

DETALJPLAN FÖR DEL AV KIRUNA 1:1

SÖDRA INFARTEN

Gruvindustri, väg

Kiruna kommun
Norrbottens län
Upprättad februari 2007

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

- Plankarta med bestämmelser. Denna handling blir juridiskt bindande när detaljplanen vinner laga kraft.
- Planillustration
- Planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Fastighetsförteckning

Följande handlingar antages:

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Utlåtande

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planens huvudsyfte är att ge möjlighet att uppföra en ny väganslutning in till Kirunavaara och LKAB:s gruvområde. Den nya vägen skall gå från Nikkaluoktavägen till gruvindustriområdet på baksidan av (söder om) Kirunavaaragruvan. Denna väg kommer att vara den yttre gränsen söderut för det utökade gruvindustriområdet.

Byggandet av den nya vägen sker på grund av att Gruvvägen till LKAB påverkas av gruvans deformationsutveckling. Bärigheten på Gruvvägsbron

kommer att påverkas av deformationer inom ca 5 år. Detta innebär att transportmöjligheterna till och från gruvområdet måste säkerställas.

Den nya vägsträckningen antas medföra flera positiva konsekvenser. En av dessa är att tung trafik kan ledas helt utanför Kiruna stad, vilket medför säkrare trafikmiljö och mindre miljöstörningar i tätbebyggda områden. Det innebär också att transporter med farligt gods skulle kunna genomföras utan att passera tätbebyggda områden, vilket ger större säkerhet vid en eventuell olycka. Målet är att det vid behov skall finnas en användbar infart under 2008

Detaljplanen redovisar två vägsträckningar för denna interna körväg under samrådsskedet. Till utställningen redovisas endast den sträckning som avses genomföras.

Planens syfte är också att möjliggöra en behandlingsanläggning och utökning av befintliga gråbergsdeponier på det närliggande området. Behandlingsanläggningen kommer att bestå av sortering och förbehandling av förenade massor och visst avfall och eftersom verksamheten är miljöfarlig krävs tillstånd enligt 9 kap miljöbalken som kommer att sökas efter laga kraft-vunnen detaljplan. Anmälningsskyldighet föreligger vid utökande av gråbergsdeponi.

RIKSINTRESSEN

Planområdet ligger inom två riksintresseområden: riksintresse för värdefulla ämnen och mineraler, enligt miljöbalken 3 kap. 7§ och riksintresse för kulturmiljövården enligt miljöbalken 3 kap. 6§. Dessutom är väg E10 och Malmbanan, järnvägen mellan Luleå och Riksgränsen - Narvik, av riksintresse för kommunikationer.

Enligt 3 kap. 5§ miljöbalken ska mark- och vattenområden som har betydelse för rennärings så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan försvåra rennäringens bedrivande. Områden av riksintresse för rennärings ska skyddas mot sådana åtgärder.

Det aktuella planområdet angränsar till renskötselområde för Laevas sameby. I området finns flyttleder, rastbete samt svåra passager som länsstyrelsen i Norrbottens län har föreslagit vara av

riksintresse för rennärigen. Områdena är fastställda av länsstyrelsen och är under antagande av Jordbruksdepartementet. Se figur 3.

PLANDATA

Lägesbestämning

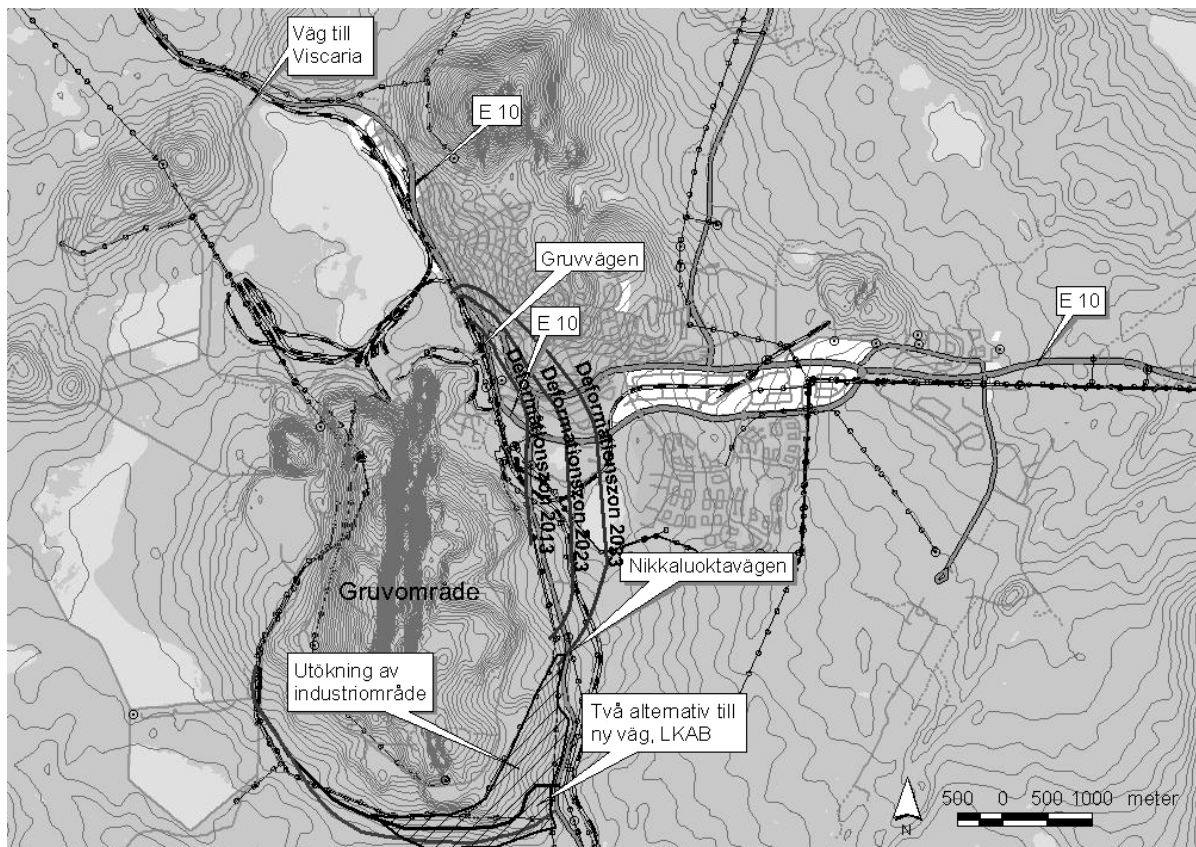
Planområdet ligger ca 4 km söder om Kiruna stad. Området gränsar i norr till LKAB:s gruvområde och i öster till väg 870, Nikkaluoktavägen. Se figur 1.

Areal

Planområdet består av ca 110 hektar mark.

Markägoförhållanden

Marken ägs av staten och förvaltas av Statens Fastighetsverk. LKAB har för avsikt att förvärva marken både inom det befintliga gruvområdet samt marken inom planområdet och förhandlingar pågår.



Figur 1. Översiktsbild över planområdet.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer

Gällande översiktsplan för Kiruna kommun är antagen 2002-06-17. Markanvändningen för området är enligt översiktsplanen "Gruvindustri" (område J1).

En fördjupad översiktsplan för Kiruna centralort har antagits enligt följande:

2006-12-19 beslutade kommunfullmäktige

- att järnvägsalternativ i väst skall anläggas över sjöbangården och inkludera tunnel genom Luossavaara.

2006-01-08 beslutade kommunfullmäktige

- att anta föreslagen fördjupad översiktsplan för Kiruna C jämte utlåtande/ställningstagande från planens samråds- och utställningsskede, detta med undantag för östlig järnvägssträckning och östlig centrumetablering.
- att offentliggöra den särskilda sammanställningen om hur miljökonsekvenserna hanteras i fördjupad översiktsplan för Kiruna C.

Detaljplanen strider inte mot den fördjupade översiktsplanen som anger tung industri för planområdet.

Gällande planer och bestämmelser

Byggförbud gäller inom tolv meter från vägområde (väg 870) enligt Väglagen 47 §.

Detaljplaner och förordnanden

Området är till största del ej detaljplanelagt. En mindre del ligger inom detaljplan för del av Kiruna 1:1 m fl, Kiruna Gruvindustriområde, Kiruna kommun. Den vann laga kraft 1994-12-22 och anger för del som är inom planområdet gruvindustri som markanvändning.

Kommunala beslut

Kiruna Kommun, miljö- och byggnadsnämnden har 2006-06-08, B § 211-06 beslutat att godkänna att detaljplan får upprättas för gruvindustriområde och väg. Då kommunen inte kan ta på sig denna detaljplaneläggning får exploitören själv anlita och bekosta en plankonsult för upprättande av detaljplan. Samtidigt beslutades att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska upprättas.

Efter utökande av detaljplanens användning (behandlingsanläggning och gråbergsdeponi) har

löpande samråd hållits med stadsarkitektkontoret i Kiruna.

Behovsbedömning

Underlag för samråd angående avgränsning av MKB för detaljplan över del av Kiruna 1:1, industriområde, har inlämnats till länsstyrelsen. Länsstyrelsen lämnade samrådsyttrande gällande avgränsning av MKB 2006-10-31 och de anser att frågeställningen om trafikförhållandena i centrum, nu och med den nya vägen, samt eventuell påverkan på rennäringsområdet skall i huvudsak vara de frågeställningar som MKB:n i första hand bör inrikta sig på.

Miljökonsekvensbeskrivning

Miljökonsekvensbeskrivningen medföljer planens handlingar och utgör ett underlag för antagandet av detaljplanen. Utförligare beskrivning av konsekvenserna kan utläsas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Den samlade bedömningen i miljökonsekvensbeskrivningen visar att båda vägalternativen överensstämmer relativt bra med Vägverkets och Banverkets utredningskorridorer. Alternativ 2 innebär en mindre påverkan på rennäringsområdet än alternativ 1. Nackdel med alternativ 2 är den höjdskillnad i vägprofilen som uppkommer vilket kan försvåra för tunga transporter.

Behandlingsanläggningen anläggs för sortering och förbehandling av förenade massor och visst avfall. En sådan verksamhet innebär en risk för mark- och grundvatten och tillstånd måste sökas i särskild ordning enligt miljöbalken.

En utökning av den terrassformade befintliga deponin strax norr om detaljplaneområdet bedöms ha en mycket liten inverkan på miljön och landskapsbilden.

**FÖRUTSÄTTNINGAR,
FÖRÄNDRINGAR OCH
KONSEKVENSER**

Kiruna samhälle kommer under en lång tid genomgå en stor infrastrukturförändring till följd av LKAB:s gruvverksamhet. På grund av de markförändringar som uppstår då marken deformeras måste bebyggelse, vägar och järnväg flyttas. Vägen till LKAB, Gruvvägen, ligger inom det område som tidigt kommer att påverkas. En ny väg måste av dessa skäl anläggas.

Den nya, södra infarten får flera positiva konsekvenser. Den tunga trafiken till och från LKAB genom Kiruna samhälle minskar. Trafiken förbi SAK-verken vid transporter till KK4 (kulsinterverket) försvinner. Farligt gods kan transporteras från Kimiten på gruvområdet till Malmberget utan att passera tätbebyggda områden.

Den nya infarten förväntas inte innebära någon konflikt med skoterleder och friluftsliv eller med den framtida järnvägen. Infarten kan fungera som anläggningsväg vid framtida järnvägsdragning enligt Kirunavaara-alternativet. Infarten överensstämmer också bra med Vägverkets planer för ny sträckning av Nikkaluoktavägen. Hänsyn skall tas till rennäringen då det i närområdet finns ett rastbete. Infarten har två alternativ, se fig 2, varav ett kommer att avlägsnas efter samrådsskedet.

En behandlingsanläggning avses uppföras inom planområdet. Verksamheten omfattar behandling, mellanlagring, omlastning och sortering av gruvavfall.

Exploatören avser också att utöka en befintlig gråbergsdeponi så att det nya detaljplanområdet berörs delvis. Ett tillstånd enligt miljöbalken krävs när nya områden utanför den gällande planen för gråbergsdeponering tas i anspråk.

Natur, geoteknik

En naturvärdesbedömning av området har utförts av Enetjärn Natur AB. Fältbesök utfördes i augusti 2006. Bedömningen avser till största del vägens sträckning enligt alternativ 2 (norra).

Vegetationen i området består av fjällbjörskog som på olika sätt har påverkats av människan. Skogen är relativt öppen och fältskiktet består huvudsakligen av blåbär, kråkbär, odon, kruståtel, skogsfräken, vårfryle, gullris och lappspira. På friskare partier med ängsbjörskog växer skogsnäva, brudborste, hönsbär och mjölkört. Några blötare partier med ripvide,

dvärgbjörk, flaskstarr, kråklöver och vitmossor finns i den västra delen av planområdet.

Under inventeringen observerades flertalet fågelarter som är vanliga i skogs- och fjällmiljö i och omkring Kiruna. En tidigare observation från 2004 tyder på att lappmesen, som är en rödlistad art, häckar eller har häckat i området. Arten visar på stark tillbakagång och orsakerna är i första hand skogsbrukets påverkan på inlandets och de fjällnära skogarnas strukturer. Under fältinventeringen kunde dock inte någon lappmes konstateras i området.

Utmed vägalternativ 2 har två områden med särskilda naturvärden dokumenterats - en ravin och en bäckmiljö. Dessa områden är ovanliga till sin karaktär och bedöms vara värdefulla ur naturvårdssynpunkt. En ny väg genom dessa områden skulle påverka naturvärdena negativt.

Sammanfattningsvis görs bedömningen att den planerade vägsträckningen i stort sett kan genomföras utan märkbart negativa konsekvenser för naturvärden. Större delen av sträckan går genom redan påverkade marker och närheten till gruvan gör att störningen på friluftslivet är begränsad.

Den östra delen av vägsträckningen enligt det norra alternativet (alt. 2) skulle dock medföra betydande påverkan på de värdefulla naturvärdena i tidigare nämnda ravin och bäckmiljö. För att undvika detta föreslås i naturvärdesbedömningen en alternativ vägsträckning, längre söderut (alt. 1).

Den dominerande jordarten i hela planområdet är morän. Marken har bra dränering, med undantag från några mindre blöta partier och en bäckmiljö.

Behandlingsanläggning

LKAB har ett behov av att omhänderta och behandla saneringsmassor och andra liknande avfall och restprodukter som förekommer inom och i anslutning till LKAB:s verksamhet. Ingen sådan anläggning finns idag i Kiruna. En förutsättning för sådan verksamhet är ett tillstånd enligt miljöbalken 9 kap. Under en sådan tillståndsprocess kommer en särskild miljökonsekvensbeskrivning för projektet att upprättas och därefter bifogas i ansökan.

De planerade verksamheterna är mellanlagring, omlastning, sortering och förbehandling av visst avfall,

bl a oljeskadad jord, kalkavfall och PAH-föroreningar. Gemensamt för dessa restprodukter och avfall är att de är förorenade i så hög grad att de måste behandlas innan de antingen återvinns eller deponeras. Verksamhetsområdet beräknas omfatta ca 4 000 m² och lokaliseras av logistiska skäl inom det nya detaljplanområdet, intill den nya infarten. Inget tak över behandlingsanläggningen planeras. Anläggningen kommer att ligga inom ett industriområde dit obehöriga ej äger tillträde. Verksamhetsområdet för behandlingsanläggningen kommer att skyddas med ett stängsel.

Lakningsbenäget avfall kommer att lagras täckt för att skydda avfallet mot nederbörd. Tätgjorda ytor möjliggör också insamling av eventuellt lakvatten. LKAB avser att anlägga tätgjorda behandlingsytor inom verksamhetsområdet för mellanlagring av massor och avfall som kräver nederbördsskyddad lagring. Övrigt avfall som inte är lakningsbenäget, kommer att lagras på hårdgjorda grusytor i anslutning till behandlingsanläggningen.

Avfallsbehandlingen sker normalt med mobila anläggningar som efter användandet kan förflyttas till annan plats utanför planområdet eller annan ort.

Gråbergsdeponi

Förutom malm transporteras betydande mängder gråberg ut ur LKAB:s gruva i Kiruna. Gråbergsdeponering räknas inte som tillståndspliktig miljöfarlig verksamhet men verksamhetsutövaren är skyldig att göra en anmälan till tillsynsmyndigheten (länsstyrelsen).

I detta planeringsskede definieras inte exakta gränser för utökning av gråbergsdeponin. Sådan verksamhet pågår redan inom den laga kraft-vunna detaljplanens område utan att verksamhetens geografiska omfattning styrs i detalj av planen. Exploatören önskar kunna utöka den befintliga terrassformade gråbergsdeponin inom området som ligger strax norr om den planerade infarten på ett ändamålsenligt sätt med tanke på områdets topografi och massornas friktionsvinkel.

Bebyggelseområden

Inom planområdet finns ingen bebyggelse.

Behandlingsanläggningen utgör inte bebyggelse eftersom det består av en hårdgjord yta på mark som saknar tak.

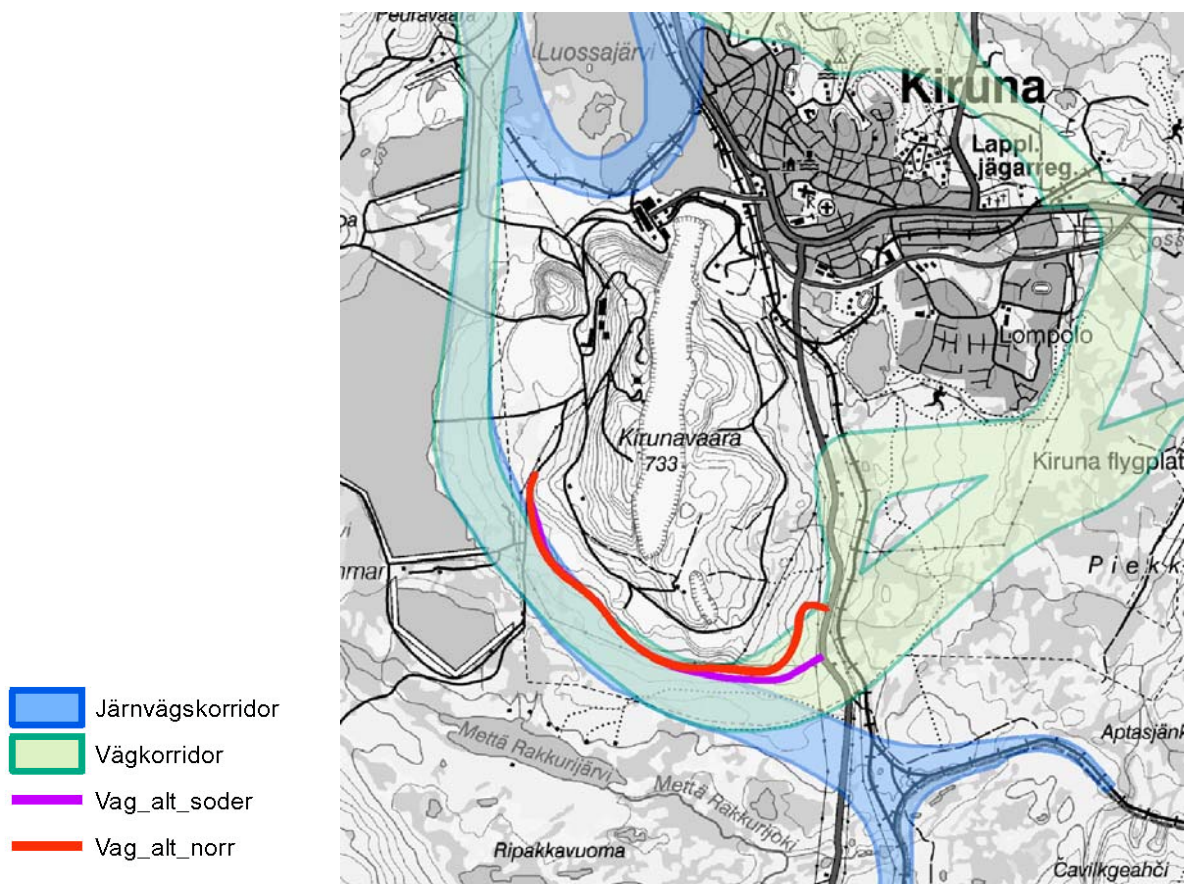
Gråbergsdeponin utgör inte heller bebyggelse.

Ny järnvägsdragning

Planområdet inkräktar på en mindre del av järnvägskorridoren. Se figur 2. Järnvägsutredningen, med tillhörande PM, har ställts ut mellan den 4 december 2006 och den 15 januari 2007. I järnvägsutredningen kvarstår båda alternativen Kiirunavaara samt Jägarskolan- Tuolluvaara, vilka har utvärderats genom att bedöma konsekvenser och hur alternativen uppfyller de uppsatta målen. Banverket tar beslut om ny järnvägssträckning under våren 2007.

Ny vägdragning av väg E10

Vägverket utreder ny sträckning av väg E10. Den utredningskorridor som berör planområdet (Kirunavaara-alternativet) visas i figur 2. Planområdet tangerar de utredningskorridorer som Vägverket tagit fram. Utställning av vägutredningen kommer att ske under feb-mars 2007.



Figur 2. De två studerade alternativen samt korridorer för ny järnväg och ny väg E10.

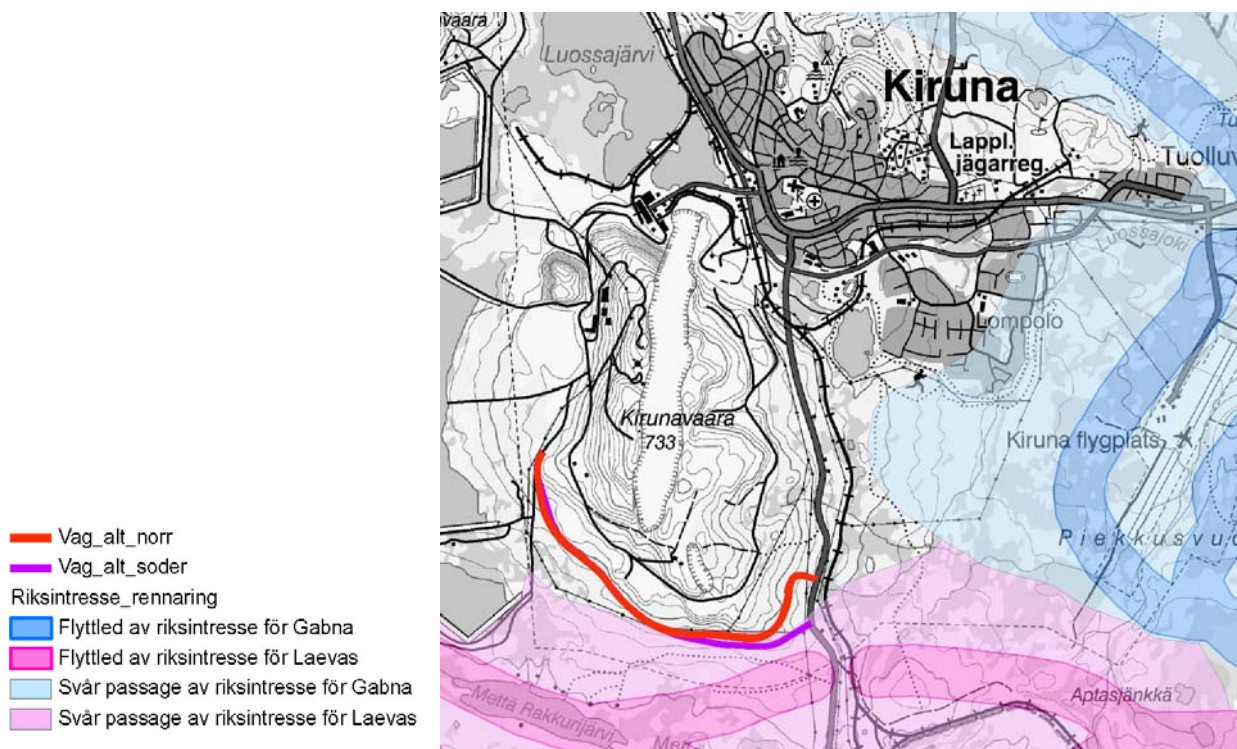
Rennäring

Vid planläggningen är det mycket viktigt att ta hänsyn till rennäringens intressen och renflyttningsleder. Till flyttleden hör också betesland och mark som används som rastbete. Renflyttningen ner till vinterlandet sker på hösten. Renarnas behov av ostördhet under flyttiden i dessa områden måste beaktas. Passagerna kring Kiruna tätort är trånga och besvärliga, på grund av bebyggelse, vägar och järnväg som skapar barriärer och försvårar renarnas möjlighet att förflytta sig. Därför är det mycket viktigt att behålla de passager som finns. Renskötselrätten inom planområdet innehas av Laevas sameby. Kartan nedan visar områden av riksintressen för rennäringen, figur 3.

Planens genomförande innebär att området för rastbetet ligger i närheten av körvägen alternativ 1 (det södra).

Behandlingsanläggningen läggs i anslutning till det valda vägalternativet och inkräktar därmed inte på rastbetet.

Gråbergsdeponin påverkar inte rastbetet.



Figur 3. Översiktspild över rennäringens intressen i området.

Jämförelse mellan de olika vägalternativen

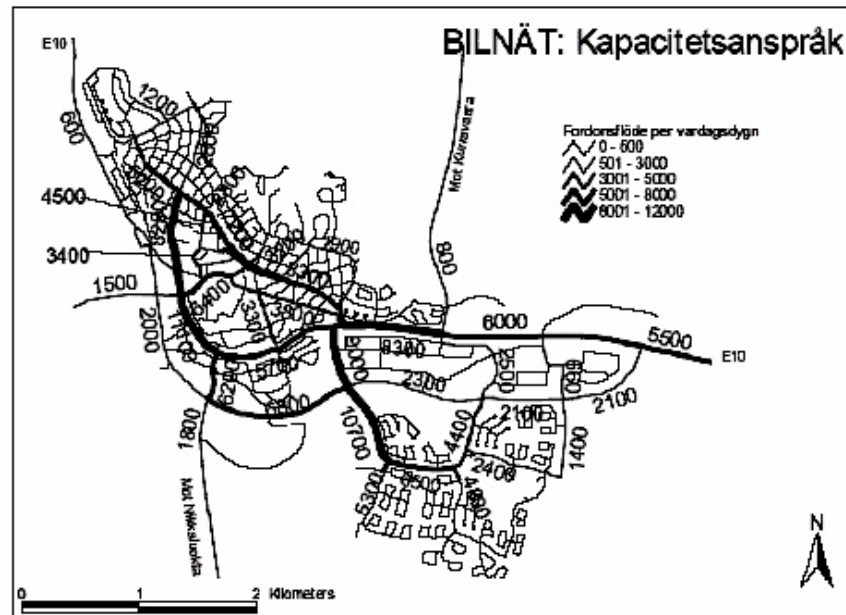
Norra alt. (Alt. 1) Fördelar	Norra alt. (Alt. 1) Nackdelar	Södra alt. (Alt. 2) Fördelar	Södra alt. (Alt. 2) Nackdelar
God överensstämmelse med Kirunavaara-alternativet (anläggningsväg)	Konflikt med Vattenfalls korsning av högspänningsledningarna	Relativt god överensstämmelse med Kirunavaara-alternativet.	Kan innebära fragmentering m a p uppförande av avgränsning för detaljplaneområdet
God överensstämmelse med Kirunavaara-alternativet. (samförläggning)	Sämre trafiksäkerhet avseende siktsträcka i anslutning med Nikkaluoktavägen (skymd sikt i kurva)	Bra siktförhållanden i anslutning med Nikkaluoktavägen.	Ett ”dött” område skapas mellan anslutningen mot Nikkaluoktavägen och plangränsen i söder.
God överensstämmelse med Vägverkets och Banverkets planer	Problem med flyttning av friströvande renar i området	Mindre påverkan på rennäringen. Trånga passager förvärras inte ytterligare	Två områden med särskilda naturvärden påverkas.
Bra profil			Höjdskillnader

Trafik

Den nya infarten till gruvområdet innebär att antalet tunga fordon på Nikkaluoktavägen kommer att öka. Den nuvarande sträckningen av Nikkaluoktavägen har begränsad livslängd p g a deformationerna. En bärighetsutredning av Nikkaluoktavägen har utförts som visar att vägen måste förstärkas inför kommande bygge av ny väg. Tre alternativ har föreslagits med varierande beläggningstjocklek, livslängd samt kostnad och beslut i frågan har inte fattats.

Trafikflödet på Nikkaluoktavägen är uppmätt till 1800 fordon per vardagsdygn, se figur 4.

Vägverket har gjort trafikmätningar i augusti 2005 och i september 2006. Trafikmängden i korsningen Gruvvägen/Hjalmar Lundbomsvägen (trafiken till och från LKAB) har uppmätts till 5700 f/D varav 1075 lastbilar (2006).



Figur 4. Fordonsflöde på vägnätet ett genomsnittligt vardagsdygn. Från Trafiknätsanalys i Kiruna 2000.

Säkerhet, buller

Det finns ingen bebyggelse i närheten av den nya anslutningsvägen. Eventuellt trafikbuller från den nya vägen drabbar därför inga närboende.

LKABs gruvindustriområde har idag en enkel inhägnad samt skyltning vilket också kommer att utföras för planområdet. Behandlingsanläggningen kommer att stänglas in eftersom obehöriga inte skall få inträde.

Behandlingsanläggningen genererar visst buller. Maskinparken utgörs främst av hjullastare, transportfordon, siktutrustning etc. Det förekommer inga andra ljudkällor av betydelse. Verksamheten kommer att bedrivas långt från närmsta boende.

Allt vatten från behandlings-, hanterings- och lagringsytor samlas in och avleds till en uppsamlingsdamm, d v s inget förorenat vatten släpps ut till omgivande mark eller vatten. Det förväntas inte medföra några märkbara emissioner till mark och vatten till följd av verksamheten. Täckt lagring av massor är en åtgärd för att minska eventuella risker för läckage till underliggande mark och grundvatten.

Damning kan förekomma i samband med lastning, lossning, siktning och krossning av massor. Åtgärder för att förebygga damning kommer att genomföras. Stillaliggande massor som lagras vid

utomhustemperatur har under stor del av året så låg temperatur att avgången av föroreningar till luft är liten. Bolagets bedömning är därför att utsläpp till luft från anläggningen förekommer i mycket ringa omfattning. Indirekt utgörs utsläpp från transporter till och från anläggningen främst av NO_x, koldioxid och partiklar. Täckning av lagrade massor är en åtgärd för att minska eventuella störningar.

De tätgjorda ytorna för behandlingsanläggningen utformas så att inga föroreningar kan tränga ned genom ytan och förorena underliggande konstruktion, mark eller grundvatten. Processvatten från verksamheten kommer att samlas upp och renas.

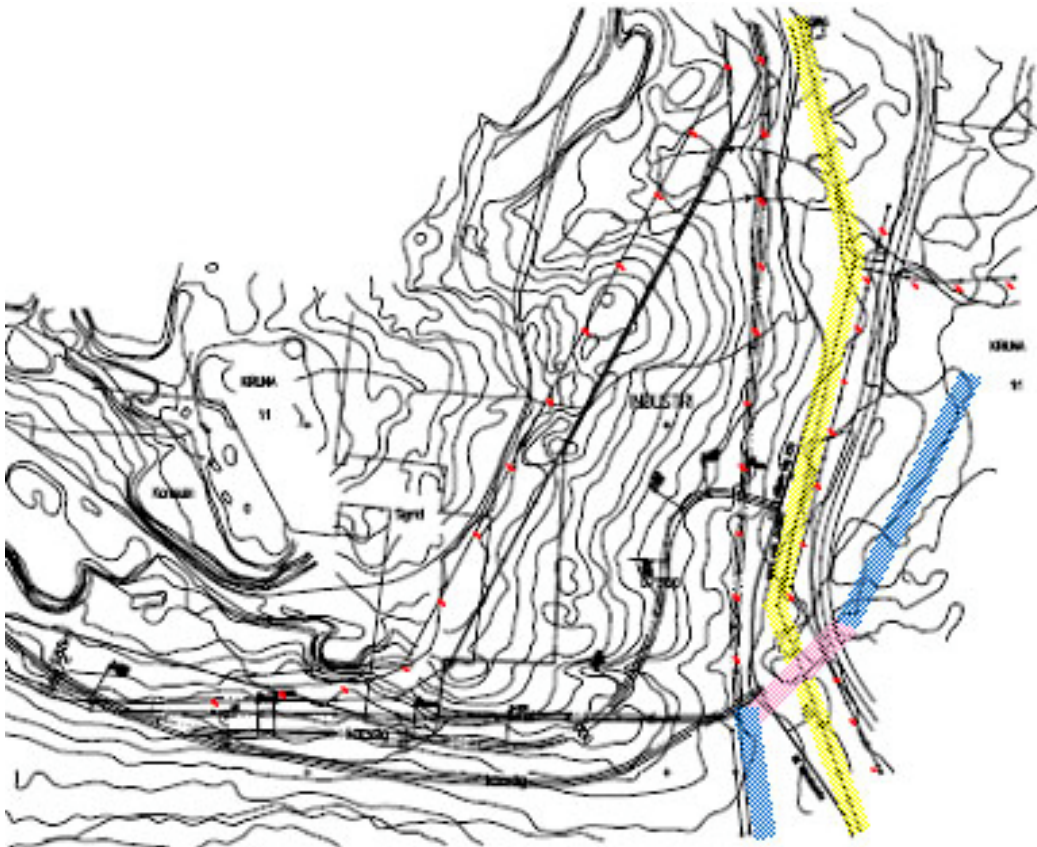
Genom bl a utvecklingen av sovrings- och anrikningsprocesser har antalet typer av gråbergsavfall ökat. Avfallet indelas i huvudsak i anläggnings- och ortdrivningsgråberg, torrt sovringsgråberg i olika fraktioner samt våta sovrings- och anrikningsgråberg. Gråbergsavfallet kemiska egenskaper varierar beroende på vilken typ av malmkvalitet som bearbetas och i vilken grad järnmalm förädlats. Med gråberget följer också kväveföreningar som har sitt ursprung från sprängmedel som använts vid bergbrytningen. Massorna kan även innehålla järnskrot, som lastbil- och bussvrak från den tid dagbrottet användes som kommunal soptipp. Innan gråberget deponeras, sorteras skrot bort och tas om hand.

Inom gruvområdet bedriver LKAB verksamhet som innebär tillverkning och förvaring av explosiva ämnen. En riskanalys har gjorts av FOI (2006-02-28). Avstånd som medför acceptabla risker redovisas i tabell nedan. Dessa avstånd har varit dimensionerande när den nya dragningen för södra infarten har planerats.

Byggnad	Ungefärliga kortaste avstånd med acceptabel risk mellan byggnad och ny väg (m)
Kimiten (byggnad 8)	540
Förråd (byggnad 14)	540
Destruktionsanläggning	670

Teknisk försörjning

Genom planområdet går flera stora högspänningsledningar. Dessa skyddas av ledningsrätt. En omstrukturering kommer att utföras inom och utanför detaljplaneområdet enligt förslag redovisat i figur 6 nedan. Koncessionen har blivit godkänd av Energimyndigheten och byggnationer har påbörjats. De nya ledningarna kommer att bli skyddade av ledningsrätter.



Figur 5. Översiktlig bild över de kraftledningar som skall bibehållas samt raseras inom planområdet. De gula, rosa samt blåa linjerna kommer att behållas medan de rödprickmarkerade kraftledningarna skall raseras.

Administrativa frågor

Bygglov krävs inte för att bygga till eller på annat sätt ändra industribyggnader. Samtliga byggnader inom planområdet rubriceras som industribyggnader. Bygglov krävs inte för att uppföra mindre komplementbyggnader.

I fråga om andra anläggningar än byggnader krävs inte bygglov för att

1. Anordna upplag eller materialgård
2. Inrätta fasta cisterner eller andra fasta anläggningar för kemiska produkter, även om dessa är hälso- och miljöfarliga, eller varor som kan medföra brand eller andra olycksrisker
3. Uppföra murar eller plank

4. Anordna parkeringsplats utomhus
5. Ändra anläggning som avses i 1-4

Detaljplanens bestämmelser angående bygglovbefrielse överensstämmer helt med den befintliga detaljplanen för del av Kiruna 1:1 m fl, Kiruna Gruvindustriområde, Kiruna kommun, laga kraft 1994-12-22.

**MEDVERKANDE
TJÄNSTEMÄN**

Arbetet med planhandlingarna har utförts av MAF Arkitektkontor AB på uppdrag av LKAB Kiruna och Kiruna kommun. Samråd har hållits med Vattenfall, Laevas sameby, Banverket Norra Banregionen, samt Vägverket Region Norr.

MAF Arkitektkontor AB, Luleå
Upprättad februari 2007

Planförfattare:

AnneLie Vesterlund
Samhällsplanerare

Annika Ohls
Samhällsplanerare