

YTTRANDE
2022-02-21

Infrastrukturdepartementet
Regeringskansliet
103 33 Stockholm

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 – 2033 (Trafikverket 30 november 2021)

YTTRANDE över objekt; Kiruna ny järnvägsstation, alternativ väst till nya centrum

Sammanfattning

Naturskyddsföreningens länsförbund i Norrbotten och Kirunakretsen har med två skrivelser under hösten 2021 lämnat yttranden över planeringen för en ny järnvägsbyggnation till och en ny järnvägsstation i Kiruna.

Vi är av uppfattningen att detta projekt inte bör genomföras.

Vi anser att det inte är samhällsekonomiskt försvarbart, då det redan finns järnväg in till Kiruna och en järnvägsstation. Det är ej ekonomiskt eller ekologiskt hållbart. Vad mer är så har aktuella samebyars starka invändningar inte alls beaktats. Under en byggnadsperiod på flera år skulle helt onödigt ytterligare klimatpåverkan ske i närheten av och i centrala Kiruna

Vi har även tidigare anfört att ärendet borde tillåtlighetsprövas enligt 17 kap. 3 § miljöbalken. Trafikverket har meddelat oss att verket anser att en sådan prövning inte behövs i ärendet. Vi anser att verkets uppfattning är felaktig och att verket borde ha underrättat regeringen enligt 5 § i samma kapitel om att en sådan prövning bör ske. Även om underrättelsen borde ha framförts för länge sedan av Trafikverket, anser vi att regeringen, mot bakgrund av den information som vi lämnat, fortfarande har möjlighet att inleda en tillåtlighetsprövning med förbehåll. Vi upprepar inte skälen här, då de framgår av skrivelsen daterad 2021-11-13

Trafikverkets samlade effektbedömning Objektnummer: JN1804a

Ärendenummer: TRV 2020/66057; TRV 2020/71233

Av Trafikverkets egen bedömning framgår;

-Tabell 2, Samhällsekonomisk analys-sammanfattning; Nettonuvärdet är negativt, Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet = Olönsam

-Tabell 4 Transportpolitisk målanalys-sammanfattning, under tabellen framgår av verbala kommentarer; Samlad effektbedömning, "...Sammantaget bedöms effekterna som negativa. De största nyttorna är restidsvinster för resenärer till/från Kiruna och inom Kiruna (dock med restidsförluster för resenärer som ska åka förbi Kiruna). Även positiva nyttor för godstransporter genom minskade förseningar och trafikstörningar på befintlig sträcka. Nyttorna motsvarar dock inte den höga investeringskostnaden, därför bedöms åtgärden som olönsam. Vidare indikerar känslighetsanalyser på att objektets bedömda olönsamhet inte förändras med hänsyn till en högre kostnad eller om den antagna trafiktillväxten skulle utebli. Åtgärden ger ett negativt bidrag till ekologisk hållbarhet, genom fler barriärer och intrång i landskap samt negativ klimatpåverkan i bygg- och driftskede. Totalt sett bedöms åtgärdens bidrag till ekologisk hållbarhet som negativ. Det finns betydande nyttor som främst avser resenärer inom Kiruna och restidsvinster för godstransporter, men dessa motsvarar inte den höga investeringskostnaden. Åtgärdens bidrag till

YTTRANDE
2022-02-21

ekonomisk hållbarhet bedöms som negativ. Bedömningen baseras på den samhällsekonomiska analysen som tyder på att åtgärden är samhällsekonomiskt olönsam." (vår understrykning)

- Tabell 2.3 Samhällsekonomisk analys; "Nettonuvärde -1072 Sammanvägning ej EJ värderbara effekter = "Negativt"

- Tabell 2.4 Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet: "Olönsam"

- Tabell 4.1 Transportpolitisk målanalys, I den samlade bedömningen överväger de negativa effekterna vad gäller klimat, hälsa, luft, mark, landskap, biologisk mångfald samt kulturarv och bebyggelse.

- Påverkan av rennäringen;" Åtgärden innebär en negativ påverkan på rennäringen på grund av barriäreffekter och markanspråk. Även om positiva åtgärder genomförs i form av säkra passager och viltstängselåtgärder så uppväger det inte de negativa effekterna." (Anmärkning; understrykningar ovan är våra)

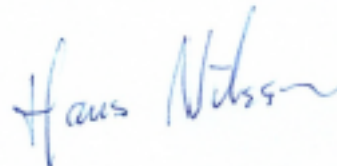
Slutord

Med denna av Trafikverket redovisad samlade effektbedömning som samhällsekonomiskt olönsam och med visade negativa effekter på ekonomisk och ekologisk hållbarhet är det närmast obegripligt och mycket svårförståeligt hur detta projekt på över 1,3 miljarder över huvud taget har kunnat få en plats i förslaget till den nationella planen 2022 - 2033.

Det finns en järnväg till en järnvägsstation i Kiruna och det räcker. Infrastrukturen i centrala Kiruna kan däremot förbättras med olika trafik- och transportlösningar för att tillgodose medborgarnas behov och önskemål.



Marcus Lidström
Ordförande Norrbotten



Hans Nilsson Länsförbundet i
Ordförande Kiruna kretsen

Kopior; Trafikverket, Länsstyrelsen i Norrbotten, LKAB samt Kiruna kommun