

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

**Kiruna kommun**

**Norrbottnens län**

## **3. SAMRÅDSREDOGÖRELSE**

### **PLANFÖRFARANDE**

Planen hanteras med ett normalt planförfarande. Det är av stort allmänt intresse hur området kan bebyggas och en ny järnväg anläggas. Planen följer gällande översiktsplans beskrivning om hur marken kan användas sett ur allmänna intressen.

### **PRINCIP FÖR SAMRÅDET**

Utöver de vanliga samråden med sakägare och berörda kommer att föras diskussioner med länsstyrelsen i bedömningen av miljökonsekvenser och upprättad MKB.

Samordning och samråd med de berörda har hållits kontinuerligt under hösten 2007 och våren 2008. Protokoll har förts under mötena och finns tillgängliga i planakten hos miljö- och byggnämnden i Kiruna. Nedan sammanfattas de mest väsentliga synpunkterna från berörda sakägare, myndigheter och förvaltningar som framförts under samrådstiden. Ett samrådsmöte för allmänheten hölls 21 november 2007 i Folkets Hus, Kiruna.

### **SYNPUNKTER I SAMRÅDSSKEDET**

#### **1. Länsstyrelsen i Norrbottens län, 21 april 2008**

Vid samrådsmötet med Länsstyrelsens planenhet den 21 april 2008 diskuterades planförutsättningarna och grunddragen i detaljplanen. En av de viktigare frågorna som dryftades var att i detaljplanen redogöra för två olika alternativ, ett tunnel- och ytjordsalternativ, eftersom detta i dagsläget inte är fastställt. Länsstyrelsen ifrågasätter lämpligheten att i detaljplanen ställa ut två alternativ. LKAB och Banverket som berörs av detta bör lösa denna fråga själva. Vidare anser länsstyrelsen att detaljplanen inte ska innehålla planbestämmelser som inte är nödvändiga. Krav om restriktioner på skakning och bormning ifrågasätts. Däremot kan det vara bra att styra tipphöjder i detaljplanen, om det finns risker för ras, etc. mot järnvägen. Detta bör göras med stöd av en geoteknisk undersökning.

Detaljplanen bör inte omfatta mer mark än nödvändigt. Normal bygglovplikt, dvs gällande detaljplan där minskad bygglovplikt inom det som är restriktionsområde försvinner. Det borde inte vara några problem att i detaljplan även utöka bygglovplikten, oavsett vad markanvisningen säger. Planbestämmelserna och markanvisningen behöver inte sammanfalla.

Länsstyrelsen bereds tillfälle att granska MKB:n för detaljplanen innan utställning. De synpunkter som framkom under samrådsmötet rörde rennärningen samt rent formella saker i MKB:s utformning, vilka har inarbetats i planen.

Länsstyrelsen samtycker till kommunens önskemål om att detta samrådsmöte med mötesprotokoll är tillräckligt innan utställning och avser inte att lämna ett separat samrådsyttrande på detaljplanen.

**Kommentarer:** De synpunkter som framkom under mötet har avvägts och inarbetats i planen. Vad gäller tunnel- och ytjordsalternativ planläggs endast tunnelalternativet i detaljplanen, i enlighet med Banverkets järnvägsplan som är utställd under tiden 10 maj – 2 juni. Om förutsättningarna ändras krävs att Banverket gör ett omtag och ställer ut det alternativ som blir aktuellt (t ex ytjordsalternativet), vilket kommunen också får göra för den del av sträckningen det berör, om så blir fallet.

#### **2. LKAB**

Samordning och samråd med LKAB har genomförts kontinuerligt avseende deras arbete kring dammar med tillhörande rännor, gråbergsnyttjande i närheten av järnvägsanläggningen, vägar och nya infarter till LKABs industriområde, LKABs terminalområde med dess järnvägsanslutning, alternativt läge för godsbangård, avbördning Luossajärvi samt miljöarbetet och dess tillståndsprövning. LKABs mest väsentliga synpunkter på järnvägskorridor och detaljplan för ny järnväg är sammanfattningsvis följande:

- Järnvägsdragningen innebär stora kringkostnader för LKAB. Det krävs ett långsiktigt synsätt för att välja rätt alternativ. För att identifiera dessa har LKAB genomfört en förstudie som delgetts Banverket.

- Inom JP01 finns goda förutsättningar för lokalisering av en godsbangård. Det kan även vara möjligt att anlägga en ny mötesstation för långa tåg. Då LKAB anser att detta är en ny funktion bör effekterna av en lokalisering av en mötesstation inom JP01 utvärderas med effekterna av en lokalisering av en lång mötesstation mellan Råtsi och Gällivare. Planskilda passager för renflyttningsled och skoterled får utvärderas ur ett finansieringsperspektiv då LKAB enbart ska ersätta befintliga funktioner.
- Inom JP02 har alternativ med järnväg i skärning och järnväg i tunnel studerats. LKAB och Banverket studerar nu även en ovanjordsdragning av järnvägen som innebär mindre ingrepp i terrängen. LKAB vill att detta ytjordsalternativ jämförs med det av Banverket föreslagna tunnelalternativet innan ett beslut om linjedragning för JP02 tas.
- Inom JP04 anser LKAB att det bör vara möjligt att förenkla spårdragningen om godsbangården förläggs inom JP01. Föreslaget spår i skärning kan då ifrågasättas förutsatt att Banverket kan göra avkall på hastighetskraven. Med ett triangelspår i nordväst kan befintliga funktioner såsom lok-/vagnsverkstad och befintlig järnvägsstation angöras i nutid och närtid. Triangelspåret öppnar även möjlighet för behovsanpassat beslutsfattande avseende ersättandet av dessa funktioner.

**Kommentarer:** Kommunen delar LKABs syn på lokalisering av ny godsbangård. I aktuell detaljplan medges ett reservalternativ norr om Luossajärvi med hänsyn till att Banverket inte har utrett de olika bangårdsalternativen klart. Godsbangård söder om Kiirunavaara detaljplanläggs separat tillsammans med södra infarten. Detaljplanen medger endast en järnväg i tunnel inom järnvägsplanens JP02. Alternativ till detta, såsom en ovanjordslösning ingår inte i Banverkets järnvägsplan varför inte heller kommunen ställer ut andra alternativ än angivet. För ett nytt ställningstagande av annat alternativ krävs ett omtag både i järnvägsplan och detaljplan för den delen som tunnel respektive ovanjordslösning berör. Kommunen förutsätter att Banverket och LKAB löser denna fråga.

### 3. Myndigheter

Kommunens detaljplanearbete samordnas i mycket stor utsträckning med Banverkets järnvägsplanearbete. Räddningsverket och Banverket har i samband med möten 2007-05-20 och 2007-08-09 haft en dialog om hur Banverket avser att hantera säkerhetsfrågor i de tunnelloösningar som blir aktuella.

Räddningstjänsten i Kiruna har vid samråd lämnat synpunkter på organisation, utrustning, teknisk utformning ur räddningssynpunkt och liknande. Synpunkterna inarbetas i pågående projekteringsarbete för tunnel.

### 4. Laevas och Gabna samebyar

Fem samrådsmöten har genomförts med Laevas och Gabna samebyar under järnvägsplane- och detaljplaneskedet. Samrådsmötena med berörda samebyarna har samordnats tillsammans med Banverket, Vägverket och kommunen. Mötena har i stor utsträckning varit inriktade på att hitta lämpliga åtgärder, som begränsar påverkan från kommande järnväg för renskötseln. En av de stora frågorna har varit viltpassagen över nya järnvägen, den så kallade ekodukten. Denna ligger utanför planområdet och berörs således inte av detaljplanen. Andra synpunkter som framkommit under mötena och som dryftats är placeringen av upplagsmassorna inom området. Laevas sameby anser att området mellan vägbron och renpassagen är tillräckligt trång som den redan är. Laevas sameby menar att förutsättningarna för lokaliseringen av mötesstation och godsbangård har förändrats. Om mötesstationen flyttas närmare renpassagen och godsbangården tillkommer finns det stor risk att de fritt strövande renarna kommer att skrämmas åt fel håll, undvika området och inte våga använda den planskilda passagen.

**Kommentarer:** En stor del av de frågor som diskuterats under samrådsskedet hanteras främst av Banverket. Kommunen har valt att endast detaljplanlägga den del av järnvägssträckningen som är planstridig mot gällande detaljplaner. Placeringen av ny godsbangård är inte fastställd utan planläggs separat från denna detaljplan.

### 5. Vindkraftsägare samrådsmöte 22 november 2007

Ett samrådsmöte har ägt rum den 22 november 2007 med vindkraftsägarna i norra delen av ny järnvägssträckning. Frågeställningar som diskuterades var främst kring om järnvägen påverkar vindförhållandena i området, som i sin tur kan ge negativa effekter för vindkraftverken samt anslutningsvägens bibehållande.

**Kommentarer:** De utbyggda vindkraftverken kommer inte att påverkas av detaljplanen. Infartsvägen till vindkraftanläggningen berörs och kommer att säkras i detaljplanen så att infartsmöjligheten bibehålls.

### 6. Friluftsförbundet, samrådsmöte 22 april 2008

Representant för Friluftsförbundet under mötet är Kari Fredriksson. Under mötet presenteras planförslaget och varför kommunen upprättar en detaljplan för ny järnväg.

Friluftsförbundet anser att det är viktigt att säkra passagerna för rörligt friluftsliv där ny järnväg korsar leden för det röliga friluftslivet. Leden nyttjas sommartid så väl som vintertid, vilket ersättande leder bör ta hänsyn till.

I övrigt ingen erinran mot planförslaget.

**Kommentarer:** Synpunkter enligt ovan har inarbetats i planförslaget.

## **7. Allmänheten, samrådsmöte 21 november 2007**

Den 21 november 2007 genomförde Kiruna kommun (detaljplan för ny järnväg), Banverket (tillsammans med Vägverket (arbetsplan för Väg 870, bro över järnväg) och allmänt samråd genom att hålla Öppet hus med ett avslutande informationsmöte under en dag på Folkets Hus i Kiruna. Kirunaborna kallades till detta möte via kungörelse i dagspressen (2007-11-07, NSD och Norrbottens Kuriren), via nyhetsbrev i Kiruna annonsblad (2007-11-14) samt på respektive aktörs hemsida.

Aktiviteterna besöktes av ett hundratal personer, som fick såväl åtgärdsförslag presenterade och svar på frågor från Banverkets, Kiruna kommuns och Vägverkets representanter. En informationsbroschyr som sammanfattade respektive planerade åtgärder fanns att ta med.

Frågeställningar som framkom rörde bland annat det rörliga friluftslivet inklusive skoterpassager och naturmiljön.

**Kommentarer:** Synpunkterna har arbetats in i detaljplanen.

## **UTSTÄLLNINGSSKEDET**

---

Miljö- och byggnämnden beräknas att vid sitt möte i maj 2008 tillstyrka planförslaget och besluta om utställning. Utställningen beräknas äga rum under tiden 2 juni – 1 augusti.

## **ANTAGANDESKEDET**

---

Miljö- och byggnämnden överlämnar planen till kommunfullmäktige för antagande. Innan ärendet behandlas i kommunfullmäktige kommer det att beredas av kommunstyrelsen.

De som framfört synpunkter mot planförslaget senast under utställningstiden och vars synpunkter inte har kunnat beaktas kommer att få ta del av kommunfullmäktiges beslut att antaga detaljplanen och ges rätt till att besvara sig mot planen. Hur man ska besvara sig förklaras i en besvärshänvisning som bifogas beslutet.

Om någon anför besvär mot planförslaget inom tre veckor från det att antagandebeslutet anslagits och kungjorts kommer länsstyrelsen pröva besväret. Nästa instans för besväret är regeringen. I mycket sällsynta fall kan besvärssärendet komma till Regeringsrätten såsom ett rättsprövningsärende.

## **LAGA KRAFT**

---

Efter det att planen antagits av kommunfullmäktige, länsstyrelsen beretts möjlighet att föra talan mot planförslaget och inga besvär finns (eller avgjorts) mot planen vinner den laga kraft. Genomförandetiden börjar löpa och planen ska tillämpas vid lovprövningar, fastighetsbildning och utbyggnad av allmän platsmark.

## **Kiruna 2008-05-20**

Sandra Minde  
Planarkitekt

Lars Fernqvist  
arkitekt SAR/MSA