

FÖRSTUDIE

Kiruna ny järnväg

Ny järnvägsstation i Kiruna

Slutrapport februari 2013

Dnr TRV2012/18220



Slutrapport

Bakgrund

Den pågående samhällsomvandlingen i Kiruna medför att befintlig järnvägsstation snart kommer att rivas. Ny järnväg har byggts väster om Kiruna. Trafiken på denna har inletts 28 augusti 2012. För att säkerställa persontransporter på järnväg till och från Kiruna även i framtiden behöver ett nytt läge för järnvägsstation eller resecentrum hittas.

Som underlag för denna förstudie ligger en idéstudie utförd under hösten och vintern 2011-2012. Idéstudien identifierade nio utredningsalternativ till lokalisering av ny järnvägsstation eller resecentrum i Kiruna.

Projekt mål

Ändamålet med projektet är att hitta en långsiktigt hållbar lokalisering av järnvägsstationen i Kiruna och därigenom med stöd i funktions- och hänsynsmålen säkerställa transportkvaliteten för persontåg. Ändamålet är även att stärka förutsättningarna för samverkande bebyggelseutveckling och transportsystem.

Projektmålen preciserar hur järnvägsanläggningen ska utföras för att tillgodose ändamålet. Förstudiens projektmål bygger vidare på de projektmål som lyftes fram i Idéstudien. Projektmålen har sin utgångspunkt i de transportpolitiska målen samt i lokala och regionala mål.

Tillgänglighet (Funktionsmål)

1. Stationsläget ska fungera både ur kort och långt tidsperspektiv.
2. Stationsläget ska ge god tillgänglighet till/från målpunkter för resenärer.
3. Järnvägens samband ska förstärkas med andra kommunikationssystem som bil, cykel, buss, taxi, flyg m.m.
4. Lokalisering av ny station ska göra det attraktivt att välja tåget som alternativ till andra kommunikationsmedel.
5. Tillgängligheten ska öka till Kirunas värdefulla kultur och naturmiljöer samt övriga målpunkter för boende och turism.
6. Kvaliteten för näringslivets transporter på järnväg ska inte påverkas negativt.

Säkerhet, miljö och hälsa (Hänsynsmål)

1. Ny järnvägsanläggning ska ha en god säkerhet. Stor vikt ska läggas vid att resenären säkert ska kunna ta sig till och från stationen.
2. Ny anläggning ska byggas utifrån ett robusthets- (med minimerad sårbarhet) och säkerhetssyn.
3. Ny anläggning ska inte utgöra en barriär.
4. Påverkan på värdefulla natur- och kulturmiljöer ska minimeras genom att intrång i känsliga miljöer begränsas.
5. Påverkan på rennäringens möjligheter med avseende på flyttning och renbete ska minimeras.
6. Lokalisering av ny station ska minska klimatpåverkan och energieffektivitet ska tillämpas

Studerade alternativ

Jämförelsealternativet, JA

JA innebär en placering vid den befintliga Malmbangården, ca 5 km väst-nordväst om Kiruna framtida centrum. Placeringen medför säckstation för persontågen. Stationen kan byggas med tre spår med sidoplattform mellan järnvägen och Lokstallsvägen. Placeringen förutsätter att Lokstallsvägen byggs om i ett östligare läge. JA ansluter direkt till befintlig del av E10, söder om den framtida anslutningen för ny E10. Alternativet förutsätter anslutande busstrafik till Kiruna.

Utredningsalternativ UA1b

UA1b innebär en placering norr om det nordliga triangelspåret, beläget ca 7 km väst-nordväst om Kiruna framtida centrum. Stationen blir en genomgångstation med möjlighet till tågmöten. Ny station placeras väster om befintlig järnväg och två spår för resandeutbyte anläggs samt ett utdragsspår/uppställningsspår. Hela stationsanläggningen anläggs väster om järnvägen med behov av planskild passage av Malmbanan som följd. Via E10 ansluter stationsanläggningen till Kiruna. Alternativet förutsätter anslutande busstrafik till Kiruna.

Utredningsalternativ UA3

UA3 placeras norr om det södra triangelspåret och strax söder om berget Kirunavaara samt den godsbangård som nu håller på att uppföras. I UA3 är den nya stationen belägen ca 7 km sydväst om Kiruna framtida centrum. UA3 medför att en station kan byggas med ett eller två spår med mellanplattform. Stationen placeras på södra sidan av Malmbanan och godsbangården och kan förskjutas västerut eller österut. Viltpassagen/Ekoduken i söder begränsar både bangården och stationen söderut. Stationen i UA3 kan via ny väg ansluta via Nikkaluoktavägen (väg 870) till Kiruna. Tillfartsväg till stationen ansluter till befintlig planskildhet mellan Nikkaluoktavägen och järnvägen. Alternativet förutsätter anslutande busstrafik till Kiruna.

Utredningsalternativ UA6

UA6 innebär en placering vid flygplatsen, beläget ca 3-4 km bilväg söder om Kiruna framtida centrum. Stationen kan utformas som en säckstation (UA6a) eller med en vändslinga (UA6b). UA6 medför att en station kan byggas med ett eller två spår med mellanplattform. UA6 ansluter till Kiruna flygplats och via Flygplatsvägen till Kiruna. Alternativet förutsätter anslutande busstrafik till Kiruna. Flygsäkerhetszonen runt flygplatsen påverkar hur nära kontaktledningsstolpar kan anläggas. Särskilt tillstånd behövs för att anlägga kraftledning, i detta fall i form av kontaktledning, inom 4000 meter från flygplatsen.

Utredningsalternativ UA8

UA8 innebär en placering vid Kiruna framtida centrum. Stationen kan utformas som en säckstation (UA8 a) eller med vändslinga (UA8 b). En tänkbar variant kan också vara att placera stationsläget norr om Lombolleden, med eller utan vändslinga (UA8c). Anslutning till befintligt järnvägsnät kan göras antingen vid Malmbanan med nytt triangelspår eller vid Svappavaaraspåret (UA8s). UA8 medför att en station kan byggas med ett eller två spår med mellanplattform. UA8 ansluter till Kiruna vid Nikkaluoktavägen (väg 870). Den nya järnvägen kan ansluta via nytt triangelspår till Malmbanan och följer då en kortare sträcka befintligt spår för att sedan följa den nya dragningen av Nikkaluoktavägen. Ett alternativ till Malmbanan är att ansluta den nya järnvägen till Svappavaarabanan i söder. Särskilt tillstånd behövs för att anlägga kraftledning, i detta fall i form av kontaktledning, inom 4000 meter från flygplatsen.

Bortvalda alternativ

Bortvalt alternativ UA5

UA5 innebär en placering öster om det södra triangelspåret längs järnvägen mot Svappavaara, beläget ca 7 km söder om Kiruna framtida centrum. Stationen utformas som en genomgående station med anslutning i öst och väst till Svappavaaraspåret. För persontrafiken får stationen funktionen av en säckstation då samtliga persontåg måste göra lokvändning här.

UA5 väljs bort eftersom den för persontrafiken får funktionen av en säckstation med låg tillgänglighet och dåliga trafikeringssegenskaper. Persontågens behov av lokvändning påverkar kapaciteten på Svappavaaraspåret. UA5 placerar en station som riskerar att påverka den passage söderut som både Gabna och Laevas samebyar använder.

Ytterligare ett skäl till att UA5 har valts bort är att UA3 är jämförbart med UA5, men UA3 ger möjlighet till bl a genomgångstrafik för persontågen och behovet av kompletterande infrastruktur är mindre.

Bortvalt kombinationsalternativ UA6-UA7

I Idéstudien studerades ett alternativ som innebar en kombination med hållplats för resandeutbyte vid flygplatsen och ett stationsläge vid Kiruna framtida centrum. Detta kombinationsalternativ väljs bort eftersom det förenar mycket stor kostnad med stor påverkan på både rennäringens verksamhet och vägdragningen av ny väg 870.

Bortvalt alternativ UA7

UA7 ansluter till Kiruna vid Nikkaluoktavägen. Den nya järnvägen ansluter till Svappavaaraspåret i söder.

UA7 väljs bort eftersom det inte medför några fördelar i jämförelse med UA8. UA7 medför stor påverkan på rennäringen i området och stor påverkan på våtmarken mellan flygplatsen och Lombolo samt det rörliga friluftslivet i området.

Bortvalt alternativ UA1a

UA1a innebär en placering norr om det nordliga triangelspåret, beläget ca 7 km väst-nordväst om Kiruna framtida centrum. Stationen blir en genomgångstation med möjlighet till tågmöten.

UA1a väljs bort eftersom det inte medför några fördelar i jämförelse med UA1b samtidigt som det försvårar en framtida utbyggnad till dubbelspår samt på östra sidan kommer nära E10. Vidare innebär UA1a att två anslutningsspår måste förlängas ca 2,5 km norrut (i UA1b är det ett anslutningsspår) vilket även medför ökat markanspråk och högre anläggningskostnad. Alternativet ger även en mer splittrad stationslösning.

Bortvalt alternativ UA2

UA2 innebär en placering inom det nordliga triangelspåret, beläget ca 6 km väst-nordväst om Kiruna framtida centrum. Stationen blir en genomgångstation.

UA2 väljs bort eftersom det inte uppfyller uppställda tekniska krav på järnvägsanläggningen. Den befintliga banans profil lutar med ca 10 promille. En maximal lutning på 2 promille är krav på en station där växling ska förekomma. Stationen placeras i en ytterkurva med en rälsförhöjning (skillnad i höjd mellan de båda rälerne) på 120 mm. Vid plattform är maximal tillåten rälsförhöjning 100 mm. UA2 ligger i en kurva med växelanslutning i ytterbågskurva. Stationens läge och utformning gör att det inte är möjligt att till rimliga kostnader uppfylla tekniska krav.

Bortvalt alternativ UA4

UA4 innebär en placering delvis inom triangelspåret i söder, beläget ca 7 km sydväst om Kiruna framtida centrum. Stationen blir en genomgångsstation med endast ett stationsspår. Två persontåg kan inte samtidigt göra uppehåll på stationen, utan att blockera Malmbanan för övrig trafik.

UA4 väljs bort eftersom det inte uppfyller uppställda tekniska krav på järnvägsanläggningen. Den befintliga banans profil lutar med ca 10 promille. En maximal lutning på 2 promille är krav på en station där växling ska förekomma. Det begränsade utrymmet medger en plattformslängd på 415 m. De uppställda riktlinjerna för ny station i Kiruna är 455 m. Plats för framtida utbyggnad saknas. UA4 ligger i en kurva med växelanslutningar i innerbågskurvor. Stationens läge och utformning gör att det inte är möjligt att till rimliga kostnader uppfylla tekniska krav.

Planer och bestämmelser som berör utredningsalternativen

Jämförelsealternativet

Aktuellt område är i den fördjupade översiktsplanen markerad som område för "handel, kontor, bostäder, hotell och restaurang". Bostadsområdet strax nordöst om området är markerat som "bostäder, kompletteringsbebyggelse".

Bostadsområdet öster om Lokstallsvägen är detaljplanelagt.

JA ligger inom riksintresseområde för kulturmiljö och kulturmiljöprogrammet. Ett bostadsområde ligger i järnvägens närhet. Bostadsområdet är redan idag utsatt för bullerstörningar. JA ligger inom Gabna sameby, men påverkar inga utpekade intressen för rennäringen. Lokstallsvägen planeras att användas som LKABs infartsväg.

Utredningsalternativ UA1b

Den del av området som ligger inom den fördjupade översiktsplanen är markerad som "korridor för järnväg" och "korrdior för väg E10".

I Översiktsplanen ligger området inom kategorin "Gruvindustri".

Ny järnvägsanläggning som placeras öster om befintligt järnväg kommer delvis att ligga inom detaljplanelagt område.

Nytt uppställningsspår och anslutningsspår till Malmbanan kommer i konflikt med två Natura 2000-områden, dels området Rautas och dels område Torne och Kalix älvsystem. Anslutningsspår och uppställningsspår är i norr över våtmarksområden av klass 3 enligt VMI (våtmarksinventeringen). UA1b ligger inom Gabna sameby, men påverkar inga utpekade intressen för rennäringen.

Utredningsalternativ UA3

I den fördjupade översiktsplanen är området markerat som "svår passage rennäring", "korridor för järnväg", "korrdior för väg E10", "flyttled rennäringen" och "buffertområde kring flyttled rennäring". Strax väster om ligger även ett område markerade som "rastbete rennäring".

Området norr om befintlig järnväg är till stora delar detaljplanelagt. Området söder om befintlig järnväg är till större delen inte detaljplanelagt, förutom ett mindre område som ligger ungefär mitt på den nya stationen.

UA3 ligger inom Laevas sameby och inom riksintresseområde för rennäringen. UA3 tangerar område utpekade som rastbete. UA3 ligger i närhet till våtmarksområde VMI klass 3.

Utredningsalternativ UA6

I den fördjupade översiktsplanen är området markerat som "svår passage rennäring", "korridor för väg E10", "rastbete rennäring", "flyttled rennäringen", "slädhundsspår" och "buffertområde kring flyttled rennäring". Öster om ny stations finns område markerat för "småindustri, handel" och "kontor, handel, bostäder".

UA6 ligger inom våtmarksområde av VMI klass 3. UA6 påverkar rekreation i området då den skär av slädhundsspår. UA6 ligger inom Laevas och Gabna samebyar och inom riksintresseområde för rennäringen. UA6 korsar flyttleder av riksintresse och ligger inom område utpekade som rastbete.

Utredningsalternativ UA8

I den fördjupade översiktsplanen är området markerat som "svår passage rennäring", "korridor för väg E10", "rastbete rennäring", "flyttled rennäringen", "slädhundsspår" och "buffertområde kring flyttled rennäring". Väster om ny stations bostadsområdet Lombolo bla markerat för "bostäder, kompletteringsbebyggelse" och "utredningsområde bostäder och kompletteringsbebyggelse".

UA8 ligger inom riksintresseområde för rennäringen och påverkar rennäringens intressen.

Miljöpåverkan

Jämförelsealternativet

JA ligger inom riksintresseområde för kulturmiljö och kulturmiljöprogrammet. Inga kända fornlämningar finns i närheten av JA. Inga kända naturvärden finns utpekade.

Utredningsalternativ UA1b

Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem kommer att påverkas genom att både anslutningsspåret och uppställningsspåret hamnar över delar av vattensystemet (Vuonajohka/Tiansbäcken). De stora höjdskillnaderna mellan ny järnvägsanläggning och befintlig mark resulterar i antingen behov av höga banker och därmed mycket fyll samt omgrävning av vattendraget eller en lösning där ny järnväg går på bro på de sträckor där vattendraget passeras. Anslutningsspåret gör även intrång i Natura 2000-området Rautas då nytt spår går ca 1,6 km in i Natura 2000-området innan det ansluter till Malmbanan.

Delar av den nya järnvägen (anslutningsspår och utdragsspår) går i norr över våtmarksområden av klass 3 enligt VMI (våtmarksinventeringen). Vidare kommer anslutningsspåret och utdragsspåret i norr att stärka den nord-sydliga barriären som järnvägen och E10 utgör. Visuellt kommer också den nya järnvägen att upplevas mer påtaglig då den hamnar mellan 5-10 meter ovan mark.

Utredningsalternativ UA3

UA3 ligger i närhet till våtmarksområde VMI klass 3.

Inga kända fornlämningar bedöms påverkas av den nya järnvägsanläggningen. Beroende på utformningen och lokaliseringen av övriga stationsytor kan tre närliggande övriga kulturhistoriska lämningar komma att påverkas.

Utredningsalternativ UA6

Utredningsalternativet kan medföra en eventuell påverkan på Natura 2000-området "Rautas delar" delen Aptasvara som ligger strax öster om UA6. Eventuell påverkan beror på om ny järnvägssträckning påverkar strömningarna mellan våtmarksområdena eller om utredningsalternativet påverkar rennärningen på sådant sätt att betningen i Natura 2000-området påverkas.

Ny järnväg fram till stationen i UA6 skär av den väst-östliga korridoren av sammanhängande naturmiljö. Vid UA6a passerar den nya järnvägsanläggningen i närheten av fyra kända fornlämningar, samtliga är klassade som övriga kulturhistoriska lämningar.

UA6b medför större intrång i våtmarker, större markanspråk och påverkan på ytterligare tre kända fornlämningar.

Utredningsalternativ UA8

UA8 ligger inom riksintresseområde för kulturmiljö samt kulturmiljöprogrammet. UA 8 kommer även att påverka rekreation i området då den skär av delar av slädhundsspåren, se figur 5.13. Den nya järnvägen kommer att passera genom områden som är av klass 3 enligt våtmarksinventeringen.

Anslutning från Malmбанan fram till det nya stationsläget strax öster om Lombolo medför höga banker och djupa skärningar samt att runt fyra kända fornlämningar kan komma att påverkas. En av dessa är klassad som fast fornlämning och de övriga är klassade som övriga kulturhistoriska lämningar. Anslutning via Svappavaaraspåret resulterar i ökad fragmentering av naturmiljön och ytterligare barriär för rennäring och rekreation.

Jämförande utvärdering och bedömning av måluppfyllelse

Jämförelsealternativet, JA

JA är ett stationsläge vid Kiruna Malmbangård. JA anläggs inom järnvägsområde och medför ingen påverkan på känsliga miljöer. JA har begränsade utbyggnadsmöjligheter, låg tillgänglighet till målpunkter i Kiruna och medför säckstation.

Utredningsalternativ 1b, UA1b

UA1b är ett perifert stationsläge norr om Kiruna beläget längs E10. UA1b anläggs vid befintlig järnväg och medför intrång i två Natura 2000-områden. UA1b har goda utbyggnadsmöjligheter, låg tillgänglighet till målpunkter och medför genomgångsstation. UA1b medför att angöringsspåret blir mycket långt på grund av lutningsförhållandena norrut.

Utredningsalternativ 3, UA3

UA3 är ett perifert stationsläge sydväst om Kiruna beläget vid den nya godsbangården. UA3 anläggs vid befintlig järnväg och medför måttlig påverkan på känsliga miljöer. UA3 har goda utbyggnadsmöjligheter, låg tillgänglighet till målpunkter och medför genomgångsstation.

Utredningsalternativ 6, UA6

UA6 är ett perifert stationsläge sydost om Kiruna, beläget vid och samordnat med flygplatsen. UA6 påverkar rennärningen och naturmiljön (våtmark) i området. UA6 har goda utbyggnadsmöjligheter, samordningsfördelar tillsammans med flygplatsen.

Utredningsalternativ 8, UA8

UA8 är ett centralt stationsläge vid Kiruna framtida centrum som ansluter via nya sträckningen av Nikkaluoktavägen. UA8 har tre alternativa stationsplaceringar/utformningar samt två möjliga anslutningar till befintligt järnvägsnät, antingen till Svappavaaraspåret i söder eller via nytt triangelspår till Malmbanan i väster. UA8 påverkar rennäringen och medför påverkan på känsliga naturvärden i området. UA8 medför mycket god tillgänglighet till målpunkter i Kiruna och får gång- och cykelavstånd till Kirunas framtida centrum.

Samråd

Samråd har skett enligt lagen om byggande av järnväg och handlagts enligt BVANV 1608. I samband med samråd har det kommit in synpunkter och yttranden från allmänheten, organisationer och kommuner, regionala och centrala myndigheter.

Allmänt samrådsmöte har hållits i Kiruna. Särskilda samrådsmöten har hållits med gruvnäringsen, länsstyrelsen, kommunen, rennäringsen, flygplatsen samt en friluftsförening.

Referensgruppsmöten med representanter från Trafikverket, LKAB, Kiruna kommun, Läns- trafikken och Kiruna Lapland har genomförts. SJ och Norrtåg har beretts möjlighet att delta.

Många samrådsparter har avstått från att lämna synpunkter. Många som har lämnat synpunkter förespråkar de centrala alternativen UA6 och/eller UA8. Rennäringsen och LKAB förespråkar de externa utredningsalternativen.

Slutsatser och val av alternativ

De alternativ som har behandlats i förstudien har vägts mot varandra med avseende på funktion, robusthet, säkerhet, tillgänglighet, markanspråk, miljö, rennäringsen, genomförande och kostnad. Nästa planeringsskede blir utformning av lokaliseringsalternativ och påbörja arbete med MKB.

Förstudien föreslår att samtliga kvarvarande alternativ JA, UA1b, UA3, UA6 och UA8 utformas och utreds fördjupat i nästa planeringsskede.

Dokumenttyp: Beslut
Beslutat av: Torbjörn Suneson
Dokumentdatum: 2013-04-08
Ärendenummer: TRV 2012/18220

Projektnummer: [Projektnummer]
Ert datum: [Motpartens datum]
Ert ärendenummer: [Motpartens
ärendelD]



TRAFIKVERKET

Trafikverket
Box 809
971 25 Luleå

Besöksadress: Sundsbacken 2-4
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se

www.trafikverket.se

Beslut

Kopia till:

Diariet

Trafikverkets beslut inför fortsatt arbete efter förstudie Ny Järnvägsstation i Kiruna.

Beslut

Trafikverket beslutar att förstudiens alternativ JA, UA1b, UA3, UA6a och UA8s ska ligga till grund för fortsatt planering.

Bakgrund

Trafikverket, Stora projekt, Kiruna Ny Järnväg har genomfört förstudie Ny Järnvägsstation i Kiruna.

För att säkerställa möjligheten till persontransporter till och från Kiruna på järnväg måste Kirunas järnvägsstation ersättas. Förstudien har utrett nio alternativa placeringar av ett nytt stationsläge i Kiruna.

Samråd har skett bland annat med Länsstyrelsen i Norrbotten, Kiruna kommun, LKAB, samebyar och berörd allmänhet. De alternativ som behandlats i utredningen har vägts mot varandra med avseende på funktion, robusthet, säkerhet, tillgänglighet, markanspråk, miljö, rennärning, genomförandekostnad och samhällsekonomisk nytta.

Sammantaget för Ny Järnvägsstation i Kiruna är alternativ JA, UA1b, UA3, UA6a och UA8s de mest fördelaktiga alternativen.

Anläggande av Ny Järnvägsstation i Kiruna bedöms som byggande av järnväg enligt lagen om byggande av järnväg (LBJ). Detta innebär att järnvägsplan enligt LBJ 2 kap § 1 ska upprättas. Bedömningen grundas på material i framtagna förstudie samt länsstyrelsens beslut angående betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen i Norrbottens län har tagit beslutet att projektet antas medföra betydande miljöpåverkan.

Kiruna kommun anser att planeringen av infrastrukturen i Kiruna ska ske samordnat med stadsplaneringen och utvecklingen av den nya stadskärnan.

Trafikverket har en viktig roll inom samhällsutvecklingen. För att bidra till en positiv utveckling i stadsomvandlingen i Kiruna ska den fortsatta planeringen av Ny Järnvägsstation ske i nära samverkan med övrig stadsplanering.

Slutrapport

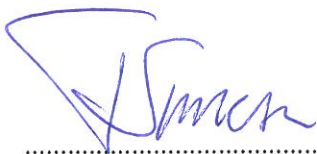
Inför kommande arbeten;

- Fortsatt på uppfyllande av projektets mål och samhällsnyttan av investeringen
- Fortsatt nära dialog och förankring med Kiruna kommun och LKAB
- Fortsatt samråd med Gabna och Laevas samebyar

Föredragande och samråd

Samtliga utredningsalternativ är presenterade för den interna referensgruppen som förordar ovan valt beslut.

Beslutande i detta ärende är Verksamhetsområdeschef Torbjörn Suneson, Samhälle med Regionchef Arnold Vonkavaara, Samhälle Region Nord och Projektledare Alf Karlsson som föredragande.



2013-12-18

Torbjörn Suneson

Bilaga:

Kopia på länsstyrelsen i Norrbottens beslut för projektet om Betydande Miljöpåverkan, daterat 2012-12-20.

11 Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan



BESLUT
Datum
2012-12-20

Diarienummer
343-10876-12

1 (2)

Trafikverket
Ärendemottagningen
Alf Karlsson
Box 810
781 28 BORLÄNGE



Samråd och beslut om betydande miljöpåverkan för ny järnvägsstation Kiruna, Kiruna kommun, TRV 2012/18220

Beslut och motivering

Länsstyrelsen beslutar med stöd av 6 kap. 5 § MB att rubricerade projekt kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen grundar sitt beslut på de kriterier som anges i Förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (1998:905), bilaga 2. Detta med hänsyn taget att ny mark tas i anspråk och oavsett alternativ så innebär de olika lösningarna stora konsekvenser ur både miljö- och hälsöhänsen samt för rennärningen.

Beslutet får inte överklagas särskilt.

Samråd

Inledningsvis är det enligt länsstyrelsens mening ytterst anmärkningsvärt att år 2012 föreslå anläggandet av en permanent järnvägsstation i form av en säcklösning med betydande restidsförlängningar som följd. Detta gäller för trafiklösningar i allmänhet och i synnerhet för lokdragna trafiklösningar. I det svenska och europeiska järnvägsnätet satsas mycket stora resurser i syfte att just bygga bort existerande säcklösningar. Denna ambition måste även vara vägledande vid valet av alternativ lösning för Kirunas framtida järnvägsstation.

I denna samrådshandling utredes såväl alternativ som att man väljer bort alternativ. Enligt nu gällande planering så närmar sig detta en järnvägsutredning som ska göras innan beslut fattas om vilket alternativ man vill gå vidare med till projektering.

De alternativa stationslägena redovisas från en teknisk synvinkel dvs hur är de olika lägena möjliga att utveckla. Det som genomgående saknas i redovisningen är relationen till det nya Kiruna och hur det nya stationsläget kan fungera tillsammans med den nya staden och de behov som kommer att finnas där. Även här, liksom när det gäller väg E10 så finns det anledning att avvakta, så att planeringen kan ske i samverkan med planeringen för det nya samhället.

POSTADRESS	BESÖKSADRESS	TELEFON	TELEFAX	E-POST	INTERNET
971 86 LULEÅ	Stationsgatan 5	0920-960 00	0920-22 84 11	norrboten@lansstyrelsen.se	www.lansstyrelsen.se/norrboten

I rapporten nämns behovet av att samplanera med väg 870. Denna möjlighet bedöms inte finnas längre, då förslaget för väg 870 redan passerat utställningsskedet.

I kommande järnvägsutredning behöver kopplingen till samhället och dess funktioner utvecklas. Resecentrumfunktionen är mycket viktig i ett samhälle och tillgängligheten till denna spelar en stor roll när det gäller människors resvanor. För Kirunas del med en betydande turismnäring får denna typ av anläggning en extra stor betydelse för att få turister att stanna upp i Kiruna. En extern lokalisering ställer mycket höga krav på effektiva transporter mellan centrum och järnvägsstationen.

Alternativen UA3, UA6 och UA8 bedöms avsevärt påverka rennäringens utövande. Den nya ekodukten och dess tillhörande anläggningar för renskötseln som är under uppförande i samarbete med Trafikverket och LKAB förlorar sin funktion om en ny järnväg tillkommer enligt UA6 och UA8.

Handlingen saknar en beskrivning av projektets påverkan på kulturmiljön. I kommande MKB ska en kulturmiljöanalys med redovisning av konsekvenserna för kulturmiljön ingå.

Vidare berör JA-alternativet ett karaktärsområde inom riksintresset kulturmiljö. I det fortsatta arbetet är de därför nödvändigt med en djupare kulturmiljöanalys av vilka konsekvenserna kan bli av en ny järnvägsstation i Kiruna enligt JA-alternativet.

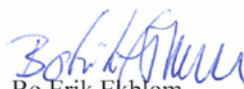
Slutligen ska eventuella separata sakprövningar som t ex anmälningsärenden för vattenverksamhet anges i kommande MKB.

Bakgrund

Enligt väglagen 14 a § ska den som planerar att bygga en väg alltid genomföra en förstudie. I förstudien ska förutsättningarna för den fortsatta planeringen klarläggas. Vid utarbetandet av förstudien ska samråd enligt 6 kap. 4 § MB ske med bl a länsstyrelsen.

I beredningen av detta ärende har enheterna för tillväxt och kommunikation-, miljöskydd-, naturresurs och rennäring-, kulturmiljö- samt plan och bostad deltagit.


Katarina Rönnbäck


Bo Erik Ekblom



Trafikverket, Stora projekt, Box 809, 971 25 Luleå. Besöksadress: Residensgatan 18.
Telefon : 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

www.trafikverket.se