

## JP Kiruna Samrådsredogörelse

Kiruna, Ny järnvägsstation

Kiruna kommun, Norrbottens län

Järnvägsplan, 2021-06-29



## 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

### **Trafikverket**

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: JP Kiruna Samrådsredogörelse

Författare: SWECO

Dokumentdatum: 2021-06-29

Ärendenummer: TRV 2020/71233

Objektsnummer:

Uppdragsnummer: 171497

Version: 1.0

Kontaktperson: Marie Stenman

## Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	5
3	Samråd Förstudie	6
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	6
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	6
3.1.2.	Samråd med berörd kommun	6
3.1.3.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	6
4	Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ – Inledande Samråd 1	6
4.1.	Inledande samråd	6
4.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	7
4.1.2.	Samråd med berörd kommun	9
4.1.3.	Samråd med Försvarsmakten	11
4.1.4.	Samråd med berörd kollektivtrafikmyndighet	11
4.1.5.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	12
4.1.6.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	21
5	Samråd för val av lokalisering – Samråd 2	33
5.1.	Samråd för val av lokaliseringsalternativ	33
5.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	34
5.1.2.	Samråd med berörd kommun	38
5.1.3.	Samråd med Försvarsmakten	40
5.1.4.	Samråd med berörd kollektivtrafikmyndighet	40
5.1.5.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	41
5.1.6.	Samråd 2 med övriga berörda myndigheter och organisationer	54
6	Samråd vid utformning av planförslaget	72

# 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, projektmål 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. Istället 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.

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 med syfte att informera om projektet och hämta i 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.

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

## 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, Länstrafiken 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 planlägningsbeskrivning. 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 samrådskreten, 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 lokaliseringsutredningen 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 lokaliseringmålen 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 lokaliseringmålen ska hanteras och viktas mot varandra i den slutliga utvärderingen måste tydliggöras.

Länsstyrelsens synpunkter på de specifika lokaliseringmålen:

- 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. Riksentresserna bör renodlas och tydliggöras utifrån vilka som kan komma att beröras.

Några synpunkter på dessa:

- Riksentresse rennäring saknas
- Fornlämningar är inget riksentresse
- Det finns inget riksentresse för näringsliv. Det finns ett för industriell produktion, men sådana finns inte utpekade i Norrbottens län.
- Riksentresse infrastrukturens korrekta benämning är riksentresse 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 nämnda 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 detaljplanläggning 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 RKMs 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 transportkvaliteten 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 färd sätt 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, Swedvia 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 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 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 ekodukt, 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.*

*Ansvar för Kollektivtrafik är något som ligger utanför Trafikverkets ansvarsområde. Trafikverket hänvisar vidare till kommunen och länstrafiken (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 rekreationsområdet 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 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 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 istället 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 ekodukter runt om i landet för att lösa den problematik som åsytas. 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 ekodukt 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, Försvarsmakten och Regionala kollektivtrafikmyndigheten är följande:

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

Energimyndigheten
Försvarsmakten
Gällivare kommun
Kiruna socialdemokratiska arbetarekommun
Kiruna Lappland Ekonomiska Förening
Kiruna Lappland Ekonomiska Förening, kompl. yttrande
Lapplands gymnasienämnd
LKAB
LKAB, kompl. 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 ekodukt, 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 transporterna och tillgängligheten mellan skolorna ökar dramatiskt jämfört med idag. Det är både gångavstånd mellan järnvägsstationen i Gällivare till det nyinvidda Kunskapshuset 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 klargörande 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 framdragning 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 centrumperifera 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 Norrbotniabanan 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 lokaliseringsalternativ 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 samer 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 fjärrtrafiken 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 bussa 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 transmissionsnätsledningarna 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 Geologiskas Undersökning

Sveriges Geologiskas Undersökning (SGU) har valt att inte ge några plats specifika 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.*

*Ansaret över Kollektivtrafik är något som ligger utanför Trafikverkets ansvarsområde. Trafikverket hänvisar vidare till kommunen och länstrafiken (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 luftledningar 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 rennärings 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 rennärings 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 rennärings. 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 samförägga den infrastrukturella barriären av infrastrukturen i landskapet samtidigt som intrånget i riksintresse rennärings och områden med påtagliga naturvärden minimeras. Rennärings 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 rennärings.

### 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 rennäringen 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 rennäringens 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 rennäringssperspektiv 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 rennäringen oavsett skyddsåtgärder. Den del av den västra korridoren som ansluter till Malmbanan och framförallt 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 framförallt 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 rennäringen, 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 rennäringssperspektiv.

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 framförallt 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. Måltvärderingen 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 rennäringsen. 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 förorda 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 Lombolaleden skulle behöva gå på en större viadukt över järnvägen. Detta leder också till omfattande kostnadsökningar i jämförelse med en placering söder om Lombolaleden(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, framförallt 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 överskrider 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 2021-06-07

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 stadshuset, 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 övrigt

planering. I relation till lokaliseringsmål A, B och C, bedömer kommunen att LON2 och LON3 har en lägre måluppfyllelse jämfört med LON1.

Kommunen bedömer att LON1 innebär ett mindre och hanterbar avvikelse från de kommunala styrdokumentet. LON2 och LON3 skulle dock innebära strategiska problem och ses därmed som allvarligare avvikelser från styrdokumentet.

Kraftledningen som korsar LON-området nuläget en begränsande faktor i utvecklandet av stationsmiljön kring LON1, 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 lokaliseringsalternativ 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 lokaliseringsalternativet 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.*

*Tågforetagen 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 kostnadsmissigt 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 ekodukt, 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. Synpunkten 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 svårlöst, med behov av planskild passage mellan väg och järnväg samt en faunapassage för rennaringens 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 länstrafiken (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 lokaliseringalternativen. 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 länstrafiken (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 länstrafiken (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 rennärning 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 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.

#### 5.1.5.7. Lombolo-området

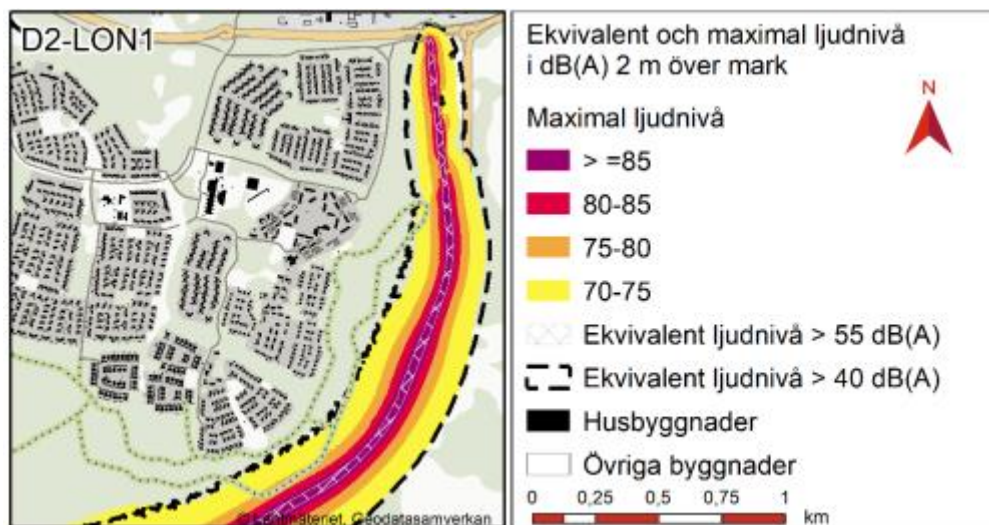
Många kommentarer anser att det östliga alternativet med ett stationsläge öster om Nikkaluoktavägen är det bästa då det medför mindre inverkan på boendemiljö, motionsspår och naturområden vid Lombolo.

*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 ekodukter runt om i landet för att lösa den problematik som åsytas. 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 ekodukt 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 rekreativområde 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 korsa 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 frånga principen om planskildhet och lokalisera uppställningsspåret söder om Lombolleden 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 Lombolleden 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 2 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.*

Fortifikationsverket
Försvarmakten
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 lokaliseringsalternativ 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 oroad 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 måloppfyllelse 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 överbryggas 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 förordar 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 Stadhustorget 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 spårrområde 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 långsiktigt hållbar lösning.*

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

*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 oönskad 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 järnvägsdragnings 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 lokaliseringalternativ 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 lokaliseringalternativ 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 renskötseln. 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

lokaliseringsmålen redovisas, beskrivs majoriteten av lokaliseringsmålen i positiva ordalag där uttryck som ”god”, ”positiv”, och ”utveckling” används medan rennäringsen 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 rennäringsen 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 omintetgöra möjligheten för rennäringsen 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 2 kapitlet 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 grundsatsar.

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 allmännyttan som en den nya stationen kan väntas medföra är proportionerlig med den negativa konsekvensen den medför rennäringen i området, och förmodar att en lagenlig proportionalitetsbedömning kommer påvisa detta.

Tekniska lösningar för att åtgärda skada på renskötelsen 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 renskötelsen 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 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 planlägningsprocessen.*

#### 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 rennäringensutredning. 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 informerade 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 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 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, rennäringsen och turismnäringsen 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 årsmedelvärde understiger 0,4  $\mu T$  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 luftledningarna 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 luftledningar 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 lokaliseringalternativen

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 transformatorstationen, 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

<Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planlägningsprocessen>







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

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)