

Detaljplan

Del av Kiruna 1:1

Södra infarten

Gruvindustri, väg

Miljö- och Byggnämnden
Kiruna kommun

Upprättad i november 2008

UTLÅTANDE

Utställning av planförslaget har ägt rum under tiden 30 oktober till och med 28 november 2008. Utställning kungjordes i lokaltidningen, sakägare fick per post en kungörelse och förslaget hängdes upp i Stadshuset. Dessutom publicerades det på kommunens hemsida på Internet.

Under utställningstiden har sex skriftliga synpunkter kommit in. Här redovisas de viktigaste delarna av synpunkterna med kommentarer. Inkomna skrivelser finns i sin helhet i Miljö- och byggnämndens planakt.

SYNPUNKTER I UTSTÄLLANDESKEDET

Den 30 september 2008 anordnades ett möte vid aktuell vägsträckning mellan planarkitekt Sandra Minde och ordförande i Leavas sameby, Tor Erik Huuva samt två representanter från LKAB. Ett förslag till vägsträckning hade stakats ut. På plats fick Tor Erik Huuva lämna synpunkter på föreslagen sträckning. Sammanfattningsvis håller samebyn fast vid tidigare inlämnade synpunkter som inkom under samrådstiden, vilka finns sammanfattade nedan.

Länsstyrelsen har meddelat via e-post att de inte lämnar något granskningsyttrande över planförslaget med hänvisning till att kommunen kommer att justera de brister avseende redovisning av forn- och kulturlämningar på plankartan och i planbeskrivningen.

1. Luftfartsstyrelsen, inkom 2008-11-18

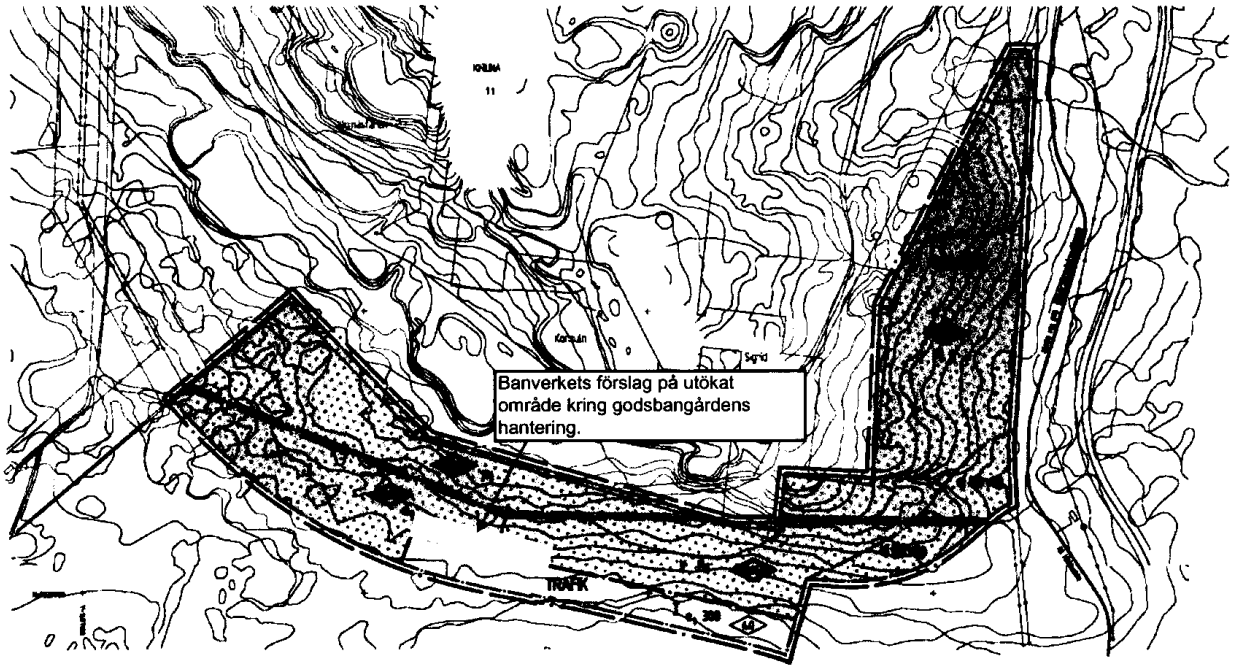
Ingen erinran mot planförslaget.

2. Försvarsmakten, inkom 2008-11-17

Ingen erinran mot planförslaget.

3. Banverket, inkom 2008-11-28

Banverket har en nära dialog med Kiruna kommun avseende godsbangårdens utformning med de tillhörande mark- och byggnadsytor som erfordras. I samband med denna remiss har dock konstaterats att områdets yta för godsbangårdens ändamål behöver utökas i enlighet med bifogad bilaga. Banverket vill även lyfta fram att godsbangårdens utrymmesbehov kan öka i framtiden, varför det i möjligaste mån bör finnas utrymme för en sådan expansion. Banverket har i övrigt inga ytterligare synpunkter än de som lämnades i tidigare yttrande daterat till 2007-03-23.



Utklipp från bifogad bilaga

Kommentarer: I samråd med Banverket och LKAB föreslås en revidering där mark enligt Banverkets bifogade skiss för trafikändamål utökas. Detta bedöms inte medföra några hinder eller i övrigt problem, för berörda intressen i området.

4. Vägverket, inkom 2008-11-28

Vi ser positivt på att med detaljplanen ge möjlighet till att uppföra en ny väganslutning söder om Kiirunavaara in till LKAB:s gruvområde. Med detta möjliggörs att styra om tunga transporter till och från LKAB som idag går genom staden.

Södra infarten är en förutsättning för att en ny E10 genom den framtida staden i nordväst ska kunna utföras som en ovanjordslösning med hänsyn till omgivande stadsmiljö. Infarten harmonierar också med ett genomförande av ny Nikkaluoktaväg. Det är positivt att LKAB har som mål att det ska finnas en användbar infart redan under 2009, eftersom detta skapar klarare planeringsförutsättningar i det fortsatta arbetet.

Trafikflödena på Nikkaluoktavägen vid planerad infart är lägre än redovisade 1800 fordon/dygn sett ur ett årsdygnsperspektiv. Enligt Vägverkets mätningar uppgår trafikmängden till 430-670 ÅDT enligt mätning 1997, och 570 ÅDT enligt beräkning utförd 2006. Dessa relativt låga flöden ger höga verkliga hastigheter på sträckan. Vägverket anser att anslutningen till Nikkaluoktavägen ska utformas för 90 km/h med siktförhållanden för god standard enligt VGU. Bedömning av bästa placering och utformning av vägens anslutning mot Nikkaluoktavägen ska studeras i samråd med Vägverket.

Kommentarer: Uppgifter om trafikflödena enligt Vägverkets synpunkter ändras i planbeskrivningen. Vid projektering och anläggandet av väg förväntas exploitören samråda med Vägverket.

5. Leavas sameby, inkom 2008-11-28

En av de för samebyn livsnödvändiga huvudflyttlederna för renar mellan samebyns vår-, höst-, och vinterbetesland går i det nu aktuella planområdet. I planområdets närhet finns också rastbeten och även en trång passage som är av riksintresse för rennäringen.

Planområdet ligger således delvis inom ett område som är av riksintresse för rennäringen för Laevas sameby.

Området är mycket viktigt för den fria strövningen som sker under våren. Renarna följer myrstråken söder om flygfältet i sin fria strövning västerut och passerar Nikkaluoktavägen i området för det planerade planområdet. Vid en titt på kartan ser man att myrarna leder till just detta område. Den framtida dragningen av järnvägen och nya gruvvägen kommer att ha en öst-västlig riktning vilket vår sameby alltid varit emot då dragningen kommer att gå längs med renarnas naturliga vandringsstråk. Renarna kan således komma att följa väg och järnväg med risk för påkörningar och risk för att renarna hamnar inom gruvområdet.

Även Nikkaluoktavägen kommer att få en ny dragning i området. Vid passagen över järnvägen kommer vägen att ledas över järnvägen via en bro. Den vägsträckan kommer att få vägräcken och bli väsentligen höjd vilket leder till att den fria strövningen där omöjliggörs. Detta innebär att av bara en fjärdedel av området för dagens fria strövning blir kvar. Detta är för lite med tanke på den barriäreffekt som uppstår i området.

Utredningsområdet omfattar den viktiga flyttleden och den svåra passagen som är oerhört viktiga för samebyns rennäring. Jordbruksverket har 2005-12-15 beslutat att berörd flyttled samt den trånga passagen är av riksintresse enligt miljöbalken. I planbeskrivningen anges att konsekvenserna för rennäringens riksintressen blir små. Samebyn håller inte med i den bedömningen och anser att utredningsområdet utgör en olägenhet för rennäringen i området. Att området är riksintresseklassat för rennäringen talar klart emot att konsekvenserna kommer att bli små.

Vi anser att planen inte får omfatta riksintressena. Planen måste därför storleksmässigt anpassas till rennäringens villkor. Området är idag en flaskhals i samebyns renskötsel och är redan idag oerhört svårt att passera med renarna. Utöver ny järnväg och ny gruvväg och en ny dragning av Nikkaluoktavägen har vi följande åtgärder i området. Ny skoterled, vindkraftverk på Badosvarri, grustäkt på Badosvarri, sandmagasin norr om Meahcce Rahkkurjávri. De kumulativa effekterna av alla dessa ingrepp innebär en oundviklig störning i området som kan komma att innebära att området i praktiken blir oanvändbart under samebyns flyttningar och under den fria strövningen.

Om utredningsområdet blir verklighet krävs det åtgärder för att vi även fortsättningsvis ska kunna använda det riksintresseklassade området för den fria strövningen. Vi inom samebyn är förvissade om att en ekodukt om 100 meter kan vara en åtgärd som skulle kunna göra att den fria strövningen kan fortgå även i framtiden. 100 meter ekodukt innebär att det blir möjligt att stängsla in järnvägen. Detta är en lösning som vi tror skulle minska olägenheterna till den grad att olägenheterna inte längre blir avsevärda.

Kommentarer: Av inkommen skrivelse från Leavas sameby har två direkta synpunkter kunnat urskiljas som berör detaljplanen för Södra infarten. Övriga synpunkter rör inte detaljplanen för södra infarten, utan järnväg och ny Nikkaluoktaväg, vilket inte besvaras eller kommenteras här.

Samebyn anser dels att bedömningen av planens konsekvenser på rennäringens riksintressen är felaktig, att planen leder till olägenheter för rennäringen i området, och att konsekvenserna därmed blir större än angivet. Dels att planen omfattar för stort markområde, att det ska anpassas till rennäringens villkor storleksmässigt. Samebyn anser vidare att de åtgärder som krävs för att området ska kunna nyttjas för renarnas strövning är en 100 meter bred ekodukt över järnvägen så att järnvägen därmed stängslas in.

Den 30 september 2008 träffade planarkitekt Sandra Minde och representanter från LKAB, Tor Erik Huuva, ordförande Leavas sameby, där en utstakad väg studerades i fält. Utstakad

väg gick söder om tidigare överenskommet vägområde enligt utställandeförslaget. Vid detta tillfälle kom alla parter överens om att vägen inte ska gå enligt utstakad väg, utan inom det område som i utställandehandlingen tillåter väg. Det ska också tilläggas att efter samråd om detaljplanen gjordes en kompromiss mellan parterna LKAB och Leavas sameby där det inom planen regleras var mark inte får nyttjas för körväg.

Miljökonsekvensbeskrivningen är ett beslutsunderlag för detaljplanen. I denna har konsekvenserna av planens genomförande beskrivits och konsekvenserna för rennäringen har bedömts bli måttliga. I planbeskrivningen har en samlad bedömning av konsekvenserna redovisats, vilken baseras på miljökonsekvensbeskrivningen. Det har av misstag angetts att konsekvenserna blir små för rennäringen. Detta ska åtgärdas.

6. Tekniska Verken i Kiruna AB, inkom 2008-11-18

Ingen erinran mot planförslaget.

EJ TILLGODOSEDDA SAKÄGARE

Leavas sameby

FÖRSLAG TILL UTLÅTANDE

Utlåtande godkänns av miljö- och byggnämnden efter att samrådsredogörelsen och förslag till utlåtande har kommunicerats med samtliga som lämnat in skriftliga synpunkter under hela planprocessen. Det betyder att innan miljö- och byggnämnden tar upp ärendet till beslut ges samtliga som lämnat skriftliga synpunkter i samråds- och utställningsskedet möjlighet att lämna kommentarer till hur deras synpunkter hanterats och förslaget till utlåtande.

Miljö- och byggnämnden föreslås besluta att godkänna utlåtandet och anta detaljplanen med föreslagna ändringar.

REVIDERING EFTER UTSTÄLLNING

Följande ändringar föreslås innan planen antas.

- Utöka mark för trafikändamål enligt Banverkets bifogade skiss och därmed minska del av planlagd industrimark. Denna ändring har LKAB godkänt.
- Justera de brister avseende redovisning av forn- och kulturlämningar på plankartan och i planbeskrivningen.
- I planbeskrivningen ändra planens konsekvenser för riksintressena för rennäringen till måttliga, i enlighet med MKB:n.
- Ändra uppgifter angående trafikflödena på Nikkaluoktavägen i enlighet med Vägverkets granskningsyttrande.

LAGA KRAFT

Efter det att planen antagits av miljö- och byggnämnden, länsstyrelsen beretts möjlighet att föra talan mot planförslaget och inga besvär finns (eller har avgjorts) mot planen vinner den laga kraft, 3 veckor efter antagande. Genomförandetiden börjar löpa och planen ska tillämpas vid lovprövningar och fastighetsbildning.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

Kiruna i november 2008

Sandra Minde
Planarkitekt