

Ställningstagande angående val av lokaliseringsalternativ för Kiruna ny järnvägsstation

Ställningstagande

Trafikverket har upprättat samrådshandling för val av lokaliseringsalternativ för Kiruna ny järnvägsstation. Syftet med projektet är att finna en permanent, långsiktigt hållbar lokalisering för järnvägsstationen i Kiruna.

Mot bakgrund av resultat för genomförda samråd och utredning för val av lokaliseringsalternativ, ska alternativ Västlig korridor vid LON i ett centrumnära läge ligga till grund för den fortsatta planeringen.

Trafikverkets samlade bedömning av alternativens effekter samt i vilket utsträckning de uppfyller projektets ändamål och lokaliseringsmål ligger till grund för ställningstagandet.

De studerade alternativen har vägts mot varandra avseende tillgänglighet för persontrafik, stadsbyggnad och samhällsutveckling, trafiksäkerhet, miljö och hållbarhet, effekter för rennärning, kapacitet, teknisk och ekonomisk hållbarhet.

Övriga redovisade alternativ avfärdas från fortsatt planering.

Projektets ändamål och projektmål

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.

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 ÅVS med Samhällsekonomisk analys.

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.

Lokaliseringsmål B – Stadsbyggnad och samhällsutveckling

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

Lokaliseringsmål C – Trafiksäkerhet

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

Lokaliseringsmål D – Miljö och hållbarhet

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

Lokaliseringsmål E – Rennäring

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

Lokaliseringsmål F – Kapacitet (till/från Kiruna)

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

Lokaliseringsmål G – Teknisk och ekonomisk hållbarhet

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

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.

Utöver måluppfyllelse har projektet lagt till en hållbarhetsbedömning eftersom att Transportsektorn har en avgörande roll i arbetet för att nå ett hållbart samhälle. Transportsektorn har lyfts in och integrerats i FN:s globala mål för ett hållbart samhälle med sikte på år 2030. En hållbar utveckling omfattar tre dimensioner; social hållbarhet, ekologisk hållbarhet och ekonomisk hållbarhet.

Studerade lokaliseringalternativ och motiv till ställningstagande

I järnvägsplanen skede samrådshandling val av lokalisering har följande alternativ studerats;

KMB, Kiruna malmbangård, vilket innebär en ombyggnad av den tillfälliga stationen, till en ny permanent station vid samma plats.

Centrumnära alternativ där en östlig- och en västlig korridor har studerats för att ansluta till Kiruna från befintlig järnväg i söder:

- Den västliga korridoren möjliggör att ett stationsläge kan etableras vid Kiruna nya centrum, KNC eller vid, Lombolo-Nikkaluoktavägen, LON.
- Den östliga korridoren möjliggör att ett stationsläge kan etableras vid Kiruna nya centrum, KNC eller vid Lombolo-Nikkaluoktavägen, LON. Den östliga korridoren medför att järnvägsstationen i Kiruna även kan kompletteras med en hållplats vid flygplatsen.

Motiv till ställningstagande

Utifrån den sammanvägda bedömningen gör Trafikverket ställningstagandet att alternativ Västlig korridor med stationsläge vid LON i ett centrumnära läge ska ligga till grund för den fortsatta planeringen.

Nedan redovisas Trafikverkets motiv till ställningstagandet av val av lokalisering;

De centrumnära alternativen har hög måluppfyllelse kopplat till bland annat tillgänglighet, stadsbyggnad och samhällsutveckling. En centrumnära placering av järnvägsstationen ger nytta kopplat till aspekter som hållbarhet, tillgänglighet, säkerhet, trygghet och jämställdhet. Ett centrumnära läge ger användbarhet för alla grupper i samhället och möjlighet att ansluta trafiksäkra gång- och cykelvägar samt anslutningsvägar till stationen. De centrumnära lokaliseringalternativen överensstämmer väl med Kirunas utvecklingsplaner då stationen hamnar nära de stora utvecklingsområdena för nya verksamheter och boende.

Sammantaget innebär detta förutsättningar för en god samhällsutveckling i Kiruna.

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 rennäring kommer att krävas i framtiden.

Med hänsyn till ovanstående förordar Trafikverket en centrumnära lokalisering av järnvägsstationen.

Vid en jämförelse av måluppfyllelse för lokalisering av järnvägsstationen i LON eller KNC så bedöms KNC uppnå en något högre måluppfyllelse kopplat till lokaliseringsmålen *Tillgänglighet för persontrafik* samt *Stadsbyggnad och samhällsutveckling*. För övriga lokaliseringsmål är måluppfyllelsen densamma. Väljs LON med ett centrumnära läge minskar även skillnaden.

KNC stämmer väl överens med kommunens nuvarande planering och utveckling av nya centrum och planerade anslutningar av kollektivtrafik till järnvägsstationen. KNC innebär dock större påverkan på befintlig infrastruktur än alternativ LON och kräver ombyggnation av fler vägar i området samt flytt av Vattenfalls ställverk. Alternativet innebär också en barriär i området och upptar ett centralt område som kan nyttjas för annan markanvändning än en järnvägsanläggning. Vid LON finns ytor som kan nyttjas för angöring till stationen och möjligheter till att koppla samman gång- och cykelvägar, busstrafik, biltrafik till stationsområdet med övrigt vägnät. Det finns även ytor vid stationsområdet som möjliggör annan kommande exploatering vid järnvägsstationen.

Den bedömda totalkostnaden för alternativen är ca 700-900 mkr för LON, och ca 1 300 mkr för KNC. En placering av stationen vid LON 1 eller LON2, strax söder om Lombolleden är ett centrumnära läge med goda förutsättningar till utveckling av centrum. Alternativet innebär mindre barriärpåverkan, mindre intrång i befintlig infrastruktur och bebyggelse samt lägre anläggningskostnad än KNC.

Med hänsyn till ovanstående förordar Trafikverket lokalisering av järnvägsstationen vid LON, i ett centrumnära läge söder om Lombolleden.

Den östliga korridoren ger bättre samordningsmöjligheter med flyget än den västliga korridoren. En hållplats för resandeutbyte vid flygplatsen ger en möjlighet att binda samman transportslagen tåg-flyg och därigenom möjligheter till regionförstoring och positiva effekter för bland annat turismnäringen.

De marginella resandekopplingarna mellan tåg och flyg kan dock lösas på mer kostnadseffektiva sätt än att anlägga en hållplats vid flyget. Kiruna har en centralt belägen flygplats, en ny järnvägsstation i ett LON-läge ger en centrumnära järnvägsstation. Läget möjliggör en god koppling mellan transportslagen och har förutsättningar för goda bussförbindelser samt gång- och cykelförbindelser mellan järnvägsstationen och flygplatsen. Närheten mellan järnvägen och flygplatsen innebär att det kommer att krävas åtgärder för järnvägsanläggningen för att förhindra störningar mellan järnvägen och flygplatsens kommunikationsutrustning. Detta innebär kostsamma åtgärder för järnvägen för det östliga lokaliseringsalternativet.

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

De centrumnära alternativen har bedömts till negativ eller låg måluppfyllelse rennärningen. Den påverkan som rennäringsmålet bedömts, kommer av projektmålets tillämpning; tillkommande störningar, areella förluster, påverkan på socioekonomiska värden eller påverkan på riksintressen.

Trafikverket bedömer att den västliga korridoren har bättre förutsättningar att minimera påverkan på rennärningen än den östliga korridoren. Om den nya järnvägen anläggs i ett västligt läge möjliggör det att en mindre areal av renbetesområdet påverkas jämfört med om järnvägen läggs i den östliga korridoren. Den nya järnvägslinjen korsar renflyttleden en gång i den västliga korridoren jämfört med tre passager av renflyttleder i den östliga korridoren. För den västliga korridoren ser Trafikverket möjligheter att kunna samordna åtgärder för rennärningen för att erhålla en bättre helhetslösning för passager av järnvägar och vägar i området. Exempelvis kan en ny faunapassage för rennärningen samordnas med befintlig passage över Malmbanan samt med passage av väg 870.

För att motverka negativa konsekvenser på rennärningen, både som riksintresse och enskilt intresse, kommer erforderliga skyddsåtgärder att utredas för att bibehålla det funktionella sambandet mellan samebyarnas sommar- och vinterland. Det fortsatta arbetet kommer att fokusera på att detaljstudera linjedragningar för att hitta lämpligast placering av den nya järnvägen. Skyddsåtgärder och andra lösningar som sammantaget minimerar påverkan på rennärningen kommer att utredas vidare. 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.

Med hänsyn till ovanstående förordar Trafikverket en västlig korridor för lokalisering av den nya järnvägen.

Samråd

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.

Samråd enligt planlägningsprocessen startade i arbetet med förstudien 2012-2013 och fortsatta samråd har genomförts under lokaliseringsutredningen. Då arbetet med järnvägsplanen startade upp hösten 2020 inledde projektet med ett samråd för att informera om aktuella lokaliseringsalternativ och inhämta synpunkter till planarbetet. Under arbetet med lokaliseringsutredningen har samrådsmöten hållits fortlöpande med berörda.

Samrådshandling – val av lokalisering publicerades i maj 2021 och skickades ut på remiss. Under samrådstiden har samrådsmöten hållits med remissinstanser. Samråd under lokaliseringsutredningen har skett digitalt. Möten har hållits via skype. Handlingar har funnits tillgängliga på Trafikverkets hemsida där projektet även lagt ut nyheter om projektet regelbundet. En särskild samrådsportal togs fram inför samråd inför val av lokalisering för att göra samrådshandlingen mer lättillgänglig.

De inkomna yttrandena under samrådsprocessen styrker Trafikverkets förordade alternativ i samrådshandling val av lokalisering.

Riktlinjer för frågor som är viktiga att hantera i det fortsatta arbetet

Nedan ses faktorer som särskilt måste i beaktas i fortsatt planering;

- Bevakas så att relevanta skydds- och skadeförebyggande åtgärder kan vidtas för de miljöaspekter som berörs
- Bevaka 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
- Fortsatta 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.

Ärendenummer
TRV 2020/712 33

BESLUT

Beslutat av
Stefan Engdahl, PL

Dokumentdatum
2021-08-25

Sidor
6(6)



TRAFIKVERKET

Övriga upplysningar

Detta ställningstagande om lokalisering kan ej överklagas särskilt utan ingår i prövningen av planen som helhet.

Stefan Engdahl

Chef VO Planering
Trafikverket

Bilagor:

PM Underlag för ställningstagande val av lokalisering inkl. bilagor, daterad 2021-08-25