

Detaljplan

Del av Kiruna 1:1

Södra infarten

Gruvindustri, väg

Miljö- och Byggnämnden
Kiruna kommun

Upprättad i juni 2007
Reviderad i januari 2008

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Hur samråd bedrivs Under samrådstiden har samråd skett med berörda kommunala förvaltningar och nämnder, statliga verk, länsstyrelsen samt berörda sakägare och andra med väsentligt intresse av planen.

Samrådshandlingar har skickats ut till ovan nämnda vilka har beretts tillfälle att yttra sig över upprättad detaljplan. Efter samrådstiden begärdes ytterligare ett yttrande av LKAB/Kimit AB efter att nya uppgifter framkommit.

Sammanfattning av
inkomna samråds-
yttranden

Tio samrådsyttranden har lämnats in till stadsarkitektkontoret, vilka sammanfattas nedan. Yttrandena i sin helhet finns i akten på stadsarkitektkontoret.

1. Banverket

Banverket har inga direkta synpunkter på planförslaget. Banverket förordar ur Banverkets perspektiv inget av de två alternativa förslag på vägar men vill gärna lämna följande kommentarer kopplat till Banverkets fortsatta planering av ny järnväg.

Banverket har sedan detaljplanen upprättades tagit ställning till alternativ sträckning av den nya järnvägen och detta är alternativ Kiirunavaara. Järnvägskorridoren Kiirunavaara har förändrats något i den södra delen av sträckningen med det påverkar inte något av de föreslagna alternativen på väg. Banverket vill med största sannolikhet kunna samnyttja den nya väganslutningen som bygg- och serviceväg samt för åtkomst till den framtida mötesstationen som planeras. Banverket kommer att föra dialog kring detta i den fortsatta planeringsprocessen. Lokaliseringen av den tänkta behandlingsanläggningen är ännu inte fastställd. Banverket vill påpeka i samband med val av lokalisering att det är av vikt att den inte påverkar den framtida järnvägsanläggningen. Vid tidigare samråd med LKAB och Kiruna kommun har även lämpligt säkerhetsavstånd mellan ny planerad järnvägsanläggning och framtida gråbergsdeponier diskuterats och delgivits. Slutligen vill Banverket framföra att målsättningen är att samordna åtgärderna så långt som möjligt av viltpassage för att undvika onödigt intrång för Laevas samebyn det är viktigt att dialog sker med Laevas sameby innan beslut av vägalternativ.

Några smärre synpunkter på detaljplanen: Tabell sid. 11 har fel kolumnrubriker jämfört samrådshandlingens texter om respektive alternativs för- och nackdelar samt namn på alternativ. I listan över referenser för MKB:n saknas järnvägsutredningen vilken vi förutsätter ha använts i utredningen.

Svar: Kommunen anser att det är av stor vikt att dialogen om att samordna nyttjandet av väganslutning samt att samordna åtgärderna av viltpassagen sker så långt som det är möjligt i den fortsatta planprocessen. Denna dialog skall ske mellan kommunen, Banverket och LKAB samt Laevas sameby.

2. Vattenfall

Vattenfall Eldistribution AB har anläggningar som eventuellt kan beröras med anledning av föreslagna förändring som kommunen utreder. Om så är fallet skall Vattenfall Eldistribution AB hållas skadeslös för eventuella flyttningar eller andra förändringar av Vattenfall AB:s anläggningar som förorsakas på grund av Kiruna kommuns planerade verksamheter.

Svar: Föreslagen detaljplan innebär inte några förändringar av Vattenfall AB:s anläggningar.

3. Vägverket

Det är av största vikt att anslutningen mot Nikkaluoktavägen görs på ett trafiksäkert sätt med god sikt. Exakt läge för utfarten bör studeras närmare och att låsa fast läget för anslutningen i detta skede kan ge en mindre god lösning.

Svar: Av de två angivna vägalternativen har anslutningen från det norra vägalternativet, alternativ 2, bäst förutsättningar för trafiksäkerhet och god sikt. Plangränsen som låser utfarterna föreslås tas bort. Istället får utfarten ordnas med servitut. Vägen skall dessutom endast anges i illustrationen. Inom användningen för gruvindustri kan väg anläggas där bäst förutsättningar ges, se vidare svar till punkt 9.

4. Miljökontoret, Kiruna kommun

Det är önskvärt att projektet genomförs så snabbt som möjligt eftersom en ny infart avlastar centrala delar från tung trafik och farliga transporter. Den planerade anläggningen för behandling av saneringsmassor och annat liknande avfall ska tillståndsprövas enligt miljöbalken. I den processen prövas lämplig lokalisering samt anläggningens miljökonsekvenser. Platsen bör inte låsas i detaljplanen.

Det bör vara säkerställt att övrig planerad infrastruktur inte påverkas negativt av planen. Rennäringens behov av åtgärder, så att deras verksamhet inte påtagligt försvåras, ska beaktas.

Övervägande om reglering av höjden på gråbergsdeponin kan behövas med avseende på landskapsbilden. Gråbergssupplag utanför den befintliga detaljplanen kommer att regleras i ett miljötillstånd, som inte får strida mot detaljplanen.

Svar: I planen föreslås att reglering av höjden läggs till som en planbestämmelse. Angående rennäringsen, se svar punkt 9.

5. Planerings- och utredningsavdelningen, Kiruna kommun

Korsningen med Nikkaluoktavägen bör vara väl upplyst. Dessutom bör ramp för högersvängande fordon från Kirunahållet anläggas (högerfil). Alternativ 1 förordas map terräng/lutningar. Parkeringsmöjligheter för friluftsliv bör anläggas längs Nikkaluoktavägen.

Ingen erinran mot planförslaget i övrigt.

Svar: Möjligheten till parkeringsutrymme för friluftsliv inom planområdet är olämpligt med tanke på att området planläggs för gruvindustri samt att körvägen i planen inte är för allmän trafik. Ramp för högersvängande fordon ligger inte inom ramen för detaljplanen och Plan- och bygglagen (PBL). Dialogen bör ske med Vägverket om detta är nödvändigt, se vidare svar punkt 3.

6. Laevas sameby

Samebyn förordar det norra vägalternativet som blir mer lämplig i ett redan trångt område för fri renströvning. Efter svåra betesförhållanden i skogslandet kommer renar, som är i sämre kondition, strövande i egen takt upp mot fjället. Renarna använder myrarna som ligger söder om flygfältet som vandringsstråk och passerar Nikkaluoktavägen vid det södra alternativet.

Svar: Angående val av vägalternativ, se svar punkt 9.

7. Försvarsmakten, Norrbottens regemente, I19

Ingen erinran mot planförslaget.

8. LKAB

I samrådsskedet presenteras två alternativa väganslutningar (alternativ 1 södra och alternativ 2 norra). LKAB förordar starkt alternativ 1.

Anledningarna till ett förordande av alternativ 1 är följande:

- medför inte några konsekvenser för naturmiljön
- har en bättre överensstämmelse med Banverkets järnvägskorridor
- risken för negativa barriäreffekter för rennäringen minskar i och med att vägen läggs närmare en tänkt järnvägslinje (jfr samebyns synpunkter kap 7.2 i bilagd MKB).
- har en god överensstämmelse med Vägverkets planer på en ny Nikkaluoktaväg.
- Alternativ 2 kan medföra att trafiksäkerhetsrisker byggs in i de nya vägavsnitten.
- topografin i området medför att ett anläggande av alternativ 2 medför ett relativt ökat behov av fyllnadsmassor, det kan också medföra problem för de tunga transporter som vägen byggs för.
- området som behöver tas i anspråk för vägen blir också större jämfört med alternativ 1 då vägbanken blir bredare.

I övrigt har LKAB inget att erinra mot föreslagna ändringar i detaljplanen.

I MKB:n anges att LKAB har ett gällande tillstånd för deponering av torrt gråberg t.o.m 2018, vilket är en missuppfattning. Denna skrivning i MKB:n har sannolikt sin grund i att LKAB i januari 2004 anmälde planerade framtida deponering av torrt gråberg till Länsstyrelsen. LKAB hade då utrett lämpliga områden för att täcka deponeringsbehovet för ytterligare en 15-års period, d.v.s. fram till 2018. Länsstyrelsen fattade 2004-07-01 beslut i ärendet utan erinran mot LKAB:s planer (555-272-04, 25 84 101).

Gällande tillstånd för deponering är enligt LKAB inte tidsbegränsat utan styrs enbart av gällande detaljplanegräns och de förutsättningar som anges för detaljplanen. LKAB anser att detta bör korrigeras i MKB:n.

Svar: Angående val av vägalternativ, se svar till punkt 9.

Fel i MKB:n angående tillståndet för gråbergsdeponering skall korrigeras.

9. Länsstyrelsen i Norrbottens län

Att anlägga en ny infart till LKAB är nödvändigt och att förlägga den inom det aktuella området ser vi som mycket lämpligt eftersom det torde få positiva konsekvenser för stadsmiljön när stor del av den tunga trafiken genom centrum försvinner. Planförslaget redovisar två möjliga lokaliseringar för infarten från Nikkaluoktavägen. Det framgår inte i planförslaget varför man identifierat två så exakta lägen. Enligt länsstyrelsens uppfattning borde det även vara möjligt att kombinera de två alternativen, så att en anslutning mot Nikkaluoktavägen görs enligt alternativ 1, men att vägen efter att ha passerat kraftledningen övergår i sträckningen för alternativ 2. Eftersom planförslaget inte redovisar vägen på annat sätt än som en egenskap för användningen industri, så torde det vara fullt möjligt att även genomföra andra lösningar än de två som redovisats. Vi kan inte se något hinder mot att en intern "körväg" etableras

även på andra delar av industriområdet, d.v.s. på "prickmarken". Vi ifrågasätter därför lämpligheten i det valda redovisningssättet, eftersom det kan vilseleda någon att uppfatta det som att planen inte tillåter andra lösningar. Vi rekommenderar istället att enbart redovisa alternativen som illustrationer och inte med en planbestämmelse. Kommunen bör även överväga att ändra plangränsen så att de uppskjutande delarna mot Nikkaluoktavägen tas bort. De fyller inte någon stor funktion utan anslutningen mot Nikkaluoktavägen kan hanteras via servitut.

Eftersom ravinen inne på området bedöms ha så höga naturvärden så kan en skyddsbestämmelse införas för att säkerställa dessa värden även i framtiden. Vi noterar att den ena illustrerade läget för behandlingsanläggningen är mitt i ravinen, vilket torde vara ett misstag.

Bestämmelsen om ändrad bygglovsplikt för vissa ändamål blir vilseledande eftersom den till stora delar syftar på befintliga byggnader och några sådana inte finns inom området. Dessutom är hela området prickmark. Kommunen bör se över bestämmelsen för att undvika eventuella missförstånd i framtiden.

Texten i planbeskrivningen sid. 2, 7:e stycket, om riksintresse för rennärningen bör omformuleras, eftersom den innehåller sakfel. Hela stycket bör ersättas med den text som finns i MKB:n sid. 23, 6:e stycket ("Den viktiga flyttleden...")

Kunskapen om områdets fågelliv baseras på observationer gjorda under augusti månad 2006. Tiden är olämplig eftersom häckningstiden då är över för fåglarna och dessa till stora delar redan kan ha lämnat området.

Länsstyrelsen är tveksam till att uppgiften i MKB:n (sid. 30) är korrekt, att det finns ett tillstånd för gråbergsdeponering som gäller fram till år 2018. Detta bör kontrolleras med LKAB. Vi noterar även att MKB:n på sid. 8 i planbeskrivningen redovisar att gråbergsdeponering inte är tillståndspliktig. På flera andra ställen i både MKB och planbeskrivning sägs motsatsen. Kommunen bör se över detta.

I MKB:n bör det förtydligas att delar av planområdet ligger utanför det område där det genomförts en arkeologisk utredning.

MKB:ns bilaga 2 "Fornlämningar och andra kulturhistoriska lämningar" behöver kompletteras, då kartan inte är komplett, fler lämningar finns inom området. Några av dessa är direkt berörda av de föreslagna alternativen för tillfartsväg. Ny karta bifogas. MKB:n behöver förtydligas så att det framgår hur man avser att ta hänsyn till dessa lämningar.

Texten under 12.4 Kulturmiljö bör omformuleras. Eftersom det aktuella området ligger inom riksintresseområdet för kulturmiljö kan man inte säga att riksintresset inte berörs.

Ur planhandlingen bör framgå att det i det fortsatta arbetet krävs samråd med länsstyrelsens kulturmiljöenhet ske för bedömning om arkeologiska utredningar kan komma att krävas i den del av planområdet där ingen arkeologisk utredning har genomförts. Det gäller även för de arbetsföretag som är bygglovsbefriade. Dessa samråd måste ske i god tid innan arbetenas igångsättande.

Vissa av konsekvensbedömningarna i MKB:n anser länsstyrelsen bör ses över. Vi ifrågasätter t ex slutsatsen att konsekvenserna för naturmiljön för båda alternativen bedöms som små. Med tanke på de naturvärden som lyfts fram för ravinen så torde det norra alternativet snarare innebära måttliga eller stora konsekvenser för naturmiljön. På samma vis ifrågasätter vi om inte konsekvenserna för såväl landskapsbild som friluftsliv åtminstone borde bedömas som måttliga.

På sid. 34 i MKB:n under rubriken planerade skyddsåtgärder, så är det ottydligt vilka åtgärder som man avser genomföra. I detta fall torde det knappast bli aktuellt med några ekodukter, men de nämns ändå. Att planera tillsammans med samebyn torde knappast vara en planerad skyddsåtgärd.

Redovisningen i planbeskrivningen av alternativen överensstämmer inte med plankartans redovisning. Kartskalen torde vara felaktig. 1:10 000 istället för 1:20 000.

Länsstyrelsen har inte några invändningar mot planförslaget som skulle kunna leda till att beslutet att anta detaljplanen behöver prövas enligt 12 kap 1 § PBL.

Svar: I samrådshandlingen har två vägalternativ redovisats på plankartan eftersom de två huvudsakliga intressenterna, LKAB och Laevas sameby har förordat olika alternativ på var vägen bör anläggas. Genom att redovisa dessa som två valbara alternativ har bedömningen inför utställandefasen underlättats.

Planområdet kommer att bibehållas, endast de två uppskjutande delarna mot Nikkaluoktavägen tas bort. Anslutningen mot Nikkaluoktavägen får istället ordnas med servitut. På så vis låser inte detaljplanen fast läget för var infarten till den nya vägen skall gå. Den tänkta dragningen av vägen kommer att redovisas i illustrationskartan och inte som en bestämmelse. Planbestämmelsen "Körväg" tas bort. Dragningen av vägen kan alltså ske inom området för gruvindustri. Däremot läggs en bestämmelse till där väg inte får anläggas, det vill säga i planområdets södra del, vilket är en "kompromisslösning". Förslagna ändring innebär att infartsvägen blir möjlig att dras norr om ravinen.

Behandlingsanläggningen kommer inte att anläggas i ravinen. Men ett exakt läge regleras dock inte i detaljplanen. Ravinen skyddas i största möjliga mån, men kommer att förstöras mer eller mindre i och med anläggningen av vägen.

Bestämmelsen om ändrad bygglovsplikt tas bort. Sakfel om riksintresset för rennärningen i planbeskrivningen korrigeras i enlighet med texten i MKB:n, sid. 23. Övriga synpunkter om MKB:n skall ses över för korrigering och omformulering.

Samråd med länsstyrelsens kulturmiljöenhet skall ske för bedömningen om arkeologiska utredningar.

Uppgifterna i MKB:n om tillstånd för gråbergsdeponering korrigeras, se punkt 8, LKAB:s yttrande och svarskommentar.

Kartan i MKB:ns bilaga 2 "Fornlämningar och andra kulturhistoriska lämningar" har kompletterats. Ett förtydligande i MKB:n skall göras för vilken hänsyn till dessa lämningar som skall vidtas. Texten om riksintresset för kulturmiljö, punkt 12.4 i MKB:n skall ses över.

Kommunen skall också se över konsekvensbedömningen ytterligare med tanke på de ändringar som planen innebär. Nu är läget för infartsvägen klarlagd och det ger en tydligare bild för vilka miljökonsekvenser detta medför t ex naturmiljön.

De beskrivna skyddsåtgärderna på sid. 34 i MKB:n skall korrigeras. Skalan på kartan ska korrigeras till 1:10 000.

Ställningstagande

Miljö- och Byggnämnden föreslås besluta att detaljplanen får ställas ut för granskning med föreslagna ändringar i enlighet med svaren ovan, sammanfattningsvis:

- Plangränsen som låser anslutningen till Nikkaluoktavägen tas bort.

- Tillägg av en planbestämmelse som reglerar tiphöjden över nollplanet.
- Sakfel i MKB:n angående tillståndet för gråbergsdeponering korrigeras.
- Planbestämmelsen "Körväg" tas bort. Val av infartsväg redovisas som en illustration i illustrationskartan.
- Tillägg av bestämmelse om var väg inte får anläggas, dvs. söder om ravinen.
- Bestämmelsen om ändrad bygglovsplikt tas bort.
- Sakfel om riksintresse för rennärigen i planbeskrivningen korrigeras i enlighet med texten i MKB:n, sidan 23.
- Komplettering till kartan över fornlämningar och andra kulturhistoriska lämningar, i bilaga till MKB:n.
- Skala på plankartan ändras till 1:10 000.
- En översyn av konsekvensbedömningen för naturmiljön, landskapsbild och friluftsliv ska göras.

Ej tillgodosedda
sakägare
Revidering i plan

Alla sakägare är tillgodosedda.
Bestämmelse "n" ska läggas till, där skyddsstängsel skall finnas mot väg.

Ytterligare revidering
Yttrande inkommet
2007-12-20

10. LKAB/Kimit AB

Kimit AB:s fortsatta tillstånd till sprängämnestillverkning förutsätter att säkerhetsavstånden till annan verksamhet inte påverkas. I samband med planerna gällande ny infart till gruvindustriområdet har Kimit AB varit i kontakt med Räddningsverkets avdelning för Brand och Explosiva varor, vilket Kimit AB:s yttrande är baserat på.

Det är av stor vikt att beakta rätt säkerhetsavstånd mellan den nya vägdragningen och företagets verksamhet inom området. En förutsättning för den fortsatta planeringen av vägen måste därför vara att vägen anläggs så att avståndet mellan företagets verksamhet och den planerade vägen uppfyller kravet om minst 800 meter. Kimit AB förutsätter vidare att företaget erbjuder delaktighet i den fortsatta detaljutformningen av vägdragningen så långt som den berör företagets verksamhet inom området.

Svar: Innan detaljplanen ställs ut för utställande föreslås att hänsyn tas till ett säkerhetsavstånd från Kimit AB:s verksamhet, om minst 800 meter. Detta prövas och justeras i detaljplanen innan utställning. Samverkan sker med Banverket eftersom vägen till viss del också ska nyttjas som serviceväg för byggandet av ny järnväg.

Nytt ställningstagande

Miljö- och byggnämnden föreslås att besluta att detaljplanen får ställas ut med föreslagen ändring, det vill säga att vägdragningen korrigeras med hänsyn till ett säkerhetsavstånd om ca 800 meter från Kimit AB:s verksamhet. Tidigare beslut om förslag till ändringar står fortfarande fast.

Stadsarkitektkontoret
Kiruna den 16 januari 2008

Sandra Minde
Planarkitekt

Bilaga: Länsstyrelsen samrådsyttrande från plan-, kulturmiljö-, och miljöskyddsmyndigheter samt med Banverket och Vägverket.