säkerhet och hälsa.

I arbetet med att förebygga buller finns det en planbestämmelse om skyddsvallar [vall]. Den planbestämmelsen innebär att en skyddsvall ska anordnas till en höjd av fyra meter över vägbanan som skydd mot buller. På så vis förebygger kommunen även bullerproblematiken inom planområdet. I planbeskrivningen finns det en karta som visar bullernivåerna med en vall. Området med bestämmelsen [vall] är prickad mark, vilket medför att ingen bebyggelse får uppföras. Nya E10 kommer att ligga ovanför planområdet och på så vis kommer inte bullret direkt på bebyggelsen utan måste röra sig neråt. Inom skyddsområdet kommer det möjliggöras för ett allmänt elljusspår, vilket kommer att regleras i ett exploateringsavtal. Skotertrafik kommer också ha möjligheten att köra där under vintertiden.

Angående damningen så har planbeskrivningen på sida 23 kompletterats med ett avsnitt om luftkvalité i planområdet, men även omgivningen.

2. Trafikverket, 2012-09-27

E10 ingår i det nationella stamnätet och är ett utpekat intresse för kommunikationsanläggningar enligt 3 kap. 8 § Miljöbalken. E10 ingår också i den svenska delen av EU utpekade Trans-European Transport Network, TEN-T och är därmed av särskilt internationell betydelse. E10 ingår i ett nät av vägar som har sådana speciella funktioner för transportsystem att anläggningen så långt som möjligt ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av den.

E10 kommer att placeras inom den vägkorridor som beslutades i vägutredningen 2008. Vägkorridoren är väldigt snäv i delen som passerar Luossavaara, detta sammantaget med de topografiska förhållandena ger svåra förutsättningar för att hitta en bra lösning, även utan den planerade bostadsområdet. Det krävs utrymme i direkt anslutning till vägbanan för t.ex. slänter, snöröjning, skärningar m.m. Till detta kommer skyddsavstånd för buller och för risker med farligt gods som går på vägen. E10 är utpekat stråk för transporter av farligt gods.

Trafikverket arbetar just nu med att fastställa en linje som skall ut på samråd under oktober/november. Trafikverket har föreslagit till exploatören att se över möjligheten att flytta ner hela detaljplanen mot lokstallsområdet och den befintliga E10. Vi ser inte att man gjort någon ansats att ta hänsyn till riksintresset och de krav som följer av detta.

Det finns inte tillräckligt med utrymme för att lokalisera blivande E10 och tillhörande vägområde mot bostäderna. Detaljplanen redovisar inte heller tillräckligt med utrymme för exploatören av bebyggelseområdet för de skyddsåtgärder som måste inrymmas för buller och farligt gods.

Den föreslagna detaljplanen kan få stora konsekvenser för riksintresset kommunikation.

Detaljplanen bör upprättas efter att arbetsplanen för E10 fastställts för att rätt anpassningar ska kunna göras. Alternativt är att flytta ner detaljplanen utanför korridoren.

Även om väglinjen för ny E10 skulle läggas fast i det läge som detaljplanen utgår ifrån anser vi inte att aspekterna för god bebyggd miljö beaktas tillfredsställande.

Specifika synpunkter

Åtgärder för åtkomst av Luosavaara skidbacke-skidbro m.m- ingår inte i Trafikverkets uppdrag och skall inte utgöra en statlig anläggning. Detta bör hanteras när väglinjen är låst och arbetsplanen fastställd.

Skyddsåtgärder för nytt bostadsområde måste arbetas in i detaljplanen och kostnader för dessa tas med exploatören. Byggnadernas placering, utformning, konstruktion och höjder borde ses över utifrån bulleraspekten och risker och säkerhet med farligt godstransporter.

Eftersom husen står så nära vägen blir det svårt att rymma vallar i kombination med bullerplank för att klara av att reducera buller.

Ramper för gång- och cykeltrafik, skoter och skidor planeras parallellt med ny E10 upp till planerad skidbro. Dessa ramper behöver troligen utformas med stödkonstruktioner både mot vägen och bostadsområdet, kommer att kräva utrymme.

Det geografiska läget i slutningen och med bullerskärmar i direkt anslutning till vägområdet kommer sannolikt att innebära ett visst problem med snöröjningen.

Bilburenhet har pekats ut som en förutsättning för tillgängligheten för området. Är detta kommunens uppfattning och en del i området trafikstrategin för staden?

Formulering sidan 8 i planbeskrivningen behöver uppdateras. "En omfattande omläggning av hela järnvägsnätet i Kiruna har genomförts till följd av markdeformationen. Den nya sträckningen togs i bruk i augusti 2012"

Den vita ovalen för UA2 ska flyttas sydväst en bit om den ska åskådliggöra stationsläget.

Sidan 20 "En eventuell ny tillfällig järnvägsstation strax intill planområdet i väster kan komma att påverka förutsättningarna för en utökad kollektivtrafik i området..." Notera att det pågår en förstudie där ett eventuellt läge för permanent station studeras, förutom ett tillfälligt stationsläge.

Kommentar: Detaljplaneförslaget har inte samma plangränser som samrådet, men det har skett några förändringar. Planområdet ligger inte längre ner än under samrådet, men planområdet har minskats och några gränser har förändrats. Fastställande av arbetsplanen kommer att ske första kvartalet 2014 och antagande av detaljplanen kommer att ske andra kvartalet. Detaljplanen är i granskningsskedet och därför fortskrider arbetet.

Skillnaden mot samrådshandlingarna är att i granskningsskedet anpassar kommunen efter de förutsättningarna gällande farligt gods, buller och nya E10. Det finns en skyddszon mellan nya E10 och bebyggelsen. Skyddszonen är 50 meter bred. Bebyggelsen närmast nya E10 har en nockhöjd på 11 meter. Bebyggelsen med de högre våningsantalen ligger närmare Nordkalottsvägen, den nuvarande E10. Det finns en planbestämmelse som säger att bygglov får inte ges inom en zon på 40 meter längs Nordkalottsvägen så länge den är en europaväg [a1]. På så vis riskerar inte kommunen människors hälsa och säkerhet. Skyddsvallen som reglerar genom planbestämmelsen [vall] hjälper även till mot bullerproblematiken. Den planbestämmelsen säger att en skyddsvall skall anordnas till en höjd av fyra meter över vägbanan som skydd mot buller.

Detaljplaneförslaget eftersträvar god bebyggd miljö, vilket beskrivs i planbeskrivningen på sida 15.

Skidbron som skall gå över nya E10 till den befintliga skidbacken på Luossavaara regleras inte i detaljplanen utan anläggs med hjälp av Väglagen i ett senare skede. Skidbron kommer inte att bli en statlig anläggning. Samråd kommer att ske med Trafikverket i och med anläggandet av skidbron.

Detaljplanen reglerar skyddsområde för att förebygga buller och farligt gods. I granskningsförslaget är det 50 meter från närmaste bebyggelsen till nya E10.

I granskningsförslaget finns det inga ramper för gång och cykel, skoter och skidor.

Formuleringar gällande planbeskrivningen beaktas.

3. Bergsstaten, 2012-09-12

Eftersom LKAB har undersökningstillstånd och bearbetningskoncession inom området och inte påverkas av detaljplanen, har Bergsstaten inget att invända mot planen.

4. SGU, 2012-09-14

SGU har tagit del av handlingarna och har inga synpunkter i ärendet.

5. Räddningstjänsten, 2012-10-08 och 2012-10-15

Framkomligheten för räddningstjänstens fordon till byggnaderna inom detaljplaneområdet ska vara tillfredsställd, se PM för "Framkomlighet för räddningstjänstens fordon". Brandvattenförsörjning inom detaljplaneområdet ska vara tillfredsställd enligt PM för "brandvattenförsörjning".

Den upprättade riskanalysen för planområdet belyser väsentliga punkter kring problematiken med farligt gods. Det som är specifikt i detta sammanhang är av ämnen som riskerar att explodera i samband med olycka. I riskanalysen har gjorts en bedömning av risksituationen utifrån myndigheten för samhällsskydd och beredskap riskbedömningsprinciper. Det finns dock inga normer för vad som kan anses vara en acceptabel risknivå. Vad som tillkommit efter att riskanalysen tagits fram är att det även går transporter av gasol (brandfarlig gas) på lastbil mellan Luleå och Narvik, dessa transporter var inte kända när riskanalysen för Luossavaara togs fram. Antalet transporter av gasol längs med E10 har i dagsläget uppskattats till 2 stycken i veckan. En olycka med dessa transporter kan ge konsekvenser med allvarliga skador på människor och byggnader hundratals meter från olycksplatsen. Detta bör tas med i riskanalysen.

Väg E10 är en primär transportled för farligt gods. Farligt gods är ämnen och föremål som på grund av sina kemiska eller fysiska egenskaper kan förorsaka skada på liv, hälsa och miljö. I Kiruna finns en av Sveriges största sprängämnestillverkare, LKAB Kimit AB. I dag går transporter till och från Kimiten via väg E10 och Nikkaluoktavägen. I Kiruna- och Gällivareområdet transporteras mest explosiva ämnen (klass 1) i Sverige. Som det beskrivs i riskanalysen riskerar lättare byggnadskonstruktioner att radera upp till flera hundra meter från en explosion vid en olycka med sådana transporter. De flesta transporterna av explosiva varor sker i dag söderut men vi vet inte hur det kommer att se ut i framtiden om man tex. börjar köra explosiva varor till den eventuellt nya Viscaria gruvan på väg E10 västerut.

Den bästa åtgärden för att skydda sig mot olyckor med farligt gods är avstånd mellan bebyggelse och människor och olycksplatsen.

I Kiruna finns idag inga alternativa vägar där en lösning som medger att transporter av farligt gods styrs utanför tät bebyggda områden. Räddningstjänsten anser att det är olyckligt att man planerar en ny E10 så nära bebyggelseområden då detta kan leda till mycket stora och svåra konsekvenser vid en olycka av farligt gods, även om sannolikheten för en olycka är liten.

I riskanalysen beskrivs att byggnader ska utföras i explosionståliga konstruktioner. De byggnader som diskuteras i riskanalysen är normala byggnadskonstruktioner vilka inte har förstärkts eller konstruerats speciellt för att motstå explosioner. Det är missvisande att använda sådant uttryck. I riskanalysen framkommer att även de byggnader som beskrivs som explosionståliga kommer att rasa inom ett avstånd på 70 meter. Enligt förslagen detaljplan så ligger de närmaste husen på ett avstånd av 34 meter. Det mest

effektiva sättet att minska effekten av en explosion är att hålla avstånd då tryckvågans energi sprider ut över en större yta. Detta i kombination med mera stabila byggnadskonstruktioner skulle ge betydligt mindre konsekvenser vid en masseexplosion. En farligt gods olycka med masseexplosiva ämnen kräver en utrymning av ett stort område för att människor inte ska komma till skada, en utrymning som i praktiken kan vara svår att göra.

I riskanalysen begränsas konsekvensområdet för en explosion till ett område med radien 70 och man tar inte hänsyn till splitter som uppkommer vid explosionen som sprids över en mycket större radie. De flesta skador på människor uppkommer från splitter och på stora avstånd vid explosioner. Sammantaget är Räddningstjänstens bedömning att det sannolikt kan komma att omkomma fler än 10 människor som riskanalysen beskriver.

Riskanalysen försöker visa på hur sannolik en olycka är inom området och också på vilka konsekvenser dessa sannolikt får. Men det finns så många fler parametrar man kan titta på som tex vägsträckans utformning, väderförhållanden, hur mycket människor som vistas inom området m.m. På grund av detta så kan konsekvenserna bli mycket större än den man redovisar i riskanalysen.

Då Kiruna står in för en omfattande stadsomvandling har vi unika möjligheter att anlägga bebyggelse och vägar med farligt gods på sådana avstånd att vi minskar konsekvenserna vid olyckor.

Sättet man idag gör riskanalyser på är grundat på vad som man kommer fram till är en acceptabel riksnivå. Det finns dock inga vedertagna kriterier för vad som är en acceptabel risknivå. Risken är en produkt av sannolikhet för att en olycka sker och dess konsekvenser. Sannolikhetsbedömningen utgår från vad som är känt idag och antas ske fram till år 2020, en kort tid av väg E10:s livslängd. Räddningstjänsten anser att det är olyckligt om man medger risker med så omfattande konsekvenser när man anlägger ett nytt samhälle. Räddningstjänsten anser därför att detaljplanen inte kan antas i sin nuvarande form då det inte är förenligt med vare sig de riktlinjer som Länsstyrelsen i Norrbottens län tagit fram angående farligt gods transporter eller kommunens övergripande mål. För att tillgodose en god säkerhet bör avstånd enligt riktlinjerna från Länsstyrelsen följas. Då stora konsekvenser av explosivitet och momentalutsläpp av brandfarlig gas kan uppkomma trots dessa avstånd bör man redovisa skyddsåtgärder även för detta.

Kommentar: Riskanalysen kommer att kompletteras och ändras med information om transporter av gasol och hur stor sannolikheten är att det sker en olycka inom planområdet. Till riskanalysen finns det ett PM som är ett omarbetat komplement till riskanalysen.

Det pågår diskussioner om att transporter till Viscaria gruvan ska gå bakom Kiirunavaara. LKAB:s transporter kommer att gå på väg 870 mot Nikkaloukta till den södra infarten.

I detaljplaneförslaget är det 50 meter från den föreslagna vägsträckningen till området som möjliggör för bostäder med en nockhöjd på 11 meter.

I förslag till detaljplan finns det skyddsåtgärder. Planbestämmelsen [vall] reglerar att en skyddsvall får anordnas till en höjd på fyra meter ovanför vägbanan. Vilket kan stå emot de flesta olyckorna, men inte de explosiva eller gasolyckorna. Vallen kommer

också att kunna stå emot tryckvågor. Vallen är även till för att förebygga buller inom planområdet. På sidan 23-24 i planbeskrivningen beskrivs bullersituationen i området.

Tilläggskommentar 2014-14-23: Då antalet planerade bostäder har ökat från 150 till 250 kommer riskutredningen att uppdateras under granskningstiden. Resultatet från utredningen och eventuella ytterligare åtgärder kommer att redovisas i antagandehandlingarna.

6. TVAB/KKP, 2012-09-28 och 2012-10-04

Texten under teknisk beskrivning är otydlig.

Planområdet ligger utanför kommunalt verksamhetsområde. Anslutningspunkten behöver studeras i detalj.

Gemensamhetsanläggning ska inrättas om fastigheten delas.

I miljökonsekvensbeskrivningen under punkten 4.6 under bedömning korrigeras till: Fastigheten kommer att anslutas till det kommunala vatten och spillvattennätet.

I planbeskrivningen under teknisk försörjning och avfall bör det göras ett tillägg, förtydligande;

"Renhållningen på TVAB utgår generellt ifrån Avfall Sveriges rekommendationer gällande transportvägar för insamlingsfordon. Bredd på vägen skall vara minst 5,5 meter och bredare om parkering tillåts på vägen. Man måste också beakta vinterväglag och att snövall kan uppkomma och då behöver vägen vara bredare. Fri höjd ska vara minst 4,7 meter. Vändplan för renhållningsbil ska ha en diameter av 18 meter med en hindersfri remsa om minst 1,5 meter runt om. Placering av upphämningsställen bör vara placerade u ytterkanten av området. Mått beroende om kärl eller containerhämtning avse."

Enligt planbestämmelserna för gång- och skidbro anordnas med en minsta frihöjd av 4 meter över gatan. För att klara transportvägar för renhållning ska frihöjden vara minst 4,7 meter.

Kommentar: Planhandlingarna ändras enligt yttrandets anvisningar.

7. Fritids- och kulturförvaltningen, 2012-09-20

Förvaltningen betonar vikten av att det finns en skoterled från befintligt område kring Porfyrvägen ut mot friliftsområdet norr om planområdet.

Kommentar: Detaljplanen reglerar inte skoter, eftersom det styrs enligt Terrängfordon. Det finns möjlighet att angöra en skoterled inom prickmark längs nya E10 i detaljplaneförslaget.

8. Skanova, 2012-09-25

Skanova har inget att erinra mot rubricerad plan.

9. Swedavia, 2012-09-20

Swedavia AB Kiruna airport har inget att erinra om detaljplan.

10. Privatperson , 2012-09-25

Privatpersonen, som är närmaste granne till planen, vill att återvinningsstationen i planens södra del flyttas till teknikområdet för pumpstationen med hänvisning till uppkomst av rättor.

Vidare föreslår han en flytt av E 10 till annan vägkorridor, alternativt att den förläggs i tunnel.

Kommentar: Fastställande av arbetsplanen och nya E10 sträckning kommer att ske första kvartalet 2014.

I detta förslag till detaljplan finns inte återvinningsstationen med, eftersom det inte ansåg behövande i dagsläget. Vid en anläggande av en återvinningsstation sker vid ett bygglovsskede.

11. Lantmäteriet, 2012-09-11

I planbeskrivningen redovisas inte en motivering till att det skall vara enskilt huvudmannaskap för allmänna platser. Vidare finns ingen motivering till att genomförandetiden är 5 år.

Beskrivning av konsekvenserna vid avstyckning behöver bli bättre. Bl a bör lösningar för gemensamma garage/parkering, va-anläggningar, parker etc beskrivas. Lösningar för gemensamma ytor kan vara servitut, samfälliga markområden eller gemensamhetsanläggning.

Hur skall x-området behandlas vid avstyckning.

Det behövs en information om att ansökan om lantmäteriförrättning måste göras för att kunna avstyckas och lösa de gemensamma områdena.

Kommer det vara en anslutningspunkt för hela kvarteret? Om det blir så måste en gemensamhetsanläggning bildas vid avstyckningar.

Hur skall värmeförsörjning lösas, kommunalt eller enskilt.

Kommentar: Motivering gällande enskilt huvudmannaskap och genomförandetiden kommer att beskrivas i planhandlingarna.

Konsekvenserna vid en avstyckning kommer att beskrivas i genomförandebeskrivningen.

I detaljplaneförslaget finns det inte en x bestämmelse längre. Möjligheten för allmänheten att nå och få använda elljusspåret inom planområdet kommer att styras med ett exploateringsavtal, vilket beskrivs i genomförandebeskrivningen.

12. Försvarsmakten, 2012-11-23

Försvarsmakten har inget att erinra mot rubricerade detaljplaneförslag.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Miljö- och byggnämnden föreslås godkänna samrådsredogörelsen enligt punkterna nedan och att detaljplanen ställs ut för granskning.

- ändra och komplettera riskanalysen enligt de inkomna yttrandena
- komplettera planbeskrivningen med motiveringar gällande enskilt huvudmannaskap och genomförandetid enligt Lantmäteriets önskemål
- komplettera avsnitt Teknisk försörjning utifrån TVAB:s yttrande
- anpassa plankartan efter de rekommendationer som finns beträffande farligt gods och buller
- säkerställa skyddsåtgärder i detaljplanen
- redogöra kopplingar mellan planområdet och den nya centrumetableringen

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Plan- och bygglovskontoret

2013-11-26

Angelika Marielund - Holmqvist

Planarkitekt

Kiruna kommun

Bilaga: Länsstyrelsens yttrande



Länstyrelsen
Norrbotten

SAMRÅDSYTTRANDE

Datum

2012-10-09

1 (2)

Diarienummer

402-8607-12

Kiruna kommun
Miljö- och Byggnämnden
Samhällsbyggnadskontoret
981 85 Kiruna

Detaljplan för del av Luossavaara 1:2, Kiruna 1:1 och Industrin 9:8, Kiruna kommun

Bakgrund

Kiruna kommun har upprättat ett förslag till ny detaljplan för del av Luossavaara 1:2 m.fl fastigheter, i syfte att möjliggöra etablering av ett nytt bostadsområde för ca 150 lägenheter. Planförslaget innebär en lokalisering omedelbart nedanför berget Luossavaara.

Ingen gällande detaljplan finns för aktuellt planområde.

Planområdet ligger som helhet inom område som enligt miljöbalken (MB) är utpekad som riksintressant med avseende på kulturmiljö (MB 3:6) och för ämnen och material (MB 3:7). Område som bedömts som riksintressant för rennäringen (MB3:5) finns norr om planområdet. Större delen av planområdet ligger inom den vägkorridor som Trafikverket beslutat om för ny E10. Nuvarande väg E10 går strax sydväst om planområdet. Väg E10 är ett utpekad riksintresse för kommunikationsanläggningar (MB 3:8) och E10 har även tilldelats särskild internationell betydelse genom att vägen utpekats av EU som en väg inom Trans-European Networks (TEN-T). Väg E10 är också en rekommenderad väg för transporter av farligt gods. Järnvägen, Malmbanan som också är av riksintresse (MB 3:8) går parallellt med och strax väster om nuvarande E10.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och en riskanalys avseende transporter av farligt gods, ingår i planhandlingarna.

Länstyrelsens synpunkter

Relationen mellan områdets lokalisering och en framtida väg E10 ser Länstyrelsen som en mycket allvarlig fråga som behöver få sin lösning innan planförslaget utreds vidare. Stor del av planområdet ligger inom den korridor där Trafikverket beslutat att ny E10 skall lokaliseras. Arbetet med arbetsplanen som ska redovisa den optimala lösningen för vägen pågår inom Trafikverket. Så vitt Länstyrelsen förstår utifrån kontakter med Trafikverket, så finns inte tillräckligt med utrymme för att lokalisera blivande E10 och tillhörande vägområde på ett bra sätt med den utformning och lokalisering av bostadsområdet som planförslaget redovisar. Länstyrelsen hävdar med bestämdhet att kommunen behöver invänta Trafikverkets arbetsplan innan planförslaget färdigställs.

Även om det går att finna en fysisk lösning för lokalisering av både väg och bostadsområde, så innebär närheten mellan bostäder och väg andra problem som måste beaktas och där bra och säkra lösningar behöver finnas innan planen antas. Det handlar



Länsstyrelsen
Norrbotten

Datum
2012-10-09

Diarienummer
402-8607-12

både om riskerna för olyckor med transporter av farligt gods och om höga trafikbullernivåer inom området. Planförslaget och MKB visar på olika riskreducerande åtgärder med utgångspunkt från en antagen lokalisering av ny E10. Problematiken behöver dock beskrivas när E10 funnit sitt rätta läge, och nya trafiksiffror tagits fram, för att säkerställa att det är möjligt med bostäder på det sätt som planförslaget redovisar. Generellt anser Länsstyrelsen dock att det är olämpligt att lokalisera nya bostäder till lägen som redan från början innebär avsteg från gällande riktlinjer för såväl buller som närhet till transportled för farligt gods.

Länsstyrelsen konstaterar att höga ambitioner redovisas när det gäller att skapa ett attraktivt och varierat bostadsområde både avseende landskapsupplevelser för dem som ska bo i området, och när det gäller områdets innehåll. Planbeskrivningen är också mycket detaljerad när det gäller hur man tänker att området ska kunna fungera i framtiden. Länsstyrelsen saknar dock en redogörelse för hur området relaterar till övriga samhället i det framtida Kiruna med en planerad tyngdpunkt i nordost. Bl.a. behöver samband redovisas när det gäller kommunikationer mellan området och övriga delar av den framtida staden. Länsstyrelsen noterar att ett genomförande av planförslaget konstateras ge ökat bilanvändande bl.a. med hänvisning till områdets stora nivåskillnader men också till nuvarande omständigheter i Kiruna med begränsad lokaltrafik. Så vitt Länsstyrelsen känner till så är väl hållbara transportlösningar en viktig del i det framtida Kiruna, vilket inte beaktas i planförslaget.

Lokaliseringen i nära anslutning till gruvverksamhet bedöms enligt MKB kunna innebära vissa störningar för boende inom det planerade området. Eftersom det framförallt handlar om damning, så avser LKAB att åtgärda problemet. Länsstyrelsen anser att detta bör vara säkerställt innan planen antas. Även om inte damningen enligt planhandlingen är direkt hälsovådlig, så innebär det en upplevd olägenhet för boende, vilket också bekräftats av kommunens enkätundersökning i angränsande områden.

Prövningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL.

Länsstyrelsen kan inte utesluta att planförslaget som det är utformat, innebär risk för påtaglig skada på riksintresse för kommunikationer då det kan innebära begränsningar när det gäller en optimal utformning och lokalisering av en ny E10. Det går heller inte att utesluta att det föreligger risk för hälsa och säkerhet beroende på höga bullernivåer och risker när det gäller transporter av farligt gods i områdets närhet.

Samråd

Samråd i ärendet har skett med Länsstyrelsens enheter för kulturmiljö, miljöskydd och krishantering samt med Trafikverket.

Björn Adolfson
Länsarkitekt


Inger Krekula
Planarkitekt