



Planbeskrivning

Detaljplan för
volymhandel och centrum,
del av fastigheten Tuolluvaara 1:1 m fl [ändring]
Kiruna kommun, Norrbottens län

Ursprungligen antagen av Kommunfullmäktige 2019-03-04, § 19, Laga kraft 2019-03-28



[Ändringar genomförda mellan oktober 2023 och april 2024]





Röd markering visar området för detaljplaneändring.

LAGA KRAFT

Till planen hör:

- Plankarta
- Planbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Grundkarta
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande

Medverkande

Kiruna kommun

Stadsbyggnadsförvaltningen
981 85 KIRUNA
Tfn vxl: 0980-70 000

Kommunens handläggare
Aleksiina Paakki, planarkitekt





KIRUNA KOMMUN
Kommunledningsförvaltningen

PLANBESKRIVNING
Monika Paleckaityte, 2024-05-15 Vårt Dnr: 2023-01022
s. 3 (77)

e-post: aleksiina.paakki@kiruna.se
tfn: 0980-702 63

Tyréns AB

Lasarettgatan 13
891 33 Örnsköldsvik

Uppdragsansvarig/handläggare
Johanna Söderholm
e-post: johanna.soderholm@tyrens.se
tfn: 010-452 39 23



KIRUNA KOMMUN
Stadsbyggnadsförvaltningen



Medverkande

Kiruna kommun

Kommunledningsförvaltningen
981 85 Kiruna
Telefon: 0980-70 000

Kommunens handläggare

Monika Paleckaityte, planarkitekt
tfn: 0980-75564
e-post: monika.paleckaityte@kiruna.se





INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Innehållsförteckning	4
Förkortning och förtydliganden	6
INLEDNING	7
[LÄSANVISNINGAR	7
ÄNDRINGAR I DETALJPLANEN	8
Planens syfte	8
Bakgrund	8
Plandata	9
Områdets läge och areal	9
Markägoförhållanden	10
Tidigare beslut	11
Riksintressen	11
Strandskydd	12
Kulturvärden och skydd	12
Naturvärden och skydd	12
Mellankommunala intressen	13
Översiktliga planer och program	14
Översiktsplaner	14
Utvecklingsplan för nya Kiruna	14
Detaljplaner och områdesbestämmelser	16
Pågående planprocesser	16
Övriga planer och program	16
Förutsättningar, förändringar och konsekvenser	17
Mark- och vattenområden	17
<i>Natur- och terrängförhållanden</i>	17
<i>Friytor och friluftsliv</i>	17
<i>Landskaps-/stadsbild</i>	19
Geotekniska och hydrologiska förhållanden	19
Förorenad mark och vatten	24





Bebyggelseområden	26
Befintliga förhållanden	26
Planförslag	26
[Pekinghuset]	33
[Gestaltning av Lilla torget]	37
Offentlig och kommersiell service	40
Kommunikationer	42
Gång- och cykeltrafik	43
Kollektivtrafik.....	44
Fordonstrafik inom centrum.....	46
Väg E10	50
Malmvägen	52
Snöskotertrafik	52
Teknisk försörjning	53
Tekniska byggnader och ledningsnät.....	53
El och värme	53
Tele- och datakommunikationer	53
Vatten och avlopp.....	53
Snöhantering	55
Avfall	56
Räddningstjänstens behov.....	57
Sociala frågor	57
Tillgänglighet och trygghet	57
Barnperspektiv och jämställdhet.....	58
Störningar, risk och säkerhet.....	59
Närhet till verksamhetsområden.....	59
Farligt gods	60
Trafikbuller.....	62
Buller från flygtrafik.....	63
Luftföroreningar	63
Förorenad mark	64
Klimatförändringar	64
Vindförhållanden	66
Solförhållanden.....	66
Grundvattensänkning	66
Byggtid	67
Miljökonsekvenser.....	67
Kommunens bedömning	68
Förenlighet med miljöbalken.....	68
Miljömål.....	68
Miljökvalitetsnormer	68
Genomförandefrågor.....	70
Tidplan	70





Genomförandetid	70
Ansvarsfördelning och huvudmannaskap	71
Avtal.....	71
Ändrad lovplikt, lov med villkor.....	72
Fastighetsrättsliga frågor och konsekvenser	72
Gemensamhetsanläggningar, ledningsrätt, servitut m.m.	74
Ekonomiska frågor	74
Planekonomi	74
Genomförandekostnader	74
Planavgift	75
Tekniska frågor	75
Behov av ytterligare utredningar och tillstånd.....	75
Samråd och granskning.....	75
EFTER GODKÄNNANDET AV DETALJPLANEN	76
Medverkande tjänstemän	77
Kiruna kommun	77
Kommunens handläggare	77
Tyréns AB	77
Uppdragsansvarig/handläggare.....	77

FÖRKORTNING OCH FÖRTYDLIGANDEN

Ett flertal förkortningar används i planbeskrivningen vilka förklaras nedan:

Förkortning	Betydelse
NKC	nya Kiruna centrum
PBL	plan- och bygglagen
MB	miljöbalken
MKN	miljökvalitetsnorm
LKAB	Luossavaara-Kiurunavaara AB
ÅVS	återvinningsstation





INLEDNING

En detaljplan är ett verktyg för kommunerna att reglera hur mark- och vattenområden ska användas. Detaljplaner används som underlag vid bygglovshandläggning.

Planarbetet påbörjas med att en undersökning av risk för betydande miljöpåverkan görs. I undersökningen utreds planens påverkan på miljön och vid större påverkan upprättas man även en miljökonsekvensbeskrivning. I samband med att undersökningen tas fram påbörjas även arbetet med planhandlingarna.

När en första version av planhandlingarna finns färdiga godkänns de av kommunstyrelsen och skickas sedan ut på samråd till lantmäterimyndigheten, länsstyrelsen, sakägare samt andra berörda i minst tre veckor. Under denna period ges det möjlighet att komma in med skriftliga synpunkter på planen till kommunledningsförvaltningen. Om många synpunkter kommit in kan hända att förfarandet måste bytas och man måste gå ut på granskning.

Yttrandena sammanställs i en granskningsutlåtande tillsammans med kommunens kommentarer och planhandlingarna bearbetas.

Detaljplanen antas sedan av kommunfullmäktige. Berörda sakägare som senast under granskningstiden lämnat synpunkter som inte tillgodosetts har möjlighet att överklaga detaljplanen inom tre veckor från att antagandebeslutet anslagits på kommunens anslagstavla. Om ingen överklagar och länsstyrelsen inte överprövar kommunens beslut vinner detaljplanen laga kraft. När detaljplanen vunnit laga kraft kan man i normalfallet söka bygglov i enlighet med planen.

Arbetet med planen bedrivs med begränsat standardplanförfarande enligt PBL (2010:900).



[LÄSANVISNINGAR

Den ursprungliga planbeskrivningen är skriven i svart text. De ändringar som gjorts är skrivna i rött och markerade med klamrar: [].





ÄNDRINGAR I DETALJPLANEN

Bakgrund:

Pekinghuset, som är en kulturhistoriskt värdefull byggnad, ska flyttas från befintlig placering i gamla Kiruna till kvarter 97 i Nya Kiruna Centrum. Pekinghusets nock är för hög för angiven placering där nockhöjden begränsas till 9 meter i gällande detaljplan. För att planenligt placera Pekinghuset i kvarter 97 krävs därmed en planändring. Ändringen innebär att nockhöjden, tillsammans med övriga utformningsbestämmelser i kvarteret, anpassas till Pekinghusets form och placering specifikt. Andra bestämmelser kan komma att uppdateras i syfte att ge planstöd åt avvikelser som kan ha uppstått vid genomförandet.

De nödvändiga ändringar som kommunen har identifierat är följande:

- Högsta nockhöjd i meter höjs från 9,0 till en totalhöjd på 16 meter.
- Bestämmelsen: *"Den del av bottenvåning som vetter mot denna sida av kvarteret får bara inrymma lokaler för publika verksamheter och entréer till dessa ska placeras mot denna sida,"* tas bort från kvarter 97.
- Bestämmelse p1: *"Byggnadsliv ska placeras i gräns mot allmän platsmark"* undantas för kulturhistoriska byggnader.
- Bestämmelser för gatuhöjder tas bort.

Planändringarna kommer inte påverka övriga pågående projekt. Gällande detaljplan har en genomförandetid på 5 år, till och med den 28 mars 2024.

Genomförandetid för de bestämmelser som omfattas av planändring är 5 år och börjar gälla från och med laga kraftdatum.]

PLANENS SYFTE

[Pekinghuset, som är en kulturhistoriskt värdefull byggnad, ska flyttas från befintlig placering i gamla Kiruna till kvarter 97 i Nya Kiruna Centrum. Pekinghusets nock är för hög för angiven placering där nockhöjden begränsas till 9 meter i detaljplan. För att planenligt placera Pekinghuset i kvarter 97 krävs därmed en planändring.]

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra exploatering för del av ett nytt centrum i Kiruna med volym- och detaljhandel, bostäder, kontor och diverse annan centrumverksamhet. Planen följer genomförda utredningar för NKC och pågående diskussioner.

BAKGRUND

Kiruna kommun har ett stort behov av att möjliggöra uppbyggnad av ett nytt centrum till följd av gruvbrytningens påverkan på nuvarande stadskärna. Planområdet utgör del av Kirunas nya stadskärna.

Nya Kiruna kommer att etableras öster om nuvarande centrum, mellan Jägarskolan och Tuolluvaaraområdet, vilket beslutades vid kommunfullmäktiges möte i Kiruna den 19 september 2011.





[Pekinghuset har länge planerats att flyttas till kvarter 97. Byggnaden finns med i den lista över kulturbyggnader som LKAB, kommunen och Länsstyrelsen har kommit överens om ska flyttas, med anledning av samhällsomvandlingen i Kiruna. Detta fastställs i ett avtal upprättat 2019. Vidare har placeringen i kvarter 97 fastställts genom beslut i kommunstyrelsens sammanträde 2021-12-06 (§ 367).]

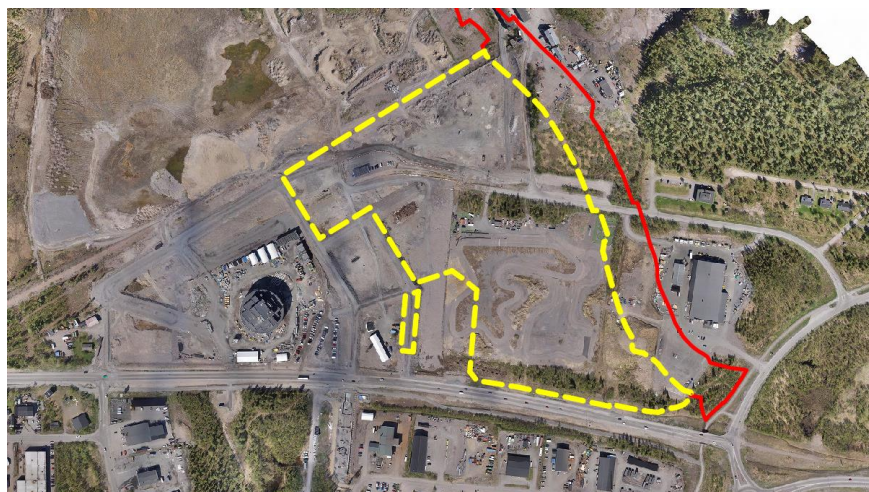
PLANDATA

Områdets läge och areal

Planområdet utgör en del av NKC. Norr om planområdet finns idag de gamla gruvlavarna vid Tuolluvaara-gruvan, i öster planeras/byggs nya E10, i väster uppförs för närvarande del av NKC (centrum med stadshus och torg) och i söder ligger Malmvägen och ett industriområde. Nya centrum kommer så småningom omges av nya bostads- och verksamhetsområden.

Planområdet omfattar cirka 12 hektar mark.

[Planområdet omfattar kvarter 97 samt delar av närliggande kvarter i nya Kiruna centrum. Utöver det utgör även bland annat Else Majs väg, Midnattssolsvägen och Kulturvägen del av planområdet. Planområdet omfattar ca 38000 m²].



Flygfoto över NKC (2017) med planområdesgräns (gul linje) och vägområde för nya väg E10 (röd linje).





[Översiktskarta med ursprungligt planområde markerat i svart. Område för detaljplaneändring markerat i rött. Källa, Lantmäteriet, Kiruna kommun.]

Markägoförhållanden

Planområdet inkluderar del av fastigheterna*:

Fastighet	Ägare
Tuolluvaara 1:1	Kiruna kommun
Tuolluvaara 1:22	LKAB
Linbanan 1	LKAB
Linbanan 2	Fastighets AB Flamman (XL bygg)
TUOLLUVAARA 1:1	Kiruna kommun
PORTMONNÄN 2	Kirunabostäder Aktiebolag
LINBANAN 1	LUOSSAVAARA-KIIRUNAVAARA AB
CHIPET 2	ODD FELLOW LOGEN 99 KIRUNAVAARA
VÄXELN 1	Kirunabostäder Aktiebolag
FINKAN 7	Kåpan Fastigheter 11 AB
TUOLLUVAARA 1:22	LUOSSAVAARA-KIIRUNAVAARA AB

*Fastighetsreglering har delvis gjorts varför viss osäkerhet råder kring gällande fastigheter vid tidpunkt för granskning av detaljplanen.





TIDIGARE BESLUT

Riksintressen

Området/Kiruna ingår i riksintresseområde för:

Kulturmiljövård enligt 3:6 MB. Hela Kiruna centralort inklusive Tuolluvaara ligger inom riksintresse för kulturmiljövård för sin stadsmiljö och sitt industrilandskap. Aktuellt planområde är sedan tidigare inte bebyggt, men ianspråktaget för gokartbana och diverse verksamheter. Området har därför inte några kulturhistoriska inslag som är värda att bevara. Detaljplanen tar stöd i tidigare och pågående utredningar angående nya Kirunas utformning. Riksintresset bedöms inte påverkas negativt i och med detaljplanens genomförande. [Till följd av detaljplaneändringen bedöms riksintresset påverkas positivt då det möjliggör bevarandet av en kulturhistorisk byggnad.]

Kommunikationer/väg (befintliga och planerad E10) enligt 3:8 MB. Detaljplanen anpassas till E10:ans vägområde. Riksintresset bedöms därmed inte påverkas negativt i och med detaljplanens genomförande.

Kommunikationer/flygplats (flyghinder influensområde) enligt 3:8 MB. Flygplatsen ligger cirka 2,5 km sydost om planområdet. Inflygningens influensområde påverkar det aktuella planområdet vilket begränsar totalhöjden (för uppstickande byggnadsdelar) till +504 m.ö.h (RH2000) enligt Swedavias rekommendationer. Detaljplanens byggnader anpassas i totalhöjd så att de ligger under rekommenderad höjd med avseende på flygets verksamhet. Riksintresset bedöms därmed inte påverkas negativt i och med detaljplanens genomförande.

Värdefulla ämnen samt mineralutvinning och mineral enligt 3:7 MB. Runtom Kiruna finns det flera riksintressanta fyndigheter av ämnen och material som ingår i riksintresset. Fyndigheterna ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra utvinningen av dessa. Planområdet ingick i undersökningstillstånd enligt minerallagen, *Lappmalmen nr 2*, som innehas av LKAB och var giltigt t.o.m. 2017-01-15. Strax norr om planområdet finns Tuolluvaaragruvan som inte varit i drift sedan början på 1980-talet. I enlighet med FÖP Kiruna centralort 2014 är bedömningen att planen/byggande av NKC inte innebär betydande miljöpåverkan på riksintresset (på grund av avståndet till aktuella fyndigheter).

Rennäringen (flyttled) enligt 3:5 MB. Riksintresset omfattar ett större område öster om Kiruna tätort. Endast en mindre del om planrådets sydöstra del berörs av rennäringens (Gabna samebys) intressen. Intresset bedöms inte påverkas negativt av utvecklingen eftersom berörd del avser område söder om Malmvägen.





Sameparlamentet kommer eventuellt att placeras öster om ny väg E10, strax nordost om aktuellt planområde.

Strandskydd

Planområdet berörs inte av några strandskyddade områden.

Kulturvärden och skydd

Planområdet berörs inte av några (kända) fornlämningar eller kulturskyddade områden/objekt. **[I framtiden kommer de kulturhistoriska byggnader som flyttas till planområdet behöva omfattas av skydd. Detta kommer sannolikt innebära att nya detaljplaner tas fram i detta syfte.]**

Området/Kiruna ingår i Länsstyrelsens Norrbottens kulturmiljöprogram 2010-2020. Eftersom området idag till stora delar utgörs av en gokartbana/ tidigare verksamhetsytor finns inget att ta särskild hänsyn till. **[Idag utgörs planområdet av Kirunas stadskärna.]**

Om fornlämningar påträffas under byggskedet ska arbetet avbrytas och länsstyrelsen kontaktas. Fornlämningar skyddas av kulturmiljölagen (*SFS 1988:950*).

Naturvärden och skydd

Marken utgörs idag av gokartbana samt tidigare verksamhetsytor. I övrigt består området av myrmark/skog. Planläggningen innebär att området omvandlas till ett stadslandskap. Parkmark reserveras i lämplig utsträckning.

Under perioden 2000-2016 har (enligt www.artportalen.se) ett antal sårbara och nära hotade fågelarter observerats i närområdet (vid Furuvägen och Tuolluvaarondellen). Eftersom området i dagsläget inte bedöms vara unikt eller särskilt intressant för dessa fåglar bedöms att genomförandet av planen inte påverkar några av dessa artskyddade och/eller rödlistade arter.

En naturinventering genomfördes under september 2014 (*Naturinventering av nya Kiruna C etapp 1, Ekologisk kunskap, 2014-10-10*). I samband med inventeringen påträffades bland annat växten lummer, vilken är fridlyst. Länsstyrelsen i Norrbottens län meddelade 2015-03-10 Kiruna kommun dispens från 4 och 9§§ artskyddsförordningen (2007:845) med stöd av 14 och 15§§ i samma förordning. Dispensen gäller i samband med uppbyggnad av nya stadskärnan inom utvecklingsplaneområdet på fastigheterna Jägarskolan 8:1 och Industrin 9:8, Industrin 9:7, Kiruna 1:173, Tuolluvaara 1:1 samt Linbanan 1. Dispensen avser störning på lavskrika och mindre hackspett samt påverkan på revlumner, plattlumner, riplumner samt groddlumner (9 § AF) och är giltig till och med 2019-12-31.

Höga naturvärden lokaliserades till två områden inom planområdet, se karta nedan:

Område 1 bestod av ruderatmark på de äldre tipparna i väster, med en rik lavflora och enstaka objekt av grodd- och riplumner. Våtmarken hade inslag av gyllenmossa och purpurvitmossa samt triviala arter.

Område 2 bestod av frodig ängsbjörkskog med inslag av säl, mjölkört och välutvecklade bestånd av revlumner.





Översikt naturvärden inom planområdet/ revlummer. Källa: Ekologisk kunskap [Idag består planområdet av exploaterad mark och en grusplan].

Mellankommunala intressen

Några mellankommunala intressen bedöms inte påverkas av aktuellt detaljplaneförslag.





Översiktliga planer och program

Översiktsplaner

Gällande ÖP (översiktsplan) för Kiruna kommun antogs i december 2018.

År 2014 antogs en fördjupning av översiktsplanen (FÖP) för Kiruna centralort. Planen redovisar bland annat ny lokalisering av Kiruna centrum. Aktuell detaljplan bedöms vara förenlig med de övergripande intentionerna i FÖP.

Utvecklingsplan för nya Kiruna

Kiruna kommun har genomfört en stadsbyggnadstävling för NKC. Kommunfullmäktige beslutade 2013-03-26 (§ 33) att det vinnande förslaget i stadsbyggnadstävlingen, ”Kiruna 4-ever”, skulle läggas till grund för en utvecklingsplan.



En utvecklingsplan har tagits fram, med har ingen formell status enligt PBL. Utvecklingsplanen visar dock hur Kiruna kommun vill utveckla nya Kiruna. Det uttalade syftet med utvecklingsplanen har varit att i dialog med aktörer, som berörs av stadsomvandlingen (medborgare, kommunala förvaltningar, företag, handel, fastighetsägare, exploitörer och investerare), utveckla riktlinjer och principer för utvecklingen av den nya staden. I utvecklingsplanen anges principer och riktlinjer som är öppna för justeringar och kompletteringar. Planen utgör ett viktigt styrande dokument till denna detaljplan.

Följande nio stadsbyggnadsprinciper har tagits fram av den arbetsgrupp som arbetat med utvecklingsplanen:

1. Arkitektoniska kvalitéer som förmedlar stolthet
2. En tät stadskärna
3. Funktionsblandning
4. Attraktiva kluster och stråk som förbinder
5. Levande gatumiljöer med öppna bottenvåningar
6. Hög kvalité på torgbildningar och parker
7. Offentliga och privata mötesplatser
8. Promenadvänligt
9. Säkerhet och trygghet

Kommunfullmäktige beslutade 2014-04-22 (§ 87) att anta utvecklingsplanen för Kirunas nya stadskärna och att ge kommunkontoret i uppdrag att påbörja genomförandet av utvecklingsplanen i enlighet med planens principer och riktlinjer.

Utvecklingsplanen har i det fortsatta planeringsarbetet reviderats för att bättre anpassas till de förutsättningar som finns, bland annat väg E10:s nya sträckning. Dessa revideringar har inte antagits av kommunfullmäktige, men politikerna hålls uppdaterade om arbetet. Aktuell detaljplan tar hänsyn till dessa förändringar, exempelvis har de framtagna stadsbyggnadsprinciperna utvecklats till strategier:





Stadsbyggnadsstrategi	Innebörd
1. Dynamisk stadsomvandling	1.1 Staden skapas genom delaktighet 1.2 Utveckling före avveckling 1.3 Mötesplatser för stadsåtervinning 1.4 Staden växer österut 1.5 Steg för steg, plats för plats 1.6 En flexibel stadsstruktur 1.7 Tillåtande detaljplaner
2. Levande och trygg stadsmiljö	2.1 Offentliga platser för alla vid naturliga målpunkter 2.2 Närhet till natur, park och lekplatser 2.3 Trivsamma och trygga gator och platser 2.4 Entréer och lokaler mot gaturummen 2.5 Sol, vind och årstidsrelaterad design 2.6 Låga bullernivåer och bra luft 2.7 Gröna gårdar och uteplatser
3. Tillgänglig och promenadvänlig stad	3.1 Gatunätet skapar tydliga stråk och noder 3.2 Gatumiljön prioriteras för gående 3.3 God framkomlighet för cykel och spark 3.4 Lättillgänglig och attraktiv kollektivtrafik 3.5 Resecentrum är knutpunkt för kollektivtrafiken 3.6 Bil tillgänglighet på stadens villkor 3.7 Flexibel och samnyttjad parkering
4. Tät och blandad stad	4.1 Maximal blandning och synergi i stadskärnan 4.2 Högre täthet i kärnan och kring viktiga stråk 4.3 Offentlig och kommersiell service samlas i kluster och längs stråk. 4.4 Kultur, fritid och idrott aktiverar staden 4.5 Förskolor och skolor nära boende och natur 4.6 Goda lägen för företag och forskning 4.7 En blandning av bostadstyper
5. Stark identitet och arkitektur	5.1 Sammanhängande, tät och naturnära 5.2 Kiruna torg är ett landmärke och en samlingsplats 5.3 Gestaltning som reflekterar subarktiskt klimat och lokal identitet 5.4 Stadsbilden är rik på olikheter som speglar Kiruna. 5.5 Värdefulla kulturmiljöer definierar viktiga platser. 5.6 Bevarade byggnader och byggnadsdelar sprids ut i alla kvarter. 5.7 Mötesplatser för internationellt utbyte och innovation.
6. Natur och stad i samspel	6.1 Lokala naturtillgångar förvaltas för framtiden 6.2 Naturens ekosystemtjänster berikar staden 6.3 Biologisk mångfald och lokala arter 6.4 Anpassning till kommande klimatförändringar 6.5 Snöröjning för framkomlighet och stadsliv 6.6 Dag- och smältvatten omhändertas lokalt och skapar renande kretslopp





7. Energi- och resurssmart stad

- 6.7 Byggnation utifrån lokala mark- och klimatförhållanden
- 7.1 Effektiv markanvändning och stadsstruktur
- 7.2 Material från befintliga byggnader och infrastruktur tas tillvara
- 7.3 Självförsörjande och klimatneutrala energisystem
- 7.4 Låg miljöpåverkan under hela livscykeln
- 7.5 Kretsloppsanpassade VA- och avfallssystem
- 7.6 Energieffektiva byggnader och byggnadsmaterial
- 7.7 Föroreningar stör inte mark, vatten och ekosystem

Hänsyn till stadsbyggnadsstrategierna har tagits i utformningen av detaljplanen och det som inte styrs på plankartan hanteras i senare skeden. Till ett exploateringsavtal ska exempelvis ett kvalitetsprogram fastställas som visar hur exploitören planerar att genomföra sina ansvarsområden inom strategin. I samband med att bygglovsansökan lämnas in kan exploitörens kvalitetsprogram för genomförande av strategin vid behov fördjupas.

Detaljplaner och områdesbestämmelser

Området regleras idag inte av någon detaljplan. [Planområdet omfattas av den ursprungligt gällande detaljplanen för Volymhandelsområdet (So291) laga kraftdatum 2019-03-28.] Tidigare gällande planer (25-P80/69 och 25-P86/9) har upphävts med syfte att möjliggöra fastställandet av arbetsplan för ny del av väg E10 förbi Kiruna (samt förverkligandet av utvecklingsplanen för NKC). Upphävandebeslutet ("Upphävande av del av Tuolluvaara industriområde", kommunens beteckning Se259) vann laga kraft 2013-10-21.

Pågående planprocesser

Det pågår andra planprocesser i anslutning till aktuellt planområde, exempelvis detaljplan för Kunskapsnoden i norr (skolor, badhus, idrottshallar, bostäder, kontor, handel och park), TGA-områden öster om väg E10 (visionsarbete) samt vägplan för ny sträckning av väg E10. Alla detaljplaner anpassas till utvecklingsplanen, därefter genomförda utredningar (inklusive ny vägplan för ny väg E10) och pågående närliggande detaljplaner. [Det pågår andra planprocesser i närheten av planområdet. Exempelvis ett Planprogram för området söder om Malmvägen, detaljplan för Norra sandmagasinet, detaljplan för TGA-områdets gruvlavar, detaljplan för Malmvägen samt detaljplan för utvecklingsområde norr om väg E10.]

ÖVRIGA PLANER OCH PROGRAM

Kommunen har redan idag ett stort behov av fler bostäder. I samband med stadsomvandlingen kommer bostäder att rivas och ytterligare ökat behov av bostadsproduktion uppstår. Kommunens bostadsförsörjningsprogram antogs 2012, vilket för närvarande är under bearbetning.

Kiruna kommuns näringslivsstrategi 2016-2018 (antagen 2016) uttrycker inriktning och prioriteringar för näringslivsarbetet. Genomförandet av den operativa näringslivsstrategin sker i samverkan med lokala, regionala och nationella näringslivsaktörer.





Program för stadsparken har tagits fram 2015 som underlag för parkens utformning.

Aktuell detaljplan följer kommunens intentioner att skapa förutsättningar för bland annat fler/nya bostäder och näringslivets utveckling.

FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER

Mark- och vattenområden

Natur- och terrängförhållanden

Landskapet karaktäriseras generellt av sitt nordliga läge, omgivet av lågfjäll och med vida utblickar. Nuvarande och tidigare gruvverksamhet samt andra typer av verksamheter präglar planområdet och dess omgivning. Norr om planområdet finns bland annat de gamla gruvlavarna vid Tuolluvaara-gruvan och i söder ligger Ställverkets industriområde.

Historiskt utgjordes planområdet av skogs- och myrmark som har exploaterats från och med 1950-talet och framåt. Av denna anledning har marken allt eftersom fyllts upp som ett led av verksamhetsområdenas utbredning.

År 1903 inleddes gruvbrutning Tuolluvaara (norr om/i planområdets nordöstra del), vilket pågick fram till 1982 då gruvan lades ner. Området består därmed av stora gråbergsupplag (med en tjocklek på cirka 5-7 meter ovanpå naturmarken), vilket successivt nyttjas för stadsflytten.

Planområdet är idag obebyggt, med undantag av några mindre industribyggnader vilka avses rivas. Större delen av planområdet är i övrigt ianspråktaget av en gokartbana samt tidigare verksamhetsytor.

Naturmark förekommer endast längst i söder, vid Malmvägen, och i ett smalt stråk väster om gokartbanan. Naturmiljön är påverkad av de verksamheter som tidigare bedrivits i området.

Planområdet är relativt plant, men sluttar en aning mot sydost.

Friytor och friluftsliv

Planområdet har idag inga kvaliteter som gör att det nyttjas av allmänheten, med undantag av gokartbanan.

Planområdet kommer, när staden etablerar sig på platsen, att ligga i närheten av det centrala parkstråk och de gröna områden som sträcker sig in mot centrum, så kallade ”gröna fingrar”. Från de ”gröna fingrarna” är det tänkt att Varggropens friluftsområde, som är beläget norr om Jägarskolan/nordväst om planområdet, ska kunna nås via skid-/motionsspår. Vid Varggropen finns längdskidspår på vintern och motionsspår sommartid. Det finns även möjlighet till orientering i skogarna invid Varggropen. Skoterleder finns även i områdets närhet. **[Idag är stadskärnan etablerad med bland annat handel och bostäder. Stadsparken har en lagakraftvunnen detaljplan men genomförandet har inte ännu påbörjats. Gröna fingrarna omfattas delvis av gällande detaljplan.]**

Exakt fördelning av olika användningsområden (exempelvis bostäder, handel och kontor) i de olika kvarteren regleras inte på plankartan då ett stadscentrum är föränderligt över tid. Av





denna anledning behöver planen vara flexibelt utformad. Som ett led av detta är det svårt att reglera i vilken omfattning gårdar ska utformas gröna och anpassas för lek och utevistelse. Kommunen har påbörjat ett arbete att ta fram en grönytefaktor för olika användningsområden vilket kan knytas till kommande markanvisnings-/exploateringsavtal. I övrigt kan/bör krav ställas i bygglovsskedet med stöd av PBL 8 kap. 9 § då fördelning av olika användningar är känd.

PBL 8 kap. 9 §

En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Tomten ska ordnas så att [...] 4. det på tomten eller i närheten av den i skäligen utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon, [...] Om tomten ska bebyggas med byggnadsverk som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta.

Stadsparken kommer att ligga direkt norr om den norra plangränsen. Parkområdet kommer således ligga cirka 15-200 meter från möjliga bostadskvarter. Denna närhet kan också bedömas utgöra tillämpbar friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Bostadsgårdar ska dock alltid utformas så att funktionen överensstämmer med användningen.



Foto på området direkt väster om planområdet (nya stadshuset och kommande torg). Kiruna kommun, 2018.

Stadsparken

Stadsparken kommer att ligga i omedelbar anslutning till centrum, delvis direkt norr om planområdet. Parken kopplas ihop med den omgivande naturen via så kallade ”gröna fingrar”, det vill säga gröna stråk som går som gröna kilar in mot centrum från omgivande natur. Stadsparkens långsmala form kopplar också samman det ”nya” och ”gamla” Kiruna.

Parken kommer att bli omkring 50 meter bred och kantas av bebyggelse på båda sidor. I nordost kommer parken, via ett gång- och cykelstråk, passera över den planerade väg E10 och utgör därmed en central koppling för Kirunaborna att kunna röra sig ut i naturen och till rekreationsområden norr och öster om E10.





Stadsparken och de "gröna fingrarna" (naturpark). Planområdet markeras ungefärligt med röd ring. Källa: Kiruna kommun (Utvecklingsplanen).

Förutom att vara ett viktigt gröonstrukturelement i staden kommer stadsparken också ha en viktig funktion som social mötesplats där ett brett utbud av aktiviteter ska kunna erbjudas, till exempel spontanidrott, isbana, pulkabacke, skidspår, amfiteater, sittplatser, offentlig konst, lekutrustning, träd- och perennplanteringar. Utformning och funktioner i parken kommer att styras i ett program. [Stadsparken (So318) har från och med 2023-11-03 en lagakraftvunnen detaljplan.]

Landskaps-/stadsbild

Flytt av staden till sedan tidigare ej exploaterad mark/mark för industriändamål kommer att påverka landskaps-/stadsbild, bedömningsvis positivt. Staden ska utformas enligt de utredningar om utformning med mera som tidigare gjorts vilket innebär att förändringen inte bedöms bli negativ. Omvandlingen till stadslandskap måste dock ske så att god bebyggd miljö uppfylls, vilket detaljplaneläggningen säkerställer i den mån det är möjligt. [Idag utgör området stadslandskap.]

Geotekniska och hydrologiska förhållanden

Geotekniska förhållanden

En översiktlig geoteknisk undersökning för aktuellt planområde genomfördes våren 2016 (PM *Geoteknik, Volymhandelsområde Nya Kiruna*, Tyréns AB, 2016-05-01). Sammanställningen baseras på nya geotekniska data tillsammans med tidigare undersökningar som gjorts i området. Som underlag har även höjdsättningsutredning (PM "Förslag på höjdsättning av nya Kiruna", Tyréns AB 2014-03-11), nyttjats. [Till detaljplaneändringen tas bestämmelser för höjdsättning av vägar bort och läggs till i plankartan som illustrationer. Detta då de flesta vägarna redan är detaljprojekterade. En annan anledning är för att skapa en flexibilitet inför de potentiella förändringar som uppkommit vid genomförandet av vägarna. Exempel på förändringar som kan skapa avvikelser från tidigare utredningar är skillnader i





grundvattennivån, som innebär att en höjdsättning från planbestämmelser blir svår att genomföra.]

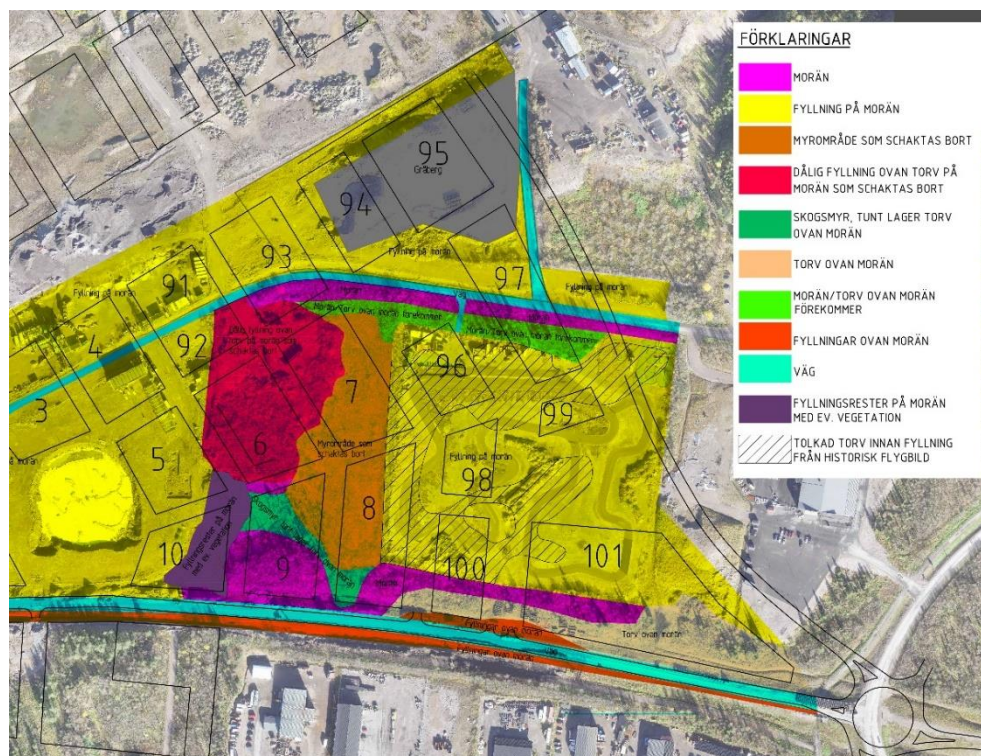
Utredningen ger en översiktlig bild över grundläggningsförutsättningarna i området. Detaljerade geotekniska undersökningar krävs därefter för respektive byggnad, vilket tas fram i samband med exploatering (redovisas i kommande bygglov).

Historisk utgjordes planområdet av skogs- och myrmark som har exploaterats från och med 1950-talet och framåt. Av denna anledning har marken allt eftersom fyllts upp som ett led av verksamhetsområdenas utbredning. År 1903 inleddes dagbrottsbrytning i Tuolluvaara (norr om/i planområdets nordöstra del), vilket pågick fram till 1982 då gruvan lades ner. Området består därmed av stora gråbergsupplag (med en tjocklek på cirka 5-7 meter ovanpå naturmarken), vilket successivt nyttjas för stadsflytten/byggandet av NKC. Marken utgörs i övrigt generellt av torv ovan sediment av sand och silt på morän. Lokalt vilar torven direkt på morän. På vissa ställen har sannolikt torven borttagits innan fyllnad gjorts, på andra ställen inte (det vill säga fyllningar är gjorda direkt på torven). I läge för befintlig gokartbana finns cirka 1-2 meter 0-200 mm bergkrossfyllning ovanpå naturmarken. I Linbanevägen finns en fyllning på cirka 1 meter sand och grus i befintlig vägöverbyggnad.

Naturmark förekommer endast längst i söder vid Malmvägen och i ett smalt stråk väster om gokartbanan. Den naturliga jorden består mestadels av sandig siltig morän eller sediment på morän. Lokalt överlagras moränen av torv och i området närmast Malmvägen har upptill 2 meter torv påträffats ovan moränen.

Berg har påträffats i 4 av borrhålen (närmast Malmvägen/rondellen samt i områdets mellersta del, närmast planerad väg E10) dock inte närmare befintlig markyta än cirka 4 meter.

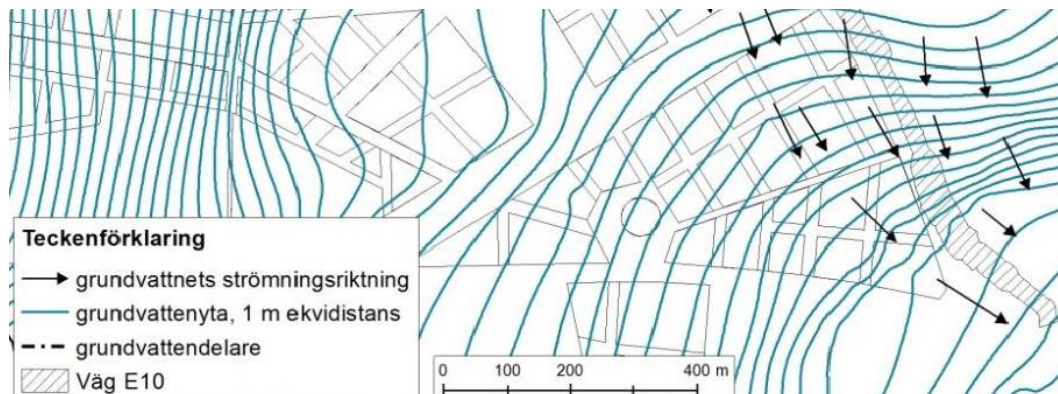




Befintliga markförhållanden (våren 2016). Källa: PM Geoteknik.

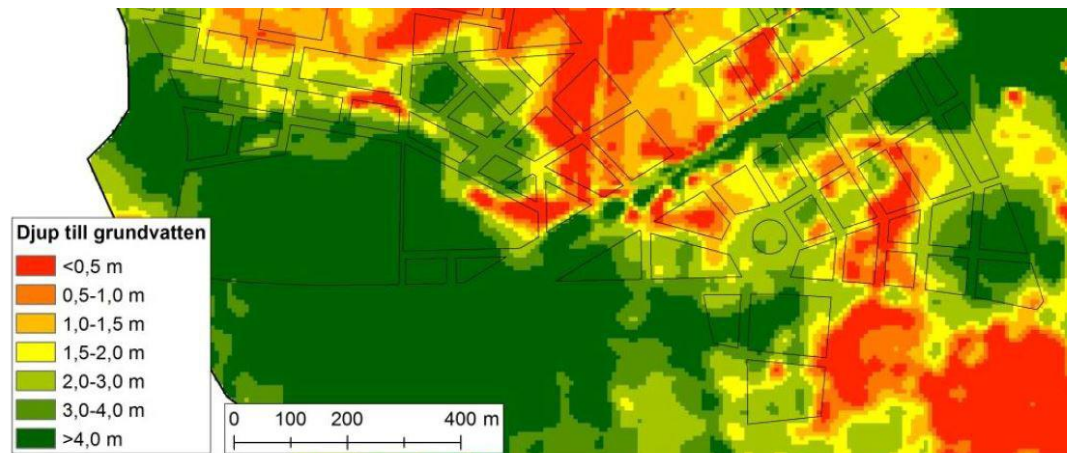
Grundvatten

Grundvattenströmningen i området bedöms följa markens lutning och går i sydostlig riktning och avvattnar i Luossajoki i sydost. Grundvattenytan i planområdet har observerats på ett djup av knappt 1 meter upp till 6 meter under befintlig markyta.



Grundvattnets strömningsriktning. Källa: Vattenmodell Kiruna nya C, Tekniska verken/Sweco Environment AB, september 2015.





Beräknat djup till grundvatten vid nuvarande förhållanden. Röd färg visar att grundvattenytan ligger nära markytan, orange-gult att djupet till grundvattenytan är 1-2 m, och grön färg att grundvattenytan ligger djupare än 2 m från markytan. Källa: Vattenmodell Kiruna nya C, Tekniska verken/Sweco Environment AB, september 2015.

Hårdgjorda ytor medför minskad grundvattenbildning och risk för sänkta grundvattennivåer. Temporär grundvattensänkning uppstår vid bortschaktning av torv/förorenad mark och kan även uppstå vid grundläggning av hus. Sänkningen kan bli permanent beroende på vilken typ av fyllnadsmassor som används.

Åtgärder för att eliminera eventuella problem med sänkta grundvattennivåer vidtas i samband med planering och projektering av NKC, till exempel anpassas höjdsättning, ledningsdragning och dagvattenhantering. I de geohydrologiska utredningarna har lägsta nivå för dränerande ingrepp tagits fram för varje kvarter [+00.0 PBL 2010:900 4 kap. 16§ punkt 1]. För avsänkning till lägre nivåer krävs tillstånd för vattenverksamhet. För mer information, se rubrik *Störningar, risk och säkerhet - Grundvattensänkning*. [Inom kvarter 97 har denna bestämmelse ändrats från en punktbestämmelse till en yta. Detta då det blir tydligare för både lovhandläggare och exploitörer att förstå vad bestämmelsen omfattar.] Enligt den vattenmodell som tagits fram för NKC (Vattenmodell Kiruna nya C, Tekniska verken/Sweco Environment AB, september 2015) redovisas restriktioner och rekommendationer för att tillåta ett källarplan. Inom aktuellt planområde föreligger inga restriktioner från att tillåta ett källarplan.





Rekommendationer för ett källarplan avseende yt- och grundvatten. För områden som saknar markering föreligger inga restriktioner från att tillåta ett källarplan. Källa: Vattenmodell Kiruna nya C, Tekniska verken/Sweco Environment AB, september 2015.

Radon

Markradon är mätt i totalt 14 punkter inom utvecklingsplaneområdet. Mätningarna visar att marken består av låg- och normalradonmark. Punkterna är dock få och inom området finns variationer i berggrund och jordtäcke vilket kan ha betydelse för radonriskerna. Ytterligare mätpunkter rekommenderas där byggnader planeras för att bestämma grundläggningsmetod.

Inga mätningar är utförda i samband med framtagande av aktuell detaljplan. Stora förändringar med schakt och fyllningar kommer att ske. Inför detaljprojekteringen förutsätts att varje exploitör kontrollerar radonförhållandena efter hur kvarteren planeras.

Markstrålning ska beaktas vid grundläggningen. Inom högriskområden ska byggnader där människor vistas mer än tillfälligt utformas ”radonsäkert”. På normalriskområden kan enklare åtgärder vidtas.

Rekommendationer för grundläggning

Planområdet behöver generellt fyllas upp för att anpassas till planerad höjsättning av Kirunas nya stadskärna. Detta innebär en uppfyllnad på 3-3,5 meter beroende på befintlig terräng (och anpassning till nya väg E10). Gråbergsmassorna i norr kommer att schaktas bort innan planområdet exploateras.

Befintliga fyllnadsmassor bedöms i allmänhet vara av bra kvalitet och grundläggning och fyllning bedöms till stor del kunna utföras direkt på dessa. Schaktning/ompackning kan dock krävas.

Torven, som bland annat förekommer längst i söder, mot Malmvägen, samt söder om Linbanevägen, måste grävas ur och ersättas av packad fyllning av friktionsjord under byggnader. Under vägar bedöms att torv under befintliga fyllningar kan lämnas kvar.





Efter urgrävning av torv och eventuell schakt/ompackning av befintliga fyllningar kan grundläggningen utföras enligt normalt förfarande på packad fyllning av friktionsjord på fast friktionsjord eller direkt i eller på fast friktionsjord.

Källare i ett plan (3 meter) kan utföras med normal dränering utan vattentät konstruktion i norra och mellersta delen av planområdet. I den södra delen behövs dock förstärkt dränering med permanent grundvattensänkning som följd. Detta bedöms dock inte påverka grundvattensituationen i det norrliggande sandmagasinet.

Kompletterande undersökningar kommer att krävas vid vidare detaljprojektering. Eventuella behov av marksanering innebär bland annat att befintliga förhållanden förändras genom att befintlig jord blir omörd och i vissa fall utskiftad. Detta påverkar jordens grundläggningsegenskaper.

Förorenad mark och vatten

NKC och aktuellt planområde är på grund av tidigare verksamhet till stor del förorenat. Kiruna kommun startade 2015 upp ett saneringsprojekt för NKC. Saneringsprojektet är uppdelat i olika etapper och arbete med undersökningar och sanering inom aktuellt planområde pågår för närvarande. Beräkningar genomförs och åtgärder föreslås beroende på vilken typ av markanvändning som är aktuell (vilket regleras i detaljplan). Markanvändningen delas upp i KM (känslig markanvändning) och MKM (mindre känslig markanvändning).

Inom del av planområdet (se karta till höger) är marken idag fylld med MKM-massor och det är ännu inte gjort någon sanering av detta område.

TVAB tar för närvarande fram kostnader för sanering från MKM till KM, men det finns ännu inget kommunalt beslut att sanering ska göras. På plankartan regleras att bygglov inte får ges för ändrad användning innan markförorening har avhjälppts och marken har sanerats så att områdets representativa halt inte överskrider platsspecifika riktvärden. Detta gäller mark som inte redan har sanerats till KM (känslig markanvändning).



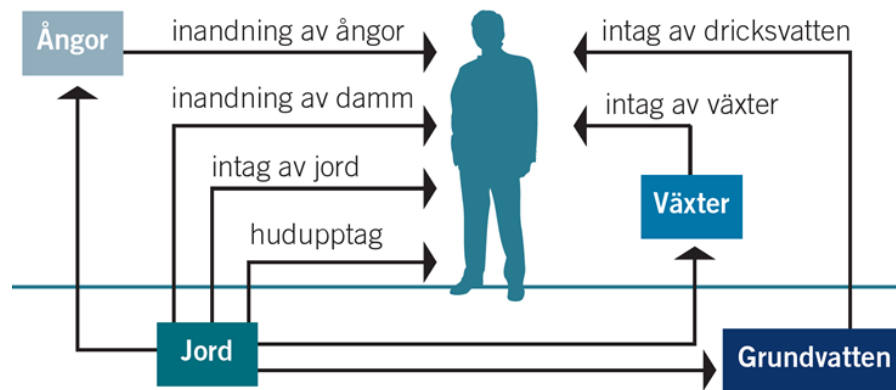
Område som idag inte är sanerat till KM





Platsspecifika värden

Naturvårdsverket har utvecklat en modell för att ta fram (generella) riktvärden för förorenad mark. Riktvärdena anger föroreningshalter i marken under vilken risken för negativa effekter på människor, miljö eller naturresurser normalt är acceptabel. Riktvärdena kan användas som ett verktyg i den riskbedömning som görs för att avgöra om ett område behöver efterbehandlas.



Exponeringsvägar som beaktas i riktvärdesmodellen för hälsorisker (Källa: Riktvärden för förorenad mark, Naturvårdsverket, 2009)

För fall där de generella riktvärdena inte är tillämpliga är det möjligt att ta fram platsspecifika riktvärden där hänsyn tas till de förhållanden som råder i det aktuella området. Eftersom förutsättningar och antaganden i föreliggande fall skiljer sig från dem som har använts för Naturvårdsverkets generella riktvärden har platsspecifika riktvärden tagits fram för NKC, för ytliga (0–1 meter) respektive djupare (>1 meter) liggande massor (*Miljöteknisk undersökning – Torg och handelsgator etapp 2, Harven 1, och väster NCC i Kiruna nya C, Bilaga 1*). Då området kommer att höjas genom uppfyllnad med minst 1 meter rena massor kan platsspecifika riktvärdena för djupare liggande massor tillämpas. Dessa platsspecifika riktvärden styrs främst av skydd av grund- och ytvatten samt inandning av ånga. Ingen exponering för damning eller intag av växter sker från djupt liggande jord. Skydd av markmiljö bedöms heller inte vara aktuellt i djupare jordar.





Bebyggelseområden

Befintliga förhållanden

Planområdet är idag obebyggt, med undantag av några mindre industribyggnader, vilka avses rivas. [Marken är idag exploaterad med vägar, flerbostadshus samt en grusplan.]

Planförslag

Planläggningen innebär att området omvandlas från industri- till stadslandskap. Planområdet delas upp i gator, parker och kvarter innehållande centrumverksamhet, bostäder, kontor, detalj- och volymhandel och parkering. Kvartersutformning, gatu- och parkmark reserveras i enlighet med utvecklingsplanen med efterföljande utredningar.

För att motverka segregation och en social skiktning ska staden byggas blandad. Det betyder bland annat att i stadskärnan ska såväl hyresrätter som bostadsrätter i olika storlek och standard produceras. Detta kommer att styras i exploateringsavtal alternativt markanvisningsavtal (beroende på vem som äger marken).

Ändamål [bestämmelse på plankartan]	I ändamålet ingår/typ av verksamheter som tillåts	Bestämmelse enligt plan- och bygglagen
Allmän platsmark		
torg [TORG]	Alla typer av torg med tillhörande verksamheter	<i>PBL 2010:900 4 kap. 5§ punkt 2</i>
huvudgata [VÄG respektive VÄG₁]	Huvudgata/bussgata (förlängning av handlegatan). Väg tillämpas för trafik till, från och/eller genom en tätort samt mellan olika områden i en tätort.	
lokalgata [GATA₁]	Trafik inom en tätort eller för trafik som har sitt mål vid gatan.	
gångfartsgata [GATA₂]	Trafik inom en tätort eller för trafik som har sitt mål vid gatan. Inom ett gångfartsområde gäller särskilda krav. Fordon får inte framföras med högre hastighet än gångfart och fordon har väjningsplikt mot gående. Parkering får endast ske på anordnade parkeringsplatser.	
lokalgata med möjlig över- och underbyggnad [GATA₃]	Trafik inom en tätort eller för trafik som har sitt mål vid gatan. Lokalgata som får byggas över med bro/under med tunnel.	





Park [PARK]	Grönområden som kräver skötsel och är anlagda.	
Kvartersmark		
centrum [C]	Här ingår alla typer av verksamheter som ligger centralt eller på annat sätt ska vara lätta att nå, exempelvis handel, kontor, samlingslokaler och publika verksamheter så som förskolor och vårdcentraler.	<i>PBL 2010:900 4 kap. 5§ punkt 3</i>
centrumnära volymhandel [Z ₁]	I användningen [Z ₁] definieras ovanstående som ”centrumnära volymhandel”. Användningen verksamheter [Z] används i övrigt för service, lager, tillverkning med tillhörande försäljning, handel med skrymmande varor och andra verksamheter av likartad karaktär med begränsad omgivningspåverkan. Det finns ingen tydlig definition av ”volymhandel”, men i aktuellt fall avses platskrävande handel som i de flesta fall kräver åtkomst med bil, det vill säga större parkeringsytor. Exempel på verksamheter kan vara större matvarubutiker, detaljhandels- och vitvaruhus.	
bostäder [B]	Olika former av boende av varaktig karaktär	
Kriminalvård [D ₁]	Kriminalvård. Användningen vård [D] tillämpas i övrigt för områden för vårdverksamhet som avser människor och som bedrivs i särskilda lokaler.	
Detaljhandel [H]	Handel med varor och tjänster.	
kontor [K]	Kontor och tjänsteverksamhet med liten eller ingen varuhantering. I användningen ingår även bostadskomplement i form av ett arbetsrum/lokal i en bostad.	
parkering [P]	Självständiga parkeringsanläggningar.	
tekniska anläggningar [E _{index}]	Tekniska anläggningar för exempelvis energi/transformatorstation, telekommunikation, vatten och avlopp samt avfallsanläggningar/sopor.	





	Användningen specificeras med index beroende på verksamhet: E ₁ – transformatorstation E ₂ – ÅVS (återvinningsstation)	
--	--	--

Markens anordnande

På plankartan regleras markens föreskrivna plushöjd (över nollplanet i RH2000) på allmänna platser [+0.0, PBL 4 kap. 5§ punkt 2]. Höjdsättningen utgår bland annat från den fastställda höjden för Stadshuset +459,50 (RH 2000) i fastställd detaljplan för torg och handsgata (i väster) samt nya väg E10. Målet att klara av en maximal lutning på 2 %. **[Bestämmelsen för markens föreskrivna plushöjd (över nollplanet i RH2000), tas bort. Detta för att ta höjd för avvikelser som uppkommit vid genomförandet av vägarna och kringliggande kvarter. Utöver det är inte behovet av bestämmelsen lika stort längre då många av vägarna inom planområdet redan är färdigt detaljprojekterade.]**

Eftersom profilen på gatorna utformas konvex kommer vattnet att styras ut mot kanterna/trottoarerna vid nederbörd. När vattnet rinner ut mot kanterna är det viktigt att kantstenen klarar ett vattendjup på minst 10 cm utan att närliggande fastigheter översvämmas. Detta regleras inte på plankartan, men hänsyn tas i projekteringen. Längs de stråk som kommer att utgöra en samlad huvudavledning (i aktuellt fall Malmvägen) vid skyfall (100-årsregn) krävs en större höjd vilket hänsyn tagits till i höjdsättningen. Längs de gator som har en öppen dagvattenhantering kan denna säkerhetsmarginal tas upp av den öppna dagvattenanläggningen. Höjdsättningen inne i kvarteren/vid fasader måste därefter ta hänsyn till utformningen av gatan så att inga problem med översvämning uppstår. Adekvat lutning ut från fasaderna, för att möjliggöra avrinning, måste redovisas i kommande bygglov (regleras i Boverkets byggregler, BBR). Färdig golvnivå regleras i övrigt i exploateringsavtal alternativt markanvisningsavtal (beroende på vem som äger marken) för att uppnå tillräcklig säkerhet mot översvämning från allmän platsmark.

Eftersom byggnader kan placeras i gräns mot exempelvis gata kan behov finnas att placera isolering under samt balkonger över allmän platsmark. Detta möjliggörs genom generella bestämmelser [*Byggnaders isolering får placeras under allmän platsmark, PBL 4 kap. 5§ punkt 2*] respektive [*Balkonger får placeras ovan allmän platsmark. Största utkragning över allmän platsmark är 1,5 meter. Fri höjd under balkong är minst 3,5 meter, PBL 4 kap. 5§ punkt 2*]. I övrigt bör detta styras i exploateringsavtal alternativt markanvisningsavtal (beroende på vem som äger marken).

Inom planområdet anges till vilken lägsta nivå som dränering är tillåten (över nollplanet i RH2000) för att bland annat undvika oönskade sättningar [+0.0/PBL 2010:900 4 kap. 16§ punkt 1]. Dräneringsledningarna med mera får inte ligga under den nivån. För att erhålla högre takhöjd i källare kan gjutning under denna nivå utföras i vattentät betong. Se även kapitel *Störningar, risk och säkerhet, Grundvattensänkning*. **[Bestämmelsen kvarstår i kvarter 97, men ändras från en punktbestämmelse till en egenskapsbestämmelse för en yta. Detta är för att uppfylla tydlighetskravet enligt PBL och ändå tillgodose bestämmelsens ursprungliga syfte av att minimera risken för grundvattensänkning.]**

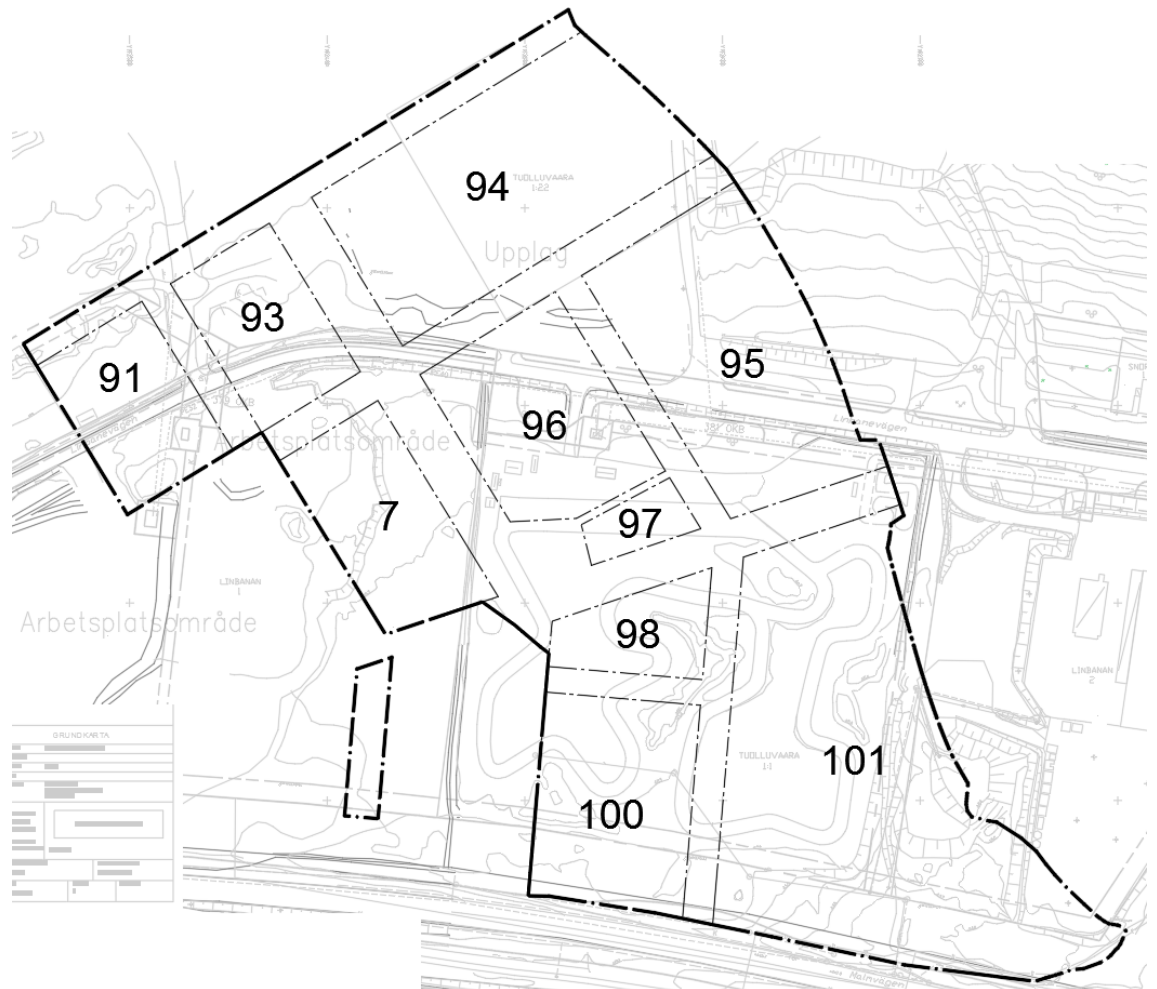




Inom kvarteren närmast väg E10 möjliggörs för att en skylt får uppföras inom respektive användningsområde [f₁]. Skylten får ha en maxhöjd om 25 meter över nollplanet i RH2000. Avståndet till väg E10/allmän platsmark måste vara minst skyltens höjd. Skylten får inte vara blinkande eller föränderlig. För övriga skyltar inom centrum krävs bygglov där bedömning sker i fall till fall och utifrån gällande bestämmelser.

Kvartersindelning

För enkelhetens skull har de nya kvarteren i NKC delats upp med olika nummer, vika redovisas på kartan nedan.



Föreslagna kvartersnummer inom planområdet





Utformning av bebyggelse

Varje byggnad ska bidra till att skapa en levande stadsmiljö. Byggnader ska därför företrädesvis placeras i direkt gräns mot gata [**p₁**, *Byggnadsliv ska placeras i gräns mot allmän platsmark, PBL 2010:900 4 kap. 16§ punkt 1*] respektive [**p₂**, *Minst 70% av byggnadsliv ska placeras i gräns mot allmän platsmark, PBL 2010:900 4 kap. 16§ punkt 1*]. Alla byggnader och fastigheter ska vidare ha entréer ut mot gata [*Entréer ska finnas mot väg-/gatumark, PBL 2010:900 4 kap. 16§ punkt 1*]. *[Bestämmelsen p₁ omformuleras till: Byggnadsliv ska placeras i gräns mot allmän platsmark. Undantas för kulturhistoriska byggnader. Orsaken är att användningsområdet för de kulturhistoriska byggnaderna fortfarande är oklart.]*

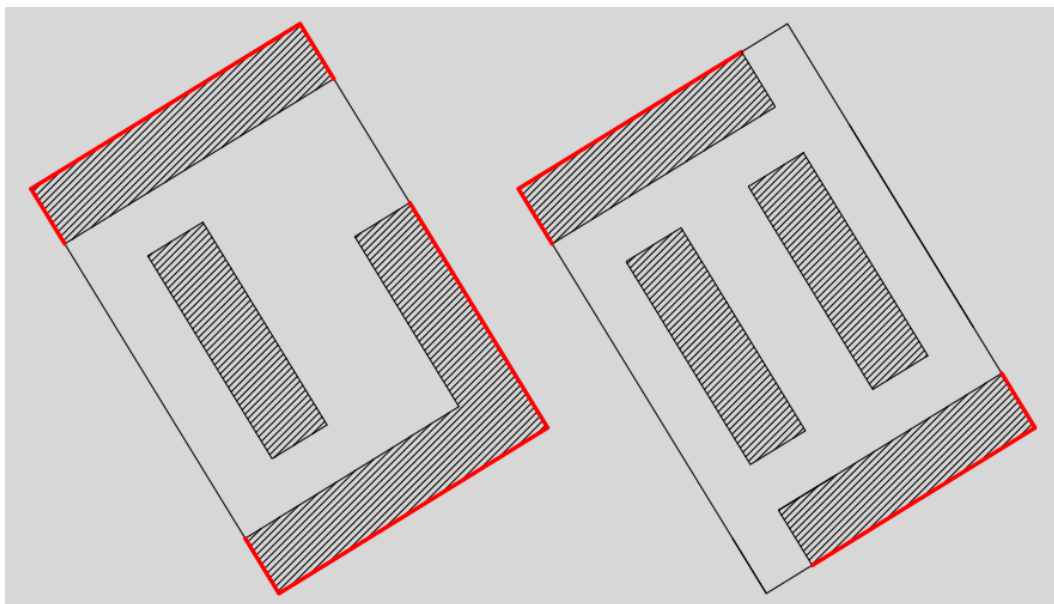


Illustration över vad bestämmelse p₁ och p₂ innebär. Till vänster illustreras när cirka 70% av byggnadsliv (röd linje) placeras i gräns mot allmän platsmark (kvarterersgräns). Till höger illustreras när cirka 40% av byggnadsliv placeras i gräns mot allmän platsmark (vilket ej är möjligt enligt bestämmelse p₂).

Detaljplanen möjliggör en totalhöjd på uppstickande byggnadsdelar på max +504 meter över nollplanet i höjdsystem RH 2000 på grund av flyghinderhöjden [*Högsta totalhöjd för uppstickande byggnadsdelar är +504 över nollplanet i RH 2000, PBL 2010:900 4 kap. 16 § punkt 1*]. Högsta nockhöjd på byggnader regleras därutöver mellan 20-29 meter för att skapa en viss variation och begränsning. Vid fullt utnyttjande innebär det byggnader om 4-7 våningar. Övrig utformning på bebyggelsen inom varje kvarter, exempelvis byggnadsarea, kommer att regleras specifikt genom exploateringsavtal alternativt markanvisningsavtal (beroende på vem som äger marken).





Handelsgatan, som går från torget i väster, blir förhoppningsvis Kirunas mest frekventerade gångstråk och får därmed också rollen som mötesplats med möjligheter till sittplatser och vistelse. Längs handelsgatan, som övergår i bussgata inom planområdet [VÄG1] ska bottenvåningarna därför vara öppna, entrétäta och rymma verksamheter som bidrar till stadsliv, det vill säga publika verksamheter i form av framför allt handel, men också hotell, restauranger, caféer och kulturverksamhet [● den del av bottenvåningen som vetter mot denna sida av kvarteret får bara inrymma lokaler för publika verksamheter och entréer till dessa ska placeras mot denna sida, PBL 2010:900 4 kap. 16 § punkt 1]. [Inom kvarter 97 tas tidigare nämnd bestämmelse bort. Detta är för att skapa en ökad flexibilitet för detaljplanen. I nuläget råder osäkerhet kring hur byggnaderna kommer nyttjas och således underlättar flexibiliteten att hitta ett lämpligt ändamål för kulturbyggnaderna.] Ovanliggande våningar kan användas för olika ändamål; boende, kontor eller annan verksamhet (enligt reglerad användning). Tvärgatorna till buss-/handelsgatan och gata närmast kommande stadspark i norr kan med fördel också erbjuda öppna bottenvåningar även om det inte regleras på plankartan. Bottenvåningar ska av denna anledning generellt utformas med högre innertakhöjd så att installationer avseende till exempel ventilation inryms [Byggnaders entré/ bottenvåning ska utformas med rumshöjd om minst 3,5 meter (gäller ej kulturhistoriska byggnader eller andra flyttade byggnader), PBL 2010:900 4 kap. 16 § punkt 1].

Utöver det som regleras på plankartan finns enligt PBL möjlighet att bedöma och till viss mån styra utformningen i bygglovsskedet. Bedömning sker då när man vet hur fasader med mera är tänkt att utformas. Enligt PBL 2 kap. 6 § ska exempelvis bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan. Enligt PBL 8 kap. 1 § ska en byggnad ha en god form-, färg- och materialverkan. Bygglöven kan, så som en detaljplan, överklagas varför allmänhetens intresse och delaktighet inte bedöms förbigås.



*Visionsbild av handelsgatan
(fr. volymbandelsområdet in mot Stadshustorget)
Källa: Wester+Elsner Arkitekter*



*Visionsbild av handelsgatan
Källa: Utvecklingsplanen 2014*





Byggnadskultur och gestaltning

Arkitekturen i staden representerar platsen och vad det innebär att leva, verka, bygga och bo i just Kiruna. De som bygger i Kiruna tar sig an de speciella förutsättningar och särskilda utmaningar som finns här. Det subarktiska klimatet i Kiruna ställer bland annat särskilt krav på utformningen vad gäller starka vindar, stora snömängder och vikten av de speciella ljusförhållandena.

Detaljplanen är relativt flexibel när det gäller utformning. Många gestaltningsfrågor kommer därför att styras i exploateringsavtal alternativt markanvisningsavtal (beroende på vem som äger marken). För att skapa intressanta kvarter och en mångfald av arkitektoniska intryck ska som tidigare nämnt hushöjder varieras (minst enligt reglerade nockhöjder) men längden på fasader med samma uttryck ska också begränsas [*Fasader längre än 25 meter ska utformas med variation i till exempel fasaduttryck, materialval och/ eller volymhantering (så att ett ensartat uttryck inte uppstår)*], PBL 2010:900 4 kap. 16§ punkt 1].

En lokal karaktär på arkitekturen och på offentliga rum kan uppnås genom att nyttja lokala byggnadsmaterial samt val av för klimatet anpassad vegetation. Återanvändning och återvinning av material från den stad som avvecklas är önskvärd av såväl miljöskäl som för att bidra till den identitet fysiska föremål och material kan förmedla.

Kulturmiljö

Kiruna har en på flera sätt ovanlig och intresseväckande historia, vilket är tydligt avläsbar i stadens bebyggelsestruktur och arkitektur. Hela tätorten är också klassad som kulturmiljö av riksintresse.

En kulturmiljöanalys (*Kulturmiljöanalysen etapp 2, MAF arkitektkontor AB, 2014*) har gjorts med syfte att tillvarata stadens kulturvärden i processen med att utforma NKC. En viktig del av kulturmiljöanalysen utgörs av värderingar och rekommendationer för den bebyggelse och de kulturmiljöer i Kiruna tätort som påverkas av gruvbrytningen. Rekommendationerna kan vara allt från dokumentation, återbruk, bevarande av byggnadsstruktur till flytt av byggnad.

Det är önskvärt att flytta med värdefulla byggnader från gamla till nya Kiruna. Vid rivning kan också kulturhistoriskt värdefulla detaljer eller material tas till vara i form av återbruk och användbara byggnadsdelar återanvändas.

I arbetet med nya centrum redovisas 3 strategier för flytt av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Med kulturhistoriskt värdefull bebyggelse avses framför allt de byggnader som i avtal mellan kommunen och LKAB är beslutade att flyttas på LKABs bekostnad, men det kan också beröra fler byggnader än de som avtalats om.

1. Samla alla i en kulturpark (grönstråket).
2. Samla alla i ett "kulturkvarter".
3. Hotspots/kluster/synergi i sammanhang med offentliga program och platser.

I senare samtal har även möjligheten att sprida bebyggelsen tagits upp som alternativ.

Något slutligt beslut om vilka byggnader som ska flyttas var är ännu inte taget, men till aktuellt planområde diskuteras för närvarande flytt av några byggnader. Detaljplanen hindrar inte detta på något sätt. **[Inom avtalet om flytt av kulturbyggnader som upprättades 2019 är det bland annat beslutat att Pekinghuset ska flyttas. Inriktningen var att Pekinghuset skulle till nya centrum. Vidare har placeringen i kvarter 97 fastställts i kommunstyrelsens**





sammanträde 2021-12-06, beslut § 367. Genom detta fastställdes samtidigt Landströmska huset sin placering mot lilla torget i kvarter 96 och Frälsningsarmén en placering mot lilla torget i kvarter 98.]

För att så långt som möjligt bibehålla byggnadernas kulturvärden bedöms det vara eftersträvansvärt att betrakta bebyggelsen som en sammanhållen miljö snarare än att betrakta byggnaderna som solitärer. En flytt av miljöer istället för solitärer stärker därigenom bebyggelsens kulturhistoriska värden. Byggnaderna föreslås därför placeras i nära anslutning, vid torget [**TORG**]. Genom att lokalisera byggnaderna runt en öppen platsbildning blir det även möjligt att till viss del flytta med deras nuvarande platskontexter. Detta eftersom aktuella byggnader i nuläget till del är grupperade runt en liknande mindre platsbildning (Meschplan). Att placera ett kulturtorg centralt i det nya handelsområdet bedöms även tillföra stora trivselvärden till området som skapar en historisk dimension och urban karaktär som ofta saknas i liknande områden.

Eftersom lagstiftningen inte är anpassad till denna typ av planering (flytt av befintliga kulturbyggnader) har olika lösningar diskuterats. Ingen reglering avseende varsamhet sker på plankartan med undantag av att högsta nockhöjd är 9 meter invid det mindre torget. [Inom kvarter 97 ändras den högsta totalhöjden till 16m för att anpassas till Pekinghuset som ska flyttas till platsen. Pekinghuset är 12m i nock på sin högsta punkt inom sin befintliga placering. När byggnaden flyttas kan den eventuellt bli högre på grund av uppstickande delar ovanför konstruktionen eller en annan typ av grundläggning. Av denna orsak har bedömning gjorts att ett par extra meter tillägs som marginal. Totalhöjd används i stället för nockhöjd för att den totala flyghinderhöjden ska vara tydligt reglerad.] När byggnaderna flyttats till platsen kan detaljplanen ändras om byggnaderna är i behov av ytterligare skydd än vad som redan regleras i exempelvis PBL 8 kap. 13-19 § (förbud mot förvanskning och underhåll och varsamhet).

[Pekinghuset]

[Pekinghuset uppfördes 1922 som skolexpedition och bostad kopplad till Centralskolan som låg i kvarteret ovanför. Mellan byggnaderna fanns en park och i denna låg tidigare ytterligare en skola, Lilla skolan. Byggnaden är ritad av arkitekt: D Nordström.

Pekinghuset har ett centralt läge i den gamla stadskärnan invid Meschplan. Det ger tillsammans med närliggande äldre bebyggelse en bild av hur en platsbildning gestaltats enligt Hallmans plan. Byggnaden är en representant för den arkitektoniska omsorg som ägnades tidens offentliga byggnader vid uppbyggnadsskedet av Kiruna.

Pekinghuset är timrad i två våningar med valmat svängt mansardtak med ett litet språng i brytningen. Den svängda takformen har resulterat i namnet Peking. Taket är klätt med kupigt rött taktegel och har takkupor samt tandsnittsrad under takfoten. Över fönstren i bottenplanet finns draperade dekorationer. Timmerstommen täcks med grov spritputs som har avfärgats med ljusgrå kalkputs och slätputsade markerade hörn.





Det finns inte längre någon park i anslutning till byggnaden, kvar är en gräsbelagd yta med enstaka björkar mot Föreningsgatan och Meschplan. Kring byggnaden finns ett staket som tillkom kring 1930-talet och som också funnits kring den tidigare Centralskolan.

I Kulturmiljöanalys DIVE står att Pekinghuset bör flyttas till en centralt belägen tomt med en omgivning och terrängförhållanden som påminner om de nuvarande. I avtalet för flytt bestämdes att Pekinghuset tillsammans med Frälsningsarmén och Landströms skulle gestalta en ny plastbildning i nya centrumkärnan och redan då nämndes kvarter 97.

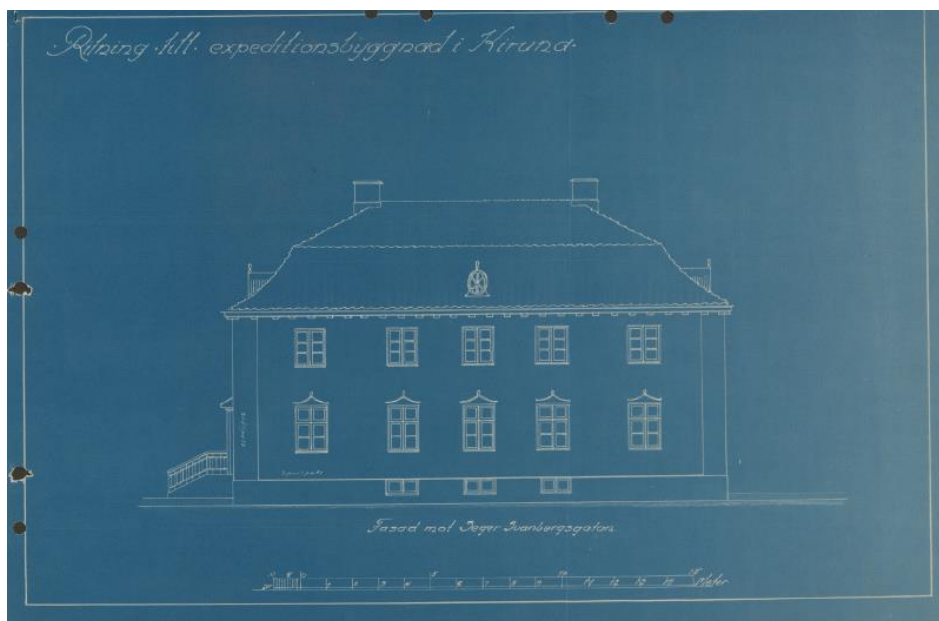
Placering i kvarter 97 har fastställts i kommunstyrelsens sammanträde 2021-12-06, beslut § 367. Genom detta fastställdes samtidigt Landströms sin placering mot lilla torget i kvarter 96 och Frälsningsarmén en placering mot lilla torget i kvarter 98. Som underlag för placering finns en rapport, Kiruna kulturbyggnader, studier runt lilla torget 28.08.2020, framtagen av Ghilardi Hellsten arkitekter och White på uppdrag av stadsbyggnadsavdelningen. I rapporten prövas olika alternativ kring torget med två, tre eller fyra byggnader där alternativen klassades efter befintliga förhållanden, torget, grönfaktor/mikroklimat och nytt och gammalt.

Byggnaden har ett högt kulturhistoriskt värde genom den väl bevarade, väl omhändertagna arkitektoniska gestaltningen. Vid och efter flytt är det av stor vikt att ursprungliga och autentiska byggnadsdelar och detaljer, interiört och exteriört, från olika tider bevaras. Dessa har ett högt kulturhistoriskt värde och bidrar till läsbarheten av byggnadens ursprungliga dignitet, men även utveckling över tid. Det är vidare viktigt att bibehålla den höga ambitionen beträffande material och metoder som hittills varit rådande för byggnaden. Det är också viktigt att Pekinghuset får en parkmiljö och grönytor.]



[Foto på Pekinghuset (till höger) och det Landströmska huset (till vänster) i sin ursprungliga miljö. Bild tagen 1930. Foto: Borg Mesch]





[Tidiga ritningar över Pekinghuset från Kiruna kommuns centralarkiv. Fönstren på gårdsfasaden stämmer inte riktigt överens med hur de blev och sidoentrén är större mot gårdsfasaden än ritningen visar.]





[Pekinghuset vid sin befintliga placering.]



[Pekinghuset vid sin befintliga placering. Efter flytten kommer denna fasad att förändras något då trappan kommer förändras på grund av tillgänglighetsanpassning.]



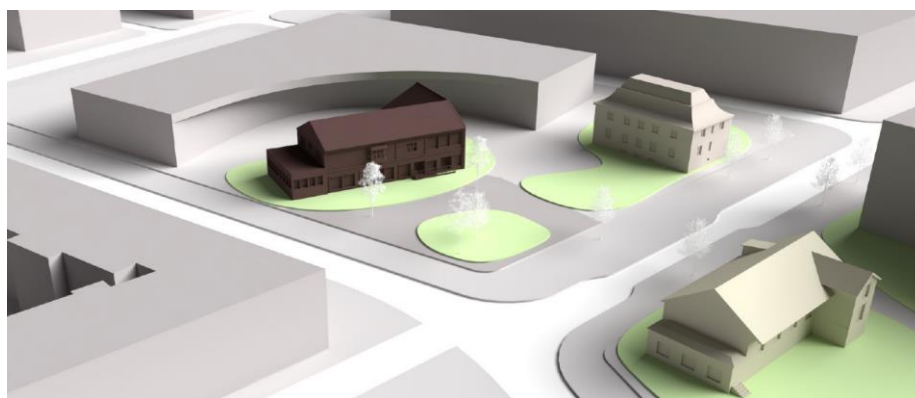


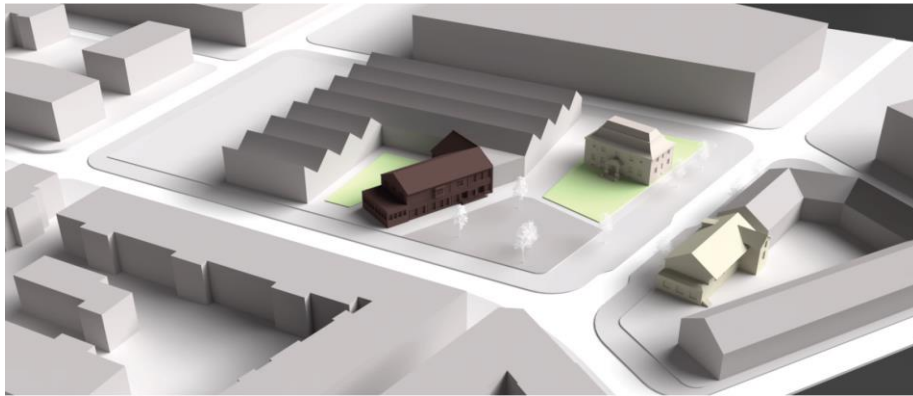
[Gestaltning av Lilla torget]

[Gestaltningen av lilla torget och dess kulturbyggnader ska göras med stor omsorg, på ett sätt som skapar igenkänning från gamla Kiruna och värnar om kulturvärdena kopplat till byggnaden och den kulturmiljö den skapar som en helhet. Olika utformningsalternativ kommer med sina respektive styrkor och svagheter. Traditionellt vänds entréer mot torg, i enlighet med Länsstyrelsen yttrande i frågan i olika sammanhang, men Kiruna har i sin speciella stadsplan över gamla stan inte haft torg på traditionellt vis. Pekinghusets släta fondfasad har höga värden i sin gestaltning. Denna utformning möjliggör även en mer tilltagen parkmiljö i anslutning till torget, vilket skapar en platsbildning som även den påminner om dagens förhållanden vid Meschplan. Nuvarande staket kring Pekinghuset kommer att följa med i flytten och gestaltas kring byggnadens gårdsmiljö.

Gamla Kirunas terränganpassade stadsplan var revolutionerande och det första exemplet i Norden efter nya kontinentala idéer. Planen innehöll inga centrala torg utan platsbildningar spreds ut i samhället. Meschplan är en sådan platsbildning där Pekinghuset spelar stor roll för upplevelsen. Det är i nuläget inte klart hur själva platsbildningen vid Lilla torg ska gestaltas men möjligheten finns att försöka få in mer grönska och på så sätt snarare återskapa en mer liknande platsbildning som Meschplan än ytterligare ett helt stenbelagt torg. Gamla Kirunas terränganpassade stadsplan av Per O Hallman och Gustaf Wickman med dess gatunät, tomtstrukturer och öppna platser är en del av riksintresset för kulturmiljö. Detta uttryck har bedömts som svårt att överföra i stadsomvandlingen men kommunens bedömning är att genom gestalta Lilla torg så att man får känslan av att angöra Meschplan med Pekinghuset i fonden kan en del av detta värde återberättas. Siktlinjer från Torggatan kommer påminna om siktlinjerna från Geologgatan i gamla stan, med Pekinghuset som en fondbyggnad lite åt sidan.

Sammanfattningsvis styr detaljplanen inte en placering med en lösning åt något håll. Förutom placering av Pekinghuset, är gestaltningen av platsbildningen och gårdsmiljön en mycket viktig fråga. Kommunantikvarien följer noggrant bygglovsprocessen för att se att den föreslagna utformningen uppnår en hög kvalitet.]





[Illustration av hur kulturhistoriska byggnader kan placeras intill lilla torget med Pekinghuset i mitten, Landströmshuset till vänster och Frälsningsarmén till höger. Källa: Evaluering kulturbyggnader, Ghilardi + Hellsten och White arkitekter.]

Måluppfyllelse av stadsbyggnadsstrategin

Hänsyn till stadsbyggnadsstrategierna (vilka redovisas på sidorna 13-14) har tagits i utformningen av detaljplanen och det som inte styrs på plankartan hanteras i senare skeden. Till ett exploateringsavtal ska exempelvis ett handlingsprogram fastställas som visar hur exploatören planerar att genomföra sina ansvarsområden inom strategin. I samband med att bygglov kan exploatörens handlingsprogram för genomförande av strategin vid behov fördjupas.

Nedan kommenteras hur detaljplanen uppfyller och/eller möjliggör målen med utvalda stadsbyggnadsstrategier från utvecklingsplanen.

1. Dynamisk stadsomvandling

1.6 En flexibel stadsstruktur. Det finns flera osäkerhetsfaktorer för Kiruna, till exempel vad gäller malmkroppens utbredning, gruvdriftens framtid och ett förändrat klimat. Den nya staden måste därför kunna tåla förändringar. Det handlar till exempel om att bottenvåningar byggs med högre våningshöjd för att möjliggöra olika typer av användning, att dagvattendammar dimensioneras för stora mängder nederbörd eller att vissa tomter först får en tillfällig användning som till exempel park eller markparkering, för att senare kunna användas till andra funktioner när förutsättningarna förändras. En småskalig fastighetsindelning och mångfald av byggherrar skapar en blandning i användningen och tekniska lösningar vilket ger förutsättningar för flexibilitet över tid.

1.7 Tillåtande detaljplaner. Planerna för den nya staden ska vara flexibla och ta hänsyn till att behov kan skifta över tid. Till exempel möjliggör detaljplanen att en bostad i bottenplan omvandlas till kontor eller butik. Detaljplanens utformning och innehåll formuleras för att hålla över tid, och i och med det, vara väl förankrade med såväl byggherre som allmänhet. En flexibel detaljplan möjliggör också att markanvändningen kan förändras för att kunna hantera konsekvenser av eventuella klimatförändringar.

2. Levande och trygg stadsmiljö

2.1 Offentliga platser för alla vid naturliga målpunkter. Offentliga platser som gator och parker är viktiga mötesplatser i staden. Genom att skapa platser vid stråk och målpunkter där många





människor rör sig får platserna goda förutsättningar att bli välanvända och levande. I stadsdelarna skapas lokala mötesplatser i form av mindre torg eller parker. Utformningen av platserna avspeglar stadsdelarnas identitet. För att alla Kirunabor ska känna sig välkomna på de offentliga platserna utformas de för att locka en blandning av människor. Det kan till exempel handla om att det i parkerna finns både lekplatser, snowboardramp och lugna bänkar för att locka olika åldersgrupper eller att idrottsområden innehåller sporttyper som intresserar både tjejer och killar.

2.3 Trivsamma och trygga gator och platser. Gångnätet förenar två viktiga funktioner i staden: det är både ett nödvändigt rum för att ta sig fram och ett rum där man vistas en längre stund. För att det ska vara attraktivt att använda sig av gator, torg och parker är det viktigt att de är både trivsamma och trygga. Trottoarerna ska vara tillräckligt breda för att rymma bänkar och - längs stråk där många rör sig - uteserveringar eller annan möblering. Trädplanteringar längs gatorna skapar välbefinnande och skyddar också mot kyliga gatumiljön visar tydligt att gående och cyklister prioriteras. Möjligheten att röra sig i staden alla tider på dygnet ökar när det finns en blandning av funktioner i området och naturlig övervakning i form av utåtvända entréer och kvällsaktiva verksamheter. Stora parkers och grönområdets barriäreffekt motverkas med bra belysning och möjligheten att välja andra vägar.

2.4 Entréer och lokaler mot gaturummen. För att maximera samspelet mellan byggnader och stadsliv placeras entréer mot gaturummet och lokaler med utåtriktad verksamhet i gatuplan. Entréer och lokaler mot gaturummen bidrar också till både trygghet och upplevelseriska stadsrum. För att möjliggöra en dynamisk utveckling ska även bottenvåningar där marknadsunderlag i ett första skede saknas ges förutsättningar för att senare omvandlas till att innehålla mer publika verksamheter. Gränsen mellan offentlig och privat mark ska vara tydlig. Längs stråk där många människor rör sig är gränsen mellan privat och offentlig samma som mellan byggnad och gata, alternativt ett tydligt staket eller plank. I mer perifera områden kan smalare privata eller gemensamma zoner utanför entréerna ge utrymme för personlig påverkan och skapa en mer upplevelserik miljö.

2.5 Sol, vind och årstidsrelaterad design. Kiruna har ett hårt klimat med både kyla och starka vindar. Genom en medveten utformning av utomhusmiljöer, både offentliga och privata, kan man ändå vistas utomhus hela året. Hushöjderna anpassas för att skapa varma och soliga platser. Överbyggda ytor i form av till exempel arkader gör att solen inte når fram till fasaderna och undviks därför. Fasadernas utformning och omsorgsfullt placerad trädplanering gör att vindens kyleffekter minskar. Naturliga förutsättningar som topografi, snö, is, vatten och vegetation blir en viktig del av utformningen av grönområden och bidrar till att skapa en mångfald av rekreativvärden. Årstidernas växlingar skapar möjligheter för flexibel användning, ett torg kan till exempel bli en skridskobana vintertid.

4. Tät och blandad stad

4.1 Maximal blandning och synergi i stadskärnan. Arbetsplatser, handel, service och kultur ska vara lätt att nå för alla på ett hållbart sätt. Stadskärnan är den mest tillgängliga delen av den nya staden, oavsett om man tar sig fram till fots, med cykel, kollektivtrafik eller bil och därför är koncentrationen av handel, service och arbetsplatser som högst där. Dessa funktioner blandas med bostäder för att skapa en levande och trygg stadsdel under hela dygnet. Längs huvudstråken finns också en blandning av bostäder och andra funktioner.





4.2 Högre täthet i kärnan och kring viktiga stråk. Att koncentrera bebyggelsen i tillgängliga lägen har många fördelar. Fler människor kan ta sig till hem, arbete och viktiga målpunkter på ett hållbart sätt, och genom att många människor rör sig på samma ställe skapas förutsättningar för levande mötesplatser. Den centrala kärnan är Kirunas mest centrala punkt och därför är tätheten som högst där. Viktiga stråk som knyter ihop olika stadsdelar skapar också tillgänglighet och därför kantas dessa av tätare bebyggelse.

4.3 Offentlig och kommersiell service samlas i kluster och längs stråk. Genom att koncentrera offentlig och kommersiell service i lättillgängliga lägen blir det lätt att nå för många. När många servicemålpunkter ligger intill varandra blir det också enklare för invånarna att samordna sina ärenden och verksamheterna kan dra nytta av klustereffekterna. Därför koncentreras offentlig och kommersiell service i den centrala kärnan samt längs viktiga stråk i staden.

4.6 Goda lägen för företag och forskning. Det nya Kiruna ska ha plats för olika typer av verksamheter – små, medelstora och stora, med olika inriktningar. För detta krävs en diversitet av lägen med olika förutsättningar. I den centrala kärnan ges plats för personintensiva verksamheter som kontor och verksamheter med högt besöksstryck. Detta för att det är enkelt att ta sig till kärnan på ett hållbart sätt och den täta stadsmiljön och stora blandningen skapar goda förutsättningar för möten och samarbeten mellan företag och utbildningsinstitutioner. Ytkrävande eller störande verksamheter placeras mer perifert i staden. Störande verksamheter lokaliseras tillsammans och med fördel i redan störda lägen, till exempel vid väg E10.

5. Stark identitet och arkitektur

5.1 Sammanhängande, tät och naturnära. Stadsbilden i det framtida Kiruna ska upplevas som sammanhängande och tät samtidigt som naturen hela tiden ska finnas nära. Den sammanhängande och täta stadsbilden skapas dels genom att den nya staden byggs intill den befintliga med sammanhängande stadsrum, och dels genom att gator kantas av i huvudsak kontinuerlig bebyggelse som bryts upp av mindre grönytor. Naturen kommer in i staden med gröna kilar med naturlig vegetation. Gatunätet skapar siktlinjer mot dessa gröna kilar. Lokala arter används också på andra grönytor i staden vilket skapar en koppling till naturen utanför staden.

5.4 Stadsbilden är rik på olikheter som speglar Kiruna. Kiruna är en mångkulturell stad, rik på olika erfarenheter. Det framtida Kiruna ska ha en stor variation i arkitektoniska uttryck som återspeglar detta. Blandningen av uttryck är finskalig på så vis att samma kvarter kan innehålla olika typer av byggnadsutformningen vad gäller till exempel volymhantering, materialval, och fasadutformning.

5.5 Värdefulla kulturmiljöer definierar viktiga platser. Kulturmiljöer är en viktig del av Kirunas identitet. Värdefulla kulturmiljöer som påverkas av deformationen flyttas till den nya staden. Det kan både handla om byggnader och återskapade platser. För att kulturmiljöerna ska få en viktig roll i det framtida Kiruna ska de placeras så att de blir en del av vardagslivet för Kirunaborna genom att de placeras intill stråk och platser där många människor rör sig. **[Detaljplaneändringen möjliggör måluppfyllandet för värdefulla kulturmiljöer].**

Offentlig och kommersiell service

Detaljplanen avser nytt centrum i Kiruna vilket ska innehålla blandade funktioner, bland annat olika typer av offentlig och kommersiell service. Handel och service planeras främst i





bottenvåningar. I planområdets östra del möjliggörs även för ”centrumnära volymhandel” [Z₁]. Det finns ingen tydlig definition av ”volymhandel”, men i aktuellt fall avses platskrävande handel som i de flesta fall kräver åtkomst med bil, det vill säga större parkeringsytor. Exempel på verksamheter kan vara större matvarubutiker, detaljhandels- och vitvaruhus.

I planområdets norra del planeras polisstationen lokaliseras, vilket påverkar kvartersutformning och markanvändning. Planen har därmed anpassats för detta, bland annat genom utfartsförbud från närliggande möjliga parkeringsytor.

Avtalsförhandlingar och förprojektering av olika verksamheter pågår i övrigt för olika kvarter i detaljplanen.





Kommunikationer

Kiruna kommun har tagit fram en trafikstrategi (*Trafikstrategi Kiruna Del 1, Kiruna kommun, 2014-03-31*) och en trafikplan för Kiruna centralort (*Trafikplan Kiruna centralort, Kiruna kommun, 2015-02-05*). Syftet med dokumenten har varit att strukturera och förtydliga mål och målkonflikter samt ange prioriteringar och därefter säkerställa goda kommunikationer och en sammanhållen stadsstruktur (där det nya möter det gamla) i Kiruna centralort idag och i framtiden. Dokumenten har legat som underlag för arbetet med NKC, en fördjupad trafikplan (*Fördjupad trafikplan, Kiruna kommun, 2016-10-27*) och aktuell detaljplan. En uppdatering av fördjupad trafikplan har påbörjats.

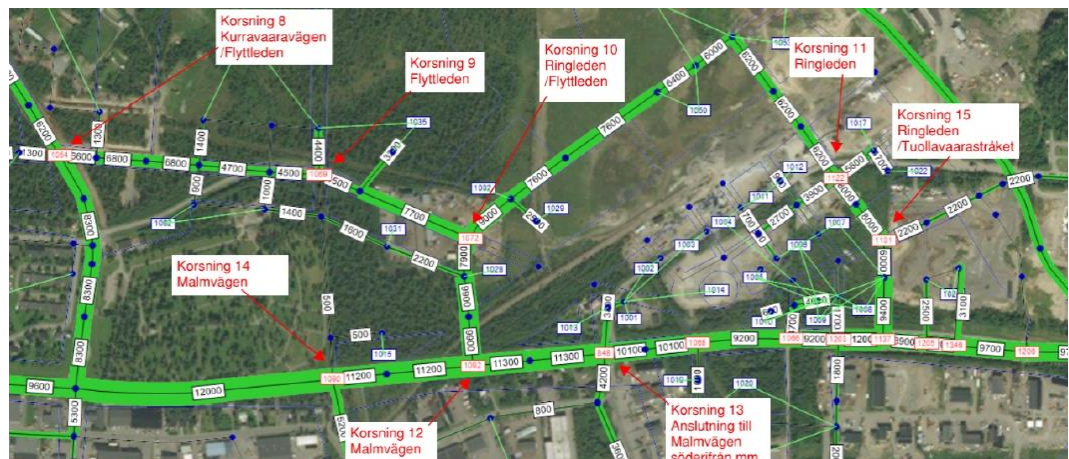
Den fördjupade trafikplanen beskriver i huvudsak användningen och utformningen av gatorna i NKC och hur de knyts till den befintliga staden. Viktigt för planeringen har varit att de hållbara färdmedlen ges förutsättningar att utvecklas så att de får en kraftigt ökad konkurrenskraft gentemot bilen. Det framtida trafiksystemet i Kiruna utgår därför från målsättningen att resebehoven inom, till och från Kiruna i mycket större utsträckning än idag ska ske till fots, med cykel, spark eller kollektivtrafik. Strukturen ska samtidigt vara robust så att den framtida staden kan växa på olika sätt, i många riktningar.

Projektering av gator med mera har påbörjats i aktuellt planområde i enlighet med utvecklingsplanen och därefter genomförda utredningar. Dimensionering av gator etc. i detaljplanen bygger därmed på pågående projektering.



Trafikföring i Kiruna år 2030. Källa: Fördjupad trafikplan, Kiruna kommun, 2016-10-27.

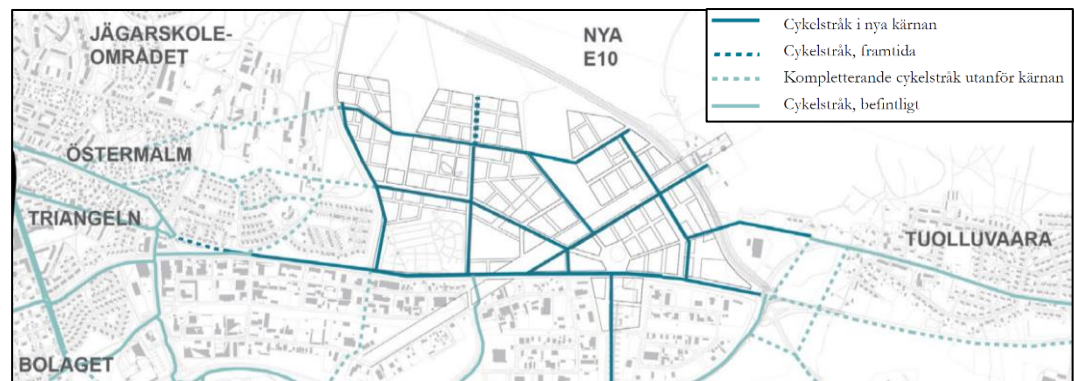




Beräkande trafikmängder NKC. Källa: Kiruna kommun.

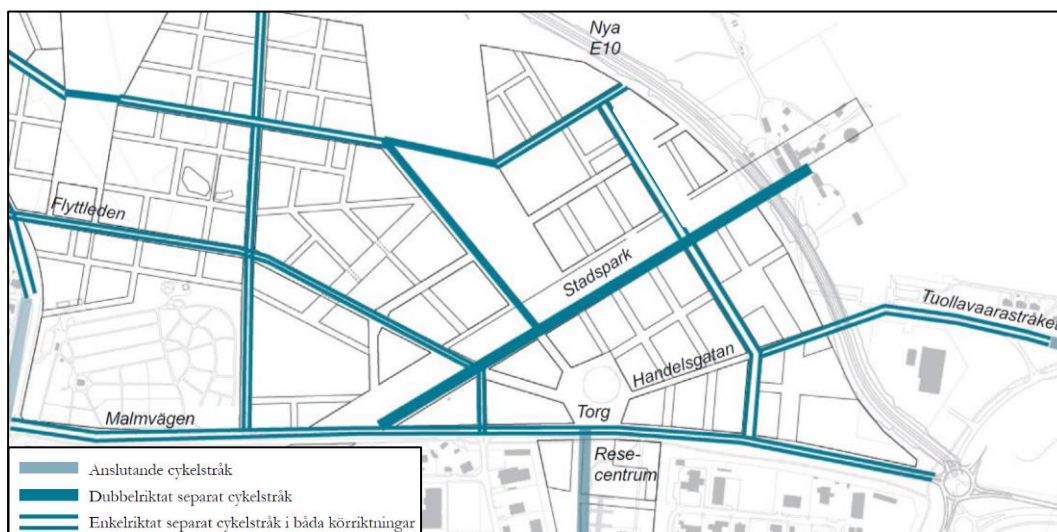
Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelvägnätet i Kiruna är förhållandevis väl utbyggt och sträcker sig från Tuolluvaara till Luossavaara, men kan förbättras med ytterligare kopplingar, ett tydligare vägvisningssystem samt bättre belysning och snöröjning. I samband med utveckling av NKC skapas tre cykelstråk i väst-östlig riktning som binder ihop det befintliga Kiruna med det nya; det norra stråket, Flyttleden och Malmvägen. I nordsydlig riktning skapas cykelstråk som binder ihop naturområden, södra Kiruna, den nya kärnan och landskapet norr om kärnan.



Cykelnät (buvudnät) i Kiruna år 2030. Källa: Fördjupad trafikplan, Kiruna kommun, 2016-10-27.





Cykelnät i NKC år 2030. Källa: Fördjupad trafikplan, Kiruna kommun, 2016-10-27.

Stadskärnans nya läge och de relativt plana terrängförhållandena underlättar cykling och cykelparkering ska finnas i stadskärnan. Kiruna kommuns parkeringsprogram (*Parkeringsprogram för Kiruna kommun, Stadsbyggnadsförvaltningen Kiruna kommun, maj 2016* eller senast uppdaterade version) ska alltid beaktas vad gäller antalet cykelparkeringar.

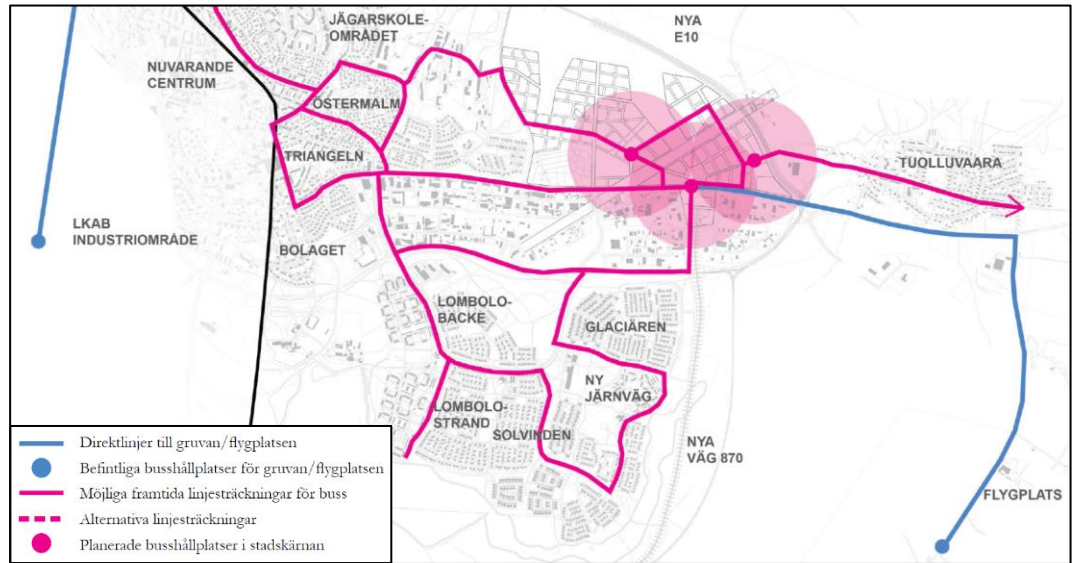
Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i Kiruna utgörs av buss (lokaltrafik), tåg och flyg. Lokaltrafiken består av två stomlinjer, gul och röd, samt en kortare, blå linje som trafikeras under vardagar. Helger trafikeras med grön linje. Tåg och flygförbindelser är viktiga för Kirunaborna och näringslivet i Kiruna, där ibland besöksnäringen.

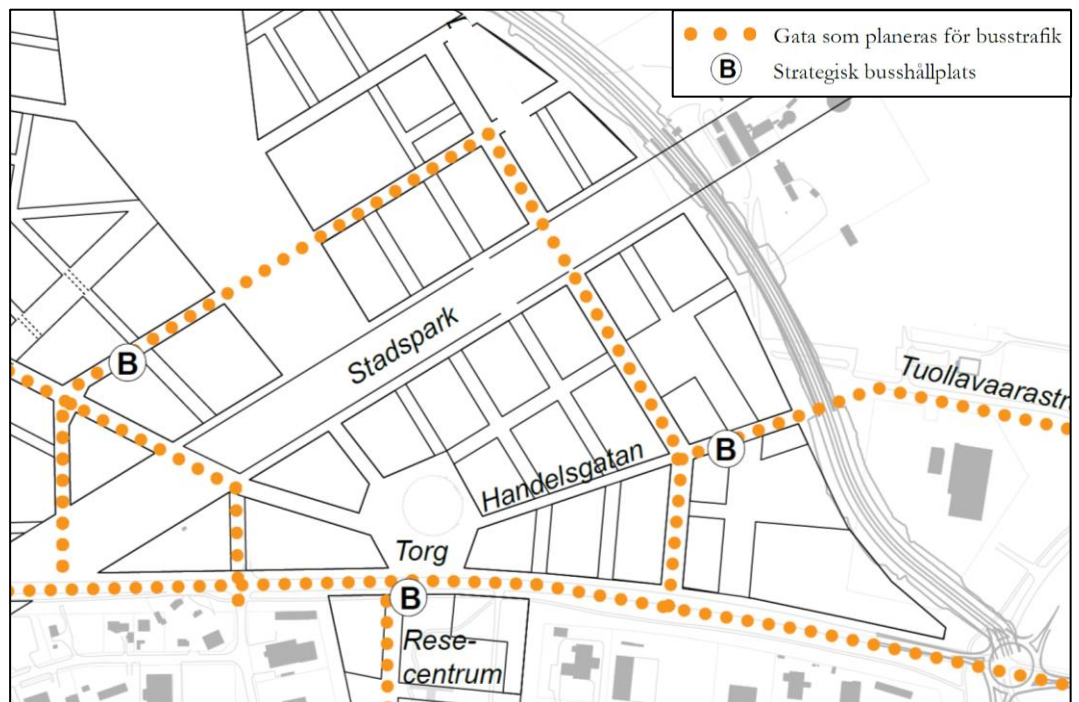
Det finns behov av att utöka busstrafiken och bygga ett nytt resecentrum centralt i NKC. Kommunens intention är att ett resecentrum ska anläggas söder om Malmvägen i anslutning till torget, strax väster om planområdet. Ambitionen är att göra detta till ett nav för olika trafikslag såsom tåg, buss, taxi och cykel. **[Kommunen avser att resecentrum kommer hamna söder om Lombolleden. Det pågår just nu planläggning för detta. Trafikverket har en pågående parallell process för Kirunas nya järnvägsstation som har varit ute på samråd under maj 2023.]**

Busstrafiklinjer lokaliseras i huvudsak längs Flyttleden, Malmvägen och runt stadskärnan. Strategiska hållplatslägen är torget/resecentrum, volymhandelsområdet (inom planområdet) och norr om stadsparken. Kommunen har som mål att det inte ska vara mer än 400 meter till närmsta hållplats.





Kollektivtrafik i Kiruna år 2030. I figuren visas med ljusrosa färg gångavstånd om 400 meter till de planerade busshållplatserna i NKC. Källa: Fördjupad trafikplan, Kiruna kommun, 2016-10-27.



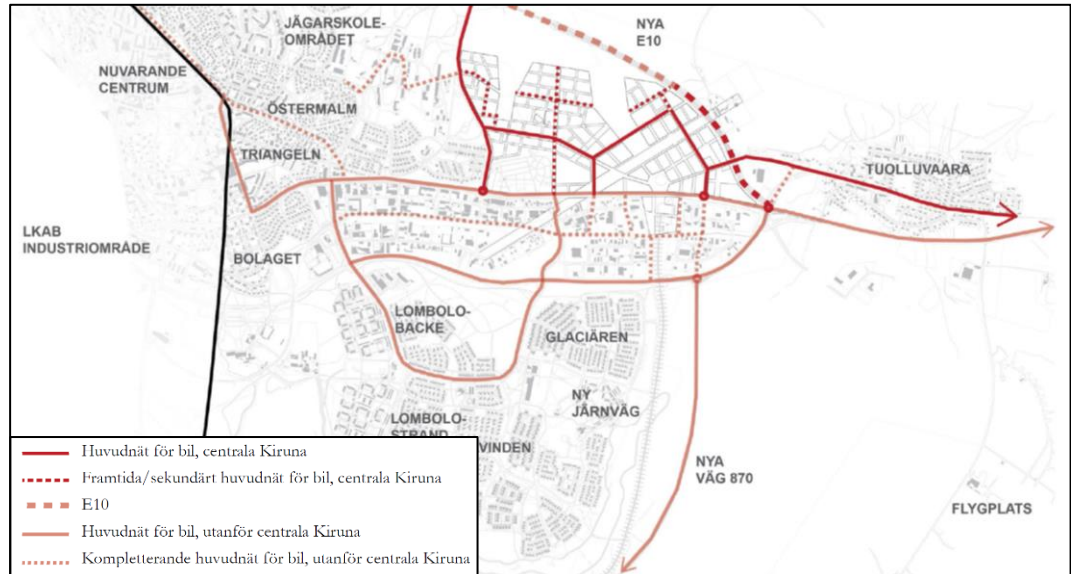
Kollektivtrafik i NKC år 2030. Källa: Fördjupad trafikplan, Kiruna kommun, 2016-10-27.





Fordonstrafik inom centrum

Huvudnät för biltrafik utformas glesst för att å ena sidan tillgängliggöra stadens viktiga och centrala funktioner med bil, å andra sidan för att begränsa biltrafiken där stadens vistelsevärden är höga.



Huvudnät för bil i Kiruna år 2030. Källa: Fördjupad trafikplan, Kiruna kommun, 2016-10-27.

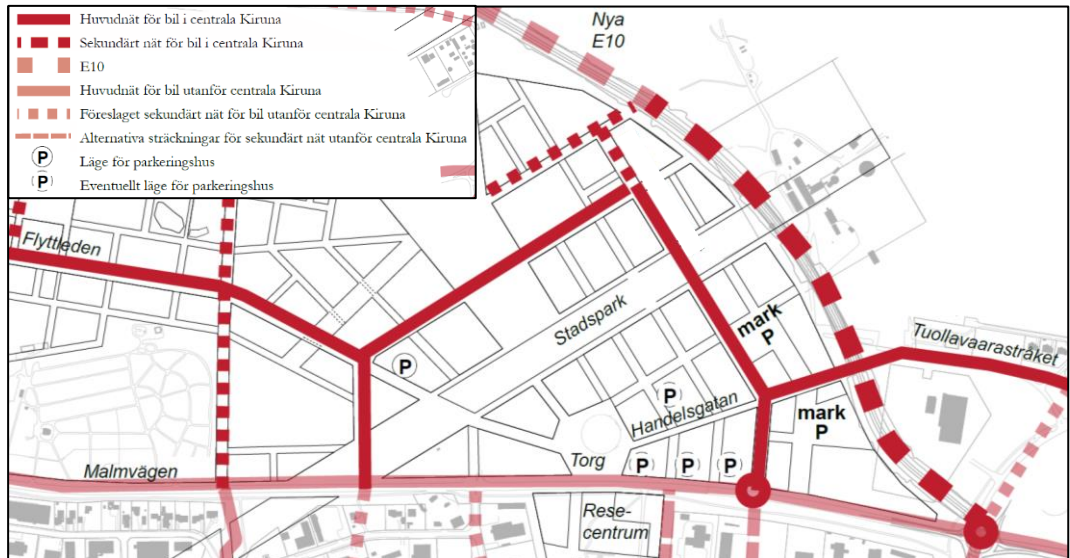
Genom planområdet leds huvudgata (handelsgata/bussgata) [**VÄG, VÄG₁**] som en förlängning av handelsgatan (vilken regleras i intilliggande detaljplaner) österut för att sedan ledas över väg E10. Väg tillämpas för trafik till, från och/eller genom en tätort samt mellan olika områden i en tätort. Till detta stråk knyts lokalgator [**GATA₁**]. Användningen gata tillämpas främst för trafik inom en tätort eller för trafik som har sitt mål vid gatan.

Handelsgatan [**GATA₂**] blir förhoppningsvis Kirunas mest frekventerade gångstråk och får därmed också rollen som mötesplats med möjligheter till sittplatser och vistelse. Längs handelsgatan och vidare österut, längs huvudgatan, ska bottenvåningarna därför vara öppna, entrétäta och rymma verksamheter som bidrar till stadsliv, det vill säga publika verksamheter i form av framför allt handel, men också hotell, restauranger, caféer och kulturverksamhet. Tvärgatorna till handelsgatan kan med fördel också erbjuda öppna bottenvåningar. Arkitektur och utformning av byggnaderna som vetter mot gatan ska generellt utformas så att de främjar stadslivet.

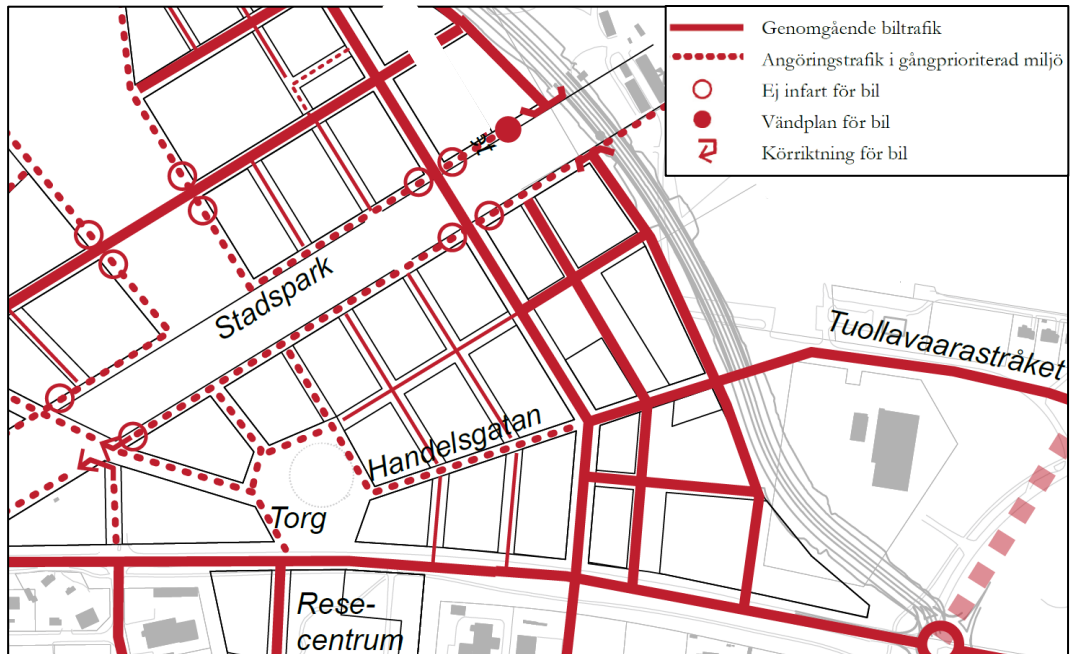
I norr, närmast planerad stadspark, regleras gångfartsgata [**GATA₂**]. Inom ett gångfartsområde gäller särskilda krav. Fordon får inte framföras med högre hastighet än gångfart och fordon har väjningsplikt mot gående. Parkering får endast ske på anordnade parkeringsplatser.

I väster, mellan kvarter 8 och 9 (*Detaljplan för Torg och handelsgata, Linbanan 1 m.fl., laga kraft 2016-07-22*) möjliggörs passage under/över lokalgata [**GATA₃**].





Huvudnät för bil i NKC år 2030. Källa: Fördjupad trafikplan, Kiruna kommun, 2016-10-27.



Strategi för biltrafik i NKC år 2030. Källa: Fördjupad trafikplan, Kiruna kommun, 2016-10-27.

Gestaltning av gaturummen

Tillsammans med natur, parker och torg utgör gatorna Kirunas offentliga rum. Stadsdelsövergripande stråk knyter ihop Kirunas olika stadsdelar. Kärnstråk bygger upp det mest centrala av NKC och de gröna kantstråken länkar stad och natur. I dessa karaktärsstråk ställs extra höga krav på vistelsevärden. Mellan de definierade stråken länkas lokalgator och där är kraven lägre.





	STADSDELSÖVERGRIPANDE STRÅK - att mötas från olika stadsdelar	KÄRNSTRÅK - att mötas i stan	LOKALGATOR - att mötas boende emellan	GRÖNA KANTSTRÅK - att mötas i och lockas till park och natur
Roll:	Gena, orienterande, möten mellan boende och besökare	Välavvärd, möten mellan besökare, boende/arbetande	Stäckning för bra mikroklimat, möten mellan boende	Gena, orienterande, möten mellan boende och besökare
Användning:	Cyklister, vistelse vid fasad	Vistelse vid fasader	Angöring, vistelse i gaturummet	Vistelse vid fasader och främst vid natur/park
Gränssnitt:	Entréer, bostäder, service, inslag av handel och verksamheter	Service, handel, verksamheter, bostäder, entretät	Entréer, bostäder	Entréer, bostäder, viss service/verksamheter, park-/idrott-/rekreationsaktiviteter
Utformning:	Trädplantering	Markbeläggning och belysning för igenkänning, viss kantstensparkering	Enkel karaktär som uppmanar till gående och cykling	Entrérum mot park/natur syns i material och belysning
Underhåll:	Snöröjning till fasad, viss mellanlagring av snö i trädzou	Snöröjning till fasad, bortforsling av snö	Körbana och gångtor snöröjs, entréer skottas fram av respektive fastighetsgare	Enkelsidig snöröjning, upplag av snö i park

- Stadsdelsövergripande gator**
- A Malmvägen 29m
 - B Flyttleden m.fl. 20,5m
 - C Flyttleden i stadskärnan m.fl. 20m
 - D Stadsdelsövergripande gata 18m
 - E Dagvattenstråket 25m
- Kärngator**
- F Kärngata, förberedd för busstrafik 18m
 - G Kärngata, generell 17m
 - H1/H2 Kärngata, gångfart 17/14m
 - I Handelsgatan 12m
- Lokalgator utanför kärnan**
- J Bostadsgata 17m
 - K1-K2 Bostadsgata 14,5m
 - L Bostadsgata 12m
- Gröna kantstråk**
- M Grönt kantstråk, centrum 13m
 - N Grönt kantstråk, generell 10,5m
 - O Stråk genom grönt finger, varierande bredd
- Specialgator**
- P Parkeringsgata, volymhandel 35m
 - Q Parkeringsgata, parallell med E10 18,5m
 - R Kirunavaaravägen, stadsdelsövergripande gata med skotertrafik 30m



Stråkens karaktär/Typutformning. Källa: Fördjupad trafikplan, Kiruna kommun, 2016-10-27.

Ett gestaltningsprogram avses att tas fram för centrungatorna i NKC med syfte att mer i detalj studera de olika stråken och dess utformning. Detaljplanen utformas relativt flexibel, varför detta program inte påverkar detaljplanen. Programmet kan dock, när det är klart, ses som ett underlag som förklarar plangenomförandet.

Varumottagning och angöring

Varuleveranser och andra transportbehov ska generellt tillgodoses från baksidan av fastigheter som har fasad mot huvudgatan (handels-/bussgatan).

Varumottagning och angöring till volymhandelsområdet planeras ske från den östra sidan. Ett kommunikationsområde regleras därför i området närmast väg E10 [n2, Marken är avsedd





för körtrafik – lastning/lossning, PBL 4 kap. 10§]. Parkering, lastning/lossning sker därmed på den egna fastigheten.

Utfartsförbud kommer generellt att gälla mot väg E10. Utfartsförbud regleras på plankartan mot delar av Malmvägen i söder samt från kvarteret (möjliga parkeringsytor) direkt söder om det kvarter som reserveras för polisen i norr (för att inte körtrafik ska störa verksamheten). Eventuella övriga behov av utfartsförbud kommer att regleras med lokala trafikföreskrifter.

Parkering

Kantstensparkeringar, parkeringshus samt parkering i marknivå möjliggörs på olika platser inom NKC [P]. Även underjordisk parkering är möjlig (om det är tekniskt möjligt och ekonomiskt försvarbart). Parkeringsplatserna avser parkering som inte bara tillgodoser kvarters behov utan även centrum som helhet då parkering inom kvartersmark kan arrenderas vid behov. Den södra parkeringen avser dock kommunal parkeringsplats. Här beräknas inrymmas cirka 200 markparkeringsplatser.

Inom det södra volymhandelsområdet regleras i den norra delen att marken inte får användas för större markparkering, fler än 20 bilar [n]. Syftet är att undvika större parkeringsytor i vad som upplevs som stadens centrum och där människor framför allt rör sig till fots.

Parkeringsbehovet är delvis svårberäknat. Parkering samordnas inom hela centrum och även om byggrätten regleras i detaljplan kommer exakta volymer att regleras i kommande exploateringsavtal alternativt markanvisningsavtal (beroende på vem som äger marken). I dessa skeden säkerställs därmed hur parkering löses. Generellt bedöms dock möjligheten att anordna parkering vara stor.

Kiruna kommuns parkeringsprogram (*Parkeringsprogram för Kiruna kommun, Stadsbyggnadsförvaltningen Kiruna kommun, maj 2016* eller senast uppdaterade version) ska beaktas vid anordnande av all parkering inom NKC. Parkeringsprogrammet innehåller bland annat mål för hur parkering anordnas och regler för hur många parkeringsplatser som ska iordningställas vid nybyggnad samt vid större om- och tillbyggnad. Mängden parkeringsplatser som behövs hänger samman med verksamhetens art och bebyggelsens area. Miljö- och byggnämnden fastställer parkeringsbehovet och utformningen i samband med bygglovsprövning.

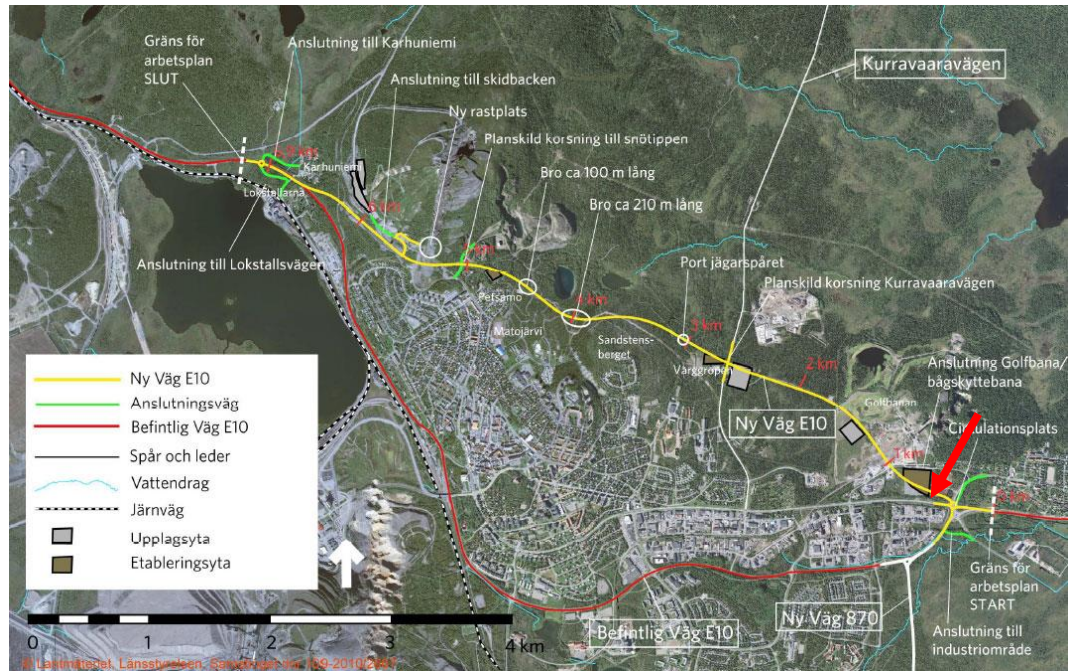
För att uppnå målen med parkeringsprogrammet ska parkeringsköp/gröna parkeringsköp möjliggöras vid nyexploatering. Parkeringsköp innebär att fastighetsägaren köper sig fri från kravet på att anordna parkering för att täcka fastighetens behov. I vanliga fall betalas en engångssumma till kommunen, som åtar sig att anlägga platserna. En variant av detta är avlösen, vilket innebär att fastighetsägaren åtar sig att hyra parkeringsplatser inom en annan fastighet. Parkeringsköp förhindrar uppkomsten av små, förhållandevis ytkrävande, parkeringsanläggningar och möjliggör att dyr central mark kan användas på ett mer effektivt sätt. En samlad parkeringsanläggning erbjuder en större flexibilitet, bättre möjlighet till parkeringsledning och större grad av samnyttjande. Gröna parkeringsköp utgår från principen om parkeringsköp, men istället för att köpesumman oavkortat går till parkeringsplatser inom en annan fastighet finns möjligheten att avtala om att pengarna ska användas för att förbättra tillgängligheten till fastigheten på annat sätt. Andra sätt kan handla om att förbättra möjligheterna att cykla till och från fastigheten, resa med kollektivtrafik eller samnyttja bilanvändande i form av bilpool.





Väg E10

Trafikverket har tagit fram en arbetsplan för ny väg E10, vilken vann laga kraft i oktober 2015. Den nya sträckningen av väg E10 kommer att gå norr om Kiruna tätort från Tuolluvaara till lokstallsområdet.



Planerad sträckning av ny E10 förbi Kiruna. Planområdet markeras ungefärligt med en röd pil. Källa: Arbetsplan 2015.

Ett arbete pågår för närvarande att ändra sträckningen för den del som ligger i anslutning till planområdet eftersom lokaliseringen stred mot planeringen av NKC. Del av arbetsplanen är därmed hävd. Vägplanen kommer sannolikt att fastställas under första halvåret 2019. Sträckan kan tidigast öppnas upp för trafik hösten/vintern 2020.

Den nya sträckningen av väg E10 ansluter till befintlig väg E10 söder om Tuolluvaara. En ny cirkulationsplats med 5 anslutningar planeras strax norr om nuvarande cirkulationsplats (sydost om planområdet). Nya anslutningar av Lombololen (väg 870, befintlig väg E10 västerut) samt de kommunala vägarna Malmvägen och Tuolluvaaravägen byggs till cirkulationsplatsen. Ny väg E10 och väg 870 kommer att vara statliga vägar.

Ny väg E10 leds mot nordväst/direkt öster om NKC (och aktuell detaljplan). Sträckan går bland annat över Tuolluvaara gruvområde söder om gruvlavarna och vägplanen slutar där tidigare fastställda planer tar vid, i skogsområdet öster om Kurravaaravägen.

Vägen planeras förbi planområdet (från cirkulationsplatsen fram till stadsparken) att ligga i skärning, omkring 3 meter under kringliggande områden. Därefter kommer vägen att ligga





cirka 1 meter över befintlig marknivå. Vägen byggs som tvåfältsväg och blir 9 meter bred med en hastighetsbegränsning om 80 km/h (lägre närmast cirkulationsplatsen).

Inga korsningar eller anslutningar i plan, förutom vid cirkulationsplatsen, planeras längs ny väg E10. Vägen kommer dock att kunna passeras planskilt, bland annat via planområdet och Centrum-Tuolluvaarastråket, mellan NKC och Linbanevägen i öster.

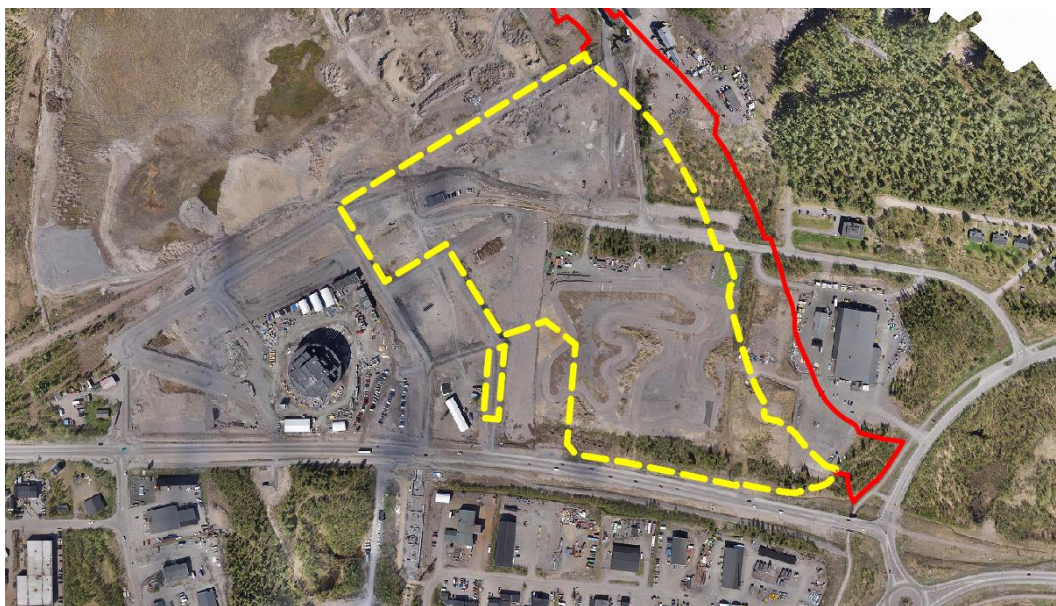
Väg E10 ingår inte i aktuell detaljplan eftersom området regleras i vägplan. Plangränsen har därför anpassats till det vägområde som finns framtaget.



Planerad sträckning av ny väg E10 (blå linje) jämfört med utvecklingsplanens kvartersstruktur. Planområdet markeras ungefärligt med rött. Källa: Vägplan för E10 vid Kiruna nya centrum (PM Gestaltungsprogram), Trafikverket, 2018-05-14.

I vägplanen finns områden för tillfällig nyttjanderätt utlagd som sträcker sig in i detaljplanen, bland annat område n2. Områdena är i vägplanen benämnt T2, T4 samt T5 och är tänkt för etableringsytor, byggytor för brobyggnationer samt för terränganpassning mot NKC. Trafikverket kommer att nyttja områdena under vägentreprenaden och fram till godkänd slutbesiktning, troligen år 2019 och 2020. Samordning mellan Trafikverket och Kiruna kommun sker och hänsyn till detta behöver tas under genomförandet av detaljplanen.





Flygfoto över NKC (2017) med planområdesgräns (gul linje) och vägområde för nya väg E10 (röd linje).

Malmvägen

Direkt söder om planområdet ligger Malmvägen som även fortsättningsvis kommer att vara en relativt trafikerad huvudgata i NKC. Malmvägen kommer att vara hastighetsbegränsad till 40 km/h och på vissa kortare sträckor kan även lägre hastigheter förekomma. Malmvägen kommer att kantas av gång- och cykelvägar på båda sidor.

Malmvägen ingår inte i aktuell detaljplan, men hänsyn till vägen har tagits i detaljplanarbetet.

Snöskotertrafik

Det finns omkring 9000 registrerade snöskotrar i Kiruna centralort. För många kirunabor är snöskotern viktig för att ta sig ut i skog och mark. Skoterlederna inom Kiruna centralort är inte tillräckligt utvecklade och sammanhängande samtidigt som underhållet av lederna är bristfällig.

Inom planområdet kommer inte snöskotertrafik att tillåtas, men skotertrafik från centrum, till och från uppsamlingsled och huvudled, kommer att möjliggöras via omkringliggande park/naturmark. Skoterparkering planeras i eller i anslutning till stadsparken samt eventuellt i ”de gröna fingrarna”.

Vid behov kan skotertrafik regleras genom kommunala trafikföreskrifter.





Teknisk försörjning

Tekniska byggnader och ledningsnät

Diverse markförlagda ledningar finns inom planområdet vilka kommer att omlokaliseras till det nya gatunätet. Tillkommande ledningsnät för till exempel el, fjärrvärme, dagvatten, spill- och dricksvatten anläggs samordnat i samband med övrig infrastruktur. Projektering och anläggning utförs delvis parallellt med planarbetet.

I närliggande detaljplaner (laga kraftvunna och pågående) regleras områden avsedda för tekniska anläggningar (så kallat **E**-områden) för bland annat transformatorstationer, ÅVS och distributionsnoder för opto (fiberoptik/bredband).

Ett område för teknisk anläggning (15x20 meter), avsett för transformatorstation samordnat med ÅVS, möjliggörs i planområdet [**E₁E₂**]. Utformningen regleras inte på plankartan, men kommer i efterhand att anpassas till omgivningen.

Ingen distributionsnod för opto är aktuell i planområdet.

El och värme

Fjärrvärmenätet och elnätet kommer att byggas ut inom NKC vilket nya byggnader och anläggningar kan ansluta sig till.

Kommunal fasadbelysning kan komma att monteras på privata fasader, så även vajerfästen för hängande belysning och dekoration. Frågan kommer att regleras i kommande exploateringsavtal alternativt markanvisningsavtal (beroende på vem som äger marken).

Tele- och datakommunikationer

Kommunens stadsnät för optofiber kommer att byggas ut inom NKC vilket nya byggnader och anläggningar kan ansluta sig till.

Vatten och avlopp

Hela planområdet kommer att inkluderas i kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp när detaljplanen antagits. Nytt ledningsnät förläggs i gatumark.

För byggnader med golvnivå lägre än marknivån i förbindelsepunkten krävs pumpning av spill- och dagvatten inne på den enskilda fastigheten.

Byggnader med husliv i fastighetsgräns medför att stuprör och dräneringsledningar måste placeras i allmän platsmark. Detta behöver regleras i exploateringsavtal alternativt markanvisningsavtal (beroende på vem som äger marken) med kommande exploatörer. Ytlig avledning av dagvatten får inte ske på allmän platsmark gata om det inte finns särskilda anordningar för det. Detta för att minska risken för svallis.

Dagvatten

I en tät stadskärna är en väl fungerande dagvattenhantering viktig. På grund av ett förändrat klimat förväntas också nederbörden och intensiteten öka i framtiden, vilket ställer ännu större krav.





I arbetet med NKC har dagvattenfrågan varit med från tidigt skede. Beräkningar av dagvattenmängder i NKC har bland annat utförts (*Dagvattenutredning till detaljplan för centrumområdet i nya Kiruna, Sweco Environment AB, 2016-04-15*) och beslut har bland annat tagits att dagvattensystemen ska dimensioneras för att klara 30-årsregn. Vid genomförda beräkningar har därutöver en tilläggsfaktor på 25% använts för att ta höjd för klimatförändringarnas inverkan på nederbördsmönstret.

I *Systembehandlingsrapport dagvatten* samt *Dagvattenhantering Nya Kiruna Centrum – Södra. Fördröjning och rening* (Sweco, 2017-04-28 respektive 2018-04-27) hanteras dagvattenfrågorna särskilt för aktuellt planområde (samt område för den nya stadsparken i norr). Planområdet avvattas naturligt till Luossajoki (ett naturligt oreglerat vattendrag sydost om området) och för att efterlina en naturlig flödesbelastning har målsättningen varit att släppa ut ett flöde, från den kommande bebyggelsen, som motsvarar det från en tioårssituation med naturyta. För att begränsa flödet till en naturlig belastning är målsättningen att dagvatten så långt det är möjligt ska fördröjas inom planområdet. För det vatten som inte kan fördröjas inom planområdet finns ytterligare möjligheter till fördröjning i dagvattenanläggning söder om Malmvägen samt ett öppet dagvattendike utmed Malmvägen. I stadsparken (norr om aktuellt planområde) planeras också för ett fördröjningsmagasin för att ta hand om det vatten som kommer från ett delavrinningsområde norr om stadsparken.

Det är viktigt att mängden föroreningar som når Luossajoki begränsas då det i dagsläget är högt belastat (se mer om det i kapitlet *Miljö kvalitetsnormer*). Föreslagna principlösningar med infiltrationsmagasin, nedsänkta växtbäddar och ytlig avledning i grönstråk bidrar till sedimentation och rening av dagvatten. Utanför planområdet bidrar ett det öppna dagvattendiket utmed Malmvägen, dagvattenanläggningen söder om Malmvägen samt en dagvattendamm före utloppet i Luossajoki med ytterligare rening av dagvatten från NKC.

Den valda dagvattenlösningen bygger på ett fullständigt kommunalt ansvar för dagvattenhanteringen där allt dagvatten från respektive fastighet tas emot i förbindelsepunkt. För avledning av dagvatten i vanliga gator föreslås ledningsburna lösningar. Undantag görs för parker och ett öppet stråk i nord-sydlig riktning, längs huvudgata [VÄG], där ytlig dagvattenhantering (och viss infiltration) kan utgöra ett positivt inslag i miljön. Flöden med över 30 års återkomsttid hanteras ytleddes genom en genomarbetad höjdsättning av området.

I utredningen identifieras Malmvägen (direkt söder om aktuellt planområde) som primärt stråk för uppsamling av ytvatten där gatustrukturen anpassas särskilt för att hantera stora flöden vid extrema nederbördstillfällen. Här kommer stora mängder vatten att rinna vid ett



Exempel på öppet dagvattensystem i NKC





100-årsregn varför höjdsättningen av närliggande mark och byggnader är av särskild vikt. Det kommer därutöver exempelvis vara olämpligt att anlägga nedfarter och nedgångar till källare mot Malmvägen (vilket bör regleras i kommande avtal).

På plankartan regleras markens föreskrivna plushöjd [**+0.0**, PBL 4 kap. 5§ punkt 2].

[Bestämmelsen för markens föreskrivna plushöjd tas bort inom detaljplaneändringen. Detta för att många vägar redan är färdigt detaljprojekterade och för att skapa en större flexibilitet. Tidigare erfarenheter av detaljplaner inom NKC har visat sig att reglerande av höjdsättning lett till problem, då den höjdsättning utredningar har föreslagit inte alltid fungerat i praktiken. I stället införs höjder på plankartan från aktuell detaljprojektering som illustrationer.]

Eftersom profilen på gatorna utformas konvex kommer vattnet att styras ut mot kanterna/trottoarerna vid nederbörd. När vattnet rinner ut mot kanterna är det viktigt att kantstenen klarar ett vattendjup på minst 10 cm utan att närliggande fastigheter översvämmas. Längs de stråk (i aktuellt fall Malmvägen) som kommer att utgöra en samlad huvudavledning vid skyfall (100-årsregn) krävs en större höjd vilket hänsyn tagits till i höjdsättningen. Höjdsättningen inne i kvarteren/vid fasader måste därefter ta hänsyn till utformningen av gatan så att inga problem med översvämning uppstår. Adekvat lutning ut från fasaderna, för att möjliggöra avrinning, måste redovisas i kommande bygglov (regleras i Boverkets byggregler, BBR). Färdig golvnivå regleras i övrigt i avtal för att uppnå tillräcklig säkerhet mot översvämning från allmän platsmark.

Inom kvartersmark måste fastighetsägaren säkerställa att ytvatten kan avledas från fastigheten fram till förbindelsepunkt för dagvatten samt säkerställa en god ytavrinning från kvarteret vid större regnhändelser. Placering av byggnader eller öppningar i byggnader, där vattnet kan ta sig ut, är en viktig förutsättning. Det får bland annat inte finnas några instängda områden som kan orsaka problem. Det är också viktigt att valda lösningar underhålls och att funktionen i anläggningen upprätthålls. För att uppnå detta kommer krav på privata fastighetsägare och exploaterare ställas i exploateringsavtal alternativt markanvisningsavtal (beroende på vem som äger marken).

För att inte påverka kvalitén på dagvattnet negativt bör fasad- och takmaterial kända att laka ur metaller och andra föroreningar vid nederbörd undvikas i största möjliga utsträckning.

Dialog pågår mellan Trafikverket och Kiruna kommun/TVAB om samordning av avvattning från ny väg E10 med avvattningen från den nya staden.

Snöhantering

I en tät stadskärna är en väl fungerande snöhantering viktig. På grund av ett förändrat klimat förväntas nederbörden och snömängderna öka i framtiden. Mildare klimat kan samtidigt medföra att snön oftare än idag är blöt och tung. Samtidigt beräknas perioden med snötäcke bli kortare.

Kommunen har tagit hänsyn till ”snöproblematiken” tidigt i sin planering. Beräkningar av teoretiska snöolymer har bland annat gjorts för hur mycket snö som måste hanteras vid olika kraftiga snöfall.

Då stadskärnan kommer att bli tätbebyggd finns begränsade ytor för snöupplag. Den mesta snön måste därför forslas bort från stadskärnan vid snöfall. Ytor för tillfälliga snöupplag planeras dock på stadstorget i väster (väster om aktuellt detaljplaneområde), i parkstråket i





norr samt inom parkmark generellt. Vi snöfall plogas det vill säga snön då upp och läggs i hög för senare borttransport. Område för snöupplag bör förses med brunnar som är anslutna till dagvattenledningsnätet och det är viktigt att vegetation i staden inte placeras så att siktröjning av snö vid korsningar inte påverkas negativt.

Allmän platsmark måste ”inredas” så att driften inte försvåras. Detta kan bland annat innebära att belysningsarmaturer och utsprång från fastigheter får en höjd/utformning så att en hjullastare kan köra under eller förbi smidigt, att stenläggning anpassas så att plog/skopa inte riskerar att förstöra beläggningen och att placering av lös inredning (till exempel sittbänkar), växtlighet och fasta installationer anpassas så att handskottning kan undvikas.

Inom respektive fastighet ansvarar fastighetsägaren för snöhanteringen. Snö från fastigheter får inte föras ut på allmän platsmark för tillfälliga upplag. Befintliga snötippor och eventuella nya är kommunala och avsedda för kommunal snöhantering. Möjlighet finns för fastighetsägare att frakta sin snö dit mot avgift.

Avfall

Avfallshantering kommer att skötas av Kiruna kommun i form av ett tvåkärlsystem med matavfall och restavfall. Avfallshantering kommer att bedrivas i enlighet med Avfall Sveriges rapport *Handbok för avfallsutrymmen* vilken reglerar lagkrav samt rekommendationer för transport, förvaring och dimensionering av hushållsavfall samt övrigt avfall (exempelvis förpackningar, tidningar och batterier). Vändmöjligheter för sopbilar behövs bland annat. Vändplan för en normal sopbil ska vara 18 meter i diameter med en hindersfri remsa om 1,5 meter runtom.

ÅVS

Kommunen har tagit fram ett förslag till placeringar av nya ÅVS (återvinningsstationer) inom NKC. Inom aktuellt planområde föreslås en ÅVS i planområdets sydvästra och nordöstra kvarter.

ÅVS kan utformas på olika sätt som innebär olika platsbehov. För alla alternativ gäller behov av flera fraktioner för insamling av olika typer av material, till exempel glas, metall och papper. En yta upp till cirka 350 m² behöver tas i anspråk för mer ”traditionella” ÅVS:er med (10 stycken) containrar. Det finns dock mängder med olika typer av behållare och ett alternativ som förespråkas i NKC är underjordiska behållare. Dessa kan bland annat anpassas i material för att smälta in i omgivningen och de underjordiska behållarna minskar risken för störningar, exempelvis dålig lukt. Därutöver är de ytbesparande då cirka 60% av volymen placeras under mark. Ytbehovet för 10 stycken underjordsbehållare (eller krantömda ovanjordsbehållare) är cirka 40 m² för behållarna och 20 m² för en uppställningsplats för fordonet. Tömning sker via kran och kan ske med längre intervaller (på grund av större behållare).

Vid lokalisering är det viktigt att ta hänsyn till att bilarna (som används att tömma behållarna) kommer fram enkelt och kan vända. Det är även en fördel om privatpersoner kan komma dit enkelt och stanna till med bil.





Exempel underjordiska behållare för AVS, Campus Luleå/ Vellinge.

Två områden möjliggörs för AVS [E₂] inom planområdet. I norr kan denna kombineras med transformatorstation [E₁] och området är totalt 300 m² (15x20 meter). I söder kan AVS placeras inom parkeringsområde [P]. Utformningen regleras inte på plankartan, men kommer i efterhand att anpassas till omgivningen.

Ingen distributionsnod för opto är aktuell i planområdet.

Räddningstjänstens behov

Sprinklerserviser kan anläggas fram till fastighetsgräns för fastigheterna inom planområdet. Sprinkleranläggningar kan anslutas via separat sprinklerservis och tank för sprinklervatten eller via direktanslutning. Anmälan för sprinklerinstallation lämnas in och en bedömning görs av varje enskilt ärende om hur anslutning kan ske av den enskilda anläggningen.

Framkomlighet för Räddningstjänstens fordon ska tillgodoses inom området enligt *PM Framkomlighet för räddningstjänstens fordon* som Kiruna Räddningstjänst tagit fram. Ansvar för framkomlighet för räddningstjänstens fordon inom och till tomtmark åligger fastighetsägaren.

Brandvattenförsörjning ska vara tillfredsställd enligt *PM Brandvattenförsörjning* som Kiruna Räddningstjänst tagit fram.

Sociala frågor

Tillgänglighet och trygghet

Att människor med olika typer av funktionsnedsättningar och i alla åldrar kan bli fullt delaktiga i samhällslivet ska alltid beaktas fullt ut vid nybyggnation. Alla ytor/byggnader ska göras tillgängliga, trygga och användbara för alla grupper av människor så långt det är möjligt.

De höjder som fastställs i aktuell detaljplan utgår från tidigare utredningar och anslutande ytor, exempelvis den fastställda höjden för stadshuset +459,50 (RH 2000) och detaljplan för de torg och handelsgrändar (centrum) samt nya E10. Utgångspunkten är till exempel att gatorna inte ska luta mer än 2 %, bland annat för att kunna erbjuda funktionshindrade en hög standard.





Barnperspektiv och jämställdhet

NKC kommer att innehålla en blandad bebyggelse med nära tillgång till affärer, arbetsplatser och offentlig service, så som förskolor/skolor, grönområden/parker med möjlighet för olika aktiviteter och möten. Detta gör det möjligt att röra sig mellan olika målpunkter utan att vara beroende av bil. Funktionsblandningen leder samtidigt till en genomströmning av människor och trafik vilket bidrar till trygghet.

I arbetet med att utveckla NKC har det bland annat varit viktigt att eliminera barriärer samt att möjliggöra för ett utvecklat kollektivtrafiknät med acceptabla avstånd mellan hållplatser och olika målgruppers målpunkter. Det ska även vara attraktivt för gång- och cykeltrafik.

Aktuellt volymhandelsområde placeras i direkt anslutning till centrum vilket gör att både detaljhandel och volymhandel lätt och säkert nås av alla samhällsgrupper.





Störningar, risk och säkerhet

Närhet till verksamhetsområden

Planområdet omges delvis av verksamhetsområden/industrier som kan komma att påverka denna del av NKC. En inventering har gjorts med syfte att översiktligt beskriva potentiella risker för omgivningen kopplat till brand/explosion och miljö-/hälsoaspekter (*Inventering och översiktlig riskidentifiering av verksamheter i utvecklingsplaneområdets närhet*, TVAB, 2015-09-28). Fastigheter inom 250 meter från utvecklingsplaneområdet/NKC (79 stycken) ingår i inventeringen. Här ingår även Kiruna avfallsanläggning (KAA), Stena och XL bygg.

De verksamheter/fastigheter som företrädesvis kan komma att beröra planområdet är:

Fastighet	Företag	Verksamhet/risk	Avstånd till planområdet
Likriktaren 1	Norrbottens Slit & Korrosionsskydd (SOKAB)	Plastindustri, Brandfarliga/explosiva varor.	50-100 meter, zon 2
Likriktaren 4	Kiruna Stål fastighets AB	Verkstad. Brandfarliga/explosiva varor.	150-200 meter, zon 4
Linbanan 2	Fastighets AB Flamman (XL bygg)	Försäljning av trävaror. Brandfarliga/explosiva varor.	50-100 meter, zon 2 (öster om nya E10)

Kommunen har köpt fastigheten Likriktaren 1 (SOKAB) och verksamheten ska senast vara avvecklad 2018. Därmed ska inga fortsatta risker för negativ påverkan finnas i fråga om hälsa och miljö.

Brandfarliga/explosiva varor kan orsaka skador på hälsa och miljö om de sprids i omgivningen, antingen vid en brand, explosion, eller vid spill (flytande ämnen) och läckage (gasformiga ämnen). Detta måste därmed ses som en risk för planområdet.

På fastigheten Likriktaren 4 bedrivs verkstad (U-verksamhet enligt MB) vilket gör att det troligtvis även hanteras brandfarliga/explosiva varor inom fastigheten.

XL bygg (Linbanan 2) bedriver försäljning av byggmaterial. De innehar också tillstånd som omfattar hantering av 1000 liter gasol samt hantering av thinner, balsamterpentin, målarterpentin, xylene och aceton.

För de verksamheter som innehar tillstånd för brandfarliga och/eller explosiva varor utförs tillsyn av Räddningstjänsten. Inga ytterligare säkerhetsåtgärder bedöms krävas inom planområdet. På sikt kommer dessa närliggande industriområden sannolikt att ersättas med annan bebyggelse kopplat till centrum.





Kiruna avfallsanläggning och ÅVC

Kiruna avfallsanläggning och ÅVC, KAA (fastigheten Kiruna 1:163) ligger drygt 1 km nordväst om planområdet, men har tagits upp i inventeringen eftersom den kan påverka NKC gällande framför allt lukt, luftutsläpp på grund av olycka och buller. KAA innehar tillstånd enligt miljöprövningsförordningen (2013:251), och klassas som en B-verksamhet (tillstånd som prövas av länsstyrelsen). Maximalt 50 500 ton avfall får hanteras vid anläggningen.

Lukt kopplas främst till hanteringen av icke balat hushållsavfall i anslutning till underhållsstopp under sommaren. Underhållsstoppet pågår i cirka 6-7 veckor och därefter tar det några veckor att arbeta bort lagret.

Vid olyckor är brand den största risken för NKC där miljö- och hälsovådliga ämnen såsom sot, flyktiga organiska ämnen (VOC) och polyaromatiska kolväten kan spridas långväga.

Förhärskande vindriktningar under året är sydliga - sydvästliga, men andelen nordliga vindar ökar under sommaren. Vanligast vindriktning även sommartid är dock fortfarande sydsydväst (enligt statistik från SMHI).

Tekniska verken har i uppdrag att utreda hur verksamheten framledes ska bedrivas för att inga olägenheter ska uppstå för närboende efter juli 2017. Arbetet kommer bland annat att leda till bullerbegränsningar, förändrad hantering av avfall och vid behov förebyggande åtgärder för att förhindra spridning och minimera konsekvenserna av eventuella olyckor. Verksamheten bedöms därmed, samt det relativt långa avståndet, inte innebära risk för planområdet.

Stena Recycling

Stena Recycling AB (fastigheten Industrin 9:11) ligger cirka 500 meter väster om detaljplaneområdet. Verksamheten innehar tillstånd för mellanlagring av avfall enligt miljöprövningsförordningen (2013:251), och klassas som en B-verksamhet (tillstånd som prövas av länsstyrelsen). Även skrotverksamhet samt affärsverksamhet med stålprodukter (Stena Stål AB) bedrivs på fastigheten.

Dagens tillstånd begränsar mängden farligt avfall till max 500 ton vid samma tillfälle. Verksamheten innehar därutöver tillstånd för hantering av brandfarlig vara (cisterner inomhus) samt lagring av sanerade skrotbilar. Vid tillståndsansökningen bedömde länsstyrelsen att verksamheten inte antas medföra betydande miljöpåverkan. Verksamheten bedöms därmed, samt det relativt långa avståndet, inte innebära risk/olägenhet för planområdet. Verksamheten kommer därutöver att på sikt avvecklas för att staden ska kunna fortsätta utvecklas.

Farligt gods

Väg E10 (inklusive nya väg E10) är rekommenderad primär väg för farligt gods. Farligt gods kan utgöras av ämnen eller föremål som till exempel är brandfarliga, explosiva, frätande, giftiga och radioaktiva.





Huvuddelen av de olyckor där farligt gods är inblandat utgörs av trafikolyckor. Åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten medverkar därför också till att minska risken för en olycka med farligt gods. När ny bebyggelse eller annan markanvändning planeras intill stråk där farligt gods transporteras, behöver särskilda säkerhetsrisker beaktas för att undvika att människor och egendom kommer till skada vid en eventuell olycka.

Trafikverkets grundprincip är att alla former av farligt gods ska kunna transporteras på våra vägar och järnvägar. Skyddsavstånd är den grundläggande principen som tillämpas för att begränsa riskexponering av farligt gods, i andra hand skyddsåtgärder, till exempel diken, vallar och andra former av barriärer. Enligt nuvarande hantering tillämpas i landet ett generellt riskhanteringsavstånd på 150 meter för exploatering intill transport av farligt gods på väg och järnväg. Länsstyrelsen Norrbotten har utarbetat riktlinjer med syfte att ge vägledning till länets kommuner och andra när det gäller bebyggelseutveckling intill rekommenderade transportleder för farligt gods både på väg och järnväg (*Skyddsavstånd till transportleder för farligt gods, Länsstyrelsen Norrbotten, 2015*). Riktlinjerna redovisas för fyra kategorier av markanvändning, uppdelade med utgångspunkt i olika grader av känslighet (se tabell nedan).

Trafikverket har, i samband med arbetet med ny vägplan för ny väg E10, gjort en riskutredning för väganläggningen (*PM Risk, Vägplan för E10 vid Kiruna nya centrum, 2017-09-08*). I riskutredningen redovisas ett skyddsavstånd (från väggkant) för olika markanvändningar:

- Zon A och B, inget skyddsavstånd avseende farligt gods
- Zon C, normalkänslig verksamhet: 40 meter
- Zon D, känslig verksamhet: 120 meter





Av ovanstående anledning begränsas markanvändningen närmast väg E10 (inom ett avstånd om 40 meter) till mark som inte får bebyggas (för zon B- och C-verksamheter). Inom ett avstånd om 40-120 meter begränsas markanvändningen till zon C-verksamheter.

Zon A (okänslig verksamhet)	Zon B (mindre känslig verksamhet)
Zon A avser platser där det endast finns ett fåtal människor, vilka inte upprätthåller sig stadigvarande på platsen: P – Parkering (ytparkering) T – Trafik L – Odling N – Friluftsområde (t.ex. motionsspår) E – Tekniska anläggningar	Zon B avser sådan bebyggelse och markanvändning som omfattar få och vakna personer: H – Handel (< 3 000 m ²) J – Industri Z – Fordonsservice Z – Lager P – Parkering
Zon C (normalkänslig verksamhet)	Zon D (känslig verksamhet)
Zon C avser sådan bebyggelse och markanvändning som omfattar färre personer än Zon D, som har god lokal kännedom och får vara sovande: B – Bostäder (småhusbebyggelse) H – Handel K – Kontor O – Hotell Z – Lager R – Idrotts- och sportanläggningar (utan betydande åskådarpåse) C – Centrum R – Kultur	Zon D avser sådan bebyggelse och markanvändning som omfattar utsatta eller många personer: B – Bostäder (i flera plan) D – Vård S – Skola R – Idrotts- och sportanläggningar (med betydande åskådarpåse)

Trafikbuller

Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader (2015:216/2017:359), vilken tar stöd i 9 kap. 12 § MB (skydd mot olägenheter för människors hälsa), innehåller bestämmelser om riktvärden för buller utomhus för spårtrafik, vägar och flygplatser vid bostadsbyggnader. Bestämmelserna (senast reviderade 2017-07-01) ska tillämpas vid bedömningen av om kravet på förebyggande av olägenhet för människors hälsa i PBL är uppfyllt i planläggning, bygglov och förhandsbesked. Buller från vägar bör enligt förordningen inte överskrida (vid bostad):

- 60 dBA ekvivalentnivå vid fasad (65 dBA ekvivalentnivå för en bostad om högst 35 m²)
- 50 dBA ekvivalentnivå vid uteplats i anslutning till bostad
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Om ovan redovisad ljudnivå ändå överskrids bör

1. minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden, och
2. minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasaden.

Vid beräkning av bullervärden vid en bostadsbyggnad ska hänsyn tas till framtida trafik som har betydelse för bullersituationen.





Planområdet utsätts för buller från nya väg E10 (80 km/h) och Malmvägen (40 km/h). Enligt bullerutredningar för NKC utsätts stora delar av byggnaderna närmast Malmvägen och nya väg E10 för ljudnivåer över riktvärdena. För övriga gator beräknas ljudnivåerna hamna under gällande riktvärden.

Inga bostäder planeras närmast nya väg E10 eller Malmvägen. Samtliga fasader mot husens innergårdar bedöms i övrigt uppfylla kriterierna för att klassas som ljuddämpad sida. Det kommer därmed vara möjligt att anlägga uteplatser som uppfyller gällande riktvärden på samtliga innergårdar.

Buller bedöms sammanfattningsvis inte som ett hinder för den planerade bebyggelsen under förutsättningen att buller beaktas vid utformning av byggnader och lägenheter. Krav att nivåerna i bullerförordningen klaras regleras inte som bestämmelse på plankartan. Frågan måste därmed hanteras i bygglovsskedet.

Buller från flygtrafik

Kiruna flygplats ligger (fågelvägen) lite drygt 2 km sydost om planområdet. Flygplatsen är av riksintresse för luftfarten, en viktig nod för kommunikation mot omvärlden och avgörande för kommunens näringsliv och befolkningsutveckling.

Vid flygplatsen bedrivs all sorts flygtrafik; reguljärflyg till och från Stockholm, militär trafik, helikoptertrafik, flygskola med flygutbildning och privatflyg. Ett nytt miljötillstånd för flygplatsen trädde i kraft 2017. Det nya tillståndet ger större möjligheter att utveckla den kommersiella trafiken med fler turer.

Riktvärden för trafikbuller ska normalt inte överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Flygtrafik, riktvärden

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå FBN utomhus (vid fasad)
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Kiruna flygplats är till största delen en civil flygplats med upp till 16 000 flygrörelser per år varav 5 500 flygrörelser i linjefart och charter samt 2 200 flygrörelser i militärtrafik. I tillståndet tillåts därutöver 600 flygrörelser med Jas 39 Gripen. Planets egenskaper påverkar bullersituationen i delar av bebyggelsen. Både Tuolluvaara och delar av Lomboloområdet berörs av maximalnivån 70 dBA. Störningen har inte bedömts leda till betydande miljöpåverkan för NKC eller att MKN för buller överskrids (gäller för flygplatser med mer än 50 000 rörelser/år). Den civila flygverksamheten har betydligt lägre bullernivåer än den militära trafiken.

Luffföroreningar

Tidigare mätningar inom nuvarande Kiruna centrum har inte visat på risker för överskridande av MKN för olika föroreningar i utomhusluften (SFS 2010:477). Trafik i NKC





kommer till största del att utgöras av omflyttning av den trafik som finns i Kiruna nuvarande centrum. Ett tätt centrum ökar också möjligheten till gång- och cykeltrafik. MKN bedöms, trots närhet till nya väg E10, inte riskera att överskridas på grund av detaljplanens genomförande.

Förorenad mark

Marken inom planområdet saneras för närvarande. För mer information, se kapitel *Förutsättningar, förändringar och konsekvenser, Mark- och vattenområden, Förorenad mark och vatten.*

Klimatförändringar

FN:s klimatpanel presenterade år 2013 en ny rapport om jordens framtida klimat. Som ett led av detta fick SMHI år 2014 i uppdrag av regeringen att göra en enhetlig studie för Sverige baserad på dessa scenarier och år 2015 fördjupades studien till länsvisa klimatanalyser.

Klimatförändringar kan till exempel innebära ökad nederbörd och mer intensiva regn- och/eller snöfall, ökad avrinning, högre vattenföring och vattenstånd. Detta kan leda till större vattenståndsvariationer, översvämning, höjning av grundvattenytan och försämrad stabilitet med ökad erosion, risk för ras, sked och slamströmmar.

Klimatförändringar kan för Kiruna bland annat innebära att vintern börjar senare och snön smälter snabbare på våren. SMHI:s beräkningar för perioden 2069-2098 visar till exempel en höjning av årsmedeltemperaturen i Kiruna mellan 3,6-5,6 grader och mer. Störst är skillnaden för vintertemperaturerna. Årsmedelnederbörden beräknas öka mellan 28-48 %.

Aspekter att ta hänsyn till i planeringen för att begränsa klimatpåverkan kan vara att:

- Möjliggöra och gynna hållbart resande (gång- och cykeltrafik i första hand, därefter kollektivtrafik och sist bilism).
- Planera för en infrastruktur av förnybara drivmedel (el, biogas, biodiesel, vätgas etc.) utifrån lokala och regionala förutsättningar och behov.
- Främja energieffektivisering och förnybara energikällor (smarta nät, tillvaratagande av spillvärme, småskalig elproduktion, energilagring etc.).
- Skapa förutsättningar för en cirkulär ekonomi (göra det enkelt att källsortera, tillvarata biprodukter som råvara i andra processer samt vara materialeffektiv).

Aspekter att ta hänsyn till i planeringen för att anpassa samhället till ett förändrat klimat kan exempelvis vara att:

- Lokalisera och utforma verksamheter och bebyggelse till lämplig mark i ett framtida klimat.
- Avsätta tillräckliga skyddsavstånd utifrån förväntade framtida klimatförhållanden, exempelvis i områden längs med kust, sjöar och vattendrag.
- Hantera teknisk infrastruktur och grönstruktur på ett strategiskt sätt som att tillvarata grönytor för att underlätta dagvattenhantering.

Planeringen av NKC görs med utgångspunkten att staden ska byggas hållbar, det vill säga ekonomiskt, socialt och ekologiskt. En av grundstenarna i att uppnå detta är att ta hänsyn till framtida klimatförändringar.





En tät stadskärna ska byggas vilket leder till att andelen hårdgjord yta blir stor på platsen. Detta ställer bland annat stora krav på snö- och dagvattenhantering, där hänsyn måste tas till eventuella förändringar som beskrivs ovan. Med föreslagen höjdsättning är det bland annat möjligt att uppnå allmänna lutningskrav på gator och övriga markanläggningar samt ledningsinfrastruktur vilket minskar risken för stående vatten och översvämning. För mer information om detta, se kapitel *Teknisk försörjning – Snöhantering* respektive *Dagvatten*.

Ekonomisk hållbarhet

Innebörden av ekonomisk hållbarhet uttolkades ursprungligen på i huvudsak två brett generaliserande sätt. Det ena perspektivet var att ekonomisk utveckling är ett medel för att uppnå ekologisk och social hållbarhet utan att påverka dem negativt. Det andra synsättet var att ekonomisk hållbarhet likställs med ekonomisk tillväxt som tillåts ske på bekostnad av de andra två hållbarhetskomponenterna.

Idag förs ett bredare resonemang där ”grön tillväxt” och ”grön ekonomi” är nyckelbegrepp. Grön tillväxt handlar om att satsningar på till exempel miljöteknik, även ur ett traditionellt ekonomiskt perspektiv, driver på den ekonomiska utvecklingen rent allmänt och därför ökar handlingsutrymmet för hållbar utveckling på alla plan. En grön ekonomi är ett ekonomiskt system som resulterar i att människans livsbetingelser förbättras (social hållbarhet) samtidigt som miljörisker och de ekologiska belastningarna minskar (ekologisk hållbarhet). En grön ekonomi har låga kolutsläpp, utnyttjar resurser effektivt, och är socialt inkluderande.

Social hållbarhet

Social hållbarhet berör människors livsbetingelser i samhället, till exempel hälsa, trygghet, utbildning, rättvisa och maktutövning, samt möjligheterna att förbättra dem. Förutom det individuella perspektivet handlar det om hur dessa livsbetingelser fördelar sig mellan människor. De mänskliga rättigheterna är grundläggande och ett flertal av FN:s globala mål visar på vad begreppet social hållbarhet innefattar.





Ekologisk hållbarhet

Ekologisk hållbarhet brukar ofta beskrivas som att den sätter ramarna eller ligger till grund för de två andra hållbarhetskomponenterna (social och ekonomisk hållbarhet). Den handlar om jordens ekosystem och att långsiktigt behålla dess önskade funktioner, till exempel produktion av mat och energi, tillhandahållande av rent vatten, klimatreglering, rekreation. I Sverige har riksdagen beslutat att arbetet mot ekologisk hållbarhet ska vägledas av det så kallade miljömålssystemet som består av ett generationsmål, sexton miljö kvalitetsmål och tjugofyra etappmål. Generationsmålet är ett inriktningmål för miljöpolitik och miljöarbete på alla nivåer i samhället och syftar till att förutsättningarna för att lösa miljöproblemen ska finnas på plats inom en generation. Miljö kvalitetsmålen beskriver det hållbara tillstånd i miljön som miljöarbetet ska leda till. Etappmålen brukar kallas för ”steg på vägen” för att nå generationsmålet och ett eller flera miljö kvalitetsmål.

Vindförhållanden

Förhärskande vindriktningar under året är sydliga - sydvästliga, men andelen nordliga vindar ökar under sommaren. Vanligast vindriktning även sommartid är dock fortfarande sydsydväst (enligt statistik från SMHI).

Bergen Luossavaara och Kirunavaara sammanpressar de förhärskande vindarna och skapar en västlig vind i Kiruna. Den nya stadskärnan ligger längre bort och kommer troligen inte uppleva de vindökningar som uppkommer i det nuvarande läget.

Gatorna inom NKC och aktuell detaljplan är till övervägande del riktade så att de förhärskande vindarna ska brytas och ett gynnsamt klimat skapas. De mer eller mindre slutna gårdsrummen inom kvarteren ger också gott vindskydd, med förutsättningar för ett gott lokalklimat inne på gårdarna.

Solförhållanden

Under vinterhalvåret står solen mycket lågt på Kirunas breddgrader, varför större delen av centrum kommer att ligga i skugga i stort sett hela dagen. Under perioden 11 till 31 december når inte solen över horisonten. Kiruna har midnattssol från slutet av maj till mitten av juli.

Eftersom solinstrålningen är låg under vintern är platser med tidig vårsol extra viktiga för befolkningens välbefinnande. Det är av särskild vikt att säkerställa att de prioriterade stadsrummen får bra dagsljusställgång och soltillgång. På plankartan regleras därför att bebyggelsen inte blir högre än motsvarande 5 bostadstads våningar (4 kontorsvåningar) mot torg, park och stadslivsstråk. Mot övrig allmän platsmark kan bebyggelsen variera i en höjd som motsvarar 4 till 7 bostadstads våningar (6 kontorsvåningar). Höjderna på bebyggelsen inom varje kvarter kan även regleras i kommande exploateringsavtal alternativt markanvisningsavtal (beroende på vem som äger marken). Planering/exploatering bör föregås av ljusstudier.

Grundvattensänkning

Hårdgjorda ytor medför minskad grundvattenbildning och risk för sänkta grundvattennivåer. Större grundvattensänkningar får inte ske så att kvarvarande torv under anrikningssedimenten syresätts, vilket kan medföra framtida sättningar på grund av förmultning. En datorbaserad vattenmodell som omfattar dagvatten och grundvatten för hela utvecklingsplanens område (*Vattenmodell Kiruna nya C, Tekniska verken/Sweco Environment AB, september 2015*) har därför tagits fram. Syftet med vattenmodellen är att kunna simulera hur höjdsättning, ledningsgravar, hårdgörande av ytor, styrning av ytavrinning, infiltration av





dagvatten, ny väg E10 med mera långsiktigt påverkar avrinning och grundvattennivåer. Modellen kan användas för att studera olika scenarion i övergripande planering samt utgöra underlag för detaljprojektering av infrastruktur i NKC.

Åtgärder för att eliminera eventuella problem med sänkta grundvattennivåer tas i planeringen och projekteringen av NKC. Enligt vattenmodellen redovisas bland annat restriktioner och rekommendationer för att tillåta ett källarplan. Inom aktuellt planområde föreligger inga restriktioner från att tillåta ett källarplan.

I detaljplanen regleras markens höjd och lägsta nivå som dränering är tillåten av ovanstående anledning.

[I ändringen av detaljplan har 3 bestämmelser för lägsta nivå för dränering, minskats till 1. Detta eftersom det fanns en otydlighet kring vilken yta de ursprungliga bestämmelserna syftar till. I stället används den högsta av de befintliga nivåerna för hela ytan som omfattar kvarter 97. Detta bedöms vara den bästa lösningen ur en grundvatten- och genomförandesynpunkt.]

Byggtid

Byggnationer kommer att pågå inom området under ett flertal år vilket kommer att innebära störningar. Dessa störningar behandlas inte i detaljplanen.

MILJÖKONSEKVENSER

Enligt 6 kap. 11§ MB (miljöbalken)* om miljöbedömningar och miljökonsekvensbeskrivningar av planer och program ska en myndighet eller kommun som upprättar eller ändrar en plan eller ett program göra en miljöbedömning av planen, programmet eller ändringen, om dess genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planeringen så att en hållbar utveckling främjas. Bedömningen ska göras enligt de kriterier som anges i *förordning 1998:905 om miljökonsekvensbeskrivningar* och ska alltid utmyнна i ett motiverat ställningstagande.

Innan myndigheten eller kommunen tar ställning till om betydande miljöpåverkan kan antas uppstå så ska den eller de länsstyrelser, kommuner och andra myndigheter som berörs av planen, programmet eller ändringen, ges tillfälle att yttra sig.

Om förändringen antas innebära betydande miljöpåverkan ska det upprättas en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för detaljplanen där konsekvenserna ska identifieras, beskrivas och bedömas. Krav på innehållet återfinns i 6 kap. 12-13§ MB. Hänvisning till detta finns även i PBL (plan och bygglagen 2010:900) 4 kap. (34§). Regeringen får därutöver meddela föreskrifter om vilka slags planer och program som alltid kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

** 6 kap. miljöbalken om miljöbedömningar ändrades 1 januari 2018. Eftersom aktuell detaljplan påbörjades innan förändringarna gäller den äldre lagstiftningen enligt övergångsbestämmelser.*





Kommunens bedömning

Kommunen har 2016-06-05 gjort en bedömning att detaljplanens genomförande inte bedöms vara av den art och storleksordning som i *förordning 1998:905 om miljökonsekvensbeskrivningar* (ändrad genom SFS 2005:356) antas medföra betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för detaljplanen, där konsekvenser identifieras, beskrivs och bedöms behövs därmed inte tas fram för detaljplanen. De aspekter som kan leda till inverkan ska istället behandlas i planbeskrivningen.

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att ett genomförande av detaljplanen inte torde medföra sådan betydande miljöpåverkan att en särskild MKB är aktuell (*Samrådsyttrande behovsbedömning* 2016-07-13, Dnr 402-7665-16). Bedömningen av de miljökonsekvenser som kan uppstå anser länsstyrelsen bör kunna hanteras och redovisas i planbeskrivningen. De frågeställningar som länsstyrelsen anser behöver beaktas är följande:

- Buller och eventuella luftföroreningar från kringliggande industrier, flygtrafik och EIO.
- Transport av farligt gods.
- Eventuella störningar från närliggande miljöfarliga verksamheter.
- Att området är tillräckligt undersökt med avseende på föroreningar för att säkerställa lämpligheten för det ändamål som anges i detaljplanen.
- Dagvattenhantering behöver studeras och utredas. Målsättningen bör vara att MKN i närliggande ytvatten ska bibehållas eller förbättras.

[Kommunen har 2023-10-02 gjort en bedömning att detaljplaneändringens genomförande inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning. Ytterligare är bedömningen att ingen MKB behöver upprättas.]

Förenlighet med miljöbalken

Aktuellt detaljplaneförslag bedöms vara förenligt med MB 3 kapitel (grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden).

Planområdet omfattas inte av 4 kapitlet (särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten för vissa områden i landet).

Miljömål

Syftet med de miljöpolitiska målen (*prop. 2004/05:150*), totalt 16 stycken, är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta. Detta ska ske utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.

Detaljplanens genomförande bedöms inte påverka något av miljömålen (www.miljomal.se) på ett betydande negativt sätt. För mer information, se behovsbedömningen (2016-06-05).

Miljö kvalitetsnormer

MKN är ett juridiskt bindande styrmedel som infördes med MB 1999 för att komma till rätta med miljöpåverkan från diffusa utsläppskällor från till exempel trafik och jordbruk. En





MKN kan anges som en halt eller ett värde (högsta tillåtna halt av ett ämne i luft, mark, eller vatten) men kan även beskrivas i ord.

MKN kan ses som styrmedel för att på sikt nå miljökvalitetsmålen. Det finns idag MKN för olika föroreningar i utomhusluften (SFS 2010:477), olika parametrar i vattenförekomster (SFS 2004:660), olika parametrar i havsmiljön (SFS 2010:1341) olika kemiska föreningar i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554) samt för omgivningsbuller (SFS 2004:675).

Detaljplanens genomförande bedöms inte riskera att någon MKN riskerar att överskridas. För mer information, se behovsbedömningen (2016-06-05).

MKN för utomhusluft

Det finns svenska MKN för den högsta tillåtna halten i utomhusluft av kvävedioxid och kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid, ozon, bensen, fina partiklar (PM10 och PM2,5), bens(a)pyren, arsenik, kadmium, nickel och bly i utomhusluft.

Tillkommande trafik i planområdet och dess närhet (exempelvis väg E10) bedöms utgöra omflyttning av den trafik som finns i Kiruna idag. Enligt dagens mätvärden (vid Petsamo och vid Centralskolan) överskrids inte MKN. Kommunen bedömer av denna anledning att det inte finns någon risk att MKN kommer att överskridas för NKC.

MKN för vattenförekomster

Bottenvikens vattendistrikt är Sveriges nordligaste vattendistrikt och omfattar hela Norrbottens län samt större delen av Västerbottens län. Länsstyrelsen i Norrbottens län har utsetts till vattenmyndighet i distriktet.

Vattenmyndigheten i Bottenvikens vattendistrikt beslutade i december 2016 om (nya) MKN för samtliga yt- och grundvattenförekomster i vattendistriktet samt ny förvaltningsplan (inklusive åtgärdsplan) för åren 2016-2021. Besluten innebär att alla ytvattenförekomster ska uppnå eller behålla hög eller god ekologisk status/potential och god kemisk ytvattenstatus om inte särskilt undantag har meddelats. Samtliga grundvattenförekomster ska uppnå eller behålla god kvantitativ status och god kemisk grundvattenstatus om inte undantag har meddelats. Yt- och grundvattenstatus får generellt inte försämrats.

Idag har den ekologiska statusen för berörd ytvattenförekomst Luossajoki (SE753485-169066) med huvudavrinningsområde Torneälven, klassificerats som otillfredsställande respektive god kemisk status med undantag av kvicksilver* och polybromerade difenyletrar, PBDE** (www.viss.lansstyrelsen.se, 2017-10-17). Att den statusen inte uppnår god idag beror på övergödning och miljögifter.

*Gränsvärdet för kvicksilver överskrids för i stort sett alla ytvattenförekomster (sjöar, vattendrag och kustvatten) i Sverige idag. Detta beror på att det under lång tid har skett utsläpp av kvicksilver, främst från internationella luftnedfall.

** Gränsvärdet för PBDE överskrids för i stort sett alla ytvattenförekomster (sjöar, vattendrag och kustvatten) i Sverige idag. Detta beror på att PBDE (som används bland annat som flamskyddsmedel) sprids till miljön via läckage från varor, avfallsupplag med mera. Ett mindre strängt krav har därför satts upp och de nuvarande halterna av PBDE (december 2015) får dock inte öka.

Enligt MKN ska den ekologiska och kemiska statusen uppnå god 2021.





Andelen hårdjord yta kommer att öka inom området vilket gör att hantering av dagvatten och snö är av särskild vikt då dagvatten från NKC leds till Luossajoki som redan är belastad. Det är därmed viktigt att mängden föroreningar som når Luossajoki begränsas. Föreslagna principlösningar med infiltrationsmagasin, nedsänkta växtbäddar och ytlig avledning i grönstråk bidrar till sedimentation och rening av dagvatten. Utanför planområdet bidrar också ett öppet dagvattendike utmed Malmvägen, dagvattenanläggningen söder om Malmvägen samt en dagvattendamm före utloppet i Luossajoki med ytterligare rening av dagvatten från NKC. För att inte påverka kvalitén på dagvattnet negativt bör också fasad- och takmaterial kända att laka ur metaller och andra föroreningar vid nederbörd undvikas i största möjliga utsträckning.

Dagvatten- och snöhantering bedöms kunna ske så att Luossajoki inte påverkas ytterligare. MKN kan på så sätt uppnås/upprätthållas.

GENOMFÖRANDEFRÅGOR

Tidplan

Målet är att detaljplanen antas innan sommaren 2019.

Preliminär tidplan:

Samråd	december 2017/januari 2018
Granskning nr.1	september-oktober 2018
Granskning nr.2	december 2018
Antagande	februari 2019

[Målet är att ändringen av detaljplanen antas innan sommaren 2024.

Preliminär tidplan:

Samråd	december 2023 – januari 2024
Granskning	februari - mars 2024
Antagande	april 2024]

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vunnit laga kraft. Planen gäller dock tills den upphävs eller ersätts med en ny detaljplan. Inom genomförandetiden förutsätts att syftet med detaljplanen förverkligas.

[Plankartan gäller enbart de delar av detaljplanen som omfattas av detaljplaneändringen. För övriga delar gäller ursprunglig detaljplan med genomförandetiden till och med 2024-03-28. Den nya genomförandetiden kommer således att omfatta dessa egenskapsbestämmelser:





ÄNDRING AV URSPRUNGLIGA PLANBESTÄMMELSER

p1 Byggnadsliv ska placeras i gräns mot allmän platsmark.

UNDANTAS FÖR KULTURHISTORISKA BYGGNADER.

+ o.o Markens föreskrivna höjd över nollplanet i RH2000.

BESTÄMMELSE TAS BORT.

- Den del av bottenvåning som vetter mot denna sida av kvarteret får bara inrymma lokaler för publika verksamheter och entréer till dessa ska placeras mot denna sida.

TAS BORT FRÅN KVARTER 97.

h₁ 0,0 Högsta totalhöjd är angivet värde i meter.

Utförande

b1 Lägsta nivå för dränerande ingrepp (RH2000) för avsänkning av grundvatten är +451.7 (permanent) respektive +450,7 (tillfällig). Gjutning ska under denna nivå utföras med vattentät betong. (eller likvärdig lösning).

Användningsbestämmelser ändras ej från ursprunglig detaljplan men omfattar även den ändrade genomförandetiden i de delar som ingår i detaljplaneändringen.]

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Kiruna kommun ansvarar för upprättandet av detaljplanen.

Kiruna kommun kommer att vara huvudman för allmänna platser och ansvarar för anläggande, drift och underhåll av gator och ledningsnät för vatten och avlopp samt bredband/optokablar.

Respektive exploatör/fastighetsägare ansvarar för genomförandet av detaljplanen gällande kvartersmarken, exempelvis behövliga fastighetsbildningar, rättighetsupplåtelse, eventuella ombyggnadsåtgärder på angränsade ytor med mera.

Ledningsnät för vatten och avlopp, el, värme med mera kommer inom kvartersmark att ägas och förvaltas av respektive fastighetsägare som även ansvarar för drift och underhåll inom den egna fastigheten. Utom fastighetsgräns ägs och förvaltas ledningsnät av respektive ledningsägare som här även ansvarar också för drift och underhåll av detta. Avseende fjärrvärme äger Kiruna Kraft fjärrvärmekulverten fram till första avstängningsventilen vilket innebär att fastighetsägarens ansvar börjar vid värmeväxlaren.

Avtal

Avtal för planens framtagande har tecknats mellan Kiruna Kommun och Tyréns AB.

Viktiga frågor för planens genomförande, exempelvis tidplan och kvarterens karaktär/bebyggelsens utformning, kommer att regleras i exploateringsavtal alternativt markanvisningsavtal (beroende på vem som äger marken).

Ett genomförandavtal kommer att tecknas med Trafikverket avseende bland annat gränssnitt vid bron för Tuolluvaarastråket och bron för Gröna Stråket. Avtalet bör ta hänsyn till terränganpassning mot NKC.





Ändrad lovplikt, lov med villkor

På plankartan regleras att bygglov inte får ges för ändrad markanvändning förrän markförorening har avhjälpats och marken har sanerats så att områdenas representativa halt inte överskrider de platsspecifika riktvärdena. Detta gäller mark som inte redan sanerats till KM (känslig markanvändning).

Fastighetsrättsliga frågor och konsekvenser

Samtliga berörda fastigheter kommer på olika sätt att behöva regleras* för att anpassas till NKC med nya gator, kvarter med mera. Behov att reglera de rättigheter som belastar respektive fastighet kan också finnas.

**Diskussioner om fastighetsreglering pågår och viss fastighetsreglering har delvis gjorts varför viss osäkerhet råder kring gällande fastighetsgränser vid tidpunkt för antagande av detaljplanen.*



Berörda fastigheter (fastighetsgränser i grått, plangräns gul)

Fastighet	Ägare	Rättigheter*	Övrig information*
Tuolluvaara 1:1	Kiruna kommun	<i>Ett flertal avtalservitut, officiälservitut och ledningsrätter belastar fastigheten.</i>	<i>Lantmäteriförrättning pågår för närvarande (ärende 110729 och 160348).</i>





Tuolluvaara 1:22	LKAB	<i>Trå officialservitut och ledningsrätter belastar fastigheten.</i>	<i>Kiruna kommun äger ett par byggnader inom fastigheten.</i>
Linbanan 1	LKAB	<i>Ett flertal avtalservitut och officialservitut belastar fastigheten.</i>	<i>Kommunen har en överenskommelse med LKAB om förvärv av Linbanan 1 med undantag av de kvarter LKAB ska bebygga.</i>
Linbanan 2	Fastighets AB Flamman (XL bygg)	<i>Avtalservitut belastar fastigheten.</i>	

**Metria Fastighetsök, 2018-11-03*

Chipet 2	Odd Fellow Logen 99 Kirunavaara	<i>Officialservitut belastar fastigheten.</i>	
Finkan 7	Kåpan Fastigheter 11 AB		
Linbanan 1	Loussavaara-Kirunavaara AB	<i>Avtalservitut och ledningsrätter belastar fastigheten.</i>	
Portmonnän 2	Kirunabostäder AB	<i>Ledningsrätt belastar fastigheten.</i>	
Tuolluvaara 1:1	Kiruna kommun	<i>Ett flertal avtalservitut och ledningsrätter belastar fastigheten.</i>	
Tuolluvaara 1:22	Loussuvaara-Kirunavaara AB		
Växeln 1	Kirunabostäder AB		

**Aktualitetsdatum i fastighetsregistret 2024-02-01. (Fastighetsförteckning av Sweco f.d. Metria.)*





Gemensamhetsanläggningar, ledningsrätt, servitut m.m.

Behov att reglera de rättigheter som belastar respektive fastighet kan finnas, exempelvis flytt av ledningar och upphävande av ledningsrätt. För att trygga rätten att anlägga och bibehålla nya ledningar för fjärrvärme, vatten och avlopp och el kan nya ledningsrätter behöva bildas. Generellt placeras dock ledningar i gatumark.

Ledningsrätt finns i planområdets södra del, längs Malmvägen. Denna reserveras som markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar på plankartan [u].

Vid eventuella avstyckningar inom kommande kvarter kan gemensamhetsanläggning för vatten och avlopp behöva inrättas.

Ekonomiska frågor

Planekonomi

Kommunen bekostar planarbetet och samtliga utredningar som utförs i samband med det. Kommunen bekostar även den fastighetsreglering som krävs för planens genomförande (gator och kvarter).

Exploatören/fastighetsägaren bekostar kommande fastighetsbildningar, rättighetsupplåtelse, projekteringskostnader, byggnationer och anläggningsarbeten inom kvartersmark. Detta inkluderar även kostnader för eventuell flytt av befintliga markledningar och ombyggnadsåtgärder i angränsande ytor, vilka härrör från exploateringen. I exploateringsavtal är det också möjligt att komma överens om kostnadsfördelning på annat lämpligt sätt.

Initialt bekostar kommunen den kommunala infrastrukturen samt gator och parker, som utgörs av allmän platsmark. Kostnaden regleras via exploateringsbidrag eller andra överenskommelser i de avtal som ligger till grund för exploatering av respektive kvarter.

För större delen av planområdet gäller anläggningsavgifter i enlighet med gällande VA-taxa, men för de tre kvarteren i nordvästra delen av planområdet (Kvarter 91/92, 93 och kvarter 7) gäller antagen särtaxa.

Detaljplanen möjliggör att parkeringar kan uppföras på kvartersmark. Kommunen har för avsikt att reservera områden för framtida etableringar för att täcka parkeringsbehovet för stadskärnan eller ge möjlighet till parkeringsköp. Större parkeringar kan bildas i norra delen av kvarter 95 och 96 samt mellan kvarter 98 och 100 (se karta under rubriken *Kvartersindelning*). Dessa parkeringar placeras strategiskt utifrån tänkta etableringar. Parkeringsköp innebär att till en fastställd taxa erbjuda möjlighet till fastighetsägare, om behov uppkommer, att genom samnyttjande ordna parkeringsplatser för att uppnå gällande parkeringsnorm.

För större delen av planområdet gäller anläggningsavgifter i enlighet med gällande VA-taxa, men för några kvarter kan antagen särtaxa tillämpas.

Genomförandekostnader

Genomförandekostaden för planområdet, avseende infrastruktur (gator, ledningar med mera), beräknas till ungefär 45 miljoner kronor.





Planavgift

I bygglovsskedet tar kommunen ut en planavgift enligt fastställd taxa.

Tekniska frågor

Planområdet ska anslutas till kommunens vatten- och avloppsnät, fjärrvärmeanläggning, optofiber samt gatubelysning.

Exploaterarna måste samråda med Tekniska verken om lämplig placering av sophus eller liknande för att undvika trafik med renhållningsfordon på återvändsgator.

En uppsättning vatten- och avloppsserviser anläggs i fastighetsgräns för varje kvarter. Vid eventuella avstyckningar inom kvarteret måste gemensamhetsanläggning inrättas för vatten och avlopp eftersom det är svårt att anlägga nya serviser inom centrumområdet i efterhand. I vissa fall ogörligt då ledningsstråken inte går i alla gator. Ansvar för att inrätta gemensamhetsanläggningar regleras i kommande exploateringsavtal alternativt markanvisningsavtal (beroende på vem som äger marken).

Anslutning av sprinkler sker via ansökningsförfarande och varje anslutning bedöms och ska godkännas utifrån vilken typ av sprinkler som avses installeras samt om direktanslutning kan ske eller om tank/bassäng behöver anläggas på fastigheten.

Kommunal fasadbelysning kan komma att monteras på privata fasader. Så även vajerfästen för hängande belysning och dekoration.

BEHOV AV YTTERLIGARE UTREDNINGAR OCH TILLSTÅND

Planens genomförande kommer att kräva ytterligare utredningar, exempelvis sanering av förorenad mark, detaljprojektering av gator, kvarter och ledningsnät.

Dagvatten inom detaljplan betraktas som avloppsvatten enligt 9 kap. 2 § MB. Utsläpp av avloppsvatten är enligt 9 kap. 1 § MB en miljöfarlig verksamhet och kräver tillstånd. Dagvattenlösningar som kan påverka grundvattennivån kan behöva tillstånd för vattenverksamhet (enligt 11 kap. 9 § MB), exempelvis om grävarbeten genomförs i områden där grundvattennivån är hög. Vid anläggning av slutsedimenteringsdammen (vid utloppet till Luossajoki) erfordras även tillstånd om vattenverksamhet. Det finns redan idag en anmälan om miljöfarlig verksamhet för utsläpp av dagvatten från närliggande detaljplaneområde (detaljplanen för Torg- och handelsgata i väster) vilken godkänts av miljökontoret. En ändringsanmälan krävs troligtvis för detta ärende så att det även inkluderar de tillkommande ytorna i aktuell detaljplan samt justering av utsläppspunkt till recipient.

SAMRÅD OCH GRANSKNING

Efter samråd, granskning omgång 1 och omgång 2 har inkomna yttranden sammanställts och besvarats i en samrådsredogörelse respektive granskningsutlåtande nr.1 och nr.2. Handlingarna har även reviderat under planprocessen.

Efter den andra granskningsomgången har följande väsentliga revideringar gjorts:





- 1) Markhöjder och dräneringsnivåer har setts över (mindre justeringar).
- 2) Högsta totalhöjd har förtydligats att det avser uppstickande byggnadsdelar.
- 3) Utfartsförbud mot väg E10 har utgått (eftersom det kan regleras enligt bestämmelser i väglagen).
- 4) Bestämmelsen p₁ (byggnadsliv ska placeras i gräns mot allmän platsmark) har förtydligats med en enklare illustration i planbeskrivningen av vad som menas.
- 5) Bestämmelsen p₂ (minst 50% av byggnadsliv ska placeras i gräns mot allmän platsmark) har utgått för de nordöstra kvarteren. Bestämmelsen p₂ har i övrigt reviderats till att minst 70% av byggnadsliv ska placeras i gräns mot allmän platsmark.
- 6) U-områden (skydd för allmänna underjordiska ledningar) för en befintlig ledningsrätt längs Malmvägen har kompletterats plankartans södra kvarter (mark som i övrigt inte får bebyggas).
- 7) Kraven för balkonger ovan allmän platsmark har undantagits för kulturhistoriska byggnader eller andra flyttade byggnader.
- 8) Mindre redaktionella revideringar har gjorts av planbeskrivningen.

EFTER GODKÄNNANDET AV DETALJPLANEN

Efter kommunstyrelsens godkännande av detaljplan 20190128 § 40 har kommunen gjort revideringar av plankartan angående Ringledden. Vägens östra gräns är flyttat ca 0,5 meter österut och vägområdet är utökat i korsningsområdet (Malmvägen-Ringledden). Detta eftersom förprojekteringen av Ringledden nu har färdigställts. Förändringen är plantekniska och sker på kommunal mark. Denna påverkar inte till allmänheten, andra markägare eller andra aktörer.





MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Detaljplanen har upprättats av Tyréns AB i samråd med Kiruna kommun.

Kiruna kommun

Stadsbyggnadsförvaltningen
981 85 Kiruna
Tfn vxl: 0980-70 000

Kommunens handläggare

Kommunens handläggare
Aleksiina Paakki, planarkitekt
e-post: aleksiina.paakki@kiruna.se
tfn: 0980-702 63

[Monika Paleckaityte, planarkitekt
tfn: 0980-75564,
e-post: monika.paleckaityte@kiruna.se

Planenheten
Nina Eliasson, planchef]

Tyréns AB

Tyréns AB
Lasarettgatan 13
891 33 Örnsköldsvik
Tfn vxl: 010-452 20 00

Uppdragsansvarig/handläggare

Johanna Söderholm, planarkitekt
e-post: johanna.soderholm@tyrens.se
tfn: 010-452 39 23

PLANAVIDDELNINGEN

Nina Eliasson
Plan- och exploateringschef

