

PM Underlag för ställningstagande lokalisering Kiruna ny järnvägsstation

Förslag till ställningstagande

Trafikverket, verksamhetsområde Investering, har gjort första steget i järnvägsplanen, lokaliseringsutredning med påbörjad miljöbeskrivning för en ny järnvägsstation i Kiruna med tillhörande spår.

Lokaliseringsalternativen som utretts har vägts mot varandra med avseende tillgänglighet för persontrafik, stadsbyggnad och samhällsutveckling, trafiksäkerhet, miljö och hållbarhet, effekter för rennäring, kapacitet, teknisk och ekonomisk hållbarhet.

Samråd har skett med Länsstyrelsen i Norrbottens län, Kiruna kommun, Gabna och Laevas sameby, enskilda som kan antas bli särskilt berörda, berörda myndigheter och organisationer samt allmänheten.

Nästa steg rörande ny järnvägsstation i Kiruna föreslås vara att projektet ska drivas vidare och att alternativ, västlig korridor med stationsläge vid LON ska ligga som grund till fortsatt arbete med att färdigställa järnvägsplanen. Ställningstagandet grundar sig på Trafikverkets samlade bedömning av alternativens effekter samt i vilket utsträckning de uppfyller projektets ändamål och lokaliseringsmål.

Den korridor som utbyggnaden av järnvägen ska rymmas inom redovisas på bifogad karta.

Riktlinjer för fortsatt planering

Nedan ses faktorer som särskilt måste iaktas i fortsatt planering;

- Bevakas så att relevanta skydds- och skadeförebyggande åtgärder kan vidtas för de miljöaspekter som berörs
- Bevakas behov av att söka särskilda tillstånd eller dispenser utifrån exempelvis Miljöbalkens och Kulturmiljölagens bestämmelser
- Utredda behov av lämpliga bullerskyddsåtgärder och om risk ses för skadliga vibrationer
- Kompletterande naturvärdesinventeringar kommer att utföras
- Passageplan för vilt kommer att tas fram
- Bristanalys för vilt och rennäring kommer att tas fram, för att utreda behov av skyddsåtgärder för att minimera barriäreffekter och göra anpassningar i terrängen
- Påverkan på grundvatten kommer att studeras så att det blir möjligt att utreda behov av eventuella tillstånd
- Genomföra fördjupad markmiljöundersökning och vid behov sedimentundersökningar
- Fördjupade geotekniska undersökningar och kontroll av massbalans
- Inhämta underlag från nationell utredning, som hanterar järnväg nära flygplats, vilka skyddsåtgärder måste till för att inte störa flygets kommunikationsutrustning
- Dialog med länsstyrelsen kring fornlämningar och ev fortsatt arbete med arkeologisk utredning
- Fortsätta samråd med rennäringen för att utreda vilka skydds- och skadeförebyggande åtgärder som kan vidtas för att minimera de negativa konsekvenserna för rennäringen.

- Påverkan på kraftledningar och ställverk kommer att utredas vidare i dialog med Vattenfall
- Anslutande vägar, gång- och cykelvägar samt angöring till stationen kommer att samverkas i nära dialog med Kiruna kommun.

Bakgrund och Motiv

Bakgrund

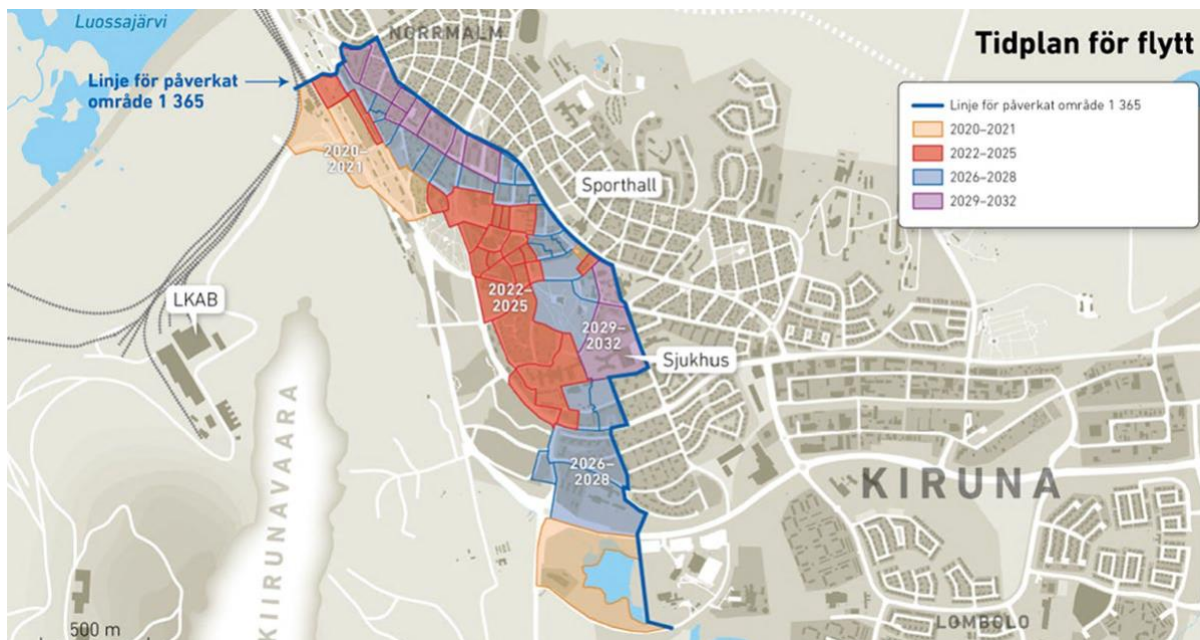
Gruvdriften medför att en deformationszon med sprickbildning närmar sig den tidigare centralorten för Kiruna. På grund av detta så måste delar av Kiruna stad inklusive dess infrastruktur flyttas eller omstruktureras. Denna samhällsomvandling har pågått sedan år 2004.

LKABs prognoser för deformation sträcker sig till 2036 och den nuvarande omfattningen av deformationszonen redovisas i figur 1.

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

Förutsättningarna i området gjorde även att den dåvarande järnvägsstationen behövde ersättas med en ny station. Trafikverket byggde därför en ny tillfällig järnvägsstation för resandeutbyte ca 2 km väster om det gamla stationsläget och persontrafiken flyttades över till den nya stationen i augusti 2013. Den gamla järnvägen, järnvägsstationen och stationshuset har rivits. Även en ny godsbangård – Kirunavaara godsbangård (KIA) byggdes 2013, placerad längs med nya järnvägen söder om Kiruna. De statliga vägar som har byggts om är ny sträckning väg 870 (2014-2015) och ny E10 (2017-2020).

Kiruna nya centrum håller på att byggas ca 3 km öster om nuvarande läge. I centrumområdet kommer bland annat bostäder, centrumhandel, stadshus, hotell, sjukhus med mera att finnas. Kiruna kommun har tydligt visat på vikten för samhällsutvecklingen samt påverkan på pågående samhällsutveckling med en centralt belägen station i Kiruna.



Figur 1. Illustration över gruvdriftens påverkan på Kiruna. Bild LKAB.

Påverkan Kiruna malmbangård

Vad gäller KMB finns en osäkerhet kring alternativets långsiktiga hållbarhet.

Påverkan närtid (5-10 år)

LKAB har delgett Trafikverket de prognoser som finns framtagna gällande deformationszonen, se figur 1. Enligt LKAB:s prognoser har den södra delen av Trafikverkets befintliga, tillfälliga, järnvägsstation börjat påverkas. 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 området kortas av.

Berört spår område, enligt figur 1, 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.

Påverkan på längre tid (60 år)

Prognos för 60 år framåt är inte möjligt att få av LKAB i dagsläget, vilket innebär att det finns osäkerheter i framtiden hur gruvverksamheten kommer påverka marken i området.

Osäkerheten gällande påverkan på marken efter år 2036 är i dagsläget stor. Detta är viktigt att ta hänsyn till vid planering av nytt läge för järnvägsstation. Med dagens vetskap om markrörelser kan järnvägsstation anläggas i befintligt läge förutsatt att den kortas av eller att anläggningen ”vrids in” parallellt med LKAB:s nya malmbangård som bedöms bli klar år 2025/2026. Ett annat alternativ kan även vara att stationen delvis flyttas norrut för att få ut tillräcklig spårlängd. Se alternativ Kiruna malmbangård (KMB) i avsnitt *Lokaliseringalternativ i aktuell samrådshandling*. Oavsett föreslagen utformning kvarstår dock osäkerheten avseende alternativets livslängd.

Planläggningsprocessen och tidigare utredningar

Syftet med detta uppdrag är att finna en permanent placering av Kirunas järnvägsstation. Trafikverket ska ersätta den tidigare nu rivna stationen som låg i ett centralt läge med genomgångslösning. I uppdraget har utvärdering av funktion och kvalitet för den nya järnvägsstationen skett mot detta tidigare rivna stationsläge.

2011-2012 genomfördes en idéstudie för ny järnvägsstation i Kiruna. Den formella planläggningsprocessen för projektet startade 2012 med framtagande av förstudie. Trafikverket har även tagit fram en spårteknisk utredning 2013.

2017-2018 genomfördes en åtgärdsvalsstudie, ÅVS för Kiruna ny järnvägsstation. Syftet med åtgärdsvalsstudien var att sammanfatta och aktualisera tidigare studier, samt anpassa projektet till den nya planläggningsprocessen vilken infördes 2013-01-01. 2017-2018 genomfördes även en Samhällsekonomisk bedömning av lokaliseringalternativen från Åtgärdsvalsstudien.

Under 2020 startade arbetet med framtagande av järnvägsplan för Kiruna ny järnvägsstation. Länsstyrelsen i Norrbotten beslutade i förstudien, 2012-12-20, att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Järnvägsplanen för ny järnvägsstation i Kiruna inleds därför i skede Samrådshandling, med framtagning av alternativa lokaliseringar.

Trafikverkets bedömning i nuläget är att ingen tillåtlighetsprövning krävs. Projektet kommer att hanteras inom gällande planeringsprocess, som en typfall 4.

Förändringar som skett sedan beslut efter förstudien

Projektet har identifierat korridorer som benämns västlig och östlig korridor. Den västliga korridoren går att ansluta via Malmbanan eller Svappavaarabanan. I lokaliseringsutredningen har alternativet att ansluta Kiruna nya centrum i kombination med hållplats vid flygplatsen studerats vidare.

Ändamål med projektet, analys enligt fyrstegsprincipen och projektmål

Trafikverkets mål för investeringsprojekt utgår från de Nationella transportpolitiska målen. Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål – tillgänglighet, och ett hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa. Utifrån dessa formuleras ett ändamål för projektet, som sedan ligger till grund för målnedbrytning på projektnivå.

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

I skedet idéstudie har en analys enligt fyrstegsprincipen genomförts. Resultatet har visat att enklare steg enligt fyrstegsprincipen ej är tillräckliga för att lösa ett grundläggande behov för en permanent järnvägsstation i Kiruna.

Lokaliseringsmål

För att möjliggöra utvärdering och jämförelse mellan de olika utredningsalternativen har åtta lokaliseringsmål tagits fram. Målen har sin bakgrund i de mål som tidigare använts i projektet, från Idéstudie och Förstudie, fram till Teknisk spårstudie och ÄVS med Samhällsekonomisk analys.

De åtta lokaliseringsmålen har olika fokusområden och tillhörande bedömningsgrunder och utvärderingskriterier.

Lokaliseringsmål A – Tillgänglighet för persontrafik

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.

Utvärderingskriterier

- Restid med tåg till Kiruna C från Råtsi respektive Krokvik (söderifrån respektive norrifrån).
- Restid till målpunkter inom Kiruna tätort (besöksmål och arbetsplatser i nya respektive nuvarande centrum, bostadsområden, flygplatsen).
- Social hållbarhet, placering av järnväg och station bidrar till resenärens behov av tillgänglighet och trygghet samt nöjdhet med resandet.
- Restid från Råtsi till Krokvik inkl. uppehåll vid ny station (järnvägstrafik förbi Kiruna).
- Tillgänglighet till resmål utanför Kiruna, som saknar anslutande järnvägstrafik.

Lokaliseringsmål B – Stadsbyggnad och samhällsutveckling

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

Utvärderingskriterier

- Placering av järnväg och station beaktar Kirunas stadsbyggnadskaraktär och ger möjlighet att skapa förutsättningar för god stadsbyggnad.
- Placering av järnväg och station medverkar till regionförstoring och arbetsmarknad.

Lokaliseringsmål C – Trafiksäkerhet

Stationsläget ska ge möjlighet för en god trafiksäkerhet för resande till och från stationen samt för övrig omgivning.

Utvärderingskriterier

- Tillhandahållna/upplåtna ytor i anslutning till stationsläget.
- Möjlighet att angöra GC-väg till stationsläget.
- Säkra anslutningsvägar till stationsläget (planskildhet) och möjliggöra trafiksäkra förbindelser till målpunkter.

Lokaliseringsmål D – Miljö och hållbarhet

Lokalisering och utformning av ny anläggning ska minimera negativ påverkan på boendemiljö och friluftsliv, natur- och kulturmiljö och landskap.

Utvärderingskriterier

- Negativ påverkan på stigar, skoterleder, skidspår, rekreation- och friluftsliv ska minimeras.
- Buller- och vibrationer från järnvägsanläggningen ska minimeras för boendemiljö.
- Intrång i områden med höga naturvärden ska minimeras.
- Negativ påverkan på vilda djurs livsmiljöer och rörelser ska minimeras.
- Landskapsanpassning av ny infrastruktur bidrar till att skapa positiva mervärden och minska negativ påverkan.
- Intrång i områden med fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar ska minimeras.
- Uppfyllelse av kriterierna för Riksintresse Kulturmiljö för Kiruna stad.

Lokaliseringsmål E – Rennäring

Negativ påverkan på renskötselns riksintresseområden och rennäringens möjlighet att bedriva sin verksamhet ska minimeras.

Utvärderingskriterier

- Tillkommande störningar för rennäringen ska minimeras.
- Tillkommande areella förluster ska minimeras.
- Påverkan på socioekonomiska värden ska minimeras.
- Lokalisering och utformning av anläggningen ska sträva efter att minimera negativ påverkan på riksintresset för rennäringen.

Lokaliseringsmål F – Kapacitet (till/från Kiruna)

Likvärdig kapacitet och robusthet, motsvarande tidigare stationslösning, för såväl godstrafik som persontrafik.

Utvärderingskriterier

- Mäta kapacitetsutnyttjandet mellan rivna läget och ny station med basprognos, nuvarande och 2040.
- Funktionskrav för utformning av ny station ska vara uppfyllda.

Lokaliseringsmål G – Teknisk och ekonomisk hållbarhet

Stationen ska lokaliseras och utformas för att uppnå en teknisk och ekonomisk hållbarhet ur ett livscykelperspektiv.

Utvärderingskriterier

- Hållbarhet utifrån gruvans exploatering/utbredning.
- Hållbarhet utifrån Kiruna kommuns utvecklingsplaner.
- Hållbarhet utifrån att stationen ska kunna nyttjas i minst 60 år vid valt läge.
- Robust anläggning för att minimera störningar och trafikavbrott.

- Minimal negativ påverkan på riksintresset Kommunikationer.
- Minimal negativ påverkan på riksintresset Värdefulla ämnen och mineral.
- Minimal negativ påverkan på riksintresset Försvarsmakten.

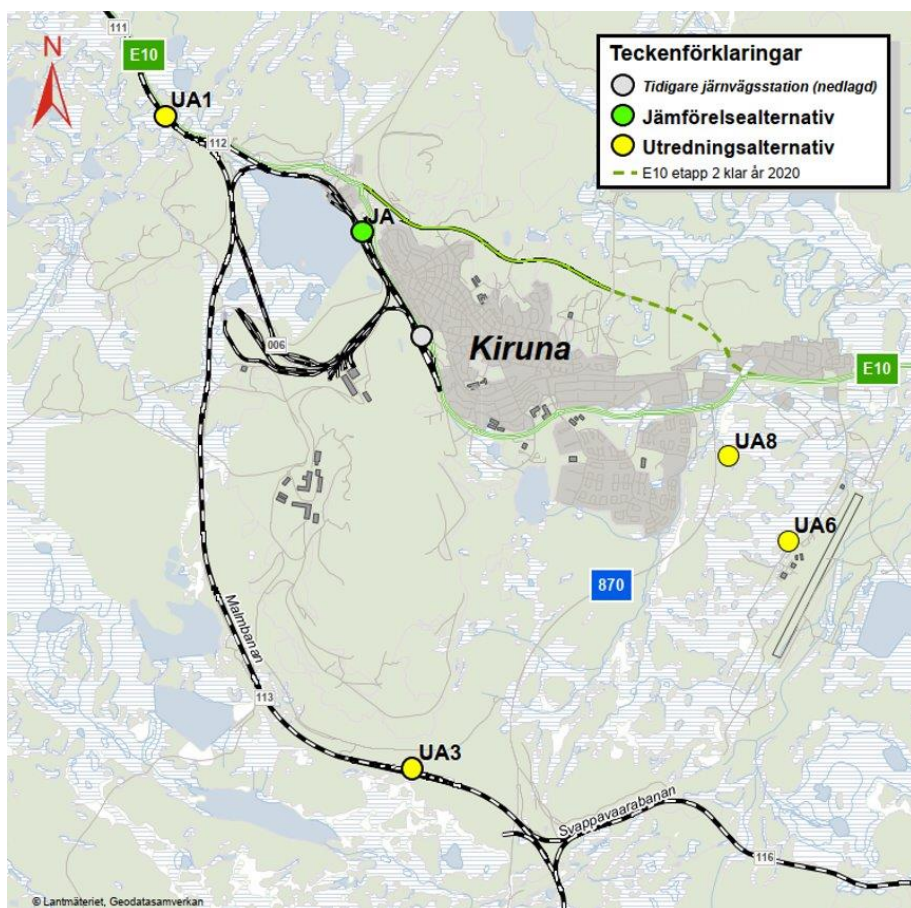
Lokaliseringsmål H – Ekonomi

Stationen ska lokaliseras och utformas för att vara samhällsekonomiskt effektiv. För detta mål görs dock ingen måltvärdering av kostnader. Detta på grund av att egenskaperna mellan KMB och de centrumnära lokaliseringalternativen varierar i stor grad. För de centrumnära lokaliseringalternativen har en jämförelse skett av kostnader eftersom dessa alternativ är av samma dignitet.

Studerade alternativ

Alternativ som studerats i förstudien

Ingående alternativ till lokaliseringsutredningen från förstudien beskrivs översiktligt nedan, se figur 2. I arbetet med järnvägsplanen har alternativen nya benämningar, se avsnitt *Lokaliseringalternativ i aktuell samrådshandling* samt *Bortval i arbete med järnvägsplan*.



Figur 2. Utredningsområde med beslutade alternativ från förstudien.

Jämförelsealternativet (JA) innebär en placering vid den befintliga Malmbangården, ca 5 km väst-nordväst om Kiruna framtida centrum. Placeringen medför säckstation för persontågen. JA

ansluter direkt till befintlig del av E10, söder om den framtida anslutningen för ny E10¹. Alternativet förutsätter anslutande busstrafik till Kiruna.

Utredningsalternativ UA1b innebär en placering norr om det nordliga triangelspåret, beläget ca 7 km väst-nordväst om Kiruna framtida centrum. Stationen placeras väster om E10 och utformas som en genomgångsstation. Hela stationsanläggningen anläggs väster om järnvägen med behov av planskild passage av Malmbanan som följd. Via E10 ansluter stationsanläggningen till Kiruna. Alternativet förutsätter anslutande busstrafik till Kiruna.

Utredningsalternativ UA3 innebär en placering norr om det södra triangelspåret och strax söder om berget Kirunavaara vid godsbangård KIA. I UA3 är den nya stationen belägen ca 7 km sydväst om Kiruna framtida centrum. Stationen placeras på södra sidan av Malmbanan och utformas som en genomgångsstation. Stationen i UA3 kan via ny väg ansluta via Nikkaluoktavägen (väg 870) till Kiruna. Tillfartsväg till stationen ansluter till befintlig planskildhet mellan Nikkaluoktavägen och järnvägen. Alternativet förutsätter anslutande busstrafik till Kiruna.

Utredningsalternativ UA6 innebär en placering vid flygplatsen, beläget ca 3-4 km bilväg söder om Kiruna framtida centrum. Stationen kan utformas som en säckstation (UA6a) eller med en vändslinga (UA6b). UA6 ansluter till Kiruna flygplats och via Flygplatsvägen till Kiruna. Alternativet förutsätter anslutande busstrafik till Kiruna.

Utredningsalternativ UA8 innebär en placering vid Kiruna framtida centrum. Stationen kan utformas som en säckstation (UA8a) eller med vändslinga (UA8b). En tänkbar variant kan också vara att placera stationsläget norr om Lombololen, med eller utan vändslinga (UA8c). Anslutning till befintligt järnvägsnät kan göras antingen vid Malmbanan med nytt triangelspår eller vid Svappavaaraspåret (UA8s). UA8 ansluter till Kiruna vid Nikkaluoktavägen (väg 870).

Lokaliseringsalternativ i aktuell samrådshandling

Under arbetet med järnvägsplanen har fortsatta, mer detaljerade studier av de ingående alternativen från förstudien genomförts och successiva bortval har genomförts under planprocessen, se avsnitt *Bortval i arbete med järnvägsplan*.

I figur 3 redovisas de aktuella lokaliseringsalternativen i samrådshandling – val av lokalisering, (dat. 2021-05-10).

¹ Enligt förutsättningar 2013, 2018 togs nya E10 i bruk.



Figur 3. Aktuella lokaliseringalternativ, KMB, LON 1-3 och KNC med möjlig hållplats vid flygplatsen, KFP.

KMB, Kiruna malmbangård innebär en ombyggnad av den tillfälliga stationen, till en ny permanent station vid samma plats (*tidigare benämning i förstudien JA*).

För de **centrurnära alternativen** har två korridorer studerats för att ansluta till Kiruna från befintlig järnväg i söder, en västlig som i hög grad följer väg 870 och en östlig som ansluter via Kiruna flygplats. I den västliga korridoren kan det nya spåret anslutas antingen via Svappavaarabanan eller via Malmbanan. I den östliga korridoren ansluts det nya spåret via Svappavaarabanan.

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

Den östliga korridoren medför att stationsläge kan etableras vid Kiruna nya centrum, KNC eller vid LON, Lombolo-Nikkaluoktavägen, vilket innebär ett stationsläge öster om Lombolo och strax söder om Lombololeden. För LON finns för den östliga korridoren två tänkbara varianter, LON1-2. Den östliga korridoren medför att järnvägsstationen i Kiruna även kan kompletteras med en hållplats vid flygplatsen (*alternativ LON och KNC motsvarar alternativ UA8 förstudien*).

Nollalternativet

Nollalternativet utgörs av befintlig temporär station utan ytterligare åtgärder utöver normalt underhåll. Järnvägsplanens jämförelsealternativ utgår ifrån en ombyggnad av befintlig, tillfälliga station för att uppfylla de tekniska funktionskraven (se utredningsalternativ KMB).

Effekter och konsekvenser aktuella lokaliseringalternativ

Nedan sammanfattas effekter och konsekvenser för de aktuella lokaliseringalternativen avseende miljöpåverkan.

Centrumnära alternativ

Nytt stationsläge vid Lombolo eller Kiruna nya centrum med anslutning till befintlig järnväg via östlig eller västlig korridor medför behov att ta ny mark i anspråk, både för nytt stationshus med tillhörande infrastruktur för resande och för nyanläggande av järnväg.

En ny järnväg inom den västliga korridoren har större möjlighet att följa befintliga barriärer i landskapet jämfört med den östliga korridoren. I den västliga korridoren kan järnvägen till stor del placeras parallellt med och nära intill väg 870 (Nikkaluoktavägen).

Båda alternativen berör våtmarksområden som bedöms hålla påtagliga naturvärden.

Det västra alternativet innebär goda möjligheter att undvika påverkan på våtmarksområdet Piekkusvuoma medan våtmarken vid Nikkaluoktavägen påverkas negativt. Inom den västliga korridoren bedöms alternativet att gå väster om Nikkaluoktavägen påverka våtmarker i mindre omfattning än att gå på den östra sidan. Däremot bryts den helhet av våtmarksområde som de båda våtmarkerna tillsammans utgör.

Ny järnväg i den östra korridoren innebär att anläggningsarbete behöver ske i våtmarken Piekkusvuoma med påverkad hydrologi som följd.

Inom båda korridorerna rinner Luossajoki samt flera mindre vattendrag. Projektet bedöms ej komma att medföra någon påverkan på vattendragens ekologiska funktion/status.

Stationsläge vid Lombolo innebär intrång i ett skogsområde med fjällbjörkskog, i kanten av ett myr- och videsnårsområde med påtagligt-visst naturvärde.

För både den östliga och den västliga korridoren bedöms konsekvenserna avseende naturmiljön bli små – stora där både tillkommande underlag för värdering av områdets kvaliteter och utformning av ny järnvägsanläggning inklusive skadeförebyggande åtgärder blir avgörande, liksom antal och placering av faunapassager.

I nästa skede av järnvägsplanen behöver påverkan på fågellivet kopplat till de våtmarksområden som påverkas utredas vidare liksom påverkan på den mörkbrämada fältmätaren (fjäril) som påträffats vid Luossajoki. Det behöver också kontrolleras om det finns särskilt skyddsvärda tallar med hög ålder som berörs i någon av korridorerna eller något av stationslägena.

Både östlig och västlig korridor passerar till större delen landskap som i dagsläget inte är utsatta för järnvägsbuller.

Inget av alternativen bedöms 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 bostadsområdet Lombolo. Konsekvenserna avseende boendemiljö och buller bedöms bli små-måttliga jämfört med nollalternativet, vilket gäller för både det östliga och det västliga alternativet.

Både den västliga och den östliga korridoren passerar marker som idag utgörs av ett flyttområde för renskötsel. De samebyar som berörs är Gabna och Laevas sameby. Närheten till staden och gruvan gör att samebyarna har ett nätverk av anläggningar, flyttleder och rastbeten för att ta sig till och från sommar och vinterbetesområden. Att anlägga en ny järnväg i ett centrumnära läge innebär en barriärpåverkan för rennäringen. Förutom den fysiska barriären innebär en järnväg även trafikering, med dess störning, samt fragmentering av rastbeten. Området är redan idag starkt påverkat av mänskliga störningar vilket försvårar samebyarnas användning av markerna och anläggningarna.

Östliga alternativet medför ett större direkt ianspråktagande av mark som nyttjas som rastbete, jämfört med västlig korridor. Det östliga alternativet korsar även befintliga flyttleder på fler ställen än den västliga korridoren. Sammantaget bedöms konsekvenserna avseende rennäring bli stora jämfört med nollalternativet för båda alternativen om inte åtgärder identifieras i järnvägsplanen som säkrar de funktionella sambanden.

Bedömningen är i detta fall att påverkan på riksintresset för rennäring som enskilt intresse och som allmänt intresset i stort sammanfaller.

I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer mer detaljerade studier att göras. I samband med fortsatta linjestudier och framtagande av miljökonsekvensbeskrivning för projektet kan en fördjupad utredning och bedömning av skyddsåtgärder för rennäringen göras.

Lokaliseringsalternativ Kiruna malmbangård (KMB)

Nytt stationsläge vid Kiruna malmbangård bedöms medföra litet intrång i omkringliggande naturmark. Markanspråket bedöms bli förhållandevis begränsat i och med att stationsläget finns och inget nytt markanspråk blir aktuellt för att ansluta befintligt spår. Området som idag är lämpligt som biotop för ett rikt insektsliv bedöms även efter en ombyggnation, i likhet med nollalternativet, kunna vara fortsatt lämpligt om miljöer som påverkas återställs så att viktiga strukturer och funktioner kan kvarstå.

I och med att järnvägstrafik bedrivs på befintligt spår tillkommer ingen ny barriär. Val av Kiruna malmbangård som nytt stationsläge betyder också att indirekt påverkan genom tillkommande bullerstörning blir obetydlig. Även om trafikmängden på sikt kan komma att öka tillkommer ingen bullerstörning på nya platser som kan påverka exempelvis fåglars kommunikation eller val av häckningsplats negativt. Behovet av utredning kopplat till vibrationer bedöms även vara lågt i alternativ KMB då befintlig järnväg sedan lång tid trafikeras av tåg.

Om alternativet väljs krävs inventering av de ytor inom området som kan påverkas av den ombyggnation som behöver ske, företrädesvis störd mark på järnvägsfastigheten som kan hysa arter som föredrar denna livsmiljö.

Detta lokaliseringsalternativ bedöms inte innebära någon uppenbar negativ påverkan på samebyarnas renskötsel och ingen påverkan på utpekade riksintresseområden. Bedömningen görs eftersom KMB ligger inom marker som redan är otillgängliga för rennäringen på grund av befintliga exploateringar. Alternativet medför därför inga behov av skydds- eller hänsynsåtgärder. Detta alternativ är också det enda som samebyarna bedömer vara förenligt med sina verksamheter. Konsekvenser avseende rennäringen bedöms bli små för alternativ KMB.

Planer och bestämmelser som berör korridorerna

Översiktsplan/Fördjupad översiktsplan

Gällande översiktsplan i Kiruna är Översiktsplan 2018. För Kiruna centralort finns även en fördjupad översiktsplan från 2014 som kompletteras av Översiktsplan 2018. Samtliga utredda lokaliseringalternativ berörs av översiktsplanen.

Översiktsplan 2018 anger att placeringen av resecentrum inklusive järnvägsstation i Kiruna tätort är viktig för att skapa en regionförstoring där kollektivt resande underlättas. Med ett stationsläge i centrum skapas goda förutsättningar för att länka samman regionen på ett bättre sätt, men det skapar också goda förutsättningar för arbetspendling mellan Kiruna och Gällivare med tåg. Det minskar även miljöbelastningen och det underlättar sjuktransporter mellan Kiruna och Sunderby sjukhus.

Lokaliseringalternativ med stationslokalisering vid Kiruna nya centrum, d.v.s. KNC eller LON, uppfyller intentionerna i översiktsplanen.

KMB berör följande planer:

- Områdesbestämmelser 25-P93/108 Jukkasjärvi bandel 1:1, Kalixfors-Riksgränsen, SJ-bebyggelse. Ändamål skydd för SJ-hus. Beläget vid Lokstallsområdet och Norrmalm. KMB bedöms inte påverka områdesbestämmelserna.
- Detaljplan under arbete för del av Luossavaara 1:2, Lokstallet, Bostäder, kulturmiljö. Beläget vid Lokstallsområdet. Planområdet för Lokstallsområdet har justerats i kommunens granskningshandling efter synpunkter från Trafikverket.

Västlig korridor med stationslokalisering LON berör följande planer:

- Detaljplan 25-P06/72 Del av Kiruna 1:1, Teknisk anläggning. Ändamål ställverk, omformarstation. Belägen nordväst om Råtstriangeln.
- Detaljplan 2584-P09/4 Del av Kiruna 1:1, Södra infarten. Ändamål gruvindustri, väg. Belägen vid infartsvägen från väg 870 till KIA godsbandgård.
- Stadsplan 25-P80/85 Lombolleden. Ändamål vägområde. Beläget öster och norr om Lombolo, längs Söderleden och Lombolleden. Västlig korridor medför att ny järnväg anläggs inom stadsplanen för Lombolleden, på marktytor som planerats för grönområde. Ny järnväg påverkar planområdet. Vid val av LON eller KNC måste stadsplanen hävas och ny detaljplan arbetas fram för detta område.

Västlig korridor med stationslokalisering KNC berör i tillägg till ovanstående även följande planer:

- Stadsplan 25-P78/77 Kiruna småindustriområde Ställverket. Ändamål småindustri. Beläget söder om Nya Kiruna centrum. Stationslokalisering KNC står i strid med stadsplanen för Ställverket. Vid val av KNC måste stadsplanen hävas och ny detaljplan arbetas fram för detta område.

Östlig korridor med stationslokalisering LON berör följande planer:

- Detaljplan under arbete, Kiruna flygplats Utvecklingsområde 1, Hotell, centrumverksamheter m.m. Beläget vid Kiruna flygplats. Utredningskorridoren berör inte direkt planområdet, men skär igenom Swedavias fastighet väster om själva flygplatsen och påverkar möjligheten till ytterligare detaljplanering utanför nu pågående detaljplanarbete.
- Detaljplan 25-P92/109 Kiruna 1:1 mfl, Östra industriområdet. Ändamål småindustri. Berörd del av planområdet är planlagd som mark som inte får bebyggas för att säkerställa rennäringens flyttled på platsen.

- Detaljplan 2584-P15/7 Östra industriområdet etapp 3. Ändamål industri och småindustri. Beläget mellan flygplatsen och Tuolluvaara. Utredningskorridorens avgränsning norrut överlappar detaljplaneområdets södra avgränsning. Utredningskorridoren bedöms inte påverka detaljplanen.
- Stadsplan 25-P80/85 Lombolaleden. Ändamål vägområde. Beläget öster och norr om Lombolo, längs Söderleden och Lombolaleden. Östlig korridor medför att ny järnväg anläggs inom stadsplanen för Lombolaleden, på marktytor som planerats för grönområde. Ny järnväg påverkar planområdet. Vid val av LON eller KNC måste stadsplanen hävas och ny detaljplan arbetas fram för detta område.

Östlig korridor med stationslokalisering KNC berör i tillägg till ovanstående även följande planer:

- Stadsplan 25-P78/77 Kiruna småindustriområde Ställverket. Ändamål småindustri. Beläget söder om Nya Kiruna centrum. Stationslokalisering KNC står i strid med stadsplanen för Ställverket. Vid val av KNC måste stadsplanen hävas och ny detaljplan arbetas fram för detta område.

Jämförande utvärdering och bedömning av måluppfyllelse

I målutvärderingen utvärderas intrångseffekter (miljöpåverkan, omgivningspåverkan, påverkan rennärning etc) mot nollalternativet. För utvärdering av måluppfyllelse avseende tillgänglighet, samhällsutveckling, kapacitet, trafiksäkerhet etc. används den tidigare, numera rivna stationen för jämförelse då det är dess funktioner och kvaliteter som utgör målbilden för ny järnvägsstation i Kiruna.

Nedan sammanfattas resultatet av bedömning av måluppfyllelse.

Bidrag till hållbarhetsaspekter

En utvärdering av projektets och lokaliseringens bidrag till de identifierade hållbarhetsaspekterna som transportinfrastrukturen har påverkan på redovisas nedan. Ett arbete med att utvärdera respektive lokaliseringens alternativ har genomförts. Nedan redogörs kortfattat för de bedömningarna.

Tillgänglighet i hela landet

Aspekten Tillgänglighet i hela landet avser såväl tillgänglighet till regionala och nationella målpunkter som till internationella målpunkter. För besöksnäringen är kundernas tillgång till besöksanläggningarna av stor vikt, och tillgång till en flygplats kan vara en avgörande faktor för näringens förutsättningar att utvecklas och nå en större målgrupp.

Aspekterna *Stärka näringslivets konkurrenskraft, Effektivt samnyttjande av trafikslagen och Rättvisa villkor i sund konkurrens* har främst beröring på godstransporter och bedöms inte i denna lokaliseringstudie.

Aspekterna *Näringslivets tillgång till utbildad arbetskraft* respektive *Attraktivare stadsmiljöer* motsvarar i hög grad utvärderingskriterierna kring Regionförstoring och God stadsbyggnad. Deras bidrag till måluppfyllelsen bedöms bli desamma som målutvärderingen för dessa kriterier, dvs måttlig för KMB och LON samt hög för KNC.

Trygghet

Aspekten Trygghet bedöms helt motsvara utvärderingskriteriet *Placering och utformning av järnväg och station bidrar till resenärens behov av tillgänglighet och trygghet samt nöjdhet med resandet*. Alternativen bidrar till hållbarhetsaspekten trygghet bedöms därför bli densamma som måluppfyllelsen av utvärderingskriteriet, dvs måttlig för KMB och LON samt hög för KNC.

Klimatpåverkan

Skillnaden mellan alternativen i driftskedet blir liten, och bör närmast vara en tillgänglighetsaspekt. Om resenären väljer att gå eller cykla till tåget i stället för att ta bil eller buss till stationen eller köra bil hela resan uppstår ett bidrag till målet. De centralt belägna LON och KNC bedöms i hög grad bidra till målet, medan KMB bidrar i lägre grad. Målbilden avser transporter.

Biologisk mångfald

KMB medför inga intrång i höga naturvärden och inga nya barriärer. Bidraget till måluppfyllelsen bedöms vara hög. Övriga alternativ medför intrång i områden med vissa naturvärden och skapar nya barriärer i landskapet. Bidraget till måluppfyllelsen bedöms vara lågt.

Buller

KMB bedöms ge högt bidrag till måluppfyllelse då inga nya områden störs av tillkommande buller från järnvägen. De centrumnära alternativen medför i varierande grad av buller för närliggande bebyggelse, och bullerskyddsåtgärder kan vara nödvändiga. Bidraget till måluppfyllelse för de centrumnära alternativen bedöms vara lågt.

Aktiv mobilitet

KMB har bedömts medföra måttligt bidrag till måluppfyllelse gällande gång- och cykeltillgänglighet, medan LON och KNC bedömts bidra till hög måluppfyllelse. KMB har bedömts till låg måluppfyllelse gällande anslutning till kollektivtrafik, medan LON bedömts till måttlig och KNC till hög måluppfyllelse. I bedömningen av alternativens bidrag till måluppfyllelse har anslutningen till kollektivtrafiken värderats högre än cykelmöjligheten.

Måluppfyllelse

KMB bedöms medföra lägre måluppfyllelse än de centrumnära alternativen i fråga om tillgänglighet, trygghet samt regionförstoring och ökad arbetsmarknad. Samtidigt medför alternativet mindre påverkan på bland annat naturmiljö, boendemiljö och rennäring än de centrumnära alternativen eftersom alternativet innebär ombyggnation av befintlig järnväg.

Projektets ändamål är att hitta en långsiktigt hållbar lokalisering av järnvägsstationen i Kiruna, vilket innebär att stationen ska fungera i minst 60 år. Vad gäller KMB finns en osäkerhet kring alternativets långsiktiga hållbarhet. Dagens deformationsprognoser kan inte säkerställa en 60-årig livslängd för järnvägsstationen. KMB kan innebära negativ påverkan på riksintresset Värdefulla ämnen och mineraler då järnvägsstationens läge kan hämma utbredning av malmbrytning.

KMB är det lokaliseringalternativ som inte bedöms medföra negativ påverkan på riksintresse rennäring eller negativa konsekvenser för rennäringens enskilda intresse. Men KMB kan komma att motverka både riksintresset för värdefulla ämnen och tillgångar samt riksintresset för järnväg då åtgärden inte är robust över tid. Det motverkar också målet om en långsiktigt hållbar utveckling

eftersom ett nytt läge, med nya ingrepp i naturen och därmed även i riksintresset för rennärning kommer att krävas i framtiden.

De centrumnära alternativen har hög måluppfyllelse kopplat till bland annat tillgänglighet, stadsbyggnad och samhällsutveckling. Lokaliseringsalternativen överensstämmer väl med Kirunas utvecklingsplaner då stationen hamnar nära de stora utvecklingsområdena för nya verksamheter och boende.

KNC når marginellt bättre måluppfyllelse jämfört med LON på lokaliseringmålen *Tillgänglighet för persontrafik* samt *Stadsbyggnad och samhällsutveckling*. För övriga lokaliseringsmål är måluppfyllelsen densamma, se tabell 1. Väljs LON med ett centrumnära läge minskar även skillnaden. LON medför en anläggningskostnad på ca 700-900 mkr, och KNC ca 1 300 mkr. KNC innebär ett ökat intrång i befintlig infrastruktur och medför ökad barriäreffekt till det nya centrumet. En marginellt bättre måluppfyllelse för KNC överbryggar inte att anläggningskostnaden och intrånget blir mindre vid val av LON som stationsalternativ, vilket leder till slutsatsen att LON väljs som stationsläge.

Vid en jämförelse mellan korridorerna möjliggör den västliga korridoren en kortare järnvägssträcka och därmed mindre påverkan på areella intrång i våtmarker och naturmarker etc., än den östliga korridoren. Den östliga korridoren ger bättre samordningsmöjligheter med flyget och därigenom bättre regionförstoringseffekter, men att anlägga järnvägen nära en flygplats kräver kostsamma åtgärder för järnvägen. Trafikverkets bedömning är även att det inte finns tillräckligt med resenärsunderlag för att en samlokalisering av transportmedel vid flygplatsen bör förespråkas, eftersom nyttorna inte överbryggar de ökade intrång och kostnader som inträffar vid val av östlig korridor. En trafikutredning² utförd på uppdrag av Kiruna kommun har oberoende av Trafikverkets bedömning även visat att nyttorna med en lokalisering vid flygplatsen inte kan beräknas vara tillräckligt stora för att förorda en östlig korridor.

De centrumnära alternativen har bedömts till negativ eller låg måluppfyllelse för rennärningen. Den påverkan som rennäringsmålet bedömts, kommer av projektmålets tillämpning; tillkommande störningar, areella förluster, påverkan på socioekonomiska värden eller påverkan på riksintressen. Trafikverket ser dock att i det fortsatta arbetet kan åtgärder som minskar den negativa påverkan på rennärningen utarbetas, som i sin tur leder till högre måluppfyllelse. De åtgärder som Trafikverket kan vidta för den nya järnvägen för att minimera påverkan på rennärningen är landskapsanpassning, att följa befintliga barriärer, anlägga planskilda passager, stängsling samt att vidta åtgärder för att förhindra buller och vibrationer från järnvägsanläggningen.

Västlig korridor ger en möjlighet att samförlägga järnvägen med väg 870 vilket ger en mer sammanhållen barriär i landskapet. Detta innebär mindre påverkan på orörd mark samt större möjligheter att samordna passager än det östliga alternativet.

Slutsatsen är att Trafikverket förordar västlig korridor som anslutning till en ny station i Kiruna.

I tabell 1 nedan redovisas Trafikverkets samlade bedömning av måluppfyllelse för framtagna lokaliseringsmål. Bedömd totalkostnad redovisas utan att bedömas någon måluppfyllelse.

² Trivector 2020:155

Tabell 1. Samlad bedömning målpuppfyllelse lokaliseringsmål, 2021-08-25.

Lokaliseringsmål	KMB	LON (västlig)	LON (östlig)	KNC (västlig)	KFP-KNC (östlig)	
A Tillgänglighet för persontrafik	Låg	Måttlig	Måttlig	Hög	Hög	
B Stadsbyggnad och samhällsutveckling	Måttlig	Måttlig	Måttlig	Hög	Hög	
C Trafiksäkerhet	Måttlig	Hög	Hög	Hög	Hög	
D Miljö/hållbarhet	Hög	Måttlig	Låg	Måttlig	Låg	
E Rennäring	Hög	Negativ	Låg*	Negativ	Låg*	Negativ
F Kapacitet	Negativ	Hög	Hög	Hög	Hög	
G Teknisk och ekonomisk livslängd	Negativ	Måttlig	Måttlig	Måttlig	Måttlig	
H Ekonomi	380 mkr	700-910 mkr	1 030 mkr	1 340 mkr	1 350 mkr/ 1 420 mkr	

* För den västliga korridoren ser Trafikverket möjligheter att kunna samordna åtgärder för rennäringsen för att erhålla en bättre helhetslösning för passager av järnvägar och vägar i området.

Påverkan på riksintressen

Kulturmiljö - Kärnvärdet i riksintresset för kulturmiljön består i förståelsen av sammanhanget gruva – järnväg –samhälle. Inget av de alternativ som utretts bedöms påtagligt skada riksintressets kärnvärde för kulturmiljö.

Rennäring - KMB bedöms inte medföra negativ påverkan på riksintresset. De centrumnära lokaliseringalternativen med ny järnvägsanslutning söderifrån medför barriärer för flyttleder och fragmenterar rastbeten för rennäringsen. I och med kumulativa effekter av tidigare intrång riskerar dessa barriärer och fragmenteringen att påtagligt försvåra rennäringsens bedrivande. Åtgärder för att minska den negativa påverkan utreds i fortsatt arbete för att undvika att en stor negativ påverkan på riksintresset uppstår.

Värdefulla ämnen och mineral - Samtliga lokaliseringalternativ ligger inom Riksintresse Värdefulla ämnen och mineral. Prognoserna för den fortsatta gruvbrytningen och framtida deformationszoner innebär att KMB kan medföra negativ påverkan på riksintresset, då järnvägsstationens läge riskerar att hämma utbredningen av malmbrytning i Kiruna. En placering av stationen vid Kiruna nya centrum stärker riksintresset. Inget av de utredda alternativen innebär att utvinningen av malm påtagligt försvåras.

Riksintresse kommunikation, järnväg - KMB bedöms inte medföra mervärden för riksintresset, på sikt blir tillgängligheten ännu lägre och negativ påverkan på riksintresset kan uppstå. De centrumnära alternativen bedöms kunna förstärka riksintresset. Inget av de utredda alternativen bedöms påtagligt försvåra nyttjandet av järnvägen.

Riksintresse kommunikation, flygplats - De centrumnära korridorerna medför att järnväg byggs i närheten av flygplatsen. Störningar på flygplatsens kommunikationsutrustning kan uppstå, om inte skyddsåtgärder vidtas. Omfattningen av dessa åtgärder är inte detaljstuderade inför val av lokaliseringalternativ. Korridorerna bedöms inte medföra negativ påverkan på riksintresset. Inget av

de utredda alternativen bedöms påtagligt försvåra nyttjandet av anläggningen. KMB berör inte riksintresset.

Riksintresse kommunikation, väg - Inget av de kvarstående lokaliseringalternativen i samrådshandlingen bedöms påverka utpekade riksintressen.

Riksintresse Försvarsmakten - Samtliga lokaliseringalternativ ligger inom Riksintresse Försvarsmakten, Lågflygningsområde. Byggande av järnväg bedöms inte påverka totalförsvarets intressen.

Anläggningskostnader

Kiruna ny järnvägsstation är ett unikt projekt. Den gamla järnvägsstationen inklusive de spår som angjorde den har rivits. En tillfällig station finns, belägen vid befintlig kvarvarande järnväg vid Kiruna Malmbangård. Ett lokaliseringalternativ utgör permanentande av denna tillfälliga station, med både byggande och rivande av spår, anläggning av nya plattformar och plattformsförbindelser. Övriga kvarvarande lokaliseringalternativ utgörs av centrumnära stationsplaceringar med motsvarande tillgänglighet som den numera rivna stationen. Förutom själva stationsanläggningen medför dessa alternativ att 7-8 km ny järnväg behöver anläggas för att ansluta stationen till Malmbanan via Svappavaarabanan i söder.

Den tidigare stationen är riven, och stora delar av Kirunas nuvarande centrum har, eller är på väg att, rivits eller flyttats. KNC och LON medför en placering i den del av Kiruna där ny och flyttad bebyggelse etableras. KMB blir kvar i väster medan Kiruna flyttar österut. Det är svårt att värdera skillnaden i de nyttor, men även intrång som alternativen ger upphov till. Dessa skillnader medför att det inte går att sätta upp mål för, och jämföra målpuffyllelse gällande kostnader.

En bedömning av totalkostnaden för respektive lokaliseringalternativ har genomförts. Totalkostnaden omfattar utrednings-, projekterings-, byggherre- och entreprenadkostnader från projektets start fram till färdig anläggning.

• KMB	380 miljoner kr
• LON1, västlig korridor	910 miljoner kr
• LON2, västlig korridor	670 miljoner kr
• LON1, östlig korridor	1030 miljoner kr
• KNC, västlig korridor	1340 miljoner kr
• KNC, östlig korridor	1350 miljoner kr
• KFP-KNC, östlig korridor	1420 miljoner kr

Bortvalda alternativ

Under planeringsprocessen har successiva bortval av alternativ genomförts, detta finns dokumenterat i PM bortval, bilaga 1 Samrådshandling val av lokalisering. Nedan sammanfattas genomförda bortval.

En idéstudie för ny järnvägsstation i Kiruna genomfördes 2011-2012 för att identifiera och utreda förslag på alternativa placeringar av nytt resecentrum eller järnvägsstation i Kiruna med anledning av Kiruna stadsflytt. Nio alternativa lokaliseringar studerades och utvärderades, men inga bortval gjordes.

En förstudie för ny järnvägsstation i Kiruna genomfördes 2012-2013 för att fördjupa kunskapen om de identifierade stationslokaliseringarna, bedöma rimlighet och genomförbarhet samt rekommendera ett antal alternativ för fortsatt hantering. I förstudien valdes UA5 (lokalisering vid Svappavaarabanan), UA6-UA7 (kombinationsalternativ med hållplats vid flygplatsen och station vid centrum) samt UA7 (järnväg via flygplatsen men station i centrum) bort innan samrådshandling sammanställdes. Varianter av UA6-UA7 och UA7 har dock studerats inom ramen för lokaliseringsutredningen som KFP-KNC respektive Östlig korridor med stationslokalisering LON eller KNC.

Efter genomförda samråd i förstudien valdes UA1a (lokalisering norr om Peuravaara, med station på östra sidan av Malmbanan), UA2 (lokalisering inom Peuravaara triangelspår) samt UA4 (lokalisering inom Råtsitriangeln) bort från vidare studier.

I en teknisk utredning som genomfördes 2013 gjordes bortval av centralt placerad vändslinga, norr om Lombolaleden, som studerats översiktligt i förstudien. Vändslinga söder om Lombolaleden har studerats vidare inom ramen för lokaliseringsutredningen. I den tekniska utredningen valdes även ett alternativ med järnväg i östlig dragning förbi flygplatsen och ingång till Kiruna längs E10 med station parallellt med Malmvägen bort. Detta alternativ har dock studerats inom lokaliseringsutredningen som lokaliseringsalternativ Östra Industriområdet.

Bortval i arbete med järnvägsplan

Bortval av externt belägna lokaliseringsalternativ

Efter de inledande samråden i järnvägsplanens lokaliseringsutredning har två, de mest externa alternativen Peuravaara (PEA) och Kirunavaara (KIA) valts bort från vidare studier, se figur 4 (*tidigare benämning av alternativen i förstudien; PEA - UA1a respektive KIA - UA3*)

De båda mest externa stationslägena KIA och PEA är mycket lika varandra i många aspekter. Båda är i hög grad genomförbara och rimligt ekonomiska. De medför heller inga större negativa omgivningspåverkans effekter, men PEA påverkar Natura 2000-område. PEA bedöms initialt ge lika, eller sämre, måluppfyllelse än KIA på samtliga lokaliseringsmål. Den större anläggning som PEA medför, leder också till ökad investeringskostnad och kraftigt försämrade samhällsnytta. Då PEA medför både lägre måluppfyllelse och sämre samhällsekonomiska kostnader väljs PEA bort från vidare studier. Även KIA bedöms ge i huvudsak låg eller negativ måluppfyllelse. Läget intill en mycket känslig passage för rennäringen riskerar att medföra att den planskilda renpassagen förlorar sin funktion.

De externa utredningsalternativen har som egentlig enda fördel att de ligger intill befintlig järnväg, och därmed medför förhållandevis låga investeringskostnader. Inga nyttor avseende tillgänglighet, samhällsutveckling eller trafiksäkerhet uppnås.



Figur 4. Illustration där bortvalda alternativ PEA och KIA visas.

Bortval av Östra industriområdet och KNC med östlig infart

En östlig korridor för lokalisering har studerats, med några tänkbara varianter för stationslägen norr om Östra Industriområdet eller inom KNC med östlig infart via industriområdet, se figur 5. Stationsalternativ inom denna korridor har motsvarande tillgänglighetskvaliteter som stationslägen med sydlig anslutning till Kiruna centrum, men medför större negativ påverkan. Topografin i området gör att järnvägen kommer in på hög bank mellan Östra Industriområdet och E10. Ett stationsläge vid Östra Industriområdet placeras på en 10 m hög och ca 40 m bred järnvägsbank, vilket gör att järnvägen blir ett dominerande inslag i landskapet. Banken ger även negativ påverkan på friluftsliv, vattenmiljö, rennäring och medför ökad anläggningskostnad.

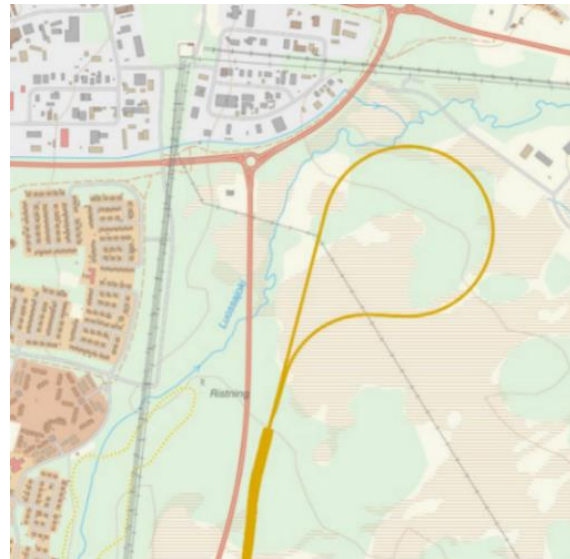
Bortval av vändslinga

Utredningsalternativet KFP och LON kan kompletteras med en vändslinga, se figur 6. Vändslingan gör att de lokdragna tågen kan vända i Kiruna utan att byta plats på loket, så kallad lokrundgång.

Eftersom lokaliseringsalternativ med vändslinga medför ökat markanspråk, ökade kostnader och lägre tillgänglighet men bara marginellt ökade nyttor i form av minskade restider väljs vändslinga bort från vidare studier.



Figur 5. Illustration av bortval ÖI samt KNC-ÖI.



Figur 6. Illustration av bortval vändslinga vid LON.

Bortval av Kiruna flygplats (KFP)

Utredningsalternativ Kiruna Flygplats, KFP (*tidigare benämning i förstudien UA6*), innebär att en ny järnvägsstation anläggs vid flygplatsen, ca 3-4 km söder om Kiruna nya centrum.

Alternativet bedöms uppnå jämförbara nyttor som alternativ Kiruna malmbangård, KMB. Alternativet möjliggör dock en koppling mellan tågtrafik och flygtrafik. KFP ger lika, eller sämre, måluppfyllelse i jämförelse med KMB på samtliga utvärderingskriterier utom de som berör kapacitetsutnyttjande på befintlig järnväg och alternativets hållbarhet i ett 60-års perspektiv. Då KFP inte medför några tydliga fördelar i jämförelse med KMB, större intrång och negativ påverkan på naturmiljö och rennäring och samtidigt medför en avsevärt större investeringskostnad än KMB väljs KFP bort från vidare studier.

Samråd och beslut

Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Norrbotten beslutade 2012-12-20 med stöd av 6 kap. 5 § MB att rubricerat projekt kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Detta med hänsyn taget att ny mark tas i anspråk och oavsett alternativ så innebär de olika lösningarna stora konsekvenser ur både miljö- och hälsöhänseende samt för rennäringen.

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

Samråd

Samråd har genomförts under förstudie, inledande skedet av järnvägsplanen samt inför val av lokaliseringsalternativ för projektet. Samråd har hållits dels genom möten med myndigheter och organisationer, dels genomsamråd med allmänheten samt genom utskick av samrådsunderlag.

I samband med samrådet under förstudien hölls ett allmänt samrådsmöte i Kiruna och särskilda samrådsmöten hölls med gruvnäringen, länsstyrelsen, kommunen, rennärings, flygplatsen samt en friluftsförening. Det kom in synpunkter och yttranden från allmänheten, organisationer och kommuner, regionala och centrala myndigheter.

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. Utskick till samrådsstyrelsen, 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.

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 samrådstitiden, 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 samt i Kiruna Annonsblad och Post- och inrikes tidningar. Utskick till samrådsstyrelsen, 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.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden från genomförda samråd under skede förstudie finns diarieförda hos Trafikverket under ärendenummer TRV2012/18220.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden från genomförda samråd i skede järnvägsplan finns diarieförda hos Trafikverket under ärendenummer TRV 2020/71233.

Ingen av de yttranden som inkommit under samrådsperioden är av sådan karaktär att de förändrar projektets förordande till ställningstagande.

För vidare läsning, se bifogad samrådsredogörelse, daterad 2021-06-29.

Länsstyrelsens och Kommunens yttranden

Sammanfattning av länsstyrelsens sammanvägda ståndpunkter

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). 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 rennäringsområdet. 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 samförslägga den infrastrukturella barriären av infrastrukturen i landskapet samtidigt som intrånget i riksintresse rennäringsområdet och områden med påtagliga naturvärden minimeras. 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 rennäringsområdet.

Länsstyrelsen instämmer i utredningens slutsatser att det ur bland annat kostnadsperspektiv inte är försvarbart att placera stationen vid KNC utan istället LON, trots en högre måluppfyllelse för alternativ KNC. Enligt Länsstyrelsens yttrande 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 rennäringsområdet och naturmiljön framförallt i jämförelse med LON 2.

Sammanfattning av kommunens sammanvägda ståndpunkter

Sammanfattning av Kiruna kommuns yttrande 2021-06-08

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

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

Påverkan på rennäringsområdet 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 kommunens ska verka för etableringen av en centrumnära järnvägsstation

och att ett resecentrum ska upprättas vid platsen. Läget för resecentrum har pekats ut söder om stadshustorget, vilket motsvarar utredningsalternativet KNC.

KNC är det utredningsalternativ som får högst målluppfyllnad 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 LON1 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 LON1 då detta alternativ har bäst förutsättningar att integreras i övrig planering. I relation till lokalisering mål A, B och C, bedömer kommunen att LON2 och LON3 har en lägre målluppfyllelse jämfört med LON1.

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

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.

Efter att kommunen tagit del av Samrådsredogörelsen för samråd val av lokalisering har ett kompletterande yttrande med kommunens sammanvägda ståndpunkter inkommit till Trafikverket 2021-06-23, vilket sammanfattas nedan:

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.

Ärendenummer
TRV 2020/71233

PM

Dokumentdatum
2021-08-25

Sidor
23(23)



Marie Stenman, projektledare

Bilagor:

- 1 Samrådshandling, underlag för val av lokaliseringalternativ 2021-05-10 inkl. bilaga PM Bortval
- 2 Samrådsredogörelse, daterad 2021-06-29
- 3 Karta utvisande korridor för valt alternativ