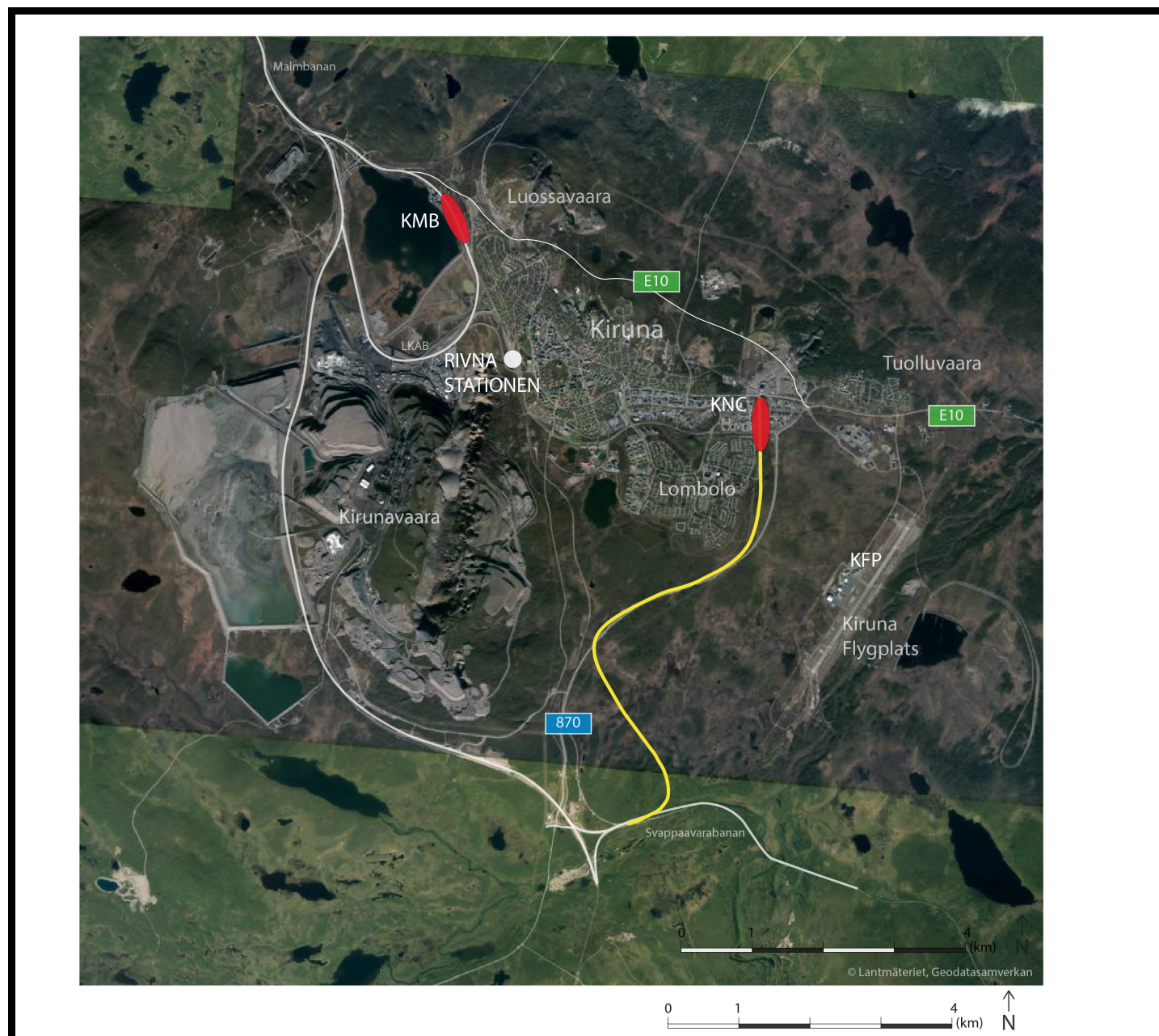


Kiruna ny järnvägsstation, alt Väst till nya centrum



Kartan visar befintlig station, Kiruna malmbangård (KMB), den rivna stationen vid Kiruna gamla centrum, ny sträckning och ny station vid Kiruna nya centrum (KNC).

Nuläge och brister:

I dagsläget sker resandeutbyte för persontåg i Kiruna på en tillfällig järnvägsstation vid Kiruna malmbangård (KMB). Kapaciteten för persontrafiken vid nuvarande station begränsas av att det endast finns ett plattformsspår, särskilt med tanke på att det är en säckstation där tågen ofta blir stående en längre tid för lokrundgång och rikttningsbyte. Det innebär att ett mötande persontåg kan få stå och vänta vid angränsande mötesstation i Kirunavaara eller Krokvik under lång tid. Behovet av ytterligare ett plattformsspår är därför stort. Nuvarande lösning bedöms inte som långsiktigt hållbar, antingen krävs åtgärder för permanentande av nuvarande stationsläge eller helt ny lokalisering.

<u>Banlängd (km):</u>	Befintlig Malmbana sträckan Råtsi-KMB-Krokvik är ca. 23 km lång.
<u>Banstandard:</u>	Enkelspårig bana med största tillåtna axellast på 30 ton/m, lastprofil A. Hastigheten varierar på sträckan mellan 100 km/h och 160 km/h. Källa: NJDB.
<u>Bantrafik (tåg per dygn):</u>	Persontrafiken på sträckan Råtsi-Kiruna central (Peuravaara) är 10 tåg/dygn och på sträckan Kiruna Central (Peuravaara)-Riksgränsen är 4 tåg/dygn, år 2017. Källa: Samkalk. Godstrafiken på sträckan Råtsi-KMB är 6 godståg/dygn och på sträckan KMB-Krokvik är 4 godståg/dygn, år 2017. Källa: Bansek.
<u>Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):</u>	Persontrafiken på sträckan Råtsi-Kiruna central (Peuravaara) är ca. 100 tusen resenärer/år och på sträckan Kiruna Central (Peuravaara)-Riksgränsen är ca. 90 tusen resenärer/år, år 2017. Källa: Samkalk. Godstrafiken på sträckan Råtsi-KMB är ca. 14 miljoner nettoton/år och på sträckan KMB-Krokvik är ca. 21 miljoner nettoton/år, år 2017. Källa: Bansek.
<u>Annan anläggning dimension:</u>	Befintligt stationsområde (KMB) har en 319 m lång sidoplattform för resandeutbyte samt två till tre spår som resandetågen kan nyttja.
<u>Annan anläggning standard:</u>	Befintlig station (KMB) fungerar idag som en s. k. säckstation där regionaltågen går in och vänder respektive nattågen gör en lokrundgång innan vidare transport norrut mot Narvik eller söderut mot Gällivare/Luleå/Stockholm.
<u>Annan anläggning trafik:</u>	6 tåg dagligen från/till Abisko/Narvik varav 2 nattåg, 10 tåg dagligen till/från Luleå (varav två nattåg som går vidare söderut), år 2021. Källa resrobot.se.

Åtgärdens syfte:

Åtgärden syftar till att få en långsiktigt hållbar lokalisering av ny järnvägsstation i Kiruna för att säkerställa tillgänglighet för tågresande till och från Kiruna centralort och därigenom transportkvaliteten för persontåg.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 1328,21 mnkr i prisnivå 2019-06

Åtgärden avser utbyggnad av ca. 7,5 km nytt enkelspår för anslutande järnväg från Svappavaaraspåret i söder och ny järnvägsstation i Kiruna nya centrum. Den nya järnvägsstationen föreslås anläggas söder om Malmvägen och inkluderar två spår, plattformar, tågvändarspår och två uppställningsspår med total spårlängd på ca. 2,1 km. Åtgärden inkluderar bland annat byggande av viltstängsel, järnvägsbro över Luossajoki, tre skidbroar, en faunapassage samt ombyggnation inkl. vägbroar för väg 870 och Lombolaleden.

<u>Banlängd:</u>	Befintlig bana oförändrad. Ny sträcka mellan Råtsi och Kiruna nya centrum ca. 7,5 km lång.
<u>Banstandard:</u>	Enkelspårig, dimensioneras för STH minst 100 km/h i normal huvudspår och minst 80 km/h i avvikande huvudspår. Växlar dimensioneras för 100 km/h.
<u>Bantrafik (tåg per dygn):</u>	Persontrafiken på sträckan Råtsi-Kiruna central (Peuravaara) är 10 tåg/dygn och på sträckan Kiruna Central (Peuravaara)-Riksgränsen är 4 tåg/dygn, år 2017. Källa: Samkalk. Godstrafiken på sträckan Råtsi-KMB är 6 godståg/dygn och på sträckan KMB-Krokvik är 4 godståg/dygn, år 2017. Källa: Bansek.
<u>Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):</u>	Persontrafiken på sträckan Råtsi-Kiruna central (Peuravaara) är ca. 100 tusen resenärer/år och på sträckan Kiruna Central (Peuravaara)-Riksgränsen är ca. 90 tusen resenärer/år, år 2017. Källa: Samkalk. Godstrafiken på sträckan Råtsi-KMB är ca. 14 miljoner nettoton/år och på sträckan KMB-Krokvik är ca. 21 miljoner nettoton/år, år 2017. Källa: Bansek.
<u>Annan anläggning dimension:</u>	Ny järnvägsstation vid Kiruna centrum.
<u>Annan anläggning standard:</u>	Kunskap saknas.
<u>Annan anläggning trafik:</u>	Kunskap saknas.

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad		Ej beräknad
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	65	Försumbart	-
Godstransporter	5	Försumbart	-
Persontransportföretag	-37	Positivt	Åtgärden bidrar till ökad tillgänglighet genom centralt belägen järnvägsstation vilket kan leda till ökat kollektivtrafikresande som innebär ökade biljettintäkter för persontransportföretag. Norrgående dagtågs kostnader överskattas något samtidigt som driftskostnaderna överskattas norr om Kiruna men underskattas söder om Kiruna.
Trafiksäkerhet	-	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen och redovisas under övriga externa effekter.
Klimat	-7	Försumbart	-
Hälsa	-	Positivt	Åtgärden främjar genom sin centrala placering och närhet till tät bebyggelse en hög andel gång- och cykelresor till/från tåget, och därmed ökad fysisk aktivitet i transportsystemet.
Landskap	-	Negativt	lanspråktagande av mark innebär negativ påverkan på biologisk mångfald och landskapets skala, struktur och visuella karaktär. Ny sträckning skapar även barriärer och begränsar människors och djurs rörlighet i området. För att minska den negativa barriäreffekten anläggs passager för djur och människor.
Övriga externa effekter	-24	Negativt	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.
Budgeteffekter	8	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	376	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd	-88	Försumbart	-
Samhällsekonomisk investeringskostnad	1371		
Nettonuvärde		Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	-1072	Negativt	
Nettonuvärdeskvot		Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning

	Nettonvärdeskvot	Nettonvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	< 0	-1072	Kalkylen fångar effekter gällande tillgänglighet och restid för resenärer med start/mål Kiruna samt för genomgående resenärer på basis av tidsvinster från Trafikverkets Kapacitetscenter. DoU har beräknats utifrån spårmeter och antal växlar. Totalt sett fångas nyttorna relativt väl, även om osäkerheterna i antaganden i handkalkylen finns. Osäkerheterna påverkar samtliga kalkyler för objektet och påverkar heller därför inte dess inbördes rangordning.
KA högre invkostnad	< 0	-1278	
KA Trafiktillväxt 0%	< 0	-1070	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet
Trafiktillväxt +50%	< 0	-1075	<p>Syftet är att beakta lokaliseringsval, vilket gör att nettonuvärdet ej kan ställas mot andra objekt.</p> <p>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.</p>
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Olönsam

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Lokalt	Neutralt
Län	Norrbottnen	Neutralt
Kommun	Kiruna	Kiruna
Näringsgren	Turismnäring och tjänstesektorn	Rennäringen
Trafikslag	Spår	Neutralt
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Neutralt

Kommentar till fördelningstabellen

Turistaktörer som verkar efter malmbanan mot Riksgränsen och Narvik ser genom åtgärden tillgängligheten till deras verksamheter minska något jämfört med den nuvarande lokaliseringen av stationen. Turismnäringen och tjänstesektorn gynnas av åtgärden i Kiruna genom centralt belägen station. Även godstransporter gynnas positivt av åtgärden. Negativa effekter lokalt genom intrång i landskapet och påverkan på rennäring.

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET		
Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Nöjdhet & kvalitet	Positivt bidrag
Tillgänglighet regionalt/länder	Pendling	Positivt bidrag
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag
	Interregionalt	Positivt bidrag
Jämställdhet	Jämställdhet transport	Positivt bidrag
	Lika möjlighet	Inget bidrag
Funktionshindrade	Kollektivtrafknätet	Positivt bidrag
Barn och unga	Skolväg	Inget bidrag
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Positivt bidrag
	Kollektivtrafik, andel	Positivt bidrag
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET		
Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Inget bidrag
	Energi per fordonskilometer	Inget bidrag
	Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
Hälsa	Människors hälsa	Positivt & negativt
	Befolkning	Positivt bidrag
	Luft	Negativt bidrag
	Vatten	Inget bidrag
	Mark	Negativt bidrag
Landskap	Landskap	Negativt bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Negativt bidrag
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Negativt bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Inget bidrag

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Åtgärden uppfyller genomgående de transportpolitiska funktionsmålen och flera av hänsynsmålen, men har också negativa effekter genom intrång i landskap, betydande markanspråk ända in i den nya stadskärnan, samt reducerade naturvärden och av miljö för renskötsel.

Transportpolitikens mål ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

för medborgarna och näringslivet i hela landet. Hur bidrar åtgärden till detta mål:

Syftet är att beakta lokaliseringssval, vilket gör att nettonuvärdet ej kan ställas mot andra objekt.

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 ekonomisk hållbarhet bedöms som negativ.

Bedömningen baseras på den samhällsekonomiska analysen som tyder på att åtgärden är samhällsekonomiskt olönsam.

Åtgärden är socialt hållbar eftersom kollektivtrafiken blir tillgängligare och mer användbar, vilket främjar jämlikhet och jämställdhet. Hälsoeffekterna är positiva genom mer fysisk aktivitet i transportsystemet, även trafiksäkerhetseffekterna bedöms som positiva genom överflyttning från personbil- till kollektivtrafik.

1. Beskrivning av åtgärden

Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Kiruna ny järnvägsstation, alt Väst till nya centrum
Objekt-id	JN1804a
Ärendenummer	TRV 2020/71233
Län	Norrbotten
Kommun	Kiruna
Trafikverksregion	Region Nord
Trafikslag	Järnväg
Skede	Plan inför val av lokaliseringsalternativ
Typ av planläggning	Typfall 4 Betydande miljöpåverkan, alternativa lokaliseringar

Nuläge och brister

I dagsläget sker resandeutbyte för persontåg i Kiruna på en tillfällig järnvägsstation vid Kiruna malmbangård (KMB). Kapaciteten för persontrafiken vid nuvarande station begränsas av att det endast finns ett plattformsspår, särskilt med tanke på att det är en säckstation där tågen ofta blir stående en längre tid för lokrundgång och rikttningsbyte. Det innebär att ett mötande persontåg kan få stå och vänta vid angränsande mötesstation i Kirunavaara eller Krokvik under lång tid. Behovet av ytterligare ett plattformsspår är därför stort. Nuvarande lösning bedöms inte som långsiktigt hållbar, antingen krävs åtgärder för permanentande av nuvarande stationsläge eller helt ny lokalisering.

Kirunavaara-Peuravaara-KMB-Krokvik är en begränsande sträcka kapacitetsmässigt med långa gångtider mellan mötesstationerna, endast ett plattformsspår i Kiruna för persontågen och där tåg i relation Kirunavaara-Krokvik saknar mötesmöjlighet i Peuravaara.

Banlängd (km):	Befintlig Malmbana sträckan Råtsi-KMB-Krokvik är ca. 23 km lång.
Banstandard:	Enkelspårig bana med största tillåtna axellast på 30 ton/m, lastprofil A. Hastigheten varierar på sträckan mellan 100 km/h och 160 km/h. Källa: NJDB.
Bantrafik (tåg per dygn):	Persontrafiken på sträckan Råtsi-Kiruna central (Peuravaara) är 10 tåg/dygn och på sträckan Kiruna Central (Peuravaara)-Riksgränsen är 4 tåg/dygn, år 2017. Källa: Samkalk. Godstrafiken på sträckan Råtsi-KMB är 6 godståg/dygn och på sträckan KMB-Krokvik är 4 godståg/dygn, år 2017. Källa: Bansek.
Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):	Persontrafiken på sträckan Råtsi-Kiruna central (Peuravaara) är ca. 100 tusen resenärer/år och på sträckan Kiruna Central (Peuravaara)-Riksgränsen är ca. 90 tusen resenärer/år, år 2017. Källa: Samkalk. Godstrafiken på sträckan Råtsi-KMB är ca. 14 miljoner nettoton/år och på sträckan KMB-Krokvik är ca. 21 miljoner nettoton/år, år 2017. Källa: Bansek.

Annan anläggning dimension:

Befintligt stationsområde (KMB) har en 319 m lång sidoplattform för resandeutbyte samt två till tre spår som resandetågen kan nyttja.

Annan anläggning standard:

Befintlig station (KMB) fungerar idag som en s. k. säckstation där regionaltågen går in och vänder respektive nattågen gör en lokrundgång innan vidare transport norrut mot Narvik eller söderut mot Gällivare/Luleå/Stockholm.

Annan anläggning trafik:

6 tåg dagligen från/till Abisko/Narvik varav 2 nattåg, 10 tåg dagligen till/från Luleå (varav två nattåg som går vidare söderut), år 2021. Källa resrobot.se.



Kartan visar befintlig station (KMB) och den rivna stationen i Kiruna.

Syfte

Åtgärden syftar till att få en långsiktigt hållbar lokalisering av ny järnvägsstation i Kiruna för att säkerställa tillgänglighet för tågresande till och från Kiruna centralort och därigenom transportkvaliteten för persontåg.

Förslag till åtgärd

Åtgärden avser utbyggnad av ca. 7,5 km nytt enkelspår för anslutande järnväg från Svappavaaraspåret i söder och ny järnvägsstation i Kiruna nya centrum. Den nya järnvägsstationen föreslås anläggas söder om Malmvägen och inkluderar två spår, plattformar, tågvändarspår och två uppställningsspår med total spårlängd på ca. 2,1 km. Åtgärden inkluderar bland annat byggande av viltstängsel, järnvägsbro över Luossajoki, tre skidbroar, en faunapassage samt ombyggnation inkl. vägbroar för väg 870 och Lombolaleden.

Två persontåg ska kunna ha resandeutbyte vid Kiruna centrum samtidigt, där det ena tåget är 330 m och det andra är 175 m.

Aktuell åtgärd är relevant för flytten av delar av Kiruna stad i östlig riktning, med bäring på hur centrum ska utformas och möjligheter att skapa resecentrum för flera färdmedel.

Banlängd (km):	Befintlig bana oförändrad. Ny sträcka mellan Råtsi och Kiruna nya centrum ca. 7,5 km lång.
Banstandard:	Enkelspårig, dimensioneras för STH minst 100 km/h i normal huvudspår och minst 80 km/h i avvikande huvudspår. Växlar dimensioneras för 100 km/h.
Bantrafik (tåg per dygn):	Persontrafiken på sträckan Råtsi-Kiruna central (Peuravaara) är 10 tåg/dygn och på sträckan Kiruna Central (Peuravaara)-Riksgränsen är 4 tåg/dygn, år 2017. Källa: Samkalk. Godstrafiken på sträckan Råtsi-KMB är 6 godståg/dygn och på sträckan KMB-Krokvik är 4 godståg/dygn, år 2017. Källa: Bansek.
Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):	Persontrafiken på sträckan Råtsi-Kiruna central (Peuravaara) är ca. 100 tusen resenärer/år och på sträckan Kiruna Central (Peuravaara)-Riksgränsen är ca. 90 tusen resenärer/år, år 2017. Källa: Samkalk. Godstrafiken på sträckan Råtsi-KMB är ca. 14 miljoner nettoton/år och på sträckan KMB-Krokvik är ca. 21 miljoner nettoton/år, år 2017. Källa: Bansek.
Annan anläggning dimension:	Ny järnvägsstation vid Kiruna centrum.
Annan anläggning standard:	Kunskap saknas.
Annan anläggning trafik:	Kunskap saknas.

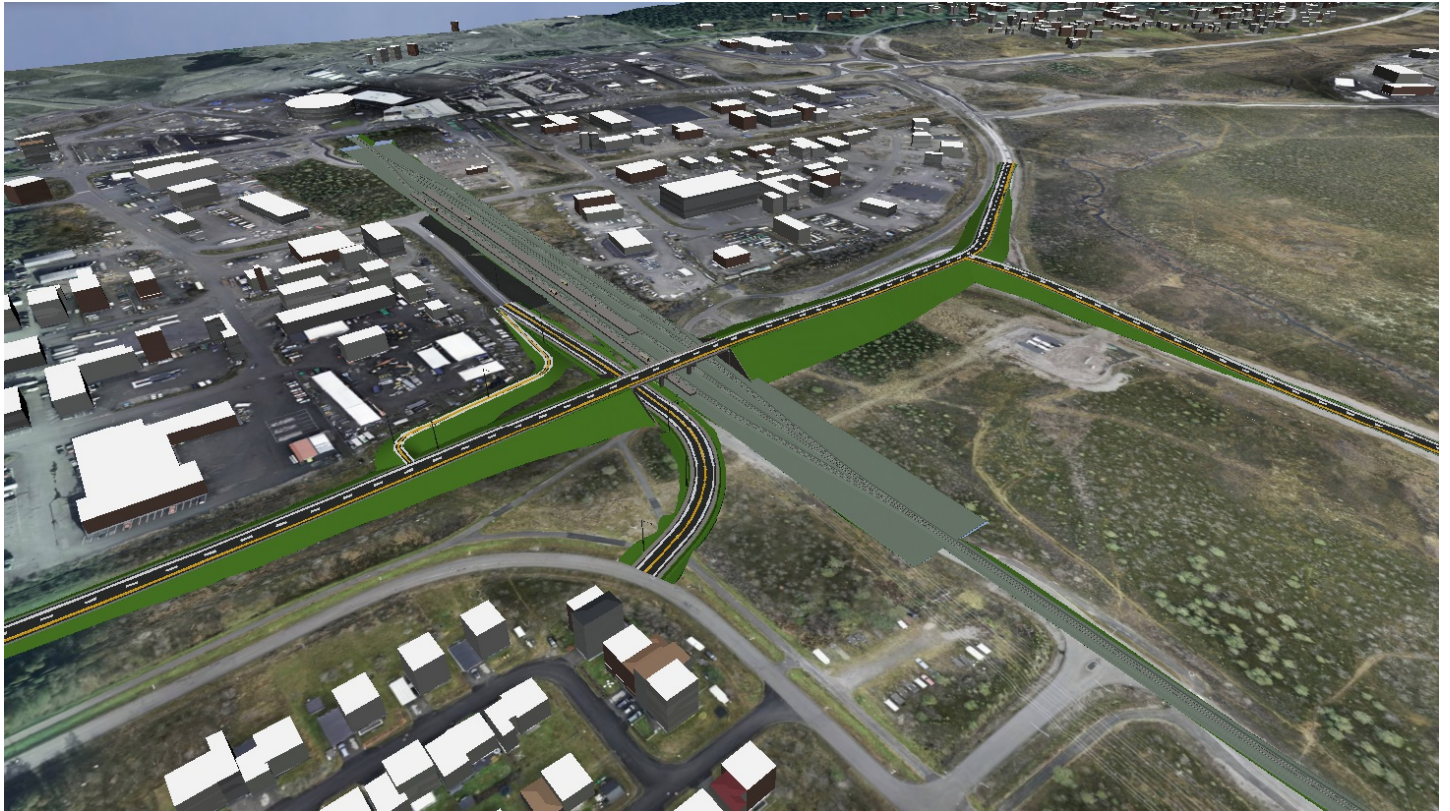


Bild från 3D-modell på en tänkbar utformning av Kiruna nya centrum. I denna skiss redovisas uppställningsspår bredvid järnvägsstationen, men det är också tänkbart att dessa anläggs söder om Lombololeden vilket ger en smalare station. : Bild från 3D-modell på en tänkbar utformning av Kiruna nya centrum. I denna skiss redovisas uppställningsspår bredvid järnvägsstationen, men det är också tänkbart att dessa anläggs söder om Lombololeden vilket ger en smalare station.

Åtgärdskostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2021-03-17	sep-20	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	1343,9	201,6	1328,2

Planeringsläge

Aktuellt planeringsläge är järnvägsplan inför val av lokalisering. Under våren 2021 pågår samråd för val av lokaliseringalternativ. Ställningstagande om val av lokalisering tas sommaren 2021. Därefter fortsätter planarbetet med färdigställande av miljökonsekvensbeskrivning samt utformning av valt lokaliseringalternativ som sammanställs i ett utkast till planförslag. I samband med detta kommer ytterligare samråd att ske. Åtgärden ingår ej i Åtgärdsplaneringen inför NTP 2022-2023 eftersom projektet finansieras av LKAB enligt Minerallagen

Övrigt

Pdf av samtliga tre SEB:ar läggs in i ett sammanställningsdokument där även jämförelsealternativet KMB beskrivs. Skickas i separat mejl i samband med att de tre SEB:arna skickas till nationell granskning.

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 2020-06-15
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognoser 2020-06-15
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 7.0
Avvikelse från ASEK	Ja
Prisnivå för kalkylvärden	2017
Kalkylränta %	3,5%
Prognosår 1	2037
Diskonteringsår	2025
Öppningsår	2025
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	3
Kalkylperiod från startår för effekter	60
Kalkylverktyg	Handkalkyl
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2021-06-22
Trafiktillväxttal Godstrafik på järnväg period fr.o.m. 2040	1,51
Trafiktillväxttal Godstrafik på järnväg period t.o.m. 2040	1,51
Trafiktillväxttal Persontrafik på järnväg period fr.o.m. 2040	0,98
Trafiktillväxttal Persontrafik på järnväg period t.o.m. 2040	1,87

Kommentar

Nyttor avser ett annat prognosår än 2040 vilket gör att kalkylen ej är jämförbar med andra kalkyler som räknats enligt ASEK 7.0.

Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi

	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-idu** (mnkr)
Huvudanalys	1371	-1072	< 0
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	1576	-1278	< 0
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	1371	-1070	< 0
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre än basåret och jämfört med huvudkalkylen	1371	-1075	< 0

* Nettonuvärdet är lika med summan av nuvärdet av alla positiva och negativa nyttoeffekter (årliga samhällsekonomiska intäkter och kostnader) minus investeringskostnaden.

**Nettonuvärdeskvoten NNK-idu är lika med nettonuvärdet dividerat med summan av den samhällsekonomiska investeringskostnaden och nuvärdet av nettoförändringen av drift- och underhållskostnader för infrastrukturhållaren.

Kommentar

Nettonyttorna avser differens mellan aktuellt alternativ och KMB.

Den samhällsekonomiska investeringskostnaden har beräknats utan skattefaktor på grund av extern finansiering. Syftet är att beakta lokaliseringsval, vilket gör att nettonuvärdet ej kan ställas mot andra objekt.

Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.3 Samhällsekonomisk analys

Effektbenämning och kortfattad beskrivning	Beräknade effekter			Ej beräknade effekter		
	Ex på årlig effekt för prognosår 1 (2037)	Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning
Trafikanteffekter						
Resenärer						
Drivmedelsskatt för överflyttade resenärer (från tåg till bil) - Förbi Kiruna	-0,6201	mnkr/år	-15,5	65	-	Försumbart
Drivmedelsskatt, inom Kiruna (start/målpunkt till station)	0,3151	mnkr/år	7,9		-	
Förseningar och trafikstörningar	0,3936	mnkr/år	9,8		-	
Reskostnad - Total - Fordonskostnader inom Kiruna (mellan station och start-/målpunkt)	2,563	mnkr/år	63,9		-	
Restid - total - Förbi Kiruna	-1,4033	mnkr/år	-35,0		-	
Restid - total - Inom Kiruna (mellan station och start-/målpunkt)	1,9912	mnkr/år	49,7		-	
Restid - total - Till/från Kiruna, mot Gällivare/Luleå/Umeå	0,476	mnkr/år	11,9		-	
Restid - total - Till/från Kiruna, mot Narvik	-1,1032	mnkr/år	-27,5		-	
Godstransporter						
Förseningar och trafikstörningar	0,0321	mnkr/år	0,8	5	-	Försumbart
Operativa kostnader	0,1709	mnkr/år	4,3		-	
Transporttid - total	0,0108	mnkr/år	0,3		-	

Persontransportföretag							
Biljettintäkter - Förbi Kiruna	-0,7975	mnkr/år	-19,9		-		
Biljettintäkter - Till/från Kiruna, mot Gällivare/Luleå/Umeå	-	-	-		Positivt: Det mer centrala läget för järnvägsstationen kan leda till ett ökat resande med tåg mellan t.ex. Kiruna och Gällivare som inte är med i kalkylen.		
Skillnad i antal tåg norr och söder om Kiruna	-	-	-	-37	Positivt: Antalet tåg skiljer sig mellan norr och söder om Kiruna där antalet tåg norr om är betydligt lägre än antalet tåg söder om, men att ett medelvärde har använts i beräkningen. Vidare får tåg norr om en större tidsförlust, medan tåg söder om får en mindre tidsvinst i många fall. Det innebär att antalet tåg norr om Kiruna, tillika driftskostnaderna, överskattas medan antalet tåg söder om Kiruna, tillika driftskostnaderna, underskattas i förhållande till medelvärdet. Samtidigt är det fler tåg som bör ta del av den mindre tidsvinsten än det är som tar del av den större tidsförlusten.	Positivt	Åtgärden bidrar till ökad tillgänglighet genom centralt belägen järnvägsstation vilket kan leda till ökat kollektivtrafikresande som innebär ökade biljettintäkter för persontransportföretag. Norrgående dagtågs kostnader överskattas något samtidigt som driftskostnaderna överskattas norr om Kiruna men underskattas söder om Kiruna.
Skyttelbuss inom Kiruna	0,1196	mnkr/år	3,0		-		
Trafikeringskostnad - Förbi Kiruna (nattåg)	-1,3848	mnkr/år	-34,5		-		
Trafikeringskostnad - Till/från Kiruna, mot Gällivare/Luleå/Umeå (dagtåg)	0,5735	mnkr/år	14,3		-		
Trafikeringskostnad - Till/från Kiruna, mot Riksgränsen/Narvik (dagtåg)	-	-	-		Positivt: Endast loktåg trafikerar sträckan Kiruna-Riksgränsen och driftskostnaden för lokdrivna dagtåg inkluderas i driftskostnaden för nattåg där nattågens kostnader är något högre än motsvarande dagtågs.		
Externa effekter							
Trafiksäkerhet							
Effekter saknas						Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen och redovisas under övriga externa effekter.
Klimat							
CO2-ekvivalenter - Förbi Kiruna	-0,3903	mnkr/år	-9,7	-7	-	Försumbart	-
CO2-ekvivalenter - Inom Kiruna	0,0939	mnkr/år	2,3		-		

Hälsa							
Luft - totalt	-	-	-		Försumbart: Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen och redovisas under övriga externa effekter.	Positivt	Åtgärden främjar genom sin centrala placering och närhet till tät bebyggelse en hög andel gång- och cykelresor till/från tåget, och därmed ökad fysisk aktivitet i transportsystemet.
Människors hälsa - fysisk aktivitet	-	-	-	-	Positivt: Åtgärden främjar genom sin centrala placering och närhet till tät bebyggelse en hög andel gång- och cykelresor till/från tåget, och därmed ökad fysisk aktivitet i transportsystemet.		
Landskap							
Biologisk mångfald, växt- och djurliv	-	-	-		Negativt: Anläggande av ny järnväg innebär att mark tas i anspråk för ny infrastruktur där växt- och djurlivet påverkas negativt. Till exempel renar som sedan tidigare vistats periodvis i området och förekommande fjällbjörkskog kommer att behöva avverkas. Ökat buller och vibrationer påverkar även den biologiska mångfalden negativt.	Negativt	Inspråktagande av mark innebär negativ påverkan på biologisk mångfald och landskapets skala, struktur och visuella karaktär. Ny sträckning skapar även barriärer och begränsar människors och djurs rörlighet i området. För att minska den negativa barriäreffekten anläggs passager för djur och människor.
Forn- och kulturlämningar	-	-	-	-	Försumbart: Inom utredningskorridoren finns tre kända fornlämningar som kan påverkas. Inom korridoren finns även ett flertal övriga kulturhistoriska lämningar. Åtgärdens effekter på forn- och kulturlämningar bedöms som försumbara.		
Landskap: barriäreffekter	-	-	-		Negativt: Anläggande av ny järnväg skapar barriäreffekter där människors och djurs rörlighet begränsas. Planskilda passager och faunapassage anläggs för att minska den ökade barriäreffekten.		
Landskap: skala, struktur, visuell karaktär	-	-	-		Negativt: Anläggande av ny järnväg påverkar landskapets skala, struktur och visuella karaktär negativt.		
Övriga externa effekter							
Olyckor och emissioner, exkl. CO2 - Inom Kiruna (mellan start/målpunkt och station)	0,6651	mnkr/år	16,6		-	Negativt	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.
Olyckor och emissioner, exkl. CO2 - Till/från Kiruna	0,0281	mnkr/år	0,7		-		
Olyckor och emissioner, exkl. CO2 (överflyttade resenärer från tåg till bil) - Förbi Kiruna	-1,6416	mnkr/år	-41,0	-24	-		
Rennäring	-	-	-		Negativt: Ny järnväg innebär en barriär och markanspråk. Passager tillsammans med stängselåtgärder medger säkra passager för rennäringen.		

Ekonomiska effekter							
Budgeteffekter							
Drivmedelsskatt (Inom Kiruna + Förbi Kiruna)	0,305	mnkr/år	7,6	8	-	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader							
Inbesparade JA-kostnader	15,0869	mnkr/år	376,3	376	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd							
Drift och underhåll	-2,8226	mnkr/år	-70,4	-88	-	Försumbart	-
Reinvestering	-0,7056	mnkr/år	-17,6		-		
SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD				1371			
NETTONUVÄRDE				-1072	SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER		Negativt
Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl Kalkylen fångar effekter gällande tillgänglighet och restid för resenärer med start/mål Kiruna samt för genomgående resenärer på basis av tidsvinster från Trafikverkets Kapacitetscenter. DoU har beräknats utifrån spårmetrar och antal växlar. Totalt sett fångas nyttorna relativt väl, även om osäkerheterna i antaganden i handkalkylen finns. Osäkerheterna påverkar samtliga kalkyler för objektet och påverkar heller därför inte dess inbördes rangordning.				Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter Sammanvägningen av ej beräknade effekter är osäker men bedöms vara negativ. Positiva effekter i form av ökad tillgänglighet och ökad kollektivtrafikresande vilket i sin tur ökar biljettintäkter för persontransportföretag. Driftskostnaderna för persontrafiken överskattas norr om och underskattas söder om Kiruna. Negativa effekter för landskap och biologisk mångfald.			

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet:	Olönsam
Slutlig sammanvägd bedömning av:	Upprättaren

Motivering:

Syftet är att beakta lokaliseringsval, vilket gör att nettonuvärdet ej kan ställas mot andra objekt.

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.

3. Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Näst störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel	Motivering
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Åtgärden bedöms bidra i relativt lika stor utsträckning till kvinnors och mäns behov av en framkomlig, tillförlitlig och säker resa.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Lokalt	Regionalt	Neutralt	Störst nyttor tillfaller resenärer som ska till eller från Kiruna, framför allt avseende resor till/från stationen. En mindre sammantagen nytta uppkommer för regionala tågresenärer.
Län	Norrbotten	Neutralt	Neutralt	De nyttor som uppstår tillfaller Norrbottens län. Stationsläget kan inte sägas påverka andra län.
Kommun	Kiruna	Gällivare	Kiruna	Störst fördel tillfaller Kiruna kommun. Även Gällivare kommun gynnas av åtgärden genom förbättrad tillgängligheten till Kiruna nya centrum. Kiruna kommun får även lokala negativa effekter pga. markintrång.
Näringsgren	Turismnäring och tjänstesektorn	Järnmalm, järn och slagg	Rennäringen	Störst fördel tillfaller turismnäringen med destination Kiruna med ökad tillgänglighet till en centralt belägen järnvägsstation. Dock beräknas resenärer med måldestination Riksgränsen få försämrad restid. Näst störst fördel tillfaller gruvnäringen genom ökad kapacitet på befintlig järnväg vid Kiruna malmbangård. Störst nackdel får rennäringen med ökat intrång i betesmark.
Trafikslag	Spår	Gods-järnväg	Neutralt	Åtgärden gör järnvägen tillgängligare och snabbare för majoriteten av resenärerna, och ger goda möjligheter till att per fots eller med cykel resa till/från stationen. Näst störst fördel får godstrafiken på järnväg genom ökad kapacitet på Malmbanan.
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Unga vuxna: 18-25 år	Neutralt	Störta fördel får vuxna och unga vuxna då dessa grupper utgör mestadels av turister och tjänsteresenärer.

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

Kommentar:

Turistaktörer som verkar efter malmbanan mot Riksgränsen och Narvik ser genom åtgärden tillgängligheten till deras verksamheter minska något jämfört med den nuvarande lokaliseringen av stationen. Turismnäringen och tjänstesektorn gynnas av åtgärden i Kiruna genom centralt belägen station. Även godstransporter gynnas positivt av åtgärden. Negativa effekter lokalt genom intrång i landskapet och påverkan på rennäring.

Objektnummer: JN1804a Ärendenummer: TRV 2020/66057;TRV 2020/71233
Kontaktperson: Stenman Marie, IVn2, 0771-921 921
Skede: Plan inför val av lokaliseringsalternativ
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2021-08-26

Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

Har FKB gjorts?	Nej
-----------------	-----

Kommentar:

4. Transportpolitisk målanalys

Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Ekologisk hållbarhet

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.

Ekonomisk hållbarhet

Det finns betydande nyttor som främst avser resenärer inom Kiruna och restidsvinster för godstransporter, men dessa motsvarar inte den höga investeringskostnaden. Åtgärdens bidrag till ekonomisk hållbarhet bedöms som negativ.

Bedömningen baseras på den samhällsekonomiska analysen som tyder på att åtgärden är samhällsekonomiskt olönsam.

Social hållbarhet

Åtgärden är socialt hållbar eftersom kollektivtrafiken blir tillgängligare och mer användbar, vilket främjar jämlikhet och jämställdhet. Hälsoeffekterna är positiva genom mer fysisk aktivitet i transportsystemet, även trafiksäkerhetseffekterna bedöms som positiva genom överflyttning från personbil- till kollektivtrafik.

Bedömningarna av långsiktig hållbarhet är gjorda av:

Upprättare

Bedömning av bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Tabell 4.1 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
Medborgarnas resor Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Åtgärden minskar risken för störningar i persontågstrafiken då den högbelastade sträckan mellan Peuravaara och Kiruna malmbangård inte behöver nyttjas.
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Med stationsläge i den nya stadskärnan blir resandet bekvämare och tryggare.
Näringslivets transporter Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Åtgärden med nysträckning bidrar till lägre kapacitetsutnyttjande på sträckan runt Luossajärvi, vilket bedöms minska risken för förseningar och trafikstörningar för näringslivets transporter på Malmbanan.
	Kvalitet	Positivt bidrag: Ökad tillförlitlighet och mindre risk för störningar gynnar kvaliteten på näringslivets transporter, med avseende på tidsmässig kvalitetsförbättring.
Tillgänglighet regionalt och mellan länder Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Positivt bidrag: Åtgärden ökar tillgängligheten med kollektivtrafik till arbetsplatser och bostäder i Kiruna och gynnar även pendlingstrafiken mellan Kiruna och Gällivare.
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag: Genom resandeutbyte i centrala Kiruna ökar tillgängligheten till långväga tågresor till exempelvis Stockholm.
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Genom resandeutbyte i centrala Kiruna ökar tillgängligheten till långväga tågresor till exempelvis Stockholm, Narvik, Luleå och Umeå.
Jämställdhet Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Positivt bidrag: Åtgärden bidrar till nytta för kollektivtrafikresenärer vilket förbättrar möjligheten och förutsättningarna att åka kollektivt, kvinnor åker i större utsträckning kollektivtrafik än män och bedöms därför få något större nytta av åtgärden.
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Alla berörda har samma möjligheter att komma till tals genom samråd och planprocessen.
Funktionshindrade Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade	Positivt bidrag: Den nära anslutningen till övrig kollektivtrafik och det centrala läget gör kollektivtrafiken mer användbar för funktionshindrade då beroendet av skjuts till/från stationen minskar.

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
Barn & unga Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	Inget bidrag: Åtgärden avser ökad kapacitet för person- och godstrafik på järnväg vilket inte i någon större utsträckning påverkar barns och ungas möjligheter att på egen hand gå eller cykla till/från skolan.
	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Positivt bidrag: Åtgärden främjar kollektivtrafik för resor mellan Kiruna och andra orter samt placerar järnvägsstationen inom gång- och cykelavstånd för många av stadens boende och arbetsplatser. Andelen gång- och cykelresor av kortväga resor bedöms därför öka.
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Positivt bidrag: Åtgärden bidrar till en attraktivare och tillgängligare kollektivtrafik och bedöms därför öka andelen kollektivtrafikresor.

	Mål	Bedömning och motivering
Hänsynsmål		
Klimat Transportsektorn bidrar till miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan 2014:137".	Påverkan på mängden fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg	Inget bidrag: Kalkylmässigt innebär åtgärden ökad restid för genomgående tågresenärer vilket kan innebära överflyttning av resenärer från tåg till bil. Detta vägs mot minskad restiden för tågresenärer inom Kiruna som kan innebära överflyttning av resenärer från bil till tåg. Sammanvägt bedöms åtgärden ha försumbara effekter på mängden fordonskilometrar.
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka energianvändningen per fordonskilometer.
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Anläggningsmassan ökar, likaså behovet av drift- och underhåll. Båda tar energi i anspråk.
Hälsa Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.	Människors hälsa	
	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Inget bidrag: Kunskap saknas i aktuellt skede. Åtgärden är föremål för vidare utredning.
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Kunskap saknas i aktuellt skede. Åtgärden är föremål för vidare utredning.
Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet	Negativt bidrag: För delar av motionsspåren vid Lombolo uppnås inte riktvärdet för friluftsområden.	

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positivt bidrag: Åtgärden främjar fysisk aktivitet i transportsystemet genom att kollektivtrafiken blir attraktivare och, för de flesta resenärer, närmare start- och målpunkter i Kiruna.
	Befolkning	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: Den nära anslutningen till övrig kollektivtrafik och det centrala läget gör kollektivtrafiken mer användbar för barn, funktionshindrade och äldre, då skjuts till/från stationen minskar och möjligheten att ta sig fram självmant ökar.
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: Genom sitt centrala läge och genom att möjliggöra integration av flera kollektivtrafiktyper, ökar åtgärden möjligheter till utbud och aktiviteter.
	Luft	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Negativt bidrag: Kalkylmässigt leder åtgärden till en viss ökning av kväveoxider och partiklar.
	Halter av kväveoxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids	Inget bidrag: Ej tätort med åtgärdsprogram.
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Miljö kvalitetsnormerna för luft bedöms ej överskridas.
	Vatten	
	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Inga kommunala vattentäkter finns inom utredningsområdet och inga enskilda brunnar för vattenuttag har identifierats via SGI:s brunnsarkiv.
	Mark	
	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Inga kända potentiellt förorenade områden bedöms påverkas enligt utformningsförslaget.
	Betydelse för skyddsvärda områden	Negativt bidrag: Sträckan ligger inom våtmarksområden och naturvärdesobjekt med påtagliga naturvärden. Åtgärden innebär ett väsentligt intrång i den väst-östliga korridoren av naturmiljö söder om Kiruna, med stora markanspråk och fragmentering av naturmiljön. Sträckan, inkl. ombyggnad av Lombololened, ligger även inom riksintresse för kulturmiljö och riksintresse för rennäringen.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Kunskap saknas i aktuellt skede. Åtgärden är föremål för vidare utredning.
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Kunskap saknas i aktuellt skede. Åtgärden är föremål för vidare utredning.
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Negativt bidrag: Sträckan ligger inom våtmarksområden och naturvärdesobjekt med påtagliga naturvärden vilket kan påverkas negativt under driftskedet. Detta kommer att utredas vidare under nästa skede i planeringsprocessen.
Landskap	Landskap	
	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Negativt bidrag: Anläggande av ny järnväg påverkar landskapets skala, struktur och visuella karaktär negativt. Viltstängsel och faunapassage kan mildra de negativa effekterna.
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	
	Betydelse för mortalitet	Negativt bidrag: Åtgärden innebär ny järnväg i en jungfrulig mark. Detta bedöms påverka mortaliteten negativt. Viltstängsel ingår i anläggningskostnaden.
	Betydelse för barriärer	Negativt bidrag: Åtgärden innebär en ny järnväg inom Laevas och Gabnas samebyar, och ligger inom riksintresse för rennäringen. Området är utpekade som rastbete och stör förflyttningar av renar. Åtgärden innebär också barriärer för andra djur. Planskilda passager och faunapassager anläggs för att minska den ökade barriäreffekten.
	Betydelse för störning	Negativt bidrag: Åtgärden medför ökade bullernivåer och vibrationer utmed ny sträckning, vilket påverkar växt- och djurlivet negativt.
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Negativt bidrag: Ny järnväg innebär intrång och ianspråktagande av jungfrulig mark vilket bedöms påverka betydelsen för förekomst av livsmiljöer negativt.
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Negativt bidrag: Ny järnväg innebär intrång och ianspråktagande av jungfrulig mark vilket bedöms påverka betydelsen för förekomst av livsmiljöer negativt.
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	
Betydelse för utpekade värdeområden	Negativt bidrag: Åtgärden kan ha en viss påverkan på kända fornlämningar och kulturhistoriska lämningar.	

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för strukturomvandling	Negativt bidrag: Åtgärden innebär en negativ påverkan på landskapets struktur i form av bruk/användning, framförallt vid de mer jungfruliga områdena. Den visuella och fysiska karaktären bryts i och med anläggandet av ny järnväg.
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Negativt bidrag: Nytt stationsläge vid Kiruna nya centrum innebär en påverkan på riksintresset för kulturmiljö, särskilt med koppling till övergripande samband genom att att kopplingen mellan stad, järnväg, gruva och omland minskar.
	Betydelse för utradering	Inget bidrag: Kunskap saknas i aktuellt skede. Åtgärden är föremål för vidare utredning.
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Inget bidrag: Förbättrad trafiksäkerhet inom Kiruna och till/från Kiruna men försämrade trafiksäkerhet förbi Kiruna till följd av trafiköverflyttning från tåg till bil. Finns även en ökad risk för obehörigt spårintrång och suicid. Sammanvägt bedöms åtgärden ha försumbara effekter på trafiksäkerheten.

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

Tabell 4.2 Kostnadseffektivitet

	Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning	Effektivitetstal	Enhet
Trafiksäkerhet D	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	Ej angett	D/mdkr
Trafiksäkerhet DAS	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade och allvarligt skadade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	Ej angett	DAS/mdkr
Restid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	0,19	restid tim/tkr
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	0,77	ton/mnkr

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Åtgärden uppfyller genomgående de transportpolitiska funktionsmålen och flera av hänsynsmålen, men har också negativa effekter genom intrång i landskap, betydande markanspråk ända in i den nya stadskärnan, samt reducerade naturvärden och av miljö för renskötsel.

Resultat från Klimatkalkyl

Tabell 4.3 Utsläpp och energianvändning: Byggande, drift, underhåll, reinvestering

	Koldioxidutsläpp, ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	19905	84
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	325	1,62
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	19486	97,1

Bilaga: klimatkalkyl (jp kiruna alt väst till nya centrum) – bilaga seb.pdf

Kommentar:

Bilagor och referenser

Bilagor

AKK	
2a	FKS
Klimatkalkyl	
2b	Klimatkalkyl 2021-04-12
SEA	
1a	kalkyl_ny_jarnvagsstation_kiruna_210622
1b	kalkyl_ny_jarnvagsstation_kiruna_210622_KA0
1c	kalkyl_ny_jarnvagsstation_kiruna_210622_KA50
1d	ArbetsPM_jp_kiruna_210614
1e	ArbetsPM Sampers 20210409
1f	Medelförseningar utvalda platser KMB 20210331
1g	PM kapacitetseffekter 20210327
1h	Transporttider Kiruna 20210331

Referenser

Beteckning	Beskrivning
Referens 1	Sampers riggning Person2040_210101_v11_JP_Kiruna_v01
Referens 2	Samrådshandling: Kiruna, Ny järnvägsstation 20210412
Referens 3	Beskrivning av alt Kiruna malmbangård, 20210510

System-ID, nummer för identifikation i databas: 894f59c3-56bd-474f-9efd-b777fc82a47f

Utskriftsdatum : 2021-08-26