

Upprättad i mars 2008

## **MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING**

---

Enligt plan- och bygglagen

Detaljplan för del av kv Krämaren och Välten  
samt del av Triangeln 10:2, Industrin 9:7 m fl.,  
Kiruna kommun, Norrbottens län

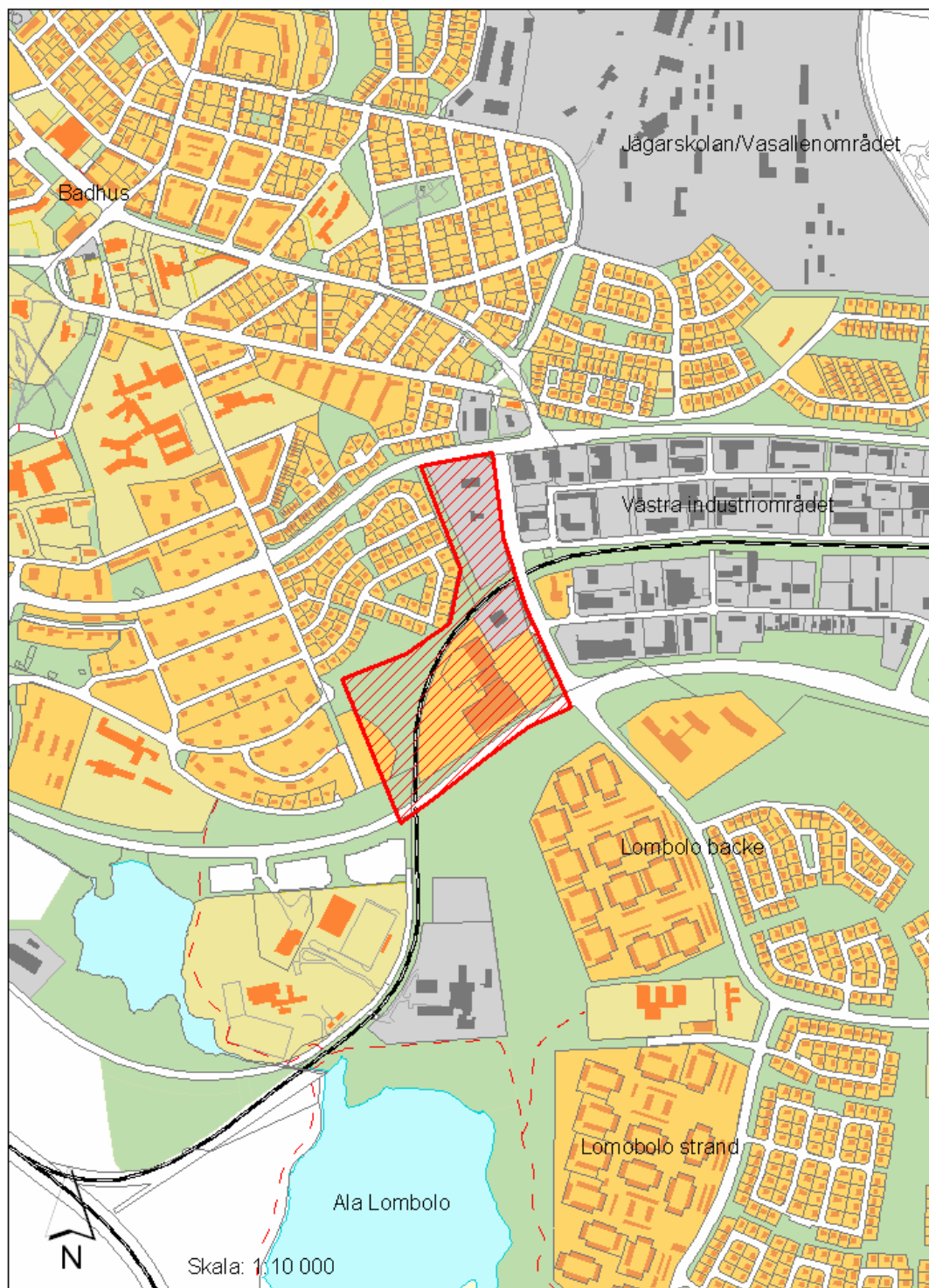


**ANTAGANDEHANDLING**

## Innehållsförteckning

1. INLEDNING .....	4
2. DETALJPLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG .....	4
3. VAD DETALJPLANEN AVSER ATT TILLÅTA .....	4
5.1 ÖVERSIKTSPLAN .....	5
5.2 DETALJPLANER .....	5
5.3 ÖVRIG PLANERING .....	6
6. GÄLLANDE BESTÄMMELSER .....	6
6.1 MILJÖBALKEN (MB) 1998:808 OCH FÖRORDNINGARNA .....	6
6.2 PLAN- OCH BYGGLAGEN (PBL) .....	6
6.3 MILJÖMÅL .....	6
6.4 ANDRA LAGAR .....	7
7. AVGRÄNSNING AV SAKFRÅGOR .....	7
8. ALTERNATIVA LOKALISERINGAR .....	7
9. PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR .....	8
9.1 HANDEL .....	8
9.2 BILSERVICE .....	9
9.3 RIKSINTRESSEN .....	9
9.4 BILTRAFIK .....	9
8.3 TUNG TRAFIK .....	9
9.5 SKOTERTRAFIK .....	9
10. MILJÖKONSEKVENSER .....	10
10.1 HANDELN I KIRUNA .....	10
10.2 BOENDEMILJÖ .....	10
10.3 TRAFIKMILJÖ .....	11
10.3.1 Ljus från bilarna .....	14
10.3.2 Buller .....	14
10.4 SKOTERTRAFIK .....	15
10.5 STADSBILD .....	18
10.6 BETYDELSEN FÖR STADSOMVANDLINGEN, DET "NYA KIRUNA" .....	18
10.7 NATURMILJÖ .....	19
10.8 KULTURMILJÖ .....	19
10.9 HÄLSA OCH SÄKERHET .....	20
10.9.1 Möjlighet till rörelse och aktivitet .....	20
10.9.2 Trafiksäkerhet .....	20
10.9.3 Risker .....	20
11. SAMLAD BEDÖMNING .....	20
12. SKADEFÖREBYGGANDE ÅTGÄRDER .....	22
13. PÅVERKAN UNDER BYGGSKEDET .....	22
14. MKB-PROCESSEN .....	23
14.1 SAMRÅDSREDOGÖRELSE FÖR MKB .....	23
14.2 ANSVARIGA FÖR OCH MEDVERKANDE I MKB-PROCESSEN .....	25
15. UPPFÖLJNING OCH KONTROLL .....	25

## ÖVERSIKTSKARTA



**Översiktskarta.** Det expanderade handelsområdet, kv Krämaren och kv Välten. Idag är Coop den dominerande dragningskraften till området. Inom området ligger också bensinmacken OKQ8.

## Sammanfattning

Denna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) görs för förslaget till detaljplan för del av kv Krämarens och Välten med flera. Detaljplanen ger utvecklingsmöjligheter i Kirunas enda halvexterna köpcentrum, Coop Forumområdet. Detta innebär att planen möjliggör en utökad byggrätt för handelsändamål, fler parkeringsplatser, en mer ordnad infrastruktur med en ny infart samt gång- och cykelvägar. Miljö- och byggnämnden gav 2006-04-27 B § 155-06 i uppdrag åt Samhällsbyggnadskontoret att upprätta en detaljplan för att möjliggöra en expanderande handelsverksamhet i området. Kommunen har bedömt att planen kan ha en betydande miljöpåverkan och i samråd med Länsstyrelsen har en avgränsning av MKB gjorts.

Planområdet ligger i god anslutning till övriga samhällsfunktioner inom Kiruna C och väg E10 (Lombolaleden). Området omfattas av kvarteret Krämarens, planlagt för handel och bilservice, kvarteret Välten 8 som sedan tidigare är planlagt för småindustri samt del av Triangeln 10:2 och Industrin 9:7. Avsikten är att dessa ska utgöras av ett sammanhållet område där också delar av ett grönområde utanför gällande detaljplaner kommer att exploateras. Detta grönområde är planlagt för bland annat odlingslotter, men nyttjas i dagsläget inte för det ändamålet.

Denna MKB beskriver de miljökonsekvenser som kan förväntas uppstå innanför och utanför plangränserna för de aktiviteter som planen tillåter, nämligen följande:

- Buller från bil- och skotertrafik i anslutande bostadsområde
- Ökad biltrafik
- Skoterled
- Alternativa lokaliseringar
- Betydelsen för det ”nya Kiruna”
- Stadsbild
- Boendemiljö
- Trafikmiljö

## 1. Inledning

Denna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) görs för förslaget till detaljplan för del av kv Krämarens och kv Välten 8 m fl. Detaljplanen ger utvecklingsmöjligheter till det redan befintliga handelsområdet vid Österleden.

En MKB för en detaljplan ska möjliggöra en samlad bedömning av den inverkan ett genomförande av planen medför på miljö, hälsa och hushållning vid mark- och vattenanvändning. Denna MKB utgör en viktig del i planläggningen av handelsområdet och ska redovisa konsekvenserna av att området byggs.

Samhällsbyggnadskontoret har fått i uppdrag av Miljö- och Byggnämnden 2006-04-27 B § 155-06 att upprätta en detaljplan för att möjliggöra en expanderande handelsverksamhet i området. Kommunen har bedömt att planen kan ha en betydande miljöpåverkan och i samråd med Länsstyrelsen har en avgränsning av MKB gjorts. Miljö- och byggnämnden beslutade 2006-04-27 B § 155-06 att en MKB ska upprättas för detaljplanen.

Det är en fördel om du har planhandlingarna till hands under läsningen. Utöver de bifogade bilagorna till handlingarna bifogas också en mikrosimulering av trafikflödet samt en SWOT-analys för tre infarsalternativ till kv Krämarens.

## 2. Detaljplanens syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att ge utvecklingsmöjligheter i Kirunas enda halvexterna köpcentrum, Coop Forumområdet. Detta innebär att planen möjliggör en utökad byggrätt för handelsändamål, fler parkeringsplatser, en mer ordnad infrastruktur med en ny infart samt gång- och cykelvägar.

Planområdet ligger i god anslutning till övriga samhällsfunktioner inom Kiruna C och väg E10 (Lombololeden). Området omfattas av kvarteret Krämarens, planlagt för handel och bilservice, kvarteret Välten 8 som sedan tidigare är planlagt för småindustri samt del av Triangeln 10:2 och Industrin 9:7. Avsikten är att dessa ska utgöras av ett sammanhållet område där också delar av ett grönområde kommer att exploateras. En del av grönområdet är planlagt för bland annat odlingslotter, men nyttjas i dagsläget inte för det ändamålet.

## 3. Vad detaljplanen avser att tillåta

Planen avser att tillåta handelsverksamhet samt bilservice. Välten 8 får bebyggas med totalt 8 600 kvadratmeter handel, varav maximalt 5100 kvadratmeter får byggas för livsmedel. Till det skall ca 240 parkeringsplatser angöras. Krämarens får bebyggas med en maximal byggrätt (anges i byggnadsarea, BYA) om 21 500 kvadratmeter där en BYA om maximalt 6000 kvadratmeter får byggas för livsmedel. Idag är ungefär 11 500 kvm utbyggt, vilket betyder att ytterligare 10 000 kvm kan byggas ut. Till det ska ca 560 parkeringsplatser angöras.

Mellan Välten och Krämarens planeras en gårdsgata inom kvartersmark som ska förbinda de båda handelsområdena för att på så sätt göra det möjligt för bilburen trafik att ta sig mellan de olika områdena.

Infarter till området tillåts på två olika ställen, nämligen en befintlig rondell samt en planerad rondell, båda via Österleden.

Inom planområdet kommer stråk för gång- och cykeltrafik att anordnas.

Byggnadsarea är den area som en byggnad upptar på marken, inklusive utkragande byggnadsdelar (såsom taksprång, balkong, burspråk, skärmtak etc.) som väsentligt påverkar användbarheten av underliggande mark. Detta är enligt Svensk Standard SS 021053.

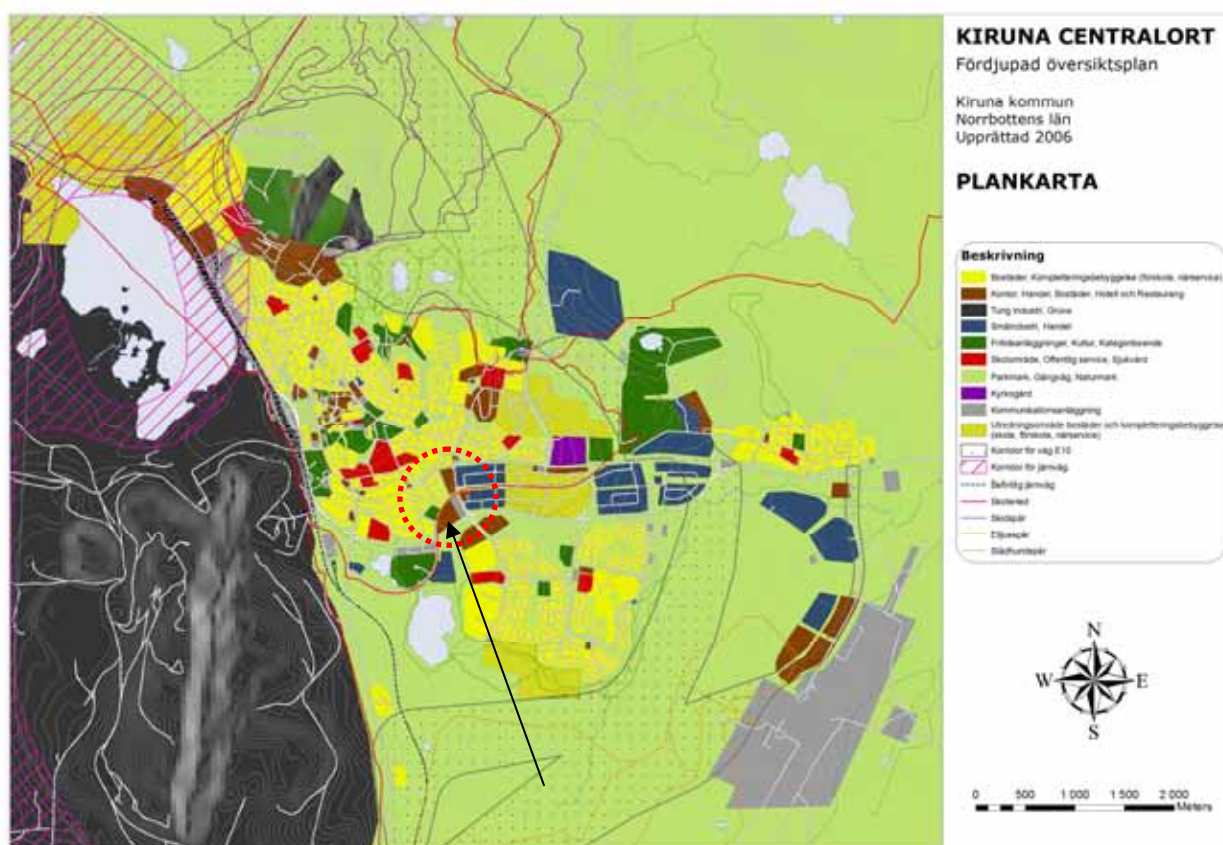
#### 4. Nuvarande markanvändning

Marken används idag till handel och bilservice. På Välten 8 pågår ingen verksamhet, men området är planlagt för industri. Fastigheten är instängslad och två äldre byggnader finns på tomten. I anslutning till Välten och Krämarens ligger ett bostadsområde som skiljs av med ett grönstråk, vilket är delvis planlagt för natur, delvis för odlingslotter, vilket i dagsläget inte nyttjas för det ändamålet.

#### 5. Gällande planer

##### 5.1 Översiktsplan

Planförslaget överensstämmer med den fördjupade översiktsplanen (FÖP) för Kiruna C som antogs i januari 2007.



**Markanvändningskarta.** Enligt den fördjupade översiktsplanen för Kiruna C (antagen januari 2007) är aktuellt planområde planlagt för kontor, handel, hotell, bostäder och restaurang.

##### 5.2 Detaljplaner

Följande planer berörs av det aktuella planområdet (i parentes, kommunens beteckning på detaljplanen):

- Ändring av stadsplan för del av Lomboloområdet (Handelsområde vid Österleden), planlagt för handelsområde, bensinförsäljning och motorserviceändamål (R 206)



- Ändring och utvidgning av stadsplan för kv. Harren mm., planlagt för bostadsändamål mm. (R130)
- Detaljplan för del av Industrin, Malmvägen-Österleden mm, planlagt för småindustri (R 273)
- Detaljplan för del av Triangeln, del av Triangeln 10:2, planlagt för odlingslotter, parkering, förråd och lokaler (S 104)
- Detaljplan för del av Bolagsområdet, del av Triangelområdet (R 118)
- Detaljplan för Lomboloområdet, nordvästra delen (R 134)
- Detaljplan för Lombololeden mm (R 186)
- Detaljplan för del av Bolaget och Triangeln, del av Stadsäga 1M (Lombololeden - Värmeverket) (S 57)

### 5.3 Övrig planering

Det finns ett uppdrag från Miljö- och byggnämnden att upprätta en ny detaljplan öster om aktuellt planområde. Området är planlagt för naturmark och omfattas av det gamla industrispåret. Angränsande tomter till naturmarken ska få möjlighet att utökas. Dessa två planer påverkar inte varandra. Inga andra planer finns inom eller i anslutning till planområdet.

För övrigt utreder Kiruna kommun ett nytt centrum nordväst om Kiruna på grund av gruvsdriftens markdeformationer. Det ska ersätta befintligt centrum och är en del av projektet *Stadsomvandlingen*. Planläggningen för det befinner sig i ett tidigt skede där ett planprogram ska tas fram. Det nya centrumet är förenligt med FÖP:en, på samma sätt som en extern handelsetablering i aktuellt planområde är.

## 6. Gällande bestämmelser

### 6.1 Miljöbalken (MB) 1998:808 och förordningarna

I kap 6 i miljöbalken MB 6:11-18 anges hur planer ska miljöbedömas och när miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska upprättas. I förordning 1998:905 anges vilka verksamheter som alltid anses medföra betydande miljökonsekvenser. Miljöbalkens mål och allmänna hänsynsregler ska tillämpas liksom bestämmelserna om miljö kvalitetsnormer, kap 3-4 om användning av mark och vatten samt skyddade områden.

### 6.2 Plan- och bygglagen (PBL)

När en detaljplan upprättas ska en MKB enligt plan- och bygglagen (PBL) utföras om genomförandet av planen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. En MKB för detaljplan utgör en del av underlaget för beslut om planen.

### 6.3 Miljömål

Regeringen har fastställt 16 nationella miljömål. År 2003 fastställdes de regionala miljömålen för Norrbotten:

- |                                |                                      |
|--------------------------------|--------------------------------------|
| § Begränsad klimatpåverkan     | § Grundvatten av god kvalitet        |
| § Frisk luft                   | § Hav i balans samt levande skärgård |
| § Bara naturlig försurning     | § Myllrande våtmarker                |
| § Giftfri miljö                | § Levande skogar                     |
| § Skyddande ozonskikt          | § Ett rikt odlingslandskap           |
| § Säker strålmiljö             | § Storslagen fjällmiljö              |
| § Ingen övergödning            | § God bebyggd miljö                  |
| § Levande sjöar och vattendrag | § Ett rikt växt och djurliv*         |

\*Nationellt mål fastställt 2005. Regionalt mål har ej fastställts.

De lokala miljömålen för Kiruna finns redovisade i Kiruna kommuns översiktsplan från 2002. Av de 16 miljömålen är *God bebyggd miljö* det delmål som här specificeras eftersom det berörs av planen. I tabellen nedan redovisas lokala miljömål för god bebyggd miljö i Kiruna.

### Lokala miljömål för god bebyggd miljö

All planering ska vara inriktad på en långsiktig hushållning med våra resurser. Vi ska vara rädda om vår rena luft, rena vatten och oförstörda natur som ett led i att höja kommunens attraktionskraft för boende och näringsliv (ÖP 2002).
Vid utbyggnad av infrastruktur ska buller och andra störningar beaktas. Riskfaktorer kring dessa anläggningar beaktas också. E10:ans lokalisering utanför bebyggelseområdena i centralorten innebär en miljöförbättring i samhället (ÖP 2002).
Helikoptertrafik, skjutbanor, motorsport, testbanor, skotertrafik, vedeldning och anläggningar för olika typer av djurhållning kräver särskild hänsyn i planeringen (ÖP 2002).
Radonrisken beaktas i all planering (ÖP 2002).
Rivning av byggnader ägnas särskild uppmärksamhet med krav på återanvändning och behandling av farligt avfall. ÖP 2002
Anläggningar och tillfarter placeras med hänsyn till hantering och transport av farligt gods. ÖP 2002
Trafiksäkrare framkomlighet behövs för den oskyddade trafikanten (ÖP 2002).
Samhällsplanering och investeringar ska därför ha en inriktning mot energibesparing och vara energisnåla (ÖP 2002)
Kiruna kommun ska verka för en bebyggelsestruktur som bidrar till minskad energiförbrukning (ÖP 2002)
Det är viktigt att värna om ett levande centrum i centralorten (ÖP 2002).

## 6.4 Andra lagar

-

## 7. Avgränsning av sakfrågor

Denna MKB beskriver de miljökonsekvenser som kan förväntas uppstå innanför och utanför plangränserna för de aktiviteter som planen tillåter. De miljöaspekter som här beskrivs är utifrån vad kommunen i samråd med Länsstyrelsen anser omfattas av:

- Alternativa lokaliseringar
- Buller från bil- och skotertrafik i anslutande bostadsområde
- Ökad biltrafik
- Skoterled
- Stadsbild
- Betydelsen för det ”nya Kiruna”
- Boendemiljö
- Trafikmiljö

## 8. Alternativa lokaliseringar

Ett köpcentrum av Coop Forums storlek, med bland annat dagligvaruhandel, kapitalvaruhandel och annan service, ställer krav på lokaliseringsläget. Det måste ligga strategiskt till för att vara tillräckligt attraktivt för ett bra kundunderlag i centralorten med närliggande byar; det ska vara lättillgängligt och bekvämt att nå med bil och helst också med andra transportmedel; det ska finnas tillräckligt stora ytor för parkering, samt; det ska gärna finnas goda möjligheter för framtida expansion.

Om något av dessa kriterier inte kan uppfyllas är platsen inte särskilt lämpad. Det finns inte många alternativa platser i och kring centralorten som uppfyller nämnda kriterier. Nedan redogörs för ett antal alternativa platser och resonemang kring förutsättningarna för dessa.

- Jägarskoleområdet/Vasallen i anslutning till det gamla serviceförrådet: - Ligger relativt centralt och nära de östra delarna av centralorten, bland annat Lombolo, Östermalm och



Tuolluvaara, där en stor del av Kirunas befolkning bor; - Tillgängligheten är inte lika bra som till nuvarande Coop Forum, men kan förbättras genom ny dragning av väg E10 och en bättre anslutning till Kurravaaravägen; - Ytor för parkering kan beredas relativt enkelt; - Beroende av hur området planeras i övrigt, för bland annat utbyggnad av bostäder, finns vissa möjligheter till framtida expansion. Området är dock ganska kuperat, vilket kan försvåra och fördröja en framtida utbyggnad.

- Tuolluvaara vid flygfältskorsningen och gamla Kiruna Truck: - Ligger bra till för Tuolluvaara och Jukkasjärvi men sämre för övriga centralorten; Tillgängligheten med bil är mycket bra, sämre för andra transportmedel (bortsett från dem som bor i Tuolluvaara och som enkelt kan gå eller cykla); - Här finns tillräckligt stora ytor för parkeringsplatser; - Marktillgången är god för framtida expansion.
- Tuolluvaara industriområde vid gamla TGA-gruvan: Ligger bra till för Tuolluvaara och relativt bra till för de östra delarna av centralorten; - Tillgängligheten med bil är mycket bra, angoring med kollektivtrafik kan enkelt ordnas, sämre tillgänglighet för gående och cyklister; - Här kan frigöras tillräckligt stora ytor för parkeringsplatser; - God marktillgång för eventuell framtida expansion (förutsatt att de verksamheter som idag delvis upptar detta område omlokaliseras).
- Luossavaara vid de gamla gruvområdena: - Ligger dåligt till för ett bra kundunderlag så som det ser ut idag och troligen under de närmaste årtiondena; - God tillgänglighet kan ordnas med anslutning till Hjalmar Lundbohmsv. och en ev. framtida dragning av E10:an genom detta område; - Ytor för parkering kan ordnas men är beroende av framtida nyttjande av området bl.a. för en ny centrumetablering och annan bebyggelse. Detta kan i framtiden bli värdefull mark som inte bör slösas på generösa p-ytor; - Samma villkor gäller för ev. framtida expansion. Ytor finns idag men kan i framtiden bli dyrbar mark för annat ändamål.

## 9. Planeringsförutsättningar

### 9.1 Handel

Inom planområdet finns idag en etablerad dagligvaruhandel med bland annat Coop Forum som drar den dominerande andelen besökare till området. Området etablerades som ett halvexternt köpcentrum för 25 år sedan då Coop Forum hette Obs! Stormarknad. Andra affärskedjor finns också, såsom El-giganten och Jysk med flera. Inom området finns också restauranger och en bensinstation, OKQ8 som erbjuder bilservice, bilvård och ett mindre snabbköpsutbud. Handelsområdet står för en stor del av kapitalvaruhandeln och annan detaljvaruförsäljning i Kiruna. Den närliggande Österleden fungerar som en gräns för vad som sedan övergår till Västra industriområdet. Gränsen mellan handelsområdet och industriområdet är tydlig och därför också viktig att i fortsättningen bevara.

Planen tillåter handelsverksamhet på både Krämarens och Välten. På Krämarens tillåts en maximal byggrätt om 21 500 kvadratmeter, vilket betyder att ytterligare 10 000 kvm kan byggas ut utöver det som är bebyggt idag. Maximalt tillåts 6000 kvm av byggrätten nyttjas för livsmedel. Fastigheten består idag av en sammanhängande byggnadskropp på ungefär 11 500 kvm, där flera affärslokaler finns samlade. Avsikten är att dessa till viss del byggs om inifrån och att nya entréer byggs om byggnadens bäge sidor. En fullt utnyttjad byggrätt skulle innebära att 30 procent av kvartersmarken bebyggs.

Handeln fördelas på två olika kvarter som förbinds med en gårdsgata samt en befintlig bensinstation (OKQ8). På Välten tillåts en maximal byggrätt om 8 600 kvadratmeter (5100 kvm + 3500 kvm), vilken anges i byggnadsarea (BYA). Detta innebär att 35 procent av kvarteretsmarkens yta tillåts att bebyggas.

## 9.2 Bilservice

En bensinstation finns inom planområdet på fastigheten Krämarens 1. En byggrätt om 2500 kvm tillåts, vilket inte innebär någon förändring från tidigare detaljplan. Ungefär 1340 kvm är idag utbyggt. Den totala tomtytan är ca 9000 kvm. Bensinstationen erbjuder bilservice, bilvård och en mindre snabbköpshandel.

## 9.3 Riksintressen

Planområdet omfattas av riksintresse för kulturmiljövården enligt miljöbalken 3:6. Hela Kiruna stad med dess omgivningar omfattas av riksintresse för utvinning av värdefulla ämnen och material enligt miljöbalken 3:7.

## 9.4 Biltrafik

Detaljplanen möjliggör en ny infart till handelsområdet utöver dagens enda in- och utfart, cirkulationsplatsen Österleden – Lastvägen, vilken redogörs nedan. En ytterligare infart via Lombolaleden E10 och gamla Thulegatan in till handelsområdet och Tekniska Verken (Värmeverket efter Värmeverksvägen) har utretts och illustrerades i samrådshandlingen. I den utredning som har gjorts studerades tre olika alternativ, varpå ena var att föredra, nämligen av- och påfarter. En SWOT-analys har gjorts på den förordade infartslösningen samt två tänkbara alternativ till denna (infart via Lombolaleden och Lombia samt ett nollalternativ). Utredningarna har resulterat i att en tredje infartsmöjlighet har prioriterats bort i detta läge, varpå planen redogör endast en ny infart via Österleden (utöver den befintliga). Under rubriken *10. Miljökonsekvenser* i avsnittet för trafikmiljö redogörs för hur bedömningen har gjorts, vilka konsekvenser detta kan innebära samt vilka åtgärder som bör göras.

En ny infart till Välten planeras i form av en cirkulationsplats. Den ansluts via Österleden där det gamla industrispåret korsar leden. Avsikten är att både persontrafik och varutransportbilar ska nyttja denna infart. Inom fastigheten separeras dock tung trafik från persontrafik, där persontrafiken hänvisas öster om infarten till området framsida och kundparkering. Tung trafik leds bort från området framsida till en yta för lastkaj i områdets nordvästra ände.

## 8.3 Tung trafik

I dagsläget sker en viss ökning av tung trafik, vilket gäller generellt i landet. Utvecklingen i det externa köpcentrumet kommer att leda till ytterligare en ökning av tung trafik i området. Tung trafik utgör ungefär 7-10 procent av all trafik och med en framtida projicering antas den tunga trafiken inte överstiga 10 procent. Planen medför att all tung trafik till handelsområdet går via infarten från Österleden. Planerad infart dimensioneras för att klara tung trafik, enligt Vägverkets krav på rondell.

## 9.5 Skotertrafik

För kommunala allmänna skoterleder som kommunen är huvudman för finns en skoterledsplan (fastställd 1996-12-07), vilken anläggandet av skoterleder baseras på. Kommunen har en särskild skotersamordnare som ansvarar för dessa intressen. Inom planområdet finns en befintlig skoterled som är styrd av lokala trafikföreskrifter. Planförslaget innebär att skoterleden inom planområdet måste tas i anspråk för exploatering, vilket medför att skoterleden måste flyttas. För skotertrafikanterna är den befintliga skoterleden viktig,

eftersom den ansluter till befintlig bensinstation och dess centrala läge innebär en stor tillgänglighet för skotertrafikanterna samt gynnar näringsidkare i området.

## 10. Miljökonsekvenser

### 10.1 Handeln i Kiruna

Det externa köpcentrumet vid Coop har vuxit i betydelse med åren, vilket samtidigt har inneburit färre besökare i stadskärnan med minskande kundunderlag och en utarmning av butiksutbudet i Kirunas gamla centrum som följd. Detta är en förväntad utveckling vid framväxten av externa köpcentrum, som Kiruna delar med många andra städer i Sverige. I Kiruna har det troligen varit till fördel för den gamla stadskärnan att det externa köpcentrumet ligger relativt nära stadskärnan och övriga målpunkter för handeln i Kiruna. Det är därför inget självklart scenario att stadskärnan kommer att fortsätta minska i betydelse i samma takt som Coop Forumområdet växer. Däremot finns en överhängande risk för ytterligare minskning av affärsutbudet i stadskärnan om butiker som idag finns i stadskärnan väljer att flytta och etablera sig i handelsområdet på Krämarens och Välten. Detta skulle i så fall givetvis vara en negativ konsekvens för stadskärnan.

Stadskärnan innehåller en helt annan och betydligt rikare blandning än det externa köpcentrumet av exempelvis butiker, banker, restauranger, caféer, pubar och andra nöjesställen samt bostäder och annan service. Förutsättningarna för att det ska löna sig att driva exempelvis en restaurang eller ett café i stadskärnan är att den lockar tillräckligt många besökare varje dag. Olika affärsnäringsarter, butiker och restauranger etc. lever i symbios med varandra. Om affärsutbudet minskar blir en naturlig följd att de näringar, som är beroende av en attraktiv stadskärna, får svårare att klara sig. Om utbudet av matställen och caféer etc. minskar är detta till stor nackdel för Kiruna centralort som helhet. Kirunas attraktivitet som besöksort, boendeort och som etableringsort för företag minskar.

Positiva konsekvenser av utvecklingen av handelsområdet på Krämarens och Välten är att etablerandet av nya affärskedjor, som berikar utbudet av varor i centralorten och som bland annat gör Kiruna mer intressant som besöksmål, kan vara positivt för Kiruna som helhet. Vissa typer av näringar, som till exempel är yrkrävande har svårare att finna lämpliga lokaler i stadskärnan. Dessutom blir det ofta svårare att lösa parkeringsbehovet i en trång stadskärna för denna typ av näringar. Många affärskedjor skulle troligen inte ens överväga att etablera sig i Kiruna om de inte kan erbjudas tillräckligt stora ytor till rätt kostnad i ett lättillgängligt externt köpcentrum.

### 10.2 Boendemiljö

Krämarens ansluter närmast till stadsdelen Triangeln och boende på kvarteren Koljan, Strömningen, Mörten och Nättingen. I vilken mån boende i dessa villaområden påverkas är till stor del beroende av hur området planeras med tillfartsvägar, parkeringar och byggnader etc. Kv. Krämarens är i dag sparsamt nyttjat, med få byggnader och låg aktivitet. Utbyggnad av ett köpcentrum kommer givetvis att innebära en ökad aktivitet under öppethållandestider och därmed också en viss påverkan på näraliggande boendemiljöer. Största möjliga hänsyn måste därför tas vid planering och utformning av området så att störande trafikströmmar undviks och ger köpcentrumet en tilltalande gestaltning. Idag finns en uppvuxen remsa av björkskog mellan de närmaste villatomterna och Krämarens. Denna björkskog tjänar som en buffert mot de näraliggande bostadskvarteren, vilket hjälper till att lindra såväl visuella som bullermässiga effekter av ett utbyggt köpcentrum.

För exploatering på Välten har denna åtgärd en viss påverkan framförallt för boende i kv. Laken, Rödingen, Laxöringen och Mörten. Här gäller samma princip som för en utbyggnad av Krämarens, att ta största möjliga hänsyn vid placering och utformning av tillfartsvägar och parkeringsytor så att störningar genom buller och avgaser kan minimeras. Även i detta läge finns idag en grön buffert av uppvuxen lövskog. Planen tillåter att denna buffert kan förstärkas.

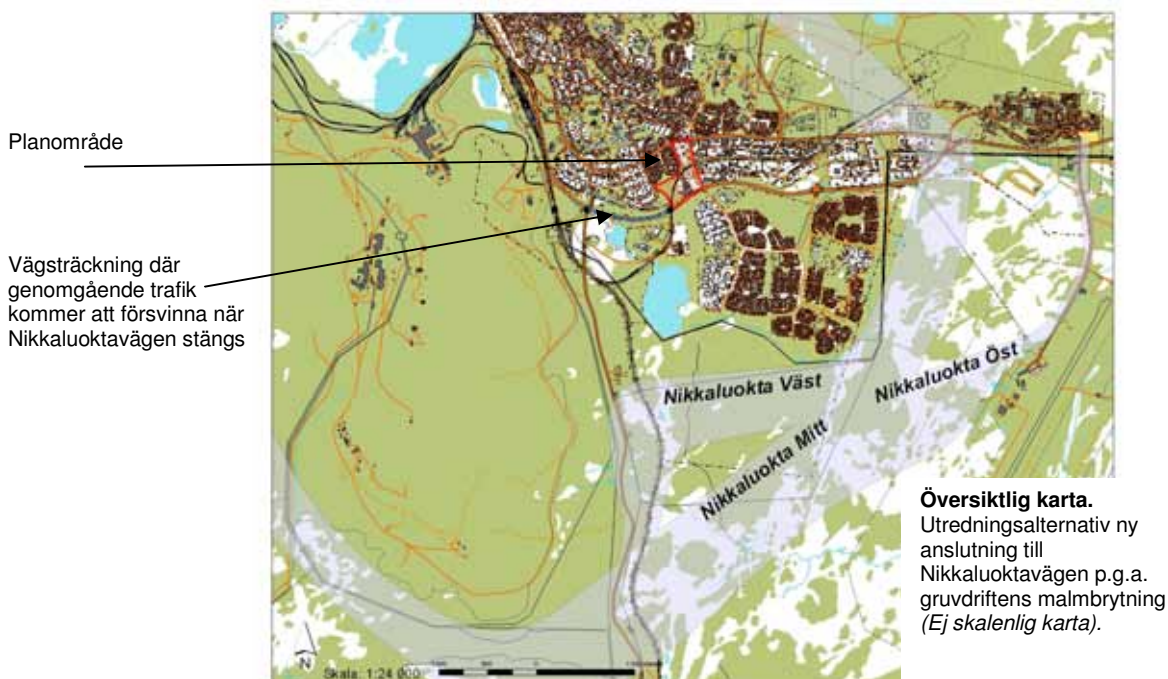
### 10.3 Trafikmiljö

Som underlag till konsekvensbeskrivningen kring trafiken har en trafiksimulering, en utredning av olika infartslösningar samt en SWOT-analys gjorts. Simuleringen baseras på dagens trafikmängder inom området samt antaganden kring framtida trafikmängder. Denna simulering ska ge en bild för hur framtiden kan se ut på området och är grund till den bedömning som görs här. Utredningen av infartslösningar redovisar tre olika alternativ på infartslösningar till handelsområdet via Lombololeden E10, det vill säga cirkulationsplats, fyrvägskorsning samt av- och påfarter. SWOT-analysen visar på ytterligare tänkbara alternativ. Syftet med analysen är nämligen att visa på styrkor, svagheter, möjligheter och hot som finns mellan ett förslag med på- och avfarter från Lombololeden E10, infart via Lombardia (variant av på- och avfart) samt ett nollalternativ.

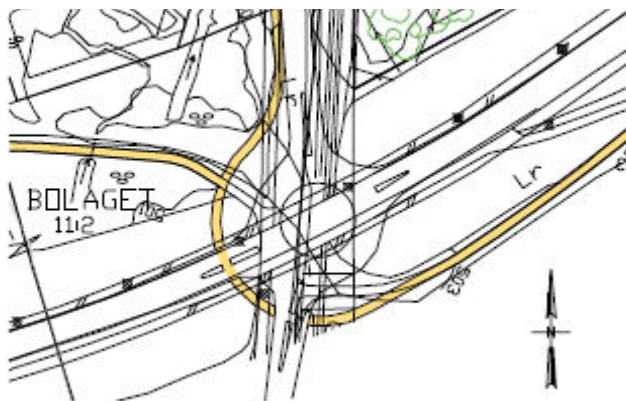
Trafiksimuleringen och SWOT-analysen finns bifogad till planhandlingarna.

#### *Konsekvenser*

En av de viktigaste aspekterna som bör belysas och som ligger till grund för det ställningstagande som görs här, förutom trafiksäkerheten, är Lombololedens livslängd i samband med gruvdriftens deformationszoner. Lombololeden sydväst om handelsområdet till den befintliga cirkulationsplatsen mot Nikkaluoktavägen har en kortvarig livslängd på grund av att Nikkaluoktavägen kommer att stängas av inom en relativt snar framtid (ca 10 år). Det betyder att Nikkaluoktavägen dras om och ansluter till E10 söder om Kiruna centrum via ett av tre utredningsalternativ, Nikkaluokta Väst, Nikkaluokta Mitt samt Nikkaluokta Öst (se översiktlig karta över utredningsalternativ nedan). Detta i sin tur innebär att Lombololeden som i dagsläget tjänar som E10 blir i kommunal ägo. Lombololedens vägsträckning sydväst om handelsområdet till den befintliga cirkulationsplatsen mot Nikkaluoktavägen kommer inte nyttjas för genomgående trafik. Detta kommer att leda till att trängselsituationen blir svår vid korsningen Österleden/Hjalmar Lundbohmsvägen-Malmsvägen.



- Cirkulationsplats: Det som talar för en cirkulationsplats är att den är trafiksäker och effektiv för trafikens genomströmning. Denna lösning skulle innebära att det befintliga vägområdet måste schaktas och vägbron rivas. För gång- och cykeltrafikanterna kommer det att innebära en försämring då korsningen med Lombolleden inte är planskild. En cirkulationsplats kan även vara svår att passera för handikappade. I och med att livslängden på Lombolledens vägsträckning sydväst om handelsområdet inte blir längre än ca 10 år är detta en dyr lösning kostnadsmässigt. Totalkostnad är beräknad till ungefär 19,7 Mkr.



Alternativ med cirkulationsplats. Det gulmarkerade stråket är gc-väg

- Fyrvägskorsning: Ett alternativ med fyrvägskorsning utan trafikljus har utretts och innebär att anslutande vägar måste rätas ut och vägområdet måste schaktas. För gång- och cykeltrafikanter över Lombolleden innebär alternativet en försämring från dagens planskilda korsning. Trafiken på Lombolleden kommer dock att minska med tiden då vägen stängs för genomfartstrafik pga deformationszonerna (ca år 2020). Totalt sett innebär en fyrvägskorsning lika mycket vägarbete som en cirkulationsplatslösning, och därmed också stora ekonomiska kostnader. Totalkostnad är beräknad till ungefär 18,9 Mkr.



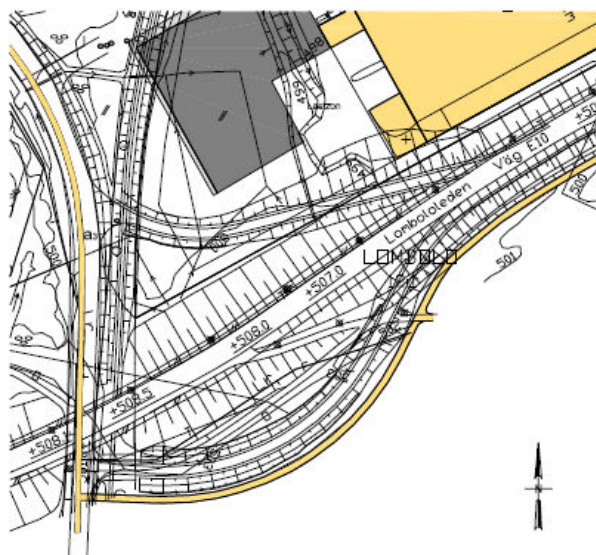
Alternativ med fyrvägskorsning. Det gulmarkerade stråket är gc-väg.

- Av- och påfarter: Detta är ett mer realistiskt alternativ. Trafik till handelsområdet som kommer norrifrån kan under en tioårsperiod ledas in via infarten till Malmia och Lombardia sydväst om planområdet. Avfarten måste byggas upp med hjälp av en stödmur på grund av den hamnar nära Coop-byggnaden. En del av kvartermarken kommer då att övergå till

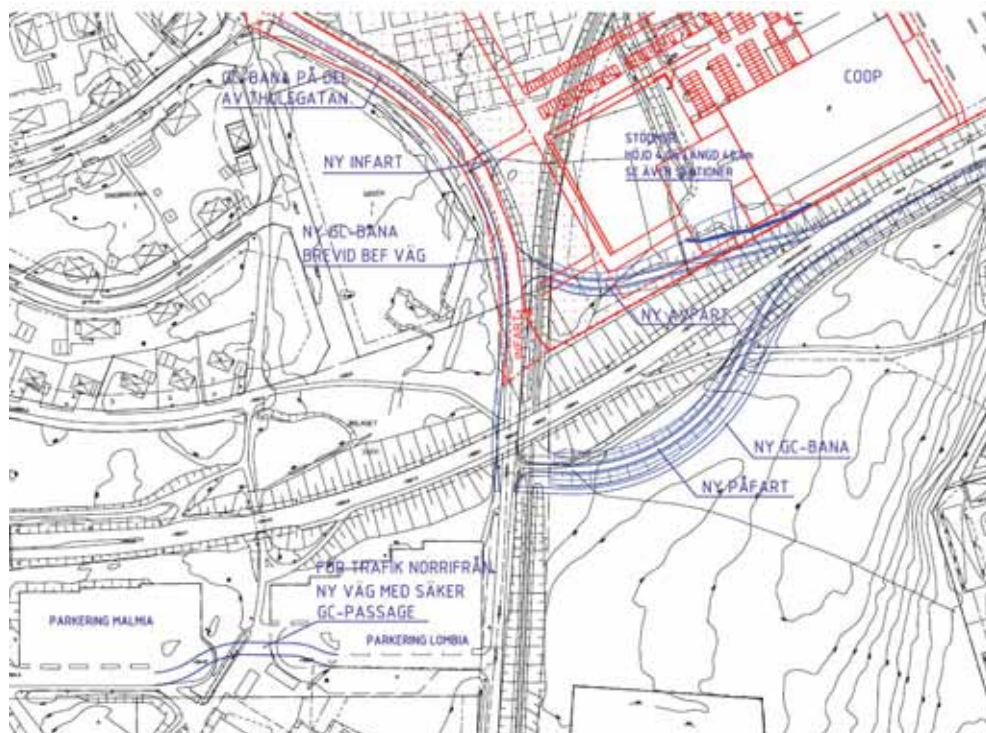


allmän platsmark. Påfarten hamnar inom område som är planlagt för allmänt ändamål, vilket innebär att planområdet måste utökas. Befintlig gång- och cykelväg söder om Lombolleden måste justeras till viss del. Förslaget innebär dock ingen större förändring från dagens situation eftersom korsningen är fortsatt planskild.

Den tunga trafiken som alstras från värmeverket är cirka 110 fordon/dygn. Till det tillkommer ytterligare viss mängd varutransporter till handelsområdet. Totalkostnad för av- och påfarter är beräknad till ungefär 8,2 Mkr.



Alternativ med av- och påfarter. Gulmarkerat stråk är gc-väg.



Av- och påfarter. Trafik norrifrån kan ledas in via infart vid Lombardia. Åtgärder för säker gc-passage vid Lombardia-parkering måste vidtas.

### *Bedömning*

Utvecklingen av handelsområdet kommer att leda till att trafiken i området ökar. Dock är vägarna idag utformade för att klara av viss ökad mängd trafik. Trafiksimuleringen visar att om en infartsmöjlighet vid nuvarande viadukt byggs (korsningen Lombololeden E10/Värmeverksvägen), avlastas Österleden och trafiksignalplatsen Österleden – Hjalmar Lundbohmsvägen/Malmsvägen. Detta då trafik norrifrån väljer att använda infarten via Lombololeden E10 till handelsområdet. Det blir också en kortare sträckning till handelsområdet från Lomboloområdet (Österleden). Tillgängligheten till handelsområdet gagnas. Med trafikutredningarna som underlag bedöms det dock vara svårt att i dagsläget bedöma om trafikmängden på infarten via Lombololeden E10 blir tillräckligt för en accepterad nivå.

En positiv miljövinning med ett av de infartsalternativen är att trafik från värmeverket kommer att kunna välja att komma direkt upp på E10 istället för att ta den längre vägen via Nikkaluoktavägen. Riskerna med av- och påfarter som infartsalternativ är dels att trafikmängden till handelsområdet blir mindre än accepterad, dels att denna kan ses som en slutlig lösning för infart till handelsområdet och värmeverket, vilket medför att ansvarstagande myndighet Vägverket inte medverkar till en standarhöjning för avfarten när Lombololeden stängs för genomgående trafik (ev. år 2020). På grund av dessa risker bedöms en infartslösning med av- och påfarter inte vara aktuellt i nuläget.

Den infartslösning som planen föreslår via Österleden bedöms klara den trafikökning som genomförandet av planen kommer att generera. Trafikmängden inom handelsområdet blir dock större och risken för störningar för närliggande bostadsområde kan bli högre än om en tredje infartsväg utförs. Möjligheten kvarstår att vid behov senare se över en infart via Lombardia i första hand, då detta är en flexibel och billigare men samtidigt effektiv lösning, eller i andra hand av- och påfarter enligt tidigare nämnt alternativ.

### *Åtgärder*

På sikt måste åtgärder vidtas vid korsningen Österleden/Hjalmar Lundbohmskolan-Malmsvägen (det så kallade "Röda Torget"). Behovet kommer att bli stort i och med den framtida avstängningen av Nikkaluoktavägen.

När exploatering på handelsområdet sker och ett fullt utbyggt handelsområde börjar ta form är det lättare att se hur trafikströmningen blir och ett nytt ställningstagande kan göras om huruvida åtgärder om en tredje infart behövs. Detta borde kunna ske inom ett par år beroende på utbyggnadstakt.

#### **10.3.1 Ljus från bilarna**

Området är i dagsläget väl upplyst vilket gör att belysning från bilarna är försumbart. De framtida parkeringsområdena kommer även de vara belysta i samma utsträckning som idag. Mot kvarteren Nattingen, Mörten, Laken och Mörten nordväst om planområdet lämnas ca 10-15 meter skog/buske vilket gör att mängden ljusförorening blir minimal.

Genom att ha flera in och utfarter så leder det till att trafikbelastningen fördelas i stället för att sätta högt tryck på en enda.

#### **10.3.2 Buller**

Genom ökad mängd trafik så ökar även buller från trafiken. Maximal ljudnivå för en god bebyggd miljö inom ett bostadsområde är 55 dBA ekvivalentnivå utomhus och 30 dBA



ekvivalentnivå inomhus (bullernivå vid nybyggnad). Genom att frilägga skogsmark och byta ut denna mot en kal asfalterad yta gör att ljudvågorna utan hinder kan transporteras långt. För att hålla nere nivåerna lämnas viss skog och buskage kvar i områdets periferi för att stänga in så mycket buller som möjligt inom handelsområdet. Mot kvarteren Nattingen, Mörten, Laken och Mörten nordväst om planområdet lämnas ca 10-15 meter skog/buskage. Detta torde visserligen inte dämpa bullernivåerna. Planens genomförande bedöms dock inte generera överstigande bullernivåer än tillåtet. Däremot kan en skoterled, om denna lokaliserar närmare bostadsbebyggelse än befintlig skoterled generera högre bullernivåer än vad som är acceptabelt under vintersäsongen. Planen tillåter att ett bullerplank inom allmän platsmark anordnas om behov för detta finns (se vidare rubrik 10.4 Skotertrafik).

#### 10.4 Skotertrafik

Negativa effekter av en skoterled nära handelsområdet och bostadsområdet är luftföroreningar och höga bullernivåer samt en ökad olycksrisk för främst oskyddade trafikanter i området. Den totala mängden luftföroreningar är högre vintertid, som till viss del orsakas av skotertrafiken, men även av biltrafik som också kan antas öka vintertid.

Utsläpp till luft består av växthusgaser och partiklar. En tvåtaktsskoter förbränner endast 70-80 procent av bensinen och utsläppsnivåerna är ca 100 gånger högre än bilar med katalysator. Detta innebär att oförbränd bensen eller kolväten släpps ut och av dessa är främst de så kallade lättflyktiga kolvätena mest hälsovådliga t ex bensen och xylen. Utsläppsnivåerna för fyrtaktsskotrar är inte fullt så höga.

Vid normala fall då skotrar håller hastighetsgränsen 20 km/h klarar de flesta skotrar denna bullernivå (undantaget sportskotrar och skotrar med modifieringar på avgassystem och motor). Vid hastiga gaspådrag slår bullernivån i många fall över gränsvärdet. Bullernivåerna skiljer sig dock i hög grad mellan olika fabrikat och modeller. Motortypen påverkar även bullernivån, fyrtaktsmotorer är i regel tystare än tvåtaktsmotorer.

#### *Konsekvenser*

Planens genomförande ger stora konsekvenser på den befintliga skoterleden genom centrala Kiruna då tillgängligheten försämras. Skoterleden inom planområdet kommer dock inte att påverkas förrän kv Krämarens byggs, vilket sker tidigast vintersäsongen 2010. Olika alternativ på en ny dragning av skoterleden har studerats, vilka redovisades i samrådshandlingen. Planförfattaren har tillsammans med övriga medverkande tjänstemän dock kommit fram till att i denna planläggning inte redovisa en slutlig lösning för hur skoterleden ska dras. *Oavsett vilket alternativ som blir verklighet avser detaljplanen att inte reglera skoterleden. Kommunens syn är dock att skoterleder inom Kiruna C styrs med de lokala trafikföreskrifterna.*

#### *Bedömning*

Den befintliga skoterleden är inte reglerad i gällande detaljplan. Det finns flera skäl till att inte lägga fast skoterleden i detaljplanen. Ett av skälen är att en skoterled inom tätbebyggt område inte är förenligt med tidigare presenterade miljömål (se rubrik 6.3 Miljömål). Det starkaste argumentet mot att reglera skotertrafik i detaljplanen är hänsynen till bostadsbebyggelsen norr om planområdet. Planbestämmelserna för handelsområdet i detaljplanen är flexibla, vilket innebär att illustrationen som visar hur handelsområdet *kan* utformas och placeras, inte är låst. Genom att fastställa en skoterled i detaljplanen låser man eventuellt andra, lämpligare lägen för skoterleden, beroende på hur utökningen av handelsetableringen blir vid en fullt utbyggd byggrätt. Med andra ord, i detta skede vet vi för lite för att kunna fastställa en exakt

sträckning för skoterleden i detaljplanen med största möjliga hänsyn till bostadsbebyggelsen i norr.

I samrådshandlingen redovisades ett antal alternativa sträckningar för skoterleden. Dessa har plockats bort. Istället görs följande bedömning över alternativa sträckningar till den befintliga skoterleden:

- Skoterled utanför planområdet med anslutning via Österleden söder om E10  
Lombololeneden innebär att förbindelsen till bensinstationen går förlorad. Det bedöms som betydligt sämre för skotertrafikanterna och näringsidkare inom området (OKQ8, Hotell E10 m fl.). Skoterledens anslutning till bensinstationen underlättar för skoterförare som ska fylla på bränsle direkt till sina skotrar då transport av skotern med bil och släpvagn inte är nödvändigt.
- En ny sträckning söder om planområdet innebär att dagens situation förbättras för de boende i stadsdelen Triangeln då befintlig skoterled redan uppfattas som störande (buller, buskörning o dyl.). De totala bullernivåerna vintertid skulle minska i närområdet.
- En ny sträckning söder om planområdet medför vissa svårigheter att ansluta till den befintliga skoterleden österut.
- Om skoterleden lokaliseras intill en gc-väg finns en risk att skoterförarna nyttjar gc-vägen för framkomst, vilket är mycket dåligt ur trafiksäkerhetssynpunkt (hög olycksrisk).
- Ett bullerplank hämmar ljusinsläpp, blir inte särskilt trivsamt för de boende i närheten samt förhöjer också effekten av otillgänglighet till handelsområdet. I detta fall är den lämpligaste placeringen för gc-vägen närmare handelsområdet, inom kvartersmark.
- Naturlig vegetation mellan bostadsområde och skoterled kan inte fungera som bullerskydd, trots att förtätning av vegetationen skulle ske.
- Ett alternativ där skoterleden nyttjar befintlig planskild korsning över Österleden (cirkulationsplatsen vid Österleden/Lombololeneden E10) bedöms inte vara en lämplig lösning. Viadukten kan ses som tillräckligt bred för att inrymma en skoterled, men stora problem uppstår med dåliga siktförhållanden (se bilder nedan), vilket medför mycket hög olycksrisk för oskyddade trafikanter. En skoterled genom den planskilda korsningen (viadukten) kan dessutom bli krånglig att genomföra eftersom Vägverket äger viadukten och är de som bestämmer huruvida en omdefiniering av gc-vägen ska göras eller inte.



- Det finns en befintlig skoterled som går söder om Lombolo Strand, det vill säga utanför tätbebyggt område. Genom att låta skotertrafiken enbart nyttja denna utan att passera tätbebyggt område bedöms detta ge mycket negativa konsekvenser för skotertrafiken. Sträckningen blir betydligt längre och tillgängligheten försämras avsevärt. Däremot är en skoterled utanför tätbebyggt område bra ur säkerhets- och miljösynpunkt. Buller och avgaser inom centrum minskar, vilket medför mindre störningar för de boende. Risken för olyckor med oskyddade trafikanter och övriga fordonsslag i området minskas då skoterleden går utanför bebyggt område.
- Ett 0-alternativ (nollalternativ) innebär att ingen åtgärd görs, det vill säga att den befintliga skoterleden genom planområdet bibehålls. Alternativet är en beskrivning av framtiden för det fall planen inte kommer till stånd, vilket inbegriper sådana förändringar som kommer att ske oberoende av planen. Nollalternativ är referensalternativ mot vilket övriga alternativ ska jämföras vid bedömningen av konsekvenser.

Konsekvenserna för skotertrafik bedöms bli oförändrade. Ett 0-alternativ torde vara det fördelaktigaste för skotertrafikanterna samt också för bensininnehavaren och de näringsidkare som finns i nära anslutning. Idag går skoterleden längs banvallen till det f.d. industrispåret. Detta kan ses som en ”naturlig” led för skotertrafiken, vilket betyder att andra alternativ bedöms bli sämre.

Störningar för de boende i närområdet blir fortsatt oförändrade. Passagen över Österleden innebär att ytterligare ett trafikslag ska samsas med övriga trafikanter (gående, cyklister, bilar, bussar och tunga fordon etc.) i ett vägområde som i dagsläget är vältrafikerat och som kommer att bli ännu mer trafikerat i samband med planen.

Möjligheten att expandera handelsområdet på Krämarens försvinner om skoterleden ska vara kvar på befintlig plats. Externa köpcentrum efterfrågar i regel stora butiksytor och har krav om parkeringsytor varför denna typ av handel är utrymmeskrävande. Det anses som direkt olämpligt att ha Kirunas mest centrala skoterled passera genom ett handelsområde främst med tanke på risker och säkerheten. Passagen över Österleden är i dagsläget problematisk eftersom Österleden trafikeras hårt av biltrafik. Ett expanderat handelsområde genererar ytterligare trafik varför passagen riskerar att bli ännu mer problematisk.

### *Åtgärder*

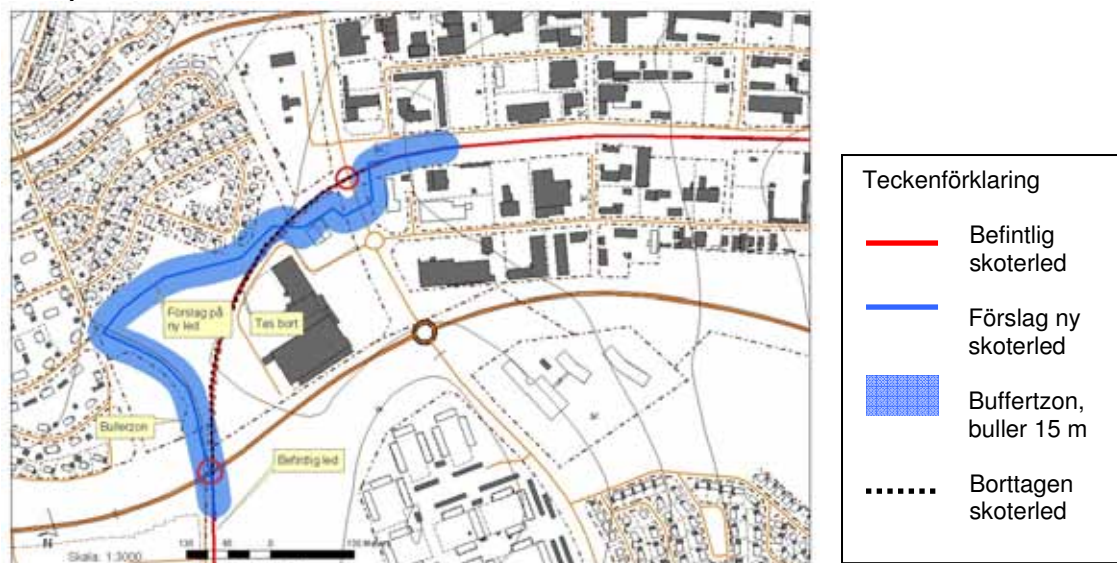
När skoterleden berörs av byggnation måste en ny alternativ sträckning ha tagits fram som främjar god tillgänglighet och hög trafiksäkerhet samt är miljömässigt bra. Leden måste också ta hänsyn till befintlig bostadsbebyggelse. Ny skoterled ska styras med de lokala trafikföreskrifterna och i enlighet med kommunens skoterledsplan. Den nya skoterleden kan alltså hamna inom detaljplanelagt område.

Behov av en planskild korsning över Österleden vid infarten till Rymdhuset bedöms inte vara nödvändigt. Nuvarande överfart som i dagsläget sker på Österleden norr om OK/Q8 sker inte planskilt och anses ändå vara duglig.

För minsta tänkbara negativa konsekvenser på skoterleden bör denna flyttas norr om handelsområdet, mellan handelsetableringen och bostadsbebyggelsen. Den bör dock dras söder om den nya gång- och cykelvägen för att till största mån minska störningen gentemot de boende i anslutning till handelsområdet. I detaljplanen ges möjlighet att uppföra bullerplank

om så önskas av de boende. Bullerplanket hamnar inom allmän platsmark vilket innebär att kommunen ansvarar för anordnandet.

#### Principskiss för en tänkbar skoterled norr om handelsområdet



I kartan redovisas en tänkt bullerzon om 15 meter, vilken baseras på biltrafik. Bullerzonen för skotertrafik torde därför vara bredare. Det är främst de boende på kv Mörten och Nättingen samt möjligen boende på kv Koljan som påverkas av högre bullernivåer.

### 10.5 Stadsbild

Detaljplanen omfattas av ett redan exploaterat område. I samband med detaljplanens genomförande bedöms stadsbilden få positiva konsekvenser. Tidigare slyskog ersätts med byggnader, ordnade gator och parkeringsplatser. Gång- och cykelväg blir bättre upplyst, öppnare ytor, parkbänkar vilket ökar tryggheten. Det gamla industriområdet och dess "övergivna" byggnader ersätts med handelscentrum, på ett ordnat, trivsamt sätt, vilket förstärker hela områdets karaktär.

### 10.6 Betydelsen för Stadsomvandlingen, det "nya Kiruna"

Gällande politiska beslut, det beslut som togs i samband antagandet av den nya fördjupade översiktsplanen för centralorten, innebär att en ny stadskärna, ett nytt kommersiellt centrum, ska etableras i området kring gruvberget Luossavaara.

Med alla de osäkra faktorer som fortfarande råder kring hela omvandlingsprojektet, till exempel markdeformationens påverkan i tid och rum, är det idag väldigt svårt att förutspå vilka konsekvenser som ett växande Coop område kan tänkas få för ett delvis nytt Kiruna om ett antal årtionden. Vi bortser här från alla osäkerheter och utgår från att nu gällande prognos från LKAB blir verklighet, dvs. den prognos som förutspår att nuvarande stadskärna kan börja påverkas om ca 25-30 år. Vi väljer här också att bortse från alla de ekonomiska, juridiska och inte minst praktiska komplikationer som kommer att uppstå i denna process. Vi får nöja oss med ett principiellt resonemang om vad som kan förväntas ske samt konsekvenserna av tänkbara scenarier. Följande resonemang utgår från ett slags worst-case-scenario, ett scenario som nog får ses som det mest realistiska i fråga om etablerandet av en ny stadskärna här i Kiruna. Detta scenario innebär följande:

Uppbyggnaden av ett nytt centrum (en ny stadskärna) vid foten av Luossavaara sker på marknadens egna villkor. Inga "morötter" i form av kompensation för t.ex. ekonomiskt

risktagande betalas ut. Affärsnärings i nuvarande centrum ersätts enbart för flytt och för ersättningslokaler. Med dessa villkor kommer det troligen att ta ganska lång tid (25-50 år) för ett nytt centrum att växa fram. Coop Forum området kommer enligt dagens bedömningar inte att beröras av markdeformation förrän tidigast om 40-50 år. Under den tidsperioden och troligen ännu längre kommer en betydande del av Kirunas befolkning att bo kvar i de östra delarna av centralorten. Det innebär att det inte finns något ekonomiskt incitament för affärsnärings i Coop området att flytta till ett nytt centrum vid foten av Luossavaara.

Utan kompensation för ekonomiskt risktagande kommer Coop Forum och andra affärsnärings mest sannolikt att ligga kvar där de under överskådlig framtid har ett stabilt kundunderlag. Det innebär att det nya centrumet vid Luossavaara på motsvarande vis som nuvarande stadskärna kommer att tvingas konkurrera om kundunderlaget med det externa handelsområdet. Om det nya centrumet vid Luossavaara inte blir tillräckligt attraktivt finns det till och med en viss risk för att Coop Forumområdet tar över rollen som Kirunas nya kommersiella centrum för en stor del av befolkningen. Den risken är särskilt stor eftersom befolkningens tyngdpunkt (Jukkasjärvi, Tuolluvaara, Kurravaara och framförallt Lomboloområdet inräknat) kommer att ligga betydligt närmare Coop Forumområdet än ett nytt centrum vid Luossavaara. Den risken finns även med nuvarande Coop Forumområde men blir ännu mer överhängande med ett utbyggt handelsområde vid Coop Forum, som i framtiden kanske omfattar ett mer varierat och attraktivt utbud av restauranger och service med mera. Risken finns alltså att det av marknadsmässiga skäl kan bli svårt att lyckas etablera ett nytt centrum vid foten av Luossavaara och att det kan bli ännu svårare med ett utbyggt Coop område. Kiruna har ett för litet kundunderlag för att samtidigt orka bära tre handelscentra, två expanderande samt ett krympande (den nuvarande stadskärnan som så småningom förväntas beröras av markdeformation).

Detta resonemang tar inte ställning till om det är önskvärt eller rimligt att ingripa i beskriven tänkbar utveckling, exempelvis genom att förhindra en fortsatt utbyggnad av handelsområdet i kv. Krämaren och Välten eller att genom ekonomiska incitament söka styra utvecklingen i riktning mot Luossavaara.

### **10.7 Naturmiljö**

Delar av det som idag är naturmark exploateras för det nya handelsområdet. Stor del av naturmarken består av sank mark och slyskog. Gröna stråk bevaras i området som friytor, naturmiljöer och uterum. Planen innebär att cirka 21 000 kvm av befintlig naturmark tas i anspråk för handelsverksamhet. Inom planområdet säkerställs ett cirka 30 meter brett stråk handelsområdet och fram till plangräns. Utanför planområdet ligger ytterligare planlagd naturmark fram till närliggande bostadsområde. Detta stråk är viktigt att hålla fri från upplag eller andra hinder. Totalt sett får planerat område alltså inga större konsekvenser på naturmiljön.

### **10.8 Kulturmiljö**

Inom området finns inga kända fornlämningar av regionalt kulturhistorisk värde.

## 10.9 Hälsa och säkerhet

### 10.9.1 Möjlighet till rörelse och aktivitet

Planen skapar goda förutsättningar för gång- och cykelvägar till och inom området. Dessa ska utformas så att tryggheten i området ökar, med bland annat parkbänkar och gatubelysning. Den befintliga gc-vägen upplevs idag som mörk och trång.

Kv Välten är idag ett instängslat, ”dött” område. Planen medför att området med nya handelsverksamheter blir levande med möjligheter till rörelser och aktiviteter, vilket är positivt för Coop-området i stort.

### 10.9.2 Trafiksäkerhet

Utökad handel i det externa köpcentrumet kommer att generera mer trafik. Mer trafik genererar ökade risker. Planen ger dock bättre förutsättningar för trafiksäkerheten i området med de nya infarter som planeras jämfört med hur det ser ut i dagsläget. Planen möjliggör nya gc-vägar som också höjer trafiksäkerheten i området. Oavsett vilket av föreslagna skoterleder som väljs är målsättningen att trafiksäkerheten i området förbättras.

### 10.9.3 Risker

Detaljplanen möjliggör handel, vilket kommer att generera ökade transporter av varor. Det omfattar inte transporter av farligt gods eftersom inte den typen av verksamheter tillåts. Inom planområdet finns en sedan länge etablerad bensinstation. Användningen och regleringen blir densamma efter att planen genomförs. Risker som verksamheten kan medföra ökas inte i samband med planen.

Inom eller i anslutning har inte några känsliga grupper eller anläggningar uppdragats som kan påverkas av detaljplanen.

Planområdet ingår inte i riskområdet för sprickbildning och markdeformation på grund av gruvindustrin under en nyuppförd byggnadsbruksperiod. Planens genomförande bedöms inte heller ge upphov till risk för ras, skred etc. Planområdet ligger inte i närheten av någon farlig godsled, inte heller inom skyddsavstånd för miljöfarlig eller störande verksamhet.

## 11. Samlad bedömning

Den samlade bedömningen omfattar de miljöaspekter som beskrivits i tidigare avsnitt.

- Buller från bil- och skotertrafik i anslutande bostadsområde  
Planen klarar riktvärdena för buller om åtgärder/skydd mot närliggande stadsdel Triangel görs. De negativa konsekvenserna bedöms bli små. Dessa beror dock till stor del på var skoterleden dras.

- Alternativa lokaliseringar

Ett extern köpcentrum ställer krav på lokaliseringsläget. Alternativa lokaliseringar har bedömts i förhållande till aktuellt handelsområde på Krämarens och Välten.

<b>Alternativ lokalisering</b>	<b>Strategiskt läge</b>	<b>God tillgänglighet</b>	<b>Utrymme, goda möjligheter för framtida expansion</b>
Jägarskoleområdet/Vasallen	Relativt bra läge, nära Lombolo, Östermalm och Tuolluvaara.	Sämre. Kan förbättras genom ny dragning av väg E10.	Goda förhållanden.
Tuolluvaara vid flygfältskorsningen	Bra läge för Tuolluvaara och Jukkasjärvi, sämre för övriga centralorten	Sämre. Mycket bra med bil, ej bra med alternativt transportmedel.	Goda förhållanden.
Tuolluvaara industriområde vid gamla TGA-gruvan	Relativt bra.	Relativt bra. Sämre tillgänglighet för gående och cyklister.	Goda förhållanden. Förutsätter att befintliga verksamheter omlokaliseras.
Luossavaara vid de gamla gruvområdena	Dåligt läge	God tillgänglighet kan ordnas med anslutning till Hjalmar Lundbohmsv. och en ny dragning av väg E10.	Goda förhållanden. Marken och ytor är dock värdefulla för ny framtida centrumetablering.

- **Ökad biltrafik och trafikmiljön i övrigt**

Planen medför stora förändringar på trafiken, dels trafikökning av både persontrafik och transporter av varor till och inom handelsområdet. Planen ger små negativa konsekvenser i ett kortsiktigt perspektiv (inom 10 år), stora negativa konsekvenser på lång sikt. Åtgärder måste vidtas vid korsningen Österleden/Hjalmar Lundbohmsvägen-Malmsvägen (det så kallade "Röda Torget") för att förbättra trafikflödet. Behovet av åtgärder vid "Röda Torget" kommer att bli stort i och med den framtida avstängningen av Nikkaluoktavägen. Ytterligare åtgärder måste vidtas för en tredje infart till handelsområdet om ett sådant behov uppstår på grund av för hög belastning på de två infarter som planen medger

- **Skoterled**

Detaljplanen medför negativa konsekvenser för skoterleden, då denna måste tas bort och ersättas med en ny. En slutlig lösning redovisas inte i planskedet, vilket kan uppfattas med stor osäkerhet för skotertrafikanterna, näringsidkare inom området samt boende. Det bedöms dock som olämpligt att låsa ett läge för skoterleden innan byggnationen tagit form på kv Krämarens. Det ses snarare mer gynnsamt för både boende och skotertrafikanter att finna den mest lämpliga omdragningen efter att handelsområdet är utbyggt. Skoterleden påverkas tidigast år 2010.

Påverkningsgraden beror till stor del på hur handelsområdet utformas. Skoterleden är idag fastställd med lokala trafikföreskrifter, vilket inte förändras i samband med detaljplanens genomförande. I närområdet är det främst boende inom kvarteren Mörten och Nättingen samt möjligen boende på kv Koljan som påverkas av störningar från skoterleden om den anläggs norr om planområdet. Detta kommer att ske endast i någon högre grad än i dagsläget.

- **Stadsbild**

Positiva konsekvenser med en förstärkt karaktär på området. Tidigare "döda" områden ersätts med byggnader, ordnade gator och parkeringsplatser. Gång- och cykelvägar blir bättre upplyst, öppnare ytor och parkbänkar vilket ökar tryggheten.

- **Betydelsen för det "nya Kiruna"**



Risker finns att det av marknadsmässiga skäl kan bli svårt att lyckas etablera ett nytt centrum vid foten av Luossavaara på grund av utvecklingen av handelsområdet. Under minst en 40-50 års period kommer en betydande del av Kirunas befolkning att bo kvar i de östra delarna av centralorten och inte beröras av markdeformationerna, vilket inbegriper handelsområdet. Viss risk för att Coop Forumområdet tar över rollen som Kirunas nya kommersiella centrum för en stor del av befolkningen. Den risken är särskilt stor eftersom befolkningens tyngdpunkt kommer att ligga betydligt närmare Coop Forumområdet än ett nytt centrum vid Luossavaara.

Planen medför positiva konsekvenser för Kiruna i stort med etablering av nya affärskedjor, som berikar utbudet av varor i centralorten och som bland annat gör Kiruna mer intressant som besöksmål.

- Boendemiljö

Planen medför positiva konsekvenser för boende i anslutande stadsdel med god tillgänglighet till ett utökat handelscentrum. Buller reduceras med åtgärder för att klara ev. för höga bullernivåer. Viss negativ konsekvens för boende närmast handelsområdet om skoterleden dras norr om planområdet.

## 12. Skadeförebyggande åtgärder

Planen bedöms medföra att trafiken i området ökar, vilket generar förhöjda bullernivåer. Kommunen ansvarar för att bullerskyddsåtgärder vidtas i naturremsan mellan kv Välten och det närliggande bostadsområdet. Kommunen ansvarar också för att den befintliga skoterleden som påverkas av planen, åtgärdas. Målsättningen är att den får likvärdig standard som den befintliga. I detta skede är detta inte klarlagt.

## 13. Påverkan under byggskedet

Planen kommer att genomföras etappvis, där etapp 1 inleds med att Välten bebyggs. Detta ansvarar exploatören för. Kommunens ansvar är att erforderliga infrastruktursatsningar görs, det vill säga en ny infart till området byggs samt att anslutande gång- och cykelvägar byggs enligt planen. Bullerreducerande åtgärder på delar av Industrin 9:7 ligger också på kommunens ansvar. Under etapp 1 påverkas främst trafikflödet på Österleden. Under vissa perioder måste trafiken med stor sannolikhet omdirigeras. En mer utförlig beskrivning av detta kommer att kompletteras innan planens utställande. Viss störning för de boende i stadsdelen Triangeln kan förekomma på grund av bygg- och markarbeten. Risk för sättningar för befintlig bebyggelse bedöms inte uppstå. Befintlig skoterled bedöms inte påverkas under byggskedet eftersom mark- och byggarbetet under vintertid beräknas avstannas.

Etapp 2 som innefattar utbyggnad på kv. Krämaren beräknas påbörjas under barmarksperioden år 2009. På den oexploaterade delen av Krämaren bedöms markarbetet bli relativt omfattande eftersom marken är sank och består av slyskog. Transporter av jordmassor kommer att bli omfattande. Smidig och trafiksäker transportväg måste hittas. Etapp 2 omfattar också den befintliga GC-vägen på Triangeln 10:2, vilken inte kommer att kunna nyttjas. Under byggtiden kommer markarbetet ge upphov till störningar för gående och cyklister. Gående och cyklister får hänvisas till andra gångstråk eftersom den befintliga gc-vägen kommer att försvinna och ersättas med en ny gc-väg. När etapp 2 påbörjas kommer också skotertrafiken under vintertid att påverkas. Tillfälliga och/eller permanenta lösningar måste anordnas under byggtiden.

## 14. MKB-processen

Miljökonsekvensbeskrivningen är ett levande dokument och genomförs parallellt med detaljplanearbetet. I samband med detaljplanens utställande sammanställs också en samrådsredogörelse från samrådsskedet för miljökonsekvensbeskrivningen, vilken redogörs särskilt i detta avsnitt. Yttrandena i sin helhet finns i planakten på Samhällsbyggnadskontoret. Det bör påpekas att de synpunkter och svar som redogörs i detta avsnitt återkommer i samrådsredogörelsen till detaljplanen.

### 14.1 Samrådsredogörelse för MKB

#### Länsstyrelsen, inkom 2008-02-28

Länsstyrelsen finner att MKB:n på ett överskådligt och tydligt sätt redovisar de frågeställningar som i samrådet om avgränsning bedömdes vara de frågor som kunde ha betydelse för planens miljöpåverkan. Vi konstaterar dock att bullerfrågan inte redovisas med korrekta termer och värden. T.ex. avser riktvärdet 55 dBA INTE maxvärden utan ekvivalentvärden. Om det blir aktuellt med bullerdämpande åtgärder, så torde inte vegetation vara tillräckligt, eftersom bullerskärmar måste vara tätta.

Redovisningen av skotertrafikens miljöpåverkan är också otydlig. T.ex. vilka blir konsekvenserna av att skoterleden inte längre passerar intill bensinstationen och vilken bullernivå avses i näst sista stycket på sidan 13?

Vad menas med ”transportsträckan genom centrum” på sid. 15 sista stycket?

Redovisningen av konsekvenser på sid. 17 kräver omarbetning när det gäller bulleraspekten. Det är bl.a. viktigt att skilja på gräns- och riktvärden. Även här verkar en sammanblandning ha skett mellan maxvärden och ekvivalentvärden.

Länsstyrelsen har inte några invändningar mot planförslaget som skulle kunna leda till att beslutet att anta detaljplanen behöver prövas enligt 12 kap. 1 § plan- och bygglagen. Samråd har ägt rum med länsstyrelsens miljöskydds- naturvårds och kulturmiljöenheter. Samråd med Vägverket har inte skett, utan de redovisar sina synpunkter direkt till kommunen.

**Svar:** Vad gäller förekomsten av markförorening i banvallen ska källhänvisning kompletteras med i planbeskrivningen. I MKB:n angående buller ska korrekta termer och värden justeras. En bestämmelse om bullerplank föreslås ingå i detaljplanen. Avsnittet om skotertrafik ska tydliggöras.

#### Vägverket, inkom 2008-02-28

Den trafiksimulering som hänvisas till i MKB:n borde bifogas som en bilaga så att den går att ta del av. Trafiksimuleringen bör omfatta tre olika scenarier. Nutid vilken beskriver ett fullt utbyggt handelsområde med de trafiklösningar som illustreras i detaljplanen och E10 i nuvarande sträckning, närtid där E10 är flyttad till Hjalmar Lundboms väg samt framtid där E10 går i ny sträckning. I MKB:n konstateras att det kommer att bli ett behov för en åtgärd i korsningen Österleden/Hjalmar Lundboms väg då E10 flyttas till Hjalmar Lundboms väg. Detaljplanen måste utformas så att en framtida korsningslösning inte försvåras. Vår bedömning är att de problem som kan uppstå i korsningen är sådana att de blir acceptabla. Då E10:an får en ny sträckning torde problemen minska.

I MKB:n står angivet att E10 flyttas till Hjalmar Lundboms väg på cirka 15-20 år men vår bedömning är att detta kommer att ske redan om cirka 10 år med reservation för den stora

osäkerhet som råder. Vad gäller korsningen på Lombolaleden som kommunen ämnar bygga för att serva handelsområdet så anser vi att de befintliga korsningarna borde ha tillräcklig kapacitet. Om kommunen bygger en ny korsning så förordar vi lösningen med avfarter. Vi är tveksamma till förslaget att låta trafik från nordväst köra genom Lombiaoområdet. Antingen kan den trafiken hänvisas till cirkulationsplatsen vid Österleden eller så byggs avfart/påfart även på den västra sidan av Thulegatan om det är tekniskt möjligt. Vi ser fram emot att ta del av projekteringen och kommunen behöver även erforderliga tillstånd för att få åtkomst till vägområdet.

**Svar:** Trafiksimulering i nutid, närtid och framtid ska bifogas planhandlingarna. Vägverket har även vid möte med kommunens planarkitekt och trafikingenjör den 28 februari 2008 fått ta del av simuleringen. Detaljplanen bedöms inte försvåra en framtida trafiklösning vid korsningen Österleden/Hjalmar Lundbohmsvägen, däremot finns andra parametrar utanför planområdet som kan försvåra alternativ trafiklösning i korsningen.

Årtalet för när E10 flyttas ska korrigeras i MKB:n. Infart via Lombolaleden E10 måste förr eller senare byggas, med tanke på trafiken till och från Värmeverket. När Nikkaluoktavägen klipps och E10 stängs finns ingen annan infart för trafiken. På så vis möjliggör denna detaljplan på- och avfarter när infart till handelsområdet dessutom kan angöras. Det finns flera fördelar med en infart via Lombolaleden E10, däribland att viss separation av tung trafik från persontrafik görs, bullernivåerna och trafiken lättas från befintlig infart och anslutande bostadsområden genom att ha flera infartsmöjligheter.

## **14.2 Ansvariga för och medverkande i MKB-processen**

Ansvarig för miljökonsekvensbeskrivningen är planförfattaren till detaljplanen. Dokumentet har genomförts i samverkan med sakkunniga på Samhällsbyggnadskontoret, Miljökontoret och andra myndigheter samt WSP.

## **15. Uppföljning och kontroll**

Uppföljning och kontroll i samband med detaljplanens genomförande är kommunens ansvar. Den övervakning som är aktuell är lämplig att integrera i ett övervakningsprogram. För den aktuella detaljplanen är det främst nedanstående som bör följas upp:

- Trafik och då särskilt trafikflödet vid korsningen Österleden/Hjalmar Lundbohmsvägen-Malmsvägen (det s k Röda Torget).
- Skoterledens nya dragning när denna påverkas, tidigast vintern 2010.

**Kiruna i mars 2008**

**SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET**

**KIRUNA KOMMUN**

Sandra Minde  
Planarkitekt