

## JP Kiruna Samrådsredogörelse

Kiruna, Ny järnvägsstation och ombyggnation av väg 870  
Kiruna kommun, Norrbottens län

Järnvägsplan, 2024-03-08



## Revideringslogg

Version 1	2021-05-10	Första version JP-skedet
Version 2	2021-06-14	Andra version JP-skedet
Version 3	2021-06-18	Tredje version JP-skedet, kompletterande yttranden samråd val av lokalisering
Version 4	2021-06-29	Fjärde version JP-skedet, kompletterande yttranden samråd val av lokalisering
Version 5	2023-03-09	Femte versionen JP-skedet, Inkomna yttranden och genomförda möten under skede linjestudier och framtagande av planförslag
Version 6	2023-10-10	Sjätte versionen JP-skedet, Inkomna yttranden och genomförda möten under framtagande av planförslag
Version 7	2024-03-08	Sjunde versionen JP-skedet, Inkomna yttranden och genomförda samråd under framtagande av granskningshandling

### Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: JP Kiruna Samrådsredogörelse

Författare: SWECO

Dokumentdatum: 2024-03-08

Ärendenummer: TRV 2020/71233

Uppdragsnummer: 171497

Version: 7.0

Kontaktperson: Marie Stenman

## Innehåll

1	Sammanfattning .....	4
2	Samrådsrets .....	6
3	Samråd Förstudie.....	7
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.....	7
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse .....	7
3.1.2.	Samråd med berörd kommun.....	7
3.1.3.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda .....	7
4	Samråd vid framtagande av lokaliseringalternativ – Inledande Samråd 1 .....	8
4.1.	Inledande samråd .....	8
4.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse .....	9
4.1.2.	Samråd med berörd kommun.....	10
4.1.3.	Samråd med Försvarmakten .....	12
4.1.4.	Samråd med berörd kollektivtrafikmyndighet.....	13
4.1.5.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda .....	13
4.1.6.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer .....	22
5	Samråd för val av lokalisering – Samråd 2 .....	33
5.1.	Samråd för val av lokaliseringalternativ .....	33
5.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse .....	34
5.1.2.	Samråd med berörd kommun.....	38
5.1.3.	Samråd med Försvarmakten .....	40
5.1.4.	Samråd med berörd kollektivtrafikmyndighet.....	40
5.1.5.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda .....	40
5.1.6.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer .....	54
6	Samråd vid utformning av planförslaget – Samråd 3 .....	71
6.1.	Samråd under utformning av planförslaget.....	71
6.1.1.	Samråd med Länsstyrelsen i Norrbotten .....	72
6.1.2.	Samråd med Kiruna kommun .....	79
6.1.3.	Samråd med Försvarmakten .....	89
6.1.4.	Samråd med Regionala kollektivtrafikmyndigheten.....	89
6.1.5.	Samråd med rennäringen .....	89
6.1.6.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda .....	96
6.1.7.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer .....	103

# 1 Sammanfattning

I denna samrådsredogörelse över Kiruna nya järnvägsstation sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits i planlägningsprocessen, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Samråd har tidigare genomförts i förstudie 2012-2013. Synpunkter på vilka alternativ som ska studeras och olika alternativs för- och nackdelar förekommer i merparten av de inkomna yttrandena under arbetet med förstudien.

Trafikverket höll ett inledande samråd i oktober 2020 inför framtagande av järnvägsplan för lokaliseringsutredning av ny järnvägsstation i Kiruna. Samrådet var ett första steg i arbetet att inhämta synpunkter från allmänheten, myndigheter, organisationer samt särskilt berörda gällande olika lokaliseringsalternativ. I samrådsmaterialet gavs en översiktlig beskrivning av framtagna alternativ, baserat på tidigare framtaget underlag av Trafikverket. Det inledande samrådet presenterade planlägningsprocessen, förutsättningar som funnits inför lokaliseringsutredningen, projekt mål samt framtagna utredningsalternativ från tidigare utredningar.

Samråd för val av lokalisering har genomförts under våren 2021. Under tiden 2021-05-10–2021-06-07 har samrådshandlingen funnits tillgänglig på projektets webbplats, tillsammans med samrådsredogörelsen, planlägningsbeskrivningen och PM Bortval. Där har även en interaktiv, digital samrådsportal funnits tillgänglig under samrådstiden, där synpunkter har kunnat lämnas direkt via ett formulär på hemsidan. Via webbplatsen har det också funnits länkar till korta filmer som visar de olika lokaliseringsalternativen ur digitala 3D-modeller.

På grund av covid-19 har inget öppet hus kunnat anordnas för allmänhet, lokala intresseföreningar, fastighetsägare och verksamhetsutövare. I stället har materialet tillgängliggjorts på projektets webbplats, i Kiruna stadshus samt blivit utskickat till de som inte kunnat ta del av materialet digitalt eller fysiskt. Enskilda kontakter och samrådsmöten med berörda aktörer och intressenter har även genomförts. Under samrådstiden maj-juni 2021 har en interaktiv, digital samrådsportal varit tillgänglig via projektets webbplats. Via samrådsportalen har man kunnat informera sig om projektet, men även lämna synpunkter via ett digitalt synpunktsformulär.

Efter val av lokalisering har planarbetet fortsatt med linjestudier och utformning av planförslag. I september 2022 tog Kiruna kommun beslut om lokalisering av det nya sjukhuset, vilket har tagits in som en ny förutsättning i Trafikverkets planarbete.

I järnvägsplanen har samrådsprocessen genomförts genom kontinuerliga möten med Länsstyrelsen i Norrbottens län, Kiruna kommun samt genom möten med övriga myndigheter och organisationer.

Referensgruppsmöten har hållits ca var tredje månad fram till 2021-12 med syfte att informera om projektet och hämta in kunskap till arbetet med järnvägsplanen. Deltagare i referensgruppen har varit Länsstyrelsen i Norrbottens län, Kiruna kommun, Laevas sameby, Gabna sameby, Sametinget, Regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM), Region Norrbotten, Kiruna Lapland, Swedish Lapland, LKAB samt Swedavia.

Samråd för utformning av planförslag genomfördes under tiden 2023-04-25 - 2023-06-02. Samrådsmöte i form av Öppet hus genomfördes i Kiruna 2023-05-09. Under samrådstiden har en interaktiv, digital samrådsportal varit tillgänglig via projektets webbplats. Via

samrådsportalen har man kunnat informera sig om projektet, men även lämna synpunkter via ett digitalt synpunktsformulär. Enskilda kontakter och samrådsmöten med berörda aktörer och intressenter har även genomförts.

Utredningsmaterialet har uppdaterats kontinuerligt och tillgängliggjorts på projektets webbplats [www.trafikverket.se/kiruna-jarnvagsstation](http://www.trafikverket.se/kiruna-jarnvagsstation).

Efter genomförda samråd, under senare delen av 2023 och början av 2024, har Trafikverket fortsatt arbetet med utformning av planförslaget. Projektet har även lämnat in miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) för länsstyrelsens godkännande.

## 2 Samrådsrets

Länsstyrelsen i Norrbotten beslutade i samband med förstudien för ny järnvägsstation i Kiruna 2012-12-20 med stöd av 6 kap. 5 § MB att rubricerat projekt kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Samråd i järnvägsplanen sker därför med utökad samrådsrets.

Checklistan för samrådsrets har använts.

Samrådsretsen har utgjorts av berörd länsstyrelse, berörd kommun, regional kollektivtrafikmyndighet och region, enskilda som särskilt berörs samt organisationer och allmänhet som kan antas bli berörda. Även utvalda statliga myndigheter har ingått i samrådsretsen. De enskilda som kan antas bli berörda har definierats genom det geografiska utredningsområde som projektet berör.

Samtliga synpunkter och yttranden samt minnesanteckningar finns diarieförda under diarienummer TRV 2020/71233.

## 3 Samråd Förstudie

### 3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan skedde 2012 i samband med förstudien för rubricerat projekt.

Samråd genomfördes med allmänheten och olika myndigheter, organisationer, företag, intresseorganisationer etc. För att inhämta ytterligare kunskap genomfördes särskilda samrådsmöten med allmänheten, Länsstyrelsen i Norrbotten, Vinterstadens skoter- och friluftsförening, Swedavia, Gabna sameby, Laevas sameby, Kiruna Iron AB och Kiruna kommun. Utöver samrådsmöten genomfördes även referensgruppsmöten under projektets gång med representanter från Trafikverket, Kiruna kommun, LKAB, Regionala kollektivtrafikmyndigheten och Kiruna Lapland. Samrådsredogörelsen finns sammanställd i förstudiens slutrapport. Samtliga Inkomna synpunkter och yttranden på förstudien återfinns i sin helhet i Trafikverkets diarium under diarienummer TRV2012/18220.

#### 3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Samrådsmöten genomfördes med länsstyrelsen vid två tillfällen under förstudien. Länsstyrelsen ifrågasätter att Trafikverket lyfter fram säckstationer när den rådande samhällsplaneringen i resten av landet inriktas på att avveckla sådana. Dessutom påtalar länsstyrelsen att regionförstoring bör beaktas vid planering av nytt resecentrum

#### 3.1.2. Samråd med berörd kommun

Samrådsmötet genomfördes gemensamt med vägprojektet (arbetsplan väg 870) och endast en mindre del av mötet behandlade förstudien. Kiruna kommun påtalade att de ser alternativen vid Lombolo och flygplatsen som mest önskvärda.

#### 3.1.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Inga samråd genomfördes för enskilda som kan antas bli särskilt berörda. Allmänt samrådsmöte genomfördes i Kiruna, samordnat med sakägarsammanträde för projektet Kirunaprojektet Nya vägar, arbetsplan för väg 870 Nikkaluoktavägen. Frågor som ställdes under mötet finns sammanställda i samrådsredogörelsen för förstudien.

## 4 Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ – Inledande Samråd 1

### 4.1. Inledande samråd

I samband med uppstarten av järnvägsplanen har inledande samråd hållits under perioden 2020-10-09--2020-11-03. På grund av rådande omständigheter kring Covid-19 genomfördes det planerade informationsmötet inte fysiskt. I stället spelade Trafikverket in ett filmklipp där projektledaren presenterar det pågående arbetet i järnvägsplanen. Filmen fanns tillgänglig på projektets webbplats under tiden 9 oktober – 3 november tillsammans med samrådets presentationsmaterial och planläggningsbeskrivning. Materialet fanns även utskrivet och tillgängligt i entrén på Kiruna stadshus. De som inte kunnat ta del av handlingarna digitalt eller fysiskt har kunnat höras av sig till Trafikverket för att få materialet skickat till sig i annat, passande, format.

Information om det digitala samrådet publicerades i NSD och Norrbottens Kuriren 2020-10-08 samt i Kiruna Annonsblad 2020-10-07.

Utskick till samrådsretsen, d v s berörda organisationer och myndigheter, ägare till fastigheter inom eller i anslutning till utredningsområden samt allmänheten som kan tänkas beröras har gjorts med brev och e-post med önskan om svar senast 3 november 2020.

I brevet fanns information om var man kunnat ta del av handlingarna.

Remisstiden för samrådet har varit mellan 2020-10-09 och 2020-11-03.

Under arbetet med järnvägsplanen har samråds- och arbetsmöten hållits med länsstyrelsen, Kiruna kommun, samebyar, myndigheter och intressenter, se förteckning nedan.

#### *Genomförda samrådsmöten oktober 2020 - mars 2021*

26-okt	Kiruna Lapland/Swedish Lapland
28-okt	Gabna sameby + Laevas sameby
03-nov	Kiruna kommun
04-nov	Vattenfall eldistribution
04-nov	RKM
05-nov	Region Norrbotten
10-nov	LKAB
13-nov	Länsstyrelsen (arbetsmöte)
18-nov	Flygplatsen/Swedavia
18-nov	LKAB (arbetsmöte)
19-nov	Kiruna kommun (arbetsmöte)
28-nov	Swedavia
03-dec	Kiruna kommun (arbetsmöte)
07-dec	Gabna sameby + Laevas sameby (arbetsmöte)
10-dec	Länsstyrelsen (beredningsgrupp)
15-dec	Norrtåg
13-jan	SJ
22-jan	Sametinget
26-jan	Kiruna kommun (arbetsmöte)
23-feb	Kiruna kommun
15-mars	Swedavia



Trafikverkets bemötande av inkomna synpunkter och yttranden besvaras i löptext med (*kursiverad text*).

#### 4.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

##### ***Sammanfattning av synpunkter från Länsstyrelsen inkomna den 16 november 2020***

Länsstyrelsen poängterar att yttrandet inte avser rangordna redovisade alternativ. Syftet är att ge Länsstyrelsens synpunkter på innehållet i det remitterade samrådsunderlaget samt generella ställningstaganden.

Länsstyrelsens utgångspunkt är att en ny järnvägsstation i Kiruna ska ersätta den tidigare funktionen av en station i centrumnära läge. Ett ökat resande med kollektivtrafik är en nödvändighet för att långsiktigt uppnå hållbara och fossilfria transporter och bidra till att avlasta E10an mellan Kiruna och Gällivare. Länsstyrelsen förväntar sig att lokaliseringstuderingen som en del av järnvägsutredningen ska klargöra om detta är möjligt utan att andra väsentliga intressen skadas påtagligt.

Länsstyrelsen ställer sig frågande till delar av projektets formulerade ändamål som lyder "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 centralort samt fjällbyarna och Norge och därigenom transportkvalitén för persontåg". Länsstyrelsens menar att "fjällbyarna och Norge" bör lyftas bort ur ändamålet då en ny stationslokalisering i Kiruna primärt är för att säkerställa tillgängligheten till Kiruna centralort eller komplettera ändamålet med tillgänglighet till andra minst lika viktiga målpunkter söder om Kiruna. Tillgängligheten till andra målpunkter än Kiruna centralort hanteras bäst i lokaliseringsmålen.

Gällande lokaliseringsmålen är Länsstyrelsens generella intryck att dessa formulerats för att kunna gynna ett icke centrumnära stationsläge om alla lokaliseringsmål kommer att väga lika tungt i utvärderingen. Hur lokaliseringsmålen ska hanteras och viktas mot varandra i den slutliga utvärderingen måste tydliggöras.

Länsstyrelsens synpunkter på de specifika lokaliseringsmålen:

- Varför formuleras kapacitets- och robusthetsmålet med utgångspunkt att det ska vara likvärdigt tidigare stationslösning medan tillgänglighetsmålet uttrycks som "god tillgänglighet"? Länsstyrelsen föreslår att tillgänglighetsmålet utgångspunkt är att ge likvärdig tillgänglighet till målpunkter i Kiruna som tidigare stationslösning.
- Målet om "tidseffektiv lösning för persontrafik som inte har slutstation Kiruna" handlar i stor utsträckning om turist- och fritidsresor, resor som är mindre tidskritiska än arbets-, studie- och tjänstependling. Inom regionen finns mål för möjliggörande av regionförstoring med snabbare tågtransporter för arbete, studie och service. Länsstyrelsen förslag är att ta bort målet för genomgående resor alternativt komplettera med mål om goda möjligheter till utvecklande av regionala tågresor för regionförstoring och tillgänglighet till arbete, studie och service.

Beskrivning avseende centrumnära utredningsalternativen uttrycks att dessa alternativ innebär längre restider för de resenärer som inte har Kiruna som slutdestination, ett förtydligande att detta gäller för genomgående resenärer. Resenärer som kliver på i Kiruna och ska till andra slutdestinationer får kortare restider ur perspektivet "hela resan".

Under rubriken miljö/hållbarhet beskrivs områden som berörs. Riksintressena bör renodlas och tydliggöras utifrån vilka som kan komma att beröras.

Några synpunkter på dessa:

- Riksintresse rennäring saknas
- Fornlämningar är inget riksintresse
- Det finns inget riksintresse för näringsliv. Det finns ett för industriell produktion, men sådana finns inte utpekade i Norrbottens län.
- Riksintresse infrastrukturens korrekta benämning är riksintresse för kommunikationer som sedan är uppdelat på trafikslag.

Övriga synpunkter:

- Vid Kiruna Malmbangård finns lokstallsområdet som är utvalt för att bli ny plats för byggnader som påverkas av gruvnäringens expansion. En slutlig placering av en station här får inte innebära att bebyggelsen och miljön vid lokstallsområdet påverkas negativt avseende befintliga byggnader eller tillkommande.
- Utifrån ett naturmiljöperspektiv är Kiruna Malmbangård att föredra då det inte finns några kända naturvärden och anläggandet sker i befintliga järnvägsmiljöer.
- Inom järnvägskorridoren via flygplatsen finns minst tre områden med slätteräng. Myrar som dessa har historiskt slagits i stor omfattning i Norrbotten och varit en viktig källa till vinterfoder åt djuren.
- Om ett externt lokaliseringalternativ väljs vill Länsstyrelsen påtala att detta ställer krav på effektiva och hållbara transportlösningar till Kiruna centrum för att överbygga den tillgänglighetsbrist som uppstår under överskådlig framtid.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för synpunkter och information och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen. Med hjälp av en samlad bedömning av måluppfyllelse gällande lokaliseringmålen ser Trafikverket vilket/vilka utredningsalternativ som bäst lämpar sig för vidare utredning. En sådan samlad bedömning kommer finnas i samrådshandlingen.*

*Trafikverket kommer att justera benämningarna på riksintressena så att de är korrekta. I det fortsatta arbetet önskar Trafikverket att länsstyrelsen särskilt yttrar sig om eventuell påverkan på berörda riksintressen med hänsyn till Miljöbalken 3:10 om avvägning mellan riksintressen.*

#### 4.1.2. Samråd med berörd kommun

##### **Sammanfattning av synpunkter från Kiruna kommun inkomna den 2 november 2020**

Kiruna kommun vill påminna Trafikverket om att det i samtliga kommunala styrdokument från 2014 och framåt anmärker vikten av en centrumnära lokalisering av järnvägsstationen för att bidra till regionala-, nationella- och globala mål.

En centrumnära anslutning till det nationella järnvägsnätet är en strategiskt viktig fråga för kommunen och en annan lösning anser kommunen skulle få negativa sektorsövergripande konsekvenser för en lång tid framöver. Lokaliseringen har bäring på besöksnäringen, övrigt näringsliv, offentlig service, regionförstoring såväl som privatresor där järnvägen är grundläggande för transportsystemet.

Mot denna bakgrund anser Kiruna kommun att UA KNC, UA FPL-KNC och till viss del UA FPL, utgöra de enda alternativ som kan säkerställa tillgängligheten och en långsiktigt hållbar lokalisering.

UA KNC och UA FPL-KNC anser kommunen möjliggör en samverkan i transportsystemet och skapar en god tillgång till snabba, smidiga, trafiksäkra och trygga kollektivtrafikresor. I dessa lägen kan stationen bli en naturlig del av stadsmiljön, och erbjuda både tillgänglighet, service och trygghet i enighet med flera av Trafikverkets egna styrdokument. Vilket skulle bidra till att Kiruna kan utvecklas och förstärka regionala samband och tillväxt.

Utöver detta anser kommunen att ett stationsläge vid Stadshustorget med sydlig infart bör utredas, då kommunen angivit denna lösning i Trafikplan Kiruna centralort (2015) samt Fördjupad trafikplan (2016).

Beroende på utredningsalternativ och stationsutformning kommer olika grader av påverkan-effekter-konsekvenser uppstå för omgivning och allmänhet med flera. Där Kiruna kommun anser att underlaget är för tunt för att kunna ta ett ställningstagande gällande ett specifikt alternativ kring UA KNC, UA FPL, UA FPL-KNC och efterfrågar mer ingående utredningar och konsekvensbeskrivningar för dessa.

Kommunen ser flera negativa aspekter kring alternativen UA KMB, UA PEA och UA KIA som minskad attraktivitet för kollektivtrafik, ökat bilberoende, problematik i kommunens ansvar att tillgodose tillgängligheten, dåliga samverkanspotentialer och att jämställdheten i transportsystemet försvagas, med konsekvensen att mobiliteten för marginaliserade- eller svagare grupperna lider störst konsekvenser.

UA KMB, UA PEA och UA KIA anser kommunen kommer medföra ett splittrat transportsystem och vara i direkt strid med transportpolitiska mål på alla politiska nivåer. Där alternativen avviker från samtliga kommunala styrdokument, samtidigt som lokaliseringarna är i strid med grundformuleringen i Riksdagens Mål för framtidens resor och transporter som säger att "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 (...) vara jämställt" och "likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov."

Kommunen anser att UA KMB, UA PEA och UA KIA bör uteslutas inför nästa skede i lokaliseringsutredningen eftersom dessa inte lever upp till grundläggande krav.

*Trafikverket svarar:*

*Lokalisering och utformning av ny anläggning ska möjliggöra god stadsbyggnad och bidra till en positiv samhällsutveckling.*

*Trafikverket vill uppnå ett gott samspel med de kommunala planer som har tagits fram under åren. Att den framtida stationen lever upp till de mål och krav som finns från kommunens sida är något som finns med under hela projektets gång.*

### **Sammanfattning av kompletterande synpunkter från Kiruna kommun inkomna den 6 november 2020**

Kiruna kommun delgav sitt första yttrande innan samrådsmötet med Trafikverket hade genomförts. Efter mötet har kommunen valt att komplettera sitt tidigare yttrande med följande information.

Kiruna kommun blir med sina stora avstånd känslig för förändringar i transportsystemet och förordar ett mer robust och kompletterande trafikslag som klarar av att vara mer anpassningsbar mot framtida förändringar, samt säkerställa grundläggande samhällsservice och sjukvård för kommunens invånare.

Kommunen anser därför att säkerhet och beredskap bör vägas in som en aspekt vid den samlade bedömningen.

Kiruna kommun anser att den regionala tågtrafiken behöver utgöra ett överordnat mål vid Trafikverkets samlade bedömning. Detta med avseende på det fler antalet avgångar som går från Kiruna jämfört med de långa nationella resorna. De nationella resorna som Stockholm/Narvik får en marginell påverkan i restid vid en station i centrala Kiruna samtidigt som arbetspendling och sjukresor kommer få en ökad attraktivitet med en central placering vilket minskar känsligheten vid omstigningsresor.

Kommunen anser att analyser gällande resmönster, relationer och behov, behöver fånga upp ovan nämna skillnader samt att den regionala kollektivtrafikplaneringen bör prioriteras.

En grundförutsättning för stadsomvandlingen har varit en centrumnära järnvägsstation vilket Kiruna kommun anser att de tre parterna, Trafikverket, LKAB och Kiruna kommun, har varit helt samstämmiga i, samt att begreppet "ekonomi" därför inte kan ges någon större tyngd i den samlade bedömningen av vilket alternativ som ska väljas som placering av järnvägsstation.

Kommunen informerar Trafikverket om att detaljplaneläggning för att möjliggöra flytt av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse till Lokstallsområdet pågår, dessa byggnader avses placeras ca 400-600 meter norr om tillfälliga järnvägsstationen (UA KMB).

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket har som mål att främja regionförstoring som att korta ner avstånd till arbetsmarknader och främja exempelvis arbetspendling, sjukvårdsresor, tjänsteresor och turism. Den nya stationslokaliseringen ska även ge god tillgänglighet till målpunkter och kunna skapa förutsättningar för hållbara resor, även för persontrafik som inte har sin slutstation i Kiruna.*

*Ett av målen med den nya lokaliseringen av stationen är att läget för Kiruna station ska tillsammans med övrigt transportsystem ge en god tillgänglighet till uttalade målpunkter och skapa förutsättningar för hållbara resor och medge en tidseffektiv lösning för persontrafik som inte har slutstation Kiruna.*

#### 4.1.3. Samråd med Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra avseende lokaliseringsförslag av ny järnvägsstation i Kiruna stad, Kiruna kommun.

Försvarsmakten önskar dock upplysa Trafikverket om att Kiruna flygplats har av Försvarsmakten pekats ut som ett område av betydelse för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § första stycket miljöbalken.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen.*

#### Kompletterande yttrande 2021.01.05

Försvarsmakten informerar om att tidigare ställningstagande och lämnad information är fortsatt gällande. Försvarsmakten önskar dock komplettera med följande synpunkter:

Det är av stor vikt för Försvarsmakten att det finns tillgång till lastområden och lastning via ändlastkaj. Därav förordar Försvarsmakten det lokaliseringsalternativ som bäst möjliggör för att uppfylla angivna krav på lastkaj och spår.

*Trafikverket svarar:*

*De korridorer som går mot flygplats och centrum avser endast persontrafik och*

*dimensioneras för detta. Det som planeras byggas är en perrong för persontrafik vid valt alternativ.*

#### 4.1.4. Samråd med berörd kollektivtrafikmyndighet

Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län (RKM) anser att en ny station i Kiruna kommun bör beläggas centrumnära för att ur RKM:s perspektiv främja enkelhet, en utvecklad kollektivtrafik och tillgänglighet för resenären, med möjlighet till enkla byten mellan olika kollektivtrafikslag, t ex regional- och tätortsbussar. Trygghetsaspekten för resenären ökar också i och med centrumlägen till skillnad mot de perifera lägen ett antal kilometer utanför centrum som också finns som alternativ i remissen.

*Trafikverket svarar:*

*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 centralort och därigenom transportkvalitén för persontåg.”*

*Trafikverket lägger vikt vid att läget för Kiruna station ska tillsammans med övrigt transportsystem ge en god tillgänglighet till uttalade målpunkter och skapa förutsättningar för hållbara resor.*

*Detta med fokus på att stationsläget ska ge möjlighet för en god trafiksäkerhet för resande till och från stationen samt för övrig omgivning. Trafikverket tar med synpunkten vidare i järnvägsplanen.*

#### 4.1.5. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Trafikverket tog under det inledande samrådet under 2020 emot cirka 120 skriftliga synpunkter, varav ungefär en fjärdedel kom från myndigheter och organisationer och resterande från huvudsakligen allmänhet.

En sammanfattning av inkomna synpunkter från allmänheten redovisas nedan.

##### 4.1.5.1. Lokalisering vid flygplatsen

Flera synpunkter påpekar att de gärna ser att det anläggs en centralt belägen station tillsammans med ett stopp vid flygplatsen.

Flera synpunkter har inkommit kring att placering av stationen lämpar sig bäst vid Kiruna flygplats då detta ger flera synergiska fördelar.

Många av synpunkterna påpekar att en placering vid flygplatsen gynnar resandet i regionen, att det finns en möjlighet till ett kombinerat resecentrum, enkelt för turister att byta färdväg för att fortsätta med tåg/flyg/buss. En placering vid flyget minskar även ingrepp och störningar vid nuvarande E10:an/Nikkaluoktavägen som idag upplevs som en barriär och störande av boende i närheten.

En synpunkt påpekar att det bör gå att nyttja befintliga byggnader vid flygplatsen och att det redan finns viss service på platsen.

*Trafikverket svarar:*

*Beroende på valt stationsalternativ kan synergier med flygplatsen skapas, med kopplingar till ett flertal målpunkter inom centrala Kiruna och regionen i stort.*

*Flygplatsens geografiska upptagningsområde kan ökas med en station eller hållplats för järnvägen.*

*Trafikverket ser att det finns möjlighet till regionförstoring med en central station och en hållplats vid flyget. Vikten av detta har lyfts med berörda, Swedavia och Luftfartsverket, ingen av dessa lägger någon vikt på alternativ med hållplats vid flyget.*

*Tåg företagen har framfört synpunkter att ett centralt stationsläge är viktigare än att kunna stanna vid flygplatsen.*

En placering vid flygplatsen skulle på lång sikt kunna leda till en utbyggnad av flygplatsen och att Kirunabor slipper behöva ta sig till Luleå eller Stockholm för att göra charterresor (flyg).

En synpunkt menar att en dragning via flygplatsen in till Kiruna centrum ger bra möjligheter för turismen då detta är en stor regional inkomstkälla.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket har som mål att främja regionförstoring som att korta ner avstånd till arbetsmarknader och främja exempelvis arbetspendling, sjukvårdsresor, tjänsteresor och turism.*

*Gällande utvecklingsplaner för Kiruna flygplats hänvisar Trafikverket vidare till Swedavia.*

Flera synpunkter påpekar fördelen med att det finns en station vid flygplatsen eftersom det ger en möjlighet att binda samman Kiruna och Gällivare.

En synpunkt att Kiruna och Gällivare i framtiden kommer bli en arbetsmarknad och att Gällivareborna använder Kiruna flygplats.

En synpunkt påpekar att en etablering vid flygplatsen innebär en framtida möjlighet till snabbtåg mellan Kiruna och Gällivare men även en potentiell utökning av flygtrafiken till Kiruna.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket har som mål att främja regionförstoring som att korta ner avstånd till arbetsmarknader och främja exempelvis arbetspendling, sjukvårdsresor, tjänsteresor och turism.*

*Trafikverket ser att det finns möjlighet till regionförstoring med en central station och en hållplats vid flyget. Vikten av detta har lyfts med berörda, Swedavia och Luftfartsverket, ingen av dessa lägger någon vikt på alternativ med hållplats vid flyget.*

*Tåg företagen har framfört synpunkter att ett centralt stationsläge är viktigare än att kunna stanna vid flygplatsen.*

*Beträffande ett snabbtåg mellan Kiruna och Gällivare så är det något som ligger utanför den här utredningen.*

Ett problem med placering vid flygplatsen anser en synpunkt är att det inte ger någon möjlighet till personer utan bil att välja tåget för att kunna göra regionala resor.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket lägger stort fokus på både tillgänglighet och säkerhet, för att valt stationsalternativ ska främja och bidra till goda gång- och cykelmöjligheter för de vardagliga resorna såväl som vid längre resor.*

En synpunkt menar att en placering vid flygplatsen ger minst inverkan på omgivning som rennäring, befintlig bebyggelse och rennäring.

*Trafikverket svarar:*

*Vid val av lokaliseringsalternativ värderas alternativen bland annat efter vilka barriäreffekter som kan väntas uppstå av respektive alternativ. I kommande skede kommer vi att i utformningen av valt lokaliseringsalternativ arbeta för att*

*minimera barriäreffekterna genom att exempelvis anpassa anläggningen till omgivande intressen och förutsättningar. Vid behov, och med hänsyn taget till vad som är ekonomiskt försvarbart byggs planskilda passager för såväl friluftsliv som för ren och vilt.*

Ett yttrande anser att stationen bör byggas under jord vid flygplatsen och samnyttja befintlig byggnad för både flyg och tåg. En anläggning under mark menar skribenten bidrar till en lägre driftkostnad och minimerad inverkan på rennäringen.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket har utvärderat ett flertal alternativa stationslösningar utifrån flera parametrar. Att bygga under jord kostar stora summor både i byggnation och i underhåll. Ett sätt att lösa passage för renar och andra djur är att uppföra en faunapassage, det vill säga en bro för djur över järnvägen, på det ställe som djuren naturligt passerar.*

#### 4.1.5.2. Lokalisering vid nya centrum

Det har inkommit många synpunkter om att stationen bör placeras i centrum då detta gör det enkelt för Kirunabor och turister att ta sig runt i staden utan att behöva ha tillgång till bil eller annat kollektivt transportmedel. Vidare anser flera att det utifrån att den gamla tågstationen låg centralt, och att det i städer som tågstationer ligger centralt ger många fördelar. Inte minst för handeln, de boende, miljön och turismen.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket har bland annat som mål att främja hållbart resande, bidra till en god byggd miljö och regional utveckling. Den nya stationslokaliseringen ska ge god tillgänglighet till målpunkter och kunna skapa förutsättningar för hållbara resor, även för persontrafik som inte har sin slutstation i Kiruna.*

En synpunkt anser att järnvägen ska dras via Råtsi-triangeln, förbi flygplatsen med en station, därefter vidare mot nya centrum med en station vid nya stadshuset för att sedan fortsätta vidare bakom Luossavaara.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket har utvärderat flera olika korridorer under åren. Att dra järnvägen fortsatt igenom Kiruna har inte varit ett alternativ då det dels skapar en stor barriäreffekt och oftast blir väldigt dyrt.*

#### 4.1.5.3. Lokalisering vid nuvarande station

Några synpunkter anser att den befintliga stationen fungerar väl och har goda förbindelser med Kiruna. Men att den behöver byggas om för att uppnå kraven för en tågstation.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för synpunkten och kommer titta på den befintliga anläggningen om alternativet utreds vidare. Utredningsalternativ KMB omfattar ombyggnation av den befintliga stationen.*

En synpunkt anser även att en placering vid den befintliga stationen gör att turister som besöker Kiruna kommer att behöva åka genom "gamla" Kiruna. Skribenten anser att det finns en vikt av att få se mer av vad som finns kring Kiruna som närliggande natur än att enbart se det som ligger i centrum Kiruna. En station avsides från befolkning menar skribenten även minskar buller och att folk riskerar att bli störda av järnvägen.

*Trafikverket svarar:*

*Vid val av lokaliseringsalternativ värderas alternativen bland annat efter dess tillgänglighet. Vad de passerar för målpunkter i staden är något som Trafikverket tar i beaktning.*

En synpunkt anser att den nuvarande järnvägsstationen inte har någon koppling till någon knutpunkt i Kiruna, samt att den hamnar långt från Kiruna nya centrum vilket försvårar byte av trafikslag.

*Trafikverket svarar:*

*Den nya stationslokaliseringen ska ge god tillgänglighet till målpunkter och kunna skapa förutsättningar för hållbara resor, även för persontrafik som inte har sin slutstation i Kiruna. Att stationen har möjlighet att bidra till en positiv utveckling för turism och näringsliv är något som Trafikverket har i beaktning i dess avvägande av stationens placering.*

#### 4.1.5.4. Lokalisering längs befintlig järnväg

Några synpunkter anser att alternativen Peuravaara (UA PEA) och Kirunavaara (UA KIA) hamnar för långt ifrån både Kiruna nya centrum och övrig bebyggelse.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket använder sig av ett flertal målpunkter för att uppnå det bästa alternativet för den framtida placeringen av tågstationen. Där ingår exempelvis att anläggningen ska bidra till en positiv samhällsutveckling och en god stadsbyggnad för Kiruna.*

*Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen*

#### 4.1.5.5. Samordning av transporter, resecentrum

Flera synpunkter påpekar att den nya tågstationen bör bli ett resecentrum och att det finns fördelar att samla de olika transportslagen. Som att resebyten underlättas, ingen transfer behövs mellan färdställen och att det även gynnar regionen och dess invånare såväl som turismen. Vidare påpekar några synpunkter att det även bör etableras såväl kiosk, kafé som restaurang i nära anslutning.

*Trafikverket svarar:*

*Den nya stationslokaliseringen ska ge god tillgänglighet till målpunkter och även kunna skapa förutsättningar för hållbara resor, även för persontrafik som inte har sin slutstation i Kiruna. Trafikverkets ansvar är att en ny järnvägsanläggning kommer på plats, det vill säga spår och plattform. Om järnvägsstationen utvecklas till ett resecentrum beror dels på vilken lokalisering som väljs, dels på hur Kiruna kommun väljer att utveckla platsen och stationsbyggnaden.*

En synpunkt menar att det är viktigt att noder i Kiruna viktiga funktioner i staden centreras nära varandra eftersom det annars riskerar att slita isär Kiruna som stad om de placeras långt ifrån varan. Vidare menar skribenten att det är viktigt att resenären möts av en välkomnande miljö och inte av ett industriområde. Då detta sätter en prägel på resandet och viljan att resa med hållbara transportsätt.

*Trafikverket svarar:*

*Vilka målpunkter som finns i närheten av den kommande stationen är något som tas i beaktning i järnvägsplanen. Detsamma gäller den närmiljö som finns i direkt anslutning till stationen där Trafikverket har som mål att stationen ska möjliggöra en god stadsutveckling och bidra till en positiv samhällsutveckling.*

Lättare för turister om transportsätten är samlade, buss och taxi behöver därmed inte köra till flera olika ställen. En synpunkt menar också att det genererar fler besökare till Kiruna och regionen om man samlar transportsätten. Flera synpunkter menar att det bland annat möjliggör enklare resor till skidanläggningar och fjäll.



*Trafikverket svarar:*

*Lokalisering och utformning av ny anläggning ska möjliggöra god stadsbyggnad och bidra till en positiv samhällsutveckling.*

*Trafikverket vill uppnå ett gott samspel med de kommunala planer som har tagits fram under åren. Att den framtida stationen lever upp till de mål och krav som finns från kommunens sida är något som finns med under hela projektets gång.*

*Därför är tillgänglighet ett av de viktigare målen som vi fokuserar och agerar utefter för att säkerställa ett stationsalternativ som kan bidra till att stärka turismen och näringslivets utveckling.*

Flera synpunkter påpekar att kunna kliva av centralt i Kiruna uppskattas av turister och de som på genomresa, något som även ger bättre affärsmöjligheter för handeln i staden när turister och besökare kan vandra omkring i staden i väntan på nästa resa. Att resenären möts av ett tydligt centrum, med torg, människor och liv i än ett tomt industriområde. Flera synpunkter påpekar att det är problematiskt när turister går längs vägen från nuvarande stationen för att ta sig in till centrum.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket använder sig av ett flertal målpunkter för att uppnå det bästa alternativet för den framtida placeringen av tågstationen. Där ingår exempelvis att anläggningen ska bidra till en positiv samhällsutveckling och en god stadsbyggnad för Kiruna. Valt stationsalternativ ska främja och bidra till goda gång- och cykelmöjligheter för de vardagliga resorna såväl som vid längre resor. Det lokala GC-nätet är något som kommunen ansvarar för. Trafikverket hänvisar vidare till kommunen.*

Flera synpunkter påpekar vikten av att det finns en bra kollektivtrafik och grön kommunikation med den nya stationen. Några synpunkter vill även att tågstationen placeras centralt för att möjliggöra resande via kollektivtrafiken istället för att lägga pengar separat på en skyttelbuss.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket lägger stort fokus på både tillgänglighet och säkerhet, för att valt stationsalternativ ska främja och bidra till goda gång- och cykelmöjligheter för de vardagliga resorna såväl som för att främja turismen, exempelvis med säkra passager, gena vägar och tydliga stråk.*

*Ansaret över Kollektivtrafik är något som ligger utanför Trafikverkets ansvarsområde. Trafikverket hänvisar vidare till kommunen och regionala kollektivtrafikmyndigheten.*

#### **4.1.5.6. Synpunkter avseende buller**

En synpunkt menar att det med syfte på buller är lämpligast att dra järnvägen via flygplatsen och med en station vid nya E10 då angränsade verksamheter till stor del är industriområden.

En synpunkt anser att alternativet Kiruna nya centrum via flygplatsen (UA FPL-KNC) försämrar boendemiljön ytterligare för boende i Tuolluvaara men att en ökad mängd buller inte bör vara lika noterbart eftersom det redan finns en vältrafikerad väg i närområdet. Detta alternativ menar skribenten också skulle innebära att rekreativområdet mellan Lombolo och flygplatsen påverkas mindre.

Fastighetsägare vid Tuolluvaara önskar fortsatt dialog kring den framtida planeringen vid en etablering vid flygplatsen då detta enligt skribent påverkar området på flera sätt. Bland annat bullermässigt.

En synpunkt menar att en placering vid flygplatsen inte riskerar att öka bullret för boende i närområdet.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket utreder många påverkansorsaker/effekter innan beslut tas om var stationen slutligen kommer placeras, däribland ingår bland annat buller.*

*Trafikverket tar gärna emot fortsatta synpunkter vid nästa skede av planen, vilket är samrådshandling. Där kommer placeringsförslag av stationen att presenteras. En bullerutredning tas fram i projektet som kommer att visa var det kan vara aktuellt med bullerskyddsåtgärder.*

*Exempel på bullerskyddsåtgärder för att minimera störningar och buller från det stationsalternativ som väljs är åtgärder i form av bullerplank eller fasadåtgärder för de fastigheter som bedöms beröras.*

En synpunkt menar att det är bra om stationen placerats utanför tätbebyggt område då man på så sätt undviker buller och störningsmoment för boende.

En synpunkt påpekar att väg E10 redan bidrar till ökat buller för närboende och att en närliggande järnvägsanläggning bör förgås av bullermätningar.

Flera fastighetsägare upplever en oro att en järnvägskorridor via UA KNC kommer att gå väldigt nära bostadsområdet (Lombolo) och bidra till ökat buller och vibrationer. Något som redan idag upplevs från väg 870 vid närliggande elljusspåret. Fastighetsägare är orolig att bostadsområdets attraktivitet kommer att påverkas.

*Trafikverket svarar:*

*Beroende på placering är det olika fastigheter som påverkas och även dess attraktivitet i både positiv och negativ mening. Exakt hur det kommer att slå är svårt att utröna i detta skede.*

*För att minimera störningar och buller från det stationsalternativ som väljs kommer åtgärder i form av exempelvis bullerplank eller fasadåtgärder att utföras för de fastigheter som bedöms beröras.*

En synpunkt menar att den nybyggda vägen 870 anser en synpunkt reser sig som en makadammur i myr och låglandet. Vägen ger även ifrån sig ett tydligt trafikbrus.

*Trafikverket svarar:*

*Väg 870 ligger utanför projektets ramar men Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen.*

#### **4.1.5.7. Synpunkter avseende barriärer**

Några synpunkter anser att en dragning via Malmvägen riskerar att bli extremt barriärskapande och ge stora påverkningar på angränsande samhälle. En synpunkt anser att det är bättre att gå med järnvägen via gamla E10:an.

En synpunkt menar att den nuvarande E10:an är en nog barriär för Lombolo och är orolig över att järnvägen blir ytterligare en barriär.

*Trafikverket svarar:*

*Vid val av lokaliseringsalternativ värderas alternativen bland annat efter vilka barriäreffekter som kan väntas uppstå av respektive alternativ. I kommande skede kommer vi att i utformningen av valt lokaliseringsalternativ arbeta för att minimera barriäreffekterna genom att exempelvis anpassa anläggningen till omgivande*

*intressen och förutsättningar. Vid behov, och med hänsyn taget till vad som är ekonomiskt försvarbart byggs planskilda passager för såväl friluftsliv som för ren och vilt.*

En skribent vill ej att järnvägen förläggs i Kiruna centrum då den anser att risken finns att den dras parallellt med E10:an fortsatt genom Kiruna.

*Trafikverket svarar:*

*I tidigare järnvägsutredning för Kiruna Ny järnväg studerades flera olika alternativ för ny sträckning av den nya järnvägen, bland annat ett alternativ norr om staden. Detta alternativ valdes bort av dåvarande Banverket och i stället valdes alternativet att bygga den nya järnvägen söder om staden runt Kirunavaara.*

#### 4.1.5.8. Lombolo-området

Flera synpunkter anser att det är olämpligt att anlägga en tågstation vid bostadsområdet Glaciären-Solvinden och närliggande natur med elljusspår. Vidare skriver en kommentar att närliggande Raketskolan kommer att påverkas negativt av en tågstation i området och att barnens närmiljö påverkas negativt

En synpunkt påpekar att en placering vid UA8 är problematiskt i och med den höga andelen barnfamiljer som bor i närheten.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket noterar deras oro samt att Trafikverket arbetar vidare för att säkerställa god stadsbyggnad med en minimerad påverkan av flertalet kriterier som bland annat boendemiljö, omgivning/gestaltning och natur.*

Att förstöra skogsområdet vid Lombolo är enligt en synpunkt helt absurt. Eftersom det idag används av närliggande skolverksamhet, samt att folk från Jukkasjärvi och Tuolluvaara åker dit för att nyttja elljusspåret som finns i skogen.

En synpunkt menar att strövområden i naturen kommer bli förstörda.

*Trafikverket svarar:*

*Negativ påverkan av omgivningen ska minimeras genom exempelvis upprätthålla en god åtkoms till stigar, skoterleder och skidspår och jobba med landskapsanpassning genom att följa befintliga barriärer så långt det är möjligt. Undvika intrång så långt det är möjligt i områden med höga natur-, kultur-, eller stadsbyggnadsvärden, förhindra påverkan som buller och vibrationer från järnvägsanläggningen samt eftersträva så liten negativ klimatpåverkan som möjligt.*

En fastighetsägare är orolig över en ökad bullernivå och påpekar att den senaste dragningen av Nikkaluoktavägen försämrade naturliga strövområden i området och ökade bullret. Fastighetsägaren undrar vad effekterna blir om även järnvägen dras inom det området?

*Trafikverket svarar:*

*För att minimera störningar och buller från det stationsalternativ som väljs kommer åtgärder i form av exempelvis bullerplank eller fasadåtgärder att utföras för de fastigheter som bedöms beröras. För detta tas det i projektet fram en bullerutredning för att visa var det kan vara aktuellt med bullerskyddsåtgärder.*

En synpunkt anser att järnvägen bör byggas in i en stor kulle mellan flygplatsen och Svappavaara järnväg för att undvika problem för rennäringen när det flyttar sina djur i området.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket har börjat bygga faunapassager runt om i landet för att lösa den problematik*

*som åsyftas. Det skulle till viss del gå att jämföra med en kulle av jord som sträcker sig över järnvägsspåret. Att bygga hela sträckan mellan flygplatsen och Svappavaara under en faunapassage kommer inte att vara ekonomiskt försvarbart.*

Flera synpunkter påpekar att det är viktigt att kunna nå tågstationen via ett bra GC-nät och att den ska ligga centralt så att det finns möjlighet att promenera till stationen. En kommentar pekar även på att göra det möjligt att låna/hyra cykel/spark vid tågstationen.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket lägger stort fokus på både tillgänglighet och säkerhet, för att valt stationsalternativ ska främja och bidra till goda gång- och cykelmöjligheter för de vardagliga resorna såväl som för att främja turismen, exempelvis med säkra passager, gena vägar och tydliga stråk.*

*Trafikverket ansvarar för byggnationen av järnvägen, spår och plattformar. Planering och byggande station och gång- och cykelvägnät görs dock av kommunen. Trafikverket hänvisar vidare till kommunen.*

En placering av stationen nära centrum på andra sidan E10:an ger en bra tillgänglighet och en bra samordningspotential med sjukhus och busstation/resecentrum.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen.*

Ett yttrande påpekar vikten av att en station ligger nära bebodd bebyggelse, att det är lättillgängligt att kliva av och på tågen samt att det är väl upplyst, tryggt och att inga kulvertar anläggs. Detta för att minska det obehag som kvinnor i synnerhet upplever i otrygga, ödsliga och dåligt upplysta miljöer.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket arbetar för att den framtida stationen oavsett placering ska vara trygg, väl upplyst och säker. Mer precisa utformningsdetaljer vid och kring stationen kommer att preciseras i ett senare skede.*

#### 4.1.5.9. Övriga synpunkter

En synpunkt påpekar ett muntligt löfte från LKAB som lyftes om att Kiruna skulle få en centralt belägen järnvägsstation. Vidare menar skribenten att det är rimligt i och med de skatteintäkter gruvan genererar till staten varje år och stadsflytten att stationen hamnar centralt.

*Trafikverket svarar: Trafikverket har tagit emot synpunkten.*

En skribent påpekar att det är allmänt känt att LKAB provborrar i området mellan nya centrum och den nuvarande stationen och att det inte är omöjligt att de två nordvästliga alternativen inom några decennier måste flyttas igen.

*Trafikverket svarar: Trafikverket har tagit emot synpunkten*

En synpunkt påpekar att det finns en risk med att alla kompromisser gällande tågstationens placering som kommer att leda till att inget blir riktigt bra. Vidare påpekar skribenten vikten av att se det som en långsiktig investering där aktörer och individer lockas till Kiruna. Men att det är minst lika viktigt att hålla kvar redan bor i Kiruna. Stationens placering är viktig för stadens framtida attraktivitet och utveckling.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket använder sig av ett flertal målpunkter för att uppnå det bästa alternativet för den framtida placeringen av tågstationen. Där ingår exempelvis att anläggningen ska bidra till en positiv samhällsutveckling och en god stadsbyggnad för Kiruna.*

En synpunkt anser att Kiruna kommun inte gjort något för att minska bilanvändandet i kommunen, eller att ens uppmana till detta. Något som skribenten i sin tur menar gör valet av en centrumnära placering och beräkning på den irrelevant då kirunaborna ändå kommer att ta bilen till stationen. Vidare menar synpunkten att placeringen av stationen har blivit en symbolfråga från kommunens sida i att få rätt mot staten och LKAB. En till faktor att ta i beaktning är att merparten av turisterna kommer med flyg och att de som kommer med tåget är på genomresa för att nå en annan slutdestination. Allt sammanfallet landar i att kostnaderna för en centralt lokaliserad station inte står i proportion till de behov som tillgodoses.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket avstår från att kommentera kommunal planering och hänvisar vidare till kommunen. Trafikverket utför en samhällsekonomisk effektbedömning för att utvärdera de olika alternativens kostnad i relation till vad ett oförändrat läge skulle kosta.*

Några synpunkter påpekar att det är svårt att ge fullständig åsikt när placeringarna är inte är tillräckligt preciserade.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket förstår att det kan vara svårt att ge ett precis uttalande i vissa skeenden med det underlag som funnits tillgängligt. Trafikverket uppmanar gärna till vidare synpunkter vid kommande samråd där mer preciserade alternativ kommer att kunna visas.*

En synpunkt efterfrågar en lika mäktig station som tidigare fanns i Kiruna.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket ansvarar för byggnationen av järnvägen, det vill säga spår och plattformar. Byggnationen av stationen och dess utformning är något som ligger i kommunens ansvar. Trafikverket hänvisar vidare till kommunen.*

En synpunkt menar att den låga befolkningmängden i Kiruna inte klarar av två stora noder i staden och att dessa behöver samlas och skapa ett sammanhang i staden som underlättar för dess invånare att ta sig dit och runt i staden. Något som nu saknas vid den tillfälliga stationen.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen.*

En synpunkt påpekar att det länge efterfrågats en GC-väg till Rymdcampus men att inget har gjorts.

*Trafikverket svarar:*

*Den frågan hanteras inte inom ramen för detta projekt. Trafikverket hänvisar vidare till kommunen.*

#### 4.1.6. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

De myndigheter och organisationer som har yttrat sig utöver Länsstyrelsen i Norrbotten Kiruna kommun, Försvarmakten och Regionala kollektivtrafikmyndigheten är följande:

*Tabell över inkomna yttranden från berörda myndigheter och organisationer.*

Energimyndigheten
Försvarmakten
Gällivare kommun
Kiruna socialdemokratiska arbetarekommun
Kiruna Lappland Ekonomiska Förening
Kiruna Lappland Ekonomiska Förening, kompletterande yttrande
Lapplands gymnasienämnd
LKAB
LKAB, kompletterande yttrande
Lombolo Socialdemokratiska Förening
Luftfartsverket
MSB
Naturvårdsverket
Norrbottens kommuner
Norrlandspepp
Norrtåg AB
Region Norrbotten
Samebyarna Gabnas och Laevas
Sametinget
SJ AB
SMHI
Statens Fastighetsverk
Strålsäkerhetsmyndigheten
Svenska kraftnät
Sveriges Geologiska Undersökning
Swedavia
TT-Trading Fastigheter AB
Vattenfall Eldistribution AB

Ovan nämnda parter har till stor del lämnat information vilket Trafikverket hanterar inom ramen för det fortsatta utrednings- och projekteringsarbetet kopplat till framtagandet av järnvägsplanen. Fullständiga yttranden återfinns hos Trafikverket.

##### 4.1.6.1. Energimyndigheten

Energimyndigheten har inga synpunkter att redovisa.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen.*

##### 4.1.6.2. Gällivare kommun

Gällivare kommun förordar en placering som underlättar transporter och resor mellan centralorterna utan, eller med minimala behov av, byten. Detta möjliggör smidiga resor för

alla åldersgrupper oberoende av funktionsvariation och utan fossilberoende. Detta är viktigt för enskilda så väl som föreningar i utbytet mellan städerna och inom Norrbotten.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket lägger stort fokus på både tillgänglighet och säkerhet, för att valt stationsalternativ ska främja och bidra till goda gång- och cykelmöjligheter för de vardagliga resorna såväl som för att främja turismen, exempelvis med säkra passager, gena vägar och tydliga stråk.*

*Trafikverket har även som mål att främja regionförstoring som att korta ner avstånd till arbetsmarknader och främja exempelvis arbetspendling, sjukvårdsresor, tjänsteresor och turism.*

#### **4.1.6.3. Kiruna socialdemokratiska arbetarekommun**

Kiruna socialdemokratiska arbetarekommun menar att de tre alternativ UA KMB, UA PEA och UA KIA uppfyller inte grundläggande villkor som riksdagen fastställt och inte heller de transportpolitiska målen. Uppenbara brister i tillgänglighet och långsiktig hållbarhet.

Kiruna socialdemokratiska arbetarekommuns uppfattning för att skapa ett attraktivt centrum är att alternativ UA KFP-KNC med anslutning till Malmvägen är det i särklass främsta alternativet som kan möjliggöra en positiv utveckling och tillväxt.

En direkt anslutning till Malmvägen öppnar upp för gång- och cykelavstånd för en allt större andel Kirunabor. Inom en 15-minutersradie kommer stora delar av Lomboloområdet vara möjligt att gå till resecentrum, likaså Tuolluvaara och hela nya centrum upp till Jägarskoleområdet. Tillgänglighet och långsiktig hållbarhet samt miljö- och klimatpåverkan påverkas extremt positivt jämförelse med övriga lokaliseringalternativ.

Korridoren in till centrumnära station har tidigare utgått från ett direkt söderläge dvs med anslutning i närheten av nybyggda Nikkaluoktarondellen i riktning mot Malmvägen och Stadshuset. Sista delen kan alternativt gå på marken eller under jord för att minimera ianspråktagande av mark.

I alternativet UA KFP bortfaller flera positiva effekter och för tågresenärer skulle konsekvensen bli omstigningsresa med endast några få minuter kvar till slutstationen vid Malmvägen med mellan 20-30 minuters fördröjning med omstigning och ny transport. En gång- och cykelväg skulle förmodligen aldrig frekventeras på avståndet, tiden och tillgängligheten.

Kiruna socialdemokratiska arbetarekommun förordar alternativ UA FPL-KNC med anslutning till Malmvägen som det mest optimala alternativet ur flera aspekter som redovisats i yttrandet och som också integrerar tåg- och flygtrafik.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket lägger stort fokus på både tillgänglighet och säkerhet, för att valt stationsalternativ ska främja och bidra till goda gång- och cykelmöjligheter för de vardagliga resorna såväl som för att främja turismen. Den nya stationslokaliseringen ska vidare ge god tillgänglighet till målpunkter och även kunna skapa förutsättningar för hållbara resor, så väl för persontrafik som inte har sin slutstation i Kiruna. Trafikverket har som mål att främja regionförstoring genom att korta ner avstånd till arbetsmarknader och främja exempelvis arbetspendling, sjukvårdsresor, tjänsteresor och turism.*

*Att bygga under jord kostar stora summor både i byggnation och i underhåll. Ett sätt att lösa passage för renar och andra djur är att uppföra en faunapassage, det vill säga en bro för djur över järnvägen, på det ställe som djuren naturligt passerar.*

*Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen.*

#### **4.1.6.4. Kiruna Lappland Ekonomisk Förening**

Kiruna Lappland Ekonomisk Förening (KLEF) ståndpunkt är att en ny järnväg ska anläggas i anslutning till Kiruna Airport med god tillgänglighet för långsiktigt hållbara och bekväma transportmöjligheter till och från Kirunas stadskärna.

UA FPL-KNC förespråkas därmed som det mest lämpade alternativet utifrån ett besöksnäringssperspektiv med fokus på säkra samordnade transportmöjligheter och hållbar tillväxt. UA FPL-KNC är miljömässigt det mest hållbara alternativet som vidare tillgodoser en optimal samordning av transporter oavsett om resenären ska till Kiruna C, Kirunas mikrodestinationer eller vidare till/från anslutande destinationer/besöksmål. Kiruna är en geografiskt omfattande och logistiskt komplex destination och därtill glesbygd som ofta kräver en kombination av transporter för resenären. Genom UA FPL-KNC skapas långsiktiga och hållbara förutsättningar för ett ökat och ansvarstagande resande till, från och inom Kiruna.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket har som mål att främja regionförstoring genom att korta ner avstånd till arbetsmarknader och främja exempelvis arbetspendling, sjukvårdsresor, tjänsteresor och turism. Den nya stationslokaliseringen ska ge god tillgänglighet till målpunkter och även kunna skapa förutsättningar för hållbara resor, så väl för persontrafik som inte har sin slutstation i Kiruna.*

#### **Kompletterande yttrande med anledning av kvarvarande utredningsalternativ 2021-03-01**

Kiruna Lappland ser fortsatt att en järnvägsstation vid flygplatsen bör prioriteras. Här bedöms de största samordningsvinsterna för turismen uppnås och det en tillgänglighetsfråga såväl som destinationsfråga, där besökare kan få goda anslutningar mellan flygplatsen och olika destinationer inom kommunen och regionen. Denna trafiklösning skulle gynna den lokala turismen och möjliggöra en tillväxt inom sektorn, vilket gynnar hela kommunen. Kiruna Lapplands omvärldsbevakning visar tydliga indikationer på att antalet besökare och gästnätter kommer fortsätta att öka i framtiden och därför kommer nyttan av samlokaliserad buss-, järnvägsstation samt flygplats att öka över tid.

Av kvarvarande utredningsalternativ förespråkas därför Kiruna flygplats (UA KFP)

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket har mottagit Kiruna Lapplands synpunkter. Alternativet med en hållplats vid flyget och stationsplacering vid centrum är ett aktuellt alternativ i den östliga järnvägskorridoren.*

#### **4.1.6.5. Lapplands Gymnasienämnd**

I november 2020 gick remisstiden ut för det första samrådsyttrandet avseende "Kiruna ny järnvägsstation". Då förelåg sex utredningsalternativ som i början av 2021 reducerades till fyra fortsatta utredningsalternativ. De två alternativ som togs bort hade båda perifera geografiska lägen i förhållande till Kirunas nya centrum. Lapplands Gymnasienämnd har enhälligt antagit skrivelsen till Trafikverket vid ett sammanträde i februari 2021.



Om en ny järnvägsstation etableras i Kirunas nya centrum intill nya Stadshuset och närheten till den nya gymnasieskolan som beräknas stå färdig 2023 så minimeras transporter och tillgängligheten mellan skolorna ökar dramatiskt jämfört med idag. Det är både gångavstånd mellan järnvägsstationen i Gällivare till det nyinvidga Kunskaphuset och det blir motsvarande gångavstånd i Kiruna mellan den centrumnära järnvägsstationen och den nya gymnasieskolan. I båda fallen handlar det om några minuters gångväg. Vidare ser Lapplands gymnasium och Lärcentra en positiv miljönytta och samnyttor med företagslivet genom en central placering.

Lapplands Gymnasienämnd vill starkt betona vikten av en centrumnära järnvägsanslutning. Ett alternativ som till exempel KMB skulle påtagligt försämra våra möjligheter inom de fyra kommunerna att bedriva modern gymnasieutbildning med ett brett programutbud vilket normalt bara är förbehållet större kommuner. Utanför de större kommunerna är avståndet ofta utmaningen, det är därför av yttersta vikt att inte försämra möjligheterna med ett ökat avstånd.

*Trafikverket svarar:*

*Den nya stationslokaliseringen ska ge god tillgänglighet till målpunkter och även kunna skapa förutsättningar för hållbara resor, så väl för persontrafik som inte har sin slutstation i Kiruna. Trafikverket har som mål att främja regionförstoring genom att korta ner avstånd till arbetsmarknader och främja exempelvis arbetspendling, sjukvårdsresor, tjänsteresor och turism.*

*Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen.*

#### 4.1.6.6. LKAB

LKAB har tagit del av samrådsmaterialet gällande lokalisering av ny järnvägsstation och har följande att anföra.

LKAB:s generella synpunkt gällande lokaliseringen av järnvägsstationen är att den inte får påverka LKAB:s möjligheter till framtida gruvbrytning i Kiruna på ett negativt sätt. Lokaliseringen får heller inte förhindra möjligheterna till att utveckla Kiruna nya centrum.

Bolagets ståndpunkt är att LKAB redan har finansierat en ny järnvägsstation i Kiruna. Det som återstår för LKAB är att finansiera den nu pågående utredningen gällande lokalisering av ny järnvägsstation. Utöver lokaliseringsutredningen finansierar LKAB även utredningen för samt de åtgärder som krävs för att permanenta den nuvarande stationslösningen.

*Trafikverket svarar:*

*Lokalisering och utformning av ny anläggning ska möjliggöra god stadsbyggnad och bidra till en positiv samhällsutveckling. Med hjälp av en samlad bedömning av måluppfyllelse gällande lokaliseringsmålen ser Trafikverket vilket/vilka utredningsalternativ som bäst lämpar sig för vidare utredning. En sådan samlad bedömning kommer finnas i samrådshandlingen.*

*Gällande ersättningsfrågan så är Trafikverkets inställning att, enligt minerallagen, har LKAB strikt ersättningsansvar.*

#### Kompletterande yttrande 2021-04-30

Vid möte med Trafikverket har framkommit att Trafikverket önskar ett formellt klagande från LKAB avseende gruvdriftens eventuella påverka på utredningsalternativ KMB. Enligt Trafikverket är det en förutsättning för samtliga lokaliseringsalternativ att den tekniska

livslängden på järnvägsanläggningen uppgår till minst 60 år. LKAB vill förtydliga att KMB-alternativet inte ligger inom KUJ 1365:s påverkansområde och att LKAB inte heller ser att området i framtiden kommer att utsättas för markdeformationer till följd av gruvdriften. De utredningsalternativ som kvarstår är således samtliga möjliga till följd av gruvdriftens förväntade påverkan på samhället. I sammanhanget vill dock LKAB framhålla att i samtliga av de centrumnära alternativen är bedömningen att ytterligare medfinansiering kommer att krävas utöver vad som kan rymmas inom LKAB:s kvarvarande ersättningsansvar enligt minerallagen, då det endast kan täcka stationen. I de olika centrumnära alternativen kommer därmed de delar kopplade till framdragnings av ett nytt järnvägsspår till Kiruna nya centrum behöva finansieras på andra sätt än via LKAB:s ersättningsansvar.

*Trafikverket svarar:*

*Prognoser för markdeformationer visar på att KMB kommer att påverkas inom de närmsta åren på grund av att bangården med befintliga spår ligger inom KUJ1365:s påverkansområde. Trafikverket bedömer att en osäkerhet råder inom 60 år.*

*Gällande ersättningsfrågan så är Trafikverkets inställning att, enligt minerallagen, har LKAB strikt ersättningsansvar.*

#### **4.1.6.7. Lombolo socialdemokratiska förening**

Lombolo socialdemokratiska förening anser att det är orimligt att placera en järnvägsstation för persontrafik 7 km utanför nya centrumkärnan vilket utesluter utredningsalternativen vid Peuravaara (UA PEA), Kiruna Malmbangården (UA KMB) samt bakom Kirunavaara vid godsbangården.

Det bästa alternativet enligt Lombolo socialdemokratiska förening är en järnvägsstation i direkt anslutning till nya centrumkärnan (UA KNC), eller den acceptabla kompromissen, en station i anslutning till Kiruna flygplats (UA FPL).

Går det att kombinera dessa alternativ som det görs i utredningsalternativet "Kiruna nya centrum via Flygplatsen" (UA FPL-KNC) så vore givetvis detta det absolut bästa, dvs. att tågen stannar både vid flygplatsen och i centrumkärnan.

Lombolo socialdemokratiska förening förespråkar därför i första hand Kiruna nya centrum via Flygplatsen (UA FPL-KNC), andra hand Kiruna nya centrum (UA KNC) och i tredje led Kiruna Flygplats (UA FPL). Övriga alternativa placeringar anser de vara direkt olämpliga.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket lägger stort fokus på både tillgänglighet och säkerhet, för att valt stationsalternativ ska främja och bidra till goda gång- och cykelmöjligheter för de vardagliga resorna såväl som för att främja turismen samt arbetspendling m.m., exempelvis med säkra passager, gena vägar och tydliga stråk.*

*Ett av målen som utvärderas i järnvägsplanen är stationsalternativens tillgänglighet till målpunkter även utanför Kiruna tätort, både med vidare resa med tåg och via omstigning till andra färdstätt från Kiruna. Trafikverket.*

#### **4.1.6.8. Luftfartsverket**

Luftfartsverket har inlämnat synpunkter vilka ligger under sekretess.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen.*

#### 4.1.6.9. MSB

MSB avstår från att yttra sig i ärendet Samrådsremiss för lokalisering av ny järnvägsstation i Kiruna.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen.*

#### 4.1.6.10. Naturvårdsverket

Utredningen omfattar alternativ till lokalisering som riskerar påverka naturreservat och Natura 2000-områden. Naturvårdsverket ger nedan ett antal medskick inför kommande arbete, närmast med lokaliseringsutredningen.

Naturvårdsverket vill upplysa Trafikverket om att järnvägsstationens lokalisering ska i möjligaste mån undvika direkta intrång i skyddade och känsliga områden samt områden med känsliga och skyddade arter. Om intrång i naturreservat sker på ett sätt som innebär att delar av dessa skulle behöva upphävas fordras synnerliga skäl samt att ekologisk kompensation genomförs.

Artskyddsfrågor samt behov av och möjligheter till kompensationsåtgärder är frågor som bör behandlas så tidigt som möjligt i utredningen. Naturvårdsverket anser att artskyddsförordningens bestämmelser bör ses som en precisering av lokaliseringsprincipen.

*Trafikverket svarar:*

*Negativ påverkan på omgivningen ska minimeras genom exempelvis en god åtkomst till stigar, skoterleder och skidspår, landskapsanpassning (följa befintliga barriärer så långt det är möjligt), undvika intrång så långt det är möjligt i områden med höga natur-, kultur-, eller stadsbyggnadsvärden, förhindra påverkan som buller och vibrationer från järnvägsanläggningen samt eftersträva så liten negativ klimatpåverkan som möjligt.*

#### 4.1.6.11. Norrbottens Kommuner

Lokaliseringen av ny järnvägsstation i Kiruna bör anläggas centrumnära för att uppnå maximal lokal nytta och regional utveckling. Norrbottens Kommuner tar inte ställning till vilken av de tre centrumnära alternativen (Kiruna nära centrum, UA KNC eller UA KFP) som anges i samrådspresentationen utan anser att dessa alternativ bör utredas vidare. De centrumperifer lägena UA KIA, UA KMB och UA PEA uppges uppnå tidseffektiva lösningar för persontrafik som inte har slutstation Kiruna men det bör uppvägas mot samhällsnytta som arbetspendling och sjuktransporter.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen.*

#### 4.1.6.12. Norrlandspepp

Norrlandspepp anser att det bästa vore om stationen kom nära nya Kiruna centrum. Helst ett samlat resecentrum. En fördel om tåget även gör ett stopp på vägen förbi flygplatsen.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen.*

#### 4.1.6.13. Norrtåg AB

En extern etablering som i utredningsalternativen PEA, KMB eller KIA ser Norrtåg som önskad och kan befaras ge stora negativa effekter på det framtida resandet.

Tillgänglighetsaspekten bör vägas in som avseende faktor till ankomsttider, restid och vistelsetid, samt vilka andra resmöjligheter som finns vilket stärker motiveringen av att prioritera ett centralt stationsläge.

I de mer tekniska frågeställningarna kring till exempel säckstation eller vändslinga ser Norrtåg inga avsevärda fördelar med det ena eller andra alternativet. Moderna tåg vänder riktning fort och Kiruna är en naturlig nod som kan hantera vändningar tidsmässigt.

Flygplatsen i Kiruna ligger extremt nära det nya Kiruna centrum Norrtåg kan därför inte se nyttan av en tåganslutning till flygplatsen enligt UA KFP. Frekvensen flyg och tåg till Kiruna är inte tillräcklig för att motivera denna koppling eftersom Norrtåg inte ser annat än marginella resandekopplingar mellan dessa funktioner. Dessa kopplingar kan lösas på andra, billigare sätt.

Det Norrtåg ser som enda möjliga alternativ är UA KNC. Om vägen dit sker genom korridoren längs flygplatsen eller väg 870 är oviktigt men Norrtåg ser inget skäl till en ytterligare station vid flygplatsen. UA KNC som säckstation ser vi som en utmärkt lösning med effektiv järnvägsdragning och med optimal koppling till primära målpunkter.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket lägger stort fokus på både tillgänglighet och säkerhet, för att valt stationsalternativ ska främja och bidra till goda gång- och cykelmöjligheter för de vardagliga resorna såväl som för att främja turismen.*

*Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen.*

#### 4.1.6.14. Region Norrbotten

Tillväxtberedningen anser att Kiruna nya järnvägsstation ska ha en centrumnära lokalisering för att möta såväl nuvarande som framtida resbehov och att det därmed är dessa alternativ som bör utredas vidare.

Ett centrumnära stationsläge med ett minimerat behov av anslutande förbindelse stärker järnvägen som transportalternativ för ett fossilfritt transportsätt i ett hållbart transportsystem.

En god tillgänglighet till viktiga målpunkter i Kiruna samt en attraktiv lokalisering av järnvägsstationen för boende i Kiruna är avgörande för ett hållbart resande.

Att ge bra förutsättningar för tågresor vid besök på andra vårdinrättningar som exempelvis Sunderby Sjukhus eller Umeå Universitetssjukhus är också viktigt för ett tryggt och hållbart resande.

Utifrån lokaliseringsmålet ekonomi ska stationen utformas för att vara samhällsekonomisk effektiv samt eftersträva en optimerad kostnad utifrån ett livscykelperspektiv. I det perspektivet vill Tillväxtberedningen framhålla att en attraktiv utformning och placering ger förutsättningar för fler att nyttja anläggningen och därmed ett starkare underlag för trafikering, i synnerhet med ett utvecklat transportsystem när Norrbottenbanan är byggd.

*Trafikverket svarar:*

*Den nya stationslokaliseringen ska ge god tillgänglighet till målpunkter och även kunna skapa förutsättningar för hållbara resor, så väl för persontrafik som inte har sin slutstation i Kiruna. Trafikverket har som mål att främja regionförstoring genom att korta ner avstånd till arbetsmarknader och främja exempelvis arbetspendling, sjukvårdsresor, tjänsteresor och turism. Trafikverket utför en samhällsekonomisk*

*effektbedömning för att utvärdera de olika alternativens kostnad i relation till vad ett oförändrat läge skulle kosta.*

#### **4.1.6.15. Gabnas och Laevas samebyar**

Sammanfattningsvis stödjer samebyarna, med bakgrund i renskötseln som allmänt och enskilt intresse samt Trafikverkets lokaliseringsmål i denna utredning gällande miljö/hållbarhet och ekonomiskt, alternativet Kiruna malmbangård (UA KMB).

Detta alternativ är det enda alternativ som inte medför någon negativ påverkan på renskötseln. De andra alternativen innebär däremot ett påtagligt försvårande av renskötseln genom att flyttning förbi Kiruna stad omöjliggörs och bör av den anledningen väljas bort.

Samebyarna vill understryka att alternativet Kirunavaara (UA KIA) skulle innebära svåra konsekvenser för Laevas samebys rastbete och flyttled. De vill även understryka att alternativet Peuravaara (UA PEA) skulle innebära svåra konsekvenser för Gabna samebys rastbete, flyttled, uppsamlingsmöjligheter och stadigvarande bete.

Samebyarna vill vidare understryka att de centrumnära alternativen i lokaliseringstudien, det vill säga Kiruna Flygplats (UA KFP), Kiruna Nya centrum (UA KNC) samt Kiruna nya centrum via Flygplatsen (UA KFP-KNC), skulle innebära allvarliga negativa konsekvenser för områden av riksintresse för rennäringen då dessa områden rymmer flyttleder, uppsamlingsområden, rastbeten och betesmark för två samebyar. Ytterligare exploateringar av detta område skulle omöjliggöra renarnas fria strövning och samebyarnas samlingar och förflyttningar mellan årstidsbeteslanden. Placering av ny station på någon av dessa lokaliseringalternativ skulle påtagligt påverka rennäringen och kan under inga omständigheter accepteras av samebyarna Laevas och Gabna.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket har som mål att negativ påverkan av rennäringens möjlighet att bedriva sin verksamhet ska minimeras. Där ingår att eventuellt buller, vibrationer, barriäreffekter och övrig påverkan ska minimeras i största möjliga grad.*

*I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer skyddsåtgärder för rennäringen att utredas i dialog med berörda samebyar. Exempel på åtgärder som kan komma att vidtas är anpassat stängsel, större planskilda ren/faunapassager, bullerskydd och avskärmningar.*

#### **4.1.6.16. Sametinget**

De alternativa placeringarna som tagits fram berör områden av riksintresse för rennäringen och renbetesmarker för Gabna och Laevas samebyar.

Sametinget vill även informera om att de skrivningar som finns gällande Riksintresse Rennäring. Enligt 3 kap. 5 §, första stycket miljöbalken ska mark- och vattenområden som har betydelse för renskötseln skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra näringens bedrivande.

Sametinget vill även påminna om att Trafikverket ska ge berörda samebyar möjlighet till inflytande i frågor som berör dem och så långt det är möjligt samråda med samerna i sådana frågor.

Men också att det i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen är viktigt att de berörda samebyarna kommer in i ett tidigt skede i arbetet med att ta fram en MKB för att kunna förmedla sina kunskaper och syn på projektet.

Sametinget informerar fortsättningsvis de riktlinjer och vägledning som finns kopplat till kulturellt, miljömässigt och socialt hänsynstagande av urfolk. Detta via författaren Akwé:

Kons riktlinjer ska tillämpas för att förebygga och mildra negativ påverkan på den samiska kulturen samt för att bidra till att uppnå respekt för traditionell kunskap och sedvanebruk som är fastställda i artikel 8j och 10c i Konventionen om biologisk mångfald.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen.*

#### 4.1.6.17. SJ AB

SJ AB (SJ). Den nuvarande provisoriska stationen vid Kiruna malmbangård är primitiv och underdimensionerad, med åtföljande påtagliga begränsningar i utformningen av persontrafiken på Malmbanan. SJs yttrande tar utgångspunkt i fjärtrafiken då vi antar att de regionala företrädarna säkrar behoven för de övriga persontågen i sina yttranden.

De genomgående nattågen mot den svenska fjällvärlden och Narvik kommer under överskådlig framtid att utgöras av loktåg. En säckstations-utformning är direkt olämplig och innebär en förlängd restid för nattågen med 20-30 minuter eftersom loket under uppehållet måste byta ände för den fortsatta färden.

Inför det fortsatta arbetet med lokaliseringalternativen anser SJ att följande inriktning är avgörande för en bra och attraktiv stationslösning i Kiruna.

Det nordliga läget vid Kiruna nya centrum är det bästa ur kommersiell synpunkt, men eftersom det läget till en rimlig kostnad endast kan utföras som säckstation förordar vi att stationen utförs med vändslinga så nära centrum som möjligt och principiellt utformat enligt alternativ UA FPL-KNC.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket har som mål att utforma anläggningen för att uppnå en teknisk och ekonomisk hållbarhet ur ett livscykelperspektiv. Trafikverket tackar för informationen och kommer ta det i beaktande i den fortsatta planeringen. Trafikverket ser fram mot en fortsatt dialog.*

#### 4.1.6.18. SMHI

Den ur luftmiljösynpunkt bästa placeringen av järnvägsstationen bör vara den plats där flest människor bor eller arbetar. SMHI bedömer att ytterligare en järnvägsstation som ligger vid flygplatsen, skulle vara attraktivt för flygresenärer och de som arbetar på flygplatsen för att smidigt kunna ta tåget mellan flygplatsen och Kiruna Centrum, eller direkt till annan destination i regionen. En andra station vid flygplatsen torde således ytterligare minska utsläppen från vägtrafiken.

SMHI uppmärksammar Trafikverket på att utföra undersökningar så att gränsvärden och placering baseras på underlag från ev. luftföroreningar och växthusgaser, buller, hydrologiska förutsättningar och risken för översvämningar vid sjöar, vattendrag samt kraftig nederbörd.

*Trafikverket svarar:*

*Den nya stationslokaliseringen ska ge god tillgänglighet till målpunkter och även kunna skapa förutsättningar för hållbara resor, så väl för persontrafik som inte har sin slutstation i Kiruna. Trafikverket har som mål att främja regionförstoring genom att korta ner avstånd till arbetsmarknader och främja exempelvis arbetspendling, sjukvårdsresor, tjänsteresor och turism.*

*Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen.*

#### 4.1.6.19. Statens Fastighetsverk

Statens Fastighetsverk (SFV) förordar ett centralt läge för en ny station. Kiruna behöver ur en stadsbyggnadssynpunkt snarare centraliseras än att staden dras ut. Ett nytt stationsläge behöver fungera som en viktig knutpunkt, som utgör ett nav i stadsbilden och en attraktion, samt som man bekvämt kan ta sig till och från. Kopplat till ovanstående anser SFV att de utlokaliserade alternativen med att busa folk till och från en järnvägsstation inte är hållbar.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen.*

#### 4.1.6.20. Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM) uppmärksammar Trafikverket på de av SSM angivna referensvärdena för elektromagnetiska fält från järnvägsanläggningar. Referensvärdena är satta för att med marginal skydda mot alla säkerställda hälsorisker.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket har genomfört en utredning rörande elektromagnetiska fält från järnväg. Syftet är att säkerställa att människor inte exponeras för alltför höga elektromagnetiska fält. Trafikverket bedömer, med hänsyn taget till kraven på säkerhetsavstånd från anläggningen på 30 meter, att kravet kommer att kunna innehållas utmed järnvägsanläggningen. Slutsatsen bygger på Trafikverkets utredning som visar att årsmedelvärdet understiger 0,4 µT redan vid 20 meter från banmitt.*

#### 4.1.6.21. Svenska kraftnät

Svenska kraftnät informerar att samråd ska hållas med Svenska kraftnät när åtgärder planeras inom 250 meter från transmissionsnätsledningar och stationer.

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har ingenting att erinra mot upprättat förslag.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen.*

#### 4.1.6.22. Sveriges Geologiska Undersökning

Sveriges Geologiska Undersökning (SGU) har valt att inte ge några platsspecifika synpunkter på befintligt underlagsmaterial.

SGU vill dock generellt påpeka att vid val av anläggningsmetod har typ av jordart, jorddjup och bergart samt grundvattennivå-betydelse ur en hållbar miljö- och kostnadssynpunkt. Dessa parametrar bör, till exempel, användas för optimal placering, design och storleksbestämning för att erhålla högsta säkerhet, från en teknisk- och miljösynpunkt, men även för att minska behovet av bergmaterial och transport. SGU anser att krossat berg eller morän ska användas istället för naturgrus.

SGU har även tagit fram en checklista för vilken information de anser bör redovisas i en MKB gällande påverkan på grundvattenförekomst.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen.*

#### 4.1.6.23. Swedavia

Stora och kostsamma anpassningar krävs vid en placering av en järnväg nära flygplatsen. Swedavia rekommenderar därför Trafikverket att i tidigt skede utreda konsekvenserna innan man går vidare med stations-alternativen.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen.*

#### 4.1.6.24. TT-Trading Fastigheter AB

TT-Trading Fastigheter AB ser inga hinder för en etablering vid nya centrum eller på andra sidan gamla E10:an båda dessa alternativ kan medföra mer folk i rörelse kring vår fastighet och verksamheten som bedrivs kan eventuellt gynnas, så länge en etablering av stationen inte medför några hinder för oss och vår verksamhet så ser TT-Trading Fastigheter AB inga problem. Huruvida järnvägen skall ha ett stopp även på flygplatsen tror TT-Trading Fastigheter AB bara ytterligare skulle stärka och förenkla resandet i regionen.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen.*

*Ansvar för Kollektivtrafik är något som ligger utanför Trafikverkets ansvarsområde.*

*Trafikverket hänvisar vidare till kommunen och regionala kollektivtrafikmyndigheten.*

#### 4.1.6.25. Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB har koncessionspliktiga (linje- och områdeskoncessioner) elnätanläggningar i Kiruna tätort och i närområdet till tätorten. Det handlar om ett antal luftledning från 150 kV ned till 24 kV samt markkablar från 24 kV ned till 0,4 kV, en större 45/24/12 kV transformatorstation och ett antal 12 kV och 24 kV nätstationer.

Vattenfall vill uppmärksamma Trafikverket om de kostnader, följd effekter och led-tider som finns när en kraftledning påverkas i den grad att den behöver flyttas eller ändras.

För de olika placeringsalternativen vill Vattenfall upplysa Trafikverket om att det vid UA Peuravaara passerar ledningar som vid en framtida utbyggnad av ledningsnätet innebär att de kommer att behöva flyttas. Vid UA Kiruna Malmbanegård finns ett antal ledningar och nätstationer som måste flyttas om alternativet väljs. För UA Kirunavaara finns det en luftledning och nätstation som måste flyttas. UA Kiruna flygplats finns några markkablar och en nätstation som måste flyttas.

Vid Kiruna Nya Centrum finns en större transformatorstation och flera luft samt markledningar. En flytt av dessa ledningar och transformatorstation är både kostsamt och tar lång tid.

Inom järnvägskorridorerna UA KNC och UA KFP finns flertalet luft- och markledningar samt några nätstationer som måste flyttas om något av alternativ blir aktuellt för utbyggnad.

När korridorerna för den nya järnvägen har detaljstuderats kan de kvarvarande alternativen medföra att mängden av de elnätanläggningar som behöver flyttas minimeras till ett fåtal elnätanläggningar.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen.*



## 5 Samråd för val av lokalisering – Samråd 2

### 5.1. Samråd för val av lokaliseringsalternativ

Samråd för val av lokalisering har genomförts under våren 2021. Under tiden 2021-05-10–2021-06-07 har samrådshandlingen funnits tillgänglig på projektets webbplats, tillsammans med samrådsredogörelsen, planlägningsbeskrivningen och PM Bortval. Där har även en interaktiv, digital samrådsportal funnits tillgänglig under samrådstiden, där synpunkter har kunnat lämnas direkt via ett formulär på hemsidan. Via webbplatsen har det också funnits länkar till korta filmer som visar de olika lokaliseringsalternativen ur digitala 3D-modeller.

På grund av rådande omständigheter kring Covid-19 genomfördes inget fysiskt informationsmöte.

Information om det digitala samrådet publicerades i NSD och Norrbottens Kuriren 2021-05-08 samt i Kiruna Annonsblad 2021-05-12 och Post- och inrikes tidningar 2021-05-10.

Utskick till samråds-kretsen, d v s berörda organisationer och myndigheter, ägare till fastigheter inom eller i anslutning till utredningsområden samt allmänheten som kan tänkas beröras har gjorts med brev och e-post med önskan om svar senast 7 juni 2021.

I brevet fanns information om var man kunnat ta del av handlingarna.

Remisstiden för samrådet har varit mellan 2021-05-10 och 2021-06-07.

Under arbetet med järnvägsplanen har fortsatta samråds- och arbetsmöten hållits med länsstyrelsen, Kiruna kommun, samebyar, myndigheter och intressenter, se förteckning nedan

#### *Genomförda samrådsmöten maj 2021 - juni 2021*

<i>10-maj</i>	Laevas sameby
<i>10-maj</i>	Copperstone
<i>11-maj</i>	Länsstyrelsen Norrbotten
<i>12-maj</i>	Kiruna kommun
<i>17-maj</i>	Swedavia
<i>18-maj</i>	Region Norrbotten, Norrbottens kommuner
<i>19-maj</i>	Kiruna Lapland/Swedish Lapland
<i>19-maj</i>	Gabna sameby
<i>21-maj</i>	Vattenfall
<i>25-maj</i>	LKAB
<i>2-juni</i>	Sametinget
<i>3 juni</i>	Regionala kollektivtrafikmyndigheten

Trafikverkets bemötande av inkomna synpunkter och yttranden besvaras i löptext med (*kursiverad text*).

### 5.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Sammanfattning av Länsstyrelsens sammanvägda ståndpunkter 2021-06-22

#### Ställningstagande och motiv

Länsstyrelsen anser att det av Trafikverket förordade centrumnära stationsläget LON via den västliga korridoren är rätt val med utgångspunkt i behovet om en framtida långsiktig god tillgänglighet och trafikförsörjning till Kiruna samt ett osäkert långsiktigt hållbart stationsläge vid nuvarande stationsläge (alternativ KMB).

Trafikverket har enligt Länsstyrelsens mening förordat ett geografiskt omfattande alternativ med potentiellt stora skillnader vad gäller påverkan på andra intressen beroende på val inom korridoren. Länsstyrelsen skriver vidare att Trafikverket endast har konstaterat att det förordade alternativet riskerar att få en stor negativ påverkan på riksintresse rennärning om inte tillräckliga skyddsåtgärder kan identifieras i det fortsatta planarbetet. Samtidigt har Trafikverket önskat att Länsstyrelsens särskilt yttrar sig om eventuell påverkan på berörda riksintressen med hänsyn till Miljöbalken 3:10 om avvägning mellan riksintressen.

Avseende riksintresseavvägningen är utgångspunkten i lagstiftningen att inget riksintresse påtagligt ska skadas. Det är enbart i den situation det inte går att förena två motstående riksintressen utan att det uppstår påtaglig skada på det ena, som påtaglig skada kan tillåtas. Det är först när alla möjligheter att mildra eller undvika påtaglig skada på något riksintresse grundligt är utredda som en avvägning enligt 3 kap 10§ Miljöbalken kan göras.

Länsstyrelsen påtalar att Trafikverket därför måste grundligt utreda och uttömma alla möjligheter för att mildra och undvika skada på riksintresse för rennärning så att påtaglig skada inte uppstår. Innan det är gjort kan inte Länsstyrelsen göra en närmare avvägning enligt 3:10 Miljöbalken.

Länsstyrelsen anser vidare att med det förordade alternativet så uppfylls den av bland annat Länsstyrelsen tidigare uttryckta principiella utgångspunkten att en ny järnvägsstation i Kiruna ska ersätta den tidigare funktionen av en station i centrumnära läge. Det skapar förutsättningar för ett ökat kollektivt resande genom en tillgänglig och utvecklad regional tågtrafik vilket är en nödvändighet för att långsiktigt uppnå hållbara och fossilfria transporter samt att det också bidrar till att avlasta den till stora delar trafiksäkerhetsmässigt bristfälliga E10an mellan Kiruna och Gällivare.

Länsstyrelsen ser vidare framför sig att ett stationsläge vid LON 1 samt en sträckning inom den förordade korridoren väster om väg 870 sammantaget borde ha störst förutsättningar att så långt som möjligt minimera störningar på andra intressen, inte minst rennärningen. Det skulle också ge goda förutsättningar att tillgängliggöra centrum och bostadsområden med bra anslutande gång- och cykelvägar samt goda förutsättningar för en bra stadsutveckling. Genom en sådan sträckning ges möjlighet att samför lägga den infrastrukturella barriären av infrastrukturen i landskapet samtidigt som intrånget i riksintresse rennärning och områden med påtagliga naturvärden minimeras. Rennärningen kommer däremot trots en sådan sträckning att tydligt påverkas, inte minst genom att Leavas flyttled ytterligare skärs av och att flertalet barriärer och störande verksamheter kommer finnas inom ett begränsat område. Länsstyrelsens bedömning är att Trafikverket inom detta geografiska område måste skapa en mycket tydlig och väl fungerande helhetslösning för att inte påtagligt skada riksintresset för rennärning.

### Länsstyrelsens synpunkter i övrigt

Länsstyrelsen påtalar att remisstiden från Trafikverket varit bristande i denna komplexa och viktiga fråga.

Länsstyrelsen instämmer i utredningens slutsatser att det ur bland annat kostnadsperspektiv inte är försvarbart att placera stationen vid KNC utan istället LON

Enligt Länsstyrelsens mening är en placering så långt norrut som möjligt i LON 1 att föredra. Denna placering skulle ge goda förutsättningar att integrera stationen i staden med bra anslutande gång- och cykelvägar samt förutsättningarna att ansluta en bra kollektivtrafik. Utöver det så skulle stationsläget som Länsstyrelsen bedömer det också innebära en mindre påverkan på rennärings- och naturmiljön framförallt i jämförelse med LON 2.

Länsstyrelsen anser att ett val att bygga om dagens tillfälliga järnvägsstation till en permanent järnvägsstation (KMB) skulle vara mycket olyckligt och försätta Kiruna i en stor osäkerhet avseende den långsiktiga transportförsörjningen. Stationsläget skulle dessutom inte uppfylla utgångspunkten att en ny järnvägsstation i Kiruna ska ersätta den tidigare funktionen av en järnvägsstation i centrumnära läge.

Länsstyrelsen är positiv till att den västliga korridoren kompletterats med en ny möjlig sträckning längs med väg 870 med anslutning till Malmbanan. Enligt länsstyrelsens mening ökar det bland annat förutsättningarna för att åstadkomma en järnvägslösning utan att påtagligt skada något riksintresse.

Länsstyrelsen beskriver att situationen för rennärings- och bedrivande i området runt Kiruna är redan i dagsläget ytterst ansträngd. Det stora problemet med en fortsatt exploatering i området upp till de centrumnära stationslägena är inte främst den enskilda järnvägen utan summan av alla exploateringar och verksamheter. Därför är det enligt länsstyrelsens mening viktigt att Trafikverket i det fortsatta inte söker separata lösningar för varje enskilt hinder utan arbetar för en tydlig och fungerande helhetslösning.

Utifrån ett rennäringsperspektiv är Länsstyrelsen preliminära bedömning att såväl den östliga korridoren som den del av den västliga korridoren som ansluter mot Svappavaarabanan kommer få mycket stora konsekvenser för rennärings- och oavsett skyddsåtgärder. Den del av den västra korridoren som ansluter till Malmbanan och framför allt i ett läge väster om väg 870 ser Länsstyrelsen som den del av den västra korridoren som det potentiellt mest framkomliga alternativet med beaktande av tidigare resonemang om en tydlig helhetslösning för framför allt Leavas flyttled. Genom detta läge skulle rastbetesområden påverkas i mindre grad, eventuellt bara genom undvikelseffekter då dessa finns på östra sidan väg 870.

När det gäller själva stationsplaceringen i ett centrumnära alternativ så är bedömning att detta inte är det stora hindret för rennärings- och bedrivande, med undantag av LON 2 som kan komma att påverka rastbetesområden. Utan det är järnvägsdragningen till stationen som utgör den primära skadan. En stationsplacering i KMB att föredra ur ett rennäringsperspektiv.

I fortsatt arbete efterfrågar Länsstyrelsen naturvärdesinventering, inventering av våtmarken och en bedömning om det kommer behövas en Natura 2000 prövning enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken.

Lokaliseringsutredningen visar att en stationsplacering i KMB kan komma att innebära en negativ påverkan på riksintresset kulturmiljö. Länsstyrelsen menar att val av stationsläge inte får resultera i att lokstallsområdets höga kulturhistoriska värde minskas eller förloras.

Järnvägen och stationshuset i Kiruna har alltid haft en nära koppling till Kiruna centrum vilket är ett värde som är viktigt att värna. Därför menar Länsstyrelsen att framför allt stationsplaceringarna KNC och LON 1 vilka innebär att ett tydligt centrumnära läge för järnvägsstationen behålls i förhållande till Kiruna nya centrum troligen innebär minst negativ påverkan på Riksintresset. Däremot kan dessa alternativ komma att innebära en större påverkan på enskilda forn- och kulturlämningar genom anslutning av ny järnväg genom tidigare opåverkad mark. Enligt Länsstyrelsen är därmed är Trafikverkets förslag med ett centrumnära stationsalternativ i LON och en järnvägsanslutning via den västliga korridoren att föredra.

Trafikverkets förordade alternativ med ett centrumnära stationsalternativ i LON och en järnvägsanslutning via den västliga korridoren bedöms ur miljöskyddssynpunkt som framkomlig förutsatt att adekvata bullerskyddsåtgärder vidtas. Länsstyrelsen vill däremot särskilt påtala följande:

- Trafikverket redogör för att bullerpåverkan på boendemiljön kan variera beroende på exakt placering av järnvägen i läge, plan och profil i kombination med placering av stationen. Ytterligare utredningar och redogörelse för möjliga bullerskyddsåtgärder krävs för att det ska gå att ta slutlig ställning till alternativen.
- En dragning i östlig korridor innebär påverkan på ett stort vattenområde samt skulle kräva särskild hänsyn till de identifierade PFOS-föreningarna för att säkerställa att arbetet inte bidrar till ökad spridning.

Länsstyrelsen vill även upplysa om att vid en eventuell kommande avvägning mellan oförenliga riksintressen enligt 3:10 miljöbalken ska det riksintresse som inte ges företräde så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan medföra påtaglig skada på miljön eller påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av en anläggning.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för yttrandet. Målutvärderingen Trafikverket har kommit fram till visar på att de centrumnära alternativen har hög måluppfyllelse kopplat till bland annat tillgänglighet, stadsbyggnad och samhällsutveckling. Trafikverket delar därmed Länsstyrelsens uppfattning om att det förordade alternativet är rätt val med utgångspunkt i behovet om en framtida långsiktig god tillgänglighet och trafikförsörjning till Kiruna.*

*Länsstyrelsen ser vidare framför sig att ett stationsläge vid LON 1 samt en sträckning inom den förordade korridoren väster om väg 870 sammantaget borde ha störst förutsättningar att så långt som möjligt minimera störningar på andra intressen, inte minst rennäringen. Enligt Länsstyrelsens mening är en placering så långt norrut som möjligt i LON 1 att föredra. Inom förordad korridor kommer fortsatta linjestudier att genomföras för att först finna den lämpligaste linjedragningen och sedan optimera järnvägslinjen i plan och profil. I detta skede kommer Trafikverket att utförligt undersöka förutsättningarna för var en slutgiltig dragning kan anses vara mest lämplig. Det är först i detta skede som Trafikverket tar ställning till stationsplacering och linjedragning för järnvägen.*

*Länsstyrelsen är positiv till att den västra korridoren kompletteras med en ny möjlig sträckning längs med väg 870 till Malmbanan och menar att det ökar förutsättningarna för att åstadkomma en järnvägslösning utan att påtagligt skada något riksintresse. Denna bedömning delar Trafikverket med Länsstyrelsen, vilket är anledningen att anslutningen via Malmbanan togs med i den västliga korridoren inför samrådshandling val av*

lokalisering. Länsstyrelsen menar även att anläggningskostnaden inklusive skyddsåtgärder kan skilja sig ganska mycket åt beroende på valet av sträckning inom korridoren. Trafikverket har valt att inte avgränsa utredningsområdet vidare inför kommande skede för att ha fortsatt möjlighet till att optimera järnvägslinjen i plan och profil.

Länsstyrelsen och Trafikverket har gjort samma bedömning gällande att förordna LON framför KNC trots högre måluppfyllelse för lokaliseringalternativ KNC. Som Länsstyrelsen skriver i sitt yttrande, har alternativet nackdelar på grund av påverkan på annan infrastruktur och skapandet av barriäreffekter bland annat genom att Lombolleden skulle behöva gå på en större viadukt över järnvägen. Detta leder också till omfattande kostnadsökningar i jämförelse med en placering söder om Lombolleden (LON).

Som svar på länsstyrelsens yttrande gällande rennäringsområdet så anser Trafikverket att en mycket viktig del av det fortsatta arbetet är att utreda skydds- och skadeförebyggande åtgärder för att minimera de negativa konsekvenserna för rennäringsområdet. Det fortsatta arbetet kommer att fokusera på att hitta placering, skyddsåtgärder och andra lösningar som sammantaget minimerar påverkan på rennäringsområdet.

Länsstyrelsen menar att det förordade alternativet bidrar positivt till kulturmiljön men att enskilda arkeologiska lämningar kan påverkas negativt. Trafikverket svarar att i de fall lämningar berörs kommer det bli aktuellt att ta bort dessa men det vetenskapliga värdet kommer att omhändertas.

I det fortsatta arbetet kommer även kompletterande naturvärdesinventeringar att utföras. Utifrån vad som är känt idag ska fokus ligga på fågel, den mörkbrämde fåltmätaren samt förekomst naturvärdesträd om östra eller västra korridoren väljs. En passagesplan för vilt kommer också att tas fram i det kommande planarbetet. I projektet finns intentionen att hydrologin ska påverkas så lite som möjligt. En fördjupad markmiljöundersökning kommer även genomföras i kommande skede. Därtill kan sedimentundersökningar behöva utföras, framför allt i Luossajoki. Vidare bör en fördjupning i underlagsmaterial från länsstyrelsens MIFO-databas och kommunens arkiv utföras.

Det västliga korridoralternativet passerar till större delen landskap som i dagsläget inte är utsatta för järnvägsbuller. Alternativet bedöms inte, om hänsyn endast tas till tillkommande buller längs föreslagen korridor, leda till överskridande av riktvärden avseende buller i boendemiljöer. Däremot överskrids riktvärdet för friluftsområden för en del av motionsspåren vid Lombolo.

Antal bullerberörda fastigheter kan förändras i kommande skede beroende på hur den slutliga järnvägslinjen utformas i plan och profil. För att bedöma slutligt åtgärdsbehov samt dimensionering av eventuella åtgärder kommer hänsyn även att tas till övrig statlig infrastruktur, så som närliggande vägar. Oavsett vilket alternativ som väljs behöver fördjupad bullerutredning göras i kommande skede så att behov av bullerskyddsåtgärder kan definieras.

Projektet berör flera riksintressen. Trafikverket hade önskat att få Länsstyrelsens synpunkter vid avvägningen mellan berörda riksintressen redan i detta skede av järnvägsplanen men har också förståelse för att skydds- och skadeförebyggande åtgärder behöver preciseras innan detta kan göras. Enligt den formella planläggningsprocessen

*kommer skydds- och skadeförebyggande åtgärder att utredas vidare i kommande skede av järnvägsplanen vid framtagande av miljökonsekvensbeskrivningen.*

*Länsstyrelsen har framfört synpunkter att Trafikverket förordar ett geografiskt omfattande alternativ i samrådshandlingen. Trafikverket anser att utbredning av korridoren är nödvändig utifrån den detaljeringsgrad som är i lokaliseringsutredningen. Korridorutbredningen har valts utifrån att Trafikverket i det fortsatta arbetet ska ha möjlighet att finna den mest optimala placeringen av järnvägen med hänsyn till såväl tekniska krav och begränsningar som den omgivningspåverkan en ny järnväg medför.*

### 5.1.2. Samråd med berörd kommun

Sammanfattning av Kiruna kommuns yttrande 2021-06-08

Kiruna kommun ställer sig positiva till att Trafikverket förordar att ny järnväg dras via västra korridoren och att en centrumnära järnvägsstation kan etableras. Kommunen har inga synpunkter gällande de bortvalda alternativen.

Utifrån den information som framkommit, bedömer kommunen att Trafikverket har gjort en korrekt bedömning vid valet att förorda den västra korridoren. Barriärerna i landskapet kan samlas och detta bör ge bättre förutsättningar för att skapa passager för såväl rennäringslivet som friluftslivet. Det är positivt om järnvägen dras parallellt med väg 870 i så hög utsträckning som är tekniskt möjligt

Påverkan på rennäringslivet är den enskilt svåraste frågan, och kommunen förväntar sig att Trafikverket i samarbete med länsstyrelsen, kommunen och berörda samebyar gör sitt yttersta för att utreda och vidta skadeförebyggande åtgärder.

I kommunens översiktsplan, fördjupad översiktsplan, trafikplan, fördjupade trafikplan och utvecklingsplan anges att kommunen ska verka för etableringen av en centrumnära järnvägsstation och att ett resecentrum ska upprättas vid platsen. Läget för resecentrum har pekats ut söder om stadshustorget, vilket motsvarar utredningsalternativet KNC.

KNC är det utredningsalternativ som får högst måluppfyllnad i Trafikverkets bedömning. Trafikverket anger i sin samlade bedömning att skillnaden mellan KNC och LON är ”marginell”, och förordar därför LON. Kiruna kommun delar inte bedömningen om att skillnaden är marginell, men däremot kan skillnaden mellan KNC och LON<sub>1</sub> ses som måttlig. Etableringen av ett resecentrum vid KNC skulle innebära en tydligare koppling mellan kollektivtrafiken och staden, och LON innebär målpunkterna sprids och integrationen av kollektivtrafiken försvåras

Sett till de markanspråken, ingrepp, barriärer och de ökade kostnader som KNC medför betraktas dock valet av LON som rimligt. Kommunen vill här betona att skillnaden mellan de olika LON-alternativen (1-3) är stor och att det är viktigt att arbetet framöver fokuserar på att utreda LON<sub>1</sub> då detta alternativ har bäst förutsättningar att integreras i övrig planering. I relation till lokaliseringsmål A, B och C, bedömer kommunen att LON<sub>2</sub> och LON<sub>3</sub> har en lägre måluppfyllelse jämfört med LON<sub>1</sub>.

Kommunen bedömer att LON<sub>1</sub> innebär ett mindre och hanterbar avvikelse från de kommunala styrdokument. LON<sub>2</sub> och LON<sub>3</sub> skulle dock innebära strategiska problem och ses därmed som allvarigare avvikelser från styrdokument.

Kraftledningen som korsar LON-området nuläget en begränsande faktor i utvecklandet av stationsmiljön kring LON<sub>1</sub>, som har potentialen att leda till negativa konsekvenser för exploatering av stationsmiljön. Trafikverket bör därför ha som utgångspunkt i det vidare arbetet att utreda hur vilka åtgärder som kan vidtas för att begränsa konsekvenserna.

Kiruna kommun tillstyrker Trafikverkets förslag om ny järnväg via västlig korridor till stationslokalisering LON med ett centrumnära läge.

I samrådshandlingen har Trafikverket bedömt livslängden för KMB-alternativet till 15-20 år. Slutsatsen som dras är att det inte är hållbart att föreslå att KMB permanentas, och den logiska följden blir att en ny järnvägsutredning behöver inledas inom en överskådlig framtid. Mot denna bakgrund anser kommunen det vara mycket viktigt att utredningen går vidare med ett centrumnära alternativ i denna utredning.

Om Trafikverket skulle välja att gå vidare med KMB-alternativet och skjuta frågan om ny järnväg i framtiden, finns stor sannolikhet att de aktuella spårkorridorerna skulle tas i anspråk av andra verksamheter under tiden. Förutsättningarna för att kunna etablera en centrumnära station i framtiden skulle därmed vara små, alternativt innebära mycket avveckling.

Sammanfattning av kommunens sammanvägda ståndpunkter 2021-06-23

Kommunen noterar att samebyarna samt många boende i Lombolo-området har synpunkter på vald lokalisering. Kommunen anser det därför vara viktigt att genomföra riktade samråd med dessa i kommande skeden i processen, för att bemöta de frågor som uppstår genom etableringen. Den allmänna acceptansen för bortvalet av station eller hållplats vid Kiruna flygplats framstår som lågt, och Trafikverket skulle kunna försöka tydliggöra motiveringen till detta.

Kiruna kommun, Tekniska verken i Kiruna AB samt Kirunabostäder AB har sedan tidigare svarat på samrådet i separata yttranden. Utöver det synpunkter som framhållits har kommunen inget att tillägga i frågan, sammantaget utgör detta Kiruna kommuns samlade ståndpunkt. Avslutningsvis ser kommunen framemot det fortsatta arbetet i järnvägsutredningen.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för yttrandet. Skillnaden i måluppfyllelse mellan alternativen KNC och LON är mindre än vad som kan försvaras med den högre investeringskostnaden för KNC. Trafikverket har därför förordat ett centrumnära läge av LON, då detta bedöms ge de största nyttorna.*

*I fortsatt planarbete kommer vi att fortsätta studera järnvägslinjer mer i detalj inom vald korridor för att hitta den optimala dragningen, och en mer exakt placering och utformning av stationen. Här tar vi till oss er synpunkt om att kraftledningarna kan vara begränsande för fortsatt exploatering invid järnvägsstationen. I det fortsatta arbetet kommer projektet arbeta med en tät dialog med kommunen. Det är viktigt att säkerställa att det är goda förutsättningar för kommunen att ansluta sitt gatunät och kommande exploateringar invid järnvägsstationen.*

*Kiruna kommun har i sitt yttrande även sammanställt synpunkter på innehåll och formuleringar i samrådshandlingen Trafikverket tar med detta i det fortsatta arbetet.*

*Kommentar gällande buller. KMB utgör befintlig miljö. Tillkommande trafik enligt järnvägsplanen bidrar inte till ökad bullerstörning. LON klarar riktlinjer för bostäder enligt analys (annat läge kan förändra bilden). Däremot klaras inte riktlinjer för delar av friluftsområdet vid Lombolo. I det fortsatta planarbetet kommer en fördjupad bullerutredning att göras för att utreda vilka bullerskyddsåtgärder som är lämpliga att vidta.*

*I kommande planarbetet kommer fortsatta samråd att hållas. Riktade samrådsinsatser kommer att göras för t ex närboende.*

### 5.1.3. Samråd med Försvarmakten

Försvarmakten framför samma synpunkter som i tidigare yttranden: FM2020-20612:10 och kompletteringsyttrande FM2020-20612:13.

Försvarmakten betonar även att det är av stor vikt att det finns tillgång till lastområden och lastning via ändlastkaj, dimensionerade för Försvarmaktens tyngsta fordon.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen. De korridorer som går mot flygplats och centrum avser endast persontrafik och dimensioneras för detta i nuläget. Det som planeras byggas är en perrong för persontrafik vid valt alternativ. Trafikverket kommer att ha fortsatta samråd med Försvarmakten i det kommande planarbetet.*

### 5.1.4. Samråd med berörd kollektivtrafikmyndighet

Ett centralt stationsalternativ är av största vikt för att möjliggöra för så många resenärer som möjligt att nå sin slutdestination inom rimligt cykel- eller gångavstånd. För att underlätta för resenärer som ska resa vidare med regional eller lokal busstrafik så är närheten till en busstation viktig. En centralt placerad tågstation skapar förutsättningar för att bygga upp ett Resecentrum där flera trafikslag (regional busstrafik, lokalbusstrafik och tåg) möts.

RKM förordar alternativet KFP-KNC på grund av att detta lokaliseringalternativ möjliggör för resenärer att enkelt kombinera sina tågresor med flyget. Denna möjlighet är viktig för boende i regionen, men även för att skapa förutsättningar för att ytterligare utveckla besöksnäringen som är en basnäring på framväxt.

Sammantaget anser RKM att lokaliseringalternativet Kiruna nya centrum via flygplatsen, KFP-KNC, är ett långsiktigt hållbart alternativ för en hög tillgänglighet för boende i regionen, tjänsteresenärer, arbets- och studiependlare samt besöksnäringen.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen. Flygplatsen i Kiruna ligger nära nya Kiruna centrum, vilket medför att nyttan av en tåganslutning till flygplatsen är begränsad. Antal tåg och flyg per dag i Kiruna motiverar inte de intrång, ökade barriärer och ökade kostnader som en östlig korridor och en hållplats vid flygplatsen medför. De marginella resandekopplingarna mellan tåg och flyg kan lösas på andra, mer kostnadseffektiva sätt.*

### 5.1.5. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Under samrådstiden för val av lokalisering under 10 maj- 7 juni 2021 mottogs 96 skriftliga synpunkter, varav 24 från myndigheter och organisationer och resterande från allmänheten.

En sammanfattning av inkomna synpunkter från allmänheten redovisas nedan.

#### 5.1.5.1. Lokalisering vid flygplatsen

Många synpunkter påpekar att de gärna ser att det anläggs en centralt belägen station tillsammans med ett stopp vid flygplatsen.

Flera synpunkter har inkommit kring att placering av stationen lämpar sig bäst vid Kiruna flygplats då detta ger flera synergiska fördelar.

Många av synpunkterna påpekar att en placering vid flygplatsen gynnar resandet i regionen, att det finns en möjlighet till ett kombinerat resecentrum, enkelt för turister att byta färdväg för att fortsätta med tåg/flyg/buss. En placering vid flyget minskar även ingrepp och



störningar vid nuvarande E10:an/Nikkaluoktavägen som idag upplevs som en barriär och störande av boende i närheten.

*Trafikverket svarar:*

*Beroende på valt stationsalternativ kan synergier med flygplatsen skapas, med kopplingar till ett flertal målpunkter inom centrala Kiruna och regionen i stort. Flygplatsens geografiska upptagningsområde kan ökas med en station eller hållplats för järnvägen.*

*Trafikverket ser att det finns möjlighet till regionförstoring med en central station och en hållplats vid flyget. Flygplatsen i Kiruna ligger nära nya Kiruna centrum, vilket medför att nyttan av en tåganslutning till flygplatsen är begränsad. Antal tåg och flyg per dag i Kiruna motiverar inte de intrång, ökade barriärer och ökade kostnader som en östlig korridor och en hållplats vid flygplatsen medför. De marginella resandekopplingarna mellan tåg och flyg kan lösas på andra, mer kostnadseffektiva sätt.*

*Swedavia har i samråd påtalat att det idag är låg tillgänglighet mellan flygplatsen och den nya staden, och att det är bra att se över om man kan skapa god tillgänglighet. Swedavia anger även att det är en fördel med att samla de olika transportslagen på ett ställe, men att de måste se till skyddet av flygplatsen och dess funktioner.*

*En hållplats vid flygplatsen gör att ny järnväg på en lång sträcka lokaliseras inom influensområdet för flyg*

*platsens markbaserade kommunikationsutrustning, vilket riskerar att skapa störningar för radiotrafiken om inte omfattande avskärmande åtgärder vidtas.*

*Tåg företagen har framfört synpunkter att ett centralt stationsläge är viktigare än att kunna stanna vid flygplatsen.*

Flera synpunkter påpekar fördelen med att det finns en station vid flygplatsen eftersom det ger en möjlighet att binda samman Kiruna och Gällivare.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket har som mål att främja regionförstoring som att korta ner avstånd till arbetsmarknader och främja exempelvis arbetspendling, sjukvårdsresor, tjänsteresor och turism.*

*Trafikverket ser att det finns möjlighet till regionförstoring med en central station och en hållplats vid flyget. Vikten av detta har lyfts med berörda, Swedavia och Luftfartsverket, ingen av dessa lägger någon vikt på alternativ med hållplats vid flyget.*

*Flygplatsen i Kiruna ligger nära nya Kiruna centrum, vilket medför att nyttan av en tåganslutning till flygplatsen är begränsad. Antal tåg och flyg per dag i Kiruna motiverar inte de intrång, ökade barriärer och ökade kostnader som en östlig korridor och en hållplats vid flygplatsen medför. De marginella resandekopplingarna mellan tåg och flyg kan lösas på andra, mer kostnadseffektiva sätt.*

*Tåg företagen har framfört synpunkter att ett centralt stationsläge är viktigare än att kunna stanna vid flygplatsen.*

En kommentar menar att det är bra ifall tåget kan stanna både före och efter Kiruna flygplats.

KFP ger en bra anslutning mot centrum, eller varför inte anlägga den vid industriområdet utan att korsa E10, eller strax innan, redan vid Flygplatsvägen?

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket har utvärderat ett flertal alternativa stationslösningar utifrån flera parametrar. Ett stationsläge vid Östra Industriområdet har valts bort med anledning av hög investeringskostnad och stor påverkan på landskapsbild till följd av att alternativet skulle behöva placeras på 8-10 m hög bank. Att stanna innan och direkt efter flygplatsen är inte aktuellt.*

Miljö och kostnadsmässigt menar en kommentar att staten skulle tjäna på att samordna flygtrafiken i Gällivare och Kiruna till Kiruna flygplats.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för synpunkten.*

En kommentar anser att även norska medborgare skulle gynnas av en placering vid flygplatsen.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för synpunkten.*

En synpunkt anser att en placering vid flygplatsen skulle leda till fler flygavgångar och underlätta resande utomlands.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för synpunkten. Trafikverket hänvisar vidare till Swedavia och aktuella flygoperatörer gällande frågor kopplat till flygresande.*

En synpunkt menar att bangården bör placeras vid flygplatsen för att minska avtrycket vid centrum och buller.

*Trafikverket svarar:*

*En station vid flygplatsen har tidigare valts bort från fortsatta studier. För att största möjliga nytta ska uppstå behövs ett centralt stationsläge i Kiruna. En station vid flygplatsen ger jämförbara nyttor som KMB, men med större intrång och kostnader.*

Det har inkommit en synpunkt som anser att flygplatsen är en bra placering i och med att den ger möjlighet att samordna olika resandeslag och att det finns gott med yta för utbyggnad av ladd-stolpar till el-bilar.

*Trafikverket svarar:*

*Investeringar i laddinfrastruktur för elbilar ligger utanför Trafikverkets ansvarsområde för ny järnvägsstation i Kiruna. Gällande samma fråga vid flygplatsen så hänvisar Trafikverket till Swedavia och Kiruna kommun.*

Ett yttrande anser att stationen bör byggas under jord vid flygplatsen och samnyttja befintlig byggnad för både flyg och tåg. En anläggning under mark menar skribenten bidrar till en lägre driftkostnad och minimerad inverkan på rennaringen.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket har utvärderat ett flertal alternativa stationslösningar utifrån flera parametrar. Att bygga under jord kostar stora summor både i byggnation och i underhåll. Ett sätt att lösa passage för renar och andra djur är att uppföra en faunapassage, det vill säga en bro för djur över järnvägen, på det ställe som djuren naturligt passerar.*

Det har inkommit en synpunkt som anser att argumentet med att välja bort KNC via Östra industriområdet för att det kräver 8-10 meter bank, bör gå att lösa genom att anlägga järnvägen på en brokonstruktion. Skribenten efterfrågar även mer förklarande argument till

varför detta alternativ blev bortvalt samt varför järnvägen och vägen till östra industriområdet inte gick att korsa enligt plan.

*Trafikverket svarar:*

*Att lägga järnvägen på bro i stället för på bank ökar investeringskostnaden ännu mer. Med så hög järnväg uppstår stor påverkan på landskapsbilden, oavsett om järnvägen ligger på bro eller bank. En hög bank skapar stora barriärer, det blir svårt att anlägga passager i det smala området mellan E10 och industriområdet. En högt belägen järnväg ger en visuell barriär för de boende på Tuolluvaara och medför att buller från järnvägen kan spridas längre sträckor och beröra fler. Korsningspunkten med infartsvägen till Östra Industriområdet är svårlost, med behov av planskild passage mellan väg och järnväg samt en faunapassage för rennäringens flyttled som skulle bli nödvändig på platsen.*

#### **5.1.5.2. Lokalisering vid nya centrum**

Det har inkommit många synpunkter om att stationen bör placeras i centrum då detta gör det enkelt för Kirunabor och turister att ta sig runt i staden utan att behöva ha tillgång till bil eller annat kollektivt transportmedel. Vidare anser flera att det utifrån att den gamla tågstationen låg centralt, och att det i städer som tågstationer ligger centralt ger många fördelar. Inte minst för handeln, de boende, miljön och turismen.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket har bland annat som mål att främja hållbart resande, bidra till en god byggd miljö och regional utveckling. Den nya stationslokaliseringen ska ge god tillgänglighet till målpunkter och kunna skapa förutsättningar för hållbara resor, även för persontrafik som inte har sin slutstation i Kiruna.*

En synpunktslämnare anser att ett stationsläge vid E10-rondellen är bäst och att LON1 ger för stor påverkan på boendemiljön vid Lombolo och KNC blir för dyr och komplicerad.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket har tagit emot synpunkten. I fortsatt planarbete kommer vi fortsätta studera järnvägslinjer mer i detalj inom vald korridor för att hitta den optimala dragningen, och en mer exakt placering och utformning av stationen.*

En synpunktslämnare anser att stationen kan anläggas i centrum om den inte ökade barriärer med trista övergångar och minskad tillgänglighet pga avspärningar.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket förordar ett stationslägen söder om Lombolaleden, vilket inte medför ökade barriärer i Kirunas nya centrum. Järnvägen kommer, oavsett lokalisering, att vara försedd med stängsel för att undvika olyckor.*

#### **5.1.5.3. Lokalisering vid befintlig station**

En synpunkt anser att den nuvarande järnvägsstationen bör permanentas och att det kommer innebära färre barriärer, ingen förfulning av stadskärnan och en lägre ekonomisk kostnad.

Några kommentarer anser att en ombyggnad av den befintliga järnvägsstationen bör ske och att avståndet i restid dit är obetydligt längre än vad det var till den tidigare järnvägsstationen.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket grundar sitt beslut om järnvägsstationens placering på flera olika parametrar. Den långsiktiga hållbarheten med ett stationsläge vid den tillfälliga stationen, KMB, är osäker. Dagens deformationsprognoser för gruvdriften kan inte*

*säkerställa en 60-årig livslängd för stationen. Centrumnära alternativ medför bättre tillgänglighet, och närheten till centrum bidrar till ökad säkerhet och trygghet vid stationen. Centrumnära alternativ bidrar även till regionförstoring och ökad arbetsmarknad.*

En kommentar anser att en placering vid KMB är negativ eftersom det är långt ifrån Kiruna nya centrum och har dåliga kollektivtrafikförbindelser med Kiruna nya centrum, vilket är problematiskt för ungdomar, turister och andra resenärer som inte har tillgång till bil.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket använder sig av ett flertal målpunkter för att uppnå det bästa alternativet för den framtida placeringen av tågstationen. Där ingår exempelvis att anläggningen ska bidra till en positiv samhällsutveckling och en god stadsbyggnad för Kiruna.*

*Ansvar för Kollektivtrafik är något som ligger utanför Trafikverkets ansvarsområde. Trafikverket hänvisar vidare till kommunen och regionala kollektivtrafikmyndigheten.*

En synpunktslämnare anser att KMB är det enda rimliga alternativet. Kirunabornas resvanor gör att de tar bilen oavsett hur nära de har. Lokalbussarna går i princip tomma. De flesta turisterna som kommer reser till Kiruna med flyg. Turister vintertid som anländer med tåg ska bara passera till fjällen och ska inte till Kiruna. Turister sommartid som anländer med tåg utgör i huvudsak fjällvandrare som genast byter till buss mot Nikkaluokta. De kostnader som en centrumnära station medför står inte i proportion till de behov den tillgodoser.

*Trafikverket svarar:*

*Tillgängligheten till en station är avgörande för hur väl kollektiva färdmedel kommer att användas. Inte alla har tillgång till bil, utan många har behov av att kunna ta sig till stationen till fots eller med cykel. Tillgänglighets- och trygghetsaspekterna är viktiga i ett långsiktigt hållbart samhällsbyggande.*

#### 5.1.5.4. Samordning av transporter, resecentrum

Flera synpunkter påpekar att kunna kliva av centralt i Kiruna uppskattas av turister och de som på genomresa, något som även ger bättre affärsmöjligheter för handeln i staden när turister och besökare kan vandra omkring i staden i väntan på nästa resa. Att resenären möts av ett tydligt centrum, med torg, människor och liv i än ett tomt industriområde. Flera synpunkter påpekar att det är problematiskt när turister går längs vägen från nuvarande stationen för att ta sig in till centrum.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket använder sig av ett flertal målpunkter för att uppnå det bästa alternativet för den framtida placeringen av tågstationen. Där ingår exempelvis att anläggningen ska bidra till en positiv samhällsutveckling och en god stadsbyggnad för Kiruna. Valt stationsalternativ ska främja och bidra till goda gång- och cykelmöjligheter för de vardagliga resorna såväl som vid längre resor. Det lokala GC-nätet är något som kommunen ansvarar för. Trafikverket hänvisar vidare till kommunen.*

En synpunkt menar att Kiruna är för litet för ett större resecentrum och att det viktiga är kollektivtrafiklösningen mellan centrum och järnvägsstationen.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket utreder en lokalisering av en ny järnvägsstation i Kiruna. Om stationen ska utvecklas till ett resecentrum är i första hand en fråga för Kiruna kommun. Möjlighet till samordning med övriga transportsätt är dock en viktig aspekt i utvärderingen av*

*lokaliseringsalternativen. Trafikverket menar dock att det inte är storleken på själva resecentrumet som är avgörande utan själva möjligheten och fördelarna som finns när olika trafikslag samordnas nära varandra.*

En kommentar menar att järnväg är mycket dyrt och anser att det är mer ekonomiskt fördelaktigt att lägga pengarna på gratis bussar mellan centrum och den befintliga stationen.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket lägger stort fokus på både tillgänglighet och säkerhet, för att valt stationsalternativ ska främja och bidra till goda gång- och cykelmöjligheter för de vardagliga resorna såväl som för att främja turismen, exempelvis med säkra passager, gena vägar och tydliga stråk.*

*Ansvar för Kollektivtrafik är något som ligger utanför Trafikverkets ansvarsområde. Trafikverket hänvisar vidare till kommunen och regionala kollektivtrafikmyndigheten.*

En placering vid KNC anser en kommentar ger goda förutsättningar för kollektivtrafiken.

*Trafikverket svarar:*

*Ansvar för Kollektivtrafik är något som ligger utanför Trafikverkets ansvarsområde. Trafikverket hänvisar vidare till kommunen och regionala kollektivtrafikmyndigheten.*

#### **5.1.5.5. Synpunkter avseende buller**

Många fastighetsägare upplever en oro att en järnvägskorridor via LON kommer att gå väldigt nära bostadsområdet (Lombolo) och bidra till ökat buller och vibrationer. Något som redan idag upplevs från Nikkaluoktavägen/väg 870 vid närliggande elljusspåret. Fastighetsägare är orolig att bostadsområdets attraktivitet kommer att påverkas.

En kommentar framför att Nikkaluoktavägen/väg 870 medför mycket buller på grund av den tunga trafiken som belastar sträckan och funderar över om det planeras åtgärder för att minska bullret?

*Trafikverket svarar:*

*Beroende på placering är det olika fastigheter som påverkas och även dess attraktivitet i både positiv och negativ mening. Exakt hur det kommer att slå är svårt att utvärdera i detta skede.*

*För att minimera störningar och buller från det stationsalternativ som väljs kommer åtgärder i form av exempelvis bullerplank eller fasadåtgärder att utföras för de fastigheter som bedöms beröras.*

*Nikkaluoktavägen/väg 870 är något som ligger utanför järnvägsplanen. I de fall som det är aktuellt med bullerskydd för järnvägen så kan även dessa komma att fånga upp en del av det buller som kommer från Nikkaluoktavägen/väg 870. I nästa skede görs dock bullerberäkningar som tar hänsyn till både väg- och järnvägsbuller. Järnvägen kommer endast att trafikeras av persontåg, med ett tiotal avgångar per dag.*

*Inför ett väg- eller järnvägsbygge gör Trafikverket inspektioner och riskbedömningar. Om risk för vibrationer under byggtiden, besiktigas berörda byggnader före och efter och vibrationsmätare monteras för att mäta vibrationer.*

Några fastighetsägare upplever oro över boendemiljö kopplat till buller och damm under byggnationstiden.

*Trafikverket svarar:*

*Buller och damm vid byggnationen är något som till största möjliga grad ska begränsas.*

*Det kommer dock att förekomma både damm, buller och vibrationer under byggtiden. Vid kritiska områden kan det bli aktuellt med bullerskyddsåtgärder under byggtiden.*

*Vi försöker förebygga och begränsa störningar och skador för dem som bor eller arbetar i närheten av ett väg- eller järnvägsbygge. När störningar inte går att undvika informerar vi om vad som ska hända och hur länge störningarna beräknas pågå. I vissa fall kan vi hjälpa de som drabbas genom särskilda åtgärder, efter dialog med de drabbade. Man måste dock alltid räkna med en del störningar under ett bygge. Störningar kan även uppstå i form av avstängda vägar under byggtiden, med behov av tillfälliga förbifarter och/eller omledningar av trafik på andra gator och vägar.*

En fastighetsägare påpekar att de tåg som kommer framföras inte är malmtåg och att de kommer vara betydligt tystare än fordonstrafiken på Nikkaluoktavägen/väg 870 samt flyg och helikoptertrafiken i området. Och att det därmed inte är något störande problem i fallet.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för synpunkten och bekräftar att banan enbart är tilltänkt för persontrafik. Därmed undviks alltså de mer störande malmtågen.*

En kommentar är tycker att det är illa för de individer som valt att flytta in till nya Kiruna centrum, ovetandes om att det kommer att uppföras en järnväg i närheten. Som kommer medföra buller och störande ljud vid bland att omkoppling av vagnar och att allt detta kommer bli ett störande moment i vardagen både för boende och turister.

En kommentar är orolig över det buller som samtlig drift av järnvägen kommer att medföra. Kommentaren hänvisar även till att boende i Kiruna är vana vid en lugn och tyst utomhusmiljö och att buller och annan störande miljö riskerar att påverka boende i Kiruna extra hårt.

*Trafikverket svarar:*

*I en levande stadskärna är liv och rörelse en del av vardagen. Där järnvägsstationen och dess nära koppling till stadens liv är central. Att det kommer förekomma visst ljud i en stadskärna även från järnvägen är givet. Däremot arbetar Trafikverket för att de ljud som uppstår ska vara låga som möjligt och ej störande för någon boende i Kiruna.*

En synpunktslämnare anser att stationen kan anläggas i centrum om den inte medför stora bullerstörningar.

*Trafikverket svarar:*

*Vid själva stationsläget kör tågen mycket sakta, för att stanna. Ljud kan främst komma att höras från tågens bromssystem och plattformsutropen.*

#### **5.1.5.6. Synpunkter avseende barriärer**

En skribent vill inte att järnvägen dras vidare från nya Kiruna centrum till Narvik eftersom det blir för stor påverkan på Kirunas fina natur och påpekar istället att använda den befintliga järnvägen så blir det ett stickspår in till Kiruna.

En synpunkt anser att det bör anläggas en huvudstation vid Kiruna Flygplats som sedan fortsätter vi slinga mot LON1 där en mindre station anläggs. För att sedan fortsätta direkt mot Narvik utan lokvändning.

*Trafikverket svarar:*

*I tidigare järnvägsutredning för Kiruna Ny järnväg studerades flera olika alternativ för ny sträckning av den nya järnvägen, bland annat ett alternativ norr om staden. Detta alternativ valdes bort av dåvarande Banverket och istället valdes alternativet att bygga den nya järnvägen söder om staden runt Kirunavaara.*

*Vändslinga har valts bort från vidare studier då en vändslinga medför ökade investeringskostnader, större markanspråk, större negativ påverkan på naturmiljö och rennäring utan att medföra tillkommande nyttor i motsvarande grad.*

Många kommentarer anser att den nya järnvägen riskerar att bli ytterligare en barriäreffekt i Lombolo och att denna måste förses med flera planskilda passager för personer och skotertrafik på sträckan som passerar Lombolo.

En kommentar anser att järnvägen kommer att dela upp Nya Kiruna med dess barriäreffekt och förlägga passager till hänvisade platser. Detta menar kommentaren fortsättningsvis redan har skett med den nya Nikkaluoktavägen och att en järnväg försämrar passagera ytterligare.

*Trafikverket svarar:*

*Vid val av lokaliseringalternativ värderas alternativen bland annat efter vilka barriäreffekter som kan väntas uppstå av respektive alternativ. I kommande skede kommer vi att i utformningen av valt lokaliseringalternativ arbeta för att minimera barriäreffekterna genom att exempelvis anpassa anläggningen till omgivande intressen och förutsättningar. Vid behov, och med hänsyn taget till vad som är ekonomiskt försvarbart byggs planskilda passager.*

#### **5.1.5.7. Lombolo-området**

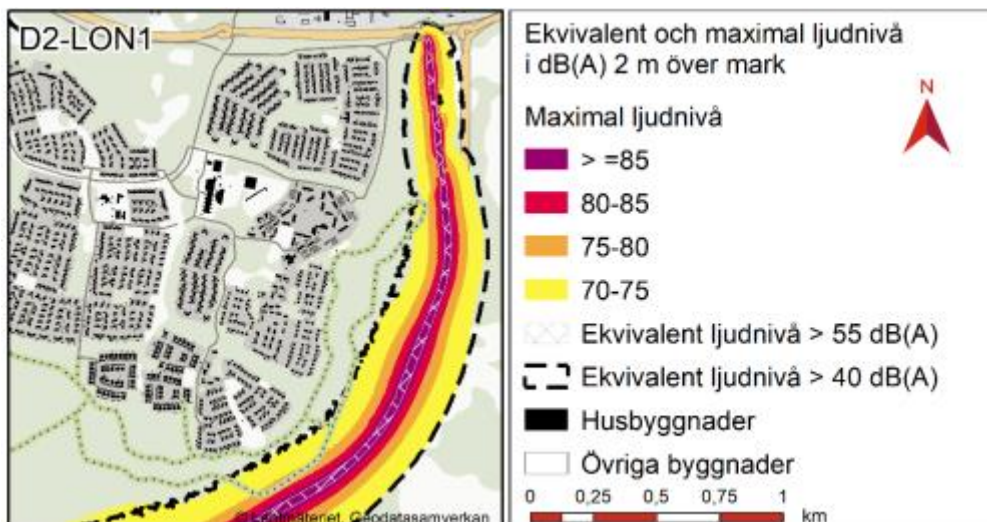
Många kommentarer anser att det östliga alternativet med ett stationsläge öster om Nikkaluoktavägen är det bästa då det medför mindre inverkan på boendemiljö, motionsspår och naturområden vid Lombolo.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket förstår oron kring boendemiljö och buller. På järnvägsanläggningen kommer det enbart att framföras persontåg, därmed undviks alltså de mer störande gods- och malmtågen. Fortsättningsvis kommer ytterligare bullerutredningar att göras när spåralternativ är valt för att bland annat kunna ge de fastigheter som bedöms beröras bullerskyddsåtgärder. För att få mer information kring buller från de olika alternativen i nuläget, hänvisar Trafikverket till PM Buller (TRV 2020/71233). Se figur 1 nedan för en bullerprognos innan åtgärder för placeringen LON1.*

*För naturmiljö och motionsspår kommer passager att uppföras i där det är mest lämpligt i relation till befintligt spår och järnvägsanläggningens utformning.*

*Järnvägsanläggningens ingreppet i naturen ska minimeras till största möjliga mån och där det är aktuellt även avskärmas fysiskt eller ljudmässigt till omgivningen.*



Figur 1. Ekvivalent och maximal ljudnivå 2 meter över mark för alternativet LON1 utan bullerskyddsåtgärder.

Några skribenter anser att det bästa alternativet är LON2 i och med att det är tillräckligt långt ifrån villaområdet men samtidigt i gångavstånd till centrum, vilket är bra för turismen. Men även att alternativet är lätt att nå från hela Kiruna.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen.*

Flera synpunkter anser att det är olämpligt att anlägga en tågstation vid bostadsområdet Glaciären-Solvinden och närliggande natur med elljusspår. Vidare skriver en kommentar att närliggande Raketskolan kommer att påverkas negativt av en tågstation i området och att barnens närmiljö påverkas negativt.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket noterar deras oro samt att Trafikverket arbetar vidare för att säkerställa god stadsbyggnad med en minimerad påverkan av flertalet kriterier som bland annat boendemiljö, omgivning/gestaltning och natur.*

Att förstöra skogsområdet vid Lombolo är enligt en synpunkt helt absurt. Eftersom det idag används av närliggande skolverksamhet, samt att folk från Jukkasjärvi och Tuolluvaara åker dit för att nyttja elljusspåret som finns i skogen.

Flera synpunkter menar att strövområden i naturen kommer bli förstörda.

En kommentar påpekar även att naturen och terrängen i området mellan flygplatsen och Svappavaara tågspåret skiljer sig från övriga ställen i Kiruna.

*Trafikverket svarar:*

*Negativ påverkan av omgivningen ska minimeras genom exempelvis upprätthålla en god åtkomst till stigar, skoterleder och skidspår och jobba med landskapsanpassning genom att följa befintliga barriärer så långt det är möjligt. Undvika intrång så långt det är möjligt i områden med höga natur-, kultur-, eller stadsbyggnadsvärden, förhindra påverkan som buller och vibrationer från järnvägsanläggningen samt eftersträva så liten negativ klimatpåverkan som möjligt.*



En synpunkt anser att järnvägen bör byggas in i en stor kulle mellan flygplatsen och Svappavaara järnväg för att undvika problem för rennäringen när det flyttar sina djur i området.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket har börjat bygga faunapassager runt om i landet för att lösa den problematik som åsyftas. Det skulle till viss del gå att jämföra med en kulle av jord som sträcker sig över järnvägsspåret. Att bygga hela sträckan mellan flygplatsen och Svappavaara under en faunapassage kommer inte att vara ekonomiskt försvarbart.*

En centrumnära station med naturnära koppling anser en synpunkt ger goda förutsättningar för Kiruna att fortsätta profilera sig som naturstad. Då det exempelvis skulle gå att ta hundspann eller skoter till tågstationen precis som det idag går att åka till flygplatsen.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket lägger stort fokus på både tillgänglighet och säkerhet, för att valt stationsalternativ ska främja och bidra till goda gång- och cykelmöjligheter för de vardagliga resorna såväl som för att främja turismen, exempelvis med säkra passager, gena vägar och tydliga stråk.*

En synpunkt undrar om det stämmer att järnvägen kommer ligga mellan Virvelvägen och väg 870? Där det idag är ett friluftsområde med elljusspår?

*Trafikverket svarar:*

*Ett av de utredda alternativen för västlig korridor kan medföra att järnvägslinjen placeras mellan Virvelvägen och väg 870 vilket medför påverkan på elljusspåret öster om Lombolo. I nästa skede studeras olika linjer inom vald korridor, och detaljeringsgraden ökar. Om det då visar sig att elljusspåret påverkas kan det bli aktuellt att flytta eller justera elljusspåret på en sträcka.*

Några synpunkter vill att järnvägsstationen anläggs vid LON västliga korridoren, och menar att det är det bästa för Kiruna.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket har tagit emot synpunkten.*

En synpunkt anser att en placering vid LON eller KNC överväger nackdelarna av att placera den någon annanstans. Att det är av störst vikt att placeringen är central och bidrar till att skapa en attraktiv och trygg stadskärna.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen.*

En synpunkt anser att den befintliga barriär som väg 870 redan utgör knappast kommer att förstärkas av den nya järnvägen. Med en anpassning till befintliga passager kommer inte järnvägen att förstöra de naturvärden som området vid Lombolo har. Minsta möjliga åverkan på elljusspår och naturmiljö bör dock eftersträvas och att det blir trygga och säkra passager av järnvägen så att barn inte kommer upp på spåret. Förutom intrånget går det även att se de fördelar en järnvägsstation inom gångavstånd från Lombolo medför.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för synpunkten. Stängsel kommer att byggas längs den nya järnvägen, och stationsområdet kommer att vara inhägnat för att förhindra olyckor med personer på spåranläggningen.*

Många synpunkter gäller Nikkaluoktavägen/väg 870, gällande dess placering, inverkan på boendemiljön i Lombolo, barriäreffekt och bullermiljö. Några kommentarer ställer sig frågande till prioriteringar vid vägens byggnation.

*Trafikverket svarar:*

*Nikkaluoktavägen/väg 870 hanteras inte inom ramen för denna järnvägsplan. Fördjupade bullerutredningar kommer att genomföras i nästa skede med bullerberäkningar för samlat buller från både väg och järnväg. Om projektet med ny järnvägsstation medför bullerskyddsåtgärder vid Lombolo finns möjligheten att dessa placeras och utformas så att de även dämpar vägens bullerutbredning. Järnvägens passager kommer att anpassas till befintliga passager under Nikkaluoktavägen, så att dess barriäreffekter inte förstärks.*

En kommentar anser att järnvägen bör kunna gå på östra sidan av Nikkaluoktavägen/väg 870, för att sedan, efter den passerat Lombolo, passera över och ansluta i centrum.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket har tagit emot synpunkten.*

#### 5.1.5.8. Övriga synpunkter

En placering vid KMB eller nollalternativet anser en skribent skulle leda till ökad otrygghet och längre avstånd till de målpunkter som resenärer med tåg har. Dessutom till minskad trygghet i stadskärnan eftersom dessa individer, vid en beläggning nära centrum i så fall även rör sig i centrum. En placering vid KMB eller nollalternativet menar kommentaren ökar riskerna för skadegörelse då de ligger långt från övrig bebyggelse.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket arbetar för att den framtida stationen oavsett placering ska vara trygg, väl uppljust och säker. Mer precisa utformningsdetaljer vid och kring stationen kommer att preciseras i ett senare skede.*

En skribent anser att det i informationen är svårt att se vilka fastigheter som kommer att påverkas av Kiruna nya järnvägsstation.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket förstår att det kan vara svårt att ge ett precis uttalande i vissa skeenden med det underlag som funnits tillgängligt. Trafikverket uppmanar gärna till vidare synpunkter vid kommande samråd där mer preciserade alternativ kommer att kunna visas.*

En synpunkt påpekar att KMB är ett dåligt alternativ eftersom denna ligger ovanpå nästa nivå av malmkroppen som kommer att brytas.

*Trafikverket svarar: Trafikverket har tagit emot synpunkten.*

En kommentar anger som motivering till de östra alternativen att den framtida planerade brytningen av Per Geijer malmen och gruvans expansion i Kiruna kommer leda till att staden förlorar eller försvårar framtida stadsnära rekreativ område naturmiljön i Kiruna.

*Trafikverket svarar: Trafikverket har tagit emot synpunkten.*

Äldre invånare i Lombolo är oroliga över järnvägens påverkan och dess egen möjlighet att påverka processen.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket beklagar att det känns så för de äldre invånarna i samhället. Trafikverket försöker nå ut genom flertalet kanaler och tar in synpunkter via såväl telefon, brev, epost och nätet. Trafikverket uppmanar de äldre invånarna att höra av sig gällande*

*järnvägsplanen men även beträffande förbättringsmöjligheter i Trafikverkets kommunikation.*

En synpunkt påpekar att utifrån de skisser som finns över bangården så riskerar den att bli för liten. Skribenten menar att det behöver tas i beaktning att fler tåg kan bli ståendes på stationen samt att nuvarande tidtabeller och avgångar kan ändras.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen. Stationen dimensioneras och utformas för att klara prognosticerad trafik.*

En skribent påpekar att det är viktigt att inte exkludera den norra stadsdelen Luossavaara, när det gäller förbindelserna med nya Kiruna. Då det annars riskerar att separera staden. Ytterligare en kommentar påpekar att avståndet till den nya placeringen blir långt i förhållande till vad de boende i Luossavaara har idag ifall det är så att den nuvarande stationen försvinner.

*Trafikverket svarar:*

*Den frågan hanteras inte inom ramen för detta projekt. Trafikverket hänvisar vidare till kommunen.*

*När den nya järnvägsstationen är färdig kommer tågen inte längre att stanna vid den tillfälliga stationen vid Kiruna Malmbangård.*

En kommentar menar att järnvägen bör stanna någonstans mellan Nikkaluokta rondellen och den nya rondellen som byggdes klart 2020 i Kiruna. Något som skribenten menar skulle minimera antalet broar och tunnlar.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för synpunkten. Skribentens förslag motsvarar en stationslokalisering enligt LON2.*

En skribent menar att kostnaden för att bygga stationen i en tunnel är rimlig att ta eftersom resenärer då slipper bli blöta vid regn och känna vinden som enligt skribenten är påtaglig och återkommande i Kiruna.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket ansvarar för byggnationen av järnvägen, det vill säga spår, plattformar, plattformstak och väderskydd. Byggnationen av stationen och dess utformning i övrigt ligger inom kommunens ansvar. Att bygga en anläggning under mark är väldigt kostsamt. En underjordisk station är inte aktuellt, men för åtgärder för att vädersäkra stationen utöver plattformstak och väderskydd hänvisar Trafikverket vidare till kommunen.*

Anser att LKAB ska ersätta en ny järnvägsstation med samma funktion och storlek i Kiruna som förut fanns.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för synpunkten.*

En synpunkt anser att den provisoriska placeringen vid KMB ligger för långt från centrum och att den endast har en perrong för persontrafik.

*Trafikverket svarar:*

*KMB avser ett permanentande av den tillfälliga stationen. Val av KMB som järnvägsstation i Kiruna medför att ny plattform för resandeutbyte anläggs, förutom att den befintliga byggs om.*

En synpunkt anser att det mest fördelaktiga vore att placera en station vid LON2 med en västlig dragning längst med Nikkaluoktavägen/väg 870, då detta ger minst inverkan på naturen och rennäringen då den följer väg 870. Ger en bra anslutning till Svappavaarabanan samt att en placering vid LON2 innebär att järnvägen inte behöver korsna vägen. En västlig dragning stänger heller inte flyttleden av renar som bedrivs mellan tilltänkt anläggning och flygfältet.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för synpunkten.*

LON2 ligger längre bort från bostadsområden än LON1 och LON3, och ger enligt kommentaren även mer utrymme för en expansion i den absoluta närheten kring järnvägsstationen.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för synpunkten.*

En kommentar pekar även att avståndet till en placering vid LON2 är likvärdigt med avståndet som den gamla stationen i Kiruna hade till centrum som en placering vid LON2 skulle få.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för synpunkten.*

En kommentar menar att LON2 rent tillgänglighetsmässigt ligger bra i förhållande till vägar, mängden trafik och dess hastighet.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för synpunkten.*

En kommentar anser att alla något av alternativen LON är att föredra och att den inom sitt yrke får höra av turister att just närhet till tågstationen är något som saknas i nuläget.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för synpunkten.*

En kommentar anser att de passager av skidspår som anläggs vid järnvägen måste gå över järnvägen eftersom det inte snöar i tunnlar. Samt att skoterpassagen bör vara separerad från skidspåret då skoterförarna förstör skidspåren.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för synpunkten och tar den med sig i det kommande planarbetet.*

Det har inkommit en synpunkt som anser att en placering i stadskärnan kräver tunnlar eller pelarlösning för att undvika barriäreffekter. Och eftersom detta ej presenterats som lösning anser synpunkten alternativen LON är bra.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för synpunkten.*

Det har inkommit en kommentar som påpekar att det är olyckligt att de båda kvarvarande alternativen KNC & LON har en direkt negativ inverkan på den stadsnära rekreations- och naturmiljöerna. Miljöer som skribenten menar har visats sig vara särskilt värdesatta av kvinnor enligt forskningsstudier.

Samt att de satsningar som förväntas ske inom Kiruna kräver att kommunen lockar till sig fler kvinnor och att goda stadsnära rekreations- och naturmiljöer kommer vara av stor vikt enligt kommentaren för att detta ska uppnås.

*Trafikverket svarar:*

*Negativ påverkan av omgivningen ska minimeras genom exempelvis upprätthålla en god åtkomst till stigar, skoterleder och skidspår och jobba med landskapsanpassning genom att följa befintliga barriärer så långt det är möjligt. Undvika intrång så långt det är möjligt i områden med höga natur-, kultur-, eller stadsbyggnadsvärden, förhindra påverkan som buller och vibrationer från järnvägsanläggningen samt eftersträva så liten negativ klimatpåverkan som möjligt.*

*Frågor gällande stadsplanering i Kiruna hänvisar Trafikverket vidare till kommunen.*

En kommentar anser att visualiseringen av stationsläge KNC i samrådsprocessen uppmanar till ett uteslutande av det alternativet i förmån för val av LON. Synpunkter menar vidare att det bör gå att frångå principen om planskildhet och lokalisera uppställningsspåret söder om Lombolaleden i och med att en planskild lösning vid KNC ger en otrygg miljö för kvinnor som rör sig i området.

*Trafikverket svarar:*

*Ambitionen med visualiseringarna har varit att göra en så rättvisande bild som möjligt av lokaliseringalternativen. Trafikverket kan inte göra fränsteg från att bygga planskilda passager mellan väg och järnväg av trafiksäkerhetsskäl. Val av KNC medför att Lombolaleden behöver passera över järnvägen, vilket medför en tryggare passage än om GC-vägen går i tunnel under järnvägen.*

Det har inkommit en synpunkt som anser att det skulle vara bra om Kiruna kommun tog in en extern part för att få hjälp i frågorna kring landskapsbild, gestaltning och trafiklösningar i dialogen med Trafikverket, för att det på bästa sätt ska gynna invånarna i Kiruna.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket hänvisar vidare till Kiruna kommun.*

#### 5.1.6. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

De myndigheter och organisationer som har yttrat sig utöver Länsstyrelsen i Norrbotten Kiruna kommun, Försvarsmakten och Regionala kollektivtrafikmyndigheten är följande:

*Tabell över inkomna yttranden från berörda myndigheter och organisationer.*

Fortifikationsverket
Försvarsmakten
Kiruna Lappland Ekonomiska Förening
Kiruna Slädhundsklubb
Kiruna socialdemokratiska arbetarekommun
Kirunabostäder
Lapplands gymnasienämnd
LKAB
MSB
Naturvårdsverket
Norrbottens kommuner
Norrtåg AB
Polisregion Nord
Region Norrbotten
Räddningstjänsten Kiruna
Samebyarna Gabnas och Laevas
Sametinget
SJ AB
Skogsstyrelsen
SMHI
Statens fastighetsverk
Strålsäkerhetsmyndigheten
Sveriges Geologiska Undersökning
Sveriges Åkeriföretag Norr
Swedavia Airports
Tekniska verken i Kiruna AB, TVAB
Vattenfall Eldistribution AB

Ovan nämnda parter har till stor del lämnat information vilket Trafikverket hanterar inom ramen för det fortsatta utrednings- och projekteringsarbetet kopplat till framtagandet av järnvägsplanen. Fullständiga yttranden återfinns hos Trafikverket.

##### 5.1.6.1. Fortifikationsverket

Fortifikationsverket har tagit del av handlingar i ovanstående ärende. Fortifikationsverket har ingen erinran mot förslaget.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen.*

##### 5.1.6.2. Kiruna Lappland Ekonomiska Förening

Vårt ställningstagande kvarstår att vi förordandet av ett lokaliseringalternativ där flygplats och Kiruna nya centrum samordnas.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen. Flygplatsen i Kiruna ligger nära nya Kiruna centrum, vilket medför att nyttan av en tåganslutning till flygplatsen är begränsad. Antal tåg och flyg per dag i Kiruna motiverar inte de intrång, ökade barriärer och ökade kostnader som en östlig korridor och en hållplats vid flygplatsen medför. De marginella resandekopplingarna mellan tåg och flyg kan lösas på andra, mer kostnadseffektiva sätt.*

#### **5.1.6.3. Kiruna Slädhundsklubb**

Vi är självklart djupt oroade av hur flygplatsområdet kommer att se ut i framtiden.

Vi känner en oro för hur och om våra spår kommer att påverkas av förberedelser, arbete och placering av spår och ny järnvägsstation.

Vi önskar vara delaktiga i dialogen och är intresserade av information kring om och hur vår verksamhet kommer att påverkas.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen. Mer detaljerade studier kommer att göras inom vald korridor i nästa skede i järnvägsplanen, och i det arbetet fortsätter även samråden. Trafikverket kommer att genomföra dialog med berörda i området.*

#### **5.1.6.4. Kiruna socialdemokratiska arbetarekommun**

Kiruna socialdemokratiska arbetarekommun har stärkts i bedömningen – utifrån underlaget i samrådshandlingarna – att endast alternativet KNC (Kiruna nya centrum) uppfyller de viktigaste kriterierna vid en lokalisering. Det är i linje och samklang med alla förberedande planer och beslut som Kiruna kommun fattat de senaste tio åren om placeringen av en ny järnvägsstation. Med anslutning till Stadshustorget och Malmvägen skapas de i särklass bästa förutsättningarna för tillgänglighet, utveckling, stadsbyggnad, tillväxt, klimat, miljö, hållbarhet, infrastruktur m m. Övriga alternativ innebär en suboptimering och ett historiskt kortsiktigt beslut som generation efter generation av Kirunabor kommer att få dras med. KNC har ett framsynt 100-årsperspektiv liksom östra korridoren med en hållplats vid flygplatsen som skapar de bästa förutsättningar för besöksnäringen långsiktigt och för regionförstoring och bredare arbetsmarknad.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen. KNC når marginellt bättre måluppfyllelse jämfört med LON med avseende på lokaliseringsmålen för Tillgänglighet för persontrafik respektive Stadsbyggnad och samhällsutveckling. För övriga lokaliseringsmål bedöms alternativen vara likvärdiga. En centrumnära variant av LON minimerar skillnaderna mellan LON och KNC. Skillnaden i avstånd från plattform till Kirunas nya centrum och Stadshustorget är mycket liten. KNC medför en barriär i området kring Lombolaleden och medför en investeringskostnad som ligger 400-600 miljoner kronor högre än LON. Ett av Trafikverkets ansvarsområden är att säkerställa ett effektivt nyttjande av investeringsmedel. Skillnaden i måluppfyllelse och nyttor överbryggar inte skillnaden i anläggningskostnad.*

#### **5.1.6.5. Kirunabostäder**

En placering av en järnvägsstation är ett mycket viktigt beslut i alla städer men synnerligen viktig i en stad där man etablerar ett nytt centrum på obruten mark. Besöksnäring och handel är en del i näringslivsutvecklingen och ett mer diversifierat näringsliv. Detta är en del i att skapa förutsättningar för framtida (tandem) rekryteringar inom alla branscher, vilket är

helt nödvändigt med tanke på den utveckling som sker inom gruvnäring och industrin. Kirunas tidigare järnvägsstation låg i direkt anslutning till centrum.

Kirunabostäder tar som en del i stadsomvandlingen ett stort ansvar för handeln i Kiruna genom byggande av tre Gallerior i Kirunas nya centrum. Det byggs också minst två stora hotell i nya centrum. Kiruna kommuns satsning på utveckling av konferens och kultur genom det nya kulturhuset kommer också att bidra till ökat inresande till Kiruna och logistiken blir här mycket viktig. Kiruna har mycket goda förutsättningar att tillsammans med universiteten utveckla högskole- och universitets-utbildningar. Byggande av kunskapsstaden med utbildningslokaler för gymnasium-högskola och universitet samt planering av studentbostäder i nya centrum är en del i utvecklingen. Majoriteten av de kontorsarbetsplatser som nu finns i nuvarande centrum återuppbyggs i nya centrum.

En god infrastruktur är en viktig förutsättning för utveckling inom ovan nämnda branscher och därmed en mycket viktig förutsättning för näringslivet och attraktiviteten i stadens nya centrum.

Tillgången till mark i Kirunas nya centrum är begränsad. En järnvägsdragning ända in i centrumkärnan har sina fördelar men tar också väldigt mycket byggbar mark i anspråk.

En placering i anslutning till rondellen vid infarten till Nikkaluoktavägen (LON 1), är det alternativ Kirunabostäder förordar då det är relativt kort avstånd till centrum och dessutom ger bra förutsättningar för ny bebyggelse i området och i övrigt bidrar till utveckling i stadens nya centrum.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen.*

#### **5.1.6.6. Lapplands Gymnasienämnd**

Lapplands Gymnasienämnd har i tidigare skrivelse daterad 10 februari 2021 med eftertryck betonat vikten av en ny järnvägsstation i Kiruna i centralt läge. Vi avsåg det som i samrådshandlingarna har beteckningen KNC, Kiruna nya centrum, som varit och fortfarande är Kiruna kommuns planering av en ny järnvägsstation. KNC är alternativet som skapar ett attraktivt läge i förhållande till Kirunas nya gymnasieskola som kommer att stå klar 2023.

Vi konstaterar att Trafikverket förordat ett alternativ som inte uppfyller högt ställda krav på både restid och hållbarhet och vi vill än en gång poängtera vikten av att den nya järnvägsstationen i Kiruna placeras centralt intill Stadhusorget för att gagna elev- och lärarutbyte mellan orterna.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen. Skillnaden i tillgänglighet mellan KNC och LON är liten. Även ett stationsläge vid LON kommer att ge gångavstånd mellan stationen och gymnasieskolan. Trafikverket ser goda möjligheter att anlägga bra och säkra GC-vägar med bra förbindelser med stationen. Ett fortsatt samarbete och samråd med kommunen kommer att vara viktigt i det fortsatta planarbetet.*

#### **5.1.6.7. LKAB**

Vid val av lokalisering för en permanent järnvägsstation är det nödvändigt att det valda stationsläget inte påverkas av den pågående gruvbrytningen. Som LKAB framhållit i skrivelse till Trafikverket, fungerar kvarvarande utredningsalternativ utifrån detta



perspektiv. Förutsättningarna för framtida gruvdrift i Kiruna kan dock komma att påverkas om den redan nu trängda renskötseln påverkas negativt. LKAB har ett pågående projekt gällande bearbetningskoncession för järnmalmsfyndigheter i Per Geijerområdet som ligger nordväst om Kiruna nya centrum. Fortsatta övervägande kring lokalisering bör därför enligt LKAB:s mening omfatta långsiktiga kumulativa konsekvenser för renskötseln.

Bolagets ståndpunkt är att LKAB redan har finansierat en ny järnvägsstation i Kiruna. Det som återstår för LKAB är att finansiera en permanent stationsbyggnad i Kiruna.

*Trafikverket svarar:*

*Det är en förutsättning att lokaliseringen av järnvägsstationen i Kiruna är en långsiktig hållbar lösning för att Trafikverket ska kunna säkerställa fortsatt bedrivande av persontrafik till och från Kiruna i framtiden.*

*Prognoser för markdeformationer visar på att befintlig bangård kommer att påverkas inom de närmaste åren på grund av att bangården med befintliga spår ligger inom KUJ1365:s påverkansområde.*

*Inom några år kommer rörelsen att öka inom detta område och kontroll av rörelser krävs. Spår och tillhörande anläggningsdelar bör redan nu planeras för flytt eller att område kortas av. Berört spårområde inom närmsta åren uppskattas till drygt 300 spårmetrar (spår 18), ca km 413+640 km till km 413+949 (stoppbock), all befintlig utrustning inom denna sträcka påverkas och planering för avveckling eller flytt måste påbörjas så snart som möjligt.*

*I dagsläget är deformationsprognosen relativt känd, LKAB har delgett Trafikverket prognoser för deformationszonen som sträcker sig till år 2036. Detta innebär att osäkerhet finns gällande påverkan på marken efter år 2036 med nuvarande information. Detta är viktigt för att ta hänsyn till planering av nytt läge för järnvägsstation. Med dagens vetenskap om markrörelser, kan det vara möjligt att nya järnvägsstationen anläggs i befintligt läge förutsatt att den kortas av eller att anläggning "vrids in" parallellt med LKAB:s nya malmbangård. Ett annat alternativ kan även vara att stationen delvis flyttas norrut för att få ut tillräcklig spårlängd (se samrådshandling kapitel 5).*

*Eftersom LKAB inte kan visa prognoser som sträcker sig längre än 15-20 år fram i tiden bedömer Trafikverket att en osäkerhet råder inom 60 år, vilket är Trafikverkets krav på kalkylperiod. Att bygga stationen vid KMB är enligt Trafikverket inte en långsiktig hållbar lösning.*

*Påverkan på rennäringsplaneringen är en av flera aspekter som kommer att utredas vidare i nästa skede av järnvägsplaneringen.*

*Gällande ersättningsfrågan så är Trafikverkets inställning att, enligt minerallagen, har LKAB ersättningsansvar för åtgärden i sin helhet.*

#### **5.1.6.8. MSB**

MSB avstår från att yttra sig.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen.*

#### **5.1.6.9. Naturvårdsverket**

Naturvårdsverket avstår yttrande i rubricerat ärende.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen.*

#### 5.1.6.10. Norrbottens Kommuner

I tidigare yttrande har Norrbottens Kommuner uttryckt som princip att någon av de centrumnära alternativen av lokaliseringen av ny järnvägsstation i Kiruna bör anläggas för att uppnå maximal lokal nytta och regional utveckling. Det slutliga förslaget LON-västra ligger i linje med synpunkterna från vårt tidigare remissvar.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen.*

#### 5.1.6.11. Norrtåg AB

En extern etablering som i utredningsalternativen PEA, KMB eller KIA ser Norrtåg som önskad och kan befaras ge stora negativa effekter på det framtida resandet.

Tillgänglighetsaspekten bör vägas in som avseende faktor till ankomsttider, restid och vistelsetid, samt vilka andra resmöjligheter som finns vilket stärker motiveringen av att prioritera ett centralt stationsläge.

I de mer tekniska frågeställningarna kring till exempel säckstation eller vändslinga ser Norrtåg inga avsevärda fördelar med det ena eller andra alternativet. Moderna tåg vänder riktning fort och Kiruna är en naturlig nod som kan hantera vändningar tidsmässigt.

Flygplatsen i Kiruna ligger extremt nära det nya Kiruna centrum Norrtåg kan därför inte se nyttan av en tåganslutning till flygplatsen enligt UA KFP. Frekvensen flyg och tåg till Kiruna är inte tillräcklig för att motivera denna koppling eftersom Norrtåg inte ser annat än marginella resandekopplingar mellan dessa funktioner. Dessa kopplingar kan lösas på andra, billigare sätt.

Det Norrtåg ser som enda möjliga alternativ är UA KNC. Om vägen dit sker genom korridoren längs flygplatsen eller väg 870 är oviktigt men Norrtåg ser inget skäl till en ytterligare station vid flygplatsen. UA KNC som säckstation ser vi som en utmärkt lösning med effektiv järnvägsdragning och med optimal koppling till primära målpunkter.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket lägger stort fokus på både tillgänglighet och säkerhet, för att valt stationsalternativ ska främja och bidra till goda gång- och cykelmöjligheter för de vardagliga resorna såväl som för att främja turismen.*

*Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen.*

#### 5.1.6.12. Polisregion Nord

Polismyndigheten anser att förslaget om placering, som i handlingarna kallas för LON, är en bra placering med närhet till nya centrum och vår nya polisstation som byggs där.

När planeringen av själva stationshuset och intilliggande plats påbörjas önskar Polismyndigheten delta för att komma med förslag på åtgärder för att minska risken för brott och öka tryggheten för framtida resenärer.

Polismyndigheten har ingen annan erinran mot Trafikverkets förordande av LON som ny stationslokalisering.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen. I det fortsatta arbetet med nästa skede i järnvägsplanen kommer dialog och samråd att hållas med polismyndigheten.*

#### 5.1.6.13. Region Norrbotten

Region Norrbotten ställer sig bakom Trafikverkets förordade förslag om västlig korridor med stationsläge LON.

Region Norrbotten saknar redovisning av kompensationsåtgärder och ser en risk med att detta utvecklas först i MKB-skedet då flera intressekonflikter har identifierats.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen. Ett av syftena med skede Val av lokaliseringsalternativ är att identifiera intressekonflikter. Ett flertal alternativ studeras översiktligt, tills tillräcklig kunskap uppnåtts för val respektive bortval. För kvarvarande alternativ fördjupas kunskaperna ytterligare. Trafikverkets planläggningsprocess medför att skydds- och skadeförebyggande åtgärder utreds och redovisas i MKB-skedet, när utformning av valt planförslag görs och vilken påverkan som uppstår på respektive intresse kan preciseras.*

#### 5.1.6.14. Räddningstjänsten Kiruna

I ärende rörande plan- och bygglagen, planärende. Diarienummer TRV 2020 71233.

Räddningstjänsten har tagit emot en samrådsremiss för lokalisering av ny järnvägsstation i Kiruna.

Räddningstjänsten har inga synpunkter.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen.*

#### 5.1.6.15. Samebyarna Gabna och Laevas

Samebyarnas ställningstagande

Samebyarna Gabna och Laevas motsätter sig det av Trafikverket (TRV) förordade alternativet för ny järnvägsstation i Kiruna, och håller fast vid att alternativ Kiruna malmbangård (KMB), där den tillfälliga stationen är placerad, är det alternativ som bör väljas för lokalisering av en permanent station. Grunden till detta är att alternativ KMB inte innebär ytterligare intrång i de områden där samebyarna innehar renskötselrätt, medan de centrumnära alternativen för placering av ny järnvägsstation med tillhörande korridorer för järnväg skulle innebära påtaglig skada för renskötseln i området, och innebära skada på rennäringen som riksintresse såväl som enskilt intresse.

Det område som skulle bli aktuellt för dragning av ny järnväg vid ett centrumnära alternativ för placering av ny järnvägsstation är i dagsläget starkt påverkat av störningar. Detta område är mycket viktig del i det funktionella samband som krävs för möjligheten att bedriva renskötsel, då renarnas förflyttning mellan årstidslanden sker här. Påtaglig skada för rennäringen i denna situation skulle innebära att det funktionella sambandet för renskötseln bryts (se Samrådshandling: Kiruna, Ny järnvägsstation Kiruna kommun, Norrbottens län Järnvägsplan, val av lokaliseringsalternativ 2021-05-10, sid. 49), vilket skulle betyda att renarna inte kan ta sig mellan sina årstidsland, och alltså inte kunna hitta bete. Detta skulle innebära ödesdigra och oöverskådliga konsekvenser för samebyarnas möjlighet att bedriva renskötsel.

De kumulativa konsekvenser som det förordade alternativet skulle innebära för rennäringen redovisas inte i samrådshandlingarna.

Samebyarna efterfrågar en redogörelse för de avvägningar TRV genomfört för att nå beslutet att förorda ett centrumnära alternativ, trots att den samrådshandling TRV presenterat klart konstaterar att de centrumnära alternativen riskerar samebyarnas möjligheter att alls bedriva renskötseln, och därmed riskerar rennäringens överlevnad i området.

Samebyarna menar vidare att beslutsprocessen har varit felaktig, då ett alternativ förordats utan att tillräcklig information insamlats. Bland annat har TRV inte funnit tillfredsställande tekniska lösningar för att åtgärda skada på renskötsel. TRV har heller inte redovisat, varken i samrådshandlingar eller under samråd med samebyarna, hur TRV planerar ersätta det markbortfall som ett centrumnära alternativ skulle innebära, eller hur samebyarna skulle kompenseras för det merarbete de centrumnära alternativen skulle innebära och för de rastbeten som riskeras förstöras genom den nya järnväg som föreslås byggas.

Detta är ett av de viktigaste områdena för rennäringen för Laevas och Gabna samebyar, och ett område som redan är hårt ansatt av intrång. Samebyarna anser att det intrång och den påverkan på rennäringen som ett centrumnära alternativ skulle innebära är alltför stor, och därmed är den inte proportionerlig i avvägningen med de andra intressen som presenterats i TRV samrådshandlingar.

Svenska staten är skyldiga att skydda samisk kultur, inklusive rennäringen

I 1 kap. 2 § sjätte stycket Regeringsformen erkänns samerna som urfolk sedan år 2010. Där stadgas att samiska folkets och etniska, språkliga och religiösa minoriteters möjligheter att behålla och utveckla ett eget kultur- och samfundsliv ska främjas. Denna bestämmelse innebär att staten ska vidta åtgärder för att samisk kultur ska skyddas och utvecklas, och rennäringen pekats särskilt ut som skyddsvärt i förarbetena. Detta rimmar illa med det samrådshandlingar TRV har tagit fram. I det avsnitt där de mål som uppställts för de olika lokaliseringarna redovisas, beskrivs majoriteten av lokaliseringarna i positiva ordalag där uttryck som ”god”, ”positiv”, och ”utveckling” används medan rennäringen beskrivs som något där skador kommer uppkomma, men att man hoppas minimera dessa skador. Det finns alltså, redan innan beslut om lokalisering nåtts, ett antagande att rennäringen kommer behöva lida skada.

I NJA 2020 s. 3 (mål nr Mål: T 853-18, ”Girjasmålet”) uttalar Högsta domstolen att bestämmelsen i 1 kap. 2 § sjätte stycket Regeringsformen avspeglar folkrättsliga principer om de rättigheter och det särskilda skydd som samer som etnisk minoritet, och status som urfolk, innehar. Dessa rättigheter och principer, bland annat Europarådets ramkonvention om skydd för nationella minoriteter (särskilt artikel 5.1), FN:s konvention om medborgerliga och politiska rättigheter (särskilt artikel 1.2), FN:s konvention om ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter, samt FN:s deklaration om urfolks rättigheter (särskilt artikel 26), är Sverige och svenska myndigheter skyldiga att beakta (se Allard och Brännström, SvJT 2020 s. 430).

I Girjasmålet menar HD att folkrätten, trots att det finns brister i svensk lagstiftning i förhållande till urfolksrätten, ska ges betydelse. Detta innebär att bland annat myndigheter bör vara noga med att undersöka, och sedan överväga, de folkrättsliga förpliktelser som kan finnas i fall där samiska rättigheter behandlas (Allard och Brännström, SvJT 2020 s. 430). Exploateringar som riskerar att omindetgöra möjligheten för rennäringen i dessa två samebyar, så som de centrumnära alternativen för ny järnvägsstation i Kiruna, ska alltså enligt Sveriges grundlag och folkrättsliga åtaganden inte tillåtas.

En proportionalitetsbedömning måste göras inför TRV beslut om lokalisering, om de planerar att mot samebyarnas vilja ta mark i anspråk där samebyarna innehar rättigheter.

Samebyarna vill påtala vikten av att renskötselrätten är en civil rättighet som omfattas av egendomsskyddet i 2kapitlet 15 § regeringsformen, samt i artikel 1 i tilläggsprotokollet (d 20 mars 1952) till konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna. Ingen får berövas sin egendom annat än i det allmännas intresse och under de förutsättningar som anges i lag och i folkrättens allmänna grundsatser.

Högsta domstolen har i en dom den 9 oktober 2018 i mål nr T 1523-17 berört grundläggande kriterier för egendomsskyddet och klargjort att det följer av regleringen i 2 kap. 15 § regeringsformen (RF) att en fristående proportionalitetsbedömning i tre steg måste göras i varje ärende och mål som avserett tvångsvis egendomsberövande eller en inskränkning i användningen av mark. En fristående och noggrann proportionalitetsbedömning i tre steg – ändamålsenlighet, nödvändighet och proportionalitet i strikt mening – ska göras i varje enskilt fall som rör ingrepp i någons egendomsrätt. I en sådan avvägning måste även samebyns sammantagna exploateringsstryck, så kallade kumulativa effekter, beaktas för att värdet av och påverkan på ett enskilt område som detta ska förstås.

Enligt mål nr T 1523-17 är det nettoeffekten av all påverkan som ska bedömas. Ofta, som i detta fall, finns flera allmänna såväl som flera enskilda intressen som är motstridiga. Nettot av alla intressen, sådant som talar för ingrepp i enskild egendomsrätt samt sådant som talar mot ingrepp, bör vägas samman i proportionalitetsbedömningen (se Bexhed, SvJT 2019 s. 389). Den påbjudna proportionalitetsbedömningen ska därtill inte bara göras, den ska också redovisas (se Bexhed, SvJT 2019 s. 389).

Ett vägledande beslut som TRV måste förhålla sig till är Högsta Förvaltningsdomstolens mål nr 443-11. I detta mål upphävdes regeringens beslut att avslå en samebys överklagande av bearbetningskoncessioner. Skälet var att regeringen i sitt beslut inte redovisat den avvägning mellan aktuella riksintressen som enligt 3 kap. 10 § miljöbalken ska genomföras.

Det räcker heller inte att genomföra en proportionalitetsbedömning i förhållande till exempelvis miljöbalken. Bedömningen ska göras i förhållande till grundlagsregleringen i 2 kap. 15 § RF om egendomsskydd (se Bexhed, SvJT 2019 s. 389).

Renskötselrätten som enskilt intresse innefattar även en rätt till ekonomisk kompensation vid skada och intrång på betesmarken (se Brännström 2017, s 149). Innebär påverkan på marken skada för rennäringen så måste tillräckligakompensationsåtgärder redovisas. Kostnader för ersättning till rennäringen, om det av TRV förordade alternativet skulle bli verklighet, har inte redovisats, varken i samrådshandlingarna eller under samråden. Med dessa kostnader menas bland annat ersättning för merarbete och omkostnader, ersättning för förlorat rastbete, och kompensation för markbortfall.

Samebyarna anser inte att den allmännytta som en den nya stationen kan väntas medföra är proportionerlig med den negativa konsekvens den medför rennäringen i området, och förmodar att en lagenlig proportionalitetsbedömning kommer påvisa detta.

Tekniska lösningar för att åtgärda skada på renskötseln måste identifieras innan beslut om lokalisering tas.

De förväntade konsekvenserna för rennäringen i de tvåsamebyarna, om något av de centrumnära alternativen genomförs, är inte tillräckligt väl presenterad.

Samrådshandlingarna brister även i sin redogörelse av fungerande, och tillfredsställande, skyddsåtgärder. Det som hittills föreslagits är faunapassager, något som enligt samebyarna inte är en tillräcklig åtgärd då erfarenheter från den faunapassage som redan finns i området visar att den inte fungerar i tillräckligt hög grad vid samlad flytt, och särskilt inte för de renar som årligen strövar förbi området på egen hand. Störningarna i området där ny järnväg föreslås dras är redan så pass stora att endast faunapassager inte kommer räcka som åtgärd.

Om det funktionella sambanden bryts och samebyns renar därmed inte kan flytta till fots mellan sina årstidsland, skulle den traditionella renskötsel omöjliggöras. Vad för åtgärder kan rimligen genomföras för att väga upp för detta? Vilka nya möjligheter kan skapas för

samebyarna att flytta sina renar mellan bete? Dessa åtgärder måste först utredas och presenteras innan en avvägning mellan de olika intressena kan genomföras.

TRV är skyldiga att ta ansvar för de kumulativa effekterna i området.

Samebyarna har detaljerat redogjort för de kumulativa effekter som finns det aktuella området (TRV:s förordade alternativ, västlig korridor in till centrum) i det sitt remissvar den 10 november 2020. För rennäringen i Laevas och Gabna samebyar utgör i detta område flertalet hinder och störningar: Kiruna flygplats, tätorter, gruvan, skoterleder, hundspannsturism, försvagade isar, vägar, järnväg och kraftledningsnät och Svappavaara-banan. För Laevas utgör det militära övningsområde söder om Svappavaara-banan fram till Kalixälven ett hinder då det beläggs med tillträdesförbud för Laevas sameby när skarpa övningar äger rum, vilket innebär att Laevas betesmarker, flyttleder och rastbeten minskar kraftigt.

Projektet för ny järnvägsstation i Kiruna har ett ansvar för helhetsbilden i detta område. Med det menar samebyarna att TRV har ett ansvar att se till de kumulativa effekter som redan finns i området, och undersöka vilka konsekvenser ytterligare intrång skulle innebära för samebyarna. Samebyarna menar även att TRV har ett långtgående ansvar för skadelindrande åtgärder, om något av de centrumnära alternativen med tillhörande korridorer för järnväg skulle bli verklighet, som sträcker sig utöver åtgärder utförda i direkt anslutning till själva järnvägen. TRV bär ett ansvar för helheten i området, vilket inkluderar de konsekvenser som övriga intrång ger upphov för.

Detta stöds också av flera rättsfall, där det uttalas att det är orimligt att endast kompensera för enskilda störningar då samebyarna genom många var för sig relativt obetydliga störningar genom olika former av markutnyttjande, får vidkännas så omfattande störningar i utövandet av sin renskötselrätt i ett visst område att den helt omöjliggörs, utan att tillerkännas annan kompensation än för den störning som vart och ett av dessa markutnyttjande tagna för sig ger upphov till (se exempelvis Ö 545-05).

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket avser att fortsätta planlägningsprocessen med nästa skede av järnvägsplanen - utformning av lokaliseringsalternativ. I detta skede kommer fortsatta linjestudier att göras inom förordad korridor och den slutligen valda järnvägslinjen utformas och fastställs i plan och profil. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer även en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) att tas fram, det är i detta skede som skydds- och skadeförebyggande åtgärder utreds och fastställs. Påverkan på rennäringen är en av flera aspekter som kommer att utredas vidare i nästa skede av järnvägsplanen. I hittills framtaget underlag finns åtgärder för att lindra påverkan på rennäringen redovisade i form av föreslagna faunapassager där det nya spåret korsar befintliga flyttleder. I nästa skede av planen då järnvägens spår projekteras vidare är det möjligt att fortsätta att utreda utformning och placering av faunapassager samt vilka andra åtgärder som kan vidtas för att minska påverkan på rennäringen i området.*

*I arbetet med framtagande av lokaliseringsalternativen har Trafikverket kompletterat den västliga korridoren med en anslutning till Malmbanan. Detta ger en möjlighet till en spårdragning väster om väg 870 och järnvägen kan då i hög grad följa väg 870 in till Kiruna. Detta samlar barriärer och störning till en plats, och undviker nya intrång i rastbeten öster om väg 870. Den befintliga renpassagen, som är otillräcklig i storlek och utformning samt ligger för nära Kiruna godsbangård, kan ersättas med en ny och bättre faunapassage i ett bättre läge.*

*Trafikverket tar hänsyn till de kumulativa effekterna i bedömningar av de olika alternativen vid framtagande av järnvägsplan. Trafikverket kan vidta åtgärder inom järnvägsområdet enligt de lagar och krav som gäller för Trafikverket.*

*En järnvägsplan prövas enligt särskilda lagar och krav och är inte att jämföras med en tillståndsprövning enligt miljöbalken. Inom processen med framtagande av järnvägsplan utreds skydds- och skadeförebyggande åtgärder, det kan exempelvis handla om passager och stängsel för att säkerställa det funktionella sambandet mellan samebyarnas sommar- och vinterbetesland. Trafikverket kan därför inte redovisa förslag till kompensationsåtgärder i planen eftersom det saknas lagstöd att fastställa dessa i en järnvägsplan. Eventuella ersättningsfrågor prövas inte i järnvägsplanen, utan hanteras längre fram i samband med markåtkomstfrågor och inför byggstart.*

*Trafikverket har goda förhoppningar om att i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kunna finna godtagbara lösningar i samråd med berörda samebyar som mildrar de negativa effekterna som uppkommer för samebyarna på grund av den nya järnvägsdragningen. Samråd sker kontinuerligt under hela planläggningsprocessen.*

#### **5.1.6.16. Sametinget**

Trafikverket Region Norr har tagit fram en samrådshandling för lokalisering av ny järnvägsstation i Kiruna. Sametinget har varit med på samråd där Trafikverket redovisade att man har tittat på olika placeringar varav en del platser uteslutits. Trafikverket har haft samråd med de två berörda samebyarna Laevas och Gabna under utredningstiden och det har också tagits fram en rennäringsutredning. Trafikverket kommer att gå vidare med att utreda Västra länken med centrumnära järnvägsstation. Alternativ KMB förespråkas av de två samebyarna Laevas och Gabna. eftersom KMB inte berör flyttleder av riksintresse för rennäringen enligt 3 kap. 5 § miljöbalken eller försvårar för renskötseln, men både Västra samt Östra länken kommer att skära av flyttleder av riksintresse samt fragmentera rastbeten.

Staten, tillika Trafikverket, ska aktivt främja samernas möjlighet att behålla och utveckla sin kultur och därmed renskötseln. Vid en miljöprövning där motstående intressen ska vägas mot varandra får det betydelse.

Sametinget anser att vissa normer ska följas för att det ska anses som att samebyn deltagit effektivt. Detta innebär att:

- Samrådet ska ske i ett tidigt skede.
- Berörda samebyar ska få så mycket information om åtgärden att de kan fatta ett informerat beslut om projektet och om de så önskar lämna sitt "fritt och informerat samtycke".
- Berörda samebyar ska ges möjlighet till ett effektivt deltagande och ett faktiskt inflytande. För att nå ett effektivt deltagande avses; tidsaspekten, ekonomiska resurser och att inga andra faktorer redan låst förutsättningarna.

Trafikverket avser att gå vidare med järnvägssträckning Västra länken och anlägga centrumnära järnvägsstation. Samebyarna har kunnat visa att området för den Västra länken med centrumnära järnvägsstation är av central betydelse för dem för att kunna flytta sina renhjordar mellan de olika årstidsbetena och att exploatering nära centrum leder till förlorat bete och att flytt till fots förbi Kiruna stad omöjliggörs.

Frågan är om riksintresseområden för rennäringen enligt 3 kap. 5 § miljöbalken tillgodoses. Enligt första stycket i paragrafen ska mark- och vattenområden som har betydelse för renskötseln så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra näringens bedrivande. Enligt andra stycket ska områden av riksintresse för rennäringen skyddas mot

sådana åtgärder. Bestämmelsen innebär att i områden som är av riksintresse ska åtgärder som kan påtagligt försvåra renskötselns bedrivande inte tillåtas. Värdet av andra stycket är att kommande generationer samer fortfarande har kvar möjligheten att bedriva sin kultur.

En åtgärd som vidtas utanför ett riksintresseområde kan vara otillåten på grund av de konsekvenser den bedöms ha för riksintresset (MÖD, Dom meddelad 2020-11-12, Mål nr P 2707-19). Bedömningen ska göras utifrån kumulativa effekter av övrig markanvändning inom området (ÖD, Dom meddelad 2020-05-20, Mål nr M 2288-19).

Trafikverkets syfte att gå vidare med Västra länken och centrumnära station är bl.a. för att Trafikverket anser att bara en centrumnära järnvägsstation kan i hög grad bidra till en regionförstoring och ökad arbetsmarknad. För att anlägga stationslägena LON och KCN krävs det, enligt underlaget, att det görs en ny detaljplan

#### Sametingets synpunkter

För att bedöma om detaljplaner för stationslägena tillgodoser riksintresseområden ska åtgärdernas konsekvenser för riksintressets värden och egenskaper bedömas. Sametinget anser att flyttlederna inte kommer att vara funktionella när flyttning med renar inte kommer att vara möjlig dels beroende på barriäreffekter samt fragmenteringar och dels sammantaget med ökad mänsklig aktivitet. Förutom att regionförstoring underlättar för att få mer arbetskraft räknar man med att underlätta för besöksnäringen. Det kommer att innebära fler människor som rör sig ute i kringområdet utanför stadskärnan. I utredningen lyfts att kopplingen tåg-flyg är positivt eftersom turister kan flyga till Kiruna och ta tåget vidare till fjällen. Det medför mer mänsklig aktivitet i fjällen då det blir fler människor som rör sig i fjällen utan guider. Det är inte alla som går efter vandringsleder. Sametinget anser att det ska utredas vilka följder mer mänsklig aktivitet kan innebära för samebyarnas renskötsel i fjällen då renarna vistas där. Även en åtgärd som vidtas utanför ett riksintresseområde kan vara otillåten på grund av de konsekvenser den bedöms ha för riksintresset (Mark- och miljööverdomstolens mål P 2707-19).

Utifrån ovanstående ska Laevas och Gabna få så mycket information om åtgärderna att de kan fatta ett informerat beslut om projektet och om de så önskar lämna ”fritt och informerat samtycke”. Då krävs vidare utredningar som vad ökad mänsklig aktivitet innebär och hur de kan påverka riksintresseområdets värden, även om påverkan sker utanför ett område. Lämnar inte samebyarna ett samtycke ska det respekteras eftersom myndigheter aktivt ska främja samernas möjlighet att behålla sin kultur (med naturbetesbaserad renskötseln). Samebyarna ska inte behöva ändra sin renskötsel när det finns andra alternativ till lokalisering av järnvägsstation som inte försvårar renskötseln.

#### *Trafikverket svarar:*

*Trafikverket avser att fortsätta planläggningsprocessen med nästa skede av järnvägsplanen - utformning av lokaliseringalternativ. I detta skede kommer fortsatta linjestudier att göras inom förordad korridor och den slutligen valda järnvägslinjen utformas och fastställs i plan och profil. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer även en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) att tas fram, det är i detta skede som skydds- och skadeförebyggande åtgärder utreds och fastställs. Påverkan på rennäringen är en av flera aspekter som kommer att utredas vidare i nästa skede av järnvägsplanen. I hittills framtaget underlag finns åtgärder för att lindra påverkan på rennäringen redovisade i form av föreslagna faunapassager där det nya spåret korsar befintliga flyttleder. I nästa skede av planen då järnvägens spår projekteras vidare är det möjligt att fortsätta att utreda utformning och placering av faunapassager samt vilka andra åtgärder som kan vidtas för att minska påverkan på rennäringen i området.*



*I arbetet med framtagande av lokaliseringsalternativen har Trafikverket kompletterat den västliga korridoren med en anslutning till Malmbanan. Detta ger en möjlighet till en spårdragning väster om väg 870 och järnvägen kan då i hög grad följa väg 870 in till Kiruna. Detta samlar barriärer och störning till en plats, och undviker nya intrång i rastbeten öster om väg 870. Den befintliga renpassagen, som är otillräcklig i storlek och utformning samt ligger för nära Kiruna godsbangård, kan ersättas med en ny och bättre faunapassage i ett bättre läge.*

*Trafikverket tar hänsyn till de kumulativa effekterna i bedömningar av de olika alternativen vid framtagande av järnvägsplan. Trafikverket kan vidta åtgärder inom järnvägsområdet enligt de lagar och krav som gäller för Trafikverket.*

*En järnvägsplan prövas enligt särskilda lagar och krav och är inte att jämföras med en tillståndsprövning enligt miljöbalken. Inom processen med framtagande av järnvägsplan utreds skydds- och skadeförebyggande åtgärder, det kan exempelvis handla om passager och stängsel för att säkerställa det funktionella sambandet mellan samebyarnas sommar- och vinterbetesland. Trafikverket kan därför inte redovisa förslag till kompensationsåtgärder i planen eftersom det saknas lagstöd att fastställa dessa i en järnvägsplan. Eventuella ersättningsfrågor prövas inte i järnvägsplanen, utan hanteras längre fram i samband med markåtkomstfrågor och inför byggstart.*

*I och med förordandet av den västliga korridoren är den östliga korridoren att betrakta som bortvald. En permanent järnvägsstation i Kiruna medger alltså en möjlighet att flyga till Kiruna och fortsätta till fjällen med tåg. Det ligger inte inom ramen för järnvägsplanen att bedöma effekterna av hur turister rör sig i fjällen.*

*Trafikverket har goda förhoppningar om att i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kunna finna godtagbara lösningar i samråd med berörda samebyar som mildrar de negativa effekterna som uppkommer för samebyarna på grund av den nya järnvägsdragningen. Samråd sker kontinuerligt under hela planläggningsprocessen.*

#### **5.1.6.17. SJ AB**

SJ AB (SJ) har beretts möjlighet att yttra sig över rubricerat dokument och lämnar nedanstående synpunkter.

Val av lokaliseringsalternativ:

SJ vidhåller uppfattningen att ett centralt stationsläge är mest attraktivt och utvärderingen av alternativen stödjer detta. Vi anser fortfarande att alternativ KNC är bäst ur resenärsperspektiv, men har förståelse för att en kostnadsökning på 400-600 MSEK inte motiverar denna placering. Av de tre alternativen betecknade med LON förordar vi starkt LON 1 som ger den avgjort bästa kopplingen till Kirunas nya centrum.

Vid val av korridor från förgreningspunkt på Malmbanan förordar SJ det västliga alternativet med en avgrening väster om avgreningen till Svappavaaralinjen. Den västliga lösningen kan därmed anpassas till resandetåg med större kurvradier och längre spårväxlar. För att minimera restiderna är det angeläget att en linjehastighet på minst 100 km/t i alla riktningar kan gälla hela vägen fram till den nya stationens läge.

*Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för informationen. I nästa skede av planen kommer utredningar kring stationens utformning och järnvägens exakta tekniska detaljer att undersökas.*

#### 5.1.6.18. Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen har beretts möjlighet att lämna synpunkter i rubricerat ärende, sammanfattning av yttrandet;

Skogsstyrelsen ansvarar för frågor om skogsbruket och har till uppgift att verka för att landets skogar sköts på ett sådant sätt att de skogspolitiska målen nås. Skogsstyrelsen är tillsynsmyndighet, enligt skogsvårdslagen och delar av miljöbalken gällande skogliga åtgärder på skogsmark (mark som lyder under SVL.). Vidare ingår bland våra uppgifter att medverka i frågor om samhällsplanering för en hållbar utveckling och hushållning med naturresurser.

Bland de skyddade naturområdena i er uppställning finns ej naturvårdsavtal, som är civilrättsliga avtal mellan staten och markägaren, där staten gått in med pengar för att bevara områdets naturvärden. Inom de två utbredningsområdena finns det inget naturvårdsavtal eller nyckelbiotop.

Aktuella uppgifter om miljövärden i skogen, t.ex. nyckelbiotoper och skyddade skogsområden finns på [www.skogsstyrelsen.se/skogensparlor](http://www.skogsstyrelsen.se/skogensparlor). Dessa register fylls kontinuerligt på med nya områden. Det kan också finnas flera oidentifierade nyckelbiotoper i området.

Det är bra att ni är uppmärksamma på att en järnväg kan försvåra framkomligheten för markägaren, rennäringen och turismnäringen till sin skog/ områden.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen.*

#### 5.1.6.19. SMHI

SMHI har tagit del av rubricerade handlingar och har inga ytterligare synpunkter till yttrandet från 2020-11-03.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen.*

#### 5.1.6.20. Statens fastighetsverk

Statens fastighetsverk (SFV) har mottagit inbjudan till samråd om lokalisering av ny järnvägsstation i Kiruna. SFV har tagit del av allmänt tillgängligt material på Trafikverkets webbplats. SFV har tidigare inbjudits till inledande samråd för lokalisering av järnvägsstationen och lämnade under hösten 2020 ett yttrande. SFV förordade ett centralt läge för en ny station.

SFV är en myndighet som förvaltar delar av statens fasta egendom. SFV:s uppdrag beskrivs i myndighetens instruktion och årligt regleringsbrev. De fastigheter SFV ska förvalta är de som staten långsiktigt behöver för speciella ändamål, fastigheter som är av stort kulturhistoriskt värde för vilka staten har ett särskilt ansvar, fastigheter som under århundraden har tillhört kronan eller har donerats till staten. SFV har ett långsiktigt förvaltningsperspektiv och förvaltar en sjundedel av Sveriges yta och cirka 4000 byggnader. I anslutning till Kiruna förvaltar SFV mark, framför allt skogsmark, vilken angränsar Kiruna samhälle samt intilliggande flygplatsområde.

SFV har studerat förslagen och konsekvensbeskrivningarna i det framtagna samrådsmaterialet avseende lokalisering av ny järnvägsstation i Kiruna. SFV förordar ett centralt läge för en ny station, benämnt KNC, Kiruna nya centrum. SFV ser även fördelar med alternativet med en station vid KNC samt en station vid Kiruna flygplats, KFP. Ett nytt

stationsläge behöver fungera som en viktig knutpunkt, som utgör ett nav i stadsbilden och en attraktion, samt som man bekvämt kan ta sig till och från.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen. Flygplatsen i Kiruna ligger nära nya Kiruna centrum, vilket medför att nyttan av en tåganslutning till flygplatsen är begränsad. Antal tåg och flyg per dag i Kiruna motiverar inte de intrång, ökade barriärer och ökade kostnader som en östlig korridor och en hållplats vid flygplatsen medför. De marginella resandekopplingarna mellan tåg och flyg kan lösas på andra, mer kostnadseffektiva sätt.*

#### 5.1.6.21. Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM) har tagit del av ovan rubricerade remiss och önskar lämna följande synpunkter och information.

Det är miljöbalken som ska beaktas när det görs en bedömning huruvida olika alternativ och eventuella behov av exponeringsbegränsande åtgärder bör vidtas. Skälet till att miljöbalken blir tillämplig är för att det rör sig om icke-joniserande strålning som enligt balken benämns som miljöfarlig verksamhet och som inte är tillståndspliktig enligt strålskyddslagen

*Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen.*

*Trafikverket har genomfört en utredning rörande elektromagnetiska fält från järnväg. Syftet är att säkerställa att människor inte exponeras för alltför höga elektromagnetiska fält. Trafikverket bedömer, med hänsyn taget till kraven på säkerhetsavstånd från anläggningen på 30 meter, att kravet kommer att kunna innehållas utmed järnvägsanläggningen. Slutsatsen bygger på Trafikverkets utredning som visar att årsmedelvärdet understiger 0,4 µT redan vid 20 meter från banmitt.*

*I nästa skede kommer en MKB att genomföras för att precisera exakt påverkan.*

#### 5.1.6.22. Sveriges Geologiskas Undersökning

Markens geologiska och morfologiska egenskaper är grundläggande för olika områdets miljöförhållanden, geotekniska egenskaper, grundvattenförhållanden och associerade risker. Tidig användning av geologisk information vid planering och projektering kan därmed minska kostnader och miljöpåverkan samt förkorta ledtider för samtliga involverade aktörer.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen.*

#### 5.1.6.23. Sveriges Åkeriföretag Norr

Sveriges Åkeriföretag ser positivt på den norrländska infrastrukturen prioriteras och byggs ut. Vi ser gärna att Trafikverket tar hänsyn till att det inte blir oundvikliga avbrott avseende bärighetsklasser, vägunderhåll, anslutningsvägar eller framkomlighet på grund av de planerade arbetet.

Vid omledning av vägar och ny- eller ombyggnad av broar, viadukter, rondeller, m.m. som trafikeras av tung yrkestrafik är det viktigt att säkerställa att framkomligheten inte drabbas och att tunga fordon samt specialtransporter fortfarande har möjlighet att passera på ett tillfredsställande sätt. Detta är av stor vikt för de åkeriföretag som verkar kring berörda områden.

Sveriges Åkeriföretag uppskattar och ser gärna en fortsatt dialog.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen. I det fortsatta arbetet med att välja och optimera linje inom vald korridor görs även detaljerade studier gällande trafik under byggtiden och hur framkomligheten på det omgivande vägnätet säkerställs.*

#### **5.1.6.24. Swedavia Airports**

Båda järnvägskorridorerna passerar genom influensområden för CNS-anläggningar (olika radiosystem för luftfarten) vid Kiruna flygplats. Swedavia kan därför ej tillstyrka varken den västliga eller den östliga korridoren utan föregående påverkansanalys som då även bör omfatta avskärmande åtgärder. Swedavia föreslår att en sådan analys tas fram och delges för Swedavias analys och bedömning. Swedavia återkommer därefter med slutligt ställningstagande.

Byggnation får inte ske innan Swedavia avgett slutliga ställningstagande.

Större delen av den östliga korridorens sträckning ligger inom influensområdet och bedöms kräva avskärmande åtgärder i stor omfattning varför Swedavia avstyrker det östliga alternativet helt.

Med CNS-utrustning menas utrustning för kommunikation, navigation och övervakning (Communication, Navigation, Surveillance).

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen. En dialog är påbörjad för framtagande av riskanalys och inom kort kommer vi föra en dialog med er om hur vi hanterar frågan så att vi säkerställer flygplatsens funktion och järnvägens framtida dragning till Kiruna.*

#### **5.1.6.25. Tekniska verken i Kiruna AB, TVAB**

I detta inledande skede när placering av järnvägsstation inte är bestämt än är det främst TVAB avdelning VA och Kiruna Kraft (fjärrvärme) som kan yttra sig.

Det är viktigt att den nya järnvägsstationen har gångavstånd till centrum och bussterminalmed separerad GC-väg precis som den rivna stationen hade. Går det inte att bygga ett resecentrum bredvid järnvägsstationen bör det åtminstone finnas möjlighet att anslutande bussar till Riksgränsen och Nikkaluokta kan stanna till vid stationen precis som förr. Utrymme för detta bör därför finnas vid den nya järnvägsstationen.

TVABs yttrande innehåller i övrigt detaljerad information om de olika alternativens möjlighet att ansluta till kommunalt VA, fjärrvärme och dagvattenhantering.

*Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen. Trafikverket uppskattar den detaljrika informationen och kommer att vara i kontakt TVAB i det fortsatta arbetet.*

#### **5.1.6.26. Vattenfall**

Vattenfall Eldistribution AB har koncessionspliktiga (nät- och områdeskoncessioner) elnätanläggningar i Kiruna tätort och i närområdet till tätorten. Det handlar om ett antal luftledningar från 150 kV ned till 24 kV samt markkablar från 45 kV ned till 0,4 kV, en större 150 kV transformatorstation och ett antal 12 kV och 24 kV nätstationer.

I de fall lokaliseringen av den nya järnvägsstationen och ny järnväg, påverkar några av ovan nämnda ledningar, på ett sådant sätt att det medför ombyggnad av 150 kV ledningar och 45 kV ledningar vilka är linjekoncessionspliktiga är det högst sannolikt att såväl ansökan om återtagande av gällande koncessioner som ansökan om nya koncessioner behöver upprättas och handläggas på Energimarknadsinspektionen innan åtgärderna kan genomföras. Dessa

processer är idag tidskrävande och i många fall även dyra. En justering av koncessioner kan göra att Vattenfall Eldistribution behöver söka förnyad koncession för ett större område än de delar som påverkas av planerade aktiviteter inom Kiruna tätort.

I alla alternativen som beskrivs i samrådsunderlaget behövs det också åtkomst till markområden för nya elnätanläggningar bland annat, nya ledningssträckor/ledningsgator för luftledning och markkablar som behöver flyttas. Detta medför att nya rättigheter måste tas fram och hanteras dels internt hos Vattenfall Eldistribution och dels hos myndighet vilket är både tidskrävande och kan bli kostsamt beroende vilken typ av ledning som berörs och därmed vilken typ av rättighet som behövs. Till detta kommer även ett stort efterarbete med att upphäva de befintliga rättigheterna som blir onyttiga.

En ombyggnad eller flytt av Vattenfall Eldistributions elnätanläggningar bekostas av den som initierat åtgärderna.

Specifika förutsättningar för de beskrivna lokaliseringsalternativen

Följande gäller för placeringsalternativ avseende ny järnvägsstation utifrån nuvarande nätbild:

- UA KMB - Kiruna Malmbangård:
  - Inom område för detta utredningsalternativ finns ett antal 12 kV markkablar, ett antal 0,4 kV markkablar och några 12 kV nätstationer som måste flyttas om detta alternativ blir aktuellt för utbyggnad.
- UA KNC - Kiruna Nya Centrum:
  - Inom område för detta utredningsalternativ finns en större transformatorstation, tre 45 kV luftledningar/markkablar, några 24 kV luftledning/markkabel, ett stort antal 12 kV markkablar, ett stort antal 0,4 kV markkablar samt några nätstationer som måste flyttas om detta alternativ blir aktuellt för utbyggnad.
  - En flytt av transformatorstationen medför ett mycket stort arbete med flytt av alla elnätanläggningar som är knutna till denna transformatorstation, ett tidskrävande och ekonomiskt dyrbart projekt.
  - En flytt av transformatorstationen medför att ny mark måste köpas för att placera den nya stationen på. Denna del kan bli en långdragen process.
  - En flytt av 45 kV ledningarna medför en förändring av gällande nätkoncessioner.
- UA LON 1 – Lombolo-Nikkaluoktavägen:
  - Inom område för detta utredningsalternativ finns inga elnätanläggningar som berörs om detta alternativ blir aktuellt för utbyggnad.
- UA LON 2 – Lombolo-Nikkaluoktavägen:
  - Inom område för detta utredningsalternativ finns inga elnätanläggningar som berörs om detta alternativ blir aktuellt för utbyggnad.
- UA LON 3 – Lombolo-Nikkaluoktavägen:
  - Inom område för detta utredningsalternativ finns inga elnätanläggningar som berörs om detta alternativ blir aktuellt för utbyggnad.
- UA Kiruna flygplats:

- Inom område för detta utredningsalternativ finns några 12 kV markkablar, några 0,4 kV markkablar och en 12 kV nätstationer som måste flyttas om detta alternativ blir aktuellt för utbyggnad.

Följande gäller för placeringsalternativ avseende ny Järnvägskorridor utifrån nuvarande nätbild:

- Västlig Järnvägskorridor:
  - Inom område för detta utredningsalternativ finns två 150 kV luftledningar (inom områdets sydvästra del), tre 45 kV luftledningar, några 24 kV luftledningar, några 24 kV markkablar, ett antal 12 kV markkablar, några nätstationer och ett antal 0,4 kV markkablar som påverkas om detta alternativ blir aktuellt för utbyggnad. Från Svappavaara banan i söder förekommer kortare sträckor av 45 kV markkablar.
  - När korridoren för ny järnväg fastslagits får det avgöras vilken åtgärd som behövs för ovan beskrivna elnätanläggningar.
  - En flytt av 150 kV och 45 kV ledningarna medför en förändring av gällande nätkoncessioner.
- Östlig Järnvägskorridor:
  - Inom område för detta utredningsalternativ finns tre 45 kV luftledningar, några 24 kV markkablar, ett antal 12 kV markkablar, några nätstationer och ett antal 0,4 kV markkablar som påverkas om detta alternativ blir aktuellt för utbyggnad.
  - När korridoren för ny järnväg fastslagits får det avgöras vilken åtgärd som behövs för ovan beskrivna elnätanläggningar.
  - En flytt av 45 kV ledningarna medför en förändring av gällande nätkoncessioner.

Vattenfall Eldistribution vill också avslutningsvis informera om att vi ser fram emot en fortsatt dialog i projektet och att det är viktigt att bolaget så tidigt som möjligt får ta del av slutlig lokalisering pga de utdragna handläggningstiderna som gäller för arbetet med koncessioner och rättigheter.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen. Trafikverket uppskattar den detaljrika informationen och kommer att vara i kontakt Vattenfall i det fortsatta arbetet.*

## 6 Samråd vid utformning av planförslaget – Samråd 3

### 6.1. Samråd under vid utformning av planförslaget

Efter val av lokalisering har planarbetet fortsatt med utformning av planförslag, arbetet inleddes med linjestudier inom den valda korridoren.

Under arbetet har samråds- och arbetsmöten hållits med länsstyrelsen, Kiruna kommun, samebyar, ledningsägare, myndigheter och intressenter, se förteckning nedan.

*Genomförda samrådsmöten oktober 2021-oktober 2023.*

21-10-11	Kiruna kommun (arbetsmöte)
21-10-20	Kiruna kommun
21-10-20	Vattenfall eldistribution
21-10-25	Laevas och Gabna samebyar
21-11-23	Länsstyrelsen (beredningsgrupp)
21-12-14	Kiruna kommun (arbetsmöte)
22-01-20	Kiruna kommun (arbetsmöte)
22-01-31	Kiruna kommun (arbetsmöte)
22-02-02	Länsstyrelsen
22-02-09	Kiruna kommun, räddningstjänsten och länsstyrelsen
22-02-11	LKAB (arbetsmöte)
22-02-11	Kiruna kommun (arbetsmöte)
22-03-03	Kiruna kommun (arbetsmöte)
22-03-15	LKAB (arbetsmöte)
22-03-16	Kiruna kommun
22-03-22	Vinterstadens skoterförening
22-04-27	LKAB (arbetsmöte)
22-05-19	Kiruna kommun, LKAB
22-06-22	Länsstyrelsen
22-11-07	Kiruna kommun
22-12-02	Kiruna kommun (samordningsmöte)
22-12-07	Kiruna kommun och länsstyrelsen (arbetsmöte)
22-12-14	Kiruna kommun (samordningsmöte)
23-02-03	Kiruna Slädhundsklubb
23-02-14	Kiruna kommun fritid
23-02-21	Länsstyrelsen (beredningsgrupp)
23-03-03	Kiruna kommun fritid
23-05-02	LKAB
23-05-04	Kiruna Lapland, Swedish Lapland
23-05-10	Kiruna kommun
23-05-16	Vy och Norrtåg
23-05-16	Vattenfall
23-05-16	Statens fastighetsverk (möte 1)
23-05-17	Länsstyrelsen (beredningsgrupp)
23-05-22	Region Norrbotten och Norrbottens kommuner
23-05-23	Sametinget
23-05-23	Kiruna Cargo
23-05-29	Vinterstadens skoterförening
23-05-30	Statens fastighetsverk (möte 2)
23-05-31	Regionala kollekttrafikmyndigheten och länstrafiken
23-10-24	Länsstyrelsen (beredningsgrupp)

### 6.1.1. Samråd med Länsstyrelsen i Norrbotten

Under arbetet med utformning av planförslaget har Trafikverket genomfört samrådsmöten med Länsstyrelsen i Norrbottens län via beredningsgruppen.

Möten och samrådiskontakter har ~~även~~ hållits med länsstyrelsen gällande Luossajoki, avgränsning MKB samt samordning av Trafikverkets och kommunens planarbete. Trafikverket har även varit i kontakt med länsstyrelsen i samband med att MKB lämnats in för godkännande.

#### 6.1.1.1. Yttrande från Länsstyrelsen i Norrbottens län

Länsstyrelsen bevakar de allmänna intressena och lämnar synpunkter om järnvägsplanens lokalisering, utformning och miljöpåverkan utifrån innehållet i 2-4 kap. och 5 kap. 3-5 §§ miljöbalken (1998:808). Grund för Länsstyrelsens bedömning utgörs bland annat av de nationella miljömålen samt rådgivning kring förväntade prövningar för planens genomförande.

Nedan lämnar Länsstyrelsen sina synpunkter på materialet och den fortsatta processen.

#### **Rennäring inklusive riksintresse rennäring**

Länsstyrelsen vill inledningsvis påtala att det är viktigt att skilja på riksintresset rennäring och rennäringens andra intressen, eftersom de behandlas i olika rättsliga ordningar och har olika rättslig status. Därmed kan dessa två delar inte beskrivas samlat utan måste separeras så att det är tydligt vilken påverkan och vilka konsekvenser som avser riksintresset samt vilket som avser rennäringens övriga intressen. Det krävs därmed en separat utredning för påverkan på riksintresseområdet som inte utgår från dialoger med samebyn.

Föreslagen utformning innebär att det bara kommer att finnas en passage av järnvägen samt att flyttleden måste flyttas för att anpassas till det nya läget för faunapassagen. Detta innebär att passagens funktion måste vara mycket god för att undvika skada på riksintresset. Detta kompliceras ytterligare av att renarna måste anpassa sig till den nya lokaliseringen för passagen. Passagens föreslagna funktion och påverkan av omgivande buller mm är viktiga delar att beskriva i rennäringensanalysen i MKB:n samt motiv till en ändrad placering. Länsstyrelsen noterar exempelvis att faunapassagen kommer i närheten av den motorbana som finns i området samt närmare Kalixfors flygfält och inflygningsstråket till Kiruna flygplats. Enligt miljöbalkens försiktighetsprincip 2 kap 3 § ska försiktighetsmått vidtas om man kan anta en verksamhet kan medföra skada eller olägenhet.

Länsstyrelsen vill också påtala att renar går på invanda beteenden och en omlokalisering kan därmed innebära ganska omfattande konsekvenser då den nya flyttleden inte är den invanda vandringsvägen. Detta bör hanteras och beskrivas i handlingarna.

Flyttleden av riksintresse för rennäring som passerar mellan flygplatsen och den nya järnvägen/stationen är en utpekad svår passage. Den nya verksamheten med järnväg och stationslokalisering kommer att innebära att en ytterligare bullerkälla tillkommer utöver redan befintliga verksamheter i omgivningen. Det kumulativa bullret måste beaktas och motiveras i bullerutredningen och rennäringensanalysen i MKB:n.

Länsstyrelsen noterar att MÖD inte tillät exploatering i en svår passage i mål M 2288-19, se även mål P2707-19 om indirekta störningar på ett riksintresseområde, vilket kan vara värt att notera och utvärdera.

När det gäller rennäringen i övrigt som enskilt intresse så är det viktigt i kommande handlingar att tydligt redovisa de tillkommande vägar som anläggs så som servicevägar och dess utformning och funktion.



Exempelvis om det kommer finnas grindar på dessa för att förhindra att renar kommer in på fel områden. Det är också viktigt att ha i beaktande att snöröjda vägar kan leda renar till fel områden. En tydlig redogörelse och karta över det betesbortfall som nya järnvägsdragningen kommer innebära för rennäringen är också önskvärt.

*Trafikverket svarar:*

*Kartor och beskrivningar över betesbortfall, servicevägar och övriga störningar redovisas i planens MKB. MKB redovisar även rennäringens enskilda och allmänna intressen separat.*

*Järnvägsplanen förändrar inte antalet passager av järnvägen och förändrar inte passagen av väg 870. Ny passage placeras på ett större avstånd från KIA godsbangård, och därmed längre från de störningar som förekommer där.*

*Verksamhet vid motorbanan förekommer i huvudsak under barmarksperiod, då banan är en motocrossbana för motorcyklar.*

*Flyttleden behöver dock anpassas till den nya passagens läge. Under en övergångsperiod kommer renägarna i högre grad att få hjälpa renarna att hitta rätt, tills de har lärt in den nya vägen.*

*Ny järnväg föreslås vara försedd med skyddsvallar, för att minska störningar av ljud och ljus från tågtrafiken.*

*Visst förlust av betesmark kommer att uppstå, främst i områdets västligaste delar. Befintliga störningar från gruvverksamhet och Kiruna samhälle gör att renar inte gärna nyttjar dessa marker, vilket begränsar skadan av förlusten av betesmark.*

*Trafikverkets bedömning är att föreslagen lösning kan genomföras utan att rennäringens bedrivande påtagligt försvåras eller att påtagligt skada uppstår på riksintresset.*

### **Riksintresse friluftsliv**

Länsstyrelsen ser risk för barriäreffekter för friluftslivet eftersom dagens vägområde utgör allmän plats, medan järnvägen inte är allemansrättsligt tillgänglig och därmed skapar en än tydligare barriär. I handlingarna redovisas olika åtgärder som ska förmildra barriäreffekterna vilket är bra. Däremot måste kommande handlingar innehålla en bedömning av effekterna på riksintresse friluftsliv.

*Trafikverket svarar:*

*Järnvägsplanen berör inte friluftslivsområden av riksintresse.*

*Järnvägen förstärker som länsstyrelsen påpekar barriären som befintliga väg 870 medför. Även om vägen kan anses vara allmän plats hänvisas det rörliga friluftslivet till de passager som idag finns i renstängslet som går längs vägen. Renstängslet har 6 grindar varav två är samordnade med Sommarleden respektive Ahlströmsspåret. Vidare medför järnvägsplanen att friluftslivets passage vid Luossajoki utgår.*

*Effekter och konsekvenser för friluftslivet kommer att redovisas i MKB.*

### **Detaljlokalisering av stationshus**

I pågående detaljplaneförslag för stationshus och sjukhus kommer påverkan på riksintresse rennäring vara en avgörande fråga.

Länsstyrelsen vill påtala att det är viktigt att stationshusets kumulativa effekter på riksintresseområdet bedöms i det fortsatta.

*Trafikverket svarar:*

*Kommunens detaljplaneområde för nytt sjukhus och stationsbyggnad ligger mellan väg 870 och Lombolo och därmed utanför rennäringens riksintresseområde. Kiruna kommun ansvarar för planering av nytt sjukhus och stationsbyggnad.*

*Trafikverket ansvarar för anläggning av ny järnväg samt järnvägsstationens anläggning i form av plattform, spår för resandeutbyte och uppställningsspår. Anslutande järnväg från Malmbanan dras delvis genom område av riksintresse för rennäringen. Det är Trafikverkets bedömning att detta kan ske utan att påtagligt skada riksintresset.*

### **Kulturmiljö inklusive riksintresse kulturmiljö**

Den planerade järnvägen inklusive flytt av väg mm berör ett större markområde och påverkar flera kulturhistoriska lämningar, inklusive ett antal fornlämningar. Det har tidigare genomförts utredningar i området, men det har inte funnits tid att titta närmre på dessa inom ramen för detta samråd. Länsstyrelsen vill därför tydliggöra att Trafikverket ska kontakta Länsstyrelsens kulturmiljöfunktion angående tillstånd till ingrepp i fornlämningarna samt för att samråda kring behovet av arkeologisk utredning. Ett tillstånd till ingrepp kommer sannolikt kräva att en arkeologisk undersökning genomförs för att dokumentera och undersöka berörda fornlämningar.

Beskrivningen i samrådsunderlaget avseende påverkan på riksintresset för Kiruna kulturmiljö (BD 33) är mycket kortfattat och översiktligt enligt Länsstyrelsens mening. Det är dock positivt att det valda stationsläget är centralt beläget nära nya Kiruna centrum ur ett kulturmiljöperspektiv. Förslaget med en centralt belägen järnvägsstation medför fortsatt en koppling och förståelse av sammanhanget gruva – järnväg – samhälle. Den kommande järnvägsplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning behöver däremot innehålla en mer utförlig beskrivning och analys av påverkan på riksintresset Kiruna kulturmiljö. Järnvägsplanen inklusive MKB bör särskilt fokusera på nedanstående punkter:

- Planen behöver tydligare redovisa och bedöma hur flytten av järnvägsstationen påverkar riksintresset för Kiruna kulturmiljö. När det gäller riksintresset Kiruna behöver beskrivningen och analysen utvecklas i relation till uttrycken för riksintresset. (Se Riksantikvarieämbetets beslut som redovisar uttrycken för riksintresset).
- I redovisningen ska det ingå en bedömning om påverkan bedöms bli påtaglig eller måttlig och om inte varför. Framför allt behövs en redovisning av hur bedömningen har gjorts.
- När det gäller gestaltningen av den nya stationsmiljön och stationsbyggnaden är detta en viktig aspekt även ur kulturmiljösynpunkt. Länsstyrelsen ser gärna att utformningen bygger vidare på riksintressets kulturhistoriska värden.
- För framtagandet av kulturmiljöanalysen bör person/personer med kulturmiljökompetens anlitas. Med kulturmiljökompetens avses i detta fall personer med exempelvis kulturgeografisk och/eller bebyggelseantikvarisk kompetens som kan bedöma påverkan på kulturmiljön och landskapsbilden.

*Trafikverket svarar:*

*Samrådshandlingen är medvetet kortfattat hållen i samtliga aspekter. Kulturmiljö beskrivs mer utförligt i MKB.*

*Järnvägsplanens åtgärder bedöms kunna påverka en fornlämning och en övrig kulturhistorisk fornlämning. Trafikverket kommer att samråda med länsstyrelsen kring dessa. Trafikverket avser att inkomma med ansökan om tillstånd till ingrepp för de fornlämningar som påverkas av järnvägsplanens åtgärder.*

*Bedömningarna av kulturmiljön i MKB utförs av en resurs som är arkeolog och kulturgeograf med ca 30 års erfarenhet av kulturmiljöutredningar och arkeologiska inventeringar.*

*Järnvägsplanen bedöms sammantaget medföra små till obetydliga konsekvenser för kulturmiljön. Detta gäller både kulturvärden i ett större perspektiv, som framgår av riksintressets värden, och de berörda enskilda lämningarna.*

## **Naturmiljö**

I samrådsunderlaget framgår att fågelinventeringar är gjorda i området år 2013 och 2021 samt en naturvärdesinventering i järnvägskorridoren sommaren 2022. Bedömningen är att den nya järnvägen inte kommer att påverka bevarandestatus eller ekologisk funktion för någon av de berörda arterna i området. Det framgår däremot inte tydligt av underlaget vilka arter som berörs, om det påträffats skyddade eller rödlistade arter och hur Trafikverket kommit fram till sin bedömning att bevarandestatus inte påverkas. Resultat och dokumentation/rapport från inventeringarna behöver göras tillgängliga i samband med att MKB:n skickas in och det ska framgå av handlingarna hur Trafikverket kommit fram till sina bedömningar.

Som det framgår av underlaget kommer vattendraget Luossajoki att behöva dras om och kulverteras och det finns två alternativ för detta. Båda alternativen behöver utredas och konsekvensbedömas. Det framgår till exempel att fjärilen mörkbrämad fältmätare påträffats längs Luossajoki. Arten är starkt hotad (EN) enligt senaste rödlista. I Artdatabankens Artfakta omnämns Kiruna stads expansion och exploatering av mark runt flygplatsen som ett hot mot fjärilen som har en mycket begränsad utbredning i landet. 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. Dess främsta förekomststyor bör undantas från exploatering.

Mot denna bakgrund anser Länsstyrelsen att en artskyddsutredning för mörkbrämad fältmätare behöver inkluderas i MKB:n och att det är lämpligt att Trafikverket tar hjälp av expertis på området för att beskriva förutsättningar för artens förekomst och fortlevnad i området, om och hur genomförandet av järnvägsplanen kan komma att påverka arten negativt och vilka skyddsåtgärder och anpassningar som kan vidtas för att säkerställa artens fortlevnad.

Potentiella grundvattensänkningar och skyddsåtgärder för att förhindra avvattning av berörda våtmarker är fortfarande under utredning. Länsstyrelsen har därför inget att ta ställning till, men förutsätter att det kommer att beskrivas i MKB:n. Om det finns skyddade eller rödlistade arter som kan komma att påverkas av grundvattensänkningar behöver det till MKB:n tas fram en artskyddsutredning även ur den aspekten.

*Trafikverket svarar:*

*Naturvärdesinventeringen presenteras tillsammans med miljökonsekvensbeskrivningen. Där redogörs för vilka arter som påträffats under inventeringsarbetet.*

*Mörkbrämad fältmätare har ej påträffats under inventeringsarbetet. Inte heller vattenmåra, som äts av larverna, har påträffats vid inventeringen. Fjärilen är rödlistad*

*men inte fridlyst och omfattas inte av artskyddsbestämmelserna. Trafikverket har i planering av ny järnväg strävat efter att flödena i Luossajoki inte ska påverkas.*

*För Luossajoki har två principiella alternativ av omgrävning studerats. Ett kortare alternativ med vattendraget i nära befintlig sträckning och en lång kulvert under stationsområdet samt ett längre alternativ med lång ny sträckning av vattendraget.*

*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. Det är dock Havs- och vattenmyndigheten som fattar beslut om ny statusklassning. Baserat på denna togs det i juni 2023 beslut om alternativet där vattendraget ligger kvar i befintlig sträckning, med en längre kulvert under stationen. Under förutsättning att kulverten inte stryker 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 fåltmätare, 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.*

*Det alternativ som valdes bort, att leda om vattendraget längre söderut, skulle innebära en kortare passage under järnvägen men två ytterligare passager under väg 870. En omgrävning söderut skulle även innebära ca 130 000 m<sup>3</sup> jordschakt då terrängen är högre längre söderut. Schakten skulle innebära ett stort ingrepp i landskapet och även innebära sprängning i berg. Att återställa vattendragets naturliga strandzon skulle vara svårt.*

## **Vattenverksamhet**

I samrådsunderlaget finns inget konkret beskrivet kring vattenverksamhet på grund av pågående utredningar och fortsatt arbete. Det innebär att länsstyrelsen i detta skede har svårt att komma med konkreta synpunkter, däremot önskar länsstyrelsen påtala några punkter inför det fortsatta arbetet.

### Anmälan om vattenverksamhet

Som det framgår så kommer järnvägen passera några mindre bäckar samt Luossajoki och en utredning om miljö kvalitetsnormerna för bäcken pågår med anledning av att någon form av omledning kommer krävas.

Länsstyrelsen vill här påtala: För att en omgrävning av ett vattendrag ska kunna hanteras som en anmälan får inte medelvattenflödet vara större än 1 kubikmeter per sekund. I annat fall krävs tillstånd.

I samrådsunderlaget framgår att skyddsåtgärder för arbeten i och kring vattendrag kommer att arbetas fram i samband med att anmälningarna om vattenverksamhet tas fram, till exempel skydd mot grumling och hänsyn till fiskars lekperioder. Det framgår också att samtliga trummor som ska anläggas i projektet kommer att anläggas så att inga vandringshinder uppstår och naturlig bäckbotten återskapas i trumman. Länsstyrelsen konstaterar att detta är bra men vill också uppmärksamma Trafikverket att förutom olika försiktighetsmått kring själva arbetet med att anlägga en trumma så bedömer länsstyrelsen också om vattendragets naturliga funktion kan bevaras när trumman väl är på plats. Därför är det viktigt att det i en anmälan om vattenverksamhet, liksom i kommande MKB, framgår hur Trafikverket planerar för detta. Till exempel genom att redovisa hur man planerar att

dimensionera trummorna i förhållande till vattendragets bredd, (där länsstyrelsen förordar minst 1,2 gånger vattendragets bredd) trummornas lutning, överdjup, erosionsskydd mm.

*Trafikverket svarar:*

*Enligt modelldata från SMHI är den naturliga medelvattenföringen för Luossajoki 0,65 m<sup>3</sup>/s. En del av det flödet, 0,107 m<sup>3</sup>/s leds dock från Luossajärvi via Pahtajoki, vilket ger att kvarstående medelvattenföring i Luossajoki uppgår till 0,543 m<sup>3</sup>/s. Därmed är det aktuellt med anmälan om vattenverksamhet, och inte tillstånd.*

*I anmälan om vattenverksamhet, liksom i MKB, kommer det att framgå hur Trafikverket planerar för att bevara vattendragens funktion gällande dimensionering av trummor. Trummorna dimensioneras med så kallad klimatfaktor för ökade framtida vattenflöden, och med minst 1,2 gånger vattendragets bredd. Trummornas dimensionering avseende lutning, överdjup och erosionsskydd är detaljprojekteringsfrågor som hanteras i kommande skeden.*

#### **Markavvattning och bortledande av grundvatten**

Av samrådsunderlaget framgår att Trafikverket utreder potentiella grundvattensänkningar och påverkan på myrarna längs sträckan, men inget konkret om dessa undersökningar finns redovisade i underlaget. Länsstyrelsen konstaterar att resultatet av utredningarna bör redovisas inför kommande MKB liksom vilka vattenverksamheter man avser ansöka om tillstånd för och vilka man avser hantera inom en anmälan.

*Trafikverket svarar:*

*De grundvattensänkningar som blir aktuella påverkar inga allmänna eller enskilda intressen och bedöms därför inte omfattas av tillståndsplikt. De naturvärden som är grundvattenberoende ligger utanför de påverkansområden som de aktuella grundvattensänkningar bedöms medföra.*

#### **Buller, vibrationer och ljus**

I samrådsunderlaget framgår att inga bullerskyddsåtgärder bedöms nödvändiga med anledning av få tågrörelser. Länsstyrelsen vill här påtala att i och med att den föreslagna lokaliseringen är centrumnära så bör även en bedömning av påverkan från vibrationer och ljus på kringliggande bostäder presenteras i den kommande MKB:n.

*Trafikverket svarar:*

*Järnvägen ligger som närmast ca 270 m från närmaste bostadsbebyggelse. Detta, tillsammans med den relativt sett glesa trafikeringen av enbart persontåg gör att bullerpåverkan på bostadsbebyggelse blir liten. Enligt bullerutredningens resultat har Trafikverket inte möjlighet att föreslå bullerskyddande åtgärder för bostäder. Även stationen, som tillgänglighetsmässigt betraktas som centrumnära, ligger på ett avstånd om ca 270 m från närmaste bostadsbebyggelse.*

*Avståndet till närliggande bebyggelse samt det faktum att järnvägen endast kommer att trafikeras av persontrafik samt områdets geotekniska egenskaper ligger till grund för att det inom järnvägsplanen inte genomförs någon vibrationsutredning.*

*Avståndet till närliggande bebyggelse samt att området mellan järnvägen och bebyggelsen är skogb eklätt ligger till grund för att eventuell påverkan av ljus på närliggande bostäder inte bedöms i järnvägsplanen.*

## **Masshantering**

Eftersom projektet bedöms innebära stora mängder överskottsmassor så bör det i MKB:n biläggas en masshanteringsplan där uppskattad mängd överskottsmassor framgår. Det bör också framgå hur Trafikverket utifrån tekniska egenskaper och eventuella föroreningsinnehåll avser att omhänderta överskottet.

*Trafikverket svarar:*

*En masshanteringsplan tas fram i arbetet med järnvägsplanen. Resultatet kommer att redovisas i separat PM samt i järnvägsplanens MKB.*

## **Klimatanpassning**

Samrådsunderlaget och planprocessen saknar hittills beskrivningar, utredning, analys och åtgärder avseende klimatanpassning. Det vill säga åtgärder för att hantera risker för människa, miljö och egendom som följer av ett förändrat klimat. Det är angeläget att denna brist åtgärdas till det fortsatt då Trafikverket liksom andra statliga myndigheter är ålagda genom Förordning (2018:1428) om myndigheters klimatanpassningsarbete att anpassa sin verksamhet till ett förändrat klimat. Trafikverket har också utvecklat och fastställt interna styrdokument för detta arbete, vilka med fördel kan användas.

Länsstyrelsen vill i det sammanhanget påtala att det är viktigt att utgå från de klimatologiska förutsättningarna som kan komma att bli aktuella i planområdet under anläggningens bedömda brukandetid.

*Trafikverket svarar:*

*Ett arbete med klimatanpassning och klimatreducerande åtgärder ingår i arbetet med järnvägsplanen. Arbetet sker enligt de riktlinjer som finns i Trafikverkets interna styrdokument och redovisas i separata PM samt sammanfattat i järnvägsplanens MKB.*

*Vid dimensionering har hänsyn tagits till framtida ökade flöden via klimatfaktorer.*

### 6.1.2. Samråd med Kiruna kommun

Under arbetet med utformning av planförslaget har samråds- och arbetsmöten fortsatt skett med kommunen.

Möten har genomförts för att diskutera aktuella teknikfrågor i järnvägsplanen samt att samordna Trafikverkets och kommunens utrednings- och planarbete för Kiruna ny järnvägsstation.

Kiruna kommun inkom med ett yttrande till Trafikverket i mars 2022, med anledning av utredning av lokalisering av ett nytt sjukhus i Kiruna. Med anledning av detta utreddes ett justerat stationsläge, förskjutet österut för att medge tillräcklig yta för ett sjukhus mellan järnvägsstationen och bostadsområdet Lombolo. I maj 2022 inkom kommunen med ett yttrande om ytterligare förskjutning av stationsområdet österut.

Kiruna kommun tog beslut om lokalisering av det nya sjukhuset i september 2022, vilket har tagits in som en ny förutsättning i Trafikverkets planarbete.

Möten med kommunen har även genomförts gällande passagebehov för skotertrafik och rörligt friluftsliv av järnvägen i Kiruna. Kommunen har lämnat förslag på placering och utformning av passagera.

#### 6.1.2.1. Yttrande från Kiruna kommun

Kommunen har deltagit och yttrat sig inom järnvägsplaneprocessen i tidigare skeden, och vidhåller det som framförts och kompletterar nu med specifika synpunkter kring själva planutformningen, förväntade effekter m.m. Yttrandet inleds med en samlad bedömning kring helheten, följt av synpunkter från kommunala funktioner.

#### **Samlad bedömning**

Den föreslagna spårsträckningen inom den västra korridoren gör att barriärerna och störningarna i landskapet samlas och bedöms därför inte medföra betydande negativa effekter för omgivning, verksamhet och framtida exploatering. Kommunen ser det som viktigt att Trafikverket arbetar vidare med utformningen och att gestaltning genomförs på ett sådant sätt att det avvikande uttrycket minimeras.

Det föreslagna stationsläget innebär att stationen hamnar relativt nära centrum och kommunen får bra förutsättningar för att planlägga och uppföra stationsmiljön och infrastruktur, som en naturlig förlängning av stadsmiljön. Kommunens planering för samlokaliseringen av resecentrum och sjukhus förstärker också detta.

Kommunen har inga synpunkter på de föreslagna nya delsträckor av väg 870, och vill också framhålla att placeringen av cirkulationen vid korsningen mot Lomboleden är bra då det möjliggör en anslutning mellan cirkulationen och industriområdet norr om vägen. Kommunen ser det som viktigt att Trafikverket arbetar vidare med utformningen och att gestaltning genomförs på ett sådant sätt att det avvikande uttrycket minimeras.

Ur kommunens planeringsperspektiv är det viktigt att arbetet med järnvägsplanen kan fortlöpa enligt utsatt tidplan, samt att finansieringsfrågan löses för att planen ska kunna lyftas för fastställelseprövning. Eventuella fördröjningar i detta leder till låsningar inom kommunens planering, vilket kan få stora negativa konsekvenser för samhällsutvecklingen i Kiruna.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket delar kommunens uppfattning om att det är en fördel att samla barriärerna i en gemensam korridor för att minska de olägenheter och negativa effekter som*

*infrastrukturen medför. I det fortsatta arbetet kommer förslaget att utformas i detalj och i det arbetet eftersträvas god gestaltning.*

*Trafikverket noterar kommunens uppfattning om projektets tidplan och finansiering. Projektet Kiruna ny järnvägsstation är med i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastruktur 2022-2033 som beslutats av regeringen. Trafikverkets ståndpunkt är att LKAB som statligt bolag, vars verksamhet helt ligger bakom den pågående samhällsomvandlingen även har en skyldighet att finansiera den nya järnvägsstationen inklusive anslutande järnväg.*

Specifika synpunkter:

### **Markhushållning, attraktivitet och gestaltning**

Då anläggandet av järnvägsspåren och förändringarna av väg 870 kommer att ta stora markområden i anspråk ser kommunen att detta behöver ske på medvetet och hållbart sätt. Exempelvis genom att arbetsområdets storlek begränsas till det nödvändigaste för att inte skada eller avlägsna mer träd/buskar/markvegetation än nödvändigt. I längsta möjliga utsträckning nyttja tidigare ianspråktagna markområden. Vid trädsäkringen utmed spårsträckan är det viktigt inte avverka träd som faktiskt inte har förutsättningar att bli så storvuxna att de kan riskera att orsaka skada på driften av järnvägen i dess slutliga läge. Etableringsytan nära Lombolleden bör utformas så att avverkning av uppvuxna granar inte behöver ske.

I samrådsunderlaget saknas visualiseringar av järnvägsanläggningen samt de planerade broarna sett från närbelägna bostadsområden, väg 870, samt motions- och friluftsområdena etc. För de sträckningar där järnväg och bropassager är belägna på 5-10 m höga bankar ser kommunen det som extra viktigt att utformning och gestaltning genomförs på ett sådant sätt att det avvikande uttrycket minimeras. Kommunen tycker likt Trafikverket att det är viktigt att broarna får en genomtänkt utformning och gestaltas efter hur synliga de är i landskapet. Bron för Sommarleden bör således anläggas med en luftig konstruktion utan mäktiga bankar/ramper. Kiruna kommun konstaterar att i andra järnvägsprojekt i Sverige anläggs järnväg på landbroar i stället för höga järnvägsbankar för att minska markintrång, barriäreffekter samt negativ inverkan på landskapsbild.

Den nya järnvägen kommer att bli ett påtagligt nytt inslag i landskapsbilden, likaså förändringarna av väg 870. Den förlust av ekologiska miljöer som sker bör hanteras och dess konsekvenser minimeras. Råa makadamslänter bör inte vara dominerande. Växtlighet bör ges möjlighet att återetableras eller sås in.

Trafikverket ser att det behövs en helhetslösning för gestaltningen för att stationsområdet ska vara välkomnande, igenkännande och sammanhållen vilket kommunen instämmer i. En omfattande uppfyllnad kan bli nödvändig för att möta nivån för järnvägsanläggningen. Vid uppfyllnad av mark minskar möjligheterna att bevara träd och markvegetation, stora träd är kostsamma att plantera men värdeskapande för stadsrummet. Utifrån den vid samrådet angivna höjden på stationsläget 456 m ö h, c:a 6 meter över befintlig väg 870 (Nikkaluoktavägen), kan det bli svårt att bevara befintliga träd. Attraktiva, hållbara stadsmiljöer innefattar även uppvuxna träd som är rumsskapande, ger skugga, gynnar biologisk mångfald, renar luften och fångar upp stoft från trafiken. Även stationsområdets gestaltning och utformning sett från väg 870 och Lombolleden är viktig då Kiruna vill fortsätta att utvecklas som en attraktiv stad. En tydlighet kring de begränsningar Trafikverket ser avseende en sänkning av profilen vid angöring till stationsläget saknas i samrådsunderlaget.



*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket arbetar med optimering av markspråket i produktionsplaneringen för projektet. Tillräcklig yta för effektivt och säkert genomförande måste säkerställas i planen. Trafikverket får dock inte ta mark i anspråk som inte behövs. Detsamma gäller även yta för trädsäkring längs järnvägen. Växtligheten i Kiruna gör att en smalare zon för trädsäkring kan användas jämfört med andra platser i landet.*

*Gestaltningen är en viktig del i järnvägsplanen. I arbetet med järnvägsplanen har ett Gestaltungsprogram arbetats fram, som innehåller både landskapsanalys och förutsättningar för gestaltungsarbetet samt ger förslag på gestaltning av anläggningen.*

*De delar av stationsområdet som ligger inom Trafikverkets ansvarsområde kommer inte att förses med träd, då de utgör spår område och område för drift och underhåll.*

### **Ljutföroreningar**

Vid utformning av belysningsanläggningen för stationsområdet ser kommunen stort värde i en utformning som minskar risken för ljutföroreningar samt möjliggör effektiv styrning av belysningen. Detta för att värna möjligheten att se norrsken och samtidigt hushålla med energi.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket noterar detta och tar det i beaktande i den fortsatta projekteringen av anläggningen. Säkerhets- och trygghetsperspektiv beaktas vid utformning av belysning av stationsområdet.*

### **Bostäder, buller, hälsa och friluftsliv**

Bullerberäkningar visar endast på ett fåtal överskridningar av riktvärden för maximal ljudnivå för bostäder belägna på Virvelvägen. Kommunen har idag brist på bostäder i stort men även i attraktiva lägen, närheten till naturen och motionsspåren i berört område är attraktivt varmed negativ inverkan från buller är önskat.

Kommunen har i sin fördjupade översiktsplan för Kiruna centralort pekat ut ett utvecklingsområde söder om Lombolo för bostäder. Om inga bullerdämpande åtgärder vidtas ser kommunen en risk att framtida utveckling kan komma att försvåras.

Järnvägen kan också komma att utgöra barriär för väkanslutningar mot väg 870 och då eventuellt begränsa framtida utvecklingsmöjligheter.

Naturområdet syd- och sydost om Lombolo utgör ett tätortsnära rekreativsområde med möjlighet att utöva motion och friluftsliv. Såväl strövstigar som motionsspår som är viktiga för invånarna finns i anslutning till planerad spårsträcka. Åtgärder för att minska negativ påverkan på dess funktion och värde ur ett användarperspektiv bör utredas. Riktvärden för buller avseende tätortsnära rekreativ- och friluftsområden bör vara styrande. Trafikverket framhåller i samrådsunderlaget att inga bullerdämpande åtgärder kommer att vara nödvändiga utifrån utförda bullerberäkningar, kommunen anser att detta behöver utredas ytterligare med hänsyn till människans hälsa och upplevelse.

Skidspåret, Ahlströmsspåret, är i nuläget ett uppskattat och lättåkt dagspår med låga lutningar. Om passagen över järnvägen utformas med 10,5 % lutning i enlighet med samrådsunderlaget kan det komma att utgöra en barriär för åkare att nyttja spåret. Passagen över järnvägen behöver även lutningsmässigt harmonisera med spårets karaktär i övrigt för att dess funktion ska bibehållas.

*Trafikverket svarar:*

*Bullerutbredningen från järnvägen avseende ekvivalent nivå över 55 dB(A) överlappar inte kommunens utvecklingsområde söder om Lombolo. Bullerutbredningen avseende maxnivå 70-75 dB(A) överlappar områdets östligaste del. Trafikverket ansvarar för de bullerstörningar som uppkommer av ny infrastruktur på befintlig bebyggelse. Vid nybyggnad av bostadsområden har kommunen att ta hänsyn till befintliga omgivande ljudnivåer.*

*Bullerutbredningen från järnvägen avseende ekvivalent nivå över 55 dB(A) (riktvärde för tätortsnära rekreativområden) överlappar inte motionsspåret öster om Lombolo.*

*Bullerskyddsåtgärder kommer inte att behöva vidtas inom projektet. De fåtal tågpassager per dygn enligt trafikprognos ger upphov till låga ekvivalenta ljudnivåer. De låga nivåerna gör att Trafikverket inte heller har rätt att utföra bullerskyddsåtgärder.*

*Skoterlederna öster och söder om Lombolo torde under skotersäsongen medföra buller för befintliga och planerade bostadsområden och det tätortsnära rekreativområdet (skidspåret) vid Lombolo.*

*Skidspårets lutning på 10,5% är en kortare backe, där 4,2 meter höjdskillnad överbryggas på en sträcka av 40 meter. Spåret kommer även med denna korta lutning att kunna anses vara lättåkt. Det är viktigt att kort efter passagen av järnvägen att komma ner till befintlig marknivå av hänsyn till elsäkerhet då en kraftledning måste passeras. Exakt utformning av nytt skidspår regleras dock inte i järnvägsplanen, utan görs i samråd med Kiruna kommun i senare skeden.*

## **Rennäringen**

Större delen av järnvägsplanen berör Laevas sameby, med markområden som utgör riksintresse för rennäringen med utpekad svår passage samt strategiskt viktig mark för rastbete. Det återfinns även anläggningar så som en renvaktarstuga med ett intilliggande rengårde/arbets-/övergångshage. Det är viktigt att rennäringsens möjligheter till att utöva renskötsel även säkerställs fortsättningsvis. En ny bro, faunapassage, är planerad och ska ersätta nuvarande faunabro. Det är viktigt att den utformas så att den uppnår sin funktion sett i det system som den ska fungera i. I de nordliga delarna av järnvägsplanområdet berörs Gabna sameby och mark utpekad som riksintresse för rennäringen, svår passage samt strategiskt viktig mark för rastbete.

*Trafikverket svarar:*

*Järnvägen kommer att medföra ett visst bortfall i betesmark. Genom att samla väg och järnväg till en gemensam korridor minimeras detta intrång. Det är Trafikverkets bedömning att vald utformning tillsammans med föreslagna åtgärder säkerställer rennäringsen fortsatta verksamhet i Kiruna, och att flytt även fortsättningsvis kan bedrivas förbi Kiruna. Befintliga anläggningar såsom renvaktarstuga och övergångshage berörs inte av planerna.*

*Befintliga ledstrukturer för renar med hagar, ledarmar och trädriddaer anpassas och kompletteras i området kring järnvägsplanen. Sådana åtgärder fastställs inte i järnvägsplanen men kommer att genomföras i senare skeden i samråd med samebyarna och fastighetsägarna.*

## Ekonomi

Regeringens beslut om nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 förutsätter att finansieringen för den nya järnvägsdragningen kräver full extern finansiering. Kiruna kommun utgår från att staten löser finansieringen i närtid så att järnvägsplanen kan fastställas och anläggande kan påbörjas så att stadsomvandlingen inte avstannar utan kan fortgå med full kraft.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket delar kommunens uppfattning. LKAB som statligt bolag och direkt ansvarig för samhällsomvandlingen i och med pågående gruvverksamhet har det fulla finansieringsansvaret för ny järnvägsstation med anslutande spår till Malmbanan.*

## Tillgänglighet och trygghet

Kommunen ser positivt på att Trafikverket vill möjliggöra för framtida behov och att fler tåg samtidigt ska kunna befinna sig på stationsläget. Stationen utgör dock inte någon bytesstation mellan olika tåglinjer varmed fördelarna med mittperrong ur resenärsperspektiv till dess att fler tågavgångar finns blir begränsad.

Såväl vid den ursprungliga järnvägsstationen som den tillfälliga järnvägsstationen har påstigning av tåg kunnat ske direkt vid stationsbyggnad från sidoperrong. Sådan utformning underlättar för alla oavsett rörelseförmåga att ta sig till tåget. Stora trappförsedda nivåskillnader blir begränsande tillgänglighetsmässigt för äldre personer, rörelsehindrade, resenärer med mycket packning, passagerare med barnvagn etc.

Att en passage under spår område utformas med gott ljusinsläpp är ingen garanti för upplevd trygghet. Denna typ av miljöer har en tendens att utsättas för skadegörelse i form av klotter, urinering etc. vilket kan upplevas otryggt. Denna typ av miljöer förknippas också med utsatthet och brott. Även ur en attraktivitetssynpunkt, som första intryck av Kiruna vid ankomst med tåg, kan det vara negativt. En sidoperrong som komplement till föreslagen lösning är fortsatt önskvärt ur ett tillgänglighets- och attraktivitetsperspektiv.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket studerade tidigare en station med sido- och mittplattform. För att göra stationen mindre platskrävande och ge utrymme för det planerade sjukhuset valdes den lösningen bort till förmån för en station med enbart mittplattform. Det är viktigt att resandeutbyte kan ske mellan flera tåg samtidigt i Kiruna C. Den föreslagna utformningen av stationen möjliggör framtida förändrade trafikupplägg för t ex nattågstrafiken.*

*Tillgängligheten till plattformen tillgodoses genom att den planskilda förbindelsen utrustas med hissar förutom trappor.*

*Avsikten med plattformsförbindelsen under stationen är att den ska leda från en stationsbyggnad till plattformbyggnaden i en inomhusmiljö. Förutom ljusinsläpp kommer även belysning att finnas. Vid de tider på dygnet som inga tåg trafikerar stationen kan förbindelsen vara låst, vilket minskar risken för skadegörelse etc.*

## Risker

Vid successiv ombyggnation av vägar finns risk att helhetsperspektivet går förlorat. I samrådsunderlaget framgår att väg 870 kommer att smalna av efter befintlig vägbro över järnvägen. Om vägbredden måste variera utmed körsträckan behöver utformning och skyltning vara tydlig så att inte olycksrisker uppstår. Av samrådsunderlaget framgår också en föreslagen ny överfart för skoterled direkt norr om befintlig passage över järnvägen.

Föreslaget läge bedöms kunna vara trafikfarligt sett till skymd sikt då passagen över vägen kommer på ett krön i en svag kurva och angöringen med skoter behöver ske uppför en lång slänt med skymmande snövallar och räcken.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket förändrar inte vägbredden på väg 870. Befintlig vägbredd är 9 meter fram till infarten mot KIA. Därefter minskar bredden till 7,5 och sedan till 7,0 meter vid passagen över befintlig järnväg (Malmbanan). Efter passagen av järnvägen smalnar vägen av ytterligare, till 6,5 meter.*

*Trafikverket anordnar två planskilda passager för friluftslivet över järnvägen. Dessa anpassas för att även skotertrafik ska kunna nyttja passagerna. Skoterleder redovisas i övrigt schematiskt baserat på det underlag Trafikverket fått av kommunen. Det är kommunen som ansvarar för skoterledernas utformning.*

### **Detaljplan Befintliga detaljplaner**

Föreslagen spårdragning överlappar endast en gällande detaljplan: Stadsplan 25-P80/85 Lombolaleden. Planens ändamål är vägområde för en väganslutning mellan nuvarande E10 och Österleden. Den del av detaljplanen som överlappas av järnvägsplanen är reglerad som Allmän plats - park eller plantering. Kiruna kommun kommer i sin nya detaljplan vid stationsområdet ersätta eller häva denna del från gamla detaljplanen för att ge planstöd åt järnvägsstationen. Om detaljplanen inte är i fas med järnvägsplanen inleder kommunen ett separat ärende med enda syfte att häva den del som överlappas.

Järnvägsplanens korridor berör 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. Det finns ett pågående detaljplanearbete som täcker samma område, initierad av LKAB. Inom ramen för det arbetet har kommunen suttit i trepartsmöten med LKAB och Trafikverket och bedömt att spårdragningen inte berör detaljplanerna, varken gällande eller planerade.

Kiruna Cargo driver en detaljplan strax söder om LKABs detaljplan. Denna överlappar också med korridoren för ny järnvägsstation, däremot berörs inte spårdragningen.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket noterar detta. Fortsatt samverkan med kommunen kommer att vara nödvändig. Avgränsning och samordning mellan järnvägsplan och detaljplan behövs i det fortsatta arbetet.*

*Järnvägsplanens åtgärder påverkar inte LKABs detaljplan. I arbetet med järnvägsplanen sker samråd med Kiruna Cargo för att samordna plangränserna och säkerställa att planerna inte överlappar varandra.*

### **Pågående detaljplan för stationsområdet**

Som framgår i Trafikverkets samrådsunderlag åligger det kommunen att planera och anlägga infrastrukturen till och från järnvägsstationen, miljön i anslutning till stationsområdet samt stationshuset. Kommunen ombesörjer dessa delar i en detaljplan. Syftet med detaljplanen är att planlägga för ett resecentrum innehållande ett stationshus som kompletterar järnvägsstationen samt en bussterminal för länstrafiken. I samma detaljplan utreds även placering för nytt sjukhus enligt Kommunstyrelsens beslut den 2022 09-05.

Detaljplaneområdet som utreds tangerar järnvägsplanens västra plangräns. Utöver att säkerställa ovan nämnda funktioner ska detaljplanen även föreslå rationella kopplingar till stationen från betydande målpunkter i Kiruna för alla relevanta trafikslag.

Kommunens detaljplanearbete måste tidsmässigt och geografiskt anpassas till Trafikverkets förslag på spårdragning för att skapa en effektiv anslutning för resenären till perrongen. Denna anpassning fångas upp i den kontinuerliga välfungerande dialog parterna har sinsemellan.

Biooljepannorna som påverkas av aktuell spårdragning ska säkerställas på en ny lämplig placering, antingen i aktuell detaljplan, eller på ett annat lämpligt område.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket noterar detta. Fortsatt samverkan med kommunen kommer att vara nödvändig.*

### **Trafikplanering**

Den föreslagna placeringen ger kommunen bra förutsättningar för att ordna goda anslutningar för resor till och från området. I närområdet finns idag ett nät av kommunala gator och GC-vägar, som sedan tidigare planerats att utvecklas för att koppla samman centrumkärnan med Lombolo-området. Vilket gör att ett tydligt trafikstråk mellan centrum-stationsområdet-Lombolo upprättas för bil, buss, cykel och gångtrafikanter.

Med detta som bakgrund, kan kommunen med relativt små medel ordna goda anslutningar och hög tillgänglighet till stationsområdet. Kommunen bedömer att den föreslagna placeringen leder till positiva synergieffekt för boende och det planerade resecentrum- och sjukhusområdet ur ett trafikperspektiv. Trafiken på Söderleden kommer öka som en följd av att resecentrum, sjukhus m.m. etableras. Gatan kommer behöva byggas om för att hålla nere hastigheterna, dels för att tillgodose en god trafiksäkerhet, dels för att minska bulleralstringen från fordonstrafiken.

Det föreslagna läget av den nya cirkulationen i korsningen väg 870 och Lombololeden medger att industriområdet kan anslutas genom att kommunen upprättar ett fjärde ben. Denna anslutning har stöd i kommunens trafikplan samt gällande detaljplan. En sådan lösning skulle ge en stor avlastning för norra delen av Söderleden, som idag får ta all trafik som går in och ut ur industriområdet. Vilket i sin tur medger en attraktivare koppling mellan stationsområdet och centrum. För hela industriområdet finns beslut om planprogram (KS 2020-08-31), där anslutningar ska studeras vidare.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket noterar detta. Fortsatt samverkan med kommunen kommer att vara nödvändig.*

### **Projekt och exploatering**

Rättigheter, ledningar, markärenden, ledningsflytt, avstämning TRV.

Trafikverket behöver markåtkomst från Kiruna kommun för den föreslagna lägessträckningen vad gäller Lombolo 12:1. För det fall, behöver en förfrågan om markförvärv inlämnas skriftligt till Kiruna kommun som då kan påbörja ett ärende hos projekt- och exploateringsenheten.

Bullerpåverkan söder om Lombolo sträcker sig ut över kommunens markreserv. Detta kan medföra att möjligheten att detaljplanelägga för ändrad markanvändning inskränks då

bullernivån bedöms bli för hög mot fasadvägg utan bullerdämpande åtgärder. Kommunen önskar ta del av den kompletta bullerutredning som föreligger längs kommunens fastighet Lombolo 12:1.

För att möjliggöra utveckling av södra delen av fastigheten Lombolo 12:1, kan anslutande vägar från Nikkaluoktavägen behöva anordnas och angöras på ett funktionellt sätt sett till behovet av exploateringsgrad.

Söder om Lombolo finns nyttjanderättsavtal med part LKAB avseende borrhplintar för markdeformationsmätning. Kommunen kan inte svara för om eventuell markrörelser har kunnat påvisats. LKAB gör, beroende på geografiskt läge, upp till 4 st mätningar per år/plint. Dessa plintar etablerades sommaren år 2022. För mer information om mätresultat och markpåverkan hänvisas kontakt med LKAB gruvmätning.

På kommunens fastighet Lombolo 12:1 i det nordvästra hörnet, ovanför Ala Lompolo finns nyttjanderätt avseende grundvattenmätning med part LKAB.

Lägenhetsarrende finns på fastigheten Lombolo 12:1, mellan Kiruna kommun och Länsstyrelsen för ändamål skidspår och rastplatser Lombolo.

Kommunen kan inte bedöma hur rättigheterna kan komma att påverkas av tänkt verksamhet så som järnvägsspår. Samrådande möte krävs i fråga där Trafikverket förslagsvis kan verka sammankallande. Trafikverket ansvarar för att ersätta ställda krav från nyttjanderättshavare till följd av deras omlokalisering eller omkostnader.

Det finns kommunalt fiber i området som kommer behöva flyttas. Omlokalisering sker i samråd med Gironet och projekt och verksamhet. Trafikverket bekostar ledningsflytt och merkostnad som kan uppstå till följd av nyetablering.

För påverkan på befintlig ledningsinfrastruktur, såsom dagvatten-, och VA-anläggning samt fjärrvärme svarar Trafikverket av att bekosta omlokalisering eller ombyggnation av. Det åligger Trafikverket att i möjligaste mån verka för i tidigt skede samråda för omlokaliseringalternativ som fungerar ur kommunens drifhänseende, rådande föreskrifter och lagstiftning.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket noterar detta. När en järnvägsplan fastställs och vinner laga kraft får Trafikverket rätt att genomföra det som har beslutats i planen. Järnvägen måste byggas 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.*

*Trafikverket har levererat den färdigställda bullerutredningen till kommunen efter samrådtiden.*

*Trafikverket bedömer att ingen påverkan uppstår på LKABs nyttjanderätt. Skidspåret Ahlströmsspåret påverkas av järnvägen och får ny dragning mellan väg 870 och ny järnväg. Trafikverket ombesörjer detta i samråd med aktörer från kommunen och företrädare för skidspåret.*

*Påverkan på befintliga ledningar hanteras inom det arbete med ledningssamordning som genomförs inom järnvägsplanen samt det framtida arbetet med byggprojekttering.*

*Fortsatt samverkan med kommunen kommer att vara nödvändig.*

## **Fritid**

Kommunens fritidsenhet har varit delaktig i arbetet kring de föreslagna friluftspassager, såväl kring placering som utformning. Kommunen är positiva till förslaget och ser att dessa två passager ger möjligheter att anpassa dragningar av skoter- och skidleder även i ett framtidsperspektiv.

Skoter-, skid-, och hundspannsspår kommer att behöva anpassas som en konsekvens av järnvägsdragningen, men bedöms inte medföra någon betydande påverkan i med de föreslagna passagera. Fritid förutsätter att projektet står för kostnaderna för de anpassningar som blir aktuella, men är behjälplig i arbetet kring sträckningar.

Fritid har i dialogen förordat broar framför viadukter och framhållit att dessa behöver vara 4,5 meter breda för att medge preparering med pistmaskin, samt att radierna inte får vara för snäva och lutningarna får inte vara för kraftiga. Fritid är gärna delaktig i senare skeden när den detaljerade utformningen tas fram.

De föreslagna passagera är i linje med dessa önskemål och medför därför att negativa påverkan på det rörliga friluftslivet minskas.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket noterar detta. Fortsatt samverkan med kommunen kommer att vara nödvändig.*

## **Folkhälsstrategi**

Det finns ett behov av att säkerställa suicidprevention vid samhällsplanering vid olika platser, inklusive kollektivtrafikstationer och passager. Det är viktigt att ta hänsyn till de olika riskerna som kan finnas och implementera lämpliga säkerhetsåtgärder för att minska risken för självmord. Det är positivt att Trafikverket har en egen nationell strategi inom området psykisk hälsa och suicidprevention. Den kommer säkerligen att ingå i planering av järnvägsplan Kiruna och ta hänsyn till de olika riskerna samt implementera lämpliga åtgärder för att minska risken för självmord.

När det gäller den aktuella sträckningen, finns det några specifika platser utifrån lokal kännedom, som kan behöva uppmärksammas. De är passagera för Ahlströmsspåret och Sommarleden med flera risker som bör beaktas, fallrisk och risk för att hamna på spåren framför ett tåg. Även vid järnvägsstationen, särskilt om den kommer att vara nära sjukhus eller andra områden där det finns en ökad risk för självmord, kan det planeras med system som underlättar varningar för personer på spåren, om sådana händelser skulle inträffa. Detta kan bidra till att förhindra allvarliga skador och förlust av liv, exempelvis nödstopp av tåg.

*Trafikverket svarar:*

*Suicidprevention är en viktig del av utformningsarbetet i järnvägsplanen. Den nya järnvägen kommer i sin helhet att vara försedd med stängsel. Vid stationen och ner till Sommarleden föreslås personskyddstängsel och söder om Sommarleden viltstängsel. Broarna utformas förutom med räcken även med stängsel för att förhindra och försvåra att människor kan hamna på spåret.*

## **Räddningstjänsten**

I kapitel 2.4.3 anges att säkerhetsavstånd till bebyggelse uppfylls från den nya placeringen av väg 870 med den omfattande transporten av farligt gods.

Räddningstjänsten önskar ytterligare förtydligande kring detta. Räddningstjänsten ställer sig också frågande till om hänsyn till den eventuella byggnationen av sjukhus har tagits med i beräkningarna. Sjukhus som är att betrakta som en ytterst skyddsvärd verksamhet konstrueras vanligtvis med en utrymningsstrategi som innebär att utrymning sker till andra avdelningar på sjukhuset vid behov av utrymning. Det vill säga att utrymning inte sker ut i det fria som i andra verksamheter.

*Trafikverket svarar:*

*Kiruna kommun har fattat beslut om sjukhusets nya lokalisering, och Trafikverket har anpassat ny järnväg och ny dragning av befintlig väg för att möjliggöra detta.*

*Enligt gällande riktlinjer uppfylls säkerhetsavstånd för transporter av explosiva ämnen i ort med gruvsdrift även till planerat sjukhus.*

*Det är dock viktigt att poängtera att detta inte innebär att konsekvensen av en olycka med en transport av farligt gods är obetydliga utanför skyddszonen. En olycka med farligt gods kan medföra konsekvenser på människor och byggnader på hundratals meter från olycksplatsen. Det är sammanvägningen av sannolikheten för, och konsekvensen av, en olycka som bedöms mycket låg som gör att skyddsavstånden kan vara begränsade.*

#### **6.1.2.2. Kiruna kommun miljökontoret**

Miljö- och byggnämnden har tagit del av yttrandet. Påverkan på Luossajoki kommer att ske vid utförande av järnväg och vägsträckning enligt samrådshandlingen. Både kulvertering och omgrävning av Luossajoki planeras, vilket riskerar att sprida kvicksilver samt påverka strandlevande organismer. Det är viktigt att ta hänsyn till detta vid alla arbeten i eller i närheten av vattendraget. Dagvatten från stationsområde samt ny cirkulationsplats kan komma att innebära påverkan på Luossajoki. Det är viktigt att så långt möjligt undvika ytterligare påverkan på Luossajoki. Detta särskilt eftersom bäcken idag inte uppnår god kemisk eller biologisk status.

Bäcken kan med vad vi vet idag komma att påverkas ytterligare av gruvdeformationer och kvicksilversaneringsprojekt. Ett alternativ för att minska påverkan om järnvägsstationen ändå placeras på föreslagen plats är att välja så kort sträcka som möjligt för omgrävningen samt att ha en väl genomtänkt dagvattenhantering. Den föreslagna anslutningen av väg 870 med rondell där Lombololleden är mycket nära Luossajoki är olämplig ur denna synvinkel.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket har kännedom om föroreningshalterna i Luossajoki. Hänsyn till detta kommer att vidtas i kommande arbeten i vattendraget.*

*Trafikverket har inom ramen för järnvägsplanen utrett Luossajokis status och tagit fram förslag på ny statusklassning för vattendraget då den tidigare klassningen har brister. I samråd med länsstyrelsen framkom att som underlag för nuvarande klassning hade man ej haft den kunskap om vattendraget som projektet kände till; att flödet är reglerat och att vattendragets riktning är vänt. Luossajoki är inte lika naturligt som klassningen anger.*

*Den befintliga statusklassningen i VISS och den nu föreslagna statusklassningen skiljer sig för flera relevanta kvalitetsfaktorer. Den huvudsakliga skillnaden härleds till att flera parametrar som saknat klassning i VISS nu blivit klassificerade. Av de parametrar som klassats i VISS är det enbart för svämplanets strukturer och funktion i vattendrag som en ny klassning föreslås. Ny klassning föreslås då den tidigare bedömningen anses utgöra en överskattning av statusen.*

*Tillkommande vattenflöden bedöms kunna klaras med föreslagna åtgärder för Luossajoki.*



*Trafikverket bedömer också att dagvattenhanteringen vid ny cirkulationsplats medför en hållbar lösning för Luossajoki.*

#### 6.1.3. Samråd med Försvarsmakten

Försvarsmaktens synpunkter i tidigare lämnade yttranden FM2020-20612:10, FM2020-20612:13, FM2021-122277:10 kvarstår.

Försvarsmakten framför kompletterande synpunkter på behov av dimensionering av ändlastkaj.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen. Planerad järnvägsstation och anslutande järnväg till Kiruna avser endast persontrafik och dimensioneras för detta. Lastkaj eller rangeringsområde kommer inte att anläggas vid ny järnvägsstation.*

#### 6.1.4. Samråd med Regionala kollektivtrafikmyndigheten

RKM i Norrbotten har deltagit vid samrådsmöte 31 maj och har inga ytterligare synpunkter att delge Trafikverket.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för yttrandet.*

#### 6.1.5. Samråd med rennäringsen

Samrådsmöte hölls i oktober 2021 med företrädare för rennäringsens intressenter, med representanter för Laevas sameby, Gabna sameby samt Min Odda Giron. Syftet med mötet var att informera om läget i projektet, presentera vald korridor och hur det fortsatta arbetet planeras samt inhämta rennäringsens synpunkter.

Skriftligt samråd med samebyarna och Sametinget avseende placering av faunapassagen har gjorts våren 2022. Trafikverket har 2022-05-03 skickat underlag för samråd om ny faunapassage till Gabna sameby, Laevas sameby och Sametinget. I underlaget beskrevs olika förslag på placering av den nya passagen. Samebyarna inkom med gemensamt yttrande till Trafikverket 2022-05-24. Sametinget inkom med yttrande till Trafikverket 2022-05-31.

##### *Samråd 2022*

Sammanfattning av Laevas och Gabna samebys yttrande, inkommit 2022-05-24:

Samebyarna är kritiska till den rennäringsanalys som togs fram i arbetet med lokaliseringsutredningen. De skriver vidare att de anser att Trafikverket inte angett skälen för att myndigheten driver en centrumnära placering av järnvägsstation med tillhörande järnväg samt att Trafikverket åsidosätter rennäringsen som allmänt och enskilt intresse och renskötselns som egendomsrätt med den uppenbara risken att kränka mänskliga rättigheter.

De framför att "Samebyarna har därför inte haft några skäl för att omvärdera sina tidigare ställningstaganden i frågan. Kontentan av det är att samebyarna inte kan svara på den del av remissen som avser "faunapassager". I stället kommer saken behöva behandlas om TRVs förslag om en centrumnära järnvägsstation i slutändan (efter en trolig överklagandeprocess) slås fast. I en sådan process kommer framgå att myndigheten är tvungen att vidta de nödvändiga förebyggande och kompensande åtgärder som krävs visavi renskötselns. Den typen av åtgärder kommer i så fall att vara nödvändiga att utveckla i samarbete med de som berörs, inte som i detta fall med redan utarbetade förslag och utan renskötselns beprövade erfarenhet."

Samebyarna bifogar en rapport till yttrandet för att öka Trafikverkets kunnande i hur det framöver lämpligen ska arbetas med renbroar, vilket de anser att den korrekta benämningen är.

*Sammanfattning svar Trafikverket:*

*(Svaret har skickats till Gabna och Laevas sameby 2023-06-15 och finns i sin helhet diariefört under TRV 2020/71233.)*

*Trafikverkets uppdrag är att utreda en långsiktigt hållbar stationslösning i Kiruna som en följd av fortsatt gruvbrytning och flytt av staden.*

*Det är flera aspekter och intressen som ska tas hänsyn till när vi ska anlägga ny infrastruktur eftersom det innebär ett intrång och påverkan på olika intressen. Vi måste hitta en lösning som uppfyller projektets ändamål och krav samtidigt som vi försöker minimera påverkan på de olika intressena, t ex rennäringen.*

*Trafikverket har gjort bedömningen att den valda lokaliseringen är ett långsiktigt hållbart alternativ som ger förutsättningar för en god samhällsutveckling i Kiruna. Motiv till valet av lokalisering finns att läsa mer utförligt i dokumenten Ställningstagande val av lokalisering samt PM underlag för ställningstagande.*

*I ställningstagandet lyfte Trafikverket fram flera frågor som särskilt viktiga att hantera i det fortsatta arbetet, bland annat vilka skydds- och skadeförebyggande åtgärder som kan vidtas för att minimera de negativa konsekvenserna för rennäringen.*

*Under planläggningsprocessen sker samråd löpande. Ni kan vara med och påverka under planprocessen genom att närvara vid samråd samt inkomma med skriftliga synpunkter under tiden järnvägsplanen finns tillgänglig för samråd och granskning.*

*När järnvägsplanen är färdigställd och skickas in för fastställelse ska det vara klarlagt vilken mark som krävs för järnvägsanläggningen samt de skydds- och försiktighets åtgärder som krävs. Det är därför viktigt att vi genom dialog under planläggningsprocessen säkerställer att järnvägsanläggningen med skyddsåtgärder får rätt funktion.*

*Enligt gällande process ska hela järnvägens utformning inklusive skyddsåtgärder fastställas under planprocessen och inte utformas efter att en plan har vunnit laga kraft. Det är därför inte möjligt att avvakta med att föra en dialog om skyddsåtgärder tills efter en eventuell överklagandeprocess.*

*Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.*

**Sammanfattning av Sametingets yttrande, inkommit 2022-05-31**

Syftet med samrådet är bland annat att bidra med kunskap om förhållanden som är viktiga att ta hänsyn till i det fortsatta arbetet gällande de olika alternativa placeringarna av faunapassagen. För att anläggningen ska bli funktionell är det av stor vikt att det finns en nära dialog med de berörda samebyarna så att utformning och placering av passagen baseras på samebyarnas kunskaper rörande rennäringens bedrivande samt renarnas rörelsemönster.

Sametinget vill påminna om lag (2022:66) om konsultation i frågor som rör det samiska folket, som började gälla den 1 mars 2022. Konsultationen ökar samernas möjlighet att bidra med kunskap i frågor och visa på beslutets konsekvenser för samernas del. Konsultationer kan även bidra till att förbättra beslutsunderlag och belysa de handlingsalternativ som finns.

Sametinget hänvisar även till den vägledning som de tagit fram för myndigheter.

*Trafikverket svarar:*

*I ert yttrande påminner ni om lag (2022:66) om konsultation i frågor som rör det samiska folket, som började gälla den 1 mars 2022. Trafikverkets tolkning är att lagen inte ska tillämpas när begäran om beslut om betydande miljöpåverkan lämnats in till Länsstyrelsen före 1 mars 2022. Detta innebär att projekt Kiruna Ny järnvägsstation inte omfattas av den nya lagstiftningen.*

*I projektet genomförs samråd med berörda samebyar löpande under hela planprocessen och vår förhoppning är att vi genom denna dialog ska hitta till samförstånd innan planen skickas in för fastställelse.*

### **Samråd 2023**

Trafikverket bjöd in till samrådsmöte 2023-05-10 i Kiruna med företrädare för rennäringens intressenter, med representanter för Laevas sameby, Gabna sameby samt Min Odda Giron. Samebyarna och Min Odda Giron avböjde att delta på mötet men har inkommit med skriftligt yttrande till Trafikverket.

Sametinget har deltagit vid samrådsmöte med Trafikverket 2023-05-23 och har inkommit med skriftligt yttrande till Trafikverket.

#### **6.1.5.1. Sametinget**

Sametinget har tidigare deltagit i samråd som Trafikverket haft både med Sametinget och de berörda samebyarna Laevas och Gabna om lokalisering av ny järnvägsstation.

Samebyarna har varit väldigt tydliga med att de förespråkade alternativet KMB för att inte försvåra deras renskötsel då det inte skulle beröra och skära av deras flyttleder förbi Kiruna. Den västra länken som Trafikverket har valt som järnvägssträckning var samebyarna tydliga med att det är ett område av central betydelse för flytt av renar mellan årstidsbetena och det skulle också förloras renbete om järnvägen skulle byggas där. Samebyarnas behov behöver nu tillgodoses och de ska inte behöva ändra sin traditionella renskötsel när Trafikverket valt den plats för järnvägsstation och järnvägssträckning som byarna avfärdade.

Det är samebyarna själva som kan sina marker bäst. De utformningar ni vill ha synpunkter på ska baseras på samebyarnas kunskaper om förhållandena och betesgång som är viktiga för att fortsatt kunna bedriva renskötseln i Kirunaområdet. Det är viktigt att faunapassagerna byggs så att de fyller sin funktion och det är samebyarna som har kunskapen om utformningen. Det är mer ekonomiskt att utforma rätt från början. Sametinget är inte expert i det fallet om 50 m breda passager kommer att fungera efter den här sträckningen i förhållande till omgivningen och hur många faunapassager som behövs, utan det är renskötarnas kunskap vi hänvisar till.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för yttrandet. Trafikverkets bedömning är att föreslagen utformning av järnväg med föreslagna skydds- och skadeförebyggande åtgärder kan genomföras utan att påtaglig skada uppstår på rennäringens riksintressen eller påtagligt försvåra för rennäringen bedrivande.*

*Ny järnväg medför ett mindre markintrång i renbete. Med väg och järnväg i en samlad korridor har detta intrång kunnat minimeras.*

*Den nya faunapassage som föreslås medger en bättre anpassning till omgivande terräng i jämförelse med den befintliga, och den föreslås placerad längre bort från den störande verksamheten vid Kiruna godsbangård. Tillsammans med åtgärder som underlättar för*

*renarna att hitta fram till passagen är det Trafikverkets bedömning att den nya passagen får en bättre funktion än den befintliga och att bredden på 50 m därmed är fullt tillräcklig.*

#### **6.1.5.2. Gabna och Laevas samebyar**

Samebyarna har via Min Odda Giron inkommit med ett gemensamt yttrande rörande hela samhällsomvandlingen och den totala påverkan på rennäringsen i området, med ett flertal frågeställningar till Trafikverket. Yttrandet berör såväl gruvnäringen och stadsflytten som projekt med ny järnvägsstation och vägåtgärder, Malmbanan som barriär och funktion på faunapassager. Nedan redogörs för de frågeställningar som berör järnvägsplan Kiruna ny järnvägsstation.

Trafikverket kommer att kontakta samebyarna för övriga frågeställningar.

På grund av LKABs 130 åriga gruvindustriverksamhet som kontinuerligt kräver utökade marker dels på grund av expanderings av verksamheten, dels på grund av markdeformationen mot Kiruna stad, utsätts Samebyarna Laevas och Gabna för återkommande markintrång och stora betesförslutser.

Den stora sprickan som LKAB orsakat och som ålagt staden att flytta utgör ett betydande intrång och arbetsbelastning på rennäringsen. Omvandlingen och utbredningen av Kiruna stad och samhällen, kringliggande ny infrastruktur och utökande av verksamheter utgör bidragande delar av de kumulativa negativa effekterna för rennäringsens möjlighet till en långsiktig hållbar renskötsel.

Under flertalet år har samebyarna bidragit med expertis och kunskap kring rennäringsens trängda situation och kring de åtgärder och behov som rennäringsen har för att säkras överlevnad i ett snabbt förändrande Kiruna. Ett tydligt budskap på god grund har meddelats flertalet gånger till Trafikverket: Det centrumnära alternativet för järnvägsstation är inte ett alternativ för rennäringsens överlevnad.

Samebyarnas ståndpunkt står fast i att placeringen för järnvägsstationen som den är idag, är det enda alternativet för rennäringsen för att undvika påtaglig skada. Trots detta så bjöd Trafikverket in samebyarna till samråd endast kring en centrumnära järnvägsstation, med underlag som inte på något vis avhjälpte den skada som rennäringsen har kommunicerat i ärendet vid tidigare tillfällen. Samebyarna förväntades diskutera vinkel på en ekodukt, ledarmars utformande, höjd på skyddsvall och täthet på räcken. Det är tekniska detaljer som inte ens närmar sig ett avhjäljande av påtaglig skada för rennäringsen. Samebyarna har deltagit i utredningar och analysarbeten och tydligt visat på att rennäringsens behov som allmänt och enskilt intresse, och inget annat har framkommit än att det centrumnära alternativet är omöjligt om inte rennäringsen ska lida påtaglig skada

Varför används inte de analyser som tagits fram?

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket har inarbetat underlag från de rennäringsanalyser som tagits fram i arbetet med järnvägsplanen. Trafikverket har bjudit in samebyarna till samråd under hela planeringsprocessen för ny järnvägsstation. Ju längre in i processen, desto mer detaljer finns framtaget som Trafikverket önskar samråda om.*

Varför går Trafikverket vidare med ett alternativ som skadar rennäringsen så illa?

*Trafikverket svarar:*

*I arbetet med järnvägsplanen för Kiruna ny järnvägsstation har flera lokaliseringalternativ studerats, ett av alternativen var en ombyggnation av den*

*tillfälliga stationen vid Kiruna malmbangård (KMB). Trafikverkets ansvar är att säkerställa att persontågstrafiken till och från Kiruna fungerar idag och i framtiden. Att behålla stationen vid KMB är inte ett långsiktigt hållbart alternativ.*

*Trafikverkets samlade bedömning av alternativens effekter samt i vilket utsträckning de uppfyller projektets ändamål och lokaliseringsmål ligger till grund för ställningstagandet för val av lokaliseringalternativ. 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.*

*När Trafikverket 2021 tog ställning till att en västlig korridor med en centrumnära placering av järnvägsstationen skulle fortsätta planläggas gjordes bedömningen att det finns åtgärder för att minska påverkan på rennäringen. Trafikverket har nu i framtagandet av planförslaget arbetat vidare med detta.*

*Järnvägslinjen har anpassats för att minska påverkan på rennäringen genom att den nya järnvägslinjen ansluter via nytt triangelspår mot Malmbanan och följer befintliga infrastrukturståk. Detta för att minska intrång i naturområden, flyttleder och betesmarker. Den befintliga faunapassagen föreslås ersättas med en ny passage som är längre från Kirunavaara godsbangård. Vid passagen föreslås skyddsvallar längs väg och järnväg tillsammans med ett system med fångst- eller ledarmar, vilka lämpligen utformas tillsammans med samebyarna.*

*Baserat på de konsekvensanalyser för rennäringen som tagits fram gör Trafikverket bedömningen att den föreslagna järnvägen med ny faunapassage mellan triangelspårerna kan genomföras utan att påtagligt försvåra för rennäringens verksamhet i området.*

*Detaljutförning av föreslagna åtgärder önskar Trafikverket ta fram i samråd med samebyarna.*

**Vad är statusen på den lokaliseringsutredningen som LKAB finansierar samt de åtgärder som krävs för att permanenta den nuvarande stationslösningen?**

*Trafikverket svarar:*

*LKAB finansierar i helhet Trafikverkets järnvägsplan för Kiruna ny järnvägsstation. Status för den lokaliseringsutredning som inledde arbetet med järnvägsplanen är att Trafikverket i augusti 2021 beslutat att alternativ Västlig korridor med centrumnära stationsläge vid Lombolo ska ligga till grund för fortsatt planering.*

*Ombyggnation av den befintliga, tillfälliga järnvägsstationen var ett av flera alternativ som studerades i lokaliseringsutredningen. Efter genomförd utredning och genomförda samråd gjorde Trafikverket ställningstagandet att västlig korridor med ett centrumnära stationsläge vid Lombolo ska ligga till grund för den fortsatta planläggningen av den nya järnvägsstationen. I och med detta valdes övriga studerade alternativ bort från vidare studier.*

**Varför utvecklar inte Trafikverket ett planförslag för järnvägsstationen på dess nuvarande placering?**

*Trafikverket svarar:*

*Alternativet att bygga om den befintliga, tillfälliga järnvägsstationen vid Kiruna malmbangård (KMB) har studerats i det inledande arbetet med järnvägsplanen (lokaliseringsutredningen) men har valts bort från vidare studier.*

*Motivet till att Trafikverket inte utreder alternativet vidare är att det har låg måluppfyllelse kopplat till framförallt tillgänglighet och samhällsutveckling. Alternativet är inte en långsiktigt hållbar lösning baserat på LKAB:s prognoser för deformationsutbredningen. Osäkerheten kring livslängden för KMB innebär att alternativet inte uppfyller ändamålet med projektet. Trafikverket kan inte säkerställa att persontransporter med tåg kan säkras till och från Kiruna i framtiden.*

Har en omplacering av den nya järnvägsstation en extern finansiär? Eller är den externt delfinansierad? Samebyarna önskar ta del av eventuella avtal om finansiering eller dokumentation som anger att en intention om extern finansiering finns.

*Trafikverket svarar:*

*Projektet Kiruna ny järnvägsstation är ett namngivet projekt i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022-2033 som fastställts av regeringen. Trafikverkets ståndpunkt är att LKAB som statligt bolag, vars verksamhet helt ligger bakom den pågående samhällsomvandlingen även har en skyldighet att finansiera den nya järnvägsstationen inklusive anslutande järnväg. LKAB finansierar i helhet pågående järnvägsplan för ny järnvägsstation.*

Om ingen finansiär finns för en centrumnära placering, Varför föreslår TRV att järnvägen ska dras centrumnära, trots att regeringen tydligt uttalat att ingen ny järnvägsstation ska byggas utan full extern finansiering?

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket följer planläggningsprocessen enligt lagen om byggande av järnväg. I den sammanvägda bedömningen inför val av alternativ är anläggningskostnad en av flera aspekter som ska vägas samman men vem som betalar påverkar inte val av alternativ.*

Hur menar Trafikverket att det förberedande arbetet som nu sker är förenligt med regeringens beslut?

*Trafikverket svarar:*

*Projektet Kiruna ny järnvägsstation är ett namngivet projekt i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022-2033 som fastställts av regeringen. Att färdigställa järnvägsplanen är en förutsättning för att kunna realisera ett genomförande av projektet enligt regeringens beslut.*

Samebyarna rekommenderar att Trafikverket avsätter resurser till att säkra samebyarnas effektiva och meningsfulla deltagande i framtagandet av rennäringsanalyser för ett centrumnära alternativ och för den nuvarande placeringen. Det finns goda exempel att inspireras av för att realisera de praktiska formerna för detta.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket har inarbetat underlag i handlingarna baserat på den dialog som hållits med rennäringsgruppen tidigt i projektet. Trafikverket önskar en dialog med samebyarna och ser gärna att samebyarna är med i det fortsatta arbetet med detaljutformning av åtgärder för rennäringsgruppen.*

Renskötarna står fast vid sin tidigare åsikt, att en ekodukt vid en huvudflyttled måste vara minst 100 meter bred. Då skulle den fria strövningen fungera mycket bättre. Det måste även finnas utrymme om renhjorden skulle vända på ekodukten. Den samlade flytten vid Råtsi skulle också gå bättre med en bredare ekodukt eftersom samebyn då skulle kunna "snedflytta" över ekodukten och därmed hålla samma linje som flyttleden i övrigt. Renskötarna anser att lutningen är acceptabel, men så klart hade det varit bättre om den hade varit flackare.

Samebyarna understryker att områden intill faunapassagerna i princip bör vara så ostörda som möjligt, vilket innebär inga vägar, parkeringsplatser, anläggningar, skoterleder, hundspann eller liknande på eller i närheten av passagerna.

Samebyarna rekommenderar att ekodukter och andra passager för renar och vilt ska anläggas flera år innan andra åtgärder som hindrar eller blockerar renens möjlighet att färdas mellan beteslanden kan utfärdas. Detta för att så långt som möjligt kompensera för hindren och skadan innan de uppkommer. Syftet är att säkerställa att renarna nyttjar ekodukten för den fria strövningen.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket bedömer att en bredd på 50 m för en faunapassage är väl tilltagen för god funktion. Ny faunapassage föreslås placerad på ett längre avstånd från godsbangården, vilket minskar störningen från den verksamheten. Vid passagen föreslås skyddsvallar längs väg och järnväg, som förutom att minska störningar av ljud och ljus från trafiken även hjälper till att leda renarna rätt. Tillsammans med ett system med fångst- eller ledarmar, vilka lämpligen utformas tillsammans med samebyarna, är det Trafikverkets bedömning att en faunapassage med god funktion för rennäringen uppnås, även för sporadiskt förekommande fritt strövande renar.*

6.1.6. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda  
Under samrådstiden inkom 17 skriftliga yttranden från allmänheten och enskilda.

Många är positiva, nedan sammanfattas inkomna yttranden tematiskt och under respektive yttrande bemöter Trafikverket synpunkten eller frågan.

#### **Buller, boendemiljö och säkerhet**

Varför bygga järnvägen så nära bostadsområden? Placeringen påverkar boendemiljön med buller och ökade risker då många barn och ungdomar bor i området. Lombolo störs redan av trafikbuller från väg 870.

*Trafikverket svarar:*

*Järnvägen projekteras för att ligga så nära väg 870 som möjligt för att inte skapa onödigt stort intrång i marken mellan Lombolo och vägen, samla barriärerna i en gemensam korridor samt för att minska risken för oönskad bullerpåverkan för boende i Lombolo.*

*Järnvägen kommer att förses med personskyddsstängsel respektive viltstängsel för att förhindra att människor och djur råkar komma upp på spåret.*

Befarar buller och damm under byggtiden vid Lombolo. Buller och damm från väg 870 sprider sig till bostadsområdet och upplevs mycket störande. Vi önskar att Trafikverket ser över bullerdämpande åtgärder för de kumulativa bullernivåer som väg 870 och ny järnväg kommer att bidra till.

*Trafikverket svarar:*

*Maximal och ekvivalent ljudnivå har beräknats i enlighet med den nordiska beräkningsmodellen för buller från väg- och järnvägstrafik. Den ekvivalenta ljudnivån, medelvärde över ett dygn, blir mycket låg vid bostäder, långt under riktvärde för åtgärder.*

*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 sextiototal bostäder i sydöstra Lombolo. Detta kommer att inträffa två gånger per dygn, vid passage av nattåg.*

*I arbetet med bullerberäkningen för järnvägsplanen har buller även från väg 870 räknats med i den samlade bilden.*

*Bullerskyddsåtgärder kommer inte att behöva vidtas inom projektet. De låga nivåerna gör att Trafikverket inte heller har rätt att utföra bullerskyddsåtgärder.*

Vi önskar att järnvägen kunde ligga på andra sidan väg 870 i stället för att minska buller i Lombolo och intrång i friluftsområden.

*Trafikverket svarar:*

*En järnvägslinje helt öster om väg 870 har studerats i järnvägsplanens linjestudier. För att inte påverka väg 870 behöver järnvägen till stationen ansluta via Svappavaaraspåret. Järnvägen skulle därmed skära rakt igenom rennäringsen rastbete och skapa stora störningar och markbortfall. Linjen valdes bort i samband med att stationsläge LON 2, öster om väg 870 valdes bort.*

Osäkert för barn och unga med järnvägen nära bostäder. Friluftsområdet mellan väg 870 och villaområdet försvinner, järnvägen kommer nära motionsspåret och det finns en stor risk att hundar och barn kommer upp på spåret.



Det kommer att bli svårt och farligt att ta sig till slädhundspåren eftersom man måste korsa järnvägen.

*Trafikverket svarar:*

*Järnvägen kommer att vara instängslad. Vid stationen och ner till sommarleden förses järnvägen med personskyddsstängsel (ett högre och kraftigare stängsel än viltstängsel), och från Sommarleden och ner till Malmbanan anläggs viltstängsel. För att komma till slädhundspåren rekommenderas den planskilda passagen som byggs vid Sommarleden för en säker passage av järnvägen. Att passera järnvägen i plan är både farligt och olagligt.*

*Järnvägen och stationen medför intrång i friluftsområdet, framför allt vid stationsområdet där även sjukhuset planeras. Skidspåret vid Lombolo påverkas inte av järnvägen, som vid passagen av Lombolo ligger nära väg 870.*

Bra med övergång vid Sommarleden som används året om. Bygg gärna gångbana till flyget, det skulle bli ett bra alternativ till bilen.

*Trafikverket svarar:*

*En gångbana till flygplatsen ingår inte i detta projekt.*

Bevara uppvuxen natur.

*Trafikverket svarar:*

*Stationsområdet och sjukhusområdet medför förändringar i närområdet öster om Lombolo. Naturmarken öster om Söderleden omvandlas, och i och med det försvinner även gamla, uppvuxna träd.*

*Även järnvägens dragning mellan Malmbanan och stationsområdet medför att uppvuxen natur kan behöva röjas bort. Trafikverket tar dock inte mer mark i anspråk än vad som är nödvändigt för att genomföra projektet. Slänter kommer att sås in och kompletterande planteringar kommer att genomföras.*

### **Friluftsliv**

Finns skoterlederna bättre markerade? Önskar möjlighet att ta sig vidare mot Kalixfors mm.

*Trafikverket svarar:*

*Schematiska sträckningar för skoterlederna framgår av illustrationskartorna i järnvägsplanen. För skoterlederna anpassar Trafikverket passager vid Ahlströmsspåret och Sommarleden. Det är sedan kommunens ansvar att anpassa skoterlederna till dessa passager i samråd med berörda skoterföreningar.*

Järnvägen kommer att påverka skidspåret vid Nikkaluoktavägen. När nytt spår anläggs är det viktigt att en minst 5 m bred gata röjs, stubbar måste grävas upp och tas bort. Vid ny viadukt krävs en konstgräsmatta som går ut ca 2 m förbi viadukten för att skydda belagen på skidorna. Kurvor får inte vara för snäva, ekipaget som spårar är ca 7 m långt.

*Trafikverket svarar:*

*Skidspåret Ahlströmsspåret påverkas vid passage av järnvägen. Passagen under Nikkaluoktavägen påverkas inte, men spåret får en ny dragning mellan vägen och järnvägen. Passagen sker sedan på bro över järnvägen. Trafikverket noterar i övrigt de tekniska önskemålen på spårets anläggande och dimensionering.*

Järnvägen och stationen kommer att medföra intrång i friluftsområde öster om Lombolo. Det blir farligt att korsa järnvägen för att komma till slädhundspåren.

*Trafikverket svarar:*

*Järnvägen kommer att vara instängslad. Vid stationen och ner till sommarleden förses järnvägen med personskyddsstängsel, och från Sommarleden och ner till Malmbanan anläggs viltstängsel. För att komma till slädhundspåren rekommenderas de planskilda passager som byggs vid Sommarleden och Ahlströmsspåret för säker passage av järnvägen. Att passera järnvägen i plan är både farligt och olagligt.*

*Järnvägen och stationen medför intrång i friluftsområdet, framför allt vid stationsområdet där även sjukhuset planeras. Skidspåret vid Lombolo påverkas inte av järnvägen, som vid passagen av Lombolo ligger nära väg 870.*

Bygg broarna breda nog för mötande skotertrafik.

*Trafikverket svarar:*

*Passagerna för Ahlströmsspåret och Sommarleden planeras att bli cirka 4,5 meter breda för att klara trafikering av pistmaskin. Denna bredd torde vara bred nog för ett försiktigt möte mellan två skotrar. Passagerna ska dock samnyttjas med annat friluftsliv, exempelvis skidspår vintertid.*

Inkommande biflöde till Luossajoki behöver säkerställas/bevaras som badplats och vatten för hundar.

*Trafikverket svarar:*

*Inkommande biflöde till Luossajoki kommer att ledas i trumma under järnvägen men bevaras i övrigt i befintlig bäckfåra. Vattendraget kommer även fortsättningsvis att vara möjligt att nyttja för hundar och människor för enkla dopp.*

Bra med passagerna för Ahlströmsspåret och sommarleden. Det ser bra ut att tillgängligheten till naturen inte ser ut att försvinna i och med järnvägsdragningen.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket noterar synpunkten.*

### **Lokalisering och utformning**

Mycket bra och genomtänkt placering av den nya järnvägsstation. En rationell och effektiv resesamordning, med tåg, flyg som ligger centralt och lätt tillgänglig för resenärer och samhällsservice.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket noterar yttrandet*

Dra järnvägen mot flygplatsen i stället. Man slipper då bygga broar och viadukter och behöver inte bygga om väg 870. Att göra viltövergångar måste vara billigare än detta, det borde gå att dra järnvägen till flyget utan att påverka rennärningen för mycket.

Med järnvägsstation och flygplats i närheten av varandra kan man göra ett resecentrum som underlättar för turistnärningen att ta emot besökare.

*Trafikverket svarar:*

*Lokaliseringalternativet med en station vid flygplatsen valdes bort tidigt i processen. Alternativet medför att externt stationsalternativ med mycket låg måluppfyllelse jämfört med mera centralt belägna alternativ. Station vid flygplatsen medför större påverkan på rennäringsringen, med en järnväg som skär igenom rastbete och påverkar flyttlederna. Anslutning till Svappavaarabanan ökar risken för att renar tar sig ut på banvallen.*

*Även alternativet med en hållplats vid flyget och en station i centrum valdes bort, på grund av hög kostnad och stort intrång.*

Stationen borde läggas ännu närmare centrum, man vill kunna promenera dit med all packning i alla väder. Stationen behöver vara stort med många sittplatser, många toaletter måste finnas, ett kafé, fritt wi-fi, laddningsmöjlighet för mobiltelefoner och bra ventilation.

*Trafikverket svarar:*

*Stationen lokaliseras inom rimligt gångavstånd från Kiruna centrum. Det finns dock potential att i den kommunala planeringen höja tillgängligheten till stationen via ett attraktivt stråk för gång och cykel mellan Kiruna centrum och stationsområdet.*

*Trafikverket ansvarar för plattformar, plattformsförbindelser. Kiruna kommun ansvarar för stationsbyggnadens utrustning i form av sittplatser, toaletter, wi-fi etc.*

Behåll befintlig järnvägsstation som hållplats "Kiruna norra" och låt den nya järnvägsstationen fungera som hållplats "Kiruna södra" för att uppnå geografisk neutralitet mellan de verksamheter som finns kvar på den norra sidan av staden jämfört med den södra nya delen av staden.

*Trafikverket svarar:*

*Det kommer inte att vara ekonomiskt rimligt att behålla den befintliga järnvägsstationen som hållplats "Kiruna norra" och samtidigt låta den nya järnvägsstationen fungera som hållplats "Kiruna södra". Den samlade järnvägsanläggningen blir större och därmed även underhållskostnaderna för järnvägen. Dubbla uppehåll i Kiruna ger vidare förlängda restider. Befintlig, tillfällig station, valdes tidigare bort med anledning av lägre måluppfyllelse avseende tillgänglighet och möjlighet till stadsutveckling. Det finns även en osäkerhet kring alternativets långsiktiga hållbarhet.*

Lägg järnvägen på andra sidan väg 870 och kraftledningen. Kostnaden skulle kunna minska, påverkan på vägen uteblir. Oljepannan behöver inte flyttas. Rengärdet kanske påverkas med det kan ju byggas ett nytt.

*Trafikverket svarar:*

*En järnvägslinje helt öster om väg 870 har studerats i järnvägsplanens linjestudier. För att inte påverka väg 870 behöver järnvägen till stationen ansluta via Svappavaaraspåret. Järnvägen skulle därmed skära rakt igenom rennäringsringen rastbete och skapa stora störningar och markbortfall. Linjen valdes bort i samband med att stationsläge LON 2, öster om väg 870 valdes bort.*

Satsa på ett litet tåg eller spårvagn som går mellan flygfältet och järnvägsstationen där det förhoppningsvis kan även finnas resecentrum och taxistation. Ett lok kan dra en vagn som står just då står i Kiruna.

*Trafikverket svarar:*

*Ett separat spår från Kiruna nya järnvägsstation över till Kiruna flygplats kan inte motiveras då detta kraftigt ökar intrång och investeringskostnad. Ett kombinerat*

*stationsalternativ med uppehåll vid Kiruna flygplats och Kiruna centrum har tidigare valts bort.*

Dra järnvägen via flyget och gör två stationer. Järnvägen kan fortsätta norrut öster om Kiruna.

*Trafikverket svarar:*

*En lokalisering vid flygplatsen valdes tidigare bort i arbetet med lokaliseringsutredningen. Alternativet vid flygplatsen medför inga tydliga fördelar i jämförelse med den tillfälliga stationen, men ger större intrång och negativ inverkan på naturmiljö och rennäring och samtidigt en betydligt större investeringskostnad. Alternativet valdes därför bort från vidare studier. En dragning av järnvägen öster om Kiruna valdes bort redan i arbetet med att den nya järnvägen väster om Kirunavaara byggdes. Att låta en ny, separat järnväg för persontrafiken fortsätta norrut öster om Kiruna skulle ytterligare kraftigt öka både intrång och investeringskostnader.*

Forma stationen som en gaffel så planskild plattformspassage inte behövs.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket studerade tidigare en stationsutformning med sido- och mittplattform som skulle kunna beskrivas som utformad som en gaffel. Krav från tågtrafiken på möjlighet till lokrundgång och trafikering med flera tåg samtidigt gör dock att denna stationslösning inte klarar sig utan planskild passage. Kommunens inriktning att anlägga nytt sjukhus vid planerat stationsläge ledde till att en ny, smalare stationsutformning med endast en plattform valdes för att spara utrymme.*

Viktigt med höga ambitioner beträffande estetik och gestaltning och miljöhänsyn. Broar för skidåkare och vandrare ska ha låg lutning. Broar måste utformas för att inte förfula landskapet. Höga bankar bör ersättas av landbroar som man gör vid Norrbotniabanan.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverkets ambition är att anlägga en järnväg och ett stationsområde med höga ambitioner i estetik och gestaltning och miljöhänsyn. Landbroar kommer inte att förekomma på denna sträcka av ekonomiska orsaker. Ahlströmsspårets bro blir som brantast ca 10,5% och Sommarledens bro ca 7,5%.*

Förändringar i närmiljön måste göras så att det fortsatt finns möjlighet att nyttja området med bibehållna kvaliteter. Är det möjligt att sänka stationsområdet? Hela området riskerar att fyllas upp, och då försvinner värdefulla gamla träd.

*Trafikverket svarar:*

*Stationsområdet och sjukhusområdet medför förändringar i närområdet öster om Lombolo. Naturmarken öster om Söderleden omvandlas, och i och med det försvinner även gamla, uppvuxna träd. Viss nyplantering planeras i projektet, liksom att slänter sås in. Planskilda passager över järnvägen säkerställer god tillgänglighet till naturmark öster om järnvägen och Nikkaluoktavägen och området intill befintligt skidspår påverkas endast närmast vägen. Det är inte möjligt att sänka stationsområdet, utan att få stor påverkan på våtmarkerna längre söderut.*

Inkommande biflöde till Luossajoki sydost om Lombolo används av hundar för att dricka och bada, samt av människor för kallbad. Det är det enda inte förorenade vattendraget inom gångavstånd från samhället.

*Trafikverket svarar:*

*Inkommande biflöde till Luossajoki kommer att ledas i trumma under järnvägen men bevaras i övrigt i befintlig bäckfåra. Vattendraget kommer även fortsättningsvis att vara möjligt att nyttja för hundar och människor för enkla dopp.*

Väg och järnväg behöver genomtänkt och finansierad skötselplan. Makadamlänter utan insädd/möjlighet för naturliga gräs- och blomväxter förfular stadsmiljön.

*Trafikverket svarar:*

*I samband med framtagande av bygghandling för ny väg och järnväg tas även en skötselplan för nya anläggningar fram. Det är Trafikverkets ambition att skötselplanen ska vara anpassad till lokala förhållande, så naturligt förekommande arter kan etableras. Detta regleras dock inte inom ramen för järnvägsplanen.*

Stationen behöver ha bra belysning på plattform och i passager. Plattformarna behöver förses med sittplatser och vindskydd. Sittplatserna behöver vara tillgängliga för rullstolar.

*Trafikverket svarar:*

*Stationen förses med belysning på plattformen. Plattformspassagen planeras att ligga i inomhusmiljö, mellan stationshuset och plattformbyggnaden och vara invändigt belyst. Plattformen förses med såväl sittplatser som vindskydd, och plattformen blir tillgänglig även för rullstolar. Tillgängligheten inom stationen styrs att ett regelverk som ser till att detta uppfylls.*

Ta hänsyn till smältvatten från snön så att det inte blir stora vattensamlingar i passage/tunnel under spåren.

*Trafikverket svarar:*

*Den planskilda passagen till plattformen planeras att leda från stationshus till plattformbyggnad i en inomhusmiljö. Smältvatten ska inte förekomma i passagen under spåren.*

Bygg inte platta tak på stationen, det blir risk för snöras i huvudet på väntande resenärer.

*Trafikverket svarar:*

*Säkerhetsavstånd mellan strömförande kontaktledning och närmaste byggnadsdel bestämmer hur brett taket över plattformen kan vara. Detta leder till att det, oavsett utformning av taket, finns en risk att snö rasar från taket ner på plattformen. Tak behöver skottas för att risken för nedfallande snö ska undvikas. Detta är dock i första hand inte en planfråga utan, undantaget elsäkerhet, en fråga för kommande drift av anläggningen.*

Varför planeras den nya station till synes som en säckstation utan möjlighet till genomgående trafik? Hur ska detta anpassas till nuvarande trafik Stockholm - Narvik och Luleå - Narvik?

*Trafikverket svarar:*

*Utredningar i tidigare skeden av järnvägsplanen har visat att ny station är det enda sättet att klara långsiktig lösning av persontrafik med järnväg i Kiruna. Ett centralt stationsläge medför tyvärr en säckstationslösning, då det inte är tekniskt, miljömässigt eller ekonomiskt rimligt att dra en genomgående järnväg öster om Kiruna vilket skulle behövas för att undvika säckstation.*

*Lösningen med säckstation medför att persontåg till/från Narvik får längre restid, då tåget vänder vid stationen.*

Det behövs ingen ny station. Se till att transferbussar fungerar och informera om att de finns i stället.

*Trafikverket svarar:*

*Befintlig tillfällig station uppfyller varken krav på teknisk livslängd eller uppställda mål för tillgänglighet för resande till och från Kiruna. Utredningar i tidigare skeden av järnvägsplanen har visat att ny station är det enda sättet att klara långsiktig lösning av persontrafik med järnväg i Kiruna. Se vidare i PM Bortval för mer information.*

### **Fastighetsfrågor**

Har Trafikverket planer på uppköp av befintliga fastigheter i närheten av ny järnvägsstation och ny dragning av väg 870?

*Trafikverket svarar:*

*Nej, det är inget som Trafikverket planerar för, då mark endast tas i anspråk för järnvägen och vägen. För övriga frågor om utveckling i Kiruna hänvisas till Kiruna kommun.*

### 6.1.7. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

#### 6.1.7.1. Samråd med Luftfartsverket och Swedavia

Samrådsmöten och arbetsmöten har genomförts med Luftfartsverket och Swedavia angående elektromagnetisk påverkan, EMC, och flyghinderanalys.

#### **Yttrande från Luftfartsverket**

Luftfartsverket har inlämnat synpunkter vilka ligger under sekretess.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta det i beaktande i den fortsatta planeringen.*

#### **Yttranden från Swedavia**

Swedavia har lämnat synpunkter på resultatet av genomförd flyghinderanalys och EMC-analys för projektet.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket kommer att säkerställa att erforderliga åtgärder vidtas avseende flyghinder både under produktion och drift- och underhåll av den nya järnvägen. I kommande detaljprojektering av järnvägsanläggningen kommer placering och utformning av flyghinderbelysning att tas fram i samråd med Swedavia. Fortsatt dialog kommer att hållas med Swedavia angående flygsäkerhetsplan till Transportstyrelsens godkännandeprocess.*

#### 6.1.7.2. Samråd med Vattenfall

Samrådsmöte har genomförts med Vattenfall avseende påverkan på inkommande kraftledning till Kiruna söderifrån.

Vattenfall anger i sitt yttrande att de har ledningar som berörs av planerad järnväg.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket noterar detta. Påverkan på befintliga ledningar utreds och hanteras inom ramen för arbete med ledningssamordningen. Hänsyn tas till befintliga ledningar i projekteringen av ny järnväg.*

#### 6.1.7.3. Samråd med LKAB

Under arbetet med linjestudierna har arbetsmöten genomförts med LKAB för att samordna järnvägsplanens arbete med LKABs detaljplanearbete för Södra deponin samt projektering av bioreaktorer.

Samrådsmöte har genomförts med LKAB och Kiruna kommun för att samordna gränsdragningar mellan LKABs detaljplanegränser, Trafikverkets järnvägsplanegränser och skoterleden förbi infarten till KIA.

#### **Yttrande från LKAB**

Luossavaara-Kiirunavaara AB (publ) (LKAB) har tagit del av samrådsunderlag avseende planförslag för ny järnvägsstation med tillhörande spårdragning samt ombyggnad av väg 870. LKAB har även deltagit på samrådsmöte den 2 maj 2023.

#### Finansiering av nytt järnvägsspår

Trafikverket har i planförslaget lagt in objektet Kiruna, ny centrumnära järnväg och angett att objektet förutsätter full extern finansiering av extern part/externa parter. För närvarande

finns ingen extern finansiering bortsett från finansiering av en framtida permanent järnvägsstation som LKAB har finansieringsansvar för. Regeringen underströk i sitt beslut att full extern finansiering är ett krav för objektets genomförande och att det är enligt den förutsättningen som objektet finns upptaget i den nationella planen.

LKAB är inte ersättningsskyldigt vad gäller anläggandet av ett nytt centrumnära järnvägsspår vilket inkluderar ombyggnation av väg 870 samt andra följeffekter enligt planförslaget vad gäller ny centrumnära järnväg. Trafikverket har därmed att säkerställa annan finansiering för dragning av järnväg om annan lokalisering än längs nuvarande spår väljs. LKAB har redan betalat ca 2 miljarder kronor för att ersätta den järnväg som påverkades av gruvans deformationer. LKAB kan inte ersätta samma sak två gånger. LKAB har tagit och tar ansvar för att ersätta de anläggningar som direkt påverkas av gruvverksamheten. LKAB har således ansvarat för att bekosta byggnationen av en ny modern och funktionell järnvägslinje för att långsiktigt säkerställa en fortsatt fungerande gods-, person- och malmtågstrafik till och från Kiruna. Den nya järnvägen som togs i drift 2012, byggdes för att ersätta funktionen på den tidigare järnvägssträckan mellan Råtsi och Kiruna C. LKAB har även finansierat en ny ändamålsenlig godsbangård, Kirunavaara godsbangård. LKAB kommer även att finansiera en permanent stationsbyggnad i Kiruna som ska fylla funktionen av en järnvägsstation, dvs. vara en anläggning vid en järnväg avsedd för ankommande och avresande tågpassagerare. Nuvarande stationsläge är långsiktigt hållbart då det inte ligger inom påverkansområdet för KUJ 1365. LKAB ser inte heller att området i framtiden kommer att utsättas för markdeformationer till följd av gruvdriften.

LKAB menar sammantaget att bolaget redan har ersatt den järnväg som påverkas av gruvverksamheten och att det inte finns stöd för att det föreligger ett obegränsat finansieringsansvar för LKAB, oberoende av vilket lokaliseringalternativ som Trafikverket väljer. Det handlar bl.a. om grundläggande rättsliga principer för ersättning, såsom att den skadelidande är skyldig att begränsa sin skada. LKAB noterar också att Trafikverket vid andra planerade infrastruktursatsningar har konstaterat att centrala stationslägen är kostnadsdrivande, se t.ex. Trafikverkets promemoria angående nya stambanor för höghastighetståg daterad 2020-12-01 (s. 5), bilaga 1. Trafikverket har också i rapporten Lokalisering av Kiruna järnvägsstation – Samhällsekonomisk bedömning, daterad 2015-09-09 (TRV 2014/75904) konstaterat att det samhällsekonomiska kalkylresultatet för det nuvarande stationsläget är bättre än för de övriga utredningsalternativen.

Väljer Trafikverket att gå vidare med planförslaget och finansiera anläggandet av ny järnväg finns det flera problem och frågor som behöver beaktas av Trafikverket.

*Trafikverket svarar:*

*Planarbetet följer gällande planläggningsprocess vilket bland annat innebär att projektets ändamål ska uppfyllas; att finna en permanent och långsiktigt hållbar lokalisering av en ny järnvägsstation i Kiruna. Detta för att kunna säkerställa tillgänglighet för tågresande till och från Kiruna centralort och därigenom transportkvalitén för persontåg.*

*Den valda lokaliseringen och utformningen av planförslaget uppfyller ändamålet. Att behålla den tillfälliga, bristfälliga järnvägsstationen vid KMB, även om den skulle åtgärdas, är inte ett långsiktigt hållbart alternativ och valdes därför bort av Trafikverket efter det första skedet av järnvägsplanen, val av lokalisering 2021.*

*Finansieringsfrågan hanteras inte av projektet.*



### Kumulativa effekter på renskötseln

LKAB ser en stor risk i att en centrumnära järnvägsdragning kan komma påverka förutsättningarna för den framtida gruvdriften på grund av de kumulativa effekter den nya järnvägen förväntas ge på den redan trängda renskötseln i området.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverkets bedömning är att föreslagen utformning av järnväg med föreslagna skydds- och skadeförebyggande åtgärder kan genomföras utan att påtaglig skada uppstår på rennäringens riksintressen.*

*Ny järnväg medför ett mindre markintrång i renbete. Med väg och järnväg i en samlad korridor har detta intrång kunnat minimeras.*

*Den nya faunapassage som föreslås medger en bättre anpassning till omgivande terräng i jämförelse med den befintliga, och den föreslås placerad längre bort från den störande verksamheten vid Kiruna godsbangård. Tillsammans med åtgärder som underlättar för renarna att hitta fram till passagen är det Trafikverkets bedömning att den nya passagen får en bättre funktion än den befintliga.*

### Omdragning av väg 870

Enligt planförslaget kommer nya kostnadsdrivande korsningspunkter och omdragning av väganslutningar m.m. behöva genomföras på Väg 870. LKAB ser även behov av att brohöjderna måste ökas för att bl.a. möjliggöra stora transporter av kvarnmanntlar till förädlingsverken via väg 870. Vid samrådsmöte den 2 maj 2023 fick LKAB information om att två broar med 5 meters höjd planeras över befintlig väg. För att inte skapa problem för transporter till LKAB:s industriområde måste brohöjderna ökas till minst 6 meter, vilket ytterligare fördyrar dragningen av ny järnväg som Trafikverket har att finansiera.

Kopplat till en eventuell omdragning av väg 870 vill LKAB uppmärksamma Trafikverket på att det måste vara möjligt för LKAB att fortsatt använda gamla Nikkaluoktavägen om södra infarten till LKAB:s industriområde dras om enligt planförslagen. Gamla Nikkaluoktavägen används av LKAB vid mätning av markdeformationer. Dessa mätningar måste fortsatt kunna genomföras.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket har tagit med i planarbetet att möjliggöra en ökad fri höjd för de två passagerna som berörs av LKAB: specialtransporter.*

*Trafikverket har även tagit hänsyn till att det vid ombyggnation av infarten till LKAB/KIA fortsatt ska vara möjligt att nå gamla Nikkaluoktavägen.*

*Finansieringsfrågan hanteras inte av projektet.*

### Omledning av Luossajoki

Enligt planförslaget avser Trafikverket att dra om bäcken Luossajoki. Trafikverket måste då beakta ökade vattenflöden. Luossajoki utgör recipient för gruvdriften samt av Tekniska Verken AB i Kiruna för värmeverket och avloppsreningsverket. LKAB ska enligt gällande tillstånd (villkor nr 7 fastställt av miljödomstolen i deldom mål nr M 2594–10) pumpa 25-50 liter vatten per sekund beroende på tid under året från sjön Luossajärvi mot Luossajoki. Detta för att delvis kompensera för flödesbortfallet vid den senaste dammkonstruktionen i Luossajärvi. Förutom påverkan från dammkonstruktionen påverkas vattensystemet även av gruvans grundvattenavsänkning och markdeformationer. Utredning pågår för att se om och

hur flödet till vattensystemet kan justeras över tid. Modellerings av framtida flöden pågår i dagsläget i samarbete med Copperstone Viscaria AB. Det är viktigt att Trafikverket tar höjd för ökade flöden och på lång sikt även naturliga flöden. LKAB ser behov av att frågan samordnas mellan LKAB, Copperstone och Trafikverket. LKAB vill även poängtera att översilningsmarkerna kring Luossajoki innehåller föroreningar. Detta kan påverka Trafikverkets planer på att leda om bäcken.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket har kunskap om föroreningsnivån längs Luossajoki. Schaktningsarbeten kommer att bedrivas med försiktighet och förorenade massor hanteras på ett adekvat sätt. Luossajokis prognosticerade vattenflöden kommer att klara av den lösning som projekteras för vattendragets passage under stationsområdet.*

#### **Behov av samverkan**

LKAB planerar att anlägga bioreaktorer för rening av kvävehaltigt lakvatten från framtida deponi. Det reade lakvattnet ska efter bioreaktorerna ledas ut till recipient i huvudsak via befintliga vägtrummor och diken. Om järnväg inklusive arbets- och servicevägar påverkar vägtrummor och diken i anslutning till LKAB:s arrenderade område är det viktigt att dessa frågor samordnas mellan LKAB och Trafikverket. Det gäller även annan påverkan och inskränkning av det område som LKAB arrenderar av svenska staten.

*Trafikverket svarar:*

*Föreslagen lösning medför inte påverkan på bioreaktorerna enligt det kartmaterial LKAB har delgett Trafikverket. Avvattningslösningen för väg 870 och ny järnväg klarar de lakvattenflöden som väntas från bioreaktorerna. Trafikverket avser att fortsätta den pågående dialogen med LKAB avseende på LKABs pågående planering för Södra deponin.*

#### **Ökad komplexitet och risk för ytterligare störningar på Malmbanan**

Det aktuella planförslaget medför att två nya växlar med tillhörande signaler måste anläggas vilket med stor sannolikhet kommer att ge upphov till ytterligare begränsningar på den redan bristfälliga Malmbanan. Byggskedet kommer också att medföra kraftiga störningar för LKAB:s logistikverksamhet vilket ytterligare försvårar en redan extremt ansträngd situation.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket har ett antal interna projektspecifika funktionskrav som ska uppfyllas vid utformning av järnvägsanläggningen för Kiruna ny järnvägsstation. Ett funktionskrav är att befintlig kapacitet på Malmbanan inte får försämrats. Detta har tagits hänsyn till vid utformning av triangelspåret; växlar kommer att anläggas både mot huvudtågspår och avvikande tågspår i anslutningen mot driftplats Kirunavaara, vilket ökar kapaciteten och förbättrar redundansen. Längden på triangelspåren har anpassats för att kunna nyttjas för tågmöten. Växeltyp har anpassats för att kunna hålla uppe hastigheten för persontågen och därmed kapacitet och restider.*

*Att anlägga ett nytt triangelspår via Malmbanan i stället för en anslutning från Svappavaarabanan, som också har studerats i järnvägsplanen, är positivt med hänsyn till både minskat intrång och ökad kapacitet för trafiken. Att ett nytt spår och ny station anläggs innebär också att kapacitet frigörs på sträckan norr om driftplats Kirunavaara. Särskilt sträckan vid Peuravaara är hårt belastad idag och en flaskhals kapacitetsmässigt. Detta borde LKAB se som något positivt med hänsyn till malm- och godstransporter på Malmbanan.*

*Trafikverket är medveten om situationen på Malmbanan och att det kommer att bli störningar på trafiken under byggskedet. Detta kommer att kräva god produktionsplanering från Trafikverkets sida.*

#### LKAB ifrågasätter starkt att ny järnvägsdragning kan prioriteras i närtid

LKAB har i grunden en positiv inställning till den centrumnära järnvägsdragning förutsatt att alla problem det medför kan hanteras. LKAB ifrågasätter dock starkt prioriteringen av en centrumnära järnvägsdragning åtminstone under den närmaste tioårsperioden.

Mot bakgrund av Malmbanans bristfälliga skick och kapacitetsbegränsningar och de akuta behov av utbyggnad och underhåll som finns anser LKAB att de samhällsekonomiska effekterna av att i närtid lägga begränsade resurser för bygg- och spårarbeten för en ny centrumnära järnvägsdragning omöjligen kan prioriteras.

LKAB anser att alla tillgängliga resurser först måste fokuseras på kapacitetshöjande åtgärder som syftar till att öka transportkapaciteten på Malmbanan. Det är avgörande att Trafikverket prioriterar de åtgärder som har störst inverkan på att möta de utmaningar som Malmbanan står inför. Det inkluderar framför allt att återställa STAX25-sträckan, nya mötesstationer, samt behovet av ett dubbelspår mellan Luleå och Boden, vilket för närvarande inte ingår i den befintliga planen. Att använda värdefull tid och resurser på att bygga en centrumnära järnväg i Kiruna skulle vara en misshushållning med resurser som inte står i proportion till prioriterade behov. Det är av yttersta vikt att säkerställa att järnvägsinfrastrukturen har tillräcklig kapacitet för att hantera såväl dagens produktion som de ökade transportbehoven som följer av de industrisatsningar som planeras av LKAB och andra aktörer kopplat till den gröna omställningen.

Situationen på Malmbanan är idag ett av de främsta hoten mot framtida industrisatsningar i Norrbotten. Samtidigt riskerar alla arbeten som måste utföras under den närmaste tioårsperioden, som även inkluderar införandet av ERMTS, att kraftigt begränsa transporter på banan under genomförandeperioden. Risken är överhängande att situationen under de närmaste åren kan komma att leda till att LKAB kan behöva begränsa produktionen och därmed arbetsstyrkan.

LKAB:s betydelse för Kiruna är väl känt, men det kan vara värt att påtala att LKAB idag, innan hänsyn tas för effekter i värdekedjan och för samhället i stort, står för ca 0,7% av svensk BNP. Som statligt ägt bolag, där bolagets vinster tillfaller staten, kan det lätt översättas till att verksamheten bär upp mer än 70 000 svenskars hela levnadsnivå. Kan LKAB, som är helt beroende av Malmbanan, inte få ut alla sina produkter till kund kommer produktion och därmed sysselsättningen i Malmfälten behöva begränsas med åtföljande effekter i värdekedjan och stora ekonomiska konsekvenser för samhället. Det går därför inte nog att understryka behovet av att åtgärder på Malmbanan prioriteras först och att planerna för dragning av ett nytt centrumnära järnvägsspår får avvakta.

#### *Trafikverket svarar:*

*Trafikverket har ett ansvar för att tågtrafiken till och från Kiruna fungerar både idag och i framtiden. Kiruna behöver en tillgänglig, funktionell järnvägsstation. Detta står inte i motsats till åtgärder på Malmbanan. Trafikverket är medveten om bristande kapacitet och behovet att åtgärder på Malmbanan. Detta är viktiga frågor men det är inte något som påverkar frågan om lokalisering av järnvägsstationen och arbetet med järnvägsplanen.*

#### 6.1.7.4. Yttrande Naturskyddsföreningen

Sammanfattning av Naturskyddsföreningen yttrande, inkommit 2021-11-02.

Naturskyddsföreningen i Norrbotten och kretsen i Kiruna motsätter sig Trafikverkets ställningstagande/beslut avseende järnvägsdragning till och placering av en ny järnvägsstation i Kiruna. Naturskyddsföreningen anser att järnvägsdragningen väster Kirunavaara är tillfyllest liksom den placering den nu ”tillfälliga” järnvägsstationen har nedanför Luossavaara.

Naturskyddsföreningen anser att:

Det inte kan motiveras att bygga en ny järnväg in till Kiruna bara för att stationen ska vara centrumnära.

Byggandet av ny järnväg kommer att generera nya och onödiga utsläpp, medlen för bygget bör användas till annat mer angeläget järnvägsbygge.

Det redan finns en järnvägsstation i Kiruna på en mer estetiskt tilltalande plats än i anslutning till ett industriområde.

Föreslagna stationsläge inte kan anses framtidssäkert med hänsyn till pågående framtidsdiskussioner och LKABs kommande behov av ytterligare mark.

Inte tillräcklig hänsyn visas rennäringsen och samebyarna och att Trafikverket går emot FN:s deklARATION om urfolkens rättigheter.

Detta projekt är allt annat än samhällsekonomiskt långsiktigt och att Trafikverket borde lämnat över ärendet till regeringen för en tillåtlighetsprövning efter beslut om val av lokaliseringalternativ.

*Trafikverket svarar:*

*En centrumnära järnvägsstation medför hög målpuppfyllelse kopplat till bland annat tillgänglighet, stadsbyggnad och samhällsutveckling. Det förordade alternativet säkerställer framtida långsiktig god tillgänglighet och trafikförsörjning till Kiruna. Den tillfälliga stationen vid KMB är inte en långsiktigt hållbar lösning. Denna kommer att successivt måsta flytta allt längre ut från Kiruna i takt med deformationszonens utbredning, medan Kiruna tätort utvecklas åt det andra hållet.*

*Trafikverket arbetar med att möjliggöra utveckling för god tillgänglighet i ett hållbart samhälle, där minskad klimatpåverkan är en viktig del. Trafikverket arbetar i samverkan med andra aktörer för ett mer transporteffektivt samhälle och energieffektiv användning av transportsystemet. Inom den egna verksamheten arbetar Trafikverket för energieffektiva och mindre klimatpåverkande lösningar vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur. I det arbetet används Trafikverkets modell Klimatkalkyl och vi ställer också krav vid upphandlingar på minskning av klimatpåverkan. Trafikverkets långsiktiga mål är att infrastrukturen ska vara klimatneutral senast 2040.*

*En sträckning inom den förordade korridoren väster om väg 870 sammantaget borde ha störst förutsättningar att så långt som möjligt minimera störningar på andra intressen, inte minst rennäringsen. Trafikverket har aktivt sökt samarbete med berörda samebyar och Trafikverkets ambition är att vald linje tillsammans med skadelindrande samt skadeförebyggande åtgärder medför en järnvägsanläggning som kan accepteras av rennäringsen.*

*Trafikverket har gjort bedömningen att en tillåtlighetsprövning inte ska göras för detta projekt.*

## Naturskyddsföreningen yttrande 2023

Naturskyddsföreningens länsförbund i Norrbotten (SNF) lämnar härmed sitt yttrande över samrådsunderlaget.

SNF anser fortsatt och enligt tidigare yttranden, att någon ny järnväg väster om Kirunavaara inte skall byggas.

Nedan redogörs för yttrandets sammanfattning:

Några nya ingångvärden, som i vilket fall SNF skulle ha fått kännedom om, föreligger inte efter regeringsbeslutet 2022-06-07 med fastställandet av Nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033.

I bilaga1 till beslutet framgår: ”Trafikverket har i sitt planförslag lagt in objektet Kiruna, ny järnvägsstation. I planförslaget anges dock också att objektet förutsätter full extern finansiering av extern part/externa parter. Regeringen anser att full extern finansiering är ett krav för objektets genomförande och att det är enligt den förutsättningen som objektet finns upptaget i den nationella planen.”

SNF har efterhört vid Trafikverkets regionala ledning i Luleå huruvida någon extern finansiering ännu finns säkerställd. Det entydiga svaret vid två tillfällen har varit att som den enda externa finansiären avses LKAB. LKAB har, såvitt SNF erfarit, vid samtliga samråd meddelat att LKAB inte avser finansiera denna nya järnväg.

Vad gäller projektets samlade effektbedömning har SNF heller inte kunnat finna något ändrat underlag än det tidigare: Trafikverkets samlade effektbedömning Objektnummer: JN1804a Ärendenummer: TRV 2020/66057 ; TRV 2020/71233.

Av detta underlag framgår bland annat bedömningen att objektet är samhällsekonomiskt olönsamt samt ekonomiskt och ekologiskt ej hållbart.

Med bakgrund i dessa förhållanden finner SNF det anmärkningsvärt att det vare sig i från nätet nedladdat underlag eller bland presentationerna i Kiruna den 9 maj 2023 på någon plats framgår/framgick att objektet i nuläget saknar finansiering.

Det kan ju vidare förefalla märkligt att planeringen bara fortskrider trots att en finansiering för genomförande saknas eller att det ens inte offentligt redovisas hur denna finansiering skall säkerställas.

Naturskyddsföreningens fortsatta slutsats:

Det finns inget i detta underlag som får SNF att ändra tidigare inställning – projektet bör inte genomföras.

Det finns redan en järnväg som leder in mot staden Kiruna. En ny och funktions- samt arkitekturmässigt acceptabel ny järnvägsstation skall anläggas av LKAB. SNF menar vidare att all fortsatt kommunikation kring projektet skall innehålla en redovisning om huruvida extern finansiering föreligger eller ej. SNF anser också att all vidare projektering skall stoppas innan en eventuell extern finansiering finns säkerställd och kan redovisas.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket noterar Naturskyddsföreningens inställning.*

*Finansieringsfrågan hanteras inte av projektet.*

*Projektet Kiruna ny järnvägsstation är ett namngivet projekt i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022-2033 som*

*fastställts av regeringen. Att färdigställa järnvägsplanen är en förutsättning för att kunna realisera ett genomförande av projektet enligt regeringens beslut. Arbetet med järnvägsplanen är till fullo finansierat via medel från LKAB.*

*Den samlade effektbedömning, SEB, som tidigare tagits fram följer en arbetsprocess för att ta fram ett underlag för jämförelse mellan likartade projekt i olika delar av landet. En SEB är inte en fullständig analys av den samhällsekonomiska nyttan och inte en heltäckande bedömning av den ekologiska hållbarheten i ett projekt. SEB togs fram inom de tidigare skedena i denna järnvägsplan för att utgöra ett av många underlag för val av lokaliseringalternativ. En hållbar utveckling av Kiruna stad och kommun förutsätter en tillgänglig, centralt placerad järnvägsstation.*

#### **6.1.7.5. Samråd med Friluftsliv**

Samrådsmöten har genomförts med Vinterstadens skoterförening och med Kiruna Slädhundsklubb för att presentera arbetet med järnvägsplanen samt inhämta information och synpunkter på passager, leder och spår i området.

Vinterstadens skoterförening har framfört följande synpunkter:

En skoterpassage bör inte vara för lång, det måste gå att säkerställa snö genom hela passagen. Bredden måste vara tillräcklig för en pistmaskin. Det är viktigt för skoterföreningen att de etablerade skoterlederna även fortsättningsvis är tillgängliga, med så små justeringar som möjligt från befintlig dragning. Det finns ekonomiska fördelar med att samlokalisera skoter- och skidpassager, då samma entreprenör underhåller dessa.

*Trafikverket svarar:*

*Vid dimensionering av friluftsbroarna har Trafikverket tagit hänsyn till att en pistmaskin ska kunna användas. Skoterpassager planeras samordnat med passage för övrigt rörligt friluftsliv vid Sommarleden och Ahlströmsspåret. Skoterledningarnas dragning i övrigt ligger utanför Trafikverkets ansvarsområde. Ledernas dragning och utformning regleras genom avtal.*

Samrådsmöte har under vintern 2023 genomförts med Kiruna Slädhundsklubb angående järnvägens påverkan på deras tränings- och tävlingsspår.

Järnvägen medför behov av justering av tränings- och tävlingsspår. Slädhundsklubben meddelar att de inte har fasta spår i terrängen, utan bereder spår där de får plats mellan träden.

Trafikverket kommer att ha en fortsatt dialog med friluftslivet i kommande skeden av projektet.

#### **6.1.7.6. Kiruna Cargo**

Kiruna Cargo vill uppmärksamma Trafikverket om att detaljplanearbete pågår för utökad industriverksamhet på KIA. Utvecklingen är en del av den gröna omställningen och ämnar minska godstransporterna på E10 för att i stället nyttja järnvägen som ett mer miljövänligt alternativ. Fortlöpande dialog med Trafikverket önskas.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket noterar yttrandet. Fortsatt dialog kommer att föras under projektet. Triangelspårets anslutning till Kiruna godsbangård, KIA, kommer att kunna genomföras utan negativ påverkan för den planerade industriverksamheten.*

#### 6.1.7.7. *Norrbottens kommuner*

Det föreslagna stationsläget innebär att stationen hamnar relativt nära centrum och Kiruna kommunen får bra förutsättningar för att planlägga och uppföra stationsmiljön och infrastruktur, som en naturlig förlängning av stadsmiljön. Kiruna kommuns planering för samlokaliseringen av resecentrum och sjukhus förstärker också detta. Förslaget ligger i linje med tidigare synpunkter som Norrbottens Kommuner lämnat tidigare 2020-11-18 på ärende 2020/71233.

Norrbottens Kommuner har inga synpunkter på de föreslagna nya delsträckorna av väg 870.

Regeringens beslut om nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 förutsätter att finansieringen för den nya järnvägsdragningen kräver full extern finansiering.

Norrbottens Kommuner utgår från att staten löser finansieringen i närtid så att järnvägsplanen kan fastställas och anläggande kan påbörjas så att stadsomvandlingen inte avstannar utan kan fortgå med full kraft.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket noterar yttrandet.*

#### 6.1.7.8. *Trafikverket Fordonsresurser*

Trafikverket fordonresurser framför synpunkter som berör Trafikverkets fastighet vid Kirunavaara bangård. De har i övrigt inga synpunkter på presenterat underlag och inte heller någon ytterligare information att tillföra som har bäring på detta.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket noterar yttrandet. Anslutningen av det nya triangelspåret till KIA bedöms inte påverka det område som pekats ut i yttrandet.*

#### 6.1.7.9. *SJ*

Vi finner det presenterade förslaget i allt väsentligt funktionellt utformat, men att endast kunna hantera 2-3 tåg vid plattform samtidigt kan möjligen vara i minsta laget vid en ökning av persontrafiken på Malmbanan. Norra Norrland är en mycket expansiv region med omfattande nyetablering av personaltunga industrier. Vidare växer turistnäringen i fjällen och en breddning av turistsäsongen sker såväl i form av utbud som säsongens längd.

I texten beskrivs hastigheten på den nya bansträckningen som 100 km/t med eventuellt högre hastighet på vissa avsnitt. Eftersom det är så långt som 4-5 km mellan tågens stoppunkt vid station och växelanslutningarna mot Malmbanan har tågen möjlighet att hinna upp i höga hastigheter på sträckan. Det är därför önskvärt att kurvor och växlar i triangelspårsavsnittet även där medger 100 km/t. En absolut minsta acceptabel hastighet är 80 km/t. Kirunas nya station blir en längre omväg än nuvarande för genomfartstågen till och från Narvik och det är därför viktigt att hålla nere restidsförlängningen för omvägen.

*Trafikverket svarar:*

*Utformningen av stationen baseras på prognosticerad trafik år 2040, vilket motsvarar samma nattågstrafik och lokdragna tåg som i dagsläget, men med en ökning av antalet motorvagnar från 3 till 5 dubbelturer. Sett till dygnsbelastningen på stationen uppgår denna trafik till 9 tåg per dygn vid plattform.*

*Triangelspåren begränsar hastigheten i det södra benet till 100 km/tim och i det norra benet till 80 km/tim. I övrigt kommer spåret att möjliggöra högre hastigheter, begränsat i huvudsak av att samtliga tåg ska stanna vid Kiruna C.*

#### 6.1.7.10. Vy

Vy har lämnat synpunkter och önskemål på spårutformning, både ute på linjen (även utanför triangelspåret) och gällande stationsområdets utformning och utrustning.

Utdragsspår söderut från stationen för konfliktfri växling mellan ankommande/avgående trafik. Utdragsspåret norrut inte långt nog för motorvagnståg och inte anslutet till uppställningsspåren.

Utdragsspåret norrut måste rymma två st lok enligt framtida upphandling.

Mycket viktigt med tågvärmeposter, vattenposter och möjlighet till fekalietömning etc.

Serviceväg mellan spår 4 och 5 måste rymma en lastbil.

Om bygget sker i etapper är det önskvärt att inleda med högra benet i triangeln så att motorvagnar kan inleda trafiken tidigt även om loktågen väntar tills hela triangelspåret är färdigställt.

Vi önskar en driftsplats söder om triangelspåret så att det även är möjligt att köra söderut för att vända.

*Trafikverket svarar:*

*Kapacitetsutredning har inte påvisat behov av utdragsspår söderut. Kiruna station kommer enligt prognos för år 2040 att trafikeras av 9 tåg per dygn. Växlingen av tåg från resandespår till uppställningsspår kommer att kunna göras på huvudspåret. Om behov uppstår är det dock möjligt att ansluta ett utdragsspår söderut, parallellt med anslutande järnväg för att underlätta växlingsrörelser.*

*Utdragsspåret norrut är för att lok ska kunna byta sida på tåget. Motorvagnar kan vändas utan lokrundgång, vilket gör att längre utdragsspår än för multipelkopplade lok inte är nödvändigt.*

*Tågvärme etc. kommer att finnas vid uppställningsspåren och servicevägen på stationsområdet mellan uppställningsspåret kommer att medge trafik med lastbilar.*

*I det fortsatta arbetet kommer detaljprojektering av järnvägsanläggningen med tillhörande ytor för drift- och underhåll att göras. Fortsatt dialog med tågföretagen m.fl. kommer att krävas för att säkerställa att anläggningen får rätt funktion.*

*Hela spårplaneringen planeras för samtidig trafikstart.*

*Projektet innefattar inte en driftsplats söder om triangelspåret. Närmaste driftsplats söderut är Kalixfors, ca 7 km söder om triangelspåret.*

#### 6.1.7.11. SMHI

Inga ytterligare synpunkter utöver tidigare lämnat svar.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för yttrandet.*

#### 6.1.7.12. Strålsäkerhetsmyndigheten, SSM

SSM anser att det i en kommande miljökonsekvensbeskrivning bör redovisas magnetsfältsnivåer för närliggande bostäder och andra platser där människor vistas varaktigt där magnetfältsnivån förväntas bli förhöjd. Det är sedan miljöbalken som ska beaktas då bedömning görs om eventuellt behov av exponeringsbegränsande åtgärder. Det finns en vetenskapligt grundad misstanke om förhöjd risk för barnleukemi för barn som exponeras varaktigt för lågfrekventa magnetfält. Bakgrunden är att epidemiologiska studier



observerat en genomsnittlig fördubblad incidens för barnleukemi för grupper som exponerats för 0,4 µT eller högre i medelvärde jämfört med de som exponerats för 0,1 µT eller lägre. Det observerade sambandet gäller för barn som har varit exponerade för magnetfält med frekvenserna 50 eller 60 Hz. Sambandet är dock för svagt för att med säkerhet påvisa ett orsakssamband.

*Trafikverket svarar:*

*Vid järnvägen finns elektromagnetiska fält främst vid kontaktledningarna. På ett avstånd av 25 meter från järnvägen är magnetfältet, som kan relateras till järnvägen, generellt så svagt att bakgrundsvärdena i svenska bostäder inte överskrids.*

*Vid samhällsplanering bör särskilt hänsyn tas till bostäder, förskolor och skolor belägna nära järnväg. Bostadshusen i Lombolo kommer att ligga ca 200 m eller mer från järnvägen. Eventuella hälsoeffekter av järnvägsplanen bedöms därför bli obetydliga.*

#### **6.1.7.13. Tekniska verken i Kiruna**

Inga synpunkter på förslaget. Tekniska verken informerar om vilka ledningar som påverkas av föreslagen järnväg. Trafikverket ansvarar för kostnader för åtgärder på ledningar samt flytt av biooljepannor.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för yttrandet. Påverkan på befintliga ledningar hanteras inom arbetet med ledningssamordning i järnvägsplanen och efterföljande bygghandlingsprojektering.*

#### **6.1.7.14. Skogsstyrelsen**

Eftersom området som planeras exploateras ligger i det fjällnära området vill Skogsstyrelsen påminna om att det krävs tillstånd för att avverka skog. Vi har i övrigt inga synpunkter på presenterat underlag och inte heller någon ytterligare information att tillföra som har bäring på detta.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för yttrandet.*

#### **6.1.7.15. Kalmar Veterantåg**

Kalmar Veterantåg önskar en växel från bägge uppställningsspåren så lok kan köra in och gå runt, samt en plattform mellan uppställningsspåren för servicepersonal och för att resenärer till uppställt tåg kan komma ombord utan att tåget växlas fram till perrongen.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för yttrandet. Vid uppställningsspåren kommer inte passagerarutbyte att tillåtas. Det kommer inte att anläggas extra växlar för uppställningsspåren. I det fortsatta arbetet kommer detaljprojektering av järnvägsanläggningen med tillhörande ytor för drift- och underhåll att göras. Fortsatt dialog med tåg företagen m.fl. kommer att krävas för att säkerställa att anläggningen får rätt funktion.*

#### **6.1.7.16. Järnvägs museet**

Järnvägs museet har lämnat detaljerade synpunkter och önskemål på teknisk utformning och utrustning på stationsområdet.

Sammanfattningsvis finns en önskan att kunna parkera tåget vid plattform och utföra städning, tömning och påfyllning vid plattform för ett kortare uppehåll i Kiruna.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för yttrandet. Järnvägmuseets önskemål är i huvudsak tillgodosedda med föreslagen stationsutformning. Trafikverket vill förtydliga några detaljer i utformningen: Möjlighet att fylla färskvatten i vagnarna kommer att finnas vid uppställningsspår. Möjlighet till fekalietömning (med tankbil) kommer att finnas vid uppställningsspår. Serviceväg anläggs i hela uppställningsspårens längd. Uppställningsspår förses med värmeposter och eluttag. Utdragsspåret för lokrundgången längst i norr är långt nog att hantera två multipelkopplade Vectronlok.*

#### **6.1.7.17. Inlandståget**

Inlandståget har lämnat detaljerade synpunkter och önskemål på teknisk utformning och utrustning på stationsområdet.

Sammanfattning av synpunkter; tillräckligt med plattformar så att minst två tåg för resande ska kunna hanteras, möjlighet för lokrundgång för ett långt loktåg. Uppställningsspår ska vara elektrifierade, helst plats med två långa tåg samtidigt samt ett eller flera spår för kortare motorvagnståg. Det ska finnas tågvärme, eluttag, vatten, access för fekalietömning, belysning vid gångbanor uppställningen.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket noterar yttrandet. Inlandstågets önskemål är i huvudsak tillgodosedda med föreslagen stationsutformning. I det fortsatta arbetet kommer detaljprojektering av järnvägsanläggningen med tillhörande ytor för drift- och underhåll att göras. Fortsatt dialog med tågforetagen m.fl. kommer att krävas för att säkerställa att anläggningen får rätt funktion.*

#### **6.1.7.18. Nässjö järnvägmuseum**

Nässjö järnvägmuseum instämmer i yttrandet som Järnvägmuseet lämnat och har inga ytterligare synpunkter.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket noterar yttrandet.*

#### **6.1.7.19. MSB**

MSB avstår från att yttra sig i ärendet

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket noterar yttrandet.*

#### **6.1.7.20. SGU**

SGU avstår från att yttra sig i ärendet

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket noterar yttrandet.*

#### **6.1.7.21. Skanova/Telia**

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga tele-anläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för yttrandet. För påverkan på ledningar inom kommunens detaljplaneområde hänvisas till Kiruna kommun. Inom järnvägsplanen sker ett arbete med ledningssamordning där samråd sker med berörda ledningsägare för utredning av påverkan på respektive ledning och eventuella åtgärder för påverkade ledningar.*

#### **6.1.7.22. Region Norrbotten**

I samband med tidigare samrådsremiss för lokalisering av ny järnvägsstation i Kiruna har Region Norrbotten i sitt yttrande ställt sig bakom Trafikverkets förslag med det centrumnära alternativet söder om Lombolöden. Detta för att uppnå maximal lokal nytta och regional utveckling.

Region Norrbotten har inga övriga synpunkter på planutformningen för Kiruna nya järnvägsstation och ombyggnation av väg 870.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket noterar yttrandet.*

#### **6.1.7.23. Svenska kraftnät**

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende. Svenska kraftnät har planer i Kiruna där vi ska utveckla transmissionsnätet, men i dagsläget har vi inga anläggningar eller intressen som berörs i det aktuella området och har därför inga synpunkter på rubricerad remiss.

Däremot kan det finnas regionnätsledningar i närheten och regionnätsägaren bör i så fall höras i samrådet.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för yttrandet. Samråd sker med berörda ledningsägare. Inom järnvägsplanen sker också ett arbete med ledningssamordning där utredning av påverkan på respektive ledning och eventuella åtgärder för påverkade ledningar genomförs.*

#### **6.1.7.24. Statens fastighetsverk**

Statens fastighetsverk (SFV) har mottagit inbjudan till samråd av järnvägsplan för ny järnvägsstation och omläggning av väg 870 i Kiruna. SFV har tagit del av allmänt tillgängligt material på Trafikverkets webbplats. Samrådet är ett led i Trafikverkets arbete med järnvägsplanen. Kiruna behöver en ny järnvägsstation för person- och godstrafik, väg 870 behöver läggas om på vissa sträckor på grund av spårdragningen.

SFV har tidigare inbjudits till inledande samråd liksom samrådsunderlag för lokalisering av järnvägsstationen och har under 2020-2021 lämnat yttranden. SFV förordade ett centralt läge för en ny station. SFV:s tidigare synpunkter under planprocessen har huvudsakligen tillgodosetts.

SFV är en myndighet som förvaltar vissa delar av statens fasta egendom. SFV:s uppdrag beskrivs i myndighetens instruktion och årligt regleringsbrev. De fastigheter SFV ska förvalta är de som staten långsiktigt behöver för speciella ändamål, fastigheter som är av stort kulturhistoriskt värde för vilka staten har ett särskilt ansvar, fastigheter som under århundraden har tillhört kronan eller har donerats till staten.

SFV förvaltar cirka 4000 byggnader för olika användningar och en sjundedel av Sveriges markyta. SFV har ett långsiktigt förvaltningsperspektiv och många av SFV:s objekt är statliga byggnadsminnen (SBM) med Riksantikvarieämbetet som tillsynsmyndighet.

Inom planområdet förvaltar SFV fastigheten Kiruna 1:1 bestående av framför allt skogsmark, vilken angränsar Kiruna samhälle samt intilliggande flygplatsområde.

SFV:s tidigare synpunkter under planprocessen har huvudsakligen tillgodosetts. SFV har sammanfattningsvis ingen erinran på rubricerat förslag till järnvägsplan.

SFV lämnar kommentarer och medskick kring upplysningar i samrådshandlingen om berörda fastigheter samt kontakt med länsstyrelsen gällande upplåtelser och avtal i området liksom om samrådsskyldigheten enligt lagen (2022:66) om konsultation i frågor som rör det samiska folket.

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 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.

SFV noterar att järnvägsplanen berör året-runt-marker för renskötselrätten och att området som sådant delvis är av riksintresse för rennäringen.

SFV påminner om samrådsskyldigheten enligt lagen (2022:66) om konsultation i frågor som rör det samiska folket.

SFV menar vidare att det vore önskvärt om det av samrådshandlingen tydligt kan framgå vilka fastigheter som berörs av järnvägsplanen samt på vilket sätt som Trafikverket avser att ta marken i anspråk när järnvägsplanen vunnit laga kraft.

Enligt 2 § rennäringsförordningen (1993:384) prövas frågor om upplåtelse ("nyttjanderätt") enligt 32 § rennäringslagen (1971:437) av länsstyrelsen. Trafikverket ombeds kontakta länsstyrelsen för att få kompletterande information om gällande upplåtelser och avtal i området.

*Trafikverket svarar:*

*Trafikverket tackar för yttrandet. Berörda samebyar och sametinget har erbjudits samråd enligt lagen om konsultation.*

*Trafikverket medger att det delvis är otydligt vilka fastigheter som berörs av järnvägsplanen. I huvudsak berörs fastigheten Kiruna Kiruna 1:1 som förvaltas av Statens fastighetsverk. Vid anslutning till Malmbanan berörs även Trafikverkets fastighet Kiruna Jukkasjärvi bandel 100:1. Vid stationsområdet berörs även de kommunala fastigheterna Kiruna Lombolo 12:1 och Kiruna Industrin 9:7. I järnvägsplanens granskningshandling kommer detta att framgå i detalj av fastighetsförteckningen.*

*I det fortsatta arbetet kommer Trafikverket att kontakta länsstyrelsen avseende upplåtelser och avtal i området.*





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

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)