



Samrådsredogörelse

Detaljplan för del av Riksgränsen 1:6 m.fl. Lokstallsruinen

Planen hanteras med ett normalt planförfarande. Samråd angående förslaget till detaljplan för del av Riksgränsen 1:6 m.fl, Lokstallsruinen, har hållits under december 2013- januari 2014. Samrådet har skett genom en samrådsutställning i stadshuset, som har annonserats om i det lokala annonsbladet. Handlingarna har även funnits tillgängliga på kommunens hemsida. Samråd har skett med berörda förvaltningar inom kommunen, statliga verk, länsstyrelsen samt berörda sakägare och andra med väsentligt intresse av planen. Samrådshandlingar har skickats ut till ovan nämnda, vilka har beretts tillfälle att yttra sig över upprättat detaljplaneförslag.

Under samrådstiden har totalt 19 skriftliga yttranden inkommit. Samrådsredogörelsen redovisar de skriftliga synpunkterna som har inkommit samt kommentarer till dessa. Samtliga skriftliga inkomna synpunkter förvaras i sin helhet i planakten hos Miljö- och byggnämnden på Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen.

Yttranden har inkommit enligt följande:

Länsstyrelsen	2013-01-13
Lantmäteriet	2013-12-17
Trafikverket	2014-01-08
Kiruna kommun, Kommunkontoret	2014-01-08
Skanova	2013-12-30
Björkliden Fjällby AB	2014-01-08
Kiruna Räddningstjänst	2013-12-16
Försvarmakten	2013-12-12
Privatpersoner 1, Norge	2014-01-08
Norrbottens museum	2014-01-15
Rombaksbotn grunneier og brukerlag, Narvik, Norge	2014-01-08
SGU (Sveriges Geologiska Undersökning)	2014-01-08
Bergstaten	2013-12-10
Privatperson 2, kulturinventerare	2014-01-07
Vattenfall eldistribution AB	2014-01-08
Tekniska Verken i Kiruna AB	2014-01-07
Privatperson 3	2014-01-08
Privatpersoner 4, ägare till fastigheten Björnfjell 1:490 i Norge	2014-01-08
Kiruna kommun, IT-avdelningen	2013-12-19



YTTRANDE OCH KOMMENTARER

1. Länsstyrelsen

Det aktuella planområdet ligger inom, och är en viktig del av, riksintresse för kulturmiljövården och berör en fornvårdsmiljö gemensam för Norge och Sverige. Det är därför viktigt att detaljplanen utformas så att påverkan blir liten och att åtgärderna kan göras på ett sådant sätt att de förstärker de kulturhistoriska värdena i området. Länsstyrelsen anser fortfarande att en MKB till planen vore en fördel för att studera alternativ och t.ex. utreda risker när det gäller om sprängningar kan ske utan att det blir sättningar i lokstallsruinen.

På sidan 11 i planbeskrivningen anges att lämningarna inte bedöms påverkas av planen. Detta är inte korrekt, utan lämningarna kommer att påverkas, men i vilken omfattning är avhängig på vilket sätt hotellbyggnaden utformas och byggs.

Kommentar:

Detaljplanens planbeskrivning behandlar samma frågor som en miljökonsekvensbeskrivning. Det finns inga alternativa placeringar av hotellet eftersom hela konceptet baserar sig på byggande i anslutning till lokstallsruinen. Miljökonsekvensbeskrivning upprättas när planens genomförande kan leda till betydande miljöpåverkan. Kommunen gör bedömningen att uppförandet av hotellet inte orsakar betydande miljöpåverkan.

Byggherren har ansvaret för att det ska finnas en plan för kontrollen av bygg- eller rivningsåtgärder. Sprängningar tillhör byggkontrollskedet. Muren har en mycket gedigen konstruktion. En sprängkonsult ska anlitas för föreskrift om vibrationskrav. Arbetsmetoder för sprängning anpassas till kulturminnets känslighet. Metoder för sprängning måste noggrant analyseras och kvalitetssäkras under byggskedet.

Texten på sidan 11 står under rubriken övriga fornlämningar i området, dvs husgrunder i anslutning till lokstallet samt Rallarvägen. Dessa kommer inte fysiskt att påverkas om planen genomförs.

Under Fornlämningars lagskydd måste texten ändras då en lagändring har trätt i kraft vid årsskiftet 2014. Lämningarna i området är inte längre automatiskt fasta fornlämningar men Länsstyrelsen överväger att, i enlighet med den reviderade lagen, besluta om fornminnesförklaring av lämningarna.

Kommentar: Planbeskrivningen ändras i detta avsnitt.

Oaktat detta så anser Länsstyrelsen att kommunen bör samråda med Länsstyrelsen inför varje markexploatering inom området, då lämningarna är bärande delar av riksintresset för kulturmiljövården och då det kan vara svårt att införa alltför långtgående detaljregleringar på plankartan. Länsstyrelsen anser det är mycket

angeläget att säkerställa att kommande åtgärder inte medför påtaglig skada på riksintresset och fornvårdsmiljön. Länsstyrelsen avser därför att förordna om prövning enligt PBL 11:12 för lov och förhandsbesked som berör planområdet.

Kommentar: Kommunen noterar detta och för in det i planbeskrivningen.

Länsstyrelsen noterar att detaljplanen möjliggör två våningar inom hela byggnadsarean för den tänkta hotellbyggnaden. Detta behöver justeras så att det inom området där lokstallsruinen och vändskivan ligger endast medges en våning. Länsstyrelsen anser även att det inom denna del inte är givet att sadeltak är det bästa alternativet för att tillvara ta de kulturhistoriska värdena. Vidare tillåter planförslaget att hela ruinen byggs in. Detta menar Länsstyrelsen också behöver korrigeras, så att det blir tydligt att vissa delar av ruinen skall ligga utanför byggnaden. Det bör även anges högsta nock- och takfotshöjder för hotellområdet. Länsstyrelsen anser även att sedumtak som föreslås i planbeskrivningen, kan innebära stora tyngder på taken under vintern då snön glider av taken sämre med detta material. Sedumtak är inte heller något som passar ihop med lokstallsruinmiljön.

Kommentar: Muren bör passera fritt genom byggnaden. Del av muren byggs då in i hotellbyggnaden. Den nya byggnaden bör vara högre för att innesluta hela muren. Muren påverkas då endast där glasväggarna ansluter till muren. Det är inte lämpligt byggnadstekniskt att låta muren passera genom taket på grund av risk för läckage av vatten vid genomföringen. Det blir oestetiskt inifrån och svårbegripligt utifrån om muren sticker upp genom taket. Muren skulle då framstå som ett främmande element i byggnadskonstruktionen.

Den arkitektoniska idén är ju att påverka muren så lite som möjligt både inne och ute, dvs att den löper fritt genom hela byggnadskonstruktionen med undantag av där hotellets glasväggar och murens väggar möts. Anslutningen kan t ex utföras med en självbärande stålram runt murkonstruktionen. Glaspartierna ansluts till stålramen och mellanrummet mellan stålramen och muren tätas med drevning och/eller expanderande fogremsor. Stålramen får inte anslutas stumt mot muren eftersom mindre temperaturrörelser kan förekomma mellan murens ute- och innedel.

Byggrätten begränsas så att utstickande del av murens södra del utan byggrätt skall motsvara 5 fönster. Motsvarande för murens norra del skall vara 3 fönster.

Det finns inga planbestämmelser som anger att sadeltak och dylikt ska anläggas. Höjden begränsas till två våningar. Eftersom inte byggnaden är färdigutredd bör inga nockhöjder o.d anges som planbestämmelser. Planbestämmelser om utseende anger att bebyggelsen ska färgsättas med mörka dova kulörer som samspelar med naturen och framhäver lokstallsruinen.

I planen bör placering av P-plats regleras och det är viktigt att parkeringarna endast får nyttjas för korttidsparkering. Parkering bör inte placeras så att ruinen skyms av parkerade bilar och inte heller nära intill den del av rallarvägen som nyttjas för att fortsätta vandringen in i Norge.

Kommentar: I en detaljplan går det endast att anvisa lämplig markanvändning. Vilka tider som gäller för parkering är en organisatorisk fråga. Ett fåtal parkeringsplatser för hämtning och avlämning kan anordnas vid hotellet. En biluppställningsplats skymmer alltid någon del av muren beroende på var betraktaren står.

Parkeringen kan placeras i riktning mot järnvägen. Marken är plan och tidigare påverkad av järnvägens överbyggnad. Parkering kan också anordnas i anslutning till personalbyggnaden ca 150 m nedanför lokstallsruinen. Här kan långtidsparkering anordnas.

I planen anges att vägen ska läggas i eller i närheten av bäcken som rinner från planområdet ner till befintlig väg. Länsstyrelsen anser inte att det är lämpligt att fylla igen bäcken och en sådan åtgärd kräver tillstånd eller anmälan om vattenverksamhet enligt 11 kapitlet miljöbalken. Vid infartsvägen ska det anläggas diken som leder bort ytvattnet närmast vägen. Det framgår dock inte var diken ska avledas. Om diken har förbindelse med vattendrag nedströms är det viktigt att det i detaljplanen framgår vilka försiktighetsåtgärder som ska vidtas för att förhindra risk för erosion och sedimenttransport nedströms. Bäcken vid Marie pigg och sjön Viepmatluokta ingår i Natura 2000-området Torne- och Kalixälvsystem. Verksamheter som kan påverka ett Natura 2000- område på ett betydande kräver tillstånd enligt 7 kap 28 a § MB.

Kommentar: Del av vägen föreslås gå i en ny sträckning, längre norrut. Den föreslås gå på skrå norrut, upp på en platå och sedan vridas söderut och ansluta till tidigare redovisat vägläge. Då placeras vägen helt på kommunägd mark och påverkar inte mark som omfattas av gällande detaljplan med kvarstående genomförandetid.

Hela det aktuella området mellan järnvägen och E10 avvattnas genom befintliga öppna diken som är säkerställda i tidigare upprättad detaljplan. Dikena är anslutna till kulvertar under både befintlig tillfartsväg och E10. Hårdgjorda ytor ger en något ökad mängd dagvatten genom att infiltrationen i mark minskar men också snabbare avrinning (högre toppar). Om diken är ordentligt säkrade bör det inte bli någon förändrad sedimentationstransport. Den stora faran infaller främst under anläggningstiden då stor påverkan på vattnet kan ske om man inte vidtar tillräckliga försiktighetsåtgärder. Planbeskrivningen kompletteras med ovanstående under rubriken dagvatten.

Det framgår inte om området som berörs av detaljplanen har inventerats och om det förekommer rödlistade arter eller arter som är skyddade enligt Artskyddsförordning (2007:845) i området. Om det finns skyddsvärda arter bör detaljplanen i första hand anpassas så att påverkan på eventuellt skyddade/skyddsvärda arter undviks. Om arter som är skyddade enligt Artskyddsförordning (2007:845) trots vidtagna skyddsåtgärder kommer att påverkas krävs dispens. För att en dispens ska kunna lämnas får det inte finns någon annan lämplig lösning och planen får inte försvåra upprätthållandet av en gynnsam bevarandestatus hos artens bestånd i dess naturliga utbredningsområde. Vissa arter omfattas också av Art- och habitatdirektivet vilket innebär att de har ett ännu starkare skydd. I de fall det förekommer arter som är skyddade enligt Art- och habitatdirektivet bedömer Länsstyrelsen att det kan vara svårt att ge en dispens, då en

detaljplan för ett hotell inte uppfyller något av villkoren som måste vara uppfyllda för att en sådan dispens ska kunna ges (villkor a – f punkt 3 i 14 § Artskyddsförordning (2007:845)).

Kommentar: Kvartersmarken reduceras i storlek. Det finns inga registrerade objekt i databaserna Artportalen + Artdatabankens gamla Observationsdatabas som berör planområdet.

I planbeskrivningen hänvisas till den fördjupade översiktsplanen där samebyarna inte haft någon erinran. Länsstyrelsen anser att samråd måste ske med berörd sameby även i det specifika planärendet.

Kommentar: Samråd hålls med samebyarna under planprocessens gång.

I planbeskrivningen hänvisas till att riktvärden för buller saknas för hotellverksamhet. Länsstyrelsen menar dock att en bullerredovisning bör finnas eftersom det även planeras personalbostäder inom området. Även om dessa är säsongsbetonade, så anser Länsstyrelsen att de bör betraktas som bostäder och att bullersituationen för dessa behöver framgå av planbeskrivningen.

Kommentar: Järnvägen är inbyggd med ett galleri med stålstomme klädd med prefabricerade betongplattor som utgör både väggar och tak kring järnvägen i detta område. Ljudnivån från järnvägen är därför låg i detta avsnitt. Hastigheten på tågen är också låga vid järnvägsstationen. Det finns inga riktvärden för buller mot hotell.

Personalbostäderna är knutna till hotellverksamheten och dessa kan inte betraktas som bostäder eftersom de endast bebos när hotellet är säsongsoppet, ca halva tiden på året. Under vinterhalvåret är marken täckt av snö vilket bidrar till att dämpa bullret.

Marken planeras för hotell med beteckningen R. Riktvärdet är knutet till vad detaljplanen medger för användning. En bullerredovisning är inget krav som kan hävdas för beteckningen R. Riksväg E10 ligger 250 meter från planområdet och trafikbullret från vägen påverkar därför inte planområdet.

Länsstyrelsen anser att föroreningssituationen inom området inte är tillräckligt utredd för att en urgrävning av smörjgroparna ska kunna anses eliminera risken för att människa och miljö i planområdet ska exponeras för förorening. Det finns en konstaterad förorening i smörjgroparna och det finns därför anledning att göra en historisk inventering av alla de verksamheter som förekommit i hela planområdet (förslagsvis enligt MIFO, se Naturvårdsverkets rapport 4918) för att utesluta risken att det har bedrivits andra verksamheter, att verksamhet bedrivits på fler ställen eller att den konstaterade föroreningen har spridits i området.

I samrådshandlingen jämförs uppmätta halter ibland med Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning (KM) men oftast med riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM). Den planerade verksamheten bör betraktas som KM med hotellverksamhet och personalbostäder.

Även om en planbestämmelse villkorar bygglovet, så bör det bl.a. vara säkerställt att det är möjligt att sanera området med rimliga åtgärder och till acceptabla kostnader innan planen antas.

Kommentar:

Den konstaterade föroreningen bedöms kunna tas om hand på ett enkelt sätt genom schaktning (rensning) av smörjgroparna. Om smörjgroparna rensas för jord kommer inte murens grundkonstruktion att påverkas.

Där personalbostaden och annexet ska uppföras finns inga indikationer på att det tidigare förekommit några verksamheter. Jordtäcket i området är generellt tunt och berghällarna är avtäckta i stora delar av området.

Där byggnader ska uppföras kommer marken inventeras och ytterligare provtagningar genomförs om det finns risk för markföroreningar.

Bygglovet är villkorat genom planbestämmelse. Marken måste då vara sanerad innan hotellet byggs. Kostnader för sanering av området bedöms som rimliga.

Detaljplanens utformning säkerställer att människors hälsa inte kommer till skada. Detaljplanen uppfyller Plan och bygglagens 2 kapitel när det gäller krav på lokalisering av bebyggelse och hänsynsregler vid planläggning.

Övrigt

Länsstyrelsen konstaterar att den föreslagna vägen upp till området får en brant lutning vilket kan innebära tillgänglighetsproblem. Vägen blir ca 360 meter lång och höjdskillnaden är 36 meter vilket ger en medellutning på ca 10 %. Enligt "Vägar och gators utformning" (VGU) är största godtagbara längdlutning, vid nybyggnad eller förbättring, 8 % för vägar och 6 % för gångbanor vid nivåskillnad 8-10 meter. Kortare sträckor kan eventuellt en lutning upp till 12 % godtas. Då stora lutningar inte kan förekomma på längre sträckor krävs vilplan. Länsstyrelsen anser att det bör utredas om det går att åstadkomma en väg med lämpligare lutningsförhållanden.

Kommentar: VGU gäller endast för allmänna vägar. För enskilda vägar finns inte motsvarande standard. Ny gatuanslutning föreslås som går på skrå upp för berget. Den blir bitvis ganska brant. För att klara hämtningen av avfall föreslås plats för avfall vid foten av berget, i början av den nya vägen.

Samråd har ägt rum med Länsstyrelsens enheter för miljöskydd, naturvård, rennärning och kulturmiljö samt med Trafikverket.

Prövningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen kan komma att pröva ett antagande av detaljplanen enligt bestämmelserna i 11 kap 10 § plan- och bygglagen om ett genomförande kan innebära påtaglig skada på något av de riksintressen som området omfattas av.

2. Lantmäteriet

Lantmäteriet har ingen erinran mot planförslaget men anser att det kan framgå tydligare vad som händer med den del av detaljplanen 25-PO6/12 (Riksgränsen, del av, Riksgränsen 1:24 m.fl.) som påverkas av lokalgatan. Det bör framgå hur den befintliga detaljplanen påverkas av att ändamålet för området ändras, detta för att berörda fastighetsägare tydligare ska kunna utläsa vilka konsekvenser det kan tänkas bli för dem. I övrigt har Lantmäteriet inga synpunkter på planförslaget.

Kommentar: Vägen föreslås gå i en ny sträckning. Den påverkar då inte detaljplanen 25-PO6/12 (Riksgränsen, del av, Riksgränsen 1:24 m.fl.).

3. Trafikverket

Personalbostäder medger en mer permanent vistelse invid en bullerkälla, som järnvägen utgör, än hotell. Bashastigheten på godstågen förbi Riksgränsen är 70 km/h och för höga bullernivåer utomhus kan inte uteslutas inom ett avstånd på 260 meter från järnvägen (enligt Trafikverkets bedömningsmodell). Trafikverket anser att en bullerutredning ska göras för att klargöra om riktvärdena överskrids och för att åtgärder som eventuellt krävs ska föreskrivas i detaljplanen.

Trafikverket har i kapacitetsutredningen och genomförd åtgärdsvalsstudie (Åtgärdsval kapacitetsåtgärder Malmbanan och Ofofbanen, 2012-03) bedömt att behovet av dubbelspår är som störst på i första hand sträckan Kiruna-Riksgränsen. En fördjupad åtgärdsvalsstudie om dubbelspår på sträckan Kiruna-Riksgränsen avslutas under 2014. Trafikverket bedömer att det markutrymme som kommer att krävas för dubbelspår och eventuellt andra tillhörande lösningar, inte kommer att stå i konflikt med planerad hotelltablering.

Kommentar: Det finns inga riktvärden när det gäller buller för hotell. Här byggs inga bostäder även om övernattnings sker för personalen under vinterhalvåret. Hastigheten är begränsad till 70 km/tim, järnvägen är inbyggd. Den rikliga snömängden i området bidrar till att dämpa buller. Det talar för att utbredningen av buller inte är något stort problem i detta område.

4. Kiruna kommun, kommunkontoret

Tillgång på kommunal byggbar mark i Riksgränsen är begränsad. Kommunkontoret anser att planområdet är för stort för anläggningens storlek. Personalbostaden bör kunna flyttas närmare hotellet. I samrådshandlingarna framgår det att ett personalboende ska byggas. I plankartan är all kvartersmark utsatt med ändamål

hotellverksamhet vilket innebär att tillfälligt boende avses. Detta bör framgå av planbeskrivningen.

Kommentar: Planområdet och kvartersmarken begränsas i storlek. Personalbostäderna har placerats på en liten platå öster om planerat hotell för att inte påverka det värdefulla kulturområdet med alltför många byggnader eftersom platsens karaktär då riskerar att påverkas.

Planbeskrivningen förtydligas så att det tydligt framgår att endast tillfälligt boende i form av personalboende till hotellets personal medges när hotellet är i drift.

Kulturstigen genom området vid lokstallsruinen som ska hållas öppen för allmänheten har lagts inom ändamålet hotell som x område. Det är inte möjligt att trygga allmänhetens tillgång till stigen med den lösningen. Kommunkontoret föreslår att stigen läggs utanför planområdets gränser alternativt som allmän plats; GC-väg.

Kommentar: Stigen läggs utanför planområdets gränser förutom där lokalgatan passerar stigen.

Av genomförandebeskrivningen bör ansvarsfördelning för genomförandet framgå. Det bör framgå i genomförandebeskrivningen att ett markanvisningsavtal kommer att tecknas och vad detta markanvisningsavtal kommer att reglera.

Planområdet kan delas upp i flera fastigheter och då kommer vägen att inrättas som gemensamhetsanläggning för samtliga fastigheter. Då är det förvaltarna av gemensamhetsanläggningen som är ansvarig för drift och underhåll, vilket bör framgå av genomförandebeskrivningen.

Då planområdet ligger utanför verksamhetsområdet för det kommunala VA-nätet kommer ett särskilt avtal att tecknas, vilket bör framgå av genomförandebeskrivningen.

Det bör även framgå att exploatören är ansvarig för förrättningskostnader, bygglovs-kostnader med mera. Exploatören söker de förrättningar som är nödvändiga för planens genomförande.

Kommentar: Planbeskrivningen förtydligas vad gäller ansvarsfördelning, markanvisningsavtal, gemensamhetsanläggning, avtal angående VA samt ekonomisk ansvarsfördelning.

Planen gör det möjligt att bygga hotell längs hela murens ena sida i två våningar. Kommunkontoret anser att en del av muren bör behållas fritt från byggnation.

Kommentar: Plankartan ändras så att den säkerställer att del av muren hålls fri från bebyggelse.

5. Skanova

Skanova har inget att erinra mot rubricerad detaljplan.

6. Björkliden Fjällby AB

Under högsäsong råder det brist på parkeringsplatser i Riksgränsen. BFAB har investerat i fler parkeringsplatser för våra kunder men givetvis inte för andra näringsidkares kunder. I detaljplaneförslaget verkar man inte bygga tillräckligt med p-platser i anslutning till det nya hotellet. Även om detta ändras och tillräckligt med p-platser byggs i anslutning till det nya hotellet befarar vi att det nya hotellets personal och gäster kommer använda BFABs parkeringar då anslutningsvägen blir brant och förmodligen ej framkomlig under delar av året.

Den tänkta anslutningsvägen går över fastigheten Riksgränsen 1:24. Denna fastighet ägs av BFAB och vi har inte gett något tillstånd till detta. Då detaljplaneförslaget kan medföra stor negativ påverkan på BFABs och Lapland Resorts ABs verksamhet vill vi förbehålla oss rätten att överklaga detaljplanen även på andra grunder än de ovan nämnda.

Kommentar: Vägen flyttas norrut. Den påverkar då inte fastigheten Riksgränsen 1:24. All parkering får lösas på egen mark. Det kommer att finnas plats att ordna parkering vid planerad hotellbyggnad vid lokstallsruinen och framför allt vid personalbostäderna. Planerad väg kommer att hållas öppen året runt.

7. Kiruna Räddningstjänst

Yttrande

Framkomligheten för räddningstjänstens fordon ska vara tillfredsställd, se PM för "Framkomlighet för räddningstjänstens fordon". Brandvattenförsörjningen ska vara tillfredsställd enligt PM för "brandvattenförsörjning".

Farligt gods

I planbeskrivningen angående farligt gods anses avståndet på 100 m till hotellet vara ett tillfredställande skydd. Dock beskrivs varken hur nära hotellet kommer ligga om det kommer att byggas ett dubbelspår eller om det finns andra byggnader än hotelldelen som ligger närmare järnvägen. Dessutom är det inte heller lämpligt att ha bilar och parkeringar allt för nära järnvägen heller. Detta bör analyseras eller beskrivas ytterligare i planen. Det bör även finnas en avgränsning i planen gentemot järnvägen där ingen bebyggelse får ske.

Räddningstjänstens insatstid

Räddningstjänsten vill förtydliga att avtalet med Narviks räddningstjänst innebär att vi kan larma dem på olyckor varhelst i kommunen. Däremot är de sannolikt först på plats på plats vid en händelse i Björkliden och Riksgränsen.

Kommentar: Planbeskrivningen kompletteras avseende framkomligheten för Räddningstjänstens fordon samt brandvattenförsörjning. Brandvattenförsörjningens anordnande prövas i bygglovskedet. Hotellet placeras norr om lokstallsruinen. Avståndet mellan järnväg och ny hotelldel överstiger 100 meter. Dubbelspår utreds av Trafikverket. Dubbelspåret placeras troligtvis på bergsidan söder om befintlig järnväg. Föreliggande detaljplan sätter inga hinder för järnvägen. Det är inte lämpligt att uppföra byggnader nära järnvägen men att placera bilar bör inte utgöra några större olägenheter. Tänkta parkeringsplatser söder om hotellet innebär att sikten mot nytt hotell och befintlig lokstallsruin inte påverkas i så stor utsträckning. Avtalet med Narviks räddningstjänst förtydligas i planbeskrivningen.

8. Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra avseende rubricerat ärende.

9. Privatpersoner 1

Vi är en av sex ägare till det gamla Gränsbostadsstället i Norge som ligger närmast Lokstallsruinen. Som grannar till detaljplanen blir vi troligtvis starkt berörda av trafik. Detta kommer att påverka användningen av vår bostad på ett negativt sätt särskilt som ett tur- och rekreationsområde. Värden på vår fastighet kan också påverkas negativt. Byggnad av hotell orsakar störningar när fler människor vistas i området med ökad biltrafik, snöskotertrafik mm. Lokstallsruinen och Rallarvägen är kulturminnen som stora allmänna kulturella värden. Det är viktigt att dessa sparas till nästa generation.

Kommentar: Detaljplanen medger att ett mindre hotell uppförs. Några störningar mot Norge befaras inte. Hotellet kommer inte att alstra mycket trafik. De flesta gäster kommer samlad med buss till hotellet. Byggnad brukar inte leda till minskade fastighetsvärden. Det är i trakter där det inte byggs som fastighetsvärdena minskar. Fler hotell bidrar till att utveckla skidorten Riksgränsen. Yttrandet leder inte till några ändringar i planhandlingarna.

10. Norrbottens museum

Norrbottens museum har tagit del av förslaget till detaljplan för Lokstallsruinen i Riksgränsen, som möjliggör en byggnation till hotellverksamhet på platsen. Å ena sidan innebär förslaget att miljöns nuvarande värden kommer att förändras medan det, å den andra sidan, kanske skapar nya värden när möjlighet ges att på ett nytt och aktivt sätt "tillgängliggöra" miljön och ruinen. Norrbottens museum har nedanstående kommentarer:

Planförslaget innebär en stor förändring av platsens karaktär. Det är inte bara själva ruinen som påverkas/byggs om utan än större blir förändringen av de upplevelsevärden som finns kopplat till miljön.

Lokstallsruinen har höga kulturhistoriska värden kopplade till byggandet av malmбанan. I planförslaget nämns att i dess " utsatta läge med extrema vintrar byggdes lokstallet för att motstå väder och vind. Detta gjorde lokstallet unik." Att lokstallet tidigt övergavs och istället lämnades för tidens tand är också en del av det kulturhistoriska värdet, där väder och vind istället har utformat den unika miljö som finns idag. En stor del av lokstallruinens värde ligger i just upplevelsen av miljön, med en ruin som i det närmaste ger platsen en magisk eller mäktig stämning där den ligger avskilt med utsikt över landskapet.

Idag finns möjlighet att läsa och förstå platsens tillkomst och betydelse och de svårigheter som det måste ha inneburit att bygga järnväg i detta område. Detta underlättas av Rallarvägen som passerar i direkt anslutning och som sträcker sig genom hela området och starkt bidrar till Ofotenbanans höga kulturhistoriska värde. Dock finns en risk att en integrering av ruinen i ett hotell kan reducera ruinen till ett "gammalt fint murverk", medan den industrihistoriska kopplingen försvagas. I anslutning till hotellet krävs även parkering för ett fåtal bilar samt vägdragning vilket också kommer förändra upplevelsen av ruinen.

Platsens nuvarande upplevelsevärden kommer vid en byggnation helt att försvinna vilket Norrbottens museum anser bör tas i beaktning och utredas närmare.

Kommentar:

Planens syfte är att förädla kulturlämningen och göra den mer tillgänglig för besökare samt lyfta fram dess historiska värden. Genomförandet av planen kommer att förändra platsens karaktär. Samtidigt får fler människor del av historien och byggnadens tillkomst. Ett litet visningsrum (museum) planeras i byggnaden som åskådliggör byggnadens historia. Yttrandet leder inte till några ändringar i planhandlingarna.

11. Rombaksbotn Grunneier og Brukerlag, Narvik Norge

Lokstallruinen ligger på den svenska sidan men är ett norskt/svenskt kulturminne vid gränsen. Ruinen är idag en av de mer symboltunga monument från järnvägsepoken då Malmбанan/Ofotenbanan byggdes. Ett nytt hotell i direkt anslutning till ruinen skulle direkt ödelägga kulturminnet för all framtid.

Rallarvägen från Abisko till Rombaksbotn är ett mycket viktigt kulturminne och en del av " Norrbottens Teknologiska Megasystem". Längs rallarvägen finns byggnadsverk som bekräftar det fantastiska arbete som utfördes för 100 år sedan. Från mitten av 1980-talet har mycket arbete lagts ner på att underhålla och utveckla Rallarvägen med dess byggnadsverk från anläggningstiden. Turistanläggningar med inriktning på upplevelser använder flitigt Rallarvägen och dess kulturminnen. Lokstallsruinen är ett av de starkaste monumenten från tidsepoken då järnvägen anlades. I området kring lokstallet ligger det många kulturminnen från vattensystem, baracker, järnvägsspår mm. Utifrån de skisser som föreligger kan vi se att dessa kulturminnen kommer att bli totalt ödelagda om planen genomförs.

Vi hoppas att Kiruna kommun ser till helheten och avvisar planerna på att bygga ett hotell i ett av de mest attraktiva kulturminnena vi har från industriutbyggnaden på Nordkalotten.

Kommentar: Det finns höga ambitioner i projektet och syftet är att lyfta fram och förädla platsen. Givetvis kommer karaktären att förändras om ett hotell byggs som ansluter till lokstallruinen. Området blir dock mer tillgängligt och det blir lättare att förstå lokstallets tillkomst. Muren kommer att löpa genom hotellbyggnaden som ett minnesmärke över svunna tider. Ett litet museum planeras också i hotellbyggnaden. Yttrandet leder inte till några ändringar i planhandlingarna.

12. SGU

Ingen erinran.

13. Bergsstaten

Det finns inga rättigheter enligt minerallagen inom området och Bergsstaten har därför inga synpunkter på projektet.

14. Privatperson 2, kulturinventerare

Under min inventeringstid fick jag vara med om att ett antal objekt blev fornminnesskyddade 1998. Lokstallsruinen är ett skyddat fornminne (det är nr. BD 94). För att ändra något på ett fornminne måste man väl, förutom samråd enligt kulturminneslagen KML, även ha tillstånd från Riksantikvarieämbetet? Lokstallet användes av SJ och NSB (Norska Stads Banor) vid förra sekelskiftet då vi var i Union. Det gör att Narviksborna känner lokstallsruinen som en del av deras fornminnen längs järnvägen. Kommer vår vänkommun Narvik att få ta del av dessa planer och ha chans att yttra sig?

Kommentar: En lagändring har trätt i kraft vid årsskiftet 2014. Lämningsarna i området är inte längre automatiskt fasta fornlämningar men Länsstyrelsen överväger att, i enlighet med den reviderade lagen, besluta om fornminnesförklaring av lämningarna. Samrådshandlingar har inte skickats till Narviks kommun. Granskningshandlingarna skickas till Narviks kommun.

15. Vattenfall eldistribution AB

Vattenfall har el-anläggningar i närheten av planområdet. Vattenfall yrkar på u-område, minst 4 meter, för ev. tillkommande 20kV-kabel och för eventuellt tillkommande nätstation E-område på 5x5 meter. Högspänningsledningen 130kV-ledningen har ett säkerhetsområde 6m horisontellt och 4m vertikalt från ledningens faser. Inom det området får inga maskiner, människor, redskap m.m. komma in. Enligt

Vattenfalls riktlinjer bör minsta horisontella avstånd mellan fasledare och närmaste byggnadsdel ej understiga 20 meter för 130kV ledning.

Kommentar: Avståndet mellan ledning och närmaste byggnadsdel blir drygt 20 meter. Plats för en ny transformatorstation redovisas vid vägen nära hotellområdet.

16. Tekniska Verken i Kiruna AB

Planområdet ligger utanför kommunalt verksamhetsområde för vatten och avlopp. Det innebär att anslutningspunkt anvisas vid kommunala huvudledningar och exploatören själv ansvarar för anläggande och anskaffande av erforderliga servitut för sin ledning.

Exploatören har gjort en VA-utredning som visar att utifrån deras kapacitetsbehov behöver anslutning göras till spillvattenledning med grövre dimension. Närmaste anslutningspunkt blir således vid f.d. reningsverket i Riksgränsen. Exploatörens utredning visar att den lämpligaste sträckningen för anläggande av ledningsnät blir mot bostadsområdet Marie Pigg norr om E10 då självfall troligtvis uppnås för hela sträckan.

Kommunen har även påbörjat en egen VA-utredning för att kunna avgöra hur belastningen är på befintligt nät samt hur det kan påverkas med de detaljplaner som nu är på gång. Utifrån det resultat utredningen visar kan antingen eventuella åtgärder behöva vidtas för att öka kapaciteten på befintligt nät eller så är kapaciteten tillräcklig vilket innebär att inga åtgärder kommer att vidtas. Resultat av VA-utredningen förväntas vara färdigt innan granskningskedet.

Det anges i texten att kapaciteten på befintligt nät måste förbättras samt att en ny större ledning måste anläggas alternativt att ytterligare en ledning placeras i samma ledningsgrav som befintlig. Kommunens VA-utredning kommer att visa på de eventuella åtgärder som krävs och beslut tas då om vilka metoder som ska tillämpas. Exakt läge för anslutningspunkt kommer att kunna pekats ut efter att VA-utredningen är färdig.

På grund av begränsad vattentillgång i Riksgränsen bör planbestämmelse om snålspolande vatteninstallationer läggas in i plankartan, under rubrik Byggnadsteknik. Detta är även gjort för detaljplanen avseende Riksgränsen 1:144 och 1:145.

Utbyggnad av dricksvattenkapaciteten pågår. Fett får ej tillföras avloppet. Fettavskiljare måste installeras för restaurangverksamheten. Det kommer även att bevakas i bygglovsskedet.

Avfallshanteringen inom Kiruna kommun regleras via "Renhållningsföreskrifter för Kiruna kommun" reviderad av KF 2012-02-20. Riktlinjer för transportvägar, hämtningsplatser etc. tillämpas utifrån Avfall Sveriges rapport "Avfallshandboken".

Bland annat föreskrivs:

- att transportväg ska ha en hårdgjord körbana och vara utformad med minst belastningsklass 2 (BK2)
- att transportväg bör vara minst 5.5 meter bred om körning i båda riktningar förekommer. Om parkering tillåts efter vägen måste vägen vara bredare. Snövallar får inte inkräkta på vägbredden.
- att det skall vara möjligt för renhållningsfordon att kunna vända. Backning får endast förekomma i undantagsfall. Vändplan för en normal sopbil ska vara 18 m i diameter och ha en hindersfri remsa på 1,5 m. Alternativ till detta kan vara vändplats eller trevägskorsning som möjliggör s.k. T-vändning.
- fri sikt och god framkomlighet samt en fri höjd av 4,7 meter.

Övriga synpunkter från Renhållningen avseende etableringen är följande:

"Problemen för planområdet är vintertid. Vägen måste vara snöröjd och halkbekämpad. Renhållningen har erfarenhet av att det bitvis råder stora problem vintertid. Väg till det nya hotell bör ej gå från befintlig parkering då lutningen blir för kraftig. Det blir omöjligt för renhållningsfordon att ta sig upp. En anslutningsväg närmare norska gränsen är mer lämpligt.

Nio graders lutning på väg som i planbeskrivningen anges vara acceptabelt i fjällen är en sanning med modifikation. Alternativet är uppsamlingsplats för avfallskärl i närhet av E10."

För nybyggnationer skall eventuella sprinkleranslutningar ske genom att fastighetsägaren/exploatören själv ansvarar för tillgången på brandvatten för sitt sprinklerbehov via tank/reservoar och påfyllning via luftgap eller av VA-huvudmannen godkänt återströmningsskydd.

På grund av begränsad vattentillgång kan brandvatten via dricksvattennätet inte garanteras även om brandpost anläggs. Exploatören bör ha en alternativ plan för brandvatten för att vara säker på att kunna skydda sin egendom vid eventuell brand.

Planbestämmelse om snålspolande vatteninstallationer bör läggas in i plankartan.

Kommentar: En ny plats för avfallshantering läggs in i detaljplanen, vid anslutningen av den nya vägen mot befintlig väg, vilket förbättrar tillgängligheten för Tekniska verkens personal vid hämtning av avfall. Brandvattenförsörjningens anordnande prövas i bygglovskedet. Planbeskrivningen kompletteras med text angående snålspolande toaletter. Planbeskrivningen kompletteras med uppgifter från kommunens VA-utredning.

17. Privatperson 3

Motsätter sig att hotell byggs i anslutning till lokstallsruinen.

18. Privatpersoner 4, ägare till fastigheten Björnfjell 1:490 i Norge

Vi har idag vägförbindelse till fastigheten sommartid via den del av Rallarleden som går från Björnfjell station till Riksgränsen och passerar svenska gränsen vid vår fastighet. Vi tror att trafiken kraftigt kommer att öka från den norska sidan vilket kommer att öka störningsbilden väsentligt.

Vintertid tar vi oss normalt till fastigheten via skidor eller snöskoter från Riksgränsen via leden förbi lokstallsruinen. Snöskotrar lämnas vid den svensk-norska gränsen där vi sedan transporterar oss till fots till fastigheten. Ett hotell skulle således även försämra vår möjlighet att ta oss till fastigheten vintertid.

Huvudanledningen till att vi förvärvade fastigheten på norska sidan gränsen var framför allt det avskilda läget med närhet till skidområdet i Riksgränsen. Detta tror vi kraftigt kommer att försämrats med ett hotell, personalbyggnader och hotellannex ca 150 meter från vår fastighet.

Området har betydande kulturintressen med anor från byggandet av Malmbanan/ Ofotenbanen. I synnerhet utgör lokstallsruinen ett monument som är av riksintresse och som bör kvarstå som det är i dag. Vi anser att den föreslagna hotellbyggnaden med annex, personalbostäder och tillfart påverkar värdet av detta minnesmärke på ett mycket negativt sätt.

Rallarleden har en stor attraktionskraft och fått utmärkelse som ett av de mest intressanta turistmålen i Norge. Ett hotell med föreslagen placering skulle kraftigt försämra tjusningen med leden.

Kommentar: Detaljplanen medger endast byggrätt för ett mindre hotell. Verksamheten bedöms inte påverka angränsande fastigheter i Norge. Syftet med planen är att bygga ett modernt hotell i kulturhistoriskt intressant miljö. Området blir då mer tillgängligt för allmänheten och det gamla lokstallet uppmärksammas mer än vad det gör idag.

19. Kiruna kommun, IT-avdelningen

Mellan Sverige och Norge löper en optofiber som förbinder de båda länderna och ligger cirka 300 till 400 meter norr om aktuellt planområde. Optoledningen är mestadels förlagd hängandes i kraftledning men är även förlagd i mark på vissa ställen.

Nuvarande hotell i Riksgränsen är anslutet till Kiruna kommuns optofiberledning. Anslutning till bredband är möjlig och byggherren bör beakta behovet av anslutning till fiberoptisk ledning för den fastighet som planeras att bebyggas. IT -avdelningen föreslår samförläggning med övrig infrastruktur i den mån det är möjligt och samordning måste ske mellan IT -avdelningen och övriga ledningsägare. Samordning ska ske i god tid innan markarbeten påbörjas i samråd med kommunens IT-avdelning.

Tillkommande kostnader för optoledning faller på byggherren. IT -avdelningen anser att opto ska finnas med som rubrik i planbeskrivningen under Teknisk försörjning .

Kommentar: Uppgifter om tillgängligt datanät lyfts in i planbeskrivningen.

KOMMUNENS STÄLLNINGSTAGANDE

Inkomna synpunkter har blivit bemötta enligt ovan.

FÖRÄNDRINGAR I DETALJPLANEN EFTER SAMRÅD

Ändringar på plankartan

- Vägen placeras i nytt läge, längre norrut. Vägen berör då endast mark på fastigheten Riksgränsen 1:6 som ägs av Kiruna kommun.
- Byggrätten för nytt hotell begränsas så att utstickande del av murens södra del utan byggrätt skall motsvara 5 fönster. Motsvarande för murens norra del skall vara 3 fönster.
- Kvartersmarken reduceras i storlek och delas upp på tre områden.
- Nytt E-område, plats för avfall, placeras nere vid foten på berget nära anslutningspunkten mot befintlig väg.
- Nytt E-område, plats för transformatorstation, redovisas vid vägen nära hotellområdet.

Ändringar i planbeskrivningen

- Under Fornlämningars lagskydd ändras texten. En lagändring har trätt i kraft vid årsskiftet 2014 som innebär att lämningarna i området inte längre automatiskt är fasta fornlämningar.
- Länsstyrelsen avser att förordna om prövning enligt PBL 11:12 för lov och förhandsbesked som berör planområdet. Detta anges i planbeskrivningen.
- Planbeskrivningen förtydligas vad gäller ansvarsfördelning, markanvisningsavtal, gemensamhetsanläggning, avtal angående VA samt ekonomisk ansvarsfördelning.
- Uppgifter om tillgängligt datanät lyfts in i planbeskrivningen.
- Planbeskrivningen förtydligas så att det tydligt framgår att endast tillfälligt boende i form av personalboende till hotellets personal medges när hotellet är i drift.
- Planbeskrivningen kompletteras med uppgifter från kommunens VA-utredning.
- Planbeskrivningen kompletteras under rubriken Dagvatten.

Planbeskrivningen har kompletterats med ytterligare information som framkommit under planprocessen.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Miljö- och byggnämnden föreslås godkänna samrådsredogörelsen och besluta att detaljplanen ställs ut för granskning.

Bilagor

Länsstyrelsens yttrande

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen
Plan- och bygglovskontoret
2014-04-28

Sara Aspvik Thelin
Planarkitekt
Kiruna kommun