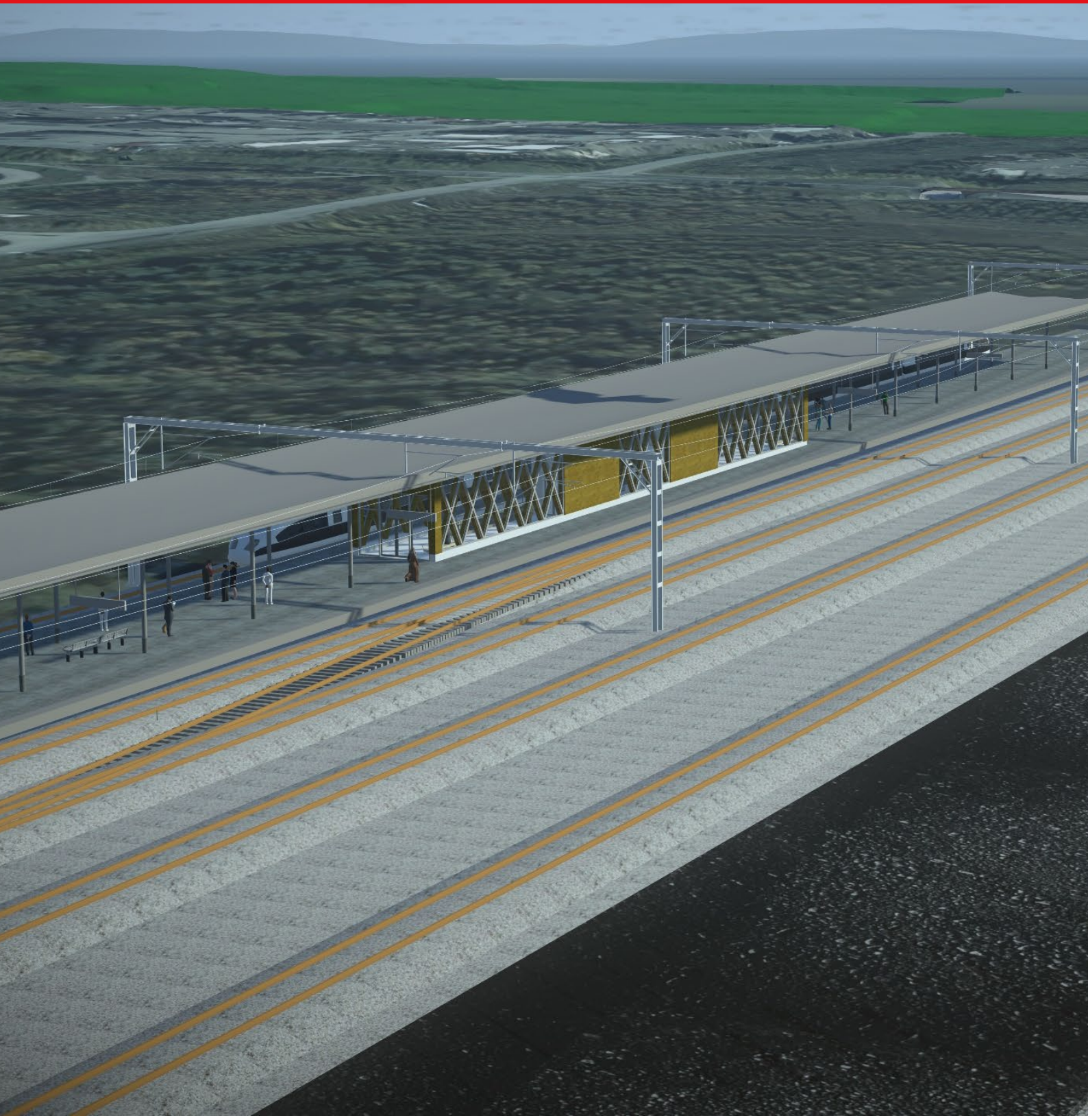


GRANSKNINGSHANDLING

Kiruna ny järnvägsstation och ombyggnation av väg 870

Kiruna kommun, Norrbottens Län

Järnvägsplan, planbeskrivning, 2024-05-06



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Planbeskrivning, Kiruna ny järnvägsstation och ombyggnation av väg 870

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2024-05-06

Ärendenummer: TRV 2020/71233

Uppdragsnummer: 171497

Version:

Kontaktperson: Marie Stenman

1	Sammanfattning	5
2	Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål	8
2.1.	Planlägningsprocessen.....	8
2.2.	Samhällsomvandlingen.....	8
2.3.	Lokaliseringsutredning.....	8
2.4.	Ställningstagande efter lokaliseringsutredningen	9
2.5.	Linjestudier efter ställningstagandet.....	9
2.6.	Ändamål och projektmål	10
2.7.	Avgränsning mellan järnvägsplan och kommunal planering	12
3	Den planerade järnvägens och vägens lokalisering och utformning med motiv	13
3.1.	Val av lokalisering	13
3.2.	Val av utformning	17
3.3.	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs.....	35
3.4.	Övriga skyddsåtgärder och försiktighetsmått som genomförs under byggskede	36
4	Förutsättningar och effekter	37
4.1.	Markanvändning och landskapsbild	37
4.2.	Naturmiljö.....	41
4.3.	Grundvatten och geoteknik.....	46
4.4.	Friluftsliv	48
4.5.	Kulturmiljö	50
4.6.	Boendemiljö och bebyggelse	52
4.7.	Rennäring.....	55
4.8.	Naturresurser	58
4.9.	Masshantering och förorenade områden.....	58
4.10.	Störningar och påverkan under byggtiden	58
4.11.	Klimatpåverkan.....	59
4.12.	Riksintressen och skyddade områden	59
5	Samlad bedömning.....	63
5.1.	Måluppfyllelse ändamål och projektmål	63
5.2.	Måluppfyllelse transportpolitiska målen.....	64
5.3.	Överensstämmelse med miljökvalitetsmål	64
5.4.	Sammanställning av konsekvenser.....	65
6	Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden.....	68
6.1.	Allmänna hänsynsregler	68
6.2.	Miljökvalitetsnormer	68
6.3.	Hushållning med mark och vattenområden	69
6.4.	Åtgärder som undantas från förbud enligt Miljöbalken	69
7	Markanspråk och pågående markanvändning.....	70
7.1.	Ny järnvägsmark med äganderätt (J).....	70
7.2.	Ny järnvägsmark med servitutsrätt (Js).....	70
7.3.	Nytt vägområde med vägrätt (V).....	70
7.4.	Nytt vägområde inom detaljplan (V2)	71
7.5.	Nytt vägområde med inskränkt vägrätt (Vi)	71
7.6.	Område med tillfällig nyttjanderätt (T)	71

7.7.	Indragning av väg från allmänt underhåll.....	72
7.8.	Pågående markanvändning	72
8	Fortsatt arbete.....	73
8.1.	Tillstånd och anmälningar	73
8.2.	Kontroll och uppföljning	73
8.3.	Viktiga frågor för fortsatt hantering	73
9	Genomförande och finansiering.....	74
9.1.	Formell hantering	74
9.2.	Överensstämmelse med kommunala planer.....	75
9.3.	Genomförande	76
9.4.	Finansiering	76
10	Underlagsmaterial och källor	77

1 Sammanfattning

Till följd av LKAB:s gruvverksamhet pågår sedan 2004 en samhällsomvandling i Kiruna. Malmbanan passerade tidigare mer centralt genom Kiruna men i och med påverkan från gruvdriften har en ny järnväg byggts söder om staden. Den gamla järnvägen, järnvägsstationen och stationshuset har rivits. Den nya sträckan av Malmbanan togs i drift år 2012, och en tillfällig järnvägsstation togs i bruk 2013. Kiruna behöver en ny permanent järnvägsstation för persontrafik.

Ändamålet med projektet är att identifiera en långsiktigt hållbar lokalisering av järnvägsstationen i Kiruna. Detta för att säkerställa tillgänglighet för tågresande till och från Kiruna och därigenom transportkvaliteten för persontåg.

Det planerade järnvägen är ca 7 km lång från Malmbanan i söder till ett stationsläge söder om Lombolleden vid centrala Kiruna. Förutom järnvägen och järnvägsstationen ingår en ny faunapassage i söder, en ombyggd anslutning till KIA och planskilda passager för skidspår, sommarled och skoterled samt en omgrävning av bäcken Luossajoki och ny dragning av väg 870, ca 1 km, i norr.

Ny järnväg ligger inledningsvis väster om väg 870 (Nikkaluoktavägen), för att vid infarten till KIA byta sida och följa kraftledningen in mot Kiruna innan den strax söder om Lombolo byter till västra sidan igen. Bansträckningen medför behov av två passager av väg 870 och ombyggnad av infarten till Kiruna godsbangård KIA.

I järnvägsplanen fastställs de skyddsåtgärder som krävs för att förebygga störningar och olägenheter från trafiken eller anläggningen under drifttiden. Skyddsåtgärder som ska fastställas utgörs av faunapassage, skyddsvallar vid faunapassage, viltuthopp, strandpassage i trummor för vattendrag och en groddamm.

Planförslaget innebär en långsiktigt hållbar lokalisering för ny järnvägsstationen och säkerställd tillgänglighet för tågresande till och från Kiruna centralort och säkerställd transportkvalitet för persontåg.

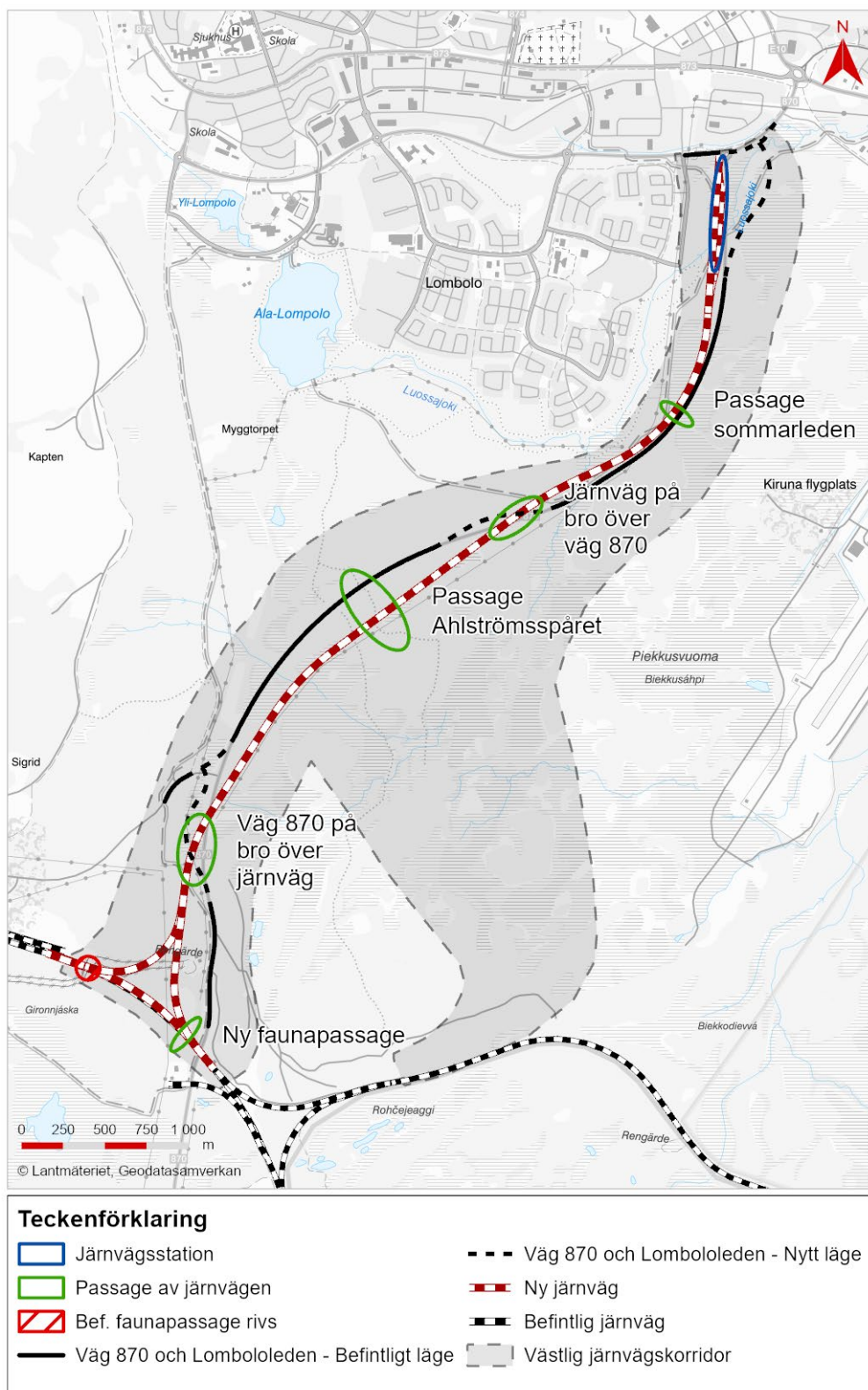
Planförslaget medför, eller bidrar till att medföra, uppfyllelse av de projektmål som satts upp för projektet. För vissa av projektmålen har dock den kommunala planeringen av stationsområdet betydande påverkan på måluppfyllelsen.

De miljömål som bedöms vara relevanta för järnvägsplanen är begränsad klimatpåverkan, giftfri miljö, levande sjöar och vattendrag, myllrande våtmarker, levande skogar och ett rikt växt- och djurliv, storslagen fjällmiljö samt god bebyggd miljö. Projektet kommer att bidra till måluppfyllelse för vissa av miljömålen medan måluppfyllelsen för andra miljömål inte motverkas.

Utbyggnad enligt järnvägsplanen medför små till måttliga konsekvenser för de flesta miljöaspekter. För rennäringen kan stora konsekvenser uppstå temporärt. För vissa aspekter kan konsekvenserna bli positiva.

De allmänna hänsynsreglerna beaktas genom Trafikverkets planeringsprocess och samrådsförfarande används och åtgärderna bedöms ur miljösynpunkt. I och med detta har kunskapskravet, försiktighetsprincipen, principen om bästa möjliga teknik, lokaliseringsprincipen och rimlighetsavvägningen efterlevts. Vidare innebär krav på kompetens inom den egna organisationen och vid upphandling att kunskapskravet uppfylls.

Genom krav på projektets utförande och miljöskyddsåtgärder, som materialanvändning och hantering av kemiska produkter tillgodoses hushållnings- och kretsloppsprinciperna. Trafikverket har som verksamhetsutövare ansvar för de åtgärder som genomförs och uppfyller således ansvar för skadad miljö.



Figur 1. Vald utformning i översikt.

Inom utredningsområdet finns utpekade riksintressen för kulturmiljövård, rennärning, värdefulla ämnen och mineraler, kommunikationer och Försvarsmakten. Järnvägen bedöms inte medföra påtaglig skada på något riksintresse. Inget Natura 2000 område berörs.

Inom utbredningsområdet finns en ytvattenförekomst som omfattas av miljö kvalitetsnormer, Luossajoki. Projektet medför inte att några gällande miljö kvalitetsnormer åsidosätts.

Projektet kommer att innebära att mark tas i anspråk. Vid lokalisering och utformning av järnvägsanläggningen har utgångspunkten varit att markanspråken ska bli så små som möjligt utan att påverka järnvägens funktion, medföra alltför stor påverkan på miljön eller orsaka oskäligen kostnader.

Den mark som tas i anspråk är antingen järnvägsmark, vägområde för allmän väg eller tillfällig under byggtiden. Markanspråken redovisas som järnvägsmark med äganderätt, järnvägsmark med servitutsrätt, vägområde med vägrätt, vägområde med inskränkt vägrätt och tillfällig nyttjanderätt. Totalt kommer cirka 68 hektar mark att tas i anspråk. Planen medför även indragning av väg från allmänt underhåll.

När järnvägsplanen fastställts kommer en bygghandling att upprättas. Bygghandlingen innehåller de tekniska beskrivningar med krav som gäller järnvägens funktion. Bygghandlingen fungerar som underlag för byggarbetet och innehåller också krav på försiktighetsmått och skyddsåtgärder.

I arbetet med järnvägsplanen har behov av anmälningar och tillstånd identifierats. Anmälan om vattenverksamhet behövs. Samråd enligt kulturmiljölagen har skett och Länsstyrelsen har i yttrandet angett att verksamheten kräver att Trafikverket söker tillstånd till ingrepp för två fornlämningar.

I senare skeden kan ytterligare behov komma att identifieras, varför listan kan komma att ändras.

Trafikverket arbetar systematiskt med miljösäkring i projektet. Miljösäkringen fungerar som ett hjälpmedel för att säkerställa att miljöaspekterna beaktas under hela skedet, från planering till framtagande av bygghandling och uppföljning under byggskedet. Under entreprenaden används miljösäkringen för att kvalitetssäkra att åtgärder och kontroller genomförs.

Ett kontrollprogram kommer att upprättas där projektets påverkan under byggskede och drifttid följs upp.

Trafikverket har ansvar för upprättande och samråd samt granskning av järnvägsplanen. Genom järnvägsplanens samrådsprocess får myndigheter och särskilt berörda samt allmänheten möjlighet att påverka arbetet med planerna.

Fastställelse av järnvägsplanen prövas inom enheten för juridik och planprovning inom Trafikverket.

Trafikverket handlägger även marklösenfrågor samt ansvarar för upphandling av konsulter och entreprenörer. Trafikverket utför byggledning och utövar kontroll av arbetet under byggtiden. Trafikverket blir spårinnehavare av anläggningen. Väg 870 fortsätter vara statlig väg, medan Lombolaleden väster om ny anslutning till väg 870 kommer att övergå till kommunal väghållning.

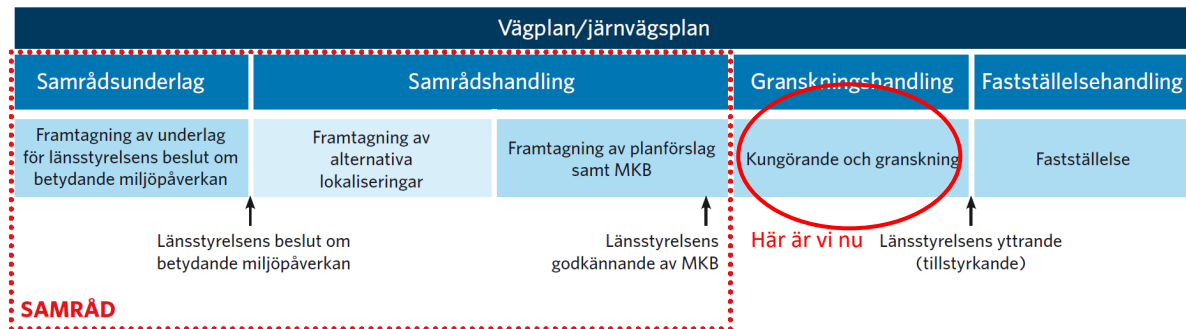
Bedömd totalkostnad omfattande utrednings-, projekterings-, byggherre- och entreprenadkostnader för ny järnvägsstation i Kiruna, inklusive anslutande järnväg från Malmbanan och åtgärder på allmänna vägar har beräknats till 1,3 miljarder kronor.

Kiruna ny järnvägsstation är ett namngivet objekt i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 som fastställts av regeringen. Regeringens beslut förutsätter full extern finansiering av extern part/externa parter för objektets genomförande.

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

2.1. Planläggningsprocessen

Vägar och järnvägar planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan. Bilden nedan beskriver denna process kortfattat.



Figur 2. Trafikverkets planläggningsprocess vid planer med alternativa lokaliseringar. Nu är projektet i skede Granskningshandling.

Nu befinner vi oss i skede Granskningshandling. Järnvägsplanens granskningshandling består förutom av denna rapport även av plankartor och illustrationskartor som tillsammans beskriver den föreslagna anläggningen samt en miljökonsekvensbeskrivning, MKB.

Som underlag till planen finns även rapporter som järnvägsplanens Samrådshandling, val av lokalisering och Bullerutredning. Dessa ingår i järnvägsplanens granskningshandling. Även andra underlagsrapporter har tagits fram under arbetet med järnvägsplanen, exempelvis Gestaltningsprogram, PM Bortval och PM linjestudier.

2.2. Samhällsomvandlingen

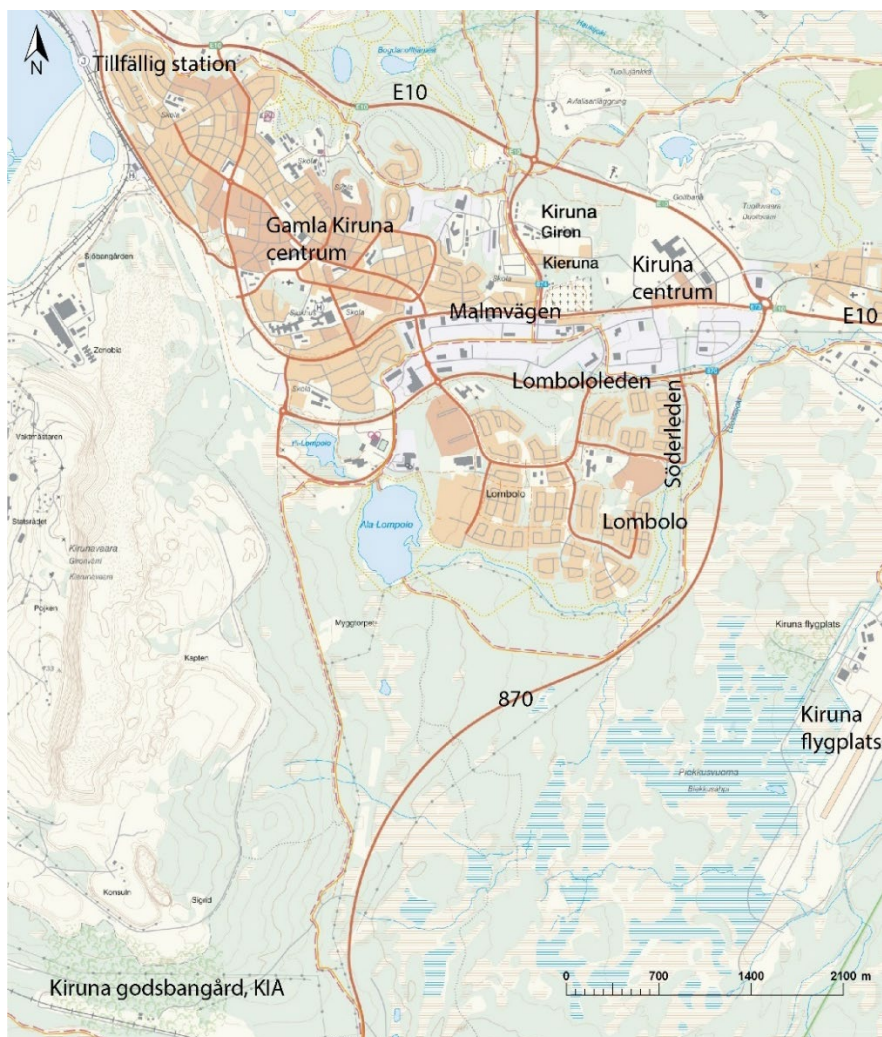
Till följd av LKAB:s gruvverksamhet pågår en samhällsomvandling i Kiruna sedan år 2004. Delar av staden avvecklas samtidigt som nya områden utvecklas. Kiruna nya centrum håller på att byggas ca 3 km öster om nuvarande läge. I centrumområdet kommer bland annat bostäder, centrumhandel, stadshus, hotell, sjukhus med mera att finnas.

Malmbanan passerade tidigare mer centralt genom Kiruna men i och med påverkan av gruvdriften har en ny järnväg byggts väster om staden. Den nya sträckan av Malmbanan togs i drift år 2012.

Förutsättningarna i området gjorde även att den dåvarande järnvägsstationen behövde ersättas med en ny station. Trafikverket byggde därför en ny tillfällig järnvägsstation för resandeutbyte ca 2 km väster om det gamla stationsläget och persontrafiken flyttades över till den nya stationen i augusti 2013. Den gamla järnvägen, järnvägsstationen och stationshuset har rivits. Även en ny godsbangård – Kirunavaara godsbangård (KIA) byggdes 2013, placerad längs med nya järnvägen söder om Kiruna.

2.3. Lokaliseringsutredning

Under 2020 påbörjade Trafikverket arbetet med framtagandet av järnvägsplanen för Kirunas nya järnvägsstation med en lokaliseringstudie, med målet att identifiera en korridor för fördjupade studier i järnvägsplanen. Järnvägsplanen syftade till att hitta en långsiktigt hållbar lokalisering för den nya järnvägsstationen för att säkerställa tillgängligheten för tågresande till och från Kiruna centralort och därigenom transportkvaliteten för persontåg.



Figur 3. Översiktskarta Kiruna.

2.4. Ställningstagande efter lokaliseringstuderingen

Mot bakgrund av resultat för genomförda samråd och utredning för val av lokaliseringalternativ, har Trafikverket i augusti 2021 beslutat att alternativ Västlig korridor med ett centrumnära stationsläge vid Lombolo ska ligga till grund för den fortsatta planeringen, se Figur 5.

Trafikverkets samlade bedömning av alternativens effekter samt i vilket utsträckning de uppfyller projektets ändamål och lokaliseringsmål ligger till grund för ställningstagandet. De studerade alternativen har vägts mot varandra avseende tillgänglighet för persontrafik, stadsbyggnad och samhällsutveckling, trafiksäkerhet, miljö och hållbarhet, effekter för rennäring, kapacitet, teknisk och ekonomisk hållbarhet.

2.5. Linjestudier efter ställningstagandet

Inför arbetet med utformning av planförslag gjordes linjestudier för att identifiera den lämpligaste linjen inom Västlig korridor. Arbetet fokuserade på alternativskiljande egenskaper där en jämförelse och utvärdering gjordes mellan alternativen.

Efter linjestudierna beslutades det att en järnvägslinje som i huvudsak följer väg 870 från Malmbanan till Kiruna ska ligga till grund för utformning av planförslag. För beskrivning av övriga studerade linjer och motiv för bortval se vidare i PM Bortval.

2.6. Ändamål och projektmål

Järnvägsplanens ändamål är att hitta en långsiktigt hållbar lokalisering för den nya järnvägsstationen för att säkerställa tillgängligheten för tågresande till och från Kiruna centralort och därigenom transportkvaliteten för persontåg. Ändamålet kompletterades under skede lokaliseringsutredning med åtta lokaliseringsmål som användes för utvärdering av de olika lokaliseringsalternativen. Lokaliseringsmålen har olika fokusområden som Tillgänglighet, Stadsbyggnad och samhällsutveckling, Trafiksäkerhet, Miljö och hållbarhet, Rennäring, Kapacitet, Teknisk och ekonomisk hållbarhet samt Ekonomi.

För arbetet med järnvägsplanen och linjestudierna för ny järnvägsstation i Kiruna har specifika projektmål tagits fram. Dessa har utgått från lokaliseringsmålen som användes i järnvägsplanens skede val av lokaliseringsalternativ.

Följande projektmål har identifierats för ny järnvägsstation i Kiruna. Målen beaktar även social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet:

Kiruna station ska vara tillgänglig, trygg och bidra till jämställdhet och jämlikhet i transportsystemet.

- Järnvägsstationen i Kiruna ska bidra till resenärens behov av tillgänglighet och trygghet.
- Järnvägsstationen i Kiruna ska vara tillgänglig för alla oavsett ålder, kön, bakgrund, eventuell funktionsvariation eller ekonomi.

Detta projektmål beaktar social hållbarhet.

Kiruna station ska möjliggöra god stadsbyggnad.

- Utformning av järnväg och station beaktar Kirunas stadsbyggnadskaraktär och ger möjlighet att skapa förutsättningar för god stadsbyggnad.

Detta projektmål beaktar social hållbarhet.

Kiruna station ska vara trafiksäker.

- Anslutningarna till järnvägsstationen i Kiruna ska vara trafiksäkra och tillgängliga för gång- och cykeltrafik samt bil- och busstrafik.

Detta projektmål beaktar social hållbarhet.

Järnvägsanläggningen ska utformas för att minimera negativ påverkan på boendemiljö, friluftsliv, natur- och kulturmiljö och landskap.

- Planskilda passager anpassas för att minska negativ påverkan på det rörliga friluftslivet.
- Buller- och vibrationer från järnvägen ska minimeras för boendemiljöer.
- Intrång i områden med höga naturvärden ska minimeras.
- Negativ påverkan på vilda djurs livsmiljöer och rörelser ska minimeras.
- Utformningen av järnvägen ska göras för att skapa positiva mervärden och minska negativ påverkan på landskapet.
- Intrång i områden med fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar ska minimeras.
- Utformning av järnvägsanläggningen ska ta hänsyn till riksintresset för kulturmiljö för Kiruna stad.

Detta projektmål beaktar ekologisk och social hållbarhet.

Negativ påverkan på rennäringen ska minimeras.

- Tillkommande störningar för rennäringen ska minimeras.
- Tillkommande areella förluster ska minimeras.

- Påverkan på socioekonomiska värden ska minimeras.
- Utformning av anläggningen ska sträva efter att minimera negativ påverkan på riksintresset för rennäringen.

Detta projektmål beaktar social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet.

Järnvägsanläggningen ska vara robust och driftsäker.

- Järnvägsanläggningen ska vara robust för att risken för störningar och trafikavbrott ska minimeras.
- Järnvägsanläggningen ska uppfylla gällande anläggningskrav och funktionskrav.

Detta projektmål beaktar ekonomisk hållbarhet.

Järnvägsanläggningen ska vara ekonomiskt effektiv och hållbar.

- Kostnadseffektiv lösning sett till anläggningskostnad.
- Anläggningen ska utformas för att minska energianvändningen och utsläpp av koldioxid i ett livscykelperspektiv (klimatkalkyl)
- Effektiv lösning sett till LCC-kostnad (inklusive drift och underhåll).

Detta projektmål beaktar ekologisk och ekonomisk hållbarhet.

2.7. Avgränsning mellan järnvägsplan och kommunal planering

2.7.1. Trafikverkets ansvarsområden

Denna handling avser utformning av ny järnvägsstation i Kiruna samt anslutande järnväg från Malmbanan och ombyggnation av väg 870, där Trafikverkets ansvarsområden framgår nedan. Trafikverket äger, finansierar och bär förvaltningsansvar för järnvägens kärnfunktion, vilken exempelvis gällande stationsområdet innefattar:

- Plattformar och plattformstak samt utrustning som bänkar och väderskydd
- Plattformförbindelser i form av bro eller tunnel mellan plattformar, trappor och hissar
- Dynamisk utrustning för trafikinformation på plattform och plattformsförbindelse samt skyltning på plattform och plattformsförbindelse
- Teknikhus och teknikkiosker samt anläggningar för stationens drift

2.7.2. Kommunens ansvar

Väl fungerande bytespunkter kräver dock anläggningar och utrustning utöver järnvägens kärnfunktion. I Kiruna tillkommer anläggningar som ingår i kommunens eller regionens ansvarsområde:

- Stationshus med intilliggande bussterminal
- Anslutande kommunala vägar respektive gång- och cykelvägar samt parkeringar

En järnvägsstation kan även utvecklas och utformas till ett resecentrum. För att en station ska anses vara ett resecentrum ingår vanligen samordning av trafik och service, innefattande tåg, buss för regional- och lokaltrafik, taxi och bilparkering i samverkan mellan tågoperatörer, länstrafikföretag och kommuner. Trafikverket ansvarar inte för att etablera ett resecentrum.

2.7.3. Parallella planeringsprocesser

Under tiden som Trafikverket har arbetat med framtagandet av järnvägsplanen har Kiruna kommun utrett och planerat var det nya sjukhuset ska lokaliseras. Kommunen har parallellt bedrivit arbete med en ny detaljplan för placering av nytt sjukhus och järnvägsstation intill järnvägsplanen, se avsnitt 9.2.2 Detaljplaner. Sent i Trafikverkets planprocess kom ett beslut från kommunen att ge Region Norrbotten positivt planbesked för att utreda ny lokalisering av sjukhuset norr om Kiruna nya centrum. Beslutet om planbesked och ett eventuellt nytt beslut om lokalisering av sjukhuset påverkar inte järnvägsplanens planerade utformning och bedömningar. Järnvägsplanens MKB och underlagsrapporter har ej justerats med kommunens nya beslut om sjukhusplaceringen, därmed finns det texter i handlingar till planen som inte är uppdaterade med informationen.

3 Den planerade järnvägens och vägens lokalisering och utformning med motiv

3.1. Val av lokalisering

3.1.1. Studerade alternativ

Lokaliseringsalternativ har studerats för externt belägna stationer vid befintlig järnväg. Dessa är KIA vid Kirunavaara söder om Kiruna och PEA norr om triangelspåret vid Peuravaara.

Lokaliseringsalternativ har även studerats för centralt belägna stationer vid Nya Kiruna centrum:

För de centrumnära alternativen har två korridorer studerats för att ansluta till Kiruna från befintlig järnväg i söder, en västlig som i hög grad följer väg 870 och en östlig som ansluter via Kiruna flygplats.

Den västliga korridoren medför att stationsläge kan etableras vid Kiruna nya centrum, KNC samt vid LON, Lombolo-Nikkaluoktavägen, vilket innebär ett stationsläge öster om Lombolo och strax söder om Lombololedden. För LON finns för den västliga korridoren tre tänkbara varianter, LON1-3.

Den östliga korridoren medför att stationsläge kan etableras vid Kiruna nya centrum, KNC samt vid LON, Lombolo-Nikkaluoktavägen, vilket innebär ett stationsläge öster om Lombolo och strax söder om Lombololedden. För LON finns för den östliga korridoren två tänkbara varianter, LON1-2. Den östliga korridoren medför att järnvägsstationen i Kiruna även kan kompletteras med en hållplats vid flygplatsen.

Dessutom har ett permanentande av dagens tillfälliga station KMB vid Kiruna Malmbangård studerats, vilket innebär en ombyggnad av den tillfälliga stationen, till en ny permanent station vid samma plats.



Figur 4. Utredningsalternativ i lokaliseringsutredningen. Bild ur PM Bortval.

Under arbetet med lokaliseringsutredningen har en variant av den västliga korridoren identifierats. Varianten baseras på en anslutning till västlig korridor från Malmbanan i stället för Svappavaarabanan, och därmed ges en möjlighet att ny järnväg följer parallellt med väg 870 hela vägen in till Kiruna se Figur 5. Alternativet har tidigare studerats i förstudien och är översiktligt studerat i samrådshandlingen.

För ytterligare information om tidigare studerade lokaliseringsalternativ, se Samrådshandling Kiruna Ny järnvägsstation, val av lokaliseringsalternativ.

3.1.2. Bortvalda alternativ

Lokaliseringsalternativ som har studerats men valts bort från vidare utredning är:

Externa stationslägen längs befintlig järnväg norr om Kiruna, Peuravaara (PEA) respektive söder om Kiruna vid Kiruna godsbangård (KIA) har valts bort från vidare studier. PEA och KIA ger i huvudsak låg eller negativ måluppfyllelse och medför inga nyttor avseende tillgänglighet, stadsutveckling eller trafiksäkerhet.

Vändslinga har studerats för de centrumnära alternativen. Vändslinga medför dock ökat markanspråk och intrång samt att tillgängligheten minskar och anläggningskostnaden ökar med enbart marginella nyttor avseende restider.

En östlig korridor för lokalisering har studerats, med några tänkbara varianter för stationslägen norr om Östra Industriområdet eller inom KNC med östlig infart. Stationsalternativ inom denna korridor

har motsvarande tillgänglighetskvaliteter som stationslägen med sydlig anslutning till Kiruna centrum, men medför större negativ påverkan på landskapet, friluftslivet, vattenmiljö och rennärning.

Kiruna flygplats, KFP har valts bort som stationsalternativ. KFP medför motsvarande måluppfyllelse som KMB men med större intrång och högre anläggningskostnader. De bortvalda alternativen presenteras mer utförligt PM Bortval.

3.1.3. Vald lokalisering

Mot bakgrund av resultat för genomförda samråd och utredning för val av lokaliseringsalternativ, tog Trafikverket i augusti 2021 ställning. Alternativ Västlig korridor med ett centrumnära stationsläge vid Lombolo ska ligga till grund för den fortsatta planeringen.

När Trafikverket gjorde ställningstagandet efter lokaliseringsutredningen att alternativ västlig korridor med centrumnära placering av stationen ska ligga till grund för fortsatt arbete, innebar det att alternativen KMB, östlig korridor samt stationsläge vid KNC valdes bort från vidare studier.

Trafikverkets samlade bedömning av alternativens effekter samt i vilket utsträckning de uppfyller projektets ändamål och lokaliseringsmål ligger till grund för ställningstagandet. De centrumnära alternativen har hög måluppfyllelse kopplat till bland annat tillgänglighet, stadsbyggnad och samhällsutveckling. En centrumnära placering av järnvägsstationen ger nytta kopplat till aspekter som hållbarhet, tillgänglighet, säkerhet, trygghet och jämställdhet. Ett centrumnära läge ger användbarhet för alla grupper i samhället och möjlighet att ansluta trafiksäkra gång- och cykelvägar samt anslutningsvägar till stationen. De centrumnära lokaliseringsalternativen överensstämmer väl med Kirunas utvecklingsplaner då stationen hamnar nära de stora utvecklingsområdena för nya verksamheter och boende. Sammantaget innebär detta förutsättningar för en god samhällsutveckling i Kiruna.

Den västliga korridoren ger en mindre påverkan på areella intrång i våtmarker och naturmarker etc än den östliga korridoren. Västlig korridor ger möjlighet att samförägga järnvägen med väg 870 vilket ger en mer sammanhållen barriär i landskapet i stället för att en helt ny barriär tillskapas.

Det valda lokaliseringsalternativet uppfyller projektets ändamål om en långsiktigt hållbar lokalisering för den nya järnvägsstationen.



Figur 5. Förordat lokaliseringalternativ – Västra korridoren.

3.2. Val av utformning

Det planerade järnvägen är ca 7 km lång från Malmbanan i söder till ett stationsläge söder om Lombololoden vid centrala Kiruna, se Figur 6, Figur 7 och Figur 8. Järnvägsstationen blir en säckstation¹. Förutom järnvägen och järnvägsstationen ingår en ny faunapassage i söder, en ombyggd anslutning till KIA och planskilda passager för skidspår, sommarled och skoterled samt en omgrävning av bäcken Luossajoki och ny dragning av väg 870, ca 1 km, i norr.

En utformning med anslutning av ny järnväg från Malmbanan i stället för Svappavaarabanan valdes för att ge möjlighet till samförläggning med väg 870 och därmed minska intrång och påverkan i orörda naturområden samt minska fragmentering av rennäringens betesmarker.

Järnvägssträckan med placering av såväl spår som placering och utformning av passager har utretts under planläggningsprocessen. Utredda och bortvalda alternativ redovisas i PM Bortval.

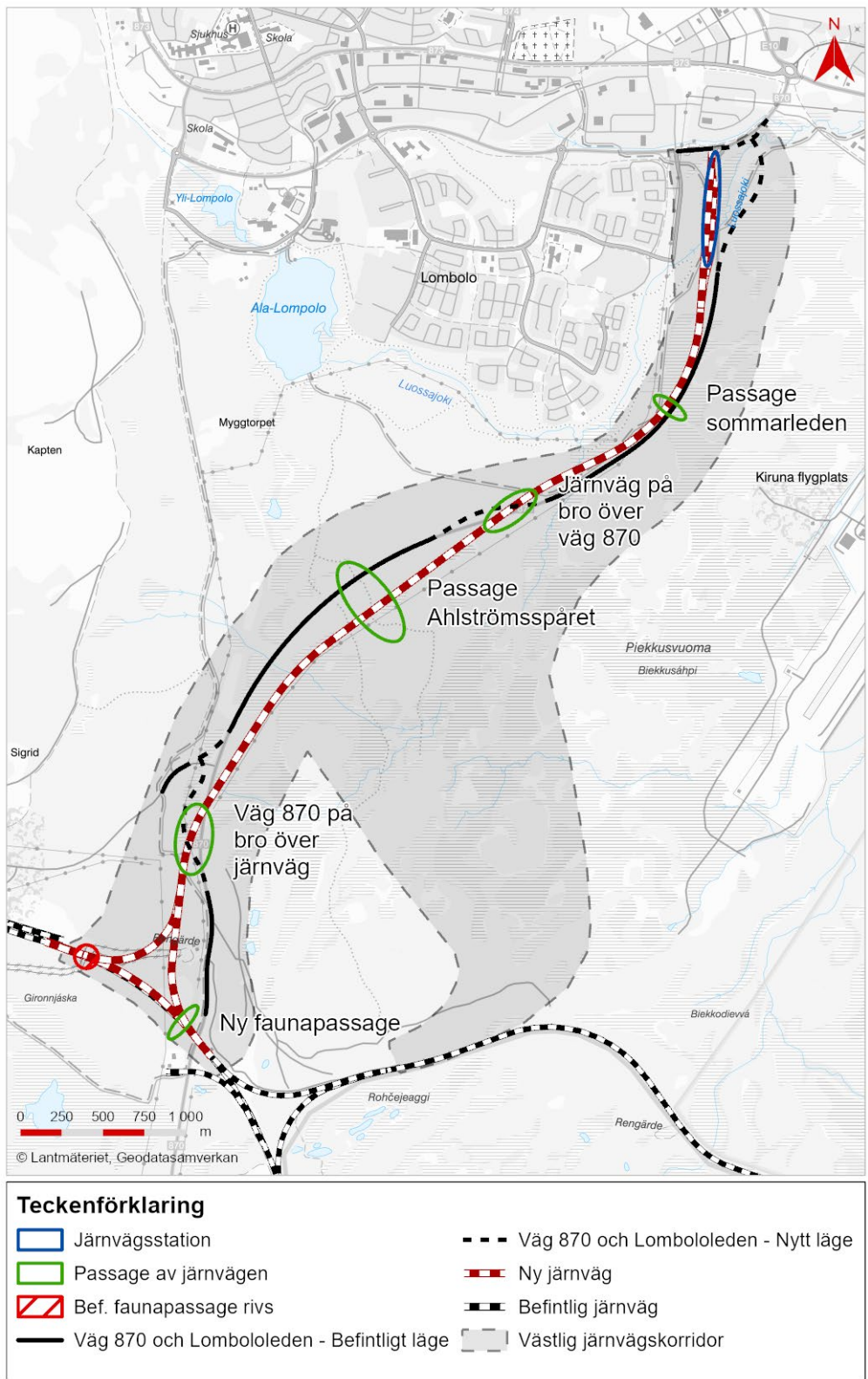
Ny järnväg ligger inledningsvis väster om väg 870 (Nikkaluoktavägen), för att vid infarten till KIA byta sida och följa kraftledningen in mot Kiruna innan den strax söder om Lombolo byter till västra sidan igen. Ett flertal linjer har studerats inom den valda korridoren. Arbetet sammanfattas i PM Linjestudier.

En järnvägslinje helt belägen väster om väg 870 eftersträvades, för att samla barriärerna för rennäring, vilt och friluftsliv söder om Kiruna till en gemensam korridor med väg 870. Vid arbetet med gångtidsberäkningar visade det sig att denna linje skulle medföra att tågen vid en sådan linjesträckning inte skulle klara de trafikala kraven. Ett flertal alternativa utformningar på järnvägslinjen och dess profil studerades. Genom att låta järnvägen gå delvis på östra sidan väg 870, där terrängen är lägre uppnåddes profilkraven samtidigt som massbalansen blev mer positiv.

Bansträckningen medför behov av två passager av väg 870 och ombyggnad av infarten till Kiruna godsbangård KIA. Anslutande vägar för exempelvis service och underhåll av bangård och tåg sker via anslutning från väg 870.

Anslutning till stationsområdet för resenärer, bussar etc. sker via Söderleden. Anslutning för gång- och cykeltrafik sker via planskild passage med Lombololoden. Dessa anslutningar är kommunens ansvar.

¹ En säckstation är en station där alla spår slutar. För att tågen ska köra vidare, måste de vända riktning och köra ut samma väg de kom in.



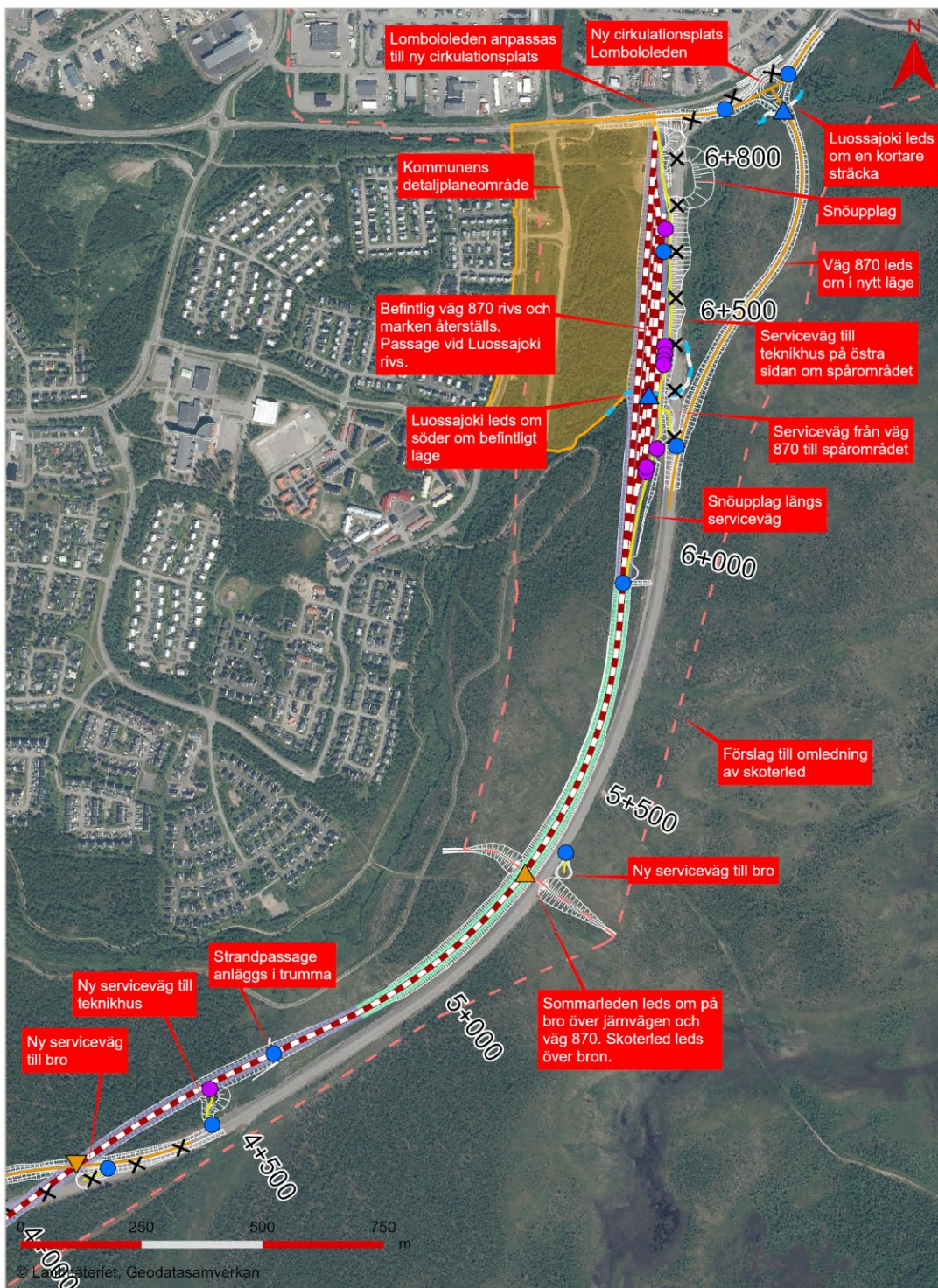
Figur 6. Föreslagen utformning i översikt.



Teckenförklaring

● Teknikgård	✕ Vägar som rivs	— Servicevägar
▲ Passage över järnvägen	➡ Rennaringen, ny väg över järnväg	— Skyddsvall
▲ Bro över Luossajoki	— Omgrävning av Luossajoki	— Ny järnväg
▼ Passage under järnvägen	— Skidspår	— På bank
✕ Passage som rivs	— Skoterled	— I skärning
● Trummor	— Väg i nytt läge	— Kommunens detaljplanområde

Figur 7. Föreslagen utformning, översiktlig karta med nytt triangelspår i söder.



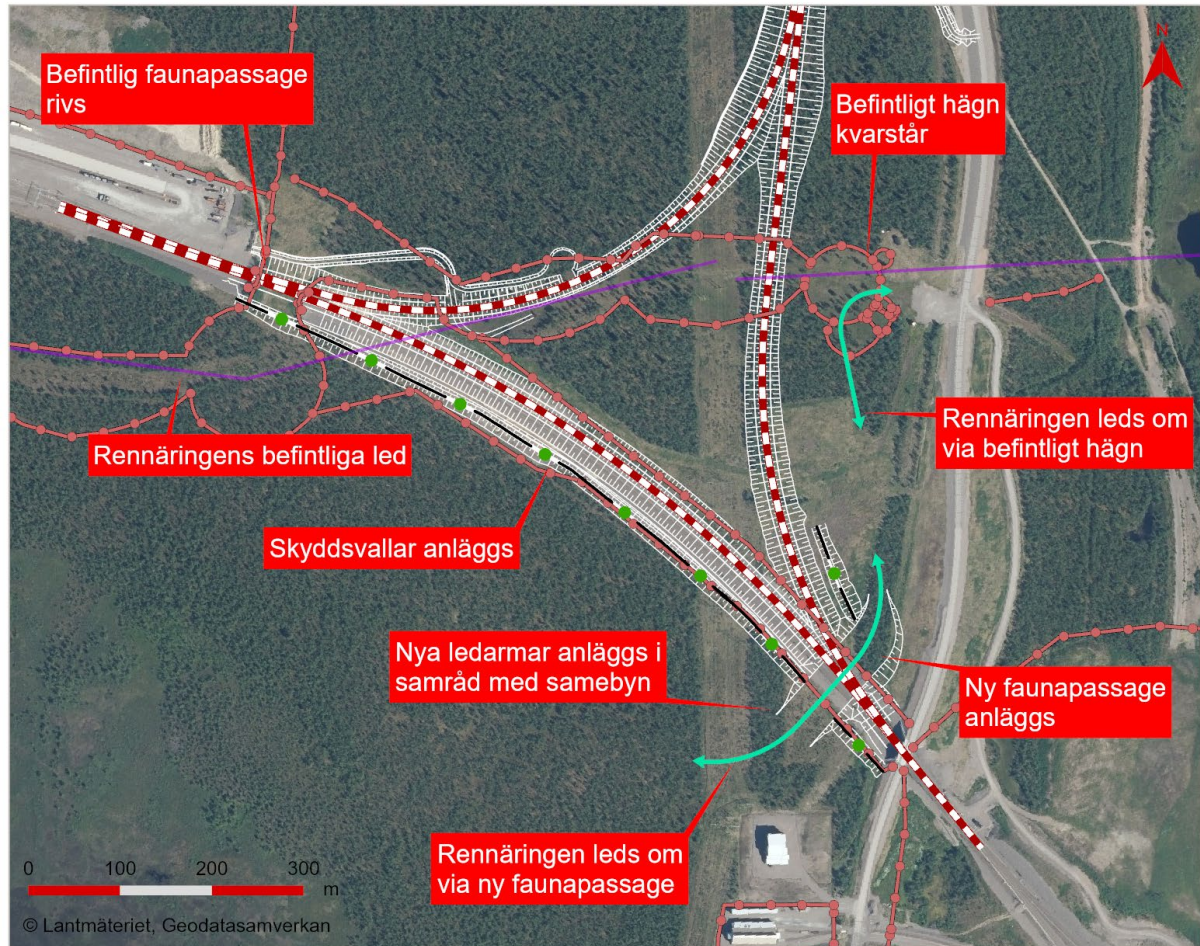
Teckenförklaring

● Teknikgård	✕ Vägar som rivs	— Servicevägar
▲ Passage över järnvägen	↔ Rennaringen, ny väg över järnväg	— Skyddsvall
▲ Bro över Luossajoki	— Omgrävning av Luossajoki	— Ny järnväg
▼ Passage under järnvägen	— Skidspår	— På bank
✕ Passage som rivs	— Skoterled	— I skärning
● Trummor	— Väg i nytt läge	— Kommunens detaljplanområde

Figur 8. Föreslagen utformning, översiktlig karta med ett nytt stationsläge söder om Lombololeden vid centrala Kiruna.

3.2.1. Ny järnväg Malmbanan – Kiruna C

Ny järnväg ansluter med nytt triangelspår från Malmbanan i söder, se Figur 9. Triangelspåret ansluter västerut med en växel till Malmbanan och en växel till ett spår på KIA. Östra anslutningsväxeln placeras vid befintlig planskild passage mellan järnvägen och väg 870. Direkt öster om KIA finns en befintlig faunapassage för rennaringen som måste rivras. Detta till följd av att det inte är tekniskt möjligt att ha kvar faunapassagen och samtidigt rymma den västra delen av det nya triangelspåret. Ny faunapassage föreslås i närheten av den östra anslutningspunkten.



Figur 9. Illustration triangelspåret vid Malmbanan. Till vänster i bild syns Kiruna godsbangård, i nedre högra hörnet antyds den nya faunapassagen som föreslås i järnvägsplanen.

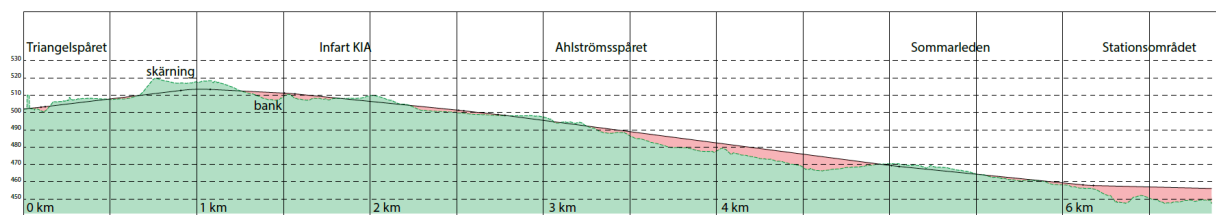
Järnvägen går därefter vidare norrut, inledningsvis väster om väg 870. Efter ca 1,5 km passerar järnvägen befintlig väg 870 för att följa kraftledningen på vägens östra sida. Väg 870 och infarten till KIA byggs om i och med denna passage. Järnvägen ligger på östra sidan av väg 870 i ca 2,6 km innan den på nytt byter sida av väg 870, strax söder om Lombolo. Avståndet mellan väg och järnväg varierar mellan ca 150-200 meter. Vid passagen av väg 870 får vägen ny linjeföring en kortare sträcka för att minimera brolängden. Järnvägen går sedan på västra sidan av väg 870 in till det nya stationsområdet. Trädsäkring kommer att utföras längs järnvägen. Detta innebär att en zon bredvid spåren hålls fri från träd som om de faller riskerar att påverka driften av järnvägen.

Profilen på järnvägen följer Trafikverkets spårgeometriska krav. För den här järnvägssträckan kommer maxlutningen att vara 13 ‰. Utgångsläget för profilhöjden (överkant på räls) är 2 meter över befintlig markyta. Järnvägens profil anpassas sedan efter krav på maxlutning och för att uppnå en så god massbalans som möjligt. Anpassning av profilhöjden görs även vid passager av vägar och vattendrag.

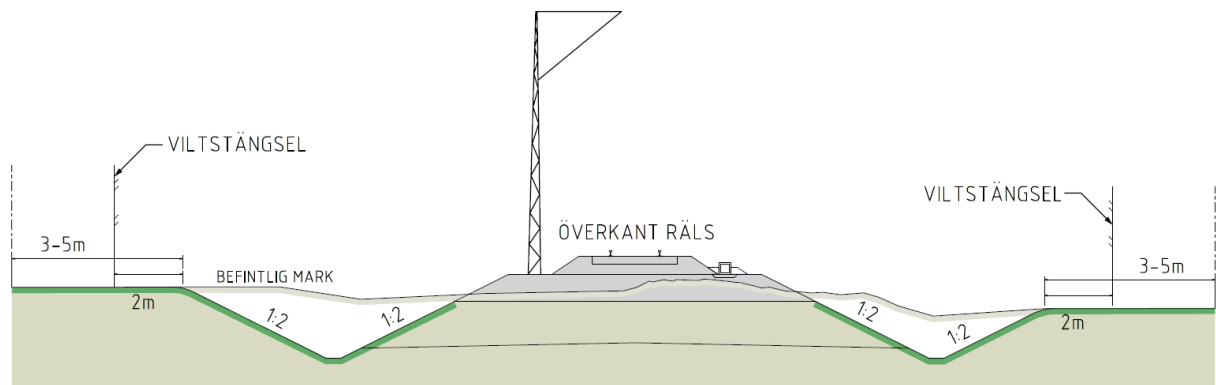
Det betyder att järnvägen kommer att gå omväxlande på bank respektive skärning, se Figur 10 för översiktlig profilritning, samt Figur 11 - Figur 13 för exempel på sektioner.

Ny järnväg till Kiruna går inledningsvis i huvudsak i nivå med befintlig mark. I norra delen av triangelspåret går järnvägen in i en 5-10 meter djup skärning. Norr om triangelspåret går järnvägen omväxlande på bank och i skärning, 0-5 meter höjd respektive djup i ca 2,5 km. 400 meter efter passagen av Ahlströmsspåret går järnvägen vidare på 5-10 meter hög bank i ca 1,3 km. Därefter följer järnvägen i stort sett befintlig marknivå fram till stationsområdet som anläggs på en höjd av 6-10 meter över befintlig marknivå.

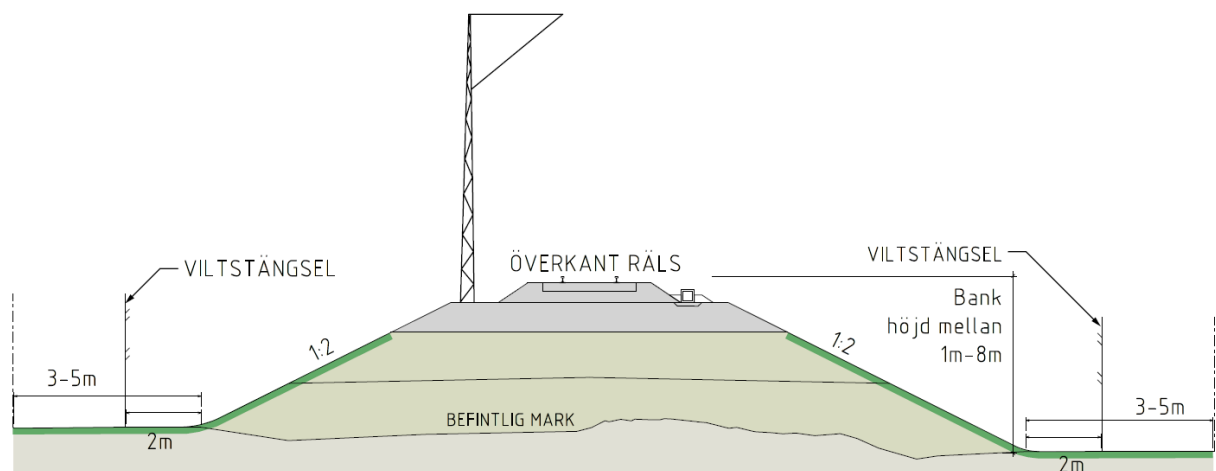
Beroende på topografin föreslås det att överdiken anläggs där järnvägen går i skärning. När skärningen är genom ett myrområde föreslås det att täta vallar anläggs på en eller båda sidor om skärningen, beroende på topografin.



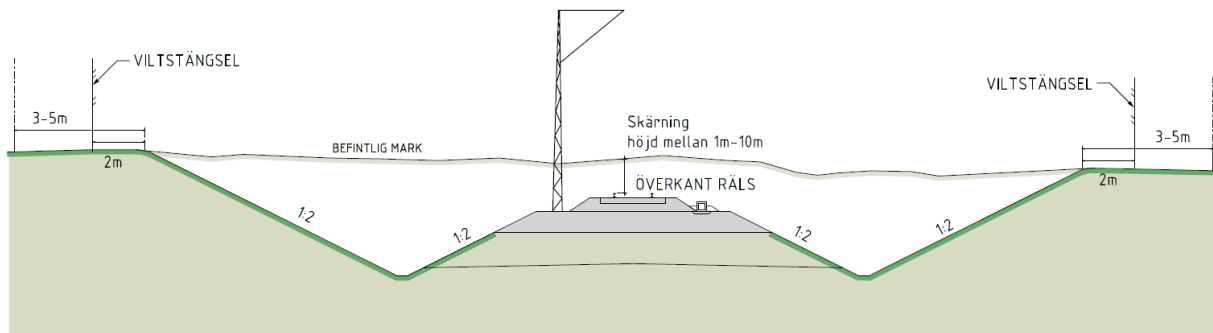
Figur 10. Översiktlig profilritning för ny järnväg. Grön yta redovisar befintlig mark, och rosa ytor visar var järnvägen ligger på bank.



Figur 11. Exempel på sektion ny järnväg för en del av järnvägen där spår ligger i nivå med befintlig mark.



Figur 12. Exempel på sektion ny järnväg för en del av järnvägen där spår ligger på bank.



Figur 13. Exempel på sektion ny järnväg för en del av järnvägen där spår ligger i skärning.

3.2.2. Standard och utformning

Järnvägsteknik

Den nya järnvägen blir en enkelspårig järnväg utan mötesplatser mellan Malmbanan och den nya järnvägsstationen. Det nya spåret ansluts mot Malmbanan med växelförbindelser söderut och norrut där även en anslutning mot Kirunavaara godsbangård (KIA) utförs. Banan dimensioneras för minst 100 km/tim, men hastigheter över detta kommer att förekomma längs sträckan. Inne på stationen kommer hastigheten att vara betydligt lägre, eftersom alla tåg måste stanna på stationen.

Järnvägens profil lutar som brantast 13 ‰ ner mot Kiruna, vilket ger en uppförslutning för tåg som startar i Kiruna. I triangelspåret är lutningen som brantast 12 ‰ och stationsområdet lutar 2,5 ‰.

Den nya järnvägen ska kunna trafikeras med tåg enligt nedanstående tabell (prognos 2040):

Tabell 1 Trafikering enligt prognos 2040

Typ	Antal under maxtimme (tåg/h)	Antal per dygn (tåg/dygn)	Tåglängd (meter)
Regionaltåg	2	5	max 110 meter
Loktåg med sittvagnar		1	max 180 meter
Natttåg	1	1	max 390 meter
Chartertåg			max 455 meter

Regionaltåget förutsätter ett trafikupplägg med 5 tåg per dygn som vänder i Kiruna, vilket medför 10 passager på järnvägen mellan triangelspåret och Kiruna. Nattåget och sittvagnståget förutsätter trafikupplägg med ett tåg per dygn som fortsätter vidare till Narvik, vilket medför 4 passager vardera för nattåget och sittvagnståget på sträckan mellan triangelspåret och Kiruna. Chartertåg, ett förlängt natttåg, kommer att trafikera järnvägen med några turer per år under turistsäsong.

Mellan Malmbanan och bron över väg 870 vid 4+000 förses järnvägen med viltstängsel på båda sidor. Norr om 4+000 sätts viltstängsel på östra sidan av väg 870.

Personskyddsstängsel planeras i järnvägsplanens norra del inklusive stationsområdet. Från bron vid 4+000 på järnvägens västra sida, och från bron för Sommarleden på järnvägens östra sida.

Personskyddsstängsel sätts också på broarna som passerar järnvägen. Stationsområdet förses med personskyddsstängsel.

Elteknik

Järnvägen kommer att vara elektrifierad med kontaktledning och hjälpkraft.

Hjälpkraften försörjer teknikbyggnader avsedda för styrning av tåg och teleanläggningar, värmesystem i växlar, tåg- och värmeanläggningar, belysning och annan utrustning för stationsområdet, såsom hissar, skyltar etc.

Signalteknik

Kiruna station styrs idag av ett ställverk placerat i ett teknikhus i Peuravaara. Ställverket fjärrstyrs från driftledningscentralen i Boden. När ny järnvägsstation i Kiruna byggs förutsätts befintligt signalsystem vara utbytt mot ERTMS².

Teknikhuset i Peuravaara har utrymme för ställverksdator för ERTMS, det är dock inte fastställt var denna ska placeras. Befintlig teknikbyggnad behöver inte byggas om. Vid införande av ERTMS byts ställverksdatorn ut.

Nya teknikkiosker kommer att behöva byggas längs den nya järnvägen, en vid triangelspåret vid Kirunavaara, två längs linjen mellan triangelspåret och stationen, samt två inne på stationsområdet.

Teleteknik

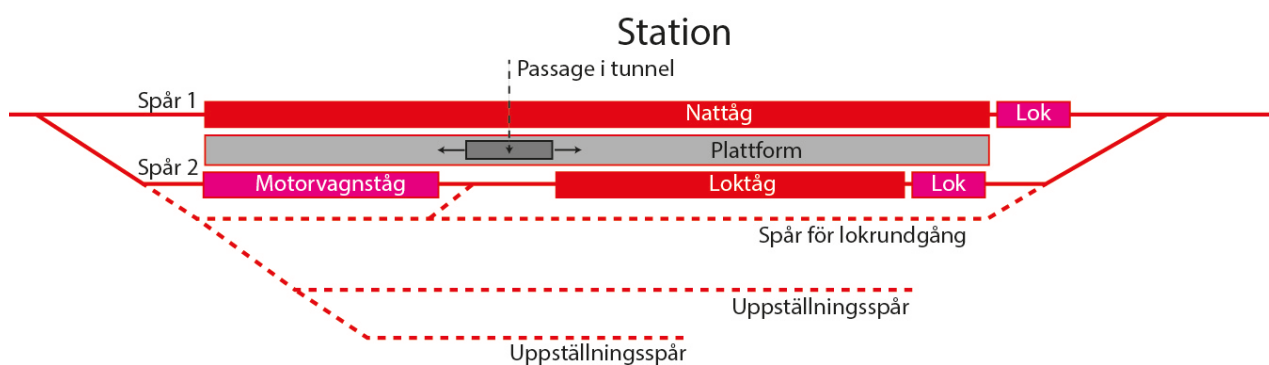
Kabelnät, optokabel anläggs i kabelrör så kallad multidukt, längs ny järnvägssträckning. Optiskt spridningsnät installeras för växelvärmestyrning, plattformsnät, två SIR inklusive radiotorn med tillhörande teknikiosker, trafikinformationssystem och kameraövervakningssystem.

3.2.3. Stationsutformning Kiruna C

Järnvägsstationen blir en säckstation och utformas med en 465 meter lång och ca 11 meter bred mellanplattform. Stationsutformningen gör det möjligt att samtidigt ta in ett långt nattåg och två kortare tåg för resandeutbyte, alternativt två långa nattåg. Spår för resandeutbyte placeras på vardera sidan av plattformen. Spår 1 på västra sidan och spår 2 på östra. Det kommer endast att vara möjligt att nå tågen via plattformen, vilken nås via planskild passage i tunnel under järnvägen, till en plattformsförbindelse med hiss och trappor centralt placerad på plattformen. Öster om spår 2 byggs ett spår för lokrundgång för att möjliggöra byte av sida på tåget för lok. Öster om lokrundgångsspåret placeras två uppställningsspår där tåg kan nattparkeras och städas.

Stationsområdet placeras med järnvägsspåren 6-10 meter över omgivande befintlig marknivå. Området kommer därmed att behöva fyllas upp, se Figur 17.

Vid stationen kommer också en serviceväg att anläggas, liksom ytor för snöupplag, teknikbyggnader för drift och underhåll av järnvägen samt byggnad med personalutrymmen.



Figur 14. Skiss stationsutformning med spår 1 och 2 för resandeutbyte, samt lokrundgångsspår och uppställningsspår.

3.2.4. Åtgärder för vägar

Väg 870, ny dragning vid infart KIA och ny korsning

Väg 870 (Nikkaluoktavägen) byggs om och ges en ny dragning. Vägen föreslås byggas om så att infart till KIA blir huvudvägen genom korsningen, och trafik mot Nikkaluokta svänger av. Korsningen

² ERTMS står för European Rail Traffic Management System, och är ett nytt EU-gemensamt signalsystem för trafikledningen på järnväg.

utformas med separat vänstersvängfält och föreslås bli belyst. I och med den nya dragningen av väg 870 får infartsvägen till KIA en gynnsammare profil för de tunga transportererna.

Vägens fortsättning söderut mot Nikkaluokta får delvis en ny dragning, och passerar över den nya järnvägen på bro. Den förändrade linjeföringen och ny korsning medför att ca 1000 meter av befintlig väg rivs. Väg 870 får vid ny dragning samma bredd som befintlig väg, se Figur 18.



Figur 15. Illustration av ny korsningslösning vid infart till Kiruna godsbangård, KIA. Kiruna ligger till höger om bilden, infarten till KIA sker uppåt i bild och fortsättningen mot Nikkaluokta sker åt vänster. Kryssade vägar motsvarar befintliga vägar som rivs.

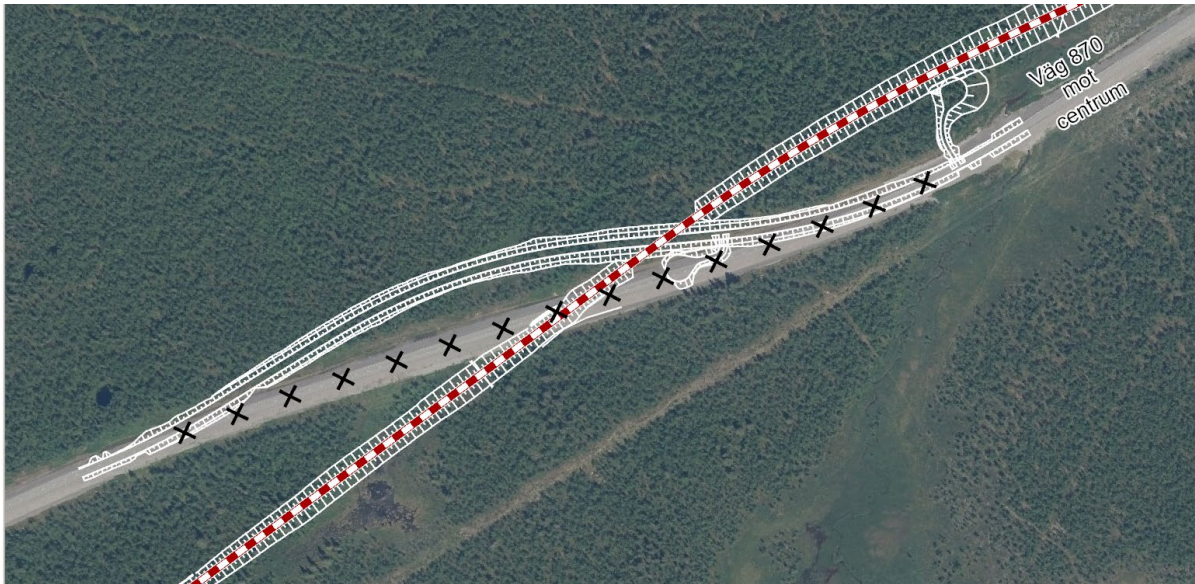
I området passerar en del av det befintliga skoterledningssystemet, såväl kommunala som icke-kommunala. Järnvägsplanen medför att skoterlederna anpassas till en passage längre norrut.

Den del av väg 870 som inte sammanfaller med ny vägdragning dras in från allmänt underhåll och rivs.

Väg 870, ny dragning för planskild passage vid Lombolo

Vid ca km 4+100, se illustrationskarta 4 och 5 samt Figur 16, byter järnvägen från östra till västra sidan av väg 870. Järnvägen passerar på bro ovanför vägen. För att få en gynnsam vinkel på korsningen mellan väg och järnväg, och därmed en kortare bro, dras vägen om på en sträcka av ca 800-900 meter.

Den del av väg 870 som inte sammanfaller med ny vägdragning dras in från allmänt underhåll och rivs.



Figur 16. Illustration av ny utformning av väg 870 vid järnvägsbro söder om Lombolo. Kiruna ligger till höger om bilden och Lombolo strax ovanför bildutsnittet. Kryssad väg motsvarar befintlig väg som rivs.

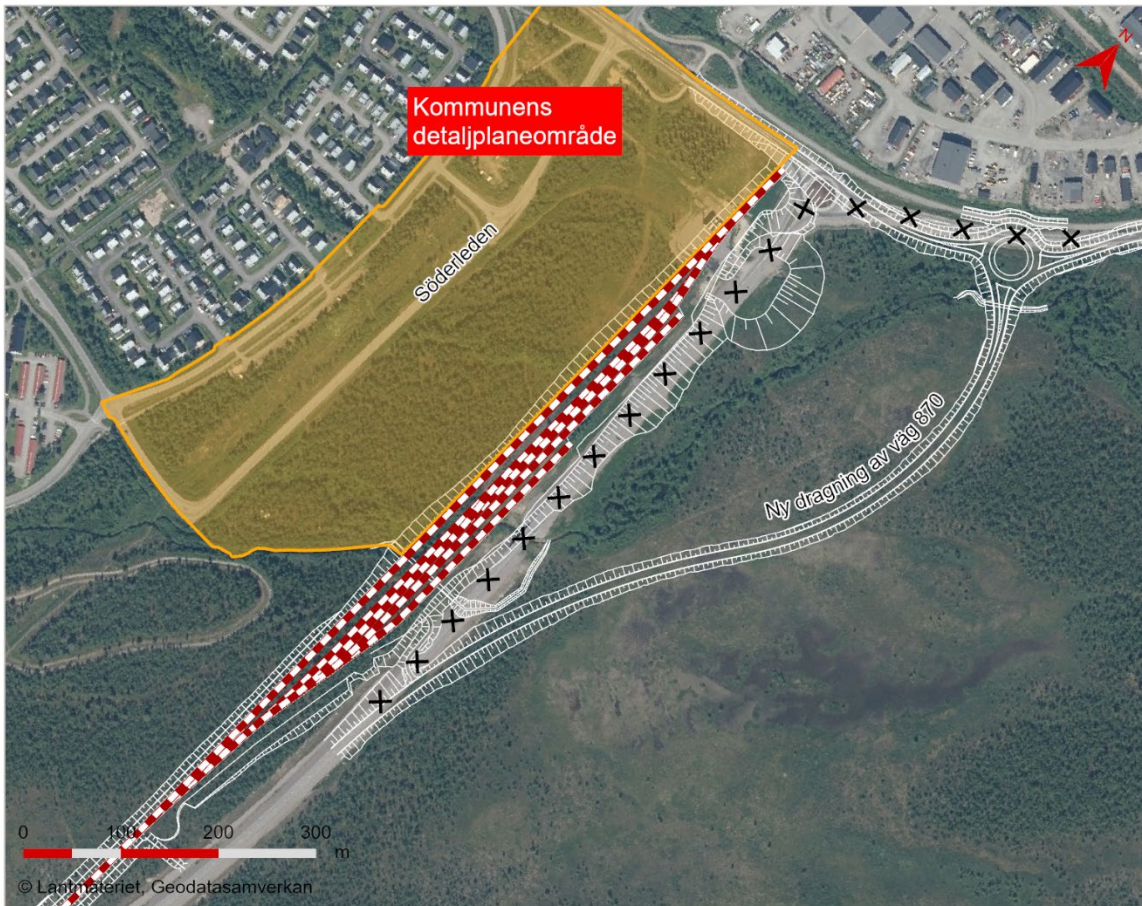
Väg 870, ny sträckning vid stationsområdet

Väg 870 med anslutande väg till Kiruna godsbangård, KIA, är av riksintresse för kommunikationer. Väg 870 är inte utpekad som rekommenderad väg för farligt gods. På vägen förekommer dock omfattande transporter av farligt gods, vilket påverkar säkerhetsavstånd till närliggande bebyggelse. Föreslagen utformning av väg 870 uppfyller gällande säkerhetsavstånd till bebyggelse.

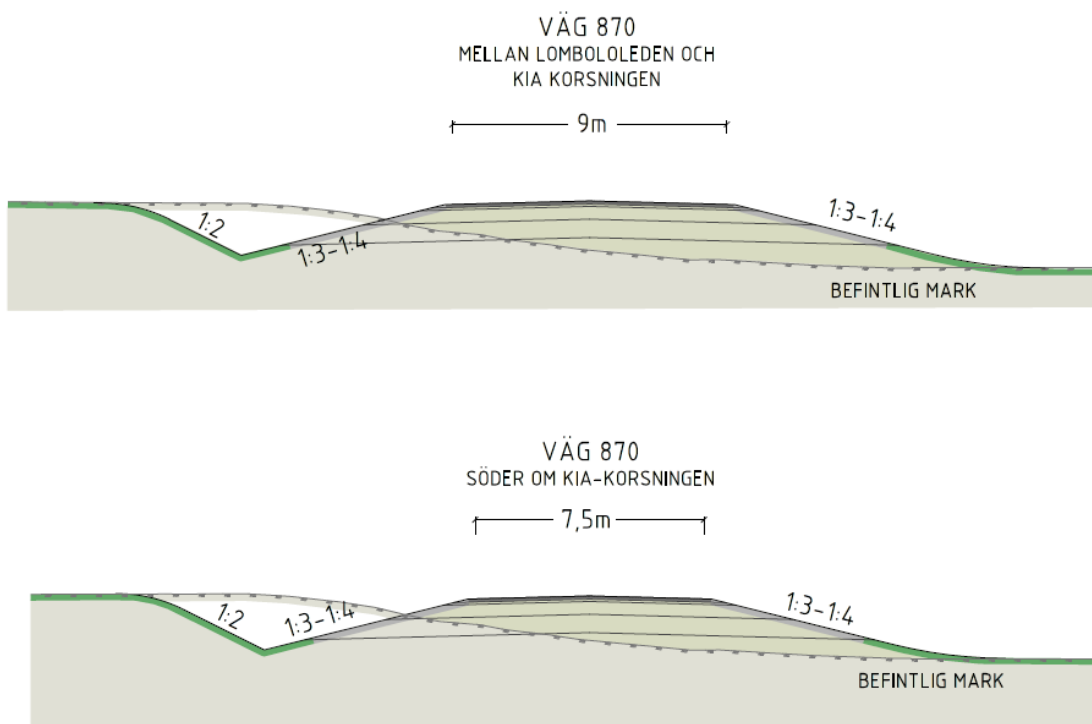
För att ge plats åt Kiruna kommuns detaljplaneområde anläggs stationen längst i öster mellan Söderleden och väg 870. Delar av stationen, främst servicevägar och byggnader samt anordningar för bangårdens drift, anläggs därmed på befintlig väg 870. Detta leder till att väg 870 behöver byggas om i ny sträckning på de nordligaste 1000 meter, se Figur 17. Vägen dras i ett läge öster om Luossajoki, vilken passeras på ny bro innan vägen ansluter till Lombololedden i en ny cirkulationsplats vid industriområdet Ställverket. Ny väg får samma bredd som befintlig, dvs. 9 meter. Vägen kommer att ligga ca en meter över befintlig marknivå.

Infart till bangårdsområdet kommer att ske från väg 870.

Den del av väg 870 som inte sammanfaller med ny vägdragning dras in från allmänt underhåll och rivs.



Figur 17. Illustration av ny dragning av väg 870 vid stationsområdet samt ny cirkulationsplats med Lombolöden vid industriområdet. Orangemarkerat område motsvarar kommunens detaljplaneområde. Kryssade vägar motsvarar befintliga vägar som rivs.



Figur 18 Sektion nya delar av väg 870.

Lombololeden

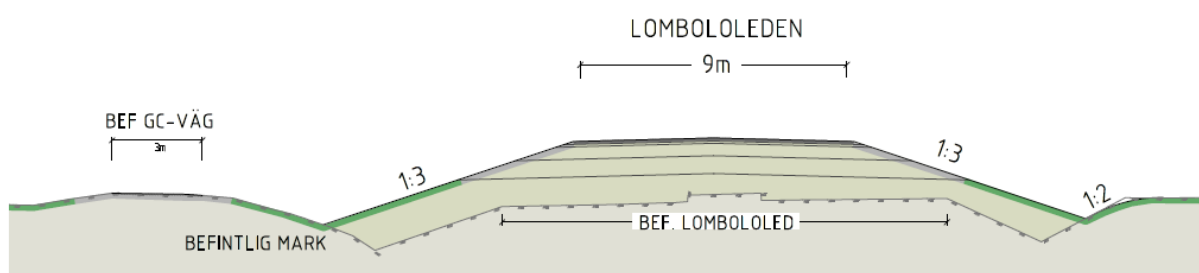
Lokaliseringen av stationsområdet och justeringen av väg 870 gör att befintlig cirkulationsplats rivs. Ny anslutning med cirkulationsplats anläggs ca 200 meter öster om befintlig. Ny cirkulationsplats förbereds för att kunna ansluta en fjärde väg in till industriområdet norr om vägen.

Lombololeden får höjd profil vid passagen av stationen. Vägen höjs ca en meter på en sträcka av ca 400 meter, se Figur 19.

Lombololeden är i befintligt läge belyst. Lombololeden föreslås även fortsättningsvis vara belyst.

Den nya cirkulationsplatsen som ansluter väg 870 till Lombololeden gör att cykelvägen behöver justeras på en kortare sträcka. Åtgärder på Lombololeden påverkar inte omgivande infrastruktur i övrigt.

De delar av Lombololeden som efter åtgärd inte sammanfaller med ny vägdragnings dras in från allmänt underhåll och rivs.



Figur 19 Förändring av Lombololeden norr om stationsområdet.

Anslutning till stationsområdet

Anslutning till stationsområdet för bil och buss sker via Söderleden. Söderleden blir en gemensam infart till järnvägsstationen, busstationen för de regionala bussarna och Lombolo.

I kommunens planarbete kommer placering och utformning av stationshus, bussterminal, anslutningsvägar till stationsområdet, gång- och cykelvägar, parkeringar, angöringsytor med mera att hanteras.

Anslutning till stationsområdet för service- och underhållsfordon för järnväg och tåg sker via anslutning från väg 870.

Servicevägar

För att kunna utföra service och underhåll av järnvägsanläggningen behövs servicevägar till alla växlar, broar och teknikhus längs järnvägen. Servicevägarna förses med bommar och blir inte tillgängliga för allmänheten. Servicevägarna föreslås bli 4 meter breda.

Tillfälliga vägar under byggtiden

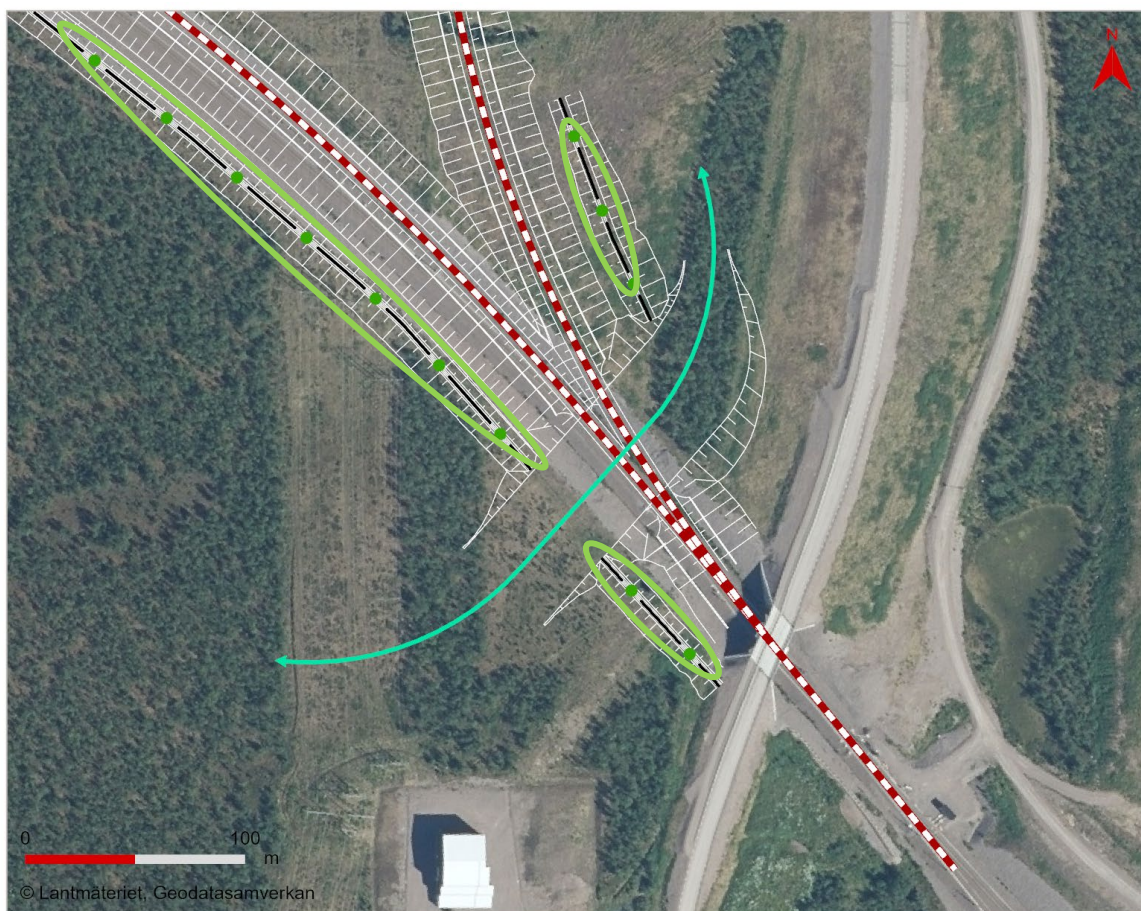
Under byggtiden kommer tillfälliga vägar att anläggas för att anläggningsarbete ska vara möjligt. Dessa vägar rivs och marken återställs efter genomfört projekt. Vid arbeten vid eller på allmänna vägar behöver trafiken ledas om under byggtiden. Vid ombyggnad av infart till KIA kommer en del av gamla Nikkaluoktavägen att användas som omledningsväg under byggtiden. Ombyggnationerna på väg 870 kommer i övrigt att kunna utföras utan större tillfälliga omledningsvägar.

3.2.5. Passager av järnvägen

Faunapassage vid Triangelspåret

En ny faunapassage planeras öster om triangelspåret, belägen vid den plats där Malmbanan mot Narvik och det nya anslutande spåret mot Kiruna nya järnvägsstation precis delat på sig, se Figur 20. Järnvägen ligger här i skärning och det finns bra terrängstöd, vilket möjliggör för en brokonstruktion med en flackare lutning jämfört med den passage som idag finns i anslutning till KIA. Efter passagen når man ett öppet fält på den norra sidan av järnvägen med visuell kontakt till befintliga rengården och skiljningshagar vid väg 870.

Den nya faunapassagen föreslås bli ca 50 meter bred. Erfarenheter från befintlig faunapassage visar att funktionen av passagen motverkas av störningar från järnvägen och godsbangården. Skyddande vallar, se gröna ellipser i Figur 20, anläggs därför vid den nya passagen för att minska störning från järnvägen och underlätta när flyttleden dras om till den nya passagen.



Figur 20. Illustration av faunapassage vid triangelspåret.

För att leda renarna rätt kan ett system med ledaromar och skogsröjning underlätta. Järnvägen förses med stängsel och bullerskydd för att förhindra påkörning och minskande av skrämmande ljus- och ljudstörningar från tågen.

Passager för småvilt

Strandpassage för små och medelstora däggdjur kommer att finnas i båda bantrumorna för Luossajoki. Passage kommer även att finnas i mindre bäckar, i form av torrtrumma vid ca km 2+540 vid vattendrag i närheten av infarten till KIA, se illustrationskarta 3, och i form av strandpassage i bantrumma vid ca km 4+600 vid ett biflöde till Luossajoki, se illustrationskarta 5. Dessa ansluter till torrtrumorna som redan finns anlagda för väg 870, se Figur 21. Strandpassagerna kommer inte att vara torra vid höga flöden.



Figur 21. Befintlig torrtrumma för medelstora däggdjur och vattenfaunapassage vid biflöde till Luossajoki.

Skoterleder

Järnvägen passerar befintliga skoterleder strax norr om triangelspåret, i närheten av infarten till KIA, samt vid passagen av Luossajoki. Skotrar passerar även väg 870 vid Ahlströmsspåret och vid Sommarleden. Ny järnväg medför att skoterlederna kommer att behöva ledas om i nya lägen.

I järnvägsplanen föreslås att skoterleder passerar järnvägen vid Sommarleden, Ahlströmsspåret, se Figur 22 och Figur 23, samt vid Råtsitriangeln (befintlig skoterled på bro parallellt med väg 870). Vid Lombolo kan leden dras om till att följa Söderleden och kraftledningen ner mot Sommarleden. Från Ala-Lompolo kan ny led ansluta söderut mot Ahlströmsspåret. Delar av befintlig led längs gamla Nikkaluoktavägen kommer att hamna innanför gruvstängsel. En ny dragning öster om och parallellt med järnvägen kan förbinda passagerna med ledernas fortsättning söderut och norrut.

Kiruna kommun har tillsammans med skoterklubbarna ansvar för skoterledningarnas nya dragningar.

Ahlströmsspåret

Efter befintlig passage under väg 870 delar sig skidspåret Ahlströmsspåret idag i två riktningar. Mellan vägen och järnvägen kommer spåret att i stället ledas om i en gemensam dragning fram till passage på bro över järnvägen. Kiruna kommun och den ideella förening som idag sköter Ahlströmsspåret ansvarar för skidspårets fortsättning efter passage av järnvägen.

Platsen för bron har valts för att få bästa möjliga terrängstöd, passage av järnvägen sker vid ca km 3+100, se illustrationskarta 4, i ungefär samma läge som den östliga grenen av skidspåret.

Säkerhetsavstånd i höjd till kraftledningen öster om järnvägen klaras med en lutning på ca 10% på skidspåret. Passagen anpassas för att fungera även för skotertrafik och ansluts till den kommunala skoterleden. Passagen föreslås bli ca 4,5 meter bred och 22 meter lång.



Figur 22. Passage för Ahlströmsspåret. Befintliga skidspår redovisas med blå linje.

Sommarleden

Sydost om Lombolo passerar en sommarled väg 870. Sommarleden passerar idag väg 870 i plan. Med järnvägen placerad nära vägen kommer en gemensam passage av väg och järnväg vara nödvändig. Sommarleden kommer att passera på bro över vägen och järnvägen. Bron anpassas för skotertrafik vintertid.

Till följd av att passagen förskjuts ca 50 meter norr om befintligt läge kommer även mindre anpassningar av ledens dragnig krävas. Passagen föreslås bli ca 4,5 meter bred och 57 meter lång.



Figur 23. Passage för Sommarleden. Befintlig dragning av Sommarleden redovisas med grön streckad linje.

Passage vid Luossajoki

Befintlig passage under väg 870 vid Luossajoki kommer att tas bort. Det är inte tekniskt möjligt att behålla denna passage när den nya järnvägen är byggd. Skotertrafiken kommer i stället att kunna passera vid den nya passagen som byggs ca 1 km söderut där även Sommarleden kommer att passera. Skotertrafiken kommer även kunna passera järnvägen vid Ahlströmsspåret.

3.2.6. Gång- och cykelvägar

Planerad järnväg berör inga befintliga gång- och cykelvägar.

Ny cirkulationsplats på Lombolaleden medför att cykelvägen behöver justeras i plan för att ge rum åt den nya cirkulationsplatsen.

Stationsområdet kommer att ansluta till befintligt omgivande gång- och cykelnät. Detaljerad utformning av detta görs inom ramen för Kiruna kommuns planering av detaljplaneområdet.

3.2.7. Ledningar

Ny järnväg går i huvudsak i oexploaterat naturområde. Befintliga ledningar som påverkas är därför få. Åtgärder på väg 870 berör exempelvis teleledningar och optokablar i vägslänt.

Ny järnväg påverkar inkommande kraftledningsstråk söderifrån. Triangelspåret utformas för att undvika påverkan av det östra spåret i triangelspåret, medan det västra korsar kraftledningen. Järnvägen korsar kraftledningen på ytterligare två platser. Åtgärder på kraftledningen blir nödvändiga. Tänkbara åtgärder är höjning eller markförläggning av kraftledningarna, eventuellt i

kombination med flytt i sid- eller längsled. Fortsatt utredning och samråd med ledningsägare i kommande bygghandlingsskede kommer att visa vilka åtgärder som genomförs.

I norra delen av det nya stationsläget ligger en reservanläggning för Kirunas fjärrvärmenät. Stationens lokalisering vid Lombolaleden gör att fjärrvärmeanläggningen med anslutande ledningar kommer att måsta flyttas.

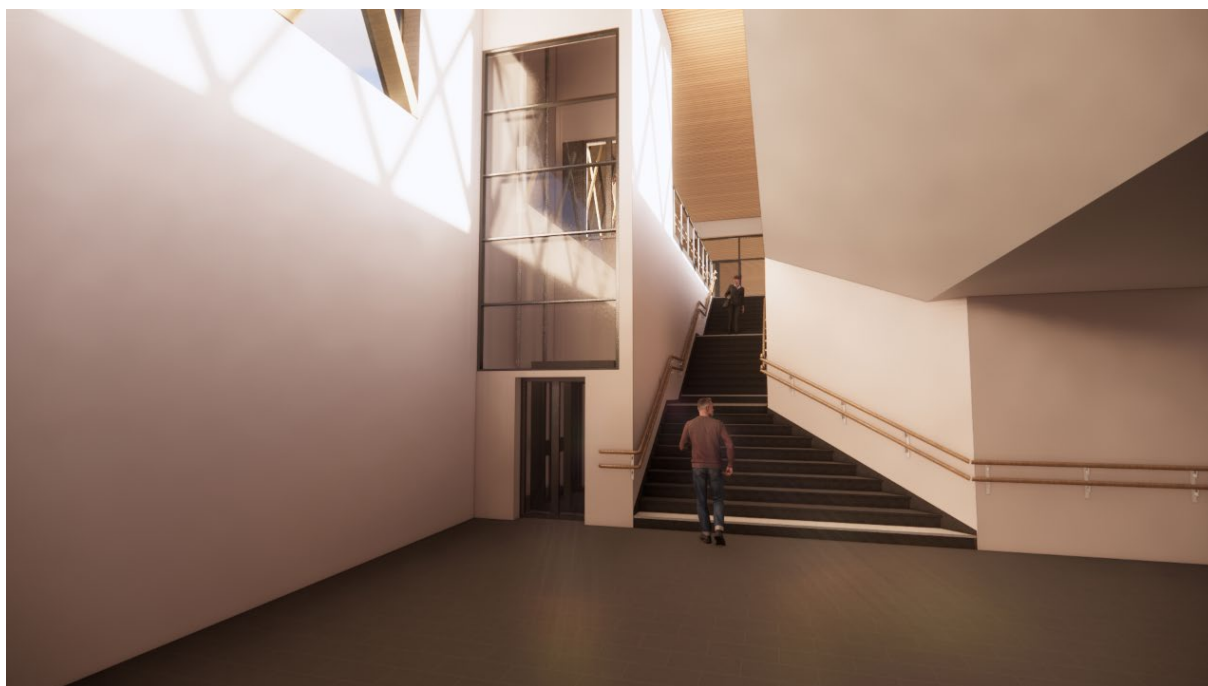
3.2.8. Gestaltning av förslaget

Gestaltning stationsområdet

Stationsområdet kommer bli en ny målpunkt i Kiruna. Det kommer vara den första platsen som upplevs i Kiruna för många besökare. Det är därför viktigt att hela stationsområdet med tillhörande stationsbyggnad och plattform upplevs välkomnande, välordnat, lätt orienterat och har en tilltalande sammanhållen utformning. Utformningen kommer eftersträva en sammanhållen gestaltning så att stationsområdet känns som en helhet.

Målet är att området ska innefatta buss- och tågstation samt plattform med väderskydd och en planskild passage till plattformen.

Trafikverket ansvarar för plattform och planskild passage. Passagen är tänkt att gå under det västra spåret och ansluta till en kommunal stationsbyggnad, som är under planering. Den underjordiska förbindelsen ansluter till plattformen via ett trapphus med hissar, se Figur 24. Byggnaden med trapphus kommer också fungera som väderskydd för väntande upp på plattformen.



Figur 24. Skiss av möjlig utformning av planskild plattformspassage, med hiss och trappa upp till plattformen.

Trapphuset kommer att vara öppet från golv till tak för att släppa in solljus och göra den planskilda passagen luftig och öka tryggheten. Utformningen möjliggör konstnärlig utsmyckning som ett sätt att öka trivseln, orienterbarheten och skapa en plats för igenkänning.

På plattformen utformas ett plattformstak för att delvis skydda väntande mot väder och vind, se Figur 25. Under taket kommer det finnas tydliga ledstråk, informationsskyltar, bänkar, papperskorgar, belysning och eventuellt ytterligare vindskydd. Utformningen kommer anpassas efter Kirunas klimat för att erhålla en effektiv skötsel vilket innebär en god tillgänglighet och orienterbarhet.



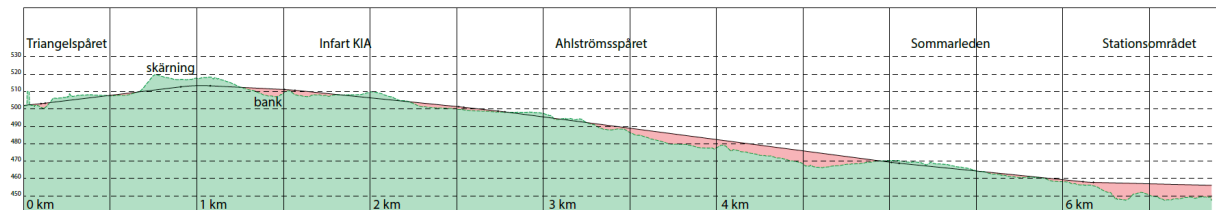
Figur 25. Skiss möjlig utformning av plattformbyggnad och skärmtak.

För att skapa en plats som är välkomnande, igenkännande och sammanhållen krävs en helhetslösning för gestaltningen över hela området.

Gestaltning järnväg och vägar utanför stationsområdet

Den nya järnvägen kommer att bli en påtaglig ny infrastruktur i landskapet. Placeringen nära väg 870 har gjorts för att minimera den negativa påverkan på det orörda naturområdet i närmiljön och landskapsbilden.

Järnvägen kommer att variera mellan att gå på bank och skärning genom landskapet, se Figur 26. Järnvägsbanken kommer till stor del följa befintlig mark och antas därför inte dominera landskapsbilden men bli ett tydligt nytt inslag det, se Figur 27. Siktlinjerna över myrmarken kommer förändras men fortfarande vara synbara.



Figur 26. Översiktlig profilritning för ny järnväg. Grön yta redovisar befintlig mark, och rosa ytor visar var järnvägen ligger på bank.

Den nya järnvägen kommer vara stängslad och förstärka den barriäreffekt som väg 870 idag utgör i landskapet. Barriäreffekten kommer att mildras med hjälp av fem planskilda passager över befintlig mark två friluftsbroar, en vägbro, en järnvägsbro och en faunabro. På grund av att passagererna går över järnvägen kommer de vara synliga i landskapet. Det är därför viktigt att broarna får en genomtänkt utformning som anpassas efter hur synliga de är i landskapet.

3.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

I järnvägsplanen fastställs de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som krävs för att förebygga störningar och olägenheter från järnvägsanläggningen och järnvägstrafiken. De skyddsåtgärder och försiktighetsmått som föreslås gäller endast för driftskedet, det vill säga när järnvägen är färdigbyggd och öppnad för trafik. De föreslagna skyddsåtgärderna och försiktighetsmåten redovisas på plankartorna.

3.3.1. Sk1, Faunapassage

För att säkerställa rennäringens flyttleder förbi Kiruna anläggs en faunapassage vid det nya triangelspåret. Faunapassagen placeras längre bort från befintlig bangård och de störningar för flyttleden denna medför.

Faunapassagen redovisas med beteckning Sk1 i plankarta 001 vid km 0+150.

3.3.2. Sk2, Skyddsvallar vid faunapassagen

Vid den nya faunapassagen vid nya triangelspåret föreslås skyddande vallar på södra sidan av triangelspåret och längs det östliga triangelspåret. Dessa vallar minskar störning för ren av ljud och ljus från järnvägs- och vägtrafik, och förstärker därmed effekten av skyddsåtgärden faunapassage.

Skyddsvallarna redovisas med beteckning Sk2 i plankarta 001 vid km 0+146 – 1+045 längs Malmbanan respektive km 0+200 - 0+300 längs det östra triangelspåret.

3.3.3. Sk3, Viltuthopp

Viltuthopp kommer att anläggas vid tre platser där det finns ökad risk för viltpassage och i anslutning till korsningar där det finns öppningar i stängslet. Detta för att det ska vara möjligt för djuren att ta sig ut från järnvägsområdet. Dessa uthopp placeras endast på östra sidan av infrastrukturen för att inte underlätta för djuren att fortsätta in mot gruvområdet i väster.

Viltuthopp redovisas med beteckning Sk3 i plankartorna. Viltuthopp redovisas på plankarta 005 vid km 4+550 samt i plankarta 006 vid km 5+400 och i 5+900.

3.3.4. Sk4, Passage för små och medelstora däggdjur

Vid fyra platser anläggs strandpassage i bantrummar alternativt torrtrumma för vattendrag för att små och medelstora däggdjur ska kunna passera järnvägen.

Passager för små- och medelstora däggdjur redovisas med beteckning Sk4 i plankarta 003 vid km 2+540, i plankarta 005 vid km 4+600 samt i plankarta 007 vid km 6+300 och vid km 7/000 (under väg 870).

3.3.5. Sk5, Groddamm

Där befintlig väg 870 rivs i och med ny utformning av korsning vid infart till KIA, sparas en kort sträcka av vägområdet för att anlägga en groddamm.

Groddammen redovisas med beteckning Sk5 i plankarta 002, vid km 1+750.

3.4. Övriga skyddsåtgärder och försiktighetsmått som genomförs under byggskede

Järnvägen förses med viltstängsel samordnat med stängsel för väg 870. Vid stationsområdet samt på de broar som passerar järnvägen anläggs personskyddsstängsel.

Vid den planskilda faunapassagen vid Råtsi kan ett system med ledaromar och skogsröjning underlätta för renarna att hitta rätt. Avskärmande trädridåer eller skärmar kan komplettera bullerskydden vid faunapassagen för att ytterligare minska störningen för renarna i området. Fortsatt dialog kring dessa åtgärder, som ligger utanför planens fastställelse, planeras att hållas med Statens fastighetsverk och berörda samebyar.

Avverkning under fåglarnas häckningstid (15 maj – 31 augusti) ska undvikas.

För arbeten i och vid vattendrag kommer skyddsåtgärder att tas fram i samband med anmälan om vattenverksamhet. Åtgärder som kan komma att bli aktuella är exempelvis hänsyn till då arbete får göras i vatten, med avseende på fiskars lekperioder. Även skydd mot grumling kan komma att bli aktuellt under byggtid. Där Luossajoki grävs om kommer strandzoner att återställas/anpassas för att bevara förutsättningar för mörkbrämad fåltmätare.

I järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning (MKB) redovisas ytterligare skyddsåtgärder under byggskede, se MKB avsnitt 6.10.2.

4 Förutsättningar och effekter

4.1. Markanvändning och landskapsbild

4.1.1. Markanvändning

Inom område för ny järnväg finns ingen bebyggelse. Järnvägsplanen ligger i ett delvis oexploaterat naturområde som utgör både rastbete och flyttleder för Gabna och Laevas samebyar. Ny järnväg byggs nära LKABs industriområde och KIA godsbangård, samt samlokaliseras med befintlig väg 870 och inkommande kraftledningsstråk. Markområdet nyttjas även till rekreation och friluftsliv såsom motions- och promenadstråk, skidspår, slädhundspår och skoterleder.

Ett kraftledningsstråk leder från söder och i huvudsak längs med väg 870 in till Kiruna till ett ställverk norr om Lombololen.

Ny järnväg innebär att mark tas i anspråk i områden som idag nyttjas för rekreation och renskötsel. Järnvägen påverkar både skidspår och skoterled som måste dras om i nya sträckningar.

Järnvägsplanen berör kommunalt väghållningsområde. Lombololen är i nuläget statlig väg, men den kommer efter genomförda projekt att delvis övergå till kommunalt väghållningsansvar.

Översiktsplan

Gällande översiktsplan i Kiruna är Översiktsplan 2018. För Kiruna centralort finns även en fördjupad översiktsplan från 2014 som kompletteras av Översiktsplan 2018. Järnvägsplanen överensstämmer med Fördjupad översiktsplan för Kiruna centralort 2014.

Berörda detaljplaner

Ny järnvägsdragning till centrala Kiruna berör Stadsplan 25-P80/85 Lombololen. Planens ändamål är vägområde för en väganlutning mellan nuvarande E10 och Österleden. Järnvägsplanen påverkar en mindre del av detaljplanen. Kiruna kommun kommer att upprätta ny detaljplan för stationsområde som i överlappande delar ersätter den gamla detaljplanen. Resterande delar av Stadsplan 25-P80/85 Lombololen kommer fortsättningsvis att vara gällande.

Ny anlutning mellan väg 870 och Lombololen berör detaljplan 25-P92/109 Kiruna 1:1 mfl, Östra Industriområdet och detaljplan 2584-P15/7 Östra Industriområdet, Tuolluvaara 1:1 mfl. Berörd del av 25-P92/109 utgörs av vägområde allmän väg och berörd del av 2584-P15/7 utgörs av naturområde i planens ytterkant.

Ny anlutning mellan väg 870 och Lombololen berör även stadsplan 25-P78/77 Kiruna småindustriområde då cykelvägen längs Lombololen påverkas av ny cirkulationsplats. Kiruna kommun har inlett arbete med förstudie för ny detaljplan i detta område, avseende Utvecklingsområde söder om Malmvägen. Ny cirkulationsplats på Lombololen möjliggör anlutning till området. Utvecklingsområdet påverkas inte i övrigt av järnvägsplanen.

Järnvägsplanen berör detaljplan 25-PO6/72 del av Kiruna 1:1, tekniska anläggningar. Planområdet inrymmer ställverk och omformarstation.

I anlutning till järnvägsplanens område finns även Detaljplan 2584-PO9/4 Södra infarten, del av Kiruna 1:1 avseende LKABs deponi i södra delen av järnvägsplanens område. Planens ändamål är gruvindustri och väg. Järnvägsplanen påverkar inte detaljplanen.

Se även avsnitt 9.2.2 för bedömning av påverkan berörda detaljplaner.

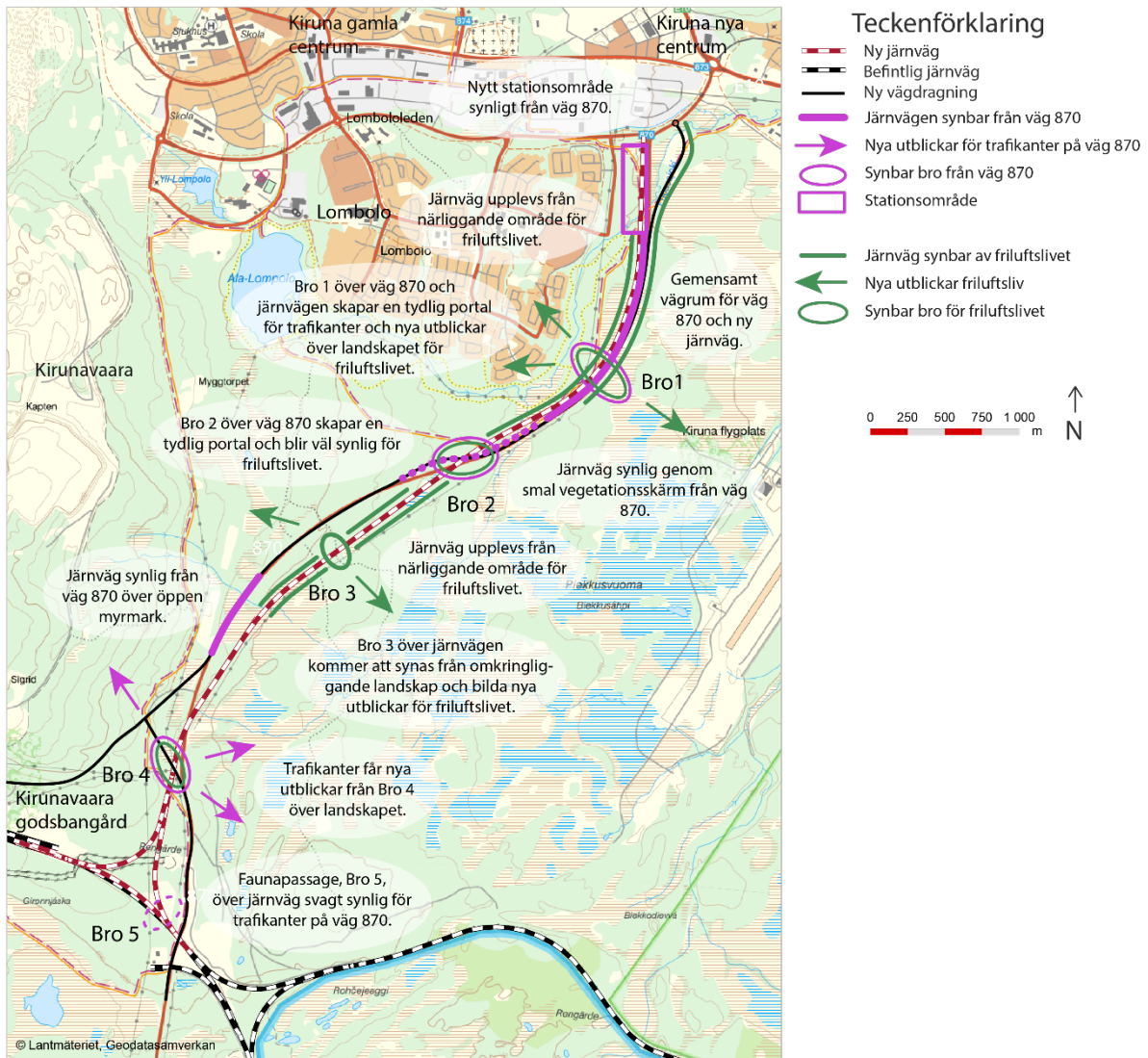
4.1.2. Landskapsbild

Landskapet i det berörda området utgörs till stor del av storskalig naturmark som består av låg träd- och buskvegetation och öppen myrmark med en flack topografi. Järnvägen kommer bli ett nytt byggt element i det annars relativt orörda landskapet. Landskapet är idag rikt på utblickar som kommer påverkas av järnvägen och dess passager.

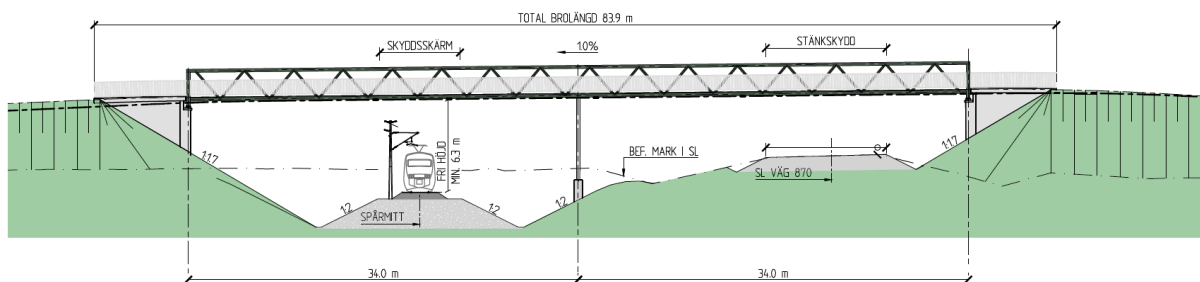
Det valda spåralternativet följer den befintliga barriären som väg 870 utgör i landskapet, vilket minimerar påverkan på den orörda naturmarken och landskapsbilden. De föreslagna bropassagerna går över befintlig mark vilket gör att de kommer bli synliga i landskapet för både resande på väg 870 och friluftslivet.

Landskapet som den nya järnvägen går igenom är en blandning av skogsvegetation och ett öppet myrmosaiklandskap. Myrmosaiken har en låg fjällbjörksvegetation på de högre torrare partierna och myrmark eller öppet vatten i de mer låglänta. Skogsvegetationen består av en blandning av fjällbjörksvegetation och arktisk barrskogsvegetation. Spåret går mestadels genom ett slutet rum av skog, vilket minskar järnvägens visuella påverkan på landskapsbilden.

Järnvägens synbarhet från väg 870 redovisas i kartan, se Figur 27. Järnvägen tillsammans med stationshuset och bussterminalen kommer att synas från väg 870. Området närmast stationen kommer att upplevas urbant. Söder om stationen kommer vägen och järnvägen att dela vägrum vilket gör att det kommer att upplevas som ett brett infrastrukturstråk vilket slutar innan järnvägen korsar väg 870. I det här området kommer bro 1, en friluftsbro, som går över både väg och järnväg att synas från terrängen, stationen och eventuellt för boende i Lombolo.



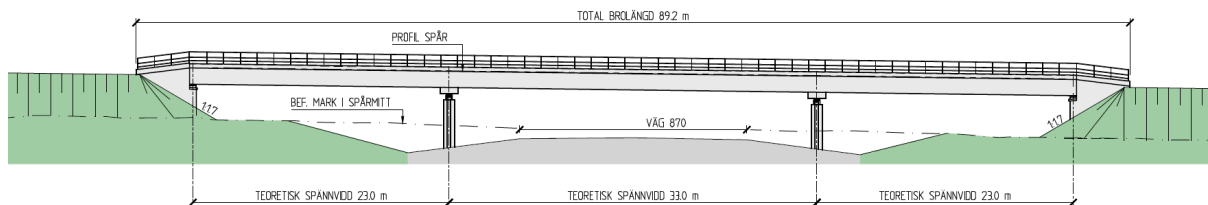
Figur 27. Kartan visar den nya järnvägens påverkan på landskapsbilden samt vilka utblickar som skapas i och med ny dragning av väg 870



Figur 28. Skiss bro för Sommarleden över väg 870 och järnvägen.

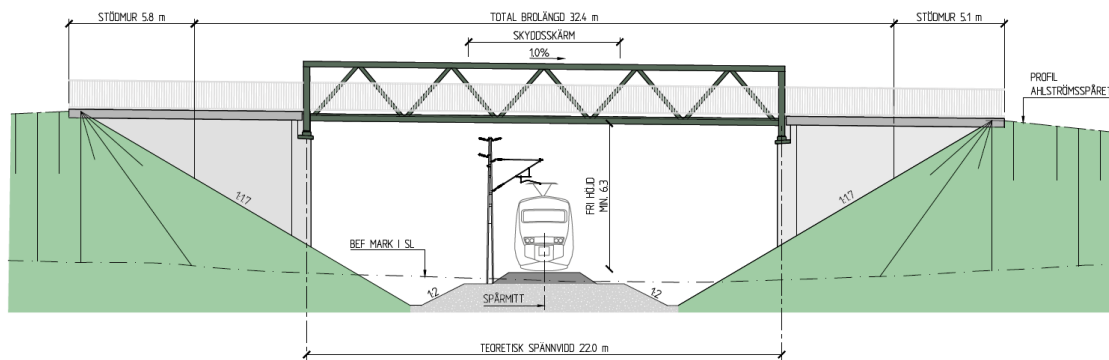
När vägen och järnvägen sedan separeras kommer en yta med sparad befintlig vegetation att behållas mellan stråken som delar upp dem till två mindre vägrum ett för järnväg och ett för väg 870. Järnvägen och vägen kommer däremot fortfarande delvis att ha kontakt genom eller över den sparade vegetationen.

Vid bro 2 går järnvägen över väg 870. Bron bildar en portal över vägen som trafikanten kommer att uppleva tydligt eftersom den avviker från omkringliggande landskap.



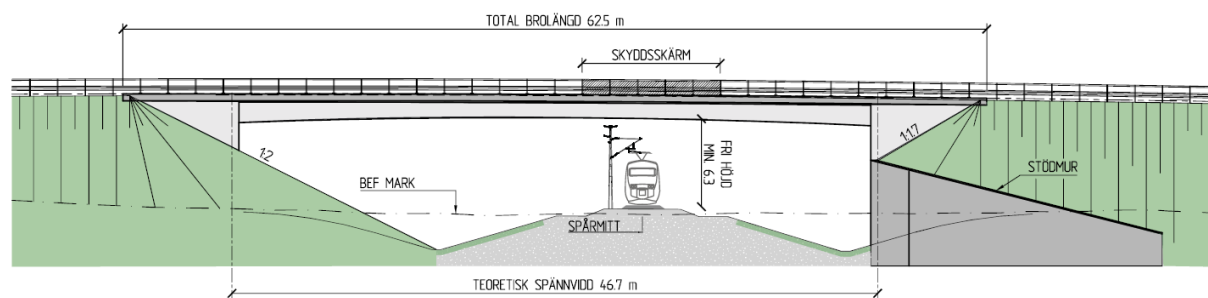
Figur 29. Skiss järnvägsbro över väg 870.

Bro 3, den andra friluftsbrossen, går endast över järnvägen. Friluftslivet passerar under väg 870 i en befintlig planskild passage. Bron kommer att vara ett synligt landskapselement från väg 870 eftersom den går över den slutna vegetationen som skymmer järnvägsspåret.



Figur 30. Skiss bro Ahlströmsspåret.

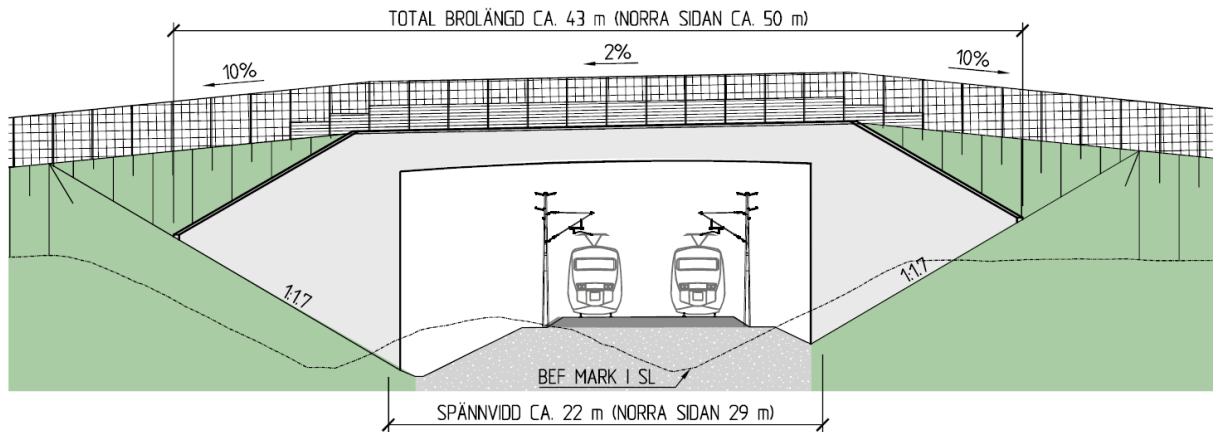
Mellan bro 3 och 4 kommer en kort sträcka med myrmark där järnvägen igen blir synlig från vägen. Vid bro 4 går väg 870 över järnvägen vilket ger trafikanter på väg 870 utblickar över naturlandskapet.



Figur 31. Skiss vägbro över järnvägen.

De delar av järnvägsanläggningen som är synliga för friluftslivet från omkringliggande områden är markerade på kartan. Det är framför allt där järnvägen går på bank, i ett öppet landskap eller vid broarna som de nya byggda elementen påtagligt förändrar landskapsbilden. Bropassagerna över järnvägen kommer även att synas för en del boenden i Lombolo och vissa besökare av stationen.

För att mildra konsekvenserna för landskapsbilden har intentionen varit att samförägga järnvägen med väg 870 men en yta sparad befintlig vegetation emellan för att begränsa den upplevda bredden på vägrummet.



Figur 32 Skiss ny faunabro över järnvägen

Området där faunapassagen kommer att anläggas är flackt och domineras av lågväxande björkskog. Faunapassagen kommer att placeras mellan det befintliga triangelspåret mot Svappavaara samt det nya triangelspåret mot Kiruna centrum. Faunapassagen ligger strax väster om väg 870 och kommer att bli synlig från den befintliga vägbron.

4.2. Naturmiljö

4.2.1. Naturvärden

Hela området för ny järnvägssträckning sluttar svagt mot öster. Området domineras av mager fjällbjörkskog med inslag av myrar och videsnår, se Figur 32. Våtmarken utgörs av ett mosaiklandskap med grunda torvområden, inslag av morän och mindre stråk av öppna vattenområden. Våtmarken i sin helhet sluttar generellt österut och är påverkad av grundvattensänkning från gruvan. Området saknar höga naturvärden och är till stor del ianspråktaget och påverkat av befintliga verksamheter och infrastrukturer samt hydrologiskt påverkat av gruvan.



Figur 33. Vy över norra delen, med naturmarker bestående av en mosaik av myr, videsnår och myr. Staden i bakgrunden.

Fågelinventeringar är gjorda i området år 2013 och 2021. En naturvärdesinventering i järnvägskorridoren utfördes sommaren 2022. Då identifierades vissa områden med något högre

naturvärden än omkringliggande naturområden, dessa kallas naturvärdesobjekt och lägena på dessa framgår av Figur 33.

Myrområdet öster om stationsläget, som angränsar till det större myrområdet Piekusvuoma längre österut, är påverkad av grundvattensänkningar orsakade av gruvan, men naturvärdesobjektet har ändå ett biotopsvärde och utgör häckningsmiljö för fågelarter så som Gulärta, ängspiplärka och grönbena. Delar av naturvärdesobjektet kommer påverkas i och med ny dragning av väg 870.

Skogsområdet söder om Lombolo hyser värdefulla träd. Fågelarterna bergfink, rödvingetrast, rödstjärt och lövsångare har påträffats i området i den fågelinventering som gjordes 2013 och 2021, samt att flera av dem påträffades under inventeringen 2022. Naturvärdesobjektet kan komma att påverkas marginellt i och med järnvägssträckningen, byggande av järnvägsbron samt justeringen av väg 870 läge i anslutning till bron.

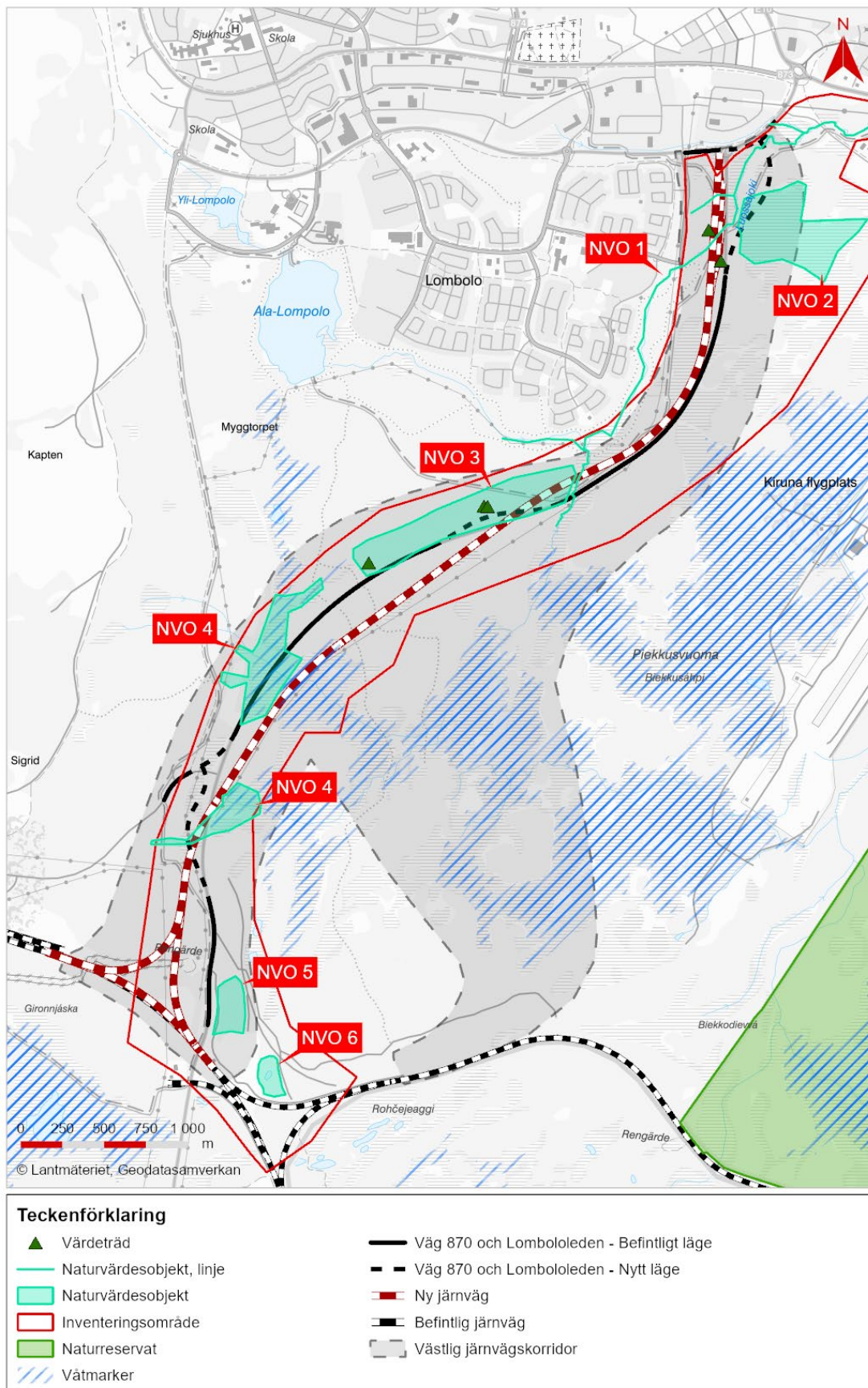
De två naturvärdesobjekten norr om Råtsitriangeln består av våtmarker med angränsande mindre bäckar. Bäckarna är troligen för små för att hysa någon fisk. I en av bäckarna påträffades vanlig groda under inventeringen 2022. Skador på enskilda individer av vanlig groda eller dess livsmiljöer innebär inte att det påverkar bevarandestatusen för arten lokalt eller regionalt. Inga specifika grodpassager finns för väg 870 och att det skulle vara ett stort problem med dödade grodor i aktuellt område har inte framkommit i tidigare samråd. Därav föreslås inga specifika grodpassager för järnvägen. Skyddsåtgärd i form av en groddamm kommer att anläggas som tillskapar livsmiljöer för groddjur, vilket kan bli ett positivt inslag i samband med byggandet av järnvägen, se även avsnitt 3.3.5. Fågelfaunan i denna typ av våtmark som naturvärdesobjektet utgörs enligt fågelinventeringen av bland annat lövsångare, gråsiska, gulärta och sävsparv.

De två naturvärdesobjekten längst i söder består av skogar med tjärnar och mindre gölar och bedöms inte påverkas av projektet.

Gällande fåglarna kommer störningar och habitatförluster att uppstå vid anläggande av ny järnväg, men det kommer inte att påverka bevarandestatus eller ekologisk funktion för någon av de berörda arterna. Genom att undvika avverkning under häckningstid (15 maj-31 augusti) kan störningar begränsas. Utredning kring förekomst av häckningsmöjligheter för rovfåglar föreslås göras närmare byggskedet för att utreda vilka arter som finns i området just då och utreda påverkan och identifiera åtgärder för att minimera störning. Rovfåglar i dessa områden är beroende av tillgång på föda. Är det rikligt med gnagare ett år kan förekomsten av rovfågel öka.

Det finns inslag av solitärträd i form av tallar och granar i området. Vissa av dessa är i den utförda naturvärdesinventeringen bedömda som värdefulla träd. De träd som ligger i norra delen kommer troligen påverkas av den nya järnvägsanläggningen.

Järnvägslinjen har samlokaliserats med befintlig infrastruktur för att det orörda området öster om väg 870 inte ska fragmenteras.

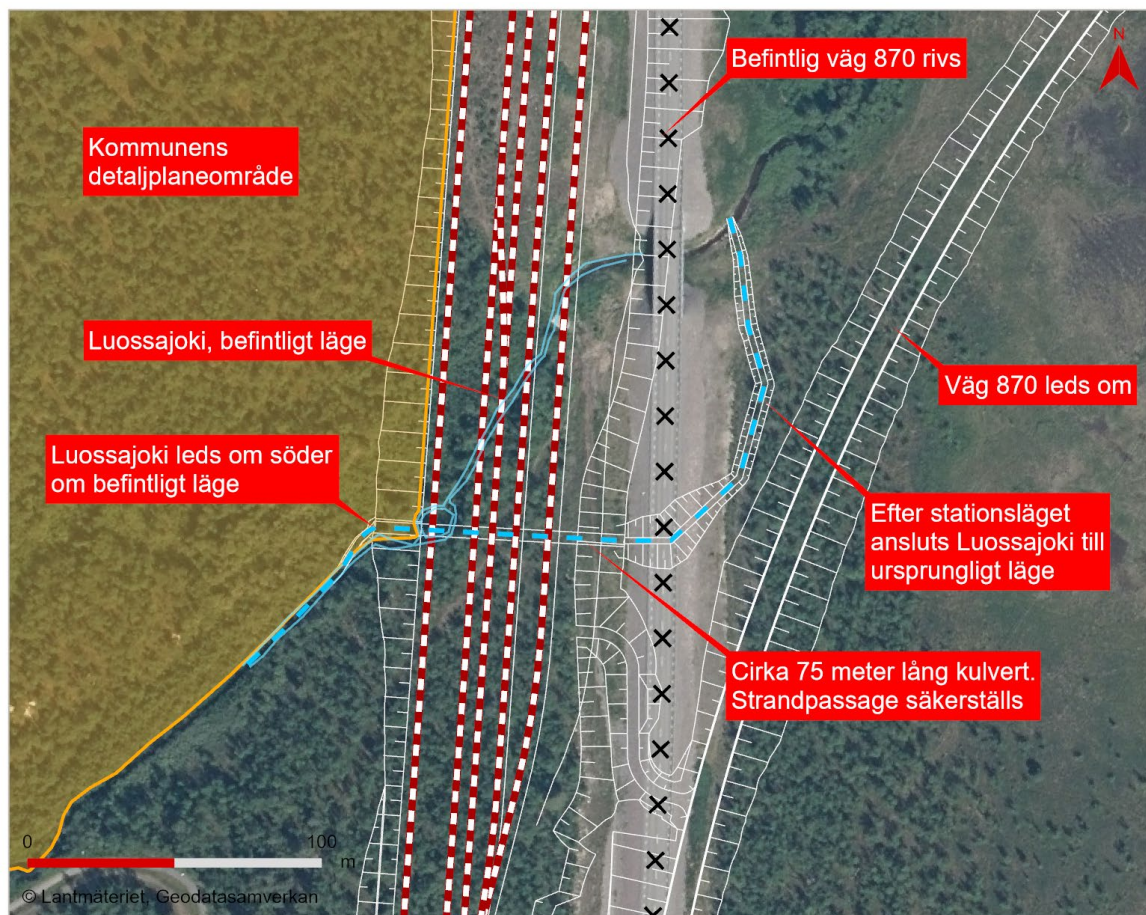


Figur 34. Karta över de naturvärdesobjekt, värdefulla träd och vattendrag som finns i området.

4.2.2. Vattendrag

Järnvägen passerar några mindre bäckar samt Luossajoki som är det största vattendraget i området. Luossajoki, som passerar i projektets norra del, är tydligt påverkad av den omledning av vatten från Luossajärvi då en damm anlades i sjön. Trots att bäcken har ett betydligt lägre flöde nu jämfört med innan omledningen så finns det fisk i bäcken. Järnvägsstationens placering medför påverkan på Luossajoki. Under våren 2023 gjordes en utredning kopplat till vattendragets miljö kvalitetsnorm som inte var uppdaterad med de faktiska förutsättningarna. Förslag på ny statusklassning togs fram och samråddes med länsstyrelsen. Baserat på denna togs det i juni 2023 beslut om alternativet där vattendraget leds om i ny sträckning söder om befintlig stäckning, med en längre kulvert under stationen, se Figur 34. Under förutsättning att kulverten inte stryper flödet och en naturlig bäckbotten kan återskapas i kulverten bedöms alternativet vara tillfredställande för de fiskarter som finns i vattendraget. Vattendragets strandzoner är viktiga att bevara/återskapa för att möjliggöra förutsättning för värdväxten till den ovanliga fjärilen, mörkbrämad fältmätare, som identifierats i området tidigare. Vattendraget leds om en kortare sträcka på östra sidan kulverten för att ansluta till befintlig fåra, längs denna stäcka återskapas strandzonen.

Den nya dragningen av väg 870 medför behov av en bro över Luossajoki även vid cirkulationsplatsen vid Lombolaleden. Längs Luossajoki, se Figur 35 och illustrationskarta 7, har fjärilen mörkbrämad fältmätare tidigare påträffats, arten är rödlistad som starkt hotad. För att inte påverka artens livsmiljö negativt är det viktigt att flödet i Luossajoki inte påverkas och att stränderna längs med bäcken bibehålls och att inte fler barriärer byggs in.



Figur 35. Skiss omgrävning av Luossajoki med kulvert under stationsområdet och anslutning med ny bäckfåra till ursprungligt läge.



Figur 36. Till vänster Luossajoki. Till höger biflödet till Luossajoki söder om Lombolo, öster om väg 870, här passerar även renstängslet.

Där järnvägen passerar de mindre bäckarna kommer trummor anläggas. Samtliga trummor som anläggs i projektet kommer att anläggas så att inget vandringshinder uppstår och naturlig bäckbotten återskapas i trummorna. Trumma under stationen vid omledning av Luossajoki anläggs tillräckligt flackt för att låg vattenhastighet ska uppnås, vilket ger möjlighet för elritsa att simma genom kulvert under stationsområdet.

4.2.3. Vilt

Vilt i form av älg rör sig i området. Även renar rör sig i området de tider då renflyttning pågår vid Kiruna. Inga inrapporterade olyckor med klövdjur längs med väg 870 har skett de senaste 10 åren. I dag finns en bro över Luossajoki för väg 870, där strandpassage för större klövvilt finns. Renstängsel finns i dag längs med väg 870. Detta stängsel forceras dock av älg. I och med att järnvägen inklusive stationsområdet tillkommer på västra sidan väg 870 blir den nya järnvägen en ny barriär för viltet och renarna. Inget viltstråk norrut eller västerut finns eftersom gruvan och staden omöjliggör detta. För nya järnvägen kommer viltstängsel anläggas längs med hela infrastrukturkorridoren (förutom vid stationen där personskyddstängsel anläggs). Viltpassagen vid Luossajoki ersätts därför inte. För att djuren som ändå tar sig genom viltstängslet ska kunna evakuera infrastrukturkorridoren anläggs viltuthopp på korridorens östra sida. Faunapassagen vid Råtsitriangeln kommer kunna nyttjas av vilt.

Passage i form av torrtrumma eller strandremsa i bantrummor anläggs för att möjliggöra att små och medelstora däggdjur (exempelvis utter, grävling och räv) kan passera järnvägen invid vattendragen. Dessa anläggs i anslutning till där torrtrummor för passage för väg 870 redan finns i dag. Strandremsa anläggs även för passage av Luossajoki.

4.3. Grundvatten och geoteknik

Järnvägen går tidvis i skärning mellan triangelspåret i söder och den nya järnvägsstationen i norr. Utredning i fyra områden samt vid samtliga brostöd, se Figur 36, visar att skärningarna medför lokala, permanenta grundvattensänkningar. Profilen på järnvägen har anpassats för att hållas uppe i så hög utsträckning som möjligt för att minimera påverkan på omgivande våtmarker.

4.3.1. Avvattningstekniska förutsättningar

De avvattningstekniska lösningarna för den nya sträckningen utformas för att fylla funktionskrav gällande järnväg enligt Trafikverkets kravspecifikationer på minst 80 års funktion. Avvattningen av järnvägen görs så att de hydrologiska och biologiska förhållandena inom området bibehålls, utan att orsaka försämringar gällande vattenkvalitet och naturmarksqualität för myrar och vattendrag.

Beroende på topografin föreslås det att överdiken anläggs där järnvägen går i skärning. Syftet med överdiken är att säkerställa att vatten (under tiden med höga flöden) från högre liggande mark inte okontrollerat rinner över skärningsslänterna och skapar erosion. Där järnvägen går i skärning genom ett myrområde föreslås det att täta vallar anläggs på en eller båda sidor om skärningen, beroende på topografin. Detta föreslås i syfte att skydda omgivande våtmarker.

Inga ingrepp som påverkar de generella funktionerna eller kvalitén hos myrarna längs sträckan kommer att utföras.

4.3.2. Geotekniska förutsättningar

Området utgörs till största del av fast morän vilket innebär goda byggtekniska förutsättningar. En större myr med torvdjup av upp till ca 3,5 meter passeras (gult inringat område) i Figur 36. Här behöver järnvägens profil läggas ovanför myren för att tillåta vatten att passera från nordväst mot sydost under järnvägsbanken. Ett antal mindre myrar passeras också.

Sprängning av berg kan bli aktuellt i djupa skärningar.



ÖVERSIKTSKARTA

— Projekterad anläggning

● Utredning för grundvatten



Figur 37. Områden som har utretts för grundvattensänkning längs projekterad väg- och järnväg.

4.4. Friluftsliv

Friluftslivet är en viktig fritidsaktivitet för Kirunas befolkning, se Figur 37. Kommunen uppger i sin översiktsplan att närheten till friluftsliv och natur är en del av kommunens identitet samt att möjligheterna till friluftsliv är en viktig grund för såväl boende som för näringsliv i kommunen. Tillgång och tillgänglighet till natur för friluftsliv, rekreation och avkoppling pekas ut som av stor betydelse för människors hälsa och välmående. Rekreation och friluftsliv kring Kiruna, även som grund för turism, utövas i den relativt orörda omkringliggande naturen som erbjuder möjligheter i form av fiske, jakt, vandring och aktiviteter kopplade till vintersäsongen.

I Kiruna centralort finns 63 km motionsspår varav 28 km är elljusspår. Motionsspåren nyttjas under såväl sommar- som vinterhalvåret. Mellan bostadsområdet Lombolo och väg 870 finns ett kommunalt skid- och elljusspårssystem. Från detta spårssystem utgår även ett skidspår kallat "Ahlströmsspåret" vidare ut på myrområdet mellan centrala Kiruna och Kiruna Airport.

Skoterlederna är väl utbyggda kring Kiruna tätort. Totalt finns ca 150 mil skoterleder i kommunen, varav 85 mil är kommunala. Från Kiruna tätort finns kommunala leder ut mot Nikkaluokta, Rautasjaure, Torneträsk, Kurravaara, Jukkasjärvi och vidare ut i kommunen. En länk i systemet av skoterleder följer väg 870s västra sida inom utredningsområdet, i samma område som skidspåren finns.

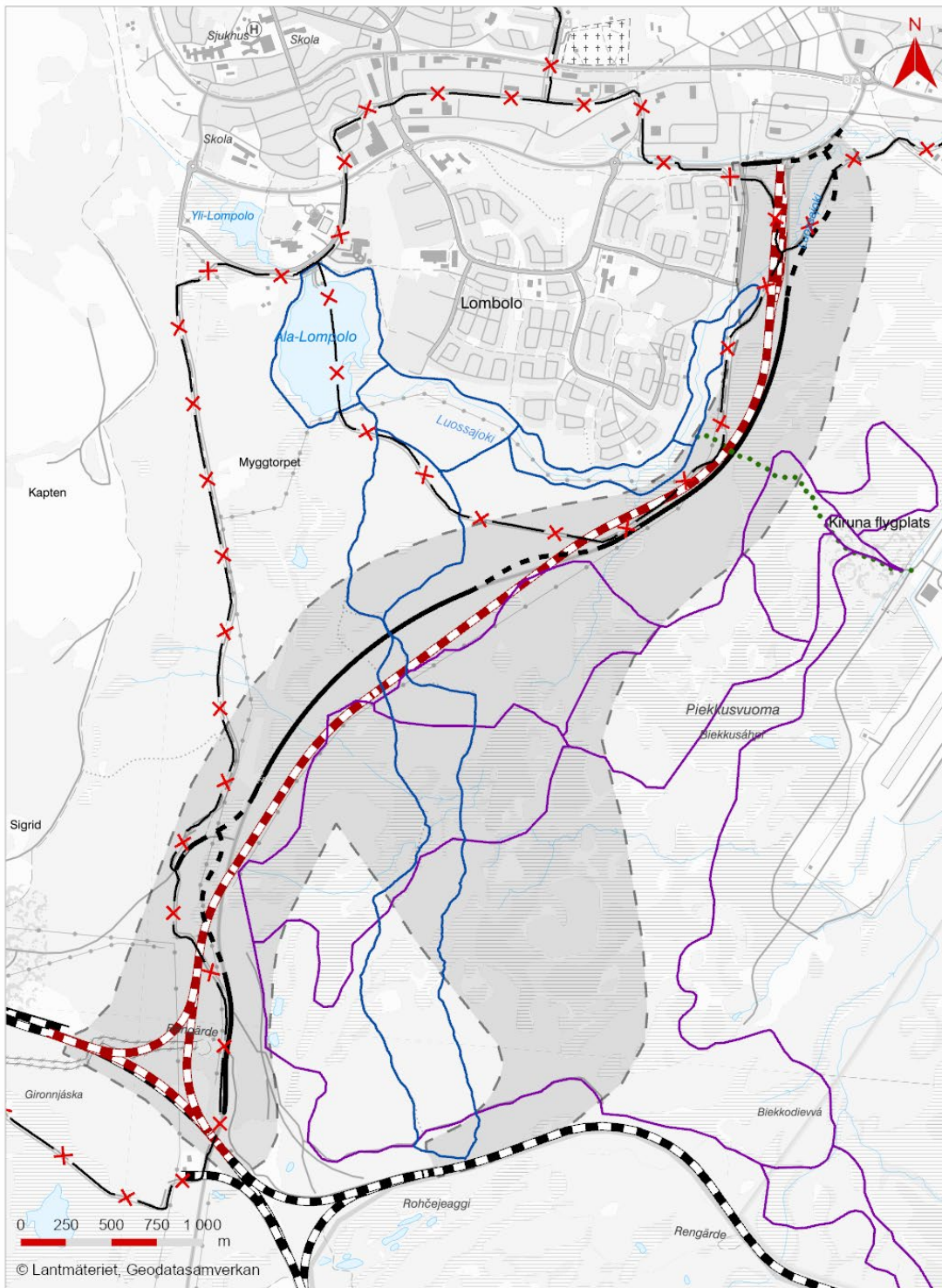
En sommarled förbinder flygplatsen med Lombolos sydöstra del, men också andra ledstrukturer finns i området. Sommarleden används även vintertid för skoter, skidor och hundspann. Sommarledens passage över väg och järnväg kommer att anpassas för skotertrafik. Skoterledspassagen vid Luossajoki, under väg 870, kommer att slopas och flyttas i stället till Sommarleden.

Järnvägen anpassas till befintliga passager för väg 870. Vid Sommarleden förbättras trafiksäkerheten eftersom passagen av vägen blir planskild. För Luossajoki vid stationsområdet pågår utredning om vilka åtgärder som är möjliga att genomföra. En mindre påverkan på elljusspåret vid Lombolo kan i detta läge inte uteslutas.

Järnvägsplanen medför att skoterleden söderut vid KIA justeras och passage av järnvägen samförläggs med Ahlströmsspårets passage. Ahlströmsspåret kommer att behöva ledas om på en kortare sträcka, främst i området mellan vägen och järnvägen.

Föreslagen järnvägslinje skär vid några platser hundspannspåren, vilket leder till att dessa behöver dras om på några kortare sträckor.

Järnvägslinjen har samlokaliseras med befintlig infrastruktur för att det orörda området öster om väg 870 inte ska fragmenteras.



Teckenförklaring

— Skidspår	- - - Väg 870 och Lombolleden - Nytt läge
-X- Skoterleder, kommunala	▭ Västlig järnvägskorridor
— Slädhundsspår	-X- Ny järnväg
•••• Sommarled	-X- Befintlig järnväg
— Väg 870 och Lombolleden - Befintligt läge	

Figur 38. Karta friluftsliv, befintliga leder vid Kiruna.

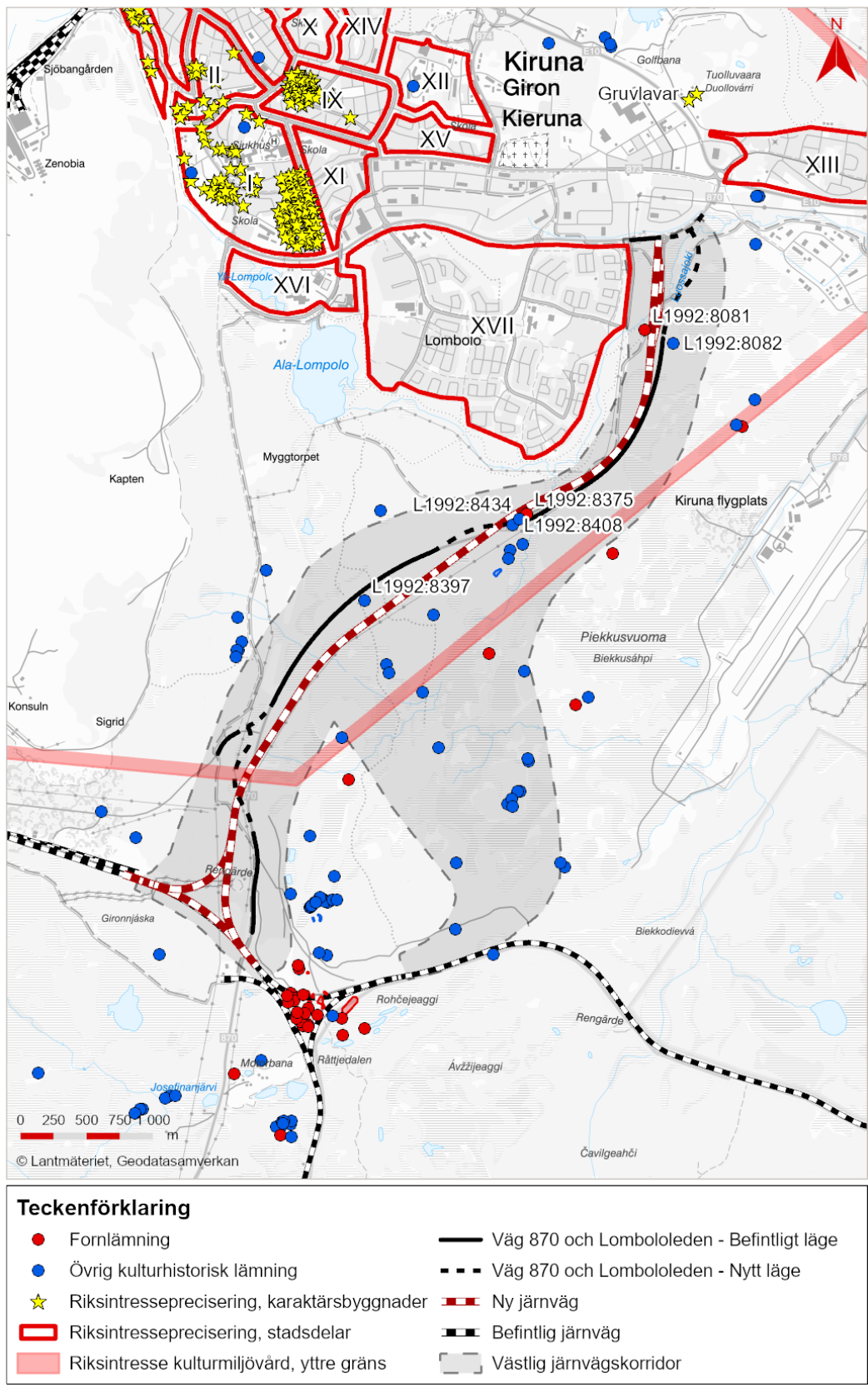
4.5. Kulturmiljö

Sex kända forn- och kulturlämningar ligger i närheten av föreslagen järnväg och väg, se Tabell 2 nedan samt Figur 38. Tre av dessa bedöms påverkas av ny järnväg eller ny dragning av väg 870. I de fall lämningar berörs kommer det bli aktuellt att ta bort dessa vilket gör att de för alltid är förlorade. För att få påverka en fornlämning krävs beslut från länsstyrelsen. Om de undersöks arkeologiskt vid borttagandet omhändertas det vetenskapliga värdet. Tre av de kända forn- och kulturlämningarna ligger för långt från planerad anläggning för att riskera att påverkas och en av lämningarna bedöms vara uttraderad i och med byggandet av väg 870.

Samråd enligt kulturmiljölagen (KML) 2 kap. 10§ har skett och Länsstyrelsen har i yttrandet angett att verksamheten kräver att Trafikverket söker tillstånd till ingrepp för två fornlämningar enl. KML 2 kap. 12§. Trafikverket har ansökt om tillstånd om ingrepp gällande dessa fornlämningar.

Tabell 2. Kända forn- och kulturlämningar som berörs av föreslagen järnväg.

Lämningsnummer	Lämningstyp	Antikvarisk bedömning	Påverkan
L1992:8397 Km 3+000	Naturföremål/-bildning med bruk, tradition eller namn. Bläckning, barktäkt.	Övrig kulturhistorisk lämning	Påverkas inte. 100 meter från nytt markanspråk. Ligger nära den del av skidspåret som slopas.
L1992:8408 Km 4+240	Naturföremål/-bildning med bruk, tradition eller namn. Barktäkt.	Övrig kulturhistorisk lämning	Borttagen när vägen byggdes.
L1992:8434 Km 4+300	Naturföremål/-bildning med bruk, tradition eller namn. Bläckning.	Övrig kulturhistorisk lämning	Ligger 9 meter från nytt markanspråk. Hänsyn under byggtiden.
L1992:8375 Km 4+370	Kåta, kåtatomt.	Fornlämning	Fornlämningsområdet påverkas. 20 meter från nytt markanspråk. Tillstånd för ingrepp i fornlämning krävs. Hänsyn under byggtiden.
L1992:8082 Km 6+100	Naturföremål/-bildning med bruk, tradition eller namn. Bläckning	Övrig kulturhistorisk lämning	Påverkas inte. Ligger 60 meter från vägområde.
L1992:8081 Km 6+180	Ristning, medeltid/historisk tid Trädristning.	Fornlämning	Tillstånd för ingrepp i fornlämning krävs. Ligger vid elljusspåret vid Lombolo ca 30 meter från nytt markanspråk. Kan komma att beröras beroende på verkligt läge. Hänsyn under byggtiden.



Figur 39. Forn- och kulturlämning som berörs av järnvägsplanen.

Järnvägsplanen bedöms sammantaget medföra små konsekvenser för kulturmiljön. Detta gäller både kulturvärden i ett större perspektiv, som framgår av riksintressets värden, och de berörda forn lämningarna, varav vissa kan komma att påverkas.

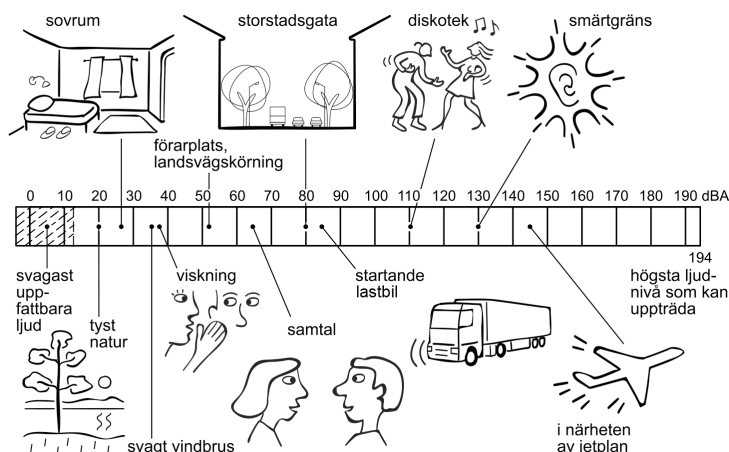
4.6. Boendemiljö och bebyggelse

Järnvägen planeras sydost om bostadsområdet Lombolo med stationen öster om Lombolos norra delar. Avståndet mellan järnvägen, stationsområdet och Lombolo blir 270-300 meter.

Järnvägstrafik ger upphov till buller. Järnvägen kommer att trafikeras av totalt 18 tågrörelser per dag enligt trafikprognos för år 2040. Trafiken fördelas enligt följande:

- 5 dubbelturer (tur och retur) med regionaltåg Luleå-Kiruna, dvs. 10 tågrörelser per dag.
- 1 dubbeltur nattåg Stockholm-Narvik, dvs. 4 tågrörelser per dag.
- 1 dubbeltur sittvagnståg Luleå-Narvik, dvs. 4 tågrörelser per dag.

Maximal och ekvivalent ljudnivå har beräknats i enlighet med den nordiska beräkningsmodellen för buller från järnvägstrafik. Den ekvivalenta ljudnivån, medelvärdet över ett dygn, blir mycket låg vid bostäder, se Figur 40. Nivån blir långt under riktvärdet 55 dBA (decibel A). Den maximala ljudnivån, den högsta ljudnivå som uppstår precis när ett tåg passerar, kommer att överskrida riktvärde utomhus 70 dBA med enstaka decibel vid ett sextioal bostäder i sydöstra Lombolo, se Figur 41. De högsta maximala ljudnivåerna uppstår vid passage av nattåg. Vid passage av motorvagnståg blir de maximala ljudnivåerna 17 dB lägre, långt under 70 dBA. Vid passage av övriga lokdragna persontåg är ljudnivån 3 dB lägre än för nattågen.



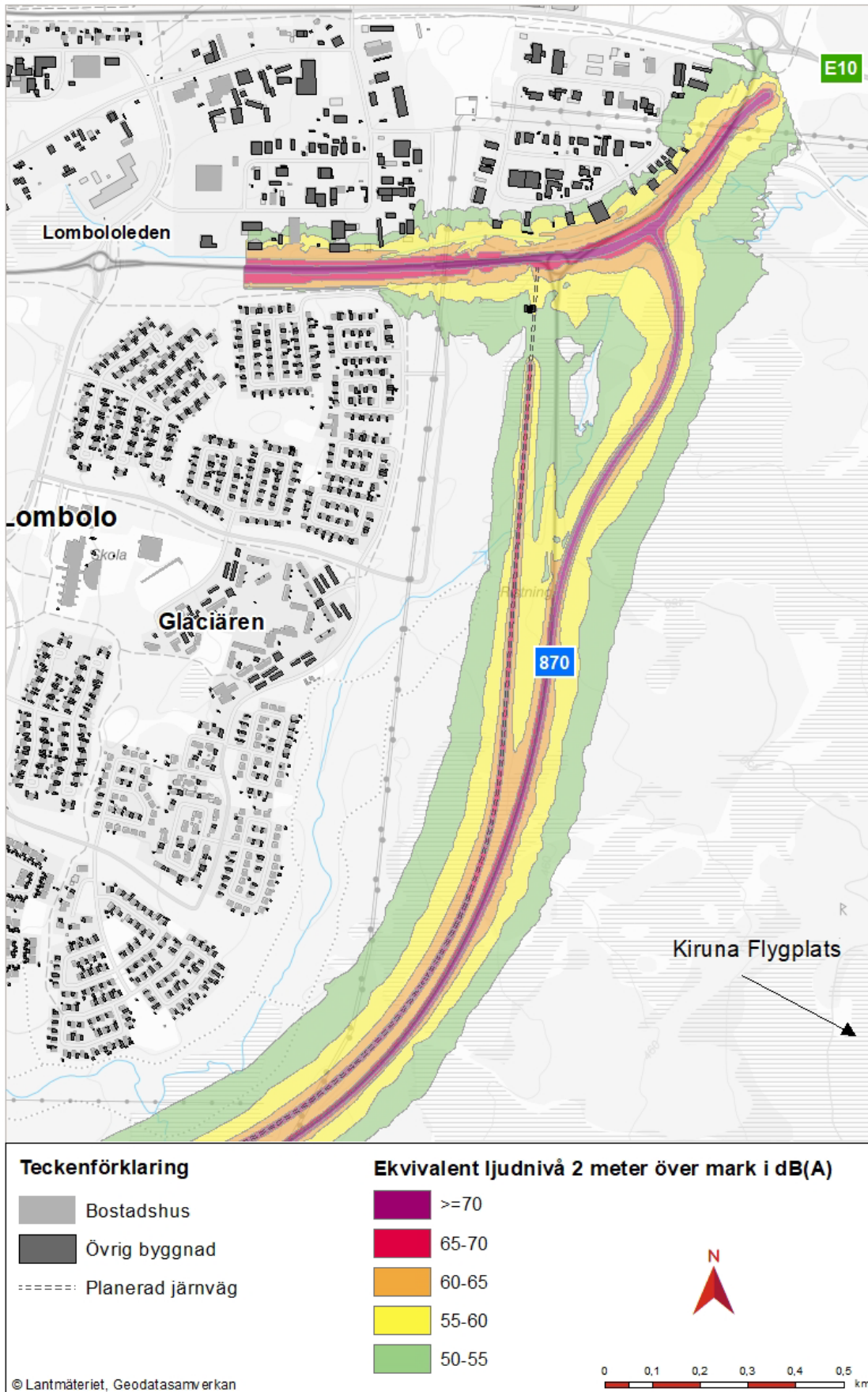
Figur 40. Buller i omgivningen. Källa Boverket.

I arbetet med bullerberäkningen för järnvägsplanen har buller från ny dragning av väg 870 räknats med i den samlade bilden.

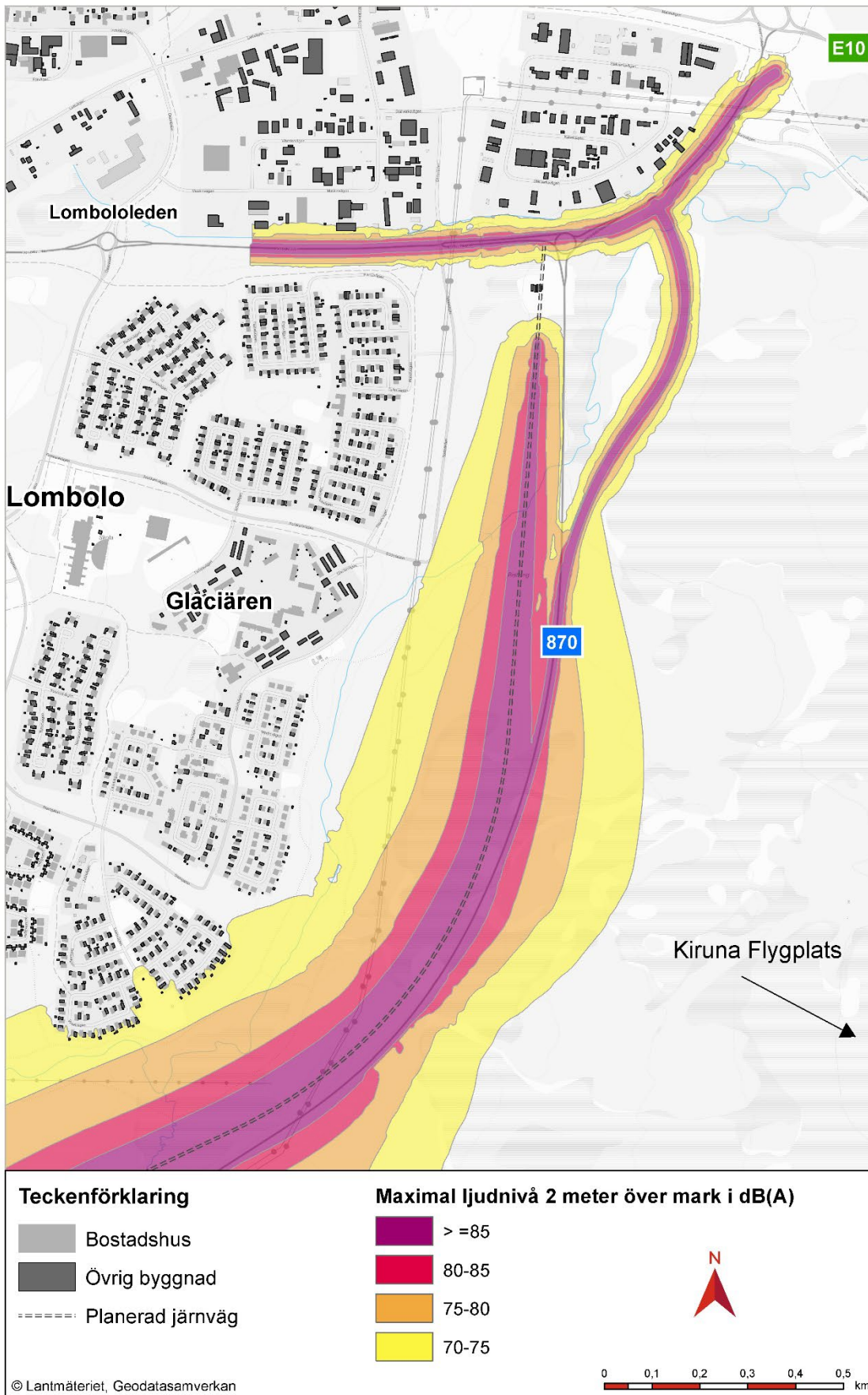
Prognosen anger att fem motorvagnståg, två nattåg samt två lokdragna persontåg ska trafikera den nya Kiruna C. Varje tåg ger upphov till två tågpassager (ankomst/avgång). I beräkningen har högsta möjliga hastighet ansatts med hänsyn till signalerad hastighet och möjlighet att bromsa in till hållplatsen.

Riktvärdet utomhus får överskridas fem gånger per timme, dag och kväll, respektive fem gånger per natt inomhus. Med totalt 18 passager per dygn kommer det att passera långt under fem tåg per timme. Antal tåg per natt kommer att vara mycket få. I nuläget passerar endast ett tåg före klockan sex och det är troligt att detta förhållande kommer att gälla även i framtiden. Några bullerskyddsåtgärder kommer inte att behöva vidtas inom projektet.

Järnvägen medför en barriär för rörligheten mellan Lombolo och naturområdena öster om väg 870, se avsnitt 4.4.



Figur 41 Karta bullerutbredning ekvivalent ljudnivå.



Figur 42 Karta bullerutbredning, maximal ljudnivå. Ett antal fastigheter inom Lombolo berörs av bullernivåer över riktvärde för maximal nivå.

4.7. Rennäring

Gränsen mellan Laevas och Gabna samebyar går rakt över Kiruna stad. Området kring Kiruna är idag ett flyttområde där ca 13 000–14 000 renar antingen flyttas sydöst till vinterbete i perioden november till januari, eller tillbaka nordväst till kalvning och sommarbete under perioden april till maj.

Renskötsel baseras på naturligt bete. Renar flyttas idealt utan att drivas och betar av den föda som finns efter vägen, så kallad "fri strövning". Naturgeografin styr var en flyttled eller ett rastbete är i naturen och renarna söker naturligt upp vissa områden under optimala förhållanden.

Järnvägen passerar marker som idag utgörs av ett flyttområde för renskötseln. Flyttled och rastbete utgör riksintresse för rennäringen. Närheten till staden och gruvan gör att samebyarna har ett nätverk av anläggningar, flyttleder och rastbeten för att ta sig till och från sommar- och vinterbetesområden. Passagen i södra delen av utredningsområdet sker huvudsakligen genom kontrollerad flytt förbi Kiruna. Rastbetet öster om väg 870 utgör en mycket viktig plats i flytten förbi Kiruna.

Södra delen kring Malmbanan och fram till infarten till LKAB

I järnvägsplanen rivs den befintliga faunapassagen över Malmbanan, se Figur 42, och en ny med samma bredd byggs ca 600 meter österut. I det nya läget minskar störningarna från verksamheter på godsbangården eftersom avståndet ökar. Störning från väg 870, som är samlokaliserad med en skoterled, tillkommer. Om skoterleden dras om till att ligga öster om ny järnväg finns risk för ökad störning av skotertrafiken. Kiruna kommun, skoterklubbar och samebyarna behöver samverka för att hitta lämplig utformning av skoterleder för att minska risken för störning på rennäringen. De föreslagna skyddsvallarna minskar störningar från tåg/väg/skotertrafik. Den nya faunapassagen kommer att ha minst samma funktion som den befintliga vid flyttning av renar. Effekterna av en ny passage blir sammantaget små.

Renarna kommer att passera över väg 870 i samma läge som idag. Inga effekter uppstår för passagen av vägen.

Järnvägsplanen kommer att medföra påverkan på flyttled (ca 600 meter förlängning och nytt läge) och andra förändringar i miljön i och med ombyggnaden av infrastrukturen och anläggningarna för renskötseln. Förändringar kan i sig innebära att renarna stressas under en tillvänjningsperiod då effekterna kan bli måttliga.

De funktionella sambanden för rennäringen kommer att säkerställas på sikt, med små eller obetydliga effekter.

Den nya järnvägsanläggningen och omläggningen av väg 870 innebär att delen väster om järnvägen blir otillgänglig för bete. Det smala området mellan järnvägen och väg 870 bedöms också bli av mindre intresse för renbete. Området väster om befintlig väg 870 nyttjas idag vid flyttning men är stört av befintliga vägar och anläggningar. Det ingår delvis i det utpekade rastbetesområdet längs flyttleden. Cirka 74 hektar möjlig betesmark kommer att försvinna, varav ca 45 hektar inom det utpekade rastbetesområdet. Mindre delar av detta område kommer sannolikt ändå att nyttjas för hagar o.d. längs den nya flyttleden. Betesbortfallet bedöms därför medföra lokalt måttliga effekter just i detta område men för hela rastbetet blir effekterna små.

Flyttleden som går österut påverkas inte fysiskt öster om väg 870. Störningen från järnvägen avtar med avståndet. Öster om väg 870 blir effekterna små, och obetydliga utanför störningszonen. Denna del ligger redan inom störningszon för järnväg, som i rennäringensanalysen bedömts kunna uppkomma 1,5 km på ömse sidor av den befintliga järnvägen. Många andra befintliga störningskällor finns också i området. Den tillkommande störningen bedöms bli liten på grund av den sparsamma trafiken (18 tågrörelser per dygn dvs ca en tågpassage i timmen dag- och kvällstid, endast persontåg).



Figur 43. Befintlig faunapassage vid KIA.

Norra delen mellan infarten till LKAB och den nya stationen

Den nya järnvägen som ny anläggning i landskapet ger upphov till undvikelsebeteende och därmed förlust av betesmark närmast järnvägen. Tågtrafiken ger även i viss grad ljus- och ljudstörningar. Effekten av detta är större de första åren, under tillvänjningstiden för renarna.

Viltstängsel längs järnvägen gör att betesmarken på sikt kan användas ända intill järnvägen.

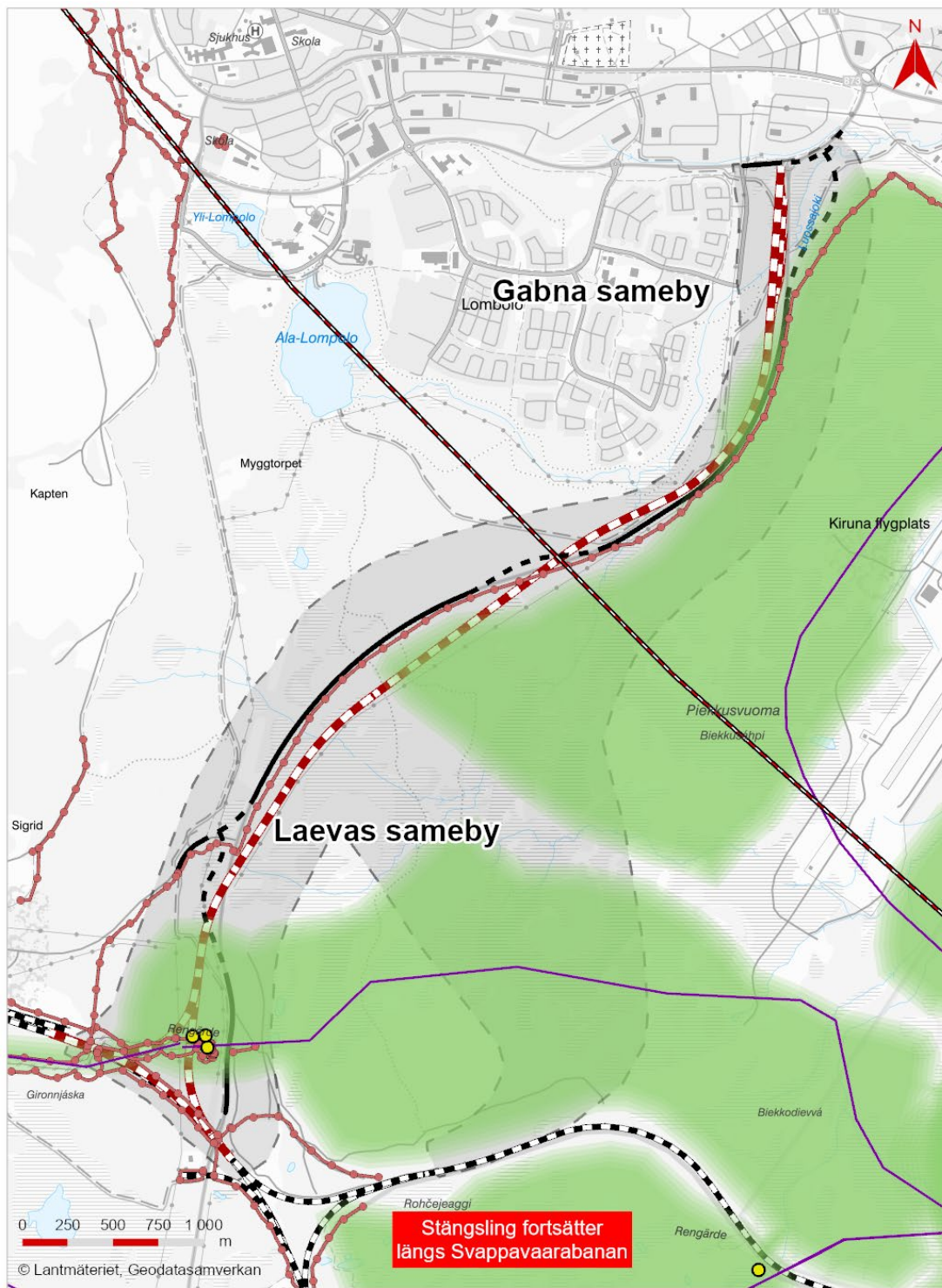
Betesbortfall uppstår ändå där järnvägen går öster om väg 870 och marken mellan järnvägen och väg 870 inte blir tillgänglig, eftersom stängsel kommer att finnas på järnvägens östra sida. Cirka 33 hektar mark tas i anspråk, varav ca 12 hektar inom utpekade rastbetesområde. Inget intrång sker öster om den befintliga kraftledningen. Ingen ny barriäreffekt uppstår.

Betesbortfallet bedöms medföra lokalt måttliga effekter just i detta område. I angränsande område blir effekterna små då störningseffekten bedöms avta med tiden. Området ligger inom Laevas sameby men kan även användas av Gabna när rastbetet som sträcker sig mot nordöst nyttjas.

Inom Gabna samebys område, det vill säga vid Lombolo och den nya stationen, sker inget betesbortfall då järnvägsplanen bara berör mark väster om det befintliga stängslet och som därför inte nyttjas idag.

Gabnas flyttled väster om flygplatsen berörs av störningar. Flyttlederna vidare mot nordöst och sydöst påverkas inte av järnvägsplanen och inga effekter uppstår.

I norra delen uppkommer en ny störning från järnväg. Många andra befintliga störningskällor finns även i denna del av järnvägsplaneområdet. I rennärlingsanalysen bedöms störning kunna uppkomma 1,5 km på ömse sidor av den nya järnvägen. Den tillkommande störningen bedöms bli liten på grund av den sparsamma trafiken (18 tågrörelser per dygn dvs ca en tågpassage i timmen dag- och kvällstid, endast persontåg).



Teckenförklaring

- | | |
|-----------------------|---|
| Anläggningar | Väg 870 och Lombolleden - Befintligt läge |
| Flyttleder | Väg 870 och Lombolleden - Nytt läge |
| Staket | Ny järnväg |
| Gräns mellan samebyar | Befintlig järnväg |
| Rastbeten | Västlig järnvägskorridor |

Figur 44. Karta över rennäringens riksintresseområde, anläggningar och flyttled

4.8. Naturresurser

Förekomst av järnmalm är en betydande naturresurs som också utgör grunden för stadens existens. Gruvan i Kiruna med omkringliggande mark är av riksintresse. Ny järnväg bedöms inte påverka framtida möjligheter att nyttja befintliga naturresurser. Stationsläget vid Lombolo innebär en anpassning till pågående stadsflytt i syfte att fortsatt gruvbrytning ska vara möjlig. Planerad järnväg berör inte områden som omfattas av bearbetnings- eller underökningskoncession.

Anläggande av ny järnväg innebär att mark tas i anspråk för ny infrastruktur där förekommande fjällbjörkskog kommer att behöva avverkas, vilket med tanke på den låga tillväxttakten i området inte bedöms påverka skogsnäringen eller skogen som naturresurs även om den kan antas hålla andra värden.

Inga kommunala vattentäkter finns inom utredningsområdet. Inga brunnar för vattenuttag eller energibrunnar har identifierats i SGI:s brunnsarkiv.

4.9. Masshantering och förorenade områden

Projektet beräknas medföra ett överskott av jordmassor, samt ett behov av tillkommande massor i form av järnvägsspecifika massor (exempelvis ballast och underballast). Utöver fyllning för vägbank och järnvägsbank kommer återfyllning av befintlig järnvägsskärning på Malmbanan samt anläggning av skyddsvallar för rennäringen att möjliggöra en betydande återanvändning av massor inom projektet. Överskottet bedöms totalt sett uppgå till 70 000 m³.

Undersökningar av marken är genomförd för att identifiera om det finns föroreningar i de massor som kommer schaktas upp. Undersökningarna har utförts i områden där det tidigare varit någon verksamhet som kan ha bidragit till föroreningar i marken, t.ex. i anslutning till järnvägsspår och vägar, nya såväl som historiska lägen. Områden med orörd naturmark har inte provtagits.

Resultatet från undersökningarna visar att det är låga halter av föroreningar och att massorna som schaktas upp går att återanvända i projektet utan några risker för att föroreningar sprids i miljön. Inga saneringsåtgärder bedöms vara nödvändiga. Överskottsmassor som inte nyttjas i projektet kan, beroende på var de ska användas, kräva kompletterande provtagning och hantering.

Bäcken Luossajoki och dess svämplan är identifierad som ett förorenat område på grund av gruvdriften.

Järnvägsbanken byggs upp med befintliga moränmassor som fyllningsmaterial under underballast.

Vid ombyggnad av infart till KIA kommer en del av gamla Nikkaluoktavägen att användas som omledningsväg under byggtiden. Material från befintlig väg 870 kommer därmed att kunna användas som byggmaterial i den nya vägen. Som byggmaterial får enbart tillförda massor för befintlig väg 870 användas.

4.10. Störningar och påverkan under byggtiden

Byggskedet omfattar byggande av nya spår, broar och anpassningar av befintliga vägar med omledning av trafik förbi arbetsplatsen. Under byggskedet genomförs även arbeten med installationer av exempelvis el- och telesystem och signalsystem.

Etableringsytor, upplagsytor och andra ytor för tillfälligt nyttjande kommer att behövas under hela byggtiden för olika ändamål. Dessa behövs i nära anslutning till järnvägsanläggningen. Etableringsytor är ytor för kontor och personalbodas, uppställning av byggkranar och arbetsfordon samt för tillfälligt byggmaterial, teknisk utrustning med mera.

Störningar som uppstår under byggtiden kan i perioder upplevas som omfattande. Under byggtiden kommer massor att schaktas, flyttas, läggas upp och nyttjas som byggmaterial. Byggskedet pågår under en begränsad tidsperiod och den störning som uppstår är tillfällig och övergående. Samråd med berörda samebyar krävs för att möjliggöra anpassningar och skyddsåtgärder under byggtiden.

4.11. Klimatpåverkan

Anläggande av infrastruktur medför alltid utsläpp av växthusgaser med klimatpåverkan som följd, dels genom nyttjande av maskiner och fordon, dels i samband med att anläggningsmaterial produceras. För järnvägsprojekt är det generellt stål, betong och bränsle till anläggningsarbete som genererar de största utsläppen. Stål används främst till räls, men också i viltstängsel, plattformstak samt bro- och vägräcken. Betong nyttjas typiskt sett för anläggande av broar, plattformar, fundament, slipers mm.

För att hålla nere energiåtgång och klimatbelastning i ett anläggningsprojekt är det viktigt att optimera konstruktionen avseende materialåtgång samt uppnå bästa möjliga massbalans. Därigenom minskar transportbehovet vid flytt av massor som behöver köras bort eller tillföras utifrån. Flera åtgärder för att minimera klimatutsläppen utreds.

En klimatkalkyl har utförts i planeringsprocessen för att beräkna utsläpp av växthusgaser samt energianvändning vid byggande, drift och underhåll av anläggningen. Klimatkalkylen utvecklas i järnvägsplanens senare skeden och kommer att ligga till grund för optimering av materialval och produktionsmetoder i bygghandlings- och genomförandeskede för att minska projektets totala klimatpåverkan.

4.12. Riksintressen och skyddade områden

4.12.1. Riksintresse kulturmiljövård

Kiruna stad med omnejd utgör riksintresse för kulturmiljövård. Kärnvärdet i riksintresset för kulturmiljön består i förståelsen av sammanhanget gruva – järnväg – samhälle. När riksintressebeskrivningen gjordes var stationen centralt belägen mellan stad och gruva. Stationen har sedan flyttats till stadens ytterkant, där den ligger i dag. Detta har påverkat järnvägens relation till staden och gruvan.

Förändring av riksintresset har redan påbörjats genom stadsomvandlingen. Flera sammanhang har brutits och försvagats. En flytt och rivning av bebyggelse har påbörjats och detta påverkar den äldre stadsplanen och även ett stort antal byggnader. Pågående samhällsomvandling, där Kiruna successivt flyttar längre bort från järnvägen, medför en negativ påverkan på riksintresset.

De uttryck för riksintresset som har bedöms ha relevans för järnvägsplanen är:

- utblickar från staden med fria siktlinjer mot fjällen i väster, det flacka landskapet i sydöst och mot gruvberget Kirunavaara,
- kopplingarna mellan staden, gruvan och järnvägen,
- järnvägen i sig som betydelsefull för utvecklingen av Kiruna stad.

En ny järnvägsstation i Kiruna innebär en påverkan på riksintressets övergripande samband genom att den tidigare (innan stadsomvandlingen) nära kopplingen mellan alla faktorerna järnvägsmiljön, staden, gruvan och landskapet minskar vid stationsläget. Flera alternativa lokaliseringar av stationen har utretts i tidigare skede och det valda alternativet är ett av de två centrumnära lägen som då bedömdes medföra minst negativ påverkan på riksintresset.

Relationen mellan den nya stationen och den nya stadskärnan förstärks jämfört med den tillfälliga stationens relation till den gamla stadskärnan då avståndet mellan station och centrum halveras och

den nya centrumbebyggelsen blir tydligt synlig. Kiruna återfår en nära koppling mellan järnvägen och stadens centrum.

Kirunavaara kommer fortsatt att framträda tydligt för tågresenärerna, på väg till eller från Kiruna, men synligheten från stationen blir begränsad. Kiruna som gruvstad kommer fortsatt kunna upplevas från stationsläget då gruvlavarna vid Tuolluvaara fortsatt kommer att vara visuellt synliga från stationsområdet. Även utblickar över landskapet i sydöst kommer att finnas från stationen.

Som trafikant på E10, om man som trafikant kommer österifrån från flygplatsen, bedöms kopplingen vara oförändrad jämfört med dagens läge på järnvägen och stationen. För det rörliga friluftslivet kommer nya utblickar mot gruva och stadens siluett samt det omgivande landskapet tillskapas. Detta i form av de tillkommande broar som de nya skidspår och skoterleder dras över. Det bedöms därför tillskapa ett nytt värde kopplat till riksintresset som inte finns i dag.

Järnvägsplanen påverkar och förändrar inga utblickar mot fjällen i väster. Utblickar mot det flacka landskapet i sydöst finns från högt belägna punkter i staden. Från dessa platser kommer järnvägen att kunna framträda på 3–6 kilometers avstånd men döljs till stor del av bebyggelse och vegetation. Den några meter höga järnvägsbank som kommer att finnas längs delar av sträckan påverkar inte några utblickar över landskapet på avstånd. På närmare håll kan järnvägsbanken skymma utblickar mot sydöst från ett fåtal tomter i sydöstra Lombolo samt för trafikanter på en några hundra meter lång del av väg 870, om inte befintlig vegetation redan hindrar detta.

En positiv kumulativ effekt kan bli ett eventuellt stråk genom det befintliga Södra industriområdet som kan förstärka kopplingen mellan nya centrum och järnvägen.

Järnvägsplanen bedöms sammantaget medföra små konsekvenser för kulturmiljön. Detta gäller både kulturvärden i ett större perspektiv, som framgår av riksintressets värden, och de berörda fornlämningarna, varav vissa kan komma att påverkas. Samtidigt innebär järnvägsplanen också positiva konsekvenser, i och med att Kiruna återfår en nära koppling mellan järnvägen och stadens centrum.

De berörda uttrycken förstärks till viss del och försvagas till andra delar. Bedömningen är sammantaget att ingen påtaglig skada på riksintresset blir aktuell.

4.12.2. Riksintresse rennäring

Det planerade triangelspåret i söder ligger inom område av riksintresse – svår passage och rastbete – för rennäringen. Resterande del av järnvägsplanen tangerar samma riksintressen. I södra delen korsar både befintlig och ny järnväg en flyttled av riksintresse.

- *Flyttleder inom riksintresse:* Den föreslagna järnvägsutformningen, inklusive de föreslagna skyddsåtgärderna, bedöms säkerställa de funktionella sambanden för rennäringen. Förutsättningarna för renarnas flyttning förbi Kiruna kommer inte att försämrans när järnvägsplanen genomförs.
- *Rastbetesområden inom riksintresse:* Mark i utpekade rastbeten tas i anspråk i delar av järnvägsplaneområdet. Effekterna på rastbetesområdena som helhet blir små eller obetydliga.
- *Svår passage av riksintresse:* Förutsättningarna för renarnas flyttning förbi Kiruna kommer inte att försämrans. Tillkommande störningar av järnvägstrafik inom riksintresseområdet bedöms bli små.

Järnvägsplanen bedöms därmed inte påtagligt försvåra rennäringens bedrivande i området.

4.12.3. Riksintresseområde Värdefulla ämnen och mineraler

Järnvägsplanens utredningsområde ligger i sin helhet inom riksintresseområde Värdefulla ämnen och mineraler. Byggande av ny järnväg och ny järnvägsstation vid Kiruna centrum bedöms dock inte påverka riksintresset. Planförslaget bedöms inte påtagligt försvåra utvinning av malm i Kiruna.

4.12.4. Riksintresse kommunikation

Malmbanan och Svappavaarabanan är av riksintresse för kommunikationer, befintlig järnväg. Malmbanan ingår i det utpekade TEN-T nätet och är av internationell betydelse. Banan sträcker sig mellan Riksgränsen och Boden, den är mycket viktig för godstrafiken men har även betydelse för persontrafiken. Banan ingår i det utpekade strategiska godsnetet och i en av EU föreslagen prioriterad transportkorridor i öst-västlig riktning i norra Europa (NEW-korridoren) samt i Botniska korridoren. Det är huvudtågvägen inom Nordkalottområdet och enda transportvägen för gruvverksamheten i norra Sverige.

Anslutning med nytt triangelspår från Malmbanan och förändringar i trafikering på Malmbanan kan ge positiva effekter för godstrafiken med minskade förseningar och trafikstörningar till följd av ökad kapacitet på befintlig järnväg vid KMB. Konsekvensen för riksintresset bedöms vara positiv.

Kirunavaara godsbangård, KIA, är av riksintresse för kommunikationer, järnväg, befintlig anläggning och befintlig bangård, terminal m.m. Järnvägsplanen medför en mindre ombyggnad av bangården med en ny växel längst i söder. Järnvägsplanen påverkar dock inte verksamheten vid bangården. Konsekvensen för riksintresset bedöms vara neutral.

Västlig korridor som ligger till grund för Järnvägsplan, utformning av planförslag, för ny järnvägsstation i Kiruna är av riksintresse för kommunikationer, planerad järnväg. Konsekvensen för riksintresset bedöms vara positiv.

E10, vägen till Kiruna Airport och väg 870 fram till Kirunavaara godsbangård, KIA, är av riksintresse för kommunikationer, befintlig väg. Järnvägsplanen medför förändringar på väg 870, som ges en förbättrad anslutning till KIA och i övrigt samma egenskaper som befintlig väg. E10 och vägen till Kiruna Airport berörs inte av järnvägsplanen. Konsekvensen för riksintresset bedöms vara positiv.

Kiruna Airport är av riksintresse för kommunikationer, befintlig flygplats. I riksintresset ingår förutom markområde för att säkra flygverksamheten även flygplatsens radio- och navigationsutrustning. Läget på planerad järnväg medför att skärningsåtgärder inte är nödvändiga för att säkra flygplatsens kommunikationsutrustning. Planerad järnväg bedöms inte i övrigt påverka flygplatsen. Konsekvensen för riksintresset bedöms vara neutral.

4.12.5. Riksintresse Försvarsmakten

Järnvägsplanen ligger inom påverkansområde för buller eller annan risk tillhörande riksintresset Kalixfors skjutfält samt riksintresse Lågflygningsområde Norrbotten. Järnvägsplanen medför ingen påverkan på något av riksintressena. Konsekvensen för riksintresset bedöms vara neutral.

4.12.6. Strandskydd och biotopskydd

Järnvägsplanen berör strandskyddsområde kopplat till Luossajoki.

Luossajoki omfattas av strandskydd inom 100 meter från strandkanten. Strandskyddet har två syften: att långsiktigt trygga allmänhetens tillgång till strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet.

Järnvägsplanen berör strandskyddat område vid stationsområdet och anslutningen av väg 870 till Lombolleden. Den skoterled som går längs jokken flyttas till öster om den nya väg 870, men funktionen finns kvar. I övrigt bedöms allmänhetens friluftsliv i strandmiljöerna vara begränsat.

Förutsättningarna för djur- och växtliv på Luossajokis stränder påverkas direkt på en ca 500 meter lång sträcka där naturmark inom strandskyddat område tas i anspråk av järnvägsmark eller vägområde. Befintlig väg 870 går redan inom detta strandskyddsområde. Ytorna redovisas på järnvägsplanens plankartor. Närmast jokken kommer naturmarken att finnas kvar orörd förutom vid kulverteringarna under väg och järnväg. I de nya slänterna mot stationsområdet kan naturmark återskapas till viss del genom landskapsåtgärder. Järnvägsplanen bedöms inte strida mot syftet med strandskyddet, varken för friluftsliv eller naturmiljö.

Det förekommer inga biotopskyddade områden eller områden med generellt biotopskydd i området.

5 Samlad bedömning

5.1. Måluppfyllelse ändamål och projektmål

5.1.1. Ändamål

Järnvägsplanens ändamål är att hitta en långsiktigt hållbar lokalisering för den nya järnvägsstationen för att säkerställa tillgängligheten för tågresande till och från Kiruna centralort och därigenom transportkvaliteten för persontåg.

Projektet ändamål uppfylls med vald lokalisering och utformning av järnvägen. Planförslaget innebär en långsiktigt hållbar lokalisering för ny järnvägsstationen och säkerställd tillgänglighet för tågresande till och från Kiruna centralort och säkerställd transportkvalitet för persontåg.

5.1.2. Projektmål

Bedömning av måluppfyllelse grundas på vad som ingår i Trafikverkets åtagande för väg- och järnvägsanläggningen. Trafikverket och Kiruna kommun har ansvar för olika delar av utformningen av stationen och stationsmiljön. Se avsnitt 2.7.

Uppfyllelse av de specifika projektmålen för järnvägsplanen för ny järnvägsstation i Kirunaredovisas nedan:

Kiruna station ska vara tillgänglig, trygg och bidra till jämställdhet och jämlikhet i transportsystemet.

Vald lokalisering och utformning av järnvägsstationen medverkar till uppfyllelse av projektmålet. Trafikverket kan säkerställa att tillgängligheten uppfylls för anläggningen inom Trafikverkets ansvarsområden. Utformningen av stationen ger möjligheter för att i samverkan med Kiruna kommun få god helhetslösning för stationsområdet.

Kiruna station ska möjliggöra god stadsbyggnad.

Vald lokalisering och utformning av järnvägsstationen medverkar till uppfyllelse av projektmålet.

Kiruna station ska vara trafiksäker.

Vald lokalisering och utformning av stationen möjliggör måluppfyllelse. Trafikverket kan säkerställa att tillgängligheten uppfylls för anläggningen inom Trafikverkets ansvarsområden. Detta ger förutsättningar för kommunen att inom sitt ansvarsområde göra trafiksäkra anslutningsvägar, GC-vägar och bussförbindelser till stationsområdet.

Järnvägsanläggningen ska utformas för att minimera negativ påverkan på boendemiljö, friluftsliv, natur- och kulturmiljö och landskap.

Målet uppfylls. Vid val av lokalisering, linjestudier och utformning av planförslag har hänsyn tagits till förutsättningarna i området. Järnvägslinjen och passager har anpassats för att minimera negativ påverkan och skyddsåtgärder har arbetats in i järnvägsplanen.

Negativ påverkan på rennäringen ska minimeras.

Målet uppfylls. Järnvägsutformningen med föreslagna skyddsåtgärder bedöms säkerställa de funktionella sambanden för rennäringen. Samlokalisering med väg 870 och anslutning av det nya spåret via nytt triangelspår mot Malmbanan innebär minst störningar och betesbortfall.

Järnvägsanläggningen ska vara robust och driftsäker.

Målet uppfylls. Hänsyn har tagits till gällande riktlinjer för utformning av järnväg. Funktionen har säkerställts, exempelvis genom gångtidsberäkningar.

Järnvägsanläggningen ska vara ekonomiskt effektiv och hållbar.

Målet uppfylls. Vid val av lokalisering, vid val av linjestudier och vid val av detaljerad utformning har ekonomiska aspekter vägts mot den nytta som respektive val medför i en strävan efter största möjliga ekonomiska effektivitet.

- Kostnadseffektiv lösning sett till anläggningskostnad.
- Anläggningen ska utformas för att minska energianvändningen och utsläpp av koldioxid i ett livscykelperspektiv (klimatkalkyl)
- Effektiv lösning sett till LCC-kostnad (inklusive drift och underhåll).

5.2. Måluppfyllelse transportpolitiska målen

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att ”säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. Det övergripande målet stöds av två huvudmål: funktionsmålet och hänsynsmålet.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Ny järnvägsstation i Kiruna bedöms innebära ett positivt bidrag till det övergripande transportpolitiska målet genom att förbättra transportmöjligheterna med ett hållbart färdmedel både för korta och långa tågresor. Ny järnvägsstation i Kiruna bedöms innebära ett positivt bidrag till funktionsmålet genom att öka transportsystemets kvalitet och användbarhet. Järnvägsstationen är en viktig pusselbit i samhällsomvandlingen i Kiruna. En centralt placerad järnvägsstation bedöms bidra till överflyttning av persontransporter från väg till järnväg vilket är positivt för trafiksäkerheten. Miljömässigt bidrar projektet till generationsmålet eftersom tågresa ger mindre koldioxidutsläpp jämfört med biltrafik. Dock får även utbyggnaden av anläggningen negativa miljökonsekvenser men sammantaget bedöms projektet ge övervägande positiva effekter.

5.3. Överensstämmelse med miljö kvalitetsmål

Miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål samt ett antal etappmål inom områdena avfall, biologisk mångfald, farliga ämnen och klimat. Sveriges miljömål är det nationella genomförandet av den ekologiska dimensionen av de globala hållbarhetsmålen. Sveriges 16 miljö kvalitetsmål beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Länsstyrelserna ska samordna det regionala arbetet med generationsmålet och miljö kvalitetsmålen. 13 av målen följs upp regionalt.

Kiruna kommuns miljömålspolicy antogs i juni 2018. De lokala miljömålen utgår från de nationella och regionala. Kiruna kommuns miljömål är uppdelade i långsiktiga respektive kortsiktiga mål.

Flera av miljömålen rör storskaliga miljöeffekter som klimatpåverkan eller ozonskiktet. Dessa miljömål påverkas av mer övergripande faktorer som val av transportslag och teknikutveckling för fordonen och i mindre grad av hur järnvägen utformas.

En del av miljömålen rör miljöer eller naturtyper som inte finns i området. I Tabell 3 redovisas de nationella miljömål som är mest relevanta för järnvägsplanen tillsammans med korta kommentarer med utgångspunkt från miljömålens preciseringar.

Tabell 3 Bedömning av uppfyllelse av nationella miljömål.

Nationellt mål	Bedömning av måloppfyllelse
<i>Begränsad klimatpåverkan</i>	<i>Planförslaget ger förbättrade förutsättningar för fossilfria transporter. Byggandet av anläggningen ger upphov till CO₂-utsläpp. Målet bedöms stödjas på sikt.</i>
<i>Giftfri miljö</i>	<i>Förorenade massor kommer att hanteras så att hälso- och miljöpåverkan minskas. Kemiska ämnen ska väljas och hanteras enligt Trafikverkets regelverk. Målet stöds.</i>
<i>Levande sjöar och vattendrag</i>	<i>Planförslaget utformas med hänsyn till Luossajokis och de mindre bäckarnas naturvärden. Målet stöds i de aspekter som berörs.</i>
<i>Myllrande våtmarker</i>	<i>Relativt små intrång sker i våtmarker. Ekologi och vattenhushållning samt friluftsliv påverkas i obetydlig grad. Målet motverkas inte.</i>
<i>Levande skogar & Ett rikt växt- och djurliv</i>	<i>Planförslaget innebär relativt små intrång i skogsmark och myrmarker längs en befintlig barriär (väg 870). Ekosystemen eller hotade arter påverkas inte. Det tätortsnära naturen bibehålls och är fortsatt tillgänglig. Målet motverkas inte.</i>
<i>Storslagen fjällmiljö</i>	<i>Kiruna ligger inom fjällnära skog i utkanten av fjällmiljön. Järnvägsplanen påverkar inte mer än obetydligt landskapskaraktären eller natur-, kultur- eller friluftslivsvärden med koppling till fjällmiljön. Värden för rennäringen i området bedöms kunna bevaras. Målet motverkas inte.</i>
<i>God bebyggd miljö</i>	<i>Miljömålet är mycket omfattande och berör många aspekter av samhällsplanering. Bättre förutsättningar för järnvägstrafik och stationens integration i stadsmiljön kan sägas vara hållbar samhällsplanering och en god energihushållning. Kollektivtrafiken främjas och planförslaget stödjer en god vardagsmiljö med små hälso- och säkerhetsrisker. Natur- och grönområdet i Lombolo bevaras. Planen stödjer de av målets preciseringar som berörs.</i>

5.4. Sammanställning av konsekvenser

Landskaps- och stadsbild

Vid stationen blir konsekvenserna måttliga då stora effekter uppkommer i en miljö med lågt värde för stads- och landskapsbild. Förutsatt en god gestaltning blir konsekvenserna positiva. Om gestaltningen försummas blir de negativa.

Längs sträckan blir konsekvenserna måttliga i öppet landskap med järnväg på bank, små i slutet skogslandskap, samt små i det redan påverkade landskapet kring triangelspåret.

Om nya utblickar mot Kirunavaaras bekanta siluett uppstår medför det stora positiva konsekvenser för denna delaspekt på dessa platser (uppe på de nya broarna).

Buller

Konsekvenserna i den berörda delen av Lombolo bedöms som små. Ljudnivåerna ökar och riktvärden för maximal ljudnivå överskrider, dock inte så ofta att åtgärder krävs.

Rekreation och friluftsliv

Järnvägsplanen medför små konsekvenser för rekreation och friluftsliv i och med att tillgängligheten tvärs järnvägen tillgodoses och att markintranget blir litet.

Rennäring

Vissa åtgärder kan hanteras inom järnvägsplanen, som stängsel, detaljutformning av grindar, faunapassage och bullerskyddsåtgärder och avskärmande träridåer. Andra åtgärder kommer att

behöva hanteras i fortsatt dialog mellan Trafikverket, Statens fastighetsverk, Kiruna kommun och berörda samebyar rörande exempelvis uppsamlingshagar och styrarmar till faunapassage. Effekten av dessa kan inte inräknas i konsekvensbedömningen av järnvägsplanen.

Järnvägsplanen som helhet kommer att medföra måttliga konsekvenser för rennäringen då i huvudsak små effekter uppkommer i ett område av högt värde. Måttliga effekter och därmed stora konsekvenser kan uppkomma

- temporärt i södra delen under en ”inkörningsperiod” då den nya faunapassagen ska användas vid flyttningen
- lokalt där betesbortfall blir aktuellt vid triangelspåret och där järnvägen byggs öster om väg 870.

Väster om väg 870 norr om infarten till LKAB (d.v.s. utanför riksintresseområdet) blir både effekter och konsekvenser små.

Den planerade uppföljningen av den nya faunapassagens funktion kan även visa att positiva konsekvenser uppkommer på sikt.

Natur- och vattenmiljö

Lokalt uppstår stora konsekvenser där utpekade naturvärden med måttliga värden förstörs. Järnvägsplanens markanspråk i naturvärdesobjekten som helhet medför måttliga konsekvenser för deras värden. För järnvägsplanen som helhet blir konsekvenserna små då värdena utanför de utpekade naturvärdesobjekten bedöms som låga.

Järnvägsplanen medför små konsekvenser för alla sorters djur.

Kulturmiljö

Järnvägsplanen bedöms sammantaget medföra små konsekvenser för kulturmiljön. Detta gäller både kulturvärden i ett större perspektiv, som framgår av riksintressets värden, och de berörda fornlämningarna, varav vissa kan komma att påverkas. Samtidigt innebär järnvägsplanen också positiva konsekvenser, i och med att Kiruna återfår en nära koppling mellan järnvägen och stadens centrum.

Masshantering och förorenade områden

Projektet når nästan massbalans för terrassering. Mer än 90% av de massor som schaktas upp kan återanvändas inom projektet. Ca 70 000 m³ överskott uppkommer.

Projektet behöver tillföras ca 357 000 m³ bergkrossfraktioner för överbyggnad i järnväg och väg.

Inga förutsedda miljö- eller hälsoeffekter bedöms uppstå på grund av spridning av föroreningar.

Påverkan under byggtiden

Konsekvenserna kommer att variera både geografiskt och i tiden och är därför svåra att bedöma mer konkret. Transporterna under byggtid blir viktiga att utreda i kommande skede för att minimera påverkan för de boenden, då det blir många tillkommande transporter under byggtiden pga. masshanteringen.

För rennäringen finns det risk för att måttliga konsekvenser uppkommer kring flyttleden då flyttning sker under korta tidsperioder men störningarna kan, trots god planering, bli omfattande. Under resten av året och på resten av sträckan blir konsekvenserna små.

Vid omgrävningen av Luossajoki blir också konsekvenserna måttliga för vattendraget då effekterna blir omfattande men kortvariga.

Under förutsättning att passager för friluftslivet anordnas och riktlinjer för byggbuller i boendemiljö efterlevs bedöms konsekvenserna för dessa aspekter bli små.

Risk och säkerhet

Sammantaget bedöms risknivåer avseende olyckor för människor och miljö i omgivningen vara acceptabla.

Klimat

Anläggningsarbetena medför utsläpp av klimatgaser. Mängder redovisas i kommande skede. Under driftskedet ger järnvägen möjlighet till överflyttning av transporter från väg till järnväg, vilket minskar utsläpp av klimatgaser.

Anpassning av anläggningen till ett antaget framtida klimat görs vid dimensionering av avvattning.

6 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

6.1. Allmänna hänsynsregler

I miljöbalkens kapitel 2 finns ett antal allmänna hänsynsregler. De ger uttryck för olika principer som är hörnstenar i strävan mot en ekologiskt hållbar samhällsutveckling. Det är enligt 1 § (bevisbörderegeln) verksamhetsutövarens ansvar att visa att de allmänna hänsynsreglerna följs. I detta projekt har hänsynsreglerna beaktats genom att Trafikverkets planläggningsprocess följts och olika alternativ har bedömts med hänsyn till miljön. Val och lösningar ska göras utifrån dessa principer.

Vid upphandling av entreprenörer ställer Trafikverket krav på kvalitets- och miljöstyrning och har möjlighet att ställa objektspecifika miljökrav för entreprenaden. Detta berör hänsynsreglerna i 2 § (kunskapskravet), 3 § (försiktighetsprincipen och principen om bästa möjliga teknik), 4 § (produktvalsprincipen) samt 5 § (hushållnings- och kretsloppsprinciperna).

Trafikverket tillgodoser kunskapskravet genom att ha välutbildad och kompetent personal i den egna organisationen och genom att ställa relevanta kompetenskrav vid upphandling av konsulttjänster och entreprenader.

Hänsynsreglerna i 3, 4 och 5 §§ tillgodoses också genom att Trafikverket styr projektets materialanvändning och utförande, och åtar sig att genomföra de miljöskyddsåtgärder som krävs för att undvika skada på viktiga miljöintressen. Trafikverkets krav på kemiska produkter innebär att miljömässigt sämre alternativ kontinuerligt fasas ut när bättre alternativ finns på marknaden, vilket är i linje med 4 § (produktvalsprincipen).

Hänsynsregel i 6 § (lokaliseringsprincipen) anger att platsen för en verksamhet ska väljas så att miljöpåverkan minimeras, vilket säkerställs genom Trafikverkets planläggningsprocess. Trafikverket har som verksamhetsutövare att ta hänsyn till 7 § (rimlighetsavvägning) och 8 § (ansvar för skadad miljö) i sin verksamhet.

6.2. Miljökvalitetsnormer

6.2.1. Ytvatten

Luossajoki är en s.k. ytvattenförekomst som omfattas av miljökvalitetsnormer. Luossajoki är indelad i flera vattenförekomster. Den del som berörs av järnvägsplanen benämns i VISS med ID nummer WA44427169. Järnvägsplanen berör inga andra ytvattenförekomster. Bäckens gällande statusklassning är att ekologisk status är *Dålig* (pga förhöjda halter av näringsämnen och särskilt förorenade ämnen) och kemisk status *Uppnår ej god*. Bedömningen baseras på ”tydligt förhöjd halt av PFOS (Perfluorooktansulfonsyra och dess derivat)”. Beslutad miljökvalitetsnorm är Måttlig ekologisk status 2027 och God kemisk ytvattenstatus 2027 med de generella undantagen om mindre stränga krav för kvicksilver och bromerad difenyleter.

Den påverkan som kommer av järnvägsanläggningen är dagvatten från anläggningen, som via diken når recipienten. Grumling kan förkomma under anläggningstiden för den nya bäckfåran. Inga halter av näringsämnen, särskilda förorenande ämnen eller prioriterade ämnen av betydelse riskerar att påverka status för någon av de enskilda kvalitetsfaktorerna i Luossajoki, varken under bygg- eller driftskede.

Den bantrumma och bro som planeras att anläggas kommer att dimensioneras så att ingen dämning sker eller förändring av vattenhastighet sker. Naturlig bäckbotten återskapas. Detta medför att ingen

av de två förekommande svagsimmade fiskarterna (elritsa och öring) i Luossajoki, påverkas negativt. Vandringsbarheten kvarstår.

Sammanfattningsvis bedöms järnvägsplanen inte orsaka en otillåten påverkan på vattenförekomsten Luossajoki. Järnvägsplanen bedöms inte heller äventyra möjligheten att uppnå beslutad miljö kvalitetsnorm för ekologisk status och kemisk ytvattenstatus.

6.3. Hushållning med mark och vattenområden

Miljöbalkens hushållningsbestämmelser ska tillämpas vid ärenden som rör miljöbalken och vid fysisk planering. Bestämmelserna avser att mark- och vattenområden ska användas för de ändamål de är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning ska ges företräde.

Området för järnvägsplanen är delvis oexploaterat naturområde som utgör både rastbete och flyttleder för Gabna och Laevas samebyar. Området är påverkat av närliggande verksamheter som LKABs industriområde och KIA godsbangård, samt befintlig väg 870, inkommande kraftledningsstråk och Kiruna stad. Markområdet nyttjas även till rekreation och friluftsliv såsom motions- och promenadstråk, skidspår, slädhundspår och skoterleder. Järnvägen byggs inom en korridor som utretts vid val av lokalisering, där hushållningsbestämmelserna tillämpas. Järnvägsplanen har stöd i kommunal översiktsplan. De planerade åtgärderna uppfyller de generella bestämmelserna för hushållning med mark- och vattenområden som framgår av miljöbalken.

I miljöbalkens kapitel 3 och 4 finns även bestämmelser om riksintresse. De riksintressen som berörs av järnvägsplanen redovisas i avsnitt 3.12, där även planförslagets förhållande till dessa riksintressen sammanfattas.

6.4. Åtgärder som undantas från förbud enligt Miljöbalken

Åtgärder enligt en fastställd järnvägsplan är undantagna från vissa förbud och skyldigheter enligt miljöbalken.

Enligt 7 kap 16 § samt 7 kap 11a § miljöbalken gäller inte förbuden för åtgärder inom strandskyddat område eller område med generellt biotopskydd om de behandlas i en järnvägsplan som fastställs.

Järnvägsplanen berör strandskyddsområde kopplat till Luossajoki.

Det förekommer inga biotopskyddade områden eller områden med generellt biotopskydd i området.

För åtgärder som innebär en väsentlig ändring av naturmiljön krävs ingen separat anmälan för samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken (12:6-samråd) om de behandlas i samråd i planläggningsprocessen och fastställs i en järnvägsplan. Undantaget gäller samtliga verksamheter och åtgärder som behövs för att bygga järnvägen och som fastställs och ingår i vägområde eller område för tillfällig nyttjanderätt. Exempel på verksamheter och åtgärder är bland annat ny järnväg och väg, viltstängsel, avverkning, upplag och etableringsytor.

7 Markanspråk och pågående markanvändning

Till järnvägsplanen hör plankartor och illustrationskartor. På plankartorna redovisas gräns för järnvägsplanen samt hela det permanenta markanspråket för den i järnvägsplanen aktuella utbyggnaden av järnväg och de ombyggnader av allmänna vägar som ingår i järnvägsplanen.

Plankartorna redovisar även de tillfälliga markanspråk som behövs för att kunna genomföra utbyggnaden. Huvudregeln är att mark som behövs permanent för järnvägsanläggningen tas i anspråk med äganderätt eller med servitut. Mark som behövs tillfälligt under byggtiden tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt.

Trafikverket får inte ta mer mark i anspråk än vad som behövs för järnvägsanläggningen och dess skötsel och byggande. I samtliga fall har nyttan med det permanenta och tillfälliga markanspråket för byggandet vägts mot den olägenhet som intrånget innebär. Illustrationskartorna är till för att öka förståelsen för planen. De kan redovisa åtgärder som ingår i projektet men som inte kan fastställas i väg- eller järnvägsplan, till exempel åtgärder som genomförs på enskilda vägar.

7.1. Ny järnvägsmark med äganderätt (J)

Mark som tas i anspråk med äganderätt är den mark som uteslutande ska användas för järnvägsändamål. Mark tas i anspråk för bland annat järnvägsspår, servicevägar längs med järnvägen och teknikgårdar. I denna järnvägsplan är det främst skogsmark som tas i anspråk med äganderätt. Totalt tas ca 358 000 m² (ca 36 ha) i anspråk med äganderätt.

7.2. Ny järnvägsmark med servitutsrätt (Js)

Permanent markanspråk med servitutsrätt avser mark och utrymmen som av olika anledningar behövs för järnvägsanläggningen men som kan kombineras med annan markanvändning. Rätt att anlägga, nyttja och vidmakthålla åtkomst till vissa servicevägar längs sträckan kommer att säkerställas med servitutsrätt där det kan kombineras med annan markanvändning. I Kiruna är stora snödjup vanliga. För att säkerställa möjlighet till underhåll av viltstängsel tas därför en 3 m bred zon i anspråk med servitutsrätt längs stängslet. Även mark för avvattningsanläggningar samt trädskyddszon kommer att tas i anspråk med servitutsrätt. När järnvägsplanen har vunnit laga kraft bildas servitutsrätt genom en lantmäteriförrättning. Totalt tas ca 80 000 m² (ca 8,0 ha) i anspråk med servitutsrätt. Nedan beskrivs servituten respektive vilken beteckning som redovisas på plankartorna.

Js1 för servicevägar

Js2 för underhåll av stängsel

Js3 för att anlägga, rensa och justera utloppsdiken

Js4 slänt till friluftsbroar

Js5 för skyddsvall mot järnväg

7.3. Nytt vägområde med vägrätt (V)

Vägrätt innebär rätt för den som avser att bygga en allmän väg att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen trots den rätt som någon annan kan ha till fastigheten. Vägrätt innebär också att väghållaren får ta tillvara naturtillgångar, till exempel ta ut jord- och bergmassor inom vägområdet. När vägrätt har uppkommit gäller den för obestämd tid. För denna järnvägsplan behövs ny vägrätt för ombyggnad av väg 870 i ny sträckning. Nytt vägområde med vägrätt uppgår till totalt ca 84 000 m² (ca 8,4 ha).

7.4. Nytt vägområde inom detaljplan (V2)

Inom detaljplan där kommunen är huvudman för allmän plats uppkommer inte vägrätt. Kommunen ska tillhandahålla den mark som krävs för vägområdet.

Nytt vägområde inom detaljplan i denna järnvägsplan omfattar ca 360 m². Området betecknas V2 på plankartan.

7.5. Nytt vägområde med inskränkt vägrätt (Vi)

Vägrätt innefattar normalt rätt för väghållaren att nyttja marken för vägändamål, trots att annan har äganderätt till fastigheten. Dessa rättigheter kan inskränkas.

Väghållaren har, inom markerade områden för inskränkt vägrätt, endast rätt att nyttja området för det syfte som anges. I övrigt får markägaren använda marken så länge som denna användning inte medför negativ påverkan på vägens eller väganordningens utformning eller funktion. Nedan redovisas de beteckningar som redovisas på plankartorna.

Vi för att anlägga, rensa och justera utloppsdiken

Vi2 för åtkomst till transformator för vägbelysning

Inskränkt vägrätt används även för att tillåta väg passera över område som fastställs som järnvägsmark. I plankartan anges då dubbelt nyttjande för ytan,

J, Vi respektive Js, Vi – Ny järnvägsmark med äganderätt respektive servitutsrätt samt inskränkt vägrätt.

Totalt omfattar den inskränkta vägrätten ca 7 100 m² varav dubbelt nyttjande ca 6 100 m².

7.6. Område med tillfällig nyttjanderätt (T)

Tillfällig nyttjanderätt används endast för tillfälliga åtgärder som är föranledda av åtgärder som regleras i järnvägsplanen. Det kan till exempel vara anläggningsarbeten, etableringsytor, upplag, arbetsvägar och förbiledning av allmän trafik. Dessa ytor behövs för att säkerställa byggbarhet.

Nyttjanderättstiden kommer att gälla under byggtiden, dock längst till och tre månader efter godkänd slutbesiktning. Utöver själva byggnationen av järnvägsanläggningen/väganläggningen ska den angivna tiden även inrymma tid för bortforsling av massor och återställningsarbeten. Den mark som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt återlämnas till fastighetsägaren efter att nyttjanderättstiden tagit slut och återställs i möjligaste mån till samma skick som innan anspråket. Detta sker i dialog med fastighetsägaren.

Områden med tillfällig nyttjanderätt uppgår till totalt ca 149 000 m² (ca 14,9 ha), fördelat på 78 000 m² för anläggande av järnväg och 71 000 m² för anläggande av väg.

Nedan redovisas de beteckningar som finns på plankartorna.

T1 för tillfällig omledning av trafik

T2 för tillfällig omledning av trafik samt byggtrafik

T3 för etablering och materialupplag

T4 för uppläggning av jord-, berg-, torv- och vegetationsmassor

T6 för anläggningsarbete

T7 för byte av renstängsel till viltstängsel

7.7. Indragning av väg från allmänt underhåll

Järnvägsplanen medför förändrat väghållningsansvar i och med att befintligt vägområde utgår. Väg 870 byggs om i ny sträckning vid infarten till KIA, vid planskild mellan väg och järnväg söder om Lombolo samt vid stationsområdet. Förändrad linjeföring medför att befintlig väg utgår från allmänt underhåll och rivs. De delar av väg 870 som inte sammanfaller med ny vägdragning dras in från allmänt underhåll och rivs.

Totalt omfattas ca 43 500 m² (ca 4,4 ha) väg av indragning från allmänt underhåll där marken återlämnas till fastighetsägaren. Dessutom medför planen att ytterligare ca 39 900 m² (ca 4,0 ha) indragning av väg från allmänt underhåll, där berört område byter användning från vägområde till järnvägsmark med äganderätt eller servitutsrätt. Dessa områden ingår i avsnitt 7.1 och 7.2 ovan.

7.8. Pågående markanvändning

Järnvägsplanen berör i huvudsak fjällbjörkskog och öppen mark. Skogsmarken är inte produktionsskog. Inom naturmarken finns ytor för rastbete och flyttleder för rennäringen. Markområdet nyttjas även till rekreation och friluftsliv.

Markanspråket fördelas enligt följande:

Fjällbjörkskog: ca 25 ha äganderätt, ca 5 ha servitutsrätt, ca 6 ha vägområde med vägrätt, och ca 9 ha tillfällig nyttjanderätt.

Öppen mark: ca 11 ha äganderätt, ca 2 ha servitutsrätt, ca 3 ha vägområde med vägrätt, och ca 6 ha tillfällig nyttjanderätt.

För rennäringen innebär järnvägen en barriär i ett redan fragmenterat landskap, vilket försvårar åtkomsten till betesmarker och minskar betesarealen. För friluftslivet innebär järnvägen en barriär.

Anpassningar och skyddsåtgärder genomförs för att mildra de effekter som uppstår, men projektet bedöms ändå sammantaget påverka den pågående markanvändningen i området negativt.

8 Fortsatt arbete

8.1. Tillstånd och anmälningar

Under järnvägsplanens framtagande har följande behov av tillstånd och dylikt identifierats. Ytterligare tillstånd/anmälningar etc. kan komma att identifieras i senare skeden.

Anmälan om vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken för broar över Luossajoki och ett biflöde till Luossajoki.

I MKB kapitel 9.1 beskrivs motiv till varför tillstånd för grundvattensänkning, markavvattning och anmälan för vattenverksamhet för övriga bäckar ej bedöms krävas.

Om förorenade massor påträffas ska de anmälas till tillsynsmyndigheten enligt 10 kap 11 § miljöbalken.

Samråd enligt kulturmiljölagen (KML) 2 kap. 10§ har skett och Länsstyrelsen har i yttrandet angett att verksamheten kräver att Trafikverket söker tillstånd till ingrepp för två fornlämningar enl. KML 2 kap. 12§. Ansökan om ingrepp av fornlämning, enligt kulturmiljölagen, har skickats till länsstyrelsen.

Täkter, anläggande av upplag och deponier samt eventuella följdverksamheter av projektet kan kräva tillstånd, anmälan eller samråd enligt miljöbalken.

8.2. Kontroll och uppföljning

Trafikverket arbetar systematiskt med miljösäkring i projektet. Miljösäkringen fungerar som ett hjälpmedel för att säkerställa att miljöaspekterna beaktas under hela skedet, från planering till framtagande av bygghandling och uppföljning under byggskedet. Under entreprenaden används miljösäkringen för att kvalitetssäkra att åtgärder och kontroller genomförs.

Ett kontrollprogram kommer att upprättas där projektets påverkan under byggskede och drifttid följs upp.

8.3. Viktiga frågor för fortsatt hantering

Fortsatt samordning med Kiruna kommun kring utformningen av stationsområdet. Projektets uppfyllelse av projektmål koppade till tillgänglighet, utformning och stadsbyggnad samt trafiksäkerhet är starkt förknippad med kommunens detaljplanering av området.

Dialog med samebyarna om underlättande åtgärder vid faunapassagen och samordning gällande byggtid för att inte störa under flyttning.

9 Genomförande och finansiering

9.1. Formell hantering

Denna järnvägsplan kommer att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar järnvägsplanen. De sakägare som berörs kommer då att kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Järnvägsplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på järnvägsplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa järnvägsplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur järnvägsplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 2 kapitlet 12–15 §§ lag (1995:1649) om byggande av järnväg. Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs, eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när järnvägen och tillhörande vägdelar byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När järnvägsplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att järnvägsbyggaren/vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för järnvägen och tillhörande vägar. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Inlösen kan ske genom att Trafikverket ansöker om lantmäteriförrättning hos lantmäterimyndigheten eller genom att Trafikverket träffar avtal med berörda fastighetsägare i förväg och sedan lämnar över avtalet till lantmäterimyndigheten, där den förvärvade marken överförs till en av Trafikverkets fastigheter. Lantmäteriets beslut kan överklagas till mark- och miljödomstolen.

Järnvägsplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort järnvägsplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen. Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i järnvägsplanen.

Väglagen (1971:948) anger i 14 a § att om en väg behöver anläggas eller byggas om på grund av ett järnvägsprojekt, får vägen i stället regleras i en järnvägsplan enligt 2 kap. 19 § andra stycket lagen (1995:1649) om byggande av järnväg.

Beträffande de vägdelar som ingår i järnvägsplanen ger fastställelsebeslut som vinner laga kraft följande rättsverkningar:

- Väghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Väghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

9.2. Överensstämmelse med kommunala planer

9.2.1. Översiktsplan

Järnvägsplanen överensstämmer i huvudsak med Fördjupad översiktsplan för Kiruna centralort 2014. Den fördjupade översiktsplanen redovisar ett centralt stationsläge, men med anslutande järnvägskorridor redovisad från Svappavaarabanan.

9.2.2. Detaljplaner

I område som omfattas av detaljplan får en järnväg inte byggas i strid mot detaljplanen. I de fall den planerade järnvägen inte motverkar planens syfte eller bestämmelserna kan dock mindre avvikelser göras. I det fall järnvägsplanen strider mot gällande detaljplan krävs att Kiruna kommun tar fram nya detaljplaner som möjliggör järnvägsutbyggnaden eller upphäver de delar som strider mot den. Samråd har genomförts med Kiruna kommun.

Stadsplan 25-P80/85 Lombolleden, berörs av järnvägsplanens markanspråk. Kiruna kommun har inlett arbete med ny detaljplan för del av Kiruna 1:1, nytt sjukhus och järnvägsstation. Planens ändamål är vägområde för en väganslutning mellan nuvarande E10 och Österleden. Järnvägsplanen medför en ombyggnad av Lombolleden. Kiruna kommun anger att järnvägsplanens åtgärder bedöms överensstämma med syftet med detaljplanen. Avvikelse kan medges.

Stadsplan 25-P78/77 Kiruna småindustriområde berörs av järnvägsplanens markanspråk. Planens ändamål är småindustri. Ny cirkulationsplats på Lombolleden medför att cykelvägen längs Lombolleden en kort sträcka leds in i ytterkanten på detaljplaneområdet, en del som i planen anges till *Park eller plantering*. Kiruna kommun anger att järnvägsplanens åtgärder överensstämmer med gällande planbestämmelser. Avvikelse kan medges.

Järnvägsplanen medför en förändrad utformning av Lombolleden inom **detaljplan 25-P92/109 Kiruna 1:1 mfl, Östra Industriområdet**. Planens ändamål på platsen är vägområde. Kiruna kommunen anger att järnvägsplanens åtgärder överensstämmer med detaljplanen.

Järnvägsplanen medför en förändrad utformning av Lombolleden, vilken påverkar **detaljplan 2584-P15/7 Östra Industriområdet, Tuolluvaara 1:1 mfl**. Järnvägsplanen medför att tillkommande område med vägrätt avseende vägslänt för del av Lombolleden faller ut i område som i detaljplanen anges till *Naturmark*. Kiruna kommun anger att järnvägsplanens åtgärder bedöms vara en avvikelse från detaljplanen. Kiruna kommun anser sammantaget att avvikelsen är att bedöma som liten, som inte motiverar att gällande detaljplan ändras eller upphävs.

Järnvägsplanens medför påverkan på detaljplan 25-P06/72. Planens ändamål är Ställverk, omformarstation. Järnvägsplanen medför att slänten för en skyddsvall för rennaringen faller ut inom detaljplanens område. Järnvägsplanen medför även att detaljplaneområdet tillfälligt under byggtiden används för arbetsväg, etablering och anläggningsarbeten. Påverkan sker inom områden som regleras som *Träd och buskar* i detaljplanen. De tekniska anläggningarna, eller tillträdet till de tekniska anläggningarna påverkas inte. Kiruna kommun anger att järnvägsplanens åtgärder överensstämmer med syftet med detaljplanen. Avvikelse kan medges.

9.3. Genomförande

9.3.1. Organisatoriska frågor

Trafikverket har ansvar för upprättande och samråd samt granskning av järnvägsplanen. Genom järnvägsplanens samrådsprocess får myndigheter och särskilt berörda samt allmänheten möjlighet att påverka arbetet med planen.

Fastställelse av järnvägsplanen prövas inom enheten för juridik och planprövning inom Trafikverket.

Trafikverket handlägger även marklösenfrågor samt ansvarar för upphandling av konsulter och entreprenörer. Trafikverket utför byggledning och utövar kontroll av arbetet under byggtiden.

Trafikverket blir spårinnehavare av anläggningen.

9.3.2. Fastighetsrättsliga frågor

När en järnvägsplan fastställs och vinner laga kraft får Trafikverket rätt att genomföra det som har beslutats i planen. Järnvägen ska byggas i huvudsak på det sätt som visas i planen. En fastställd och lagakraftvunnen plan ger Trafikverket rätt, men också skyldighet, att förvärva mark som behövs för järnvägen.

Den mark som behövs permanent för järnvägsanläggningen tas i anspråk med äganderätt eller med servitut. Mark som behövs tillfälligt under byggtiden tas i anspråk med tidsbegränsad nyttjanderätt. I samtliga fall har nyttan med det permanenta och tillfälliga markanspråket för byggandet vägts mot den olägenhet som intrånget innebär.

Hur inlösen av mark sker samt hur tillfällig nyttjanderätt hanteras beskrivs i avsnitt 9.1 Formell hantering. Servitut skapas, under förutsättning att Trafikverket träffar överenskommelse med berörda fastighetsägare, genom lantmäteriförrättning.

När det gäller de vägdelar som ingår i järnvägsplanen för Kiruna ny järnvägsstation kommer marken att tas i anspråk med vägrätt. Vägrätten uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för en väg med stöd av järnvägsplanen. Vägrätten ger väghållaren rätt att utnyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen samt att bestämma över markens användning under den tid vägrätten består. Indragning av väg från allmänt underhåll, som i det aktuella projektet gäller förändringar av väg 870, innebär att det befintliga vägområdet utgår och att vägrätten alltså upphör.

Fastighetsägaren har rätt till ersättning för mark som tas i anspråk och för de flesta skador som uppstår i samband med byggandet. Även den som har nyttjanderätt eller någon annan särskild rätt till en fastighet kan ha rätt till ersättning. Reglerna om ersättning finns i lagen om byggande av järnväg, vilken hänvisar till expropriationslagens ersättningsregler. Markåtkomst sker genom förrättning, men detta kan grundas på överenskommelser. För tillfällig nyttjanderätt ersätts skadan och eventuella intäktsbortfall.

Järnvägsplanens plankartor redovisar vilken mark som behövs permanent och vilken mark som behövs tillfälligt under byggtiden. Av fastighetsförteckningen framgår markanspråk i kvadratmeter per fastighet.

9.4. Finansiering

Bedömd totalkostnad omfattande utrednings-, projekterings-, byggherre- och entreprenadkostnader för ny järnvägsstation i Kiruna, inklusive anslutande järnväg från Malmbanan och åtgärder på allmänna vägar har beräknats till 1,3 miljarder kronor.

Kiruna ny järnvägsstation är ett namngivet objekt i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 som fastställts av regeringen. Regeringens beslut förutsätter full extern finansiering av extern part/externa parter för objektets genomförande.

10 Underlagsmaterial och källor

Trafikverket Idéstudie Resecentrum, slutrapport februari 2012, TRV 2011/85481

Trafikverket Förstudie Kiruna Järnvägsstation, februari 2013, TRV 2012/18220

Trafikverket Teknisk utredning Kiruna Järnvägsstation, 2013-10-01, TRV 2012/18220

Trafikverket Samhällsekonomisk bedömning Lokalisering av Kiruna järnvägsstation, 2018-08-18, TRV 2017/75904

Trafikverket Byggande av järnväg nära flygplatser, 2010-09-01, TRV 2010/31711

Trafikverket Anläggnings specifika krav järnväg avseende Kiruna, AKJ, 2022-01-10, TRV 2020-22884

Kiruna kommun Översiktsplan 2018, lagakrafthandling januari 2019

Trafikverket Samrådshandling Kiruna ny järnvägsstation. Järnvägsplan, val av lokaliseringalternativ 2021-05-10

Trafikverket Ställningstagande val av lokalisering, Trafikverket 2021-08-25

Tyréns, Fördjupad rennäringsanalys för ny järnvägsstation i Kiruna, analys av valda lokaliseringalternativ, 2021-11-29

Trafikverket publikation 2017:069 Trafikverkets ansvar vid planering och utveckling av stationer.

Kiruna kommun, yttrande över avvikelser mellan gällande detaljplan och järnvägsplan, 2024-01-17

Underlagsrapporter till järnvägsplanen

- PM Bortval, Sammanställning av underlag för val av lokalisering, standard och utformning samt avvägning mellan intressen, 2023-03-28
- PM Målvärdering, utvärdering av lokaliseringsmål och samlad bedömning, 2021-05-11
- PM Kulturarvsanalys, 2021-03-10
- Naturvärdesinventering fältnivå avseende stråk mellan nya centrum och anslutningar söderut, 2022-12-19
- Miljökonsekvensbeskrivning Kiruna ny järnvägsstation, 2024-05-06
- PM Buller, 2023-06-28
- Tekniskt PM Linjestudier, 2021-12-02
- PM Gångtidsberäkningar, 2022-12-13
- Tekniskt PM BEST, 2023-10-27
- PM Masshanteringsanalys, 2023-12-21
- Gestaltungsprogram, 2024-04-15
- PM ledningssamordning, 2023-11-23
- PM Risk, 2023-10-10
- Projekterings-PM Geoteknik, 2023-11-07
- Projekterings-PM Avvattning, 2024-02-01
- PM Utredning omdragning väg 870, 2022-10-05
- PM berörda detaljplaner, 2024-03-25



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 972 42 Luleå Besöksadress: Sundsbacken 4
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se