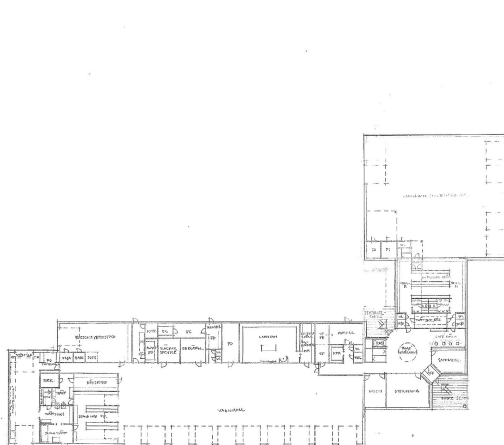




## Detaljplan för Del av INDUSTRIIN 9:7, Ny räddningstjänst

**Kiruna kommun**  
Norrbottens län

Upprättad maj 2016



Tirsén & Aili Arkitekter



GRANSKNING

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

|   |    |
|---|----|
| 1. PLANHANDLINGAR                         | 3  |
| 2. PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG            | 3  |
| 3. FÖRENLIGT MED 3, 4, 5 KAP. MILJÖBALKEN | 5  |
| 4. PLANDATA                               | 6  |
| 5. TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDE             | 7  |
| 6. FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR       | 11 |
| 6.1 Natur                                 | 11 |
| 6.2 Miljöförhållanden                     | 13 |
| 6.3 Risk och säkerhet                     | 14 |
| 6.4 Bebyggelseområden                     | 17 |
| 6.5 Friytor                               | 19 |
| 6.6 Fornlämningar                         | 20 |
| 6.7 Vattenområde                          | 20 |
| 6.8 Gator och trafik                      | 20 |
| 6.9 Teknisk försörjning                   | 24 |
| 6.10 Sociala frågor                       | 26 |
| 7. GENOMFÖRANDE                           | 26 |
| 8. KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE   | 28 |
| 9. MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN                 | 30 |

### UNDERLAG

- Markundersökning Industrin 9:7. Ramböll AB, 2015-10-12
- Miljö- och geoteknisk undersökning, Industrin 9:7. Ramböll AB, 2015-09-07
- Miljöteknisk provtagningsplan, Ramböll AB, 2015-03-31
- Miljöteknisk undersökning av del av fastigheten Industrin 9:7. Tyréns, 2011-11-21
- Översiktlig dagvattenutredning, Industrin 9:7. Ramböll AB, 2015-09-17

## PLANBESKRIVNING

### 1. PLANHANDLINGAR

- Plankarta med bestämmelser och illustration.
- Planbeskrivning
- Fastighetsförteckning

### 2. PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Kiruna stad lever i samspel med gruvbrytningen och till följd av malmkroppens utbredning under stadskärnan måste delar av Kiruna flyttas. Detta innefattar även räddningstjänstens huvudbrandstation som ligger i Kiruna tätort.

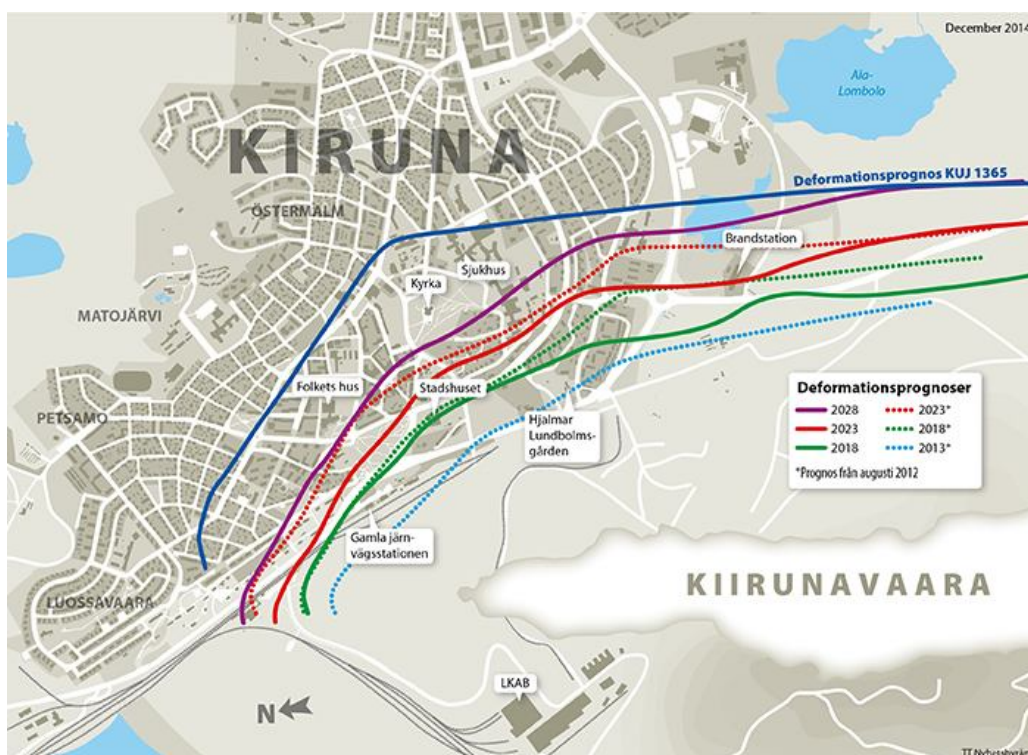


Bild 1. Deformationsprognoser (Källa: LKAB)

En liten del av nuvarande huvudbrandstation är belägen innanför deformationsprognosen för 2023 och resterande del ligger inom prognosen för 2028. Detta innebär att LKAB:s miljövillkor beräknas nå den röda linjen år 2023 och den lila linje år 2028.

Det är viktigt att en ny brandstation byggs som både tar hänsyn till hur lång tid det tar för brandbilarna att färdas till den befintliga staden och till nya Kiruna, ca 3 km öster om nuvarande centrum.

För att finna lämplig placering av räddningstjänstens nya lokaler har ett utkast till planprogram gjorts. Programmet utredde tre olika alternativa placeringar; Östra industriområdet, del av Industrin 9:7 vid kvarteret Cisternen i Västra industriområdet

samt korsningen mellan kommande E10 och Kurravaaravägen. I arbetet med planprogrammet framkom att den bästa lokaliseringen sett till insatstider för brandbilarna till alla områden i nuvarande och nya Kiruna var Industrin 9:7 vid kvarteret Cisternen. Denna lokalisering förespråkas av räddningstjänsten i Kiruna och då detta framkommit tidigt under programarbetet har kommunen valt att gå vidare med detaljplan på vald plats innan planprogrammet godkänns. Den föreslagna placeringen ligger på Västra industriområdet men ändå nära Kirunas nya centrum.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra att räddningstjänsten kan etablera nya lokaler på del av fastigheten Industrin 9:7. Detaljplanen ska även möjliggöra för samlokalisering med skolskjuts. Tekniska Verkens logistiska del troligen kommer inte att vara i verksamhetsområde. Dagens huvudbrandstation har skyddsrum som utredas att ersätta i den nya brandstationen. Detaljplan innebär samtidigt förändringar i områdets trafik. Detaljplan utredas möjligheten för en ny industrifastighet vid Lastvägen.

Då området idag består av naturmark som till viss del kommer att hårdgöras kommer dagvattenflödet att öka. Detta har utretts i en dagvattenutredning. Markhöjden i fastigheter utredas i projekteringskede.

För att brandbilarna så smidigt som möjligt ska kunna ta sig till hela Kiruna tätort så snabbt som möjligt är det av vikt att en ny väg mellan Industrivägen och Malmvägen anläggs. På detta sätt kan utryckningsfordonen snabbt ta sig till nya centrum och vidare till andra delar av staden. Detaljplanen omfattar även denna del.

Under sommaren 2015 har provtagning av markgeo och geoteknik genomförts. I detta framkom föroreningsmängden i marken samt markens beskaffenhet. Utifrån detta tillsammans med dagvattenutredningen har lämplig placering av bebyggelsen utarbetats. Andra aspekter som beaktats är vägarna, oljeavskiljare, diken, befintlig bebyggelse och fastigheter samt möjlighet till snabba utryckningsvägar. Detaljerat trafikplanering och kostnadsberäkning är gjorts. Kostnader av marksanering har inte räknats.

Inom planområdet finns även industrifastigheter (i kvarter Cisternen) som i befintlig detaljplan är planlagda som oljeupplag och bensinstation. En del av fastigheterna har gasol och bränsle. Verksamheten i kvarteren är mest småindustri. Marken är förorenad i båda sidor av Lastvägen inom planområdet. Detaljplanen medger räddningstjänstens verksamhet mellan kvarteren Cisternen och Österleden. Därför är det olämpligt att samtidigt möjliggöra bensinstation och oljeupplag i kvarteren Cisternen.

### **3. FÖRENLIGT MED 3, 4, 5 KAP MB**

#### **MILJÖBALKEN KAP.3**

##### **Grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden**

Enligt Miljöbalken 3 kap 1 § ska mark- och vattenområden användas för det eller de ändamål de är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Sådan användning som medför en, från allmän synpunkt, god resurshushållning ska ges företräde. Detaljplanen medger ny placering av räddningstjänstens lokaler med samlokalisering av bussgarage för skolskjuts.

Planområdets recipient är Luossajoki. För att minimera påverkan på vattendraget är verksamhet i området begränsat för markanvändning verksamheter. Oljeupplag eller bensinstationer är inte i framtiden tillåtna enligt detaljplan. Det är möjligt att ha långa dike längst vägar eller Natur-området för att avvattna området. Dagvattendammar för att fördröja dagvatten kan placeras i båda sidor av Österleden. Planområdet är idag obebyggt och beläget i ett industriområde. I närheten av planområdet finns det utbyggd infrastruktur och kollektivtrafik. Detta bidrar till god hushållning av resurser.

Hela Kiruna centrum omfattas av riksintresset kulturmiljövård samt riksintresset ämnen och material. Inom planområdet finns ett gällande undersökningstillstånd enligt minerallagen, Lappmalmen nr 2, som innehas av LKAB och är giltigt t.o.m. 2017-01-15. Området är obebyggt och påverkar inte utblickarna mot fjällen eller stadens silhuett. Därmed anses inte riksintresset för kulturmiljövård påverkas negativt. Detaljplanen gäller en ny brandstation och medför att nuvarande brandstation som ligger inom område för gruvstadspark 2 kan ersättas. Därför anses planen inte påverka riksintresset för ämnen och material negativt. Skyddsavstånd hålls mot befintlig E10 som är av riksintresse för kommunikation.

#### **MILJÖBALKEN KAP.4**

##### **Särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten för vissa områden i landet**

Planområdet omfattas inte av särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten.

#### **MILJÖBALKEN KAP.5**

##### **Miljö kvalitetsnormer och miljö kvalitetsförvaltning**

För att säkerställa kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt finns miljö kvalitetsnormer reglerade för ett flertal ämnen, enligt miljöbalken 5 kap 1 §. Dessa normer finns för att varaktigt skydda, alternativt avhjälpa skador på eller olägenheter för, människors hälsa eller miljön.

Planens genomförande kan väntas medföra ökad fordontrafik i området. Tre olika lokaliseringar utreddes för räddningstjänstens nya lokaler och en viktig faktor i beslutet var hur långa insatstider alternativen fick. Placeringen av planområdet ligger nära till

de flesta områden i både befintliga och nya Kiruna centrum vilket gör att sträckorna att färdas för räddningstjänstens fordon samt för skolbussarna är korta och utsläppen relativt låga. Planens genomförande bedöms inte vara av sådan storlek av miljö kvalitetsnormernas värden överskrids.

Under sommaren 2015 har provtagning av planområdet utförts för att kartlägga föroreningar i området. Enligt markundersökningsrapport (Markundersökning Industrin 9:7, 2015-10-12, Ramböll) marken är "ren" och i princip fullt ut innehåller fastställda riktvärden för känslig markanvändning i räddningstjänstens fastighet, som ligger vid Österleden. Tidigare har man gjort utredningar av kvarteren Cisternen och området norr om Lastvägen. Marken är delvis förorenad så mycket att sanering måste krävas i detaljplanens planbestämmelser.

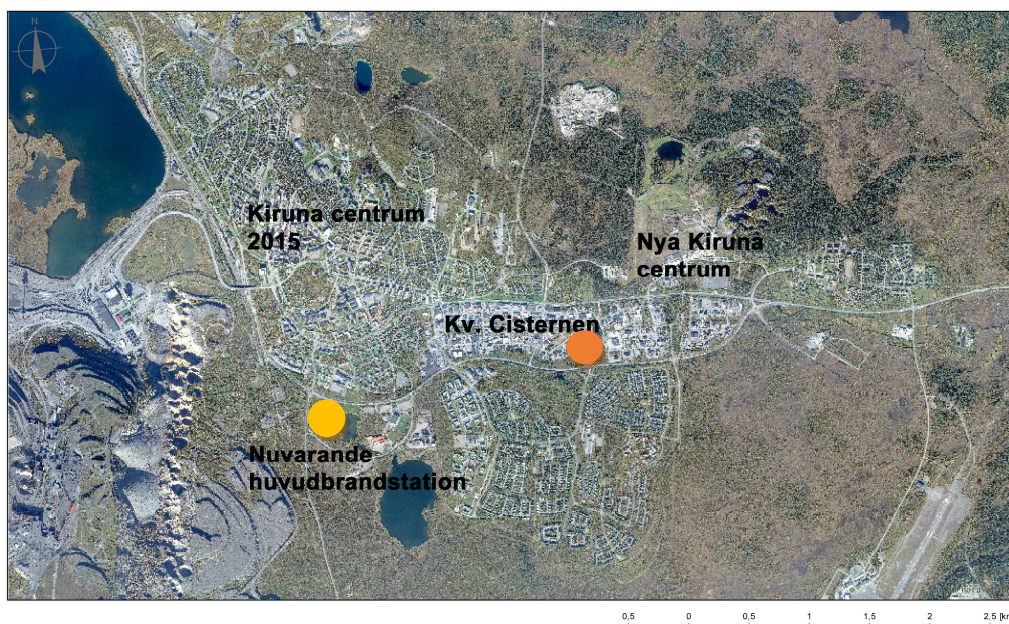
### **FÖRENLIGT MED 3, 4 OCH 5 KAP. MILJÖBALKEN**

Planens genomförande bedöms vara förenligt med miljöbalkens 3-5 kap.

## **4. PLANDATA**

### **LÄGESBESTÄMNING**

Förslaget till detaljplan är beläget på fastigheten Industrin 9:7 i Västra industriområdet.



*Bild 2. Översiktskarta över Kiruna C. Orange markering anger tänkt lokalisering av ny brandstation. Gul markering anger befintlig brandstation.*

### **AREAL**

Planområdet är 13,4 hektar stort och är beläget i Västra industriområdet i Kiruna.

## **MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN**

Planområdet är beläget på fastigheten Industrin 9:7 som ägs av Kiruna kommun. Det finns också privata ägare i planområdet. Planområdet i norr avgränsar till fastigheten Industrin 9:8, som ägs av svenska staten och förvaltas av Statens fastighetsverk.

## **5. TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDE**

### **ÖVERSIKTLIGA PLANER**

Den fördjupade översiktsplanen för Kiruna C antogs 2014-09-01, § 149. I denna är planområdet angett som verksamhetsområde, småindustri m.m. Planförslaget anses vara förenligt med den fördjupade översiktsplanen.

### **DETALJPLANER, OMRÅDESBESTÄMMELSER, FÖRORDNANDEN, SKYDD**

Området är planlagt sedan tidigare, uppdelat på ett flertal detaljplaner. De gällande detaljplanerna har beteckningar 25-P91/4, 2584-P09/2, 25-P80/85, 25-KIS/R99, 25-KIS/R89, 25-P76/85 och 25-KIS/R145.

### **RIKSINTRESSE**

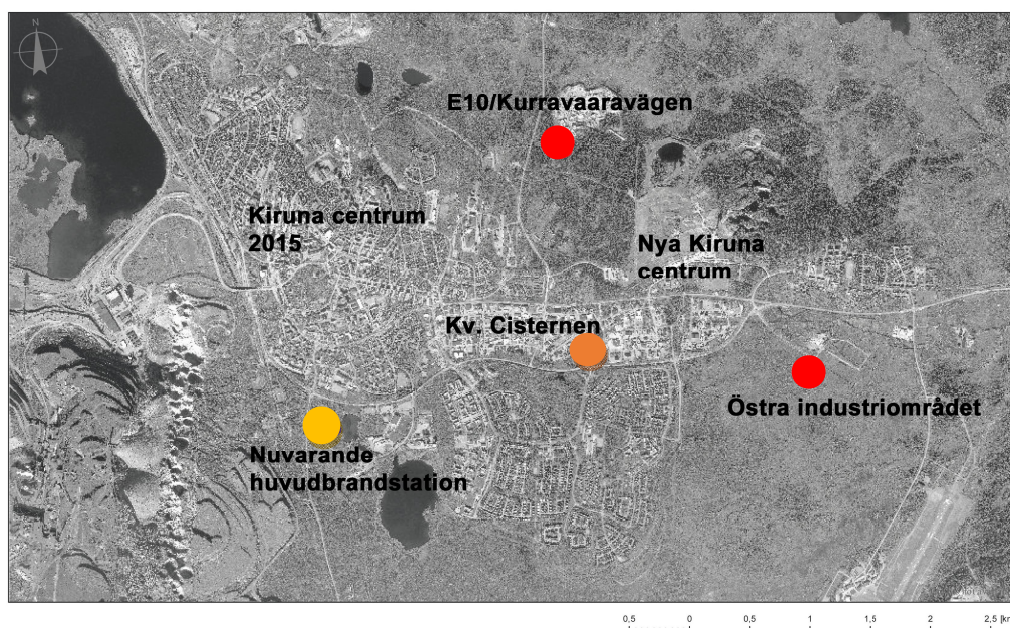
Området omfattas av riksintresse för värdefulla ämnen, kulturmiljövård samt ingår i kulturmiljöprogrammet. Detta gäller för hela Kiruna centrum. Riksintresset för kulturmiljö gäller stadens silhuett och gruvberget, samt utblickar mot omgivande landskap. Även industriella anläggningar, järnvägsmiljön, stadsplanen samt olika karaktärsområden och byggnader. Platsen där planändringen är tänkt är idag obebyggd och syns inte från utblickarna från nuvarande Kiruna centrum. Därmed anses påverkan på riksintresset vara marginellt. Området omfattas inte av fornlämningar eller strandskydd.

Söder om planområdet ligger nuvarande E10, vilken är av riksintresse för kommunikationer. Även Malmvägen norr om området är av riksintresse för kommunikationer. Ny väg planeras mellan Österleden och Malmvägen och riksintresset kan påverkas av detta. Väganknytning är visat i kommunens trafikplan. Tillrinningsområde är Luossajoki som är ett redan förorenat vattendrag. Se avsnitt om dagvatten.

### **PROGRAM FÖR PLANOMRÅDET**

För att utreda bästa möjliga placering av räddningstjänstens lokaler påbörjades ett planprogram som utredde tre olika lokaliseringar. Dessa var Del av Industrin 9:7 vid kvarteret Cisternen, korsningen mellan kommande E10/Kurravaaravägen och Östra

industriområdet. I utkast till planprogram utreddes insatstider, d.v.s. hur snabbt utryckningsfordonen kan nå så många människor som möjligt. Detta applicerades både på befintliga Kiruna centrum och på hur Kirunas vägnät planeras efter att nya Kiruna byggts ut och alla områden innanför deformationslinjen för KUJ 1365 avvecklats. Annat som utreddes i utkast till planprogram var areal, markägoförhållanden, miljöförhållanden (såsom förorenad mark, radon, dagvatten), störningar, teknisk försörjning och vägar. Utifrån detta identifierades risker för de olika alternativen.



*Bild 3. Befintlig brandstation (gul markering), lokalisering av ny brandstation (orange markering). Två alternativa lokaliseringarna (röd markering) för ny huvudbrandstation i planprogramskede.*

### **Industrin 9:7 vid kvarteret Cisternen**

För Industrin 9:7 vid kvarteret Cisternen framkom att föroreningar i marken kan leda till höga kostnader vid sanering. Föroreningarna har spritt sig lite för närliggande fastigheter. Saker som måste utredas eller tas hänsyn till är oljeavskiljare, dagvatten, risk för brand i gasflaskor i närliggande industrier och trafiksituation.

### **Ny E10/Kurravaaravägen**

För korsningen ny E10/Kurravaaravägen framkom att risken finns att brandstationen kommer att stå färdig innan E10 är anlagd. Detta leder till att insatstiderna ökar och att brandstationen blir väldigt beroende av den enda vägen som leder till brandstationen, d.v.s. Kurravaaravägen. Vid en olycka isoleras räddningstjänsten. Även när E10 har anlagts är räddningstjänsten beroende av att det inte sker någon olycka i korsningen mellan E10 och Kurravaaravägen vilket i så fall skulle leda till att räddningstjänsten isoleras. En alternativ utryckningsväg måste alltså anläggas, oavsett om E10 hinner stå färdig innan brandstationen.



Kurravaaravägen sträcker sig mellan Kiruna nya centrum och Jägarskoleområdet. Då denna blir trafikerad av brandbilar kan det leda till en ökad olycksrisk och barriäreffekt vid Kiruna centrum på en väg som bland annat fungerar som skolväg. Insatstiderna är räknade på att vägen mellan Industrin 9:7 och Malmvägen, som även planeras i alternativet vid Industrin 9:7, anläggs. Området ligger inom influensområde för försvaret.

### **Östra industriområdet**

Östra industriområdet hade sämst insatstider av alla tre. Det krävs omfattande dränerings- och schaktningsåtgärder innan grundläggning då området är myrmark. Kompletterande geotekniska undersökningar kan krävas. Vid dikning behövs tillstånd från Länsstyrelsen för avvattning. Fördröjning av vattnet från området ska finnas. Källare får inte anläggas. Industrier och mark planlagd för industri i närheten kan leda till risk för brand i gasflaskor, risk för buller, vibrationer och föroreningar. Ca 600 meter till väg 870 som transporterar farligt gods och explosiva varor.

### **Val av alternativ, från utkast till planprogram**

Eftersom insatstider är en av de viktigaste aspekterna för räddningstjänsten är dessa analyser mycket viktiga i bedömningen av vilket område som lämpar sig bäst för ny brandstation. Då Östra industriområdet har betydligt lägre täckning än de övriga alternativen har denna valts bort ur urvalet.

Industrin 9:7 vid kvarteret Cisternen har snabbast insatstider av de tre alternativen både gällande nuvarande bebyggelse och gällande planerad bebyggelse i nya centrum.

Även E10/Kurravaaravägen hade bra insatstider för planerad bebyggelse. Då E10 inte är anlagd än försämras insatstiderna om brandstationen tas i bruk innan dess. Olycksriskerna från E10 är mycket viktiga att beakta och alternativa en utryckningsväg måste anläggas.

Utifrån de förutsättningar som framkommit under arbetet ser Räddningstjänsten endast ett alternativ som lämpligt. Detta är Industrin 9:7, vid kvarteret Cisternen. Därför förespråkas att ny huvudbrandstation ska byggas på denna plats. De snabba insatstiderna och läget nära stadskärnan men samtidigt avskilt på industriområdet motiverar placeringen. Utöver detta är anläggning av vatten och avlopp ca 42-54 % dyrare om alternativet E10/Kurravaaravägen väljs, jämfört med om Industrin 9:7 vid kvarteret Cisternen väljs, enligt förstudie för ny räddningstjänst daterad 2015-04-01.

För att området vid kvarteret Cisternen ska vara lämpligt att bebygga krävs att eventuella föroreningar kartläggs och att sanering sker vid behov. Även dagvattenlösningen är viktig för området. I dagsläget är det endast aktuellt att området planläggs för räddningstjänstens lokaler, inte TVAB:s logistiska del. Den norra delen av området ligger lite högre i topografin och bör därför inte ha så stora bekymmer med ytvatten eller att föroreningar spritt sig dit.

## **BEHOVSBEDÖMNING OCH MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING**

Enligt PBL 4:34-4:35 ska en miljökonsekvensbeskrivning upprättas för de detaljplaner där genomförandet kan antas leda till betydande miljöpåverkan. Behovsbedömningen är den analys som ligger till grund för ställningstagandet om betydande miljöpåverkan och om en miljökonsekvensbeskrivning krävs eller inte.

Bedömning görs av kommunen enligt de kriterier som anges i bilaga 4 till MKB-förordningen (1998:905). Då någon av de verksamheter som finns uppräknade i PBL 5:18 4:34 berörs gäller även kriterierna till MKB-förordningens bilaga 2. Bedömningen utgår ifrån planens karakteristiska egenskaper samt typen av påverkan och det område som kan antas bli påverkat. Både enskilda och sammanvägda aspekter bedöms och om planens genomförande visar på betydande miljöpåverkan krävs en miljöbedömning enligt MB 6:11-18 och 6:22. Översiktsplaner och planer som möjliggör tillstånd för verksamheter eller åtgärder enligt MKB-förordningens (1998:905) bilaga 1 eller 3 ska miljöbedömas, eftersom deras genomförande alltid anses leda till betydande miljöpåverkan. Även planer vars genomförande innefattar en verksamhet eller åtgärd som kräver tillstånd enligt MB 7:28a ska miljöbedömas.

Resultatet av bedömningen leder till ett motiverat ställningstagande där bakgrunden till ställningstagandet redovisas. Länsstyrelsen, myndigheter och andra berörda kommuner ska alltid ges tillfälle att yttra sig.

I planprogrammet har behovsbedömningar gjorts för alla tre lokaliseringalternativen. Slutsatsen av dessa är att miljökonsekvensbeskrivning inte behöver göras för något av de tre alternativen. Samråd har skett med Länsstyrelsen som delar kommunens uppfattning. Länsstyrelsen påpekar att val av lokalisering bör placeras så att tillgängligheten och snabb utryckning är optimerad för medborgare och industri samtidigt som yttre påverkan minimeras i händelse av olyckor i närheten. Dock finns det frågor som måste beaktas i alla alternativ.

För det valda alternativet måste eventuella markföroreningar tas hänsyn till och det bör finnas en strategi, d.v.s. en beskrivning av de åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan. Man bör beakta både riskanalyser och säkerhetsavstånd då det gäller nuvarande och framtida farliga godstransporter. Dagvattenfrågan är även viktigt så att inte föroreningar förs vidare till Luossajoki som redan är förorenad.

I planarbetet görs markundersökningar som visar om sanering behövs, dagvattenlösningen ses över, hänsyn ska tas till befintlig E10, markens beskaffenhet utreds, utfarterna utformas på ett trafiksäkert sätt, radonåtgärder kan bli aktuella, risken från omgivande småindustrier utreds och översvämningsrisken ses över.

## **KOMMUNALA BESLUT I ÖVRIGT**

2014-10-20, § 263 beslutade kommunstyrelsen att ge miljö- och byggnämnden i uppdrag att i ett planprogram utreda lokaliseringalternativen ur funktions- och

kostnadssynpunkt. Det beslutades även att miljö- och byggnämnden ska prioritera framtagandet av planprogrammet och att programmet ska ligga till grund för beslut om vilket alternativ som ska detaljplaneläggas, samt att miljö- och byggnämnden lämnar en tidplan och en kostnadsuppskattning för arbetet till styrgruppen för stadsomvandling vid arbetets start. Kommunstyrelsen beslutade 2015-03-02, § 99 att avsluta arbetet med planprogrammet, att ge stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att upprätta detaljplan för ny räddningstjänst i anslutning till kv. Cisternen, att stadsbyggnadsförvaltningen ska prioritera framtagande av detaljplanen.

## 6. FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### 6.1 NATUR

#### Mark, vegetation och djurliv

Stor del av planområdet omfattas av obebyggd mark som idag är bevuxen med fjällbjörk, tall, gran samt sly och buskar. Brandstationens fastighet är obebyggd. Vegetationen på området som planeras för bebyggelse kommer till stor del att behöva flyttas eller avverkas då planen genomförs. Kvarteren Cisternen har fastigheter som är obebyggt men största delen av kvarter är tidigare byggt.



*Bild 4-5. Vegetation i brandstationens fastighet. Foto: Therese Olsson*



*Bild 6-7. Några fastigheter i kvarteren Cisternen vid Lastvägen. Foto: Therese Olsson*

Genom norra delen av området går en kraftledning med ledningar från Vattenfall. Ledningen ska ändras till jordkabel och till samma plats är planerat att ha en infart från

Österleden till ny räddningstjänsten. Ledningen som går i fastigheten Depån är visat i detaljplan längst befintlig grusvägen.



*Bild 8-9. Kraftledning genom området och befintlig grusväg från Lastvägen mot kraftledningen. Grusvägen ska vara en del av räddningstjänstens fastighet. Foto: Therese Olsson*



*Bild 10-11. Planerat fördröjningsområde på östra sidan av Österleden. Planlösningen möjliggörs dike och dagvattendammar östra sidan av Österleden. Foto: Therese Olsson*

Markhöjden i ny räddningstjänsts fastighet ska utredas i projekteringskedje. Det ska inte regleras i planbestämmelserna. Saken är diskuterats med TVAB:s gällande tjänsteman och dagvattenkonsult.

### **Markbeskaffenhet och geotekniska förhållanden**

Marken inom planområdet utgörs till största del av obebyggd mark och avgränsas av ett industriområde i nordväst och av Österleden/Lombolaleden som gör en båge runt området från nordöst till sydväst. Området domineras av ungskog och ris. Från området avrinner två mindre vattendrag (anlagda diken för markavvattning/dagvatten) från industritomterna i riktning sydöst.

Geoteknisk utredning har utförts i området. Utredningen visar att jorden inom aktuellt område i huvudsak utgörs av torv från ytan som överlagrar sandig siltig morän. Torvens mäktighet varierar och är störst i södra halvan av området där den har en

måktighet av ca 1 m. I norra delen av området finns det mellan en tunnare torv/växtdelslager och moränen variationer av grov- och blandkornig jord. Fast moränmark nås på 1-2 m djup. I enstaka borrhål placerade i utkanterna av området förekommer fyllnadsmassor av grusig, siltig, sandig karaktär.

De geotekniska förhållanden som råder innebär generellt goda grundläggningsförhållanden om grundläggning sker i moränen där bärigheten är god. Grundläggning av byggnad kan exempelvis utföras med kantförstyvad platta på mark eller på plintar. Grundläggning av byggnader bör inte utföras på torv eller tidigare utfyllda material på grund av risk för ojämna sättningar. Dessa bör schaktas bort och ersättas med friktionsmaterial som återfylls och packas till planerad grundläggningsnivå. Vid grundläggning ska tjälfarlighetsklass 3 i moränen förutsättas om inte kompletterande undersökningar utförs som visar annat.

## **6.2 MILJÖFÖRHÅLLANDEN**

### **Miljökvalitetsnormer**

Då räddningstjänstens lokaler och bussgarage för skolskjuts samlokaliseras på vald plats i närheten av centrum och bostadsområden, anses trafiken inte behöva färdas så långa sträckor. Utsläppen bedöms således inte öka markant. Dagens placering av räddningstjänst ligger längre från Nya Kiruna centrum än planområdet vilket gör att planens genomförande när nya centrum byggts upp bör ha en positiv inverkan på miljökvalitetsnormer för utsläpp till luft. Skolbussarna står idag på Lastvägen i närheten av det nya planområdet, och utsläppsmängden från skolbussarna bedöms inte påverkas av planens genomförande.

### **Förorenad mark**

Under sommaren 2015 har provtagning av planområdet utförts för att kartlägga föroreningar i området. Enligt markundersökningsrapport (Markundersökning Industrin 9:7, 2015-10-12, Ramböll) är marken "ren" och i princip fullt ut innehåller fastställda riktvärden för känslig markanvändning på räddningstjänstens fastighet. Renheten styrks av genomförd grundvattenprovtagning som visar på en i det närmaste opåverkad grundvattenkvalitet. De låga föroreningshalter som noterats är av närmast marginell karaktär. Genomförd ytvattenprovtagning visar också tillfredsställande resultat. De funna föroreningarna är av så låga halter och/eller så lokaliserade (sediment i det avvattnande diket) att de lämpligast hanteras vid eventuella, kommande schakt- och byggnationsarbeten inom fastigheten. I det fall någon sådan verksamhet inte aktualiseras bör sanering av sedimentmassorna genomföras som en fristående/separat aktivitet för att inte riskera ytterligare spridning av oljeföroreningarna. Sediment från dagvatten- och avvattningsdiken bör således grävas upp och omhändertas som avfall (icke-farligt avfall). Provtagning har bland annat skett i den del av planområdet som ligger närmast Kasen. Inga föroreningar har upptäckts vilket tyder på att den gamla deponin inte påverkar.

Kvarteret Cisternen är förorenad. Några fastigheter är helt eller delvis sanerade. Det är möjligt att visa "verksamheter" som markanvändning, men det betyder att marken måste saneras till MKM- nivå. Det står som ett krav innan bygglov får ges.

### **Radon**

Radon undersöktes 2015-06-18 (Miljö- och geoteknisk undersökning, Industrin 9:7, 2015-09-07, Ramböll) och undersökningen visar att ny räddningstjänst området klassas som lågradonmark.

### **Störningar**

Omkringliggande bebyggelse kan utsättas störningar genom tillfälligt hög ljudnivå vid uttryckning av räddningstjänstens fordon. De närmaste fastigheterna är industrier men det finns även några bostäder i närheten. Vid uttryckning kan bostäder som ligger vid uttryckningsvägen komma att påverkas av tillfällig ljudstörning. Detta gäller även vid dagens uttryckningsvägar och beror på var en olycka har skett.

## **6.3 RISK OCH SÄKERHET**

### **Omkringliggande industrier**

Lagen om brandfarliga och explosiva varor (2010:1011) reglerar verksamhetsmöjligheterna i området via olika tillstånd. De tillstånd som idag finns för verksamheterna i kvarteren Cisternen och Depån kommer att fortsätta fungera även då räddningstjänsten etableras i området. Dock kommer en utökning av tillstånden troligtvis inte kunna ges. I området finns tillstånd för dieselmackar samt gasollagring.

Markanvändningen i den nya detaljplanen förändras till planbestämmelsen Z, som innebär verksamheter av mindre störande karaktär jämfört med i befintlig detaljplan, som medger industriverksamhet, upplag och bensinstation.

Kommunen har tagit fram en utredning "Inventering och översiktlig riskbedömning av verksamheter i utvecklingsplaneområdets närhet", Tekniska verken, 2015-07-22. Räddningstjänsten och miljökontoret har bedömt att det inte är några problem för föreslagna placering av ny räddningstjänst m.m.

### **E10**

E10 som går längst planområdesgräns, är idag transportled för explosiva varor. Nya Nikkaluoktavägen (väg 870) tar nu mest av farliga gods som kommer från söder till LKABs södra infart. Det betyder att mängder av farliga gods och transporter är minskat bredvid planområde. Väg E10 är transportled för farligt gods. Skyddsavstånd till farligt gods anges i länsstyrelsens skrift Riktlinjer – Skyddsavstånd till transportleder för farligt gods. Väg E10 har hastigheten 70 km/h förbi planområdet och verksamheten räddningstjänst kan räknas till Zon D, känslig verksamhet. Minst skyddsavstånd är 50 meter med ÅDT (årsdygnstrafik, lastbil) 600 fordon/dygn. Vardagsdygnstrafik på Lombolaleden, är 4500-5500 varav 15-16% är tung trafik. Det blir ca 675-880 tunga

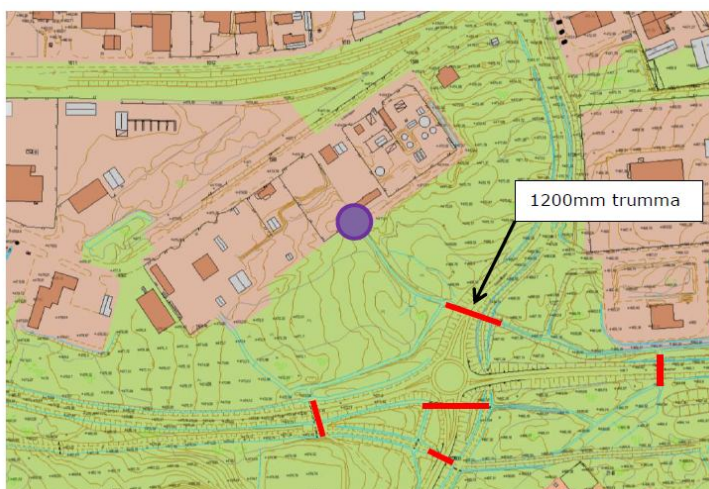
fordon per vardagsdygn. Skyddsavståndet på 50 meter mellan E10 och planområdet hålls.

### Planerad verksamhet

Inom planområdet samlokaliseras räddningstjänstens lokaler med garage för skolskjuts mellan kvarteren Cisternen och Österleden. Verksamheter medger i båda sidor av Lastvägen. I befintliga tomter med markanvändning småindustri, upplag (oljeupplag), bensin (bensinstation) medger kommunen olika slags verksamheter.

### Dagvatten

Inom området finns ett antal dagvattentrummor. Huvudsaklig avrinning leds mot befintlig trumma (dim 1200mm) som korsar Österleden strax ovanför E10. Trumman mynnar i ett markerat dike som leds mot recipienten Luossajoki. Kommunens oljeavskiljare finns sedan tidigare placerad nedanför en av fastigheterna längs Lastvägen. Oljeavskiljaren har sitt ursprung i tidigare markanvändning (oljecisterner och tankstationer m.m. inom Cisternen-kvarteren. Riskerna har utretts i många tidigare utredningar, bl.a. av Länsstyrelsen. Den befintliga oljeavskiljaren omhändertar dagvatten från befintliga fastigheter. Den finns där beroende på befintlig fordons- och verkstadsverksamhet, som kräver oljeavskiljare.



*Bild 12. Befintlig oljeavskiljare (lila), vattenvägar (blå) och trummor (röd). Källa: Dagvattenutredning, Ramböll, 2015.*

Befintlig trumma som korsar Österleden är idag en uppsamlingspunkt för ett mycket stort avrinningsområde söder om Malmvägen. I tidigare utförda utredningar och skyfallsmodelleringar har man därför kunnat påvisa denna trumma som en mycket kritisk punkt. Figuren nedan visar avrinningsvägar för dagvatten i Kiruna. Aktuellt område är markerat som att det sker en ansamling av dagvatten. Naturmarken i området fungerar således idag som en utjämnings och fördröjningsmagasin vid höga flöden (överstigande trummans kapacitet).

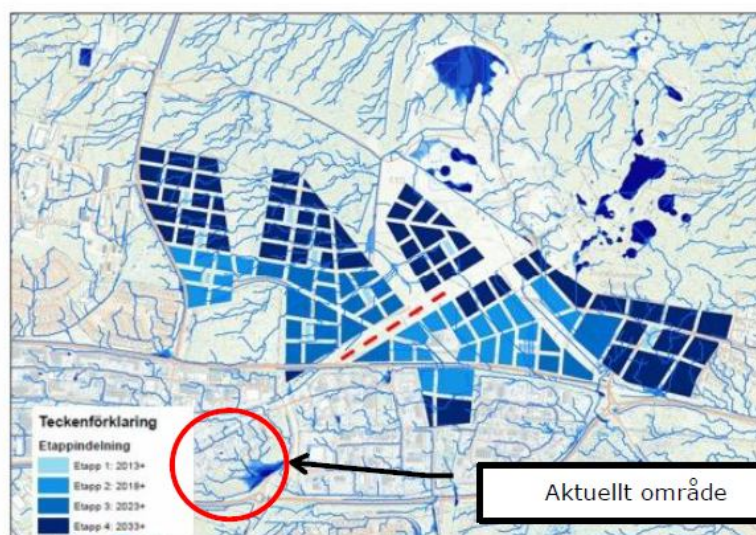


Bild 5. Avrinning i nya Kiruna i förhållande till etappindelningen i utvecklingsplanen. Avrinningsvägar är blå linjer. Vattendelaren är röstreckad.

Bild 13.  
Avrinningsvägar  
Källa: Dagvatten-  
utredning, Ramböll,  
2015.

### Dagvattenhantering

Planområdet utgörs idag av både hårdgjord mark och naturmark med vegetationsytor som sluttar från Lastvägen ned mot E10 och lågpunkt med trumma genom Österleden. Den del av nederbörden som faller inom området idag kan vid måttliga regn magasineras i jordtäcket och avdunsta via vegetationen. Det överskott som uppstår vid kraftiga regn och då vegetationen inte förbrukar vatten bedöms idag dräneras/avrinna till diket. En exploatering med föreslagen bebyggelse innebär att stora delar av området blir hårdgjort med snabb avrinning av dagvatten som följd. Men det innebär även att den yta som idag fungerar som utjämning och fördröjningsmagasin till stora delar tas i anspråk. Dagvattenavledning från omgivande gatumark och bebyggelse sker idag till angränsande vägdiken och leds mot samma dikessystem som för aktuellt område. Separata dagvattenledningar saknas. Avrinningen från planerade tak- och markytor i planområdet kan på grund av nivåförhållandena ske med självfall till angränsande dikessystem. Dagvattenhanteringen bör utföras med en fördröjning av dagvattnet genom ett utjämningsmagasin placerad öster om Österleden strax norr om E10.

Topografin innebär att dagvattenavrinning kan ske med självfall från hela planområdet till befintligt dike mot Luossajoki. Planerade fastigheter planeras ha åtkomst/angöring via Österleden därav kommer dessa få en marknivå motsvarande gatunivån med anpassning mot den lutande terrängen upp mot befintliga fastigheter.

Det finns ett antal olika möjliga lösningar för fördröjning av dagvattnet. Valet av magasinystyp kan göras av mark-/VA-projektör i nästa skede. Det kan t. ex vara ytliga magasin (dammar) eller markförlagda magasin såsom svackdiken, rörmagasin, magasin av bergkross, dagvattenkassetter mm. Att leda dagvatten över en gräsyta (översilning) eller till ett gräsbevuxet dike, avskiljer olja på så sätt att mikroorganismer bryter ner olja i grässvålen och i översta jordlagret därunder. Fastläggning av partiklar, metaller och SS sker via adsorption när vattnet filtrerar genom materialet. Sedimentering/fastläggning av partiklar kan ske i dammar och diken.



För att illustrera vilka fördröjningsvolymmer som kan behövas i syfte att begränsa den maximala avrinningen från området vid ett 10-årsregn har några beräkningar utförts med olika ansatser för maximalt tillåtet utflöde. Beräkningarna visar att det krävs ett magasin om 600 m<sup>3</sup> för att utjämna ett 10 års regn om max 500 l/s får släppas vidare. Flödet motsvarar ett naturmarksflöde vilket innebär flödet om området inte alls blir exploaterat och avrinningskoefficienten sätts till 0,1. Om ett flöde motsvarande nuvarande flöde får släppas ut innebär det ett magasin om ca 300 m<sup>3</sup>.

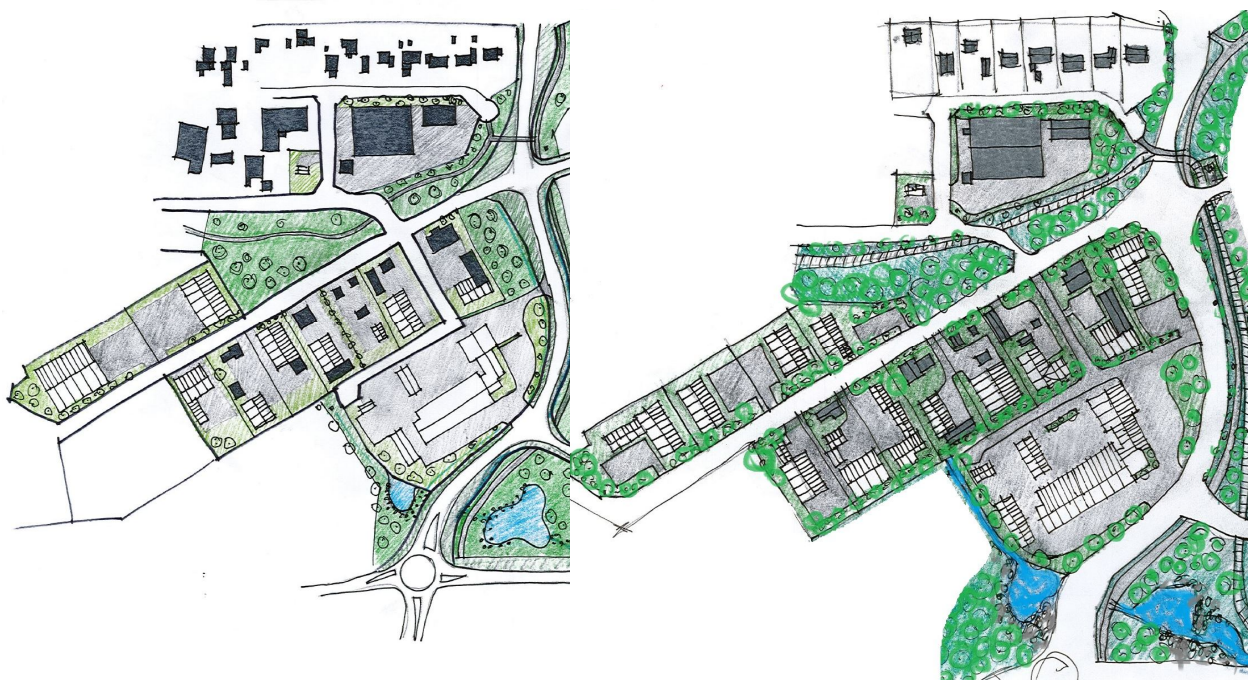
Detta får ses som en illustration av storleksordningar. Den slutliga utformningen och erforderliga ytor/volymer bör göras i ett senare projekteringskede. I denna fas kan man dock avdela möjliga ytor inom området som skulle kunna nyttjas till dagvattenhantering. Till ovanstående volym ska/bör även räknas det tillkommande dagvatten från ytor utanför planområdet. Funktionen för nuvarande utloppet från befintlig oljeavskiljare måste bibehållas. Det kan innebära anläggande av en ny trumma under planerad utfyllnad eller att lämna en korridor för framtida dike. Områdena längs nuvarande gator och vägar med diken måste lämnas och kan ej nyttjas för andra ändamål än avvattnings. I figur nedan syns exempel på vad som skulle kunna göras. Som synes kan man åstadkomma nödvändig fördröjning från aktuellt planområde i diken. Man skulle också i en tänkt utfyllnad av området med exempelvis sprängsten åstadkomma magasinvolym.

## 6.4 BEBYGGELSEOMRÅDEN

### Verksamheter

De närmaste planlagda bostäderna ligger ungefär 250 meter från nya brandstation. Det finns 4310 kvm industriverksamhet i planområdet i nuläget. Befintliga detaljplaner möjliggör 11714 kvm. Det betyder att ungefär 37 % av byggrätten är använd i planområdet. Planförslaget möjliggör 21 030kvm. Byggrätt ska dubblas genom planarbete. Byggrätten ökar inte i befintliga fastigheter. Planen medger 7000 kvm på räddningstjänstens framtida fastighet med användningen Z "verksamheter". Det innebär verksamheter för räddningstjänsten behövs, brandstation, bussgarage, kontor, övningsplatser.

Planområdet ligger i Västra industriområdet bredvid mindre industrier på kvarteret Cisternen. Inom Västra industriområdet finns en blandning av industrier, verkstäder, åkerier, kontor och handel. Inom planområdet finns även industrifastigheter som idag är planlagda som oljeupplag och bensinstation. Fastigheterna används idag inte som detta utan som småindustri och därför ändras användningen för fastigheterna till verksamheter i denna detaljplan. Byggrätten ska inte förändras. Detaljplanen medger verksamheter på norra sidan om Lastvägen såsom i korsningen av Österleden och Lastvägen. Planen möjliggör att 40 % av byggnadsarean är områdeskomplement handel längs Lastvägen. Byggnadshöjden är på räddningstjänstens tomt avgränsat enligt flyghinderhöjd. Byggnadshöjd är samma som i tidigare detaljplan, +8 meter. I övrigt tillåts en högsta nockhöjd i området på +15 meter.



*Bild 14. Illustration av området i samråds-skede vänster och i gransknings-skede höger.*

Öster om planområdet ligger Bilprovningen. Mellan bilprovningen och Österleden är det idag naturmark med björksly och buskar. Denna plats planläggs som naturmark för fördröjning av dagvatten. Planen möjliggör dagvattendamm mellan Österleden och E10. Dagvattendamm är också möjligt att bygga utanför planområdet mellan ny brandstation och E10. Källare får inte anordnas i området.

En viktig gång- och cykelvägkoppling i området är den som knyter ihop nya centrum och Lombolos bostadsområde. En viktig skoterleder ligger i områdets naturområde. Båda är visade i detaljplanen med illustrationslinje.

### **Offentlig och kommersiell service**

Till dagens sjukhus är det ca 2,5 km. Kommunens ambition är att Kirunas nya sjukhus ska uppföras ca 700 meter från ny räddningstjänst i planförslaget. Nya Kiruna centrum planeras norr om planförslaget för ny räddningstjänst. Fågelvägen är det ca 600 meter mellan planområdet och nytt stadshus och torg. Bilvägen mellan dessa platser blir ca 700 meter. Till Kirunas nuvarande centrum är avståndet cirka 4 km.

### **Byggnadskultur och gestaltning**

Den första brandstationen i Kiruna är från 1910-talet och byggnaden är skyddad i detaljplan. Nuvarande brandstation från 1994 ligger söder om E10 på ett flackt öppet område. Byggnaden är tidstypiskt byggd i tegel. Båda brandstationerna har ett brandtorn.

Tidigare användes brandtorn för att bevaka bränder och de hade alltså en funktion kopplad till verksamheten. På detta sätt visar tornen att byggnaden används som

brandstation. Även den nya brandstationen bör ha torn för att visa vilken funktion byggnaden har. Arkitekter Tirsén & Aili jobbar med brandstationens planering och arkitektur. Då brandstationen är en kommunal byggnad ska 1 % -regeln gällande konst tillämpas. Det betyder att 1 % av kostnaderna för nybyggnad ska avsättas till konstnärlig gestaltning.

Det finns inte krav för byggnaders gestaltning i planområde. Bara högsta byggnadshöjd är preciserat. Projektering av byggnad för ny räddningstjänst har pågått samtidigt med detaljplanering.

### **Skyddsrum**

Den befintliga brandstationen har skyddsrum. Dagvattenutredningen visar dock att källare inte är lämpligt vid den nya lokaliseringen, vilket innebär att skyddsrum ska finnas ovan mark. Skyddsrum för 60 personer ska troligtvis ligga i räddningstjänstens lokaler, och fungera som förråd när det inte är skyddsrum.

## **6.5 FRIYTOR**

### **Lek och rekreation, park och naturmiljö**

Planförslaget är beläget på ett industriområde. I framtiden ska stadsparken byggas. Från planområdet kan man på lätt sätt nå då nya stadskärnan. Lekytor berörs inte. Det är ännu oklart om park- och lek områdena som är visat i utvecklingsplan på hösten 2015 ska byggas. Efter samrådsskede naturområdet är tillagt mellan befintlig bostadskvarteren och Österleden i korsningen av Malmvägen och Österleden.

Planområdet är idag naturmiljö. Söder om E10 ligger grönområdet Kasen som är en nedlagd deponi. Inom planområdet, öster om planerad bebyggelse finns ett natursläpp som planeras för fördröjning av dagvatten. Detta innebär att en dagvattendamm anläggs och området kommer fortsatt att vara naturmark.

Genom Kirunas nya centrum finns det planer på att anlägga en stadspark. Denna planeras på det gamla järnvägsspåret till gruvan i Tuolluvaara. Parken anläggs från TGA-området med dess gruvlavar till Malmvägen norr om planområdet, in i Västra industriområdet på nordvästra sidan av kvarteret Cisternen 1-10.

Det finns inte parkområdet i detaljplan. Naturområdet mellan E10 och Malmvägen är väldigt viktigt i framtiden. Genom det passerar alla människor från Lombolos stora bostadsområdet till nya centrum. Det finns mycket olika behov i området. Det är viktig för gång- och cykeltrafik. Helst skulle det gå in i naturområdet inte längst Österleden. Naturområdet är väldigt viktig led för skotertrafik mellan befintliga centrum, nya centrum och Nikkaluoktavägen. En stor dagvattendamm ska byggas i naturområdet. Lämpligaste platsen är ganska nära korsningen E10-Österleden. Det finns till och med många dike som ska korsa med olika leder. Med bra planering kan man utveckla dagvattendamm på sättet som lyfter upp områdes värde och gör området behaglig att

passera. Det är lite trångt att ha plats för alla trafik i området men med bra detaljtrafikplanering är det möjligt.

## 6.6 FORNLÄMNINGAR

Planområdet omfattas inte av fornlämningar.

## 6.7 VATTENOMRÅDE

Recipient för området är vattendraget Luossajoki. Denna är förorenad idag och det är mycket viktigt att i största möjliga mån undvika ytterligare föroreningar. Luossajoki rinner ut i Torneälv för att sedan nå Östersjön. Fördröjning ska hanteras med dagvattendamm eller - dammar. Det finns möjlighet att ha två dammar i båda sidor av Österleden. Dike vid Österleden och naturområden är viktiga. Området omfattas inte av strandskydd.

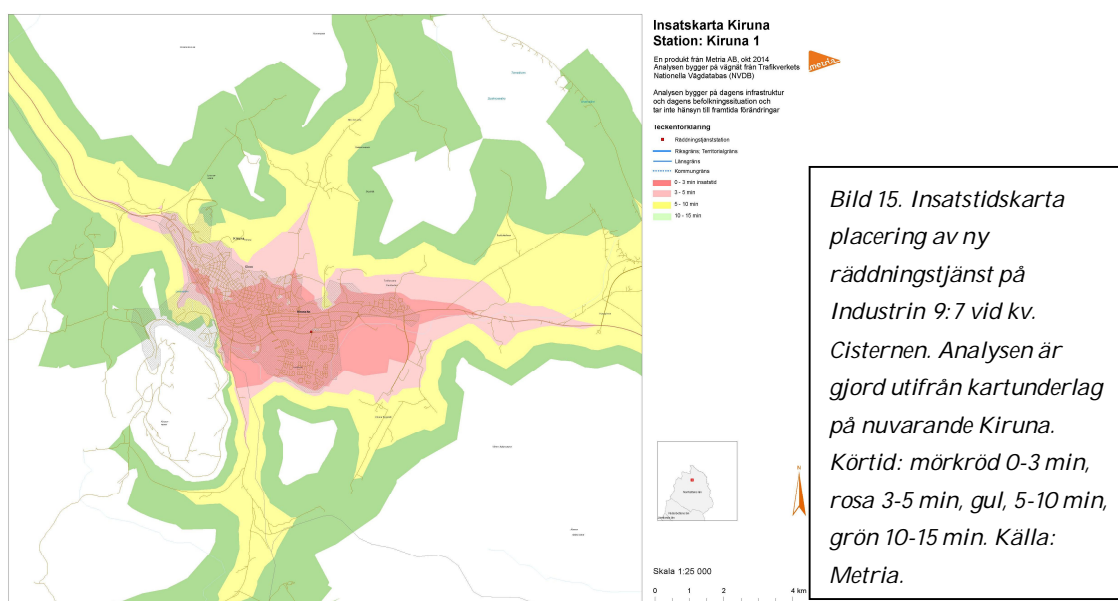
## 6.8 GATOR OCH TRAFIK

### Insatstider

Det är mycket viktigt att utryckningsfordonen kan nå så många människor på så kort tid som möjligt. Insatstidskartor visar hur snabbt utryckningsfordonen kan ta sig till olika områden. Det har gjorts två analyser för planområdet. En som visar täckningen till Kiruna centrum med omgivning som det ser ut idag och en som visar täckningen efter nya centrum byggts upp och delar av befintliga centrum avvecklats.

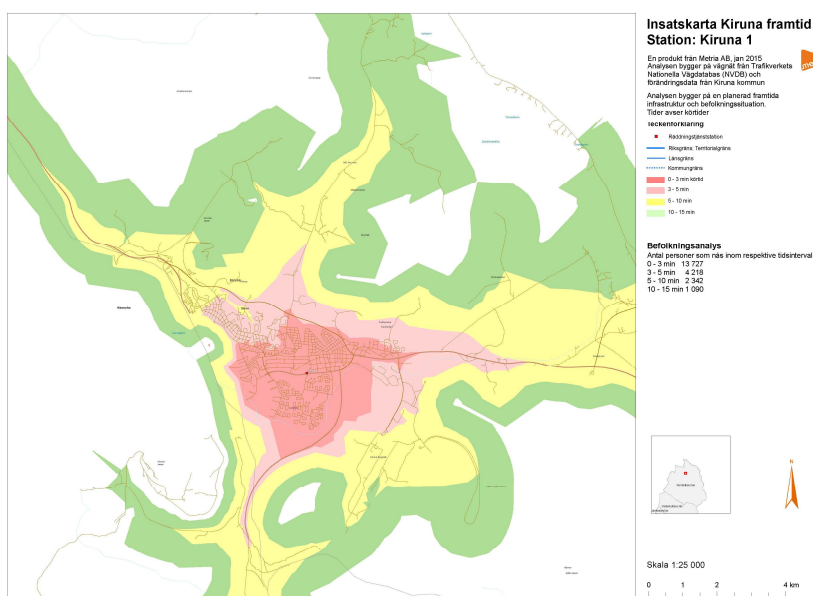
#### *Insatstider för Kiruna 2015, med nuvarande centrum*

Analysen visar att 12082 personer nås inom 3 min och ytterligare 5933 personer nås inom 5 min. 556 personer nås inom 5-10 min och 879 nås inom 10-15 min. Totalt nås 19450 personer inom 15 min. Analysen visar bebyggelsestrukturen i Kiruna centrum idag med räddningstjänsten lokaliserad inom planområdet.



### Insatstider för Kiruna, med nytt centrum och avvecklade områden

Analysen visar på god tillgänglighet för räddningstjänstens fordon inom Kiruna centrum. 13727 personer nås inom 3 minuter och ytterligare 4218 personer nås inom 5 min. 2342 personer som nås mellan 5-10 min och 1090 personer som nås inom 10-15 min. Totalt nås 21377 personer inom 15 min. Analysen visar planerad bebyggelsestruktur för Kiruna efter att utvecklingsplaneområdet med Kirunas nya centrum byggt upp och Kirunas nuvarande centrum har avvecklats.



*Bild 16. Insatstidskarta placering av ny räddningstjänst på Industrin 9:7 vid kv. Cisternen. Analysen är gjord utifrån planerad utbredning av Kiruna i framtiden. Körtid: mörkröd 0-3 min, rosa 3-5 min, gul, 5-10 min, grön 10-15 min. Källa: Metria.*

### **Gatunät, gång-, cykel- och mopedtrafik**

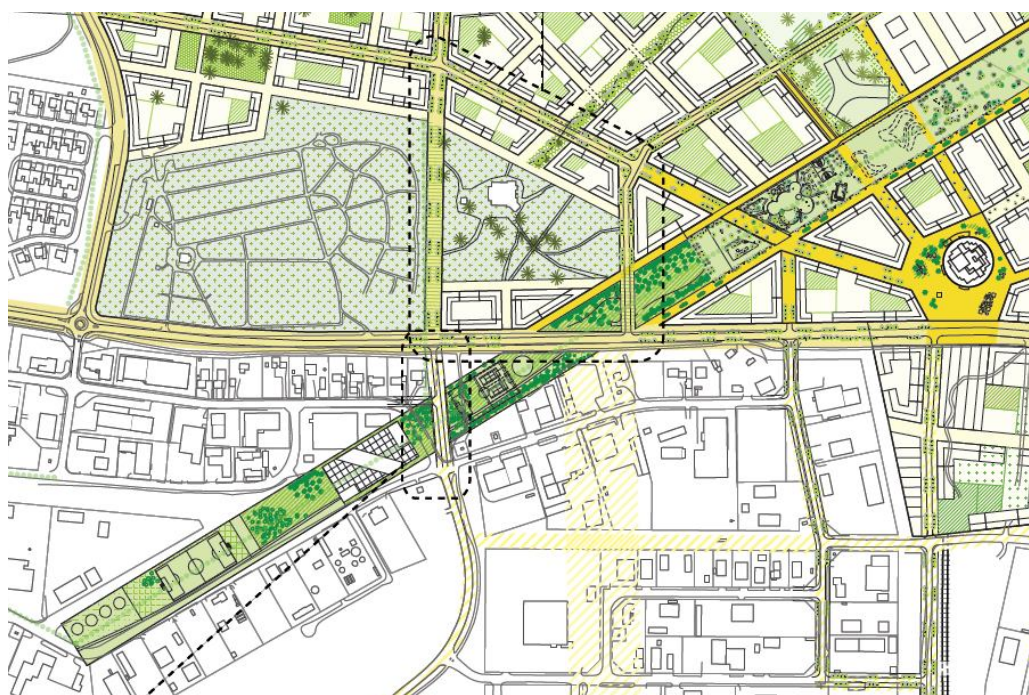
Trafikplanering har skett parallellt med detaljplaneringen och som underlag har man använt Kiruna kommuns allmänna planering för framtida investeringsobjekt, trafikstrategin och nya centrums utvecklingsplan. Detaljplaneområdets trafiklösningar är anpassade på generell nivå med möjligheter för olika typer av trafiklösningar som kommer att klaras ut vid framtida projektering. I detta fall är detaljplanens ambition att göra det möjligt för ett flertal olika lösningar.

Planområdet ligger mellan E10 (Lombolaleden), Österleden och kvarteret Cisternen vid Lastvägen. För att räddningstjänstens fordon snabbt ska kunna ta sig ut på Malmvägen och vidare till olika områden i staden föreslås en ny väg mellan korsningen Lastvägen/Industrivägen/Österleden och Malmvägen. Då denna korsning idag är en fyrvägs korsning föreslås att Industrivägen kortas av och fungerar som återvändsgränd norr om korsningen.

Det är möjligt att ha cirkulationsplats eller fyrvägs korsning enligt detaljplan. Det finns tillräckligt utrymme för båda. Kommunens trafikplan visar två cirkulationsplatser. En är i korsningen av Malmvägen/Österleden och den andra är i korsningen av

Lastvägen/Österleden. Båda korsningar kan lika gärna utformas som fyrvägs-korsningar. Nya centrums illustrationsplan visar en T-korsning i Malmvägen/Österleden och en fyrvägs-korsning i Lastvägen/Österleden. Det är god sikt i korsningen från den nya vägen åt båda håll på Malmvägen. Malmvägen är statligt ägd.

Områdets karaktär kommer att förändras i framtiden och oavsett vilka lösningar som beslutas så kommer trafikmängderna generellt att öka i området. Det är möjligt att ta fram lösningar för att hålla nere trafikmängderna och det skulle ge mer utrymme för räddningstjänstens fordon samt trafik mellan Lombolo och nya centrum. Det är dock viktigt att betona att det ska finnas uttryckningssignaler vid räddningstjänstens uttryckningsvägar så att risk för olyckor ska minimeras.



*Bild 18. En del av utvecklingsplan för nya centrum. Trafiklösningen i Malmvägen är T-korsning med koppling till kyrkan och kyrkogård.*



*Bild 18-19. Ungefärlig sikt från planerad utfart på Malmvägen. Vägen ansluter något längre österut, något längre bort på bilden till vänster. Foto: Therese Olsson*

Det har tidigare varit möjligt med genomfartstrafik mellan industrierna på Industrivägen och till Österleden. Denna trafik går idag förbi bostäder på Industrivägen. I planförslaget föreslås återvändsgränd vid bostäderna för att minska genomfartstrafiken och för att få plats med en anslutningsväg mellan Malmvägen och korsningen Lastvägen/ Österleden. Förvägen ansluter till Lastvägen vilken möjliggörs trafiken mellan industriområden också i framtiden. Det är av stor betydelse för de företag som har sin verksamhet där idag att nå deras fastighet för varutransporter mm. Den närmaste bostaden ligger i anslutning till återvändsgränden som är den närmaste delen av planområdet.

Idag går en gång- och cykelväg från korsningen och till Malmvägen. Planförslaget visar att den nya vägen får ungefär samma sträckning som gång- och cykelvägen har idag. Nuvarande gång- och cykelvägar går hela vägen från Malmvägen och söderut förbi planområdet, under E10 och vidare längs Österleden och Lombolo. I norr är denna sammanlänkad med gång- och cykelvägen som går längs Malmvägen som går mellan Tuolluvaara och nuvarande Kiruna centrum. Även söder om planområdet går en gång- och cykelväg hela vägen från Tuolluvaara till nuvarande Kiruna centrum. Det är viktigt att behålla sammanhängande gång- och cykelstråk för att behålla tillgängligheten för oskyddade trafikanter och därför ersätts den gång- och cykelväg som försvinner med en ny gång- och cykelväg bredvid den nya vägen. Den nya gång- och cykelvägen placeras på östra sidan för att sedan enkelt kunna koppla på befintlig gång- och cykelväg söderut, bredvid Österleden.



*Bild 20. Befintlig gång- och cykelväg mellan korsningen Lastvägen/Industrivägen/ Österleden och Malmvägen. Foto: Therese Olsson*

Då det är viktigt att räddningstjänstens fordon kan rycka ut så snabbt som möjligt bör det finnas två infarter till planområdet. Ny räddningstjänst ska ha in- och utfart till utryckningsfordon (med trafikljus) mot Maskinvägen, som är 160 meter från E10s cirkulationsplats. De ska ha andra in- och utfart för personal och skolskjutsar 130 meter norr om det. Det ska bli möjligt att nå ny räddningstjänst också från Lastvägen.

### **Kollektivtrafik**

Busshållplats ligger inom planområdet längs Österleden vid ny räddningstjänst. Platsen ska planeras till en ny plats inom planområdet. Nytt resecentrum planeras ca

800 meter från området och det är ca 4 km till befintlig busstation. Till den tillfälliga tågstationen som används idag är det drygt 6 km. Platsen för ny tågstation är inte ännu bestämt.

## **6.9 TEKNISK FÖRSÖRJNING**

### **Vatten och avlopp**

Kostnader av vatten och avlopp är räknat i Tekniska verkens förstudie våren 2015. Förstudien visar också olika möjligheter för vatten och avlopp lösningar.

För det första alternativet anlägger kommunen en ca 110 meter lång kommunal spillvatten- och vattenledning fram till fastighetsgräns från Lastvägen. För detta behövs rivning av befintlig asfaltväg från anslutningspunkt till fastighetsgräns, ny asfaltväg från anslutningspunkt till tomtgräns, ny utryckningsväg mellan Österleden och Malmvägen och nya belysningsstolpar. För det andra alternativet anlägger kommunen en ca 140 meter lång kommunal spillvattenledning samt en 265 meter lång kommunal vattenledning. Ledningarna kopplas på österifrån. För detta behövs rivning av befintlig asfaltväg då ledningarna korsar Österleden, ny planteringsyta, ny asfaltväg där ledningen korsar Österleden, ny utryckningsväg mellan Österleden och Malmvägen och nya belysningsstolpar. Lösningen kan lika väl vara någonting mellan de där två alternativ också.

Området ligger inom verksamhetsområdet för kommunalt VA och bekostas av VA-kollektivet. Oavsett vilken anslutningspunkt som används kommer fastighet att behöva fyllas upp för att spillvattenledningarna ska kunna få självfall. Om fastighet inte kan fyllas upp tillräckligt behöver spillvattnet pumpas via pumpstation. En eventuell pumpstation bekostas av fastighetsägaren.

### **Energi och ledningar**

Området kan anslutas till fjärrvärmenätet. Närmaste anslutning till fjärrvärme är längs Österleden. Kulverten går på andra sidan vägen om planerat området vilket innebär att anslutningen måste korsa vägen. Elledningar är visat i kartan när de ligger i kvartersmark. För att förbättra utnyttjande av Depån 1 är markkabeln visat inom större fastighet bredvid. Ledningen behöver inte flyttas om verksamhet inte krävs det. Länsstyrelsen har pekat ut i deras samrådsyttrande att "Enligt planen kommer en hel del ledningsdragning att bli aktuell i området, det är viktigt att föroreningsituationen inför dessa dragningar är ordentligt utredd. Dels för att undvika att oavsiktligt sprida en förorening och dels för att undvika att själva arbetena stoppas upp. Länsstyrelsen vill uppmärksamma på att enligt miljöbalken 10:11 är den som upptäcker en förorening skyldig att genast anmäla det till tillsynsmyndigheten."

### **Marksanering**

Kommunen är markägare till de flesta förorenade fastigheterna i planområdet. Ett förorenat område ska helst saneras innan detaljplanen antas. I praktiken är det dock



ofta svårt att åstadkomma det. Det har inte varit möjligt i den här detaljplanen. Detaljplanens huvudsyfte är att anvisa tomt för räddningstjänsten. Behov av att flytta verksamheter beror på gruvans utökning och brandstationens befintliga läge som närmaste verksamhet bredvid gruvan.

Enligt kommunens miljökontor är sanering till MKM-nivå lämplig för markanvändningen (verksamheter), som är medges i detaljplanen. När markägaren/exploatören söker bygglov kontrollerar kommunens bygglovsenhet att krav på sanering uppfylls.

I detaljplan införs detaljplanbestämmelsen a1: "Marken skall saneras till MKM nivå innan bygglov får ges." Saneringskrav är för kvarterna Cisternen, Depån och kvarteret Hjulet på norra sidan av Lastvägen. Saneringsbehov finns också på allmännt platsmark (Lastgatan, Natur-området). Detaljplanens saneringskrav betyder egentligen att om det ska utföras nybygge i kvarteren markerat med a1, måste utredning och sanering av marken utföras innan bygglov ges. Flertalet utredningar är gjorda av området, "Markundersökning Industrin 9:7" (2015), "Miljö- och geoteknisk undersökning, Industrin 9:7" (2015), "Miljöteknisk provtagningsplan" (2015), "Miljöteknisk undersökning av del av fastigheten Industrin 9:7 (2011). Ytterligare undersökningar kan behövas göras. Om undersökningarna visar att platsen är så förorenad att särskilda åtgärder måste till innan området kan få användas som man tänkt behövs en åtgärdsutredning. Vanligen anlitar markägaren konsult hjälp för att undersöka föroreningarna och bedöma vilka risker de innebär, i samråd med kommunen. Miljötillsynen bedömer om de föreslagna åtgärderna räcker, eller om miljöbalken ställer högre krav.

### **Avfall och hantering av massor**

Avfall ska hanteras enligt Kiruna kommun avfallsplan, 2012-2018. Planområdet behöver fyllas upp delvis med massor. Marknivåer ska inte sättas i detaljplan därför att projektering av området inte ännu har börjat. Det finns ingen anledning att sätta höjder utan noggrannare utredning av höjdnivåer.

### **Tele**

Kommunal opto finns tillgänglig i närområdet.

### **Branddamm**

I befintlig detaljplan finns det branddamm visat nära korsningen av Lastvägen och Österleden. Försvarsmakten har byggt en gjuten branddamm, som används inte längre. Befintlig branddammen skyddas i plankartan.

## 6.10 SOCIALA FRÅGOR

### Tillgänglighet

Det är god tillgänglighet från planområdet. Både bilvägnätet och gång- och cykelnätet är väl utbyggt. Trafikplan Kiruna Centralort visar att det tillkommande huvudnätet för gång- och cykel planeras att fortsätta på norra sidan av Malmvägen till nya centrum på flera ställen. Tillgänglighet för rörelsehindrade ska tas hänsyn till med planering nya trafiklösningar. Gång- och cykelgatan mellan Lombolo och Nya centrum är väldigt viktigt. Det måste tas hänsyn till i trafikplanering och planering av miljö.

### Barnperspektivet

Planområdet är planerat avskilt från områden där barn ofta vistas. Dock är det nära centrum med god tillgänglighet och nära busshållplats vilket gör det enkelt för till exempel skolklasser att besöka räddningstjänsten för studiebesök. Räddningstjänsten samlokaliseras med Kiruna kommuns skolskjuts vars bussar idag står i garage i närheten av planområdet. Den nya lokaliseringen innebär ingen betydande skillnad för resvägar.

Gång- och cykelgatan mellan Lombolo och Nya centrum är väldigt viktigt. Det måste tas hänsyn till i trafikplanering och planering av miljö. Gång- och cykelgatan måste vara trygg och lätt att gå. Det måste ha tillräckligt möjligheter att sitta ner och vila. Skotertrafik behövs planera noggrant så att det korsar med gång- och cykelgatan så lite som möjligt.

## 7. GENOMFÖRANDE

### ADMINISTRATIVA FRÅGOR

#### Tidplan

Detaljplanen handläggs enligt reglerna för utökat förfarande. Samråd med kommunala organ, statliga myndigheter, intresseorganisationer samt berörda grannar sker under planprocessen. De som har invändningar mot föreslagen detaljplan lämnar in skriftliga synpunkter under samrådstiden och/eller under granskningstiden. Efter samrådstiden och granskningstiden sammanställs inkomna synpunkter i samrådsredogörelse respektive utlåtande. Synpunkterna bemöts och eventuella justeringar förs under planarbetet. Planen vinner laga kraft tre veckor efter antagandebeslutet. Om planen överklagas fördröjs handläggningstiden.

|                     |  |
|---------------------|--|
| Preliminär tidplan: | Planprogram: nov 2014-mars 2015              |
|                     | Provtagningar och utredningar: sommar 2015   |
|                     | Samråd: februari 2016                        |
|                     | Granskning: maj 2016                         |
|                     | Antagande: kommunfullmäktige, september 2016 |
|                     | Laga kraft: tre veckor efter antagande       |

### **Genomförandetid**

Genomförandetiden sträcker sig fem (5) år från det datum då planen vunnit laga kraft. Under planens genomförandetid har fastighetsägaren rätt att utnyttja byggrätter enligt detaljplan. Efter genomförandetidens utgång kan kommunen upprätta ny detaljplan över området utan hänsyn till tidigare redovisade men icke utnyttjade byggrätter.

### **Ansvarsfördelning, huvudmannskap**

Kommunen är huvudman för allmän platsmark. Kommunen ansvarar för anläggande, drift och underhåll av gator och ledningsnät för VA. Dagvatten avleds via de allmänna dagvattenledningarna. Denna avledning dimensioneras för närvarande för att klara en situation med 10 års återkomsttid utan att marköversvämning ska uppstå. Ansvar för att klara denna dimensionering har VA-huvudmannen. Ytvatten avrinner ovan mark via markytans lågpunkter. Dessa extremflöden ligger utanför det ansvar som VA-huvudmannen har för att dimensionera dagvattensystemen och ska inte betraktas som allmänt dagvatten i formell mening. Förutsättningarna för att säkerställa bebyggelsen mot översvämning från dessa extremflöden kan snarast härledas till en god höjdsättning i planprocess och bygglovshantering.

### **Avtal (exploateringsavtal, markanvisningsavtal)**

Kommunen har planavtal med ett företag som vill att kommunen utreder möjligheten för en ny fastighet i kurvan av Lastvägen. Exploateringsavtal är inte gjort.

## **FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR OCH KONSEKVENSER**

### **Markförsörjning och fastighetsbildning**

Kommunen äger fastighet Industrin 9:7. Planen medger totalt två nya fastigheter för verksamheter. Ny verksamhetsfastighet i kurvan av Lastvägen ska säljas. Räddningstjänstens fastighet ägs fortsatt av kommunen. Kommunen äger all mark som är avsedd till allmän plats i detaljplan. För att trygga rätten att anlägga och bibehålla ledningar för fjärrvärme, vatten och avlopp, optofiber och el kan eventuell ledningsrätt behöva bildas. Verksamhetskvartersmarken kommer att avstyckas alternativt regleras till befintliga fastigheter för att skapa lämpliga fastigheter för område. Kommunen ansöker om fastighetsbildning för kommunens markanvisningar.

Ledningsrätt finns för VA-ledningen som går i den östra kanten av planområdet från E10 till Malmvägen. De finns VA-ledningar längst vägar (Lastvägen, Forvägen, Industrivägen), som har inte ledningsrätter. Bredband går vid Österleden, Forvägen och Lastvägen (på östra sidan om Österleden). Det finns ingen rättighet för Vattenfalls luftledning i brandstationens fastighet. Elledningen i ny räddningstjänsts fastighet ska bli en jordkabel. Överenskommelse ska göras om ledningsflytts kostnader.

## **EKONOMISKA FRÅGOR**

### **Planekonomi**

Planarbetet inklusive provtagningar och dagvattenutredning finansieras av stadsomvandlingen. Nuvarande brandstation är belägen inom Gruvstadspark 2. I bygglovskedet tar kommunen ut en planavgift enligt fastställd taxa. Kommunen bekostar och bygger ut den kommunala infrastrukturen. Saneringskostnader kan vara väldigt stora. Kommunen har inte kalkyl av det. Det är oklart vem tar kostnader av sanering. Saneringen måste projekteras i framtiden.

## **TEKNISKA FRÅGOR**

### **Tekniska utredningar**

Planområdet ska anslutas till kommunens VA-nät, fjärrvärmeanläggning samt optofiber. Som underlag till planhandlingarna har provtagningsplan (Miljöteknisk provtagningsplan för mark och geo) för geoteknik och inventering av verksamheter (Inventering och översiktlig riskbedömning av verksamheter i utvecklingsplaneområdets närhet, Tekniska verken, 2015-07-22) gjorts i planprogramskede. I början av planarbete är Miljö- och geoteknisk undersökning (Miljö- och geoteknisk undersökning, Industrin 9:7, Ramböll AB, 2015-09-07) gjorts. Dessa visar på markens beskaffenhet och grundläggningsmetoder samt om området är förorenat. Det har även gjorts en dagvattenutredning (Översiktlig dagvattenutredning, Industrin 9:7, Ramböll AB, 2015-09-17), som kartlägger risken för översvämning och ger förslag på åtgärder. Trafikplanering har varit pågående under detaljplanarbete. Kostnadsberäkningen är gjorts för det. Projektering av VA har inte börjat.

## **8. KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE**

### **Utryckning**

Det är av stor vikt att ny räddningstjänst placeras så att boende i Kiruna kan nås med en så snabb insatstid som möjligt. Det måste finnas vägar som underlättar för att räddningstjänstens fordon kan rycka ut snabbt. Den nya vägen mellan Lastvägen och Malmvägen underlättar för att räddningstjänstens fordon snabbt ska kunna ta sig ut på Malmvägen och vidare till stora delar av Kiruna. Om inte vägen anläggs förlängs insatstiderna till bland annat nya Kiruna centrum vilket försenar den viktiga tiden från att räddningstjänsten får larm till att de kan påbörja släckningen.

Den nya korsningen Lastvägen/Österleden/den nya vägen mellan korsningen och Malmvägen anpassas i planförslaget för att kunna vara cirkulationsplats eller fyrvägskorsning. Om cirkulationsplats ska anläggas är det viktigt att den är tillräckligt stor för att räddningstjänstens fordon enkelt ska kunna färdas cirkulationsplatsen. Om fyrvägskorsning med trafikljus anläggs är det viktigt att signaltiden anpassas efter uttryckningsfordonen, t.ex. genom trafikljus med sensorer som känner av fordon. Trafikplanering har pågått samtidigt med detaljplanering.

## **Deformation**

Det är mycket viktigt att räddningstjänsten anläggs inom en snar framtid då nuvarande huvudbrandstation redan är påverkad av sättningar. Räddningstjänst är en mycket viktig samhällsfunktion som måste finnas tillgänglig och om inte ny räddningstjänst hinner anläggas färdigt innan den nuvarande måste utrymmas på grund av gruvans deformation måste en tillfällig brandstation användas.

## **Samlokalisering**

Planförslaget innebär samlokalisering av räddningstjänstens verksamhet och bussgarage för skolskjuts. Samlokaliseringen gäller tvätthall samt tvätt- och torkrum för fordonen, kök och matsal, kompressorrum, omklädningsrum, bastu och dagrum. Utöver det är det även tänkt att kommunala förvaltningar ska kunna ha tillgång till gym och utbildningslokal. Samlokalisering medför positiva konsekvenser i form av minskat markanspråk och lägre byggkostnader än om likadan lokal skulle uppföras på två platser.

## **Omkringliggande industrier**

Planområdet ligger i ett småindustriområde i nära anslutning till nya centrum. Påverkan på planområdet från omkringliggande industrier har utretts tillsammans med räddningstjänsten och miljökontoret som inte ser några problem med den tänkta lokaliseringen. En brand i någon av verksamheterna i närheten har inte sådana konsekvenser att lokaliseringen av brandstation och därmed planförslaget påverkas. Räddningstjänsten används dygnet runt och nattskiftet sover på stationen. Omkringliggande verksamheter är aktiva dagtid vilket inte bör medför betydande bullermängder nattetid.

## **Dagvatten**

Andelen hårdgjord ytor ökar i och med planförslaget, vilket leder till ökad mängd dagvatten. Dagvattenlösningen som föreslås är anpassad efter ökat dagvatten och lösningen är viktig för att inte dagvattenmängden ska göra skada på bebyggelse och omgivning. Dagvatten från planområdet leds till Luossajoki som redan är belastad och har otillfredsställande ekologisk status. Fördröjning av dagvattnet kan erhållas med hjälp av två dagvattendammar. Vid stora regnmängder kommer dagvattenledningar att gå fulla. Vatten avleds då på ytan på gatorna som med fördel kan utformas med fördröjande funktion. Dagvattnets hantering bör lyftas fram ur ett gestaltningsperspektiv. Dike längst Österleden och i naturområdet samt en dagvattendammar före utloppet i Luossajoki bidrar med ytterligare rening av dagvatten från planområdet.

## **Planens påverkan på omgivningen**

Garage för skolskjutsbussar och räddningstjänstens fordon påverkar inte omkringliggande verksamheter negativt. Verksamheter i området kommer i framtiden troligtvis att utvecklas från upplag och småindustri till verksamheter, som kontor tillverkning och handel. Tomten längs Industrivägen behåller samma byggrätt och

byggnadshöjd som tidigare. Vid nybyggnation längs Lastvägen krävs sanering av mark i flertal fastigheter.

För att minska genomfartstrafiken förbi närliggande bostäder samt att möjliggöra en anslutningsväg till Malmvägen planeras en återvändsgränd på Industrivägen. Detta gör att de boende i kvarteret Kälken inte längre påverkas av genomfartstrafik mellan närliggande industrier och Österleden. Det gör även att utryckningsfordon inte färdas direkt förbi bostadsfastigheterna om det inte hänt något just där. Däremot kan de boende påverkas av ökat buller vid utryckning. Detta gäller dock under en begränsad tid och beroende på var en olycka har skett, precis som idag.

Nya centrum får nära till räddningstjänsten vilket är positivt då det är korta utryckningsvägar till många bostäder och verksamheter. Skolklasser har korta vägar att färdas för utbildning eller studiebesök. Med goda gång- och cykelmöjligheter bör räddningstjänsten upplevas tillgänglig för allmänheten i högre utsträckning än idag, vilket är positivt.

Det är viktigt att infrastrukturen till stor del blir färdig innan räddningstjänsten börjar sin verksamhet i området. Projektering av byggnation har börjat.

## **9. MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN**

Planavdelningen på Kiruna kommun har upprättat planhandlingarna i samarbete med räddningstjänsten, skoltransporter, miljökontoret, bygglovskontoret, mark- och exploateringsenheten, kommunantikvarie, översiktsplanering, trafik och IT-avdelningen på Kiruna kommun samt KBAB och Tekniska Verken i Kiruna AB. Dagvattenutredning och provtagningar inklusive provtagningsplan är gjorda av Ramböll.

Maria Persson  
Planchef

Aleksiina Paakki  
Planarkitekt