

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Kiruna, Ny järnvägsstation

Kiruna kommun, Norrbottens län

Järnvägsplan, 2021-05-10



Revideringslogg

Version 1	2021-05-10	Första version JP-skedet

Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: SWECO

Dokumentdatum: 2021-05-10

Ärendenummer: TRV 2020/71233

Objektnummer:

Uppdragsnummer: 171497

Version: 1.0

Kontaktperson: Marie Stenman

Innehåll

1	Sammanfattning	3
2	Samrådsrets	3
3	Samråd	4
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	4
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	4
3.1.2.	Samråd med berörd kommun	4
3.1.3.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	4
3.2.	Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ	4
3.2.1.	Inledande samråd	4
3.2.2.	Samråd med berörd länsstyrelse	6
3.2.3.	Samråd med berörd kommun	7
3.2.4.	Samråd med Försvarmakten	9
3.2.5.	Samråd med berörd kollektivtrafikmyndighet	10
3.2.6.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	10
3.2.7.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	21
3.3.	Samråd vid utformning av planförslaget	33

1 Sammanfattning

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

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

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

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.

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 in kunskap till arbetet med järnvägsplanen. Deltagare i referensgruppen har varit Länsstyrelsen i Norrbottens län, Kiruna kommun, Laevas sameby, Gabna sameby, Sametinget, Regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM), Region Norrbotten, Kiruna Lapland, Swedish Lapland, LKAB samt Swedavia.

Utredningsmaterialet har uppdaterats kontinuerligt och tillgängliggjorts på projektets webbplats 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

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.

3.2. Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ

3.2.1. Inledande samråd

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

handlingarna digitalt eller fysiskt har kunnat höras av sig till Trafikverket för att få materialet skickat till sig i annat, passande, format.

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

Utskick till 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 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*).

3.2.2. Samråd med berörd länsstyrelse

Sammanfattning av synpunkter från Länsstyrelsen inkomna den 16 november 2020

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

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

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

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

Länsstyrelsens synpunkter på de specifika lokaliseringsmålen:

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

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

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

Några synpunkter på dessa:

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

Övriga synpunkter:

- Vid Kiruna Malmbangård finns lokstallsområdet som är utvalt för att bli ny plats för byggnader som påverkas av gruvnäringens expansion. En slutlig placering av en station här får inte innebära att bebyggelsen och miljön vid lokstallsområdet påverkas negativt avseende befintliga byggnader eller tillkommande.
- Utifrån ett naturmiljöperspektiv är Kiruna Malmbangård att föredra då det inte finns några kända naturvärden och anläggandet sker i befintliga järnvägsmiljöer.
- Inom järnvägskorridoren via flygplatsen finns minst tre områden med slätteräng. Myrar som dessa har historiskt slagits i stor omfattning i Norrbotten och varit en viktig källa till vinterfoder åt djuren.
- Om ett externt lokaliseringsalternativ 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 lokaliseringarna 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.

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

Trafikverket svarar:

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

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

3.2.4. 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.

3.2.5. 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 transportkvalitén för persontåg.”

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

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

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

Trafikverket tog 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.

Lokalisering vid flygplatsen

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

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

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

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

Trafikverket svarar:

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

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

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

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

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

Trafikverket svarar:

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

Gällande utvecklingsplaner för Kiruna flygplats hänvisar Trafikverket vidare till Swedavia.

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

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

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

Trafikverket svarar:

Trafikverket har som mål att främja regionförstoring som att korta ner

avstånd till arbetsmarknader och främja exempelvis arbetspendling, sjukvårdsresor, tjänsteresor och turism.

Trafikverket ser att det finns möjlighet till regionförstoring med en central station och en hållplats vid flyget. Vikten av detta har lyfts med berörda, 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.

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.

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 avses 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.

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

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. Några 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 länsstrafiken (regionala kollektivtrafikmyndigheten).

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 Tuollavaara men att en ökad mängd buller inte bör vara lika noterbart eftersom det redan finns en vältrafikerad väg i närområdet. Detta alternativ menar skribenten också skulle innebära att rekreativområdet mellan Lombolo och flygplatsen påverkas mindre.

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

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

Trafikverket svarar:

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

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

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

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

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

En 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 el-ljusspåret. Fastighetsägaren 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 ex. vis. 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 makadam 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.

Synpunkter avseende barriärer

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

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

Trafikverket svarar:

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

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

Trafikverket svarar:

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

Lombolo-området

Flera synpunkter anser att det är olämpligt att anlägga en tågstation vid bostadsområdet Glaciären-Solvinden och närliggande natur med el-ljusspår. 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 Tuollavaara åker dit för att nyttja el-ljusspåret som finns i skogen.

Några synpunkter menar att strövområden i naturen kommer bli förstörda.

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

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 befolkningsmängden 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.

3.2.7. 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.

3.2.7.1. Energimyndigheten

Energimyndigheten har inga synpunkter att redovisa.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för informationen.

3.2.7.2. 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.

3.2.7.3. 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 lokaliseringsalternativ.

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.

3.2.7.4. 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.

3.2.7.5. 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 nyinvigda 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.

3.2.7.6. 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 är 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 60år. 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.

3.2.7.7. 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.

3.2.7.8. 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.

3.2.7.9. MSB

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

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för informationen.

3.2.7.10. 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.

3.2.7.11. 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.

3.2.7.12. 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.

3.2.7.13. 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.

3.2.7.14. 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.

3.2.7.15. 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 lokaliseringsutredningen, det vill säga Kiruna Flygplats (UA KFP), Kiruna Nya centrum (UA KNC) samt Kiruna nya centrum via Flygplatsen (UA KFP-KNC), skulle innebära allvarliga negativa konsekvenser för områden av riksintresse för rennäringen då dessa områden rymmer flyttleder, uppsamlingsområden, rastbeten och betesmark för två samebyar. Ytterligare exploateringar av detta område skulle omöjliggöra renarnas fria strövning och

samebyarnas samlingar och förflyttningar mellan årstidsbeteslanden. Placering av ny station på någon av dessa lokaliseringalternativ skulle påtagligt påverka rennäringen och kan under inga omständigheter accepteras av samebyarna Laevas och Gabna.

Trafikverket svarar:

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

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

3.2.7.16. 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 sameer 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."

3.2.7.17. 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.

3.2.7.18. 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.

3.2.7.19. 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.

3.2.7.20. 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.

3.2.7.21. Svenska kraftnät

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

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

Trafikverket svarar:

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

3.2.7.22. 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.

3.2.7.23. 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.

3.2.7.24. 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.

Ansvarat över Kollektivtrafik är något som ligger utanför Trafikverkets ansvarsområde. Trafikverket hänvisar vidare till kommunen och länsstrafiken (regionala kollektivtrafikmyndigheten)

3.2.7.25. Vattenfall Eldistribution AB

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

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

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

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

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

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

Trafikverket svarar:

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

3.3. Samråd vid utformning av planförslaget

<Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen>

