Detaljplan för
JÄRNVÄGEN
Del av Kiruna 1:1,
Del av Jukkasjärvi kronoöverloppsmark 1:1 m fl.

Kiruna kommun **Norrbottens län**

4. UTLÅTANDE

SYNPUNKTER I UTSTÄLLANDESKEDET

Utställning av planförslaget har ägt rum under tiden 2 juni till och med 1 augusti 2008.
Utställning kungjordes i dagstidningen, sakägare fick per post en kungörelse och förslaget hängdes upp i Stadshuset. Dessutom publicerades det på kommunens hemsida på Internet.

Under utställningstiden har sju skriftliga synpunkter kommit in. Här redovisas de viktigaste delarna av synpunkterna med kommentarer. Inkomna skrivelser finns i sin helhet i Miljö- och byggnämndens planakt. Den 19 augusti hölls ett möte med företaget Avalon Minerals.

1. Länsstyrelsen i Norrbottens län, inkom 4 juli samt 30 juli 2008

(Granskningsyttrande har skett skriftligt via e-post samt muntligen via telefon)
Vad menas med bestämmelsen J (utan index)? Den förekommer på några ställen och förefaller vara en användningsbestämmelse (i planens övre del på två ställen), men samtidigt tycks den användas som en egenskapsbestämmelse, tillsammans med y och g i rutan till vänster (där är ju användningen J_1). J1 anges i planbestämmelseförteckningen, men inte på plankartan, vilket måste åtgärdas.

Det måste vara glasklart vad som gäller för bestämmelsen "ej bangård" på plankartan och i planbeskrivningen (sid. 12 ”Reservområde”).

Det är oklart med begränsning av byggrätten. Prickmark finns endast där parkeringen redovisas. Längst i norr inom T_1-området redovisas en begränsning av byggnadsarean och höjden, samt för J-området redovisas en höjdbegränsning (+höjd). Vad gäller för övriga områden när det gäller byggrätt och hur stor byggnadsarea medges inom J-området?

Planbeskrivningen är lite otydlig när det gäller byggrätter och bygglovpliktens omfattning (sid. 11). Dels står det att "tidigare beslut om bygglovpliktens omfattning och byggrätter bibehålls inom planområdet", dels att "Bygglovpliktens omfattning förändras i planen med hänsyn till järnvägens behov om ett skyddsområde”.

Övriga anmärkningar:
- Egenskapsgränserna är otydliga.
- Bestämmelsen a_6 bör upprepas eftersom tunnelområdet avgränsas med egenskapsgränser.
- x3 - stryk index
- z1 - var börjar/slutar egenskapen för denna?
- z3 - otydligt
- Illustrationstexten är motsägande i förhållande till texten i planbeskrivningen, vilket bör åtgärdas.
- Bestämmelsen för parkering förkortas park, vilket är olämpligt då detta kan misstolkas som ett naturområde. Ange ”p” eller ”parkering”.
- Ändrad lovplikt: Stämmer ej med plantexten i planbeskrivningen, sid. 11.
- I förklaringsförteckningen bör anges att kursiv text är illustrationstext.
- J1, y: Är detta tydligt i plantexten hur detta ska förstås?
- Planbeskrivningen, sid. 12: Skyddsområde, ej upplag - hur ska detta regleras? Måste reglera med "ej upplag" om detta ska gälla.
- Planbeskrivningen, sid. 13: Illustrationskartan saknar norrpil och skalstock. Överfarter stämmer ej. Står att båda illustrerade överfarter är låsta i planen. Endast en av dem är reglerad.

Kommentarer: Synpunkterna på bestämmelsen J och J1 ska åtgärdas innan planen antas, liksom samtliga ”övriga anmärkningar” som länsstyrelsen har angett och som blivit felaktigt i planen. Dessa bedöms dock inte medföra att en ny utställning av planen krävs. Under utställandetiden har kommunen tillsammans med Banverket kommit överens om att den nya bangårdens läge ska lokaliseras söder om Kiirunavaara. Avsikten med bestämmelsen ”ej bangård” är att styra markens användning, där kommunen anser att det inte är lämpligt med en ny godsbangård. Detta ska tydliggöras ytterligare i planen.

Det kommer inte att anges en byggnadsarea inom industriområdet eftersom syftet med denna plan inte är att ändra planbestämmelserna för gruvindustri utanför järnvägsområdet. Planlagd mark för industriändamål väster om Luossajärvi har lyfts in i denna detaljplan för att inte lämna ”planrester” i gällande detaljplan. Det är således av mer administrativa skäl till varför planen omfattar även denna del. I gällande detaljplan anges ingen byggnadsarea inom detta område, varför det inte heller har bedömts som nödvändigt att nu reglera byggrätten ytterligare. Det bedöms inte ge några konsekvenser för järnvägen eller staden om planen inte styr bebyggelsen inom detta område. Däremot behålls plushöjden som tidigare. I planbeskrivningen ska det dock tydliggöras för vad som gäller för minskad bygglovsplikt och byggrätter.

2. Banverket, inkom 25 juli 2008 (Beslut inom Jp02) samt Banverket 1 augusti 2008 (Remissvar)

Kirunaprojektets styrgrupp, bestående av Banverket och LKAB har den 27 juni 2008 gemensamt beslutat att göra ett omtag inom JP02. Bergtunnelalternativet kommer att utgå och ersättas av ett ytjordsalternativ. Ytjordsalternativet innebär en järnvägssträckning som löper parallellt med LKABs dammar, med ett antal passager för såväl rännor som truckvägar. Alternativet innebär även att LKAB måste göra en del dammåtgärder, som måste tillståndsprövas.

Omtaget innebär att en ny järnvägsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning kommer att påbörjas omgående inom JP02. Båda parterna är överens om att detta alternativ ska följa gällande huvudtidsplan, dvs. att en ny järnvägssträckning ska färdigställas inom år 2012.

Beslutet innebär även ett omtag för gällande detaljplan inom området JP02, som måste samordnas med den fortsatta järnvägs- och dammprojekteringen med tillhörande MKB-arbete.

Banverket beslutade 2008-06-09 om att den nya godsbangården ska förläggas till Kiirunavaara vilket frigör ytor väster om Luossajärvi. JP04 kommer att revideras och detta innebär att även detaljplaneförslaget bör justeras.

MKB

- Bild 2.1.1 (sid. 8) bör ändras så att den är orienterad med norr uppåt precis som övriga kartor/bilder.
- Kartan på sid. 34 är inaktuell inom område 2. Den redovisar provtagningsresultat för en järnvägslinje som inte längre är aktuell.
- I kap. 12.2 ”Påverkan på mark och vatten” redovisas hanteringen av vatten utförligt. Hur avledning ska ske i detalj och vilka flöden som blir aktuella är inte avgjort utan kommer att utredas i senare skeden.

Planbeskrivning

- Bilden med järnvägskorridoren sid. 1 kommer från järnvägsutredningen (finns även på sid. 4 i planbeskrivningen samt på sid. 9 i MKB:n). Dessa bör ersättas med aktuellt områden från järnvägsplanen istället.
- Stycket ”Lag om byggande av järnväg (LBJ) 1995:1649” sid. 7 innehåller fel. Sista meningen bör ersättas med: *”Med LBJ följer att Banverket får såväl rättigheter som skyldigheter att lösa mark och rättigheter som behövs för att bygga ny järnväg. Banverkets strävan är att träffa överenskommelser med berörda fastighetsägare och rättighetshavare inom berörda områden.”*
- Sista stycket under ”Skyddsområde” sid. 12 bör istället vara: *”Ett mindre område vid Peuravaara ligger utanför område med markanvisning för LKAB. Här planläggs ett 40 m brett område för industriändamål, dock utan tillåtelse till upplag.”*
- Stycket om ”Barriäreffekter” sid. 16 bör kompletteras med: *”Det är förbjudet att korsa järnvägen på andra än särskilt iordningställda och skyltade passager.”*

Plankarta

- Beteckningen J finns på plankartan med saknas i planbestämmelserna till höger (här finns bara J_1 med).

Kommentarer: Från detaljplanen kommer de delar som omfattar järnvägssträckningen, vilken Banverket kallar JP01 och JP02 att undantas. I detaljplanen är denna del planlagt som ”järnväg”, ”gruvindustri” samt ”gruvindustri och trafikområde för järnväg i tunnel”. I gällande detaljplan för gruvindustri kommer den del som berör det nya förslaget om ett ytjordsalternativ att upphävas, vilket kräver ett separat planförfarande. Detta arbete har påbörjats i dialog med Banverket.

Banverkets synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen, planbeskrivningen och plankartan hanteras och åtgärdas där felaktigheter har uppstått.

3. Vägverket, inkom 2 juli 2008

Ingen erinran mot planförslaget.

4. Luftfartsstyrelsen, inkom 28 juli 2008

Den föreslagna detaljplanen ligger i helhet utanför och under den höjdbegränsande ytan (den höjdbegränsande ytan finns presenterad på Luftfartsstyrelsens hemsida under: http://www.luftfartsstyrelsen.se/upload/LoS/bebyggelse%20o%20flyg/Kiruna_Karta.jpg) som fastlagts för Kiruna flygplats. Vidare berör detaljplanen ett område av Kiruna där luftfart i linjetrafik normalt inte opererar och i skyl av gruvområdet räknat från flygplatsen. Luftfartsstyrelsen har därför inget att invända mot detaljplaneförslaget.

5. Tekniska Verken i Kiruna AB, inkom 30 juli 2008

Inom delar av område som betecknas som illustrationsområde för utredning finns kommunala vatten- och avloppsledningar och fjärrvärmeledningar, vilka skyddas av ledningsrätt. I den fortsatta utredningen måste u-områden för samtliga ledningar läggas in i planen. Det anges att området ingår i det kommunala verksamhetsområdet för vatten- och avlopp (VA) och att befintliga fastigheter redan är anslutna. Påstående är fel då detaljplanen huvudsakligen ligger utanför det kommunala verksamhetsområdet för VA. Endast en mindre del av det området som i detaljplanen omfattas av illustrationsområde för utredning ingår i kommunaltverksamhetsområde för VA. All anslutning till kommunalt VA utanför verksamhetsområde, bl a anslutningen av LKAB:s industriområde, sker förutsatt att anslutning kan erbjudas genom upprättade av avtal.

Kommentarer: Inom planområdet finns inga kommunala vatten- och avloppsledningar, fjärrvärmeledningar eller markledningar för opto. Detta har samrätts med Anette Skoglind, Tekniska Verken. Tekniska Verken har synpunkter på genomförandebeskrivningen angående anslutning till VA, vilka ska korrigeras så att rätt uppgifter framkommer, i enlighet med Tekniska Verkens skrivelse.

6. LKAB, inkom 15 juli 2008

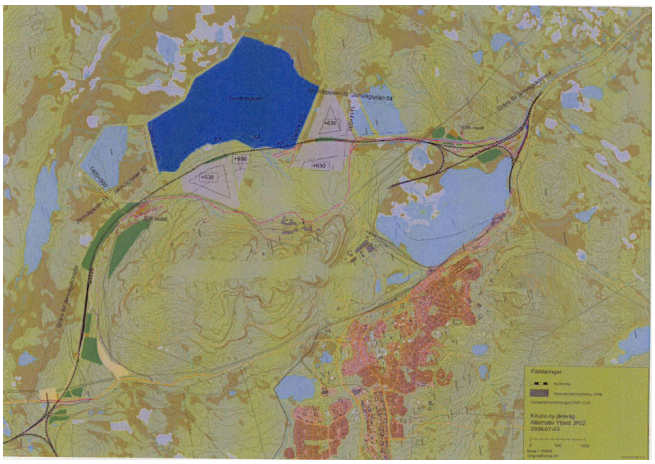
För JP02 har frågan om dragning i tunnel eller ovan jord varit öppen fram till 27 juni. Överenskommelsen innebär att utformningen i JP02 förbi malmförädlingens anläggningar ska ske ovan jord enligt ett alternativ kallad ”Ytjord med profilhöjning”. Profilhöjningen innebär att LKAB tillåter 10 promilles spårlutning istället för 3,5. Alternativet ska inte betyda några stora nackdelar för malmtrafiken med tanke på södergående rågodstransporter som får en liten ”uppförsbacke” vid starten från K-terminal. Med denna förändring till ytjordsalternativet blir det att väsentligt sänka kostnaden för anläggande av järnvägen, med bibehållen funktion.

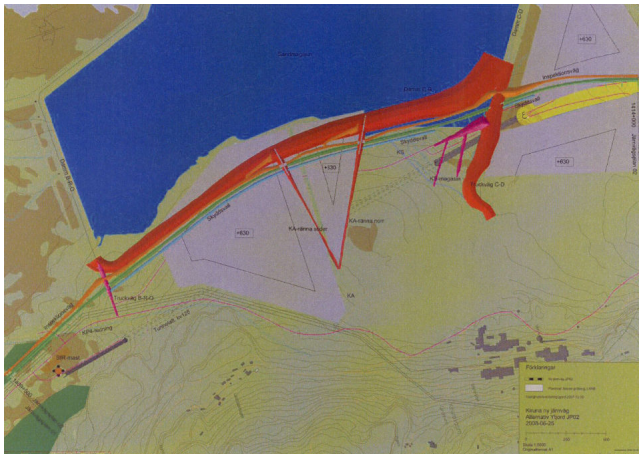
Formellt innebär det att Banverket i sin projektstyrelse beslutar att järnvägsdragningen inom JP02 ska utformas enligt ytjordsalternativet i enlighet med framtagna beslutsunderlag med den tidigare beslutade tidsplanen. Om färdigställande av ny järnväg under år 2012 fortfarande ska gälla. Beslutet innebär ett omtag inom ett antal delar, bl a ska JP02 ställas ut en gång till för att formalia ska bli korrekt. Dessutom ska Banverket och LKAB tillsammans identifiera alla tillkommande åtgärder som behöver göras, arbetet påbörjas genast och ska vara färdigt under kvartal 3 år 2008. Ovanjordsdragningen innebär mer omfattande arbeten på våra nuvarande och framtida dammkonstruktioner väster om malmförädlingsverken. Utmaningen har främst varit att få järnvägen att fungera tillsammans med LKABs dammar, slamrännor och gråbergsdeponier. I det fortsatta arbetet är en nära samverkan mellan Banverket och LKAB än mer viktig för att minimera risker och kostnader samt att säkerställa en ny järnväg färdig i tid, väl fungerande med LKABs verksamhet.

Kiruna kommuns förslag till detaljplan för järnvägen, berör i de aktuella områdena till stora delar areal som är planlagd för gruvindustri. LKAB är positiv till att släppa markanvisningen för gruvbrytning till järnvägsändamål längs föreslagen linjedragning enligt nedan, se karta. Det handlar om ett lämpligt område på ömse sidor om järnvägen som ska regleras enligt särskilt avtal om fastighetsrättsliga frågor mellan Banverket och LKAB.

I övrigt lämnar LKAB nedanstående kommentarer som behöver beaktas i detaljplanen för järnvägen:

- LKAB ställer sig fortsatt positiv till placeringen av godsbangården söder om Kiirunavaara.
- Ny fakta har framkommit avseende skyddsavstånd till sprängämnesfabriken KIMIT, vilket kommenteras under JP02.
- Ovanjordsdragningen enligt tidigare beskrivning innebär mer omfattande arbeten på våra nuvarande och framtida dammkonstruktioner väster om LKABs malmförädlingsanläggningar. Se nedanstående principskiss.





- Vidare kan det bli fråga om att avleda vatten till Luossajärvi vilket måste hanteras i en särskild tillståndsansökan för dammarna. En del av lakvattnet från gråbergsupplagen samt vatten från öppna ytor rinner idag till Luossajärvi vilket innebär att sjön redan idag är påverkat av gruvnäringen.
- Tillverkning och lagring av sprängmedel vid KIMITs anläggningar kräver ett skyddsavstånd på ca 630 meter till järnvägen med skyddsvall i anslutning till förrådsbyggnaderna, enligt särskilt besked från Räddningsverket. Därigenom krävs heller ingen tunnelkonstruktion.
- Eftersom godsbangården är beslutad att anläggas i JP01 uppstår utrymme att justera linjedragningarna i JP04 för att undvika kostsamma djupa bergskärningar. Dessutom kan risken för höga vattentillströmningar från krosszoner minimeras.
- LKABs avdelning för yttre miljö har tagit del av MKB:n. Den är väl skriven och behandlar miljökonsekvenser för detaljplan avseende sträckningarna JP01, JP02 och JP04. Vad gäller JP02 gäller planen tunnelalternativet men en ny detaljplan är att vänta för ett ytjordsalternativ. Inget yttrande kring miljökonsekvensbeskrivningen rörande JP02 lämnas därför i detta skede utan LKAB emotser istället att få ta del av kommande detaljplan rörande denna del.
- Vid planändring till järnväg och den påföljande anläggningen av järnvägen i sträckningen förbi Viscarias dammområde finns risk för utlakning av metaller i området. LKAB anser att det är av stor vikt att anläggningsarbetet genomförs med hänsyn till detta för att undvika att Luossajärvi med omnejd belastas med metaller. Ett program med erforderliga miljöprovtagningar bör säkerställa kontrollen av anläggandet samt driften av järnvägen. Att samordna kontrollen med LKABs egenkontroll kan vara ett alternativ. I MKB:n beskrivs även riskerna med att de nuvarande dikena runt Viscariadammarna stängs av. Effekterna av ett sådant scenario kan vara ökad lakning av metaller p g a ökad transport via nederbörd. Vid anläggandet av järnvägen bör möjligheterna att undvika ökad tillrinning av nederbörd till dammområdet beaktas så långt det är möjligt.
- I sträckningen längs Peuravaara avses järnvägen nå i djup skärning och det finns risk för hög vattentillströmning om krosszoner i berget sträcker sig in till skärningen. Enligt ovan anser LKAB att det, genom anläggande av godsbangård i JP01, skapar utrymme för en justering av linjedragningen som skulle kunna minimera riskerna för stora vattenflöden. Det är miljömässigt, samt i avseende på MB kap 2 Allmänna hänsynsregler, av stor vikt att en sådan justering beaktas.
- I planen förordas att Banverket avser att lägga avfallsmassor på diverse platser längs sträckningen. Det är av stor vikt att detta planeras i avseende på utrymme, platsens lämplighet samt eventuella risker för damning.

Sammanfattningsvis är LKAB positiva till att det är möjligt att genomföra järnvägsdragningen ovanjord hela vägen förbi Kiruna. Därigenom minimeras risker och kostnader i möjligaste mån. Detaljplanen redovisar järnvägens linje inom samtliga planområden. Järnvägslinjen kan bli föremål för små justeringar inom JP01 och JP04. Inom JP02 kommer hela utställningsförfarandet att göras om, vilket medför ny detaljplan.

Kommentarer: Samhällsbyggnadskontoret och Kiruna kommun har mottagit en skrivelse från Banverket 2008-07-28 där det framkommer att ett omtag ska göras för JP02, att tunnelalternativet ersätts med det så kallade ytjordsalternativet. Våra kommentarer som rör detta, se kommentarer till punkt 2, Banverket. Det noteras att LKAB ställer sig frågande till järnvägens färdigställande till år 2012, vilket inte stämmer med tidigare direktiv och protokollförda dokument som delgivits (hänvisas bland annat till ”Beslut om utformningsalternativ inom JP02, Kiruna ny järnväg”, 2008-06-27, diarienummer F07-7750/SA20). För kommunens del är inriktningen att den nya järnvägen ska vara klar år 2012.

Det noteras att LKAB ställer sig positiva till en lokalisering av ny godsbangård söder om Kiirunavaara, vilket också Banverket enligt deras remissvar har beslutat att fastställa.

7. Avalon Minerals Ltd, inkom 27 juni 2008

Vi har nyligen förvärvat Viscariagruvan och några undersökningstillstånd i området från de tidigare ägarna Phelps Dodge. Vi är ett gruvföretag från Australien som har sitt säte i Perth, WA. Viscariaprojektet är registrerad till vårt helägda svenska dotterbolag Avalon Minerals Viscaria AB.

Vi har nyligen identifierat en fyndighet med 26,6 miljoner ton koppar som ligger inom Viscarias B- och D-zoner. Identifierad kropp innehåller 220,000 ton kopparmetall som är värderad till $1,6 miljarder i grundvärde. Vi har nu inlett en utvärdering och förundersökning att åter öppna Viscariafyndigheten inom tre år. Vi har för avsikt att inleda borrningar denna sommar, för att fullt ut bedöma den kvarstående kopparpotentialen i zon A på Viscariafyndigheten.

Ytterligare har vi för avsikt att undersöka möjligheterna att återanvända materialet som återstår i den gamla Viscariadammen. Det handlar om en liten skala (60 kg) prover och laborationer, vilket redan är påbörjat.

Detta brev har till syfte att informera Kiruna kommun om våra avsikter med Viscariaområdet med förhoppningen att utveckla en långsiktig ömsesidig relation med Kiruna stad. Vi har redan informerat LKAB om våra intentioner i området, då de givetvis är en annan viktig part som är involverad i denna process av stadsomvandlingen och den nya järnvägen.

Förflyttningen av staden mot nordväst kommer att innebära att boende hamnar inom några hundra meter från ytprojektering på Viscarias zon A (norra anknytningen).

Därutöver kommer den nya järnvägen att korsa ett viktigt prospekteringsområde på Viscaria-arrendet. Detta omfattar ett område med obruten malm identifierad av Outokumpu som innehåller 800 000 ton med 2,24 procent kopparhalt, vilket sträcker sig under det föreslagna järnvägsspåret. Detta innebär att de föreslagna planerna kommer att påverka framtida gruv- och exploateringsaktiviteter på Viscaria. Med anledning av detta vill vi föra en diskussion med er och era kollegor så snart som möjligt. Vi önskar att kunna samarbeta med er för att tillförsäkra att våra planer för Viscariagruvan är inkluderade i den fortsatta utvecklingen av Kiruna stad. Om det är möjligt skulle vi vilja träffa berörda i planeringsprocessen angående detta nästa gång vi är i Kiruna, vilket blir tidigt i augusti.

Kommentarer: Synpunkterna som framförts innebär att föreslagna järnvägssträckning vid Viscaria kan komma att påverkas av företagets framtida gruvbrytning. För Kiruna kommun är det viktigt att persontrafiken med tåg till och från Kiruna sker på ett effektivt sätt och att på- och avstigning sker centrumnära. Det är därför viktigt att järnvägens färdigställande inte försenas samt att järnvägens sträckning inte ändras så att möjligheterna till en attraktiv tågtrafik till och från Kiruna C äventyras. Det blir svårt att i detta slutskede göra några förändringar på föreslagen sträckning. Dessutom har företaget Avalon inte ansökt om ett bearbetningstillstånd av Bergsstaten, utan har endast ett undersökningstillstånd för Viscariagruvan. Det är därmed för tidigt idag att säga på vilket sätt eller om den nya järnvägen kommer att försvåra brytningen av kopparmalmen, eftersom flera faktorer spelar in, t ex brytningsteknik, vilka ytor som kan komma att tas i anspråk, verksamhetens livslängd, framtida efterfrågan på koppar etc. Däremot är det viktigt att en dialog och informationsutbyte upprätthålls mellan kommunen och Avalon Minerals i fortsättningen. Inte bara med anledning av den nya järnvägen utan också med de förändringar Kiruna stad står inför. På sikt ska bebyggelse kunna etableras på Prästgårdsbackens sluttning. Det finns också en målsättning hos kommunen att Luossajärvis strand frigörs för ökad kontakt mellan sjö och framtida stad. Kiruna kommun är dock positiv till att ännu ett gruvföretag kommer till staden. Ett första möte har hållits med Avalon i 19 augusti.

EJ TILLGODOSEDDA SAKÄGARE
Alla berörda sakägare bedöms ha blivit tillgodosedda.

FÖRSLAG TILL UTLÅTANDE
Förslaget till utlåtande beslutas i 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.

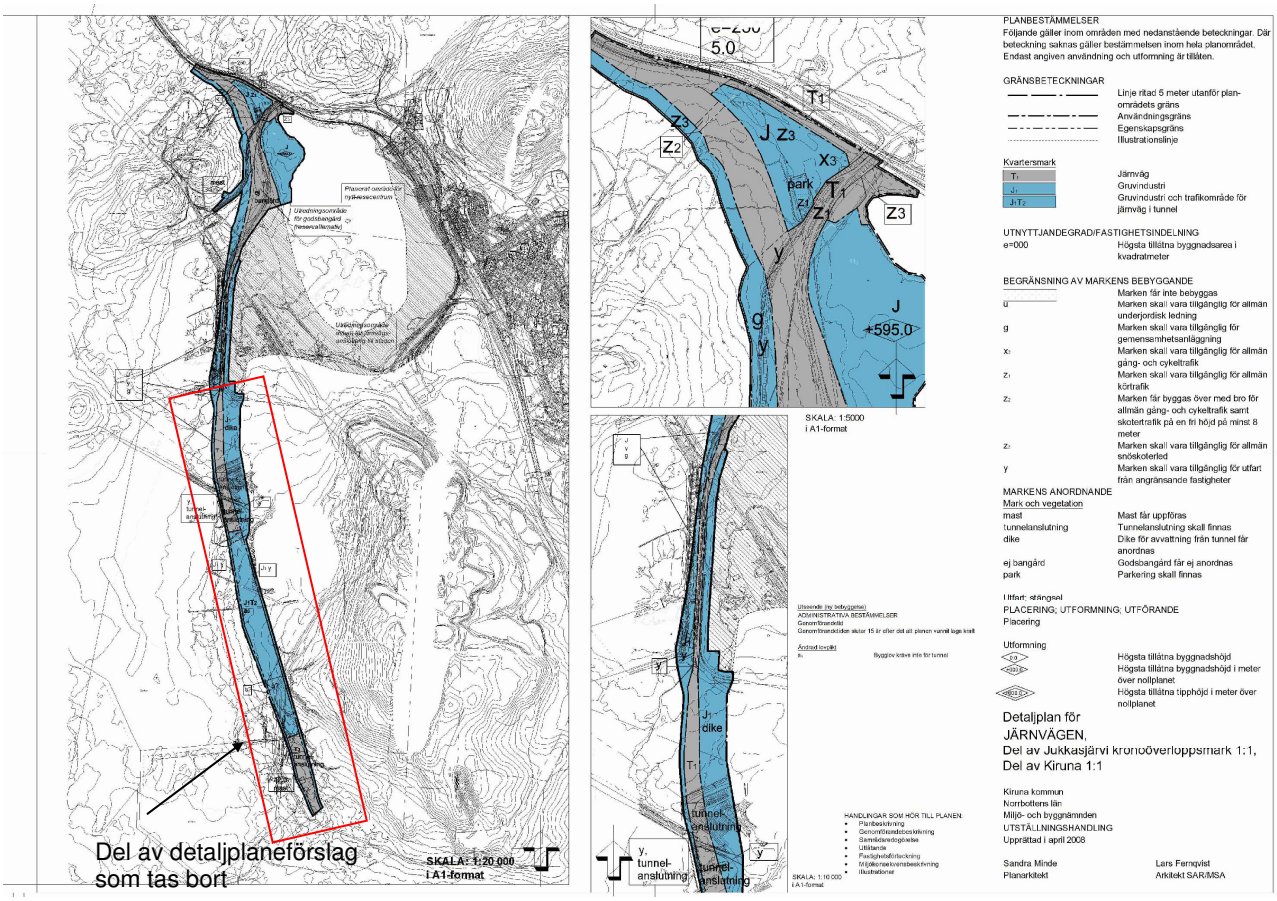
Miljö- och byggnämnden föreslås besluta att godkänna utlåtandet och att till kommunfullmäktige överlämna detaljplanen för antagande med följande förslag på ändringar:
1. Bergtunnelalternativet inom redovisat område utgår från detaljplanen. Det pågår ett arbete där tidigare tunnelalternativ ersätts med ett ytjordsalternativ och som kommer innebära att gällande detaljplan för gruvindustri föreslås upphävas för de delar som berör det nya alternativet.
2. Texten som avser verksamhetsområdet för kommunalt VA ska korrigeras samt redogöra för att anslutning kan erbjudas genom upprättade av avtal.
3. Övriga felaktigheter i planbeskrivningen, plankartan och miljökonsekvensbeskrivningen ska åtgärdas enligt de inkomna synpunkterna ovan.

REVIDERING EFTER UTSTÄLLNING
Från antagande av planen tas området som i Banverkets järnvägsplan kallas JP02 och JP01 bort ur planen. Aktuellt område som tas bort gäller de nya bestämmelserna både för järnväg och för gruvindustri. Se plankarta nedan, sid. 6 *Utställandehandling, tidigare tänkt planområde.* Motivet till att minska planområdet är att Banverket har beslutat i samråd med LKAB att ersätta tunnelalternativet med ett mindre kostsamt alternativ ovanjord. Den frågan kommer att lösas i en ny detaljplan. Revideringen efter utställningen bedöms inte vara av den omfattningen att en ny utställning krävs. Samråd om detta har skett med Länsstyrelsen och de som främst berörs av denna ändring, d v s LKAB och Banverket har godkänt revideringen.

LAGA KRAFT

Efter det att planen antagits av kommunfullmäktige, 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 2008-10-06

Sandra Minde
Planarkitekt

Utställandehandling, tidigare tänkt planområde