

Ärendenummer
TRV 2024/74784

Dokumentdatum
2024-12-05

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig
Beslutat av
Anders Ljungberg

Mottagare
Trafikverket Norra regionen

Kopia till
Diariet

Fastställelse av järnvägsplan för ombyggnad av Nattavaara driftplats/bangård, bandel 117, Gällivare kommun, Norrbottens län

Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 2 kap. 15 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg att fastställa järnvägsplanen för ombyggnad av Nattavaara driftplats/bangård.

Fastställelsen gäller plankartorna med status fastställelsehandling, betecknade 166060-10-RITF-0005A, 166060-10-RITF-0006A och 166060-10-RITF-0007A.

Fastställelsen gäller också:

- Bilaga till plankartor avseende bullerskyddsåtgärder, daterad 2024-03-22. Förtydliganden om Sk1. Erbjudande om fastighetsnära bullerskyddsåtgärd.

Järnvägsanläggningen ska dessutom utformas i huvudsak så som den sökande har åtagit sig enligt planbeskrivningen och i övrigt.

Sökande

Trafikverket Norra regionen.

Beskrivning

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

Den planerade järnvägen

Projektet omfattar förlängning av driftplatsen (bangården) i Nattavaara längs Malmbanan för att möjliggöra möte med 750 meter långa tåg och samtidig infart på spår 1, 2 och 3. De nya spåren dimensioneras för STAX, största tillåtna axellast, på 35 ton och kommer att kunna trafikeras av tåg med en hastighet på upp till 80 km/h. Förlängningen av driftplatsen sker söderut i anslutning till befintlig anläggning med nya växlar i rakt läge. I norra delen flyttas växlar in på rakspår och ersätts med nya växlar. En uträtning av spåret söder om driftplatsen innebär att spårgeometrin förbättras. Åtgärderna i järnvägsplanen omfattar en cirka 1,6 kilometer lång sträcka.

Ärendenummer
TRV 2024/74784Dokumentdatum
2024-12-05Beslutat av
Anders Ljungberg

Sidospåret, befintligt spår 5, har förvärvats av den sökande från tidigare infrastrukturägaren och ska vara kvar som uppställningsspår/reparationsspår. Spåret, som är oelektrifierat, byggs inte om men förses med en serviceyta.

En ny 175 meter lång plattform ska också anläggas söder om nuvarande plattform med tillhörande väderskydd m.m. I projektet ingår även att det ombyggda järnvägsområdet stängslas in. Stängsling kommer utgöras av en kombination mellan ej klippbart stängsel (suicidprevention) och viltstängsel.

Avvattning sker genom diken, dräneringsledningar, brunn och trummor. Dagvattensystemet kommer att rustas upp. Anläggningen anpassas till de klimatförändringar som förväntas under dess tekniska livslängd. Trädsäkring, dvs avverkning av träd, kommer att ske på den västra sidan om järnvägen längs den del av sträckan där kurvrätningen görs.

Servicevägar anläggas i nära anslutning till driftplatsen för drift och underhåll av bland annat växlar. Även Rallarevägen och Majas väg (mot bensinstationen) kommer utgöra servicevägar.

Plankorsningen med väg 818 byggs om för att förbättra framkomligheten. Vägen breddas med 1,5 meter på vardera sida cirka 30 meter före och efter korsningen. Nya bommar och elskyddsportal anläggs. Plankorsningen med den enskilda vägen Rallarevägen uppfyller inte dagens riktlinjer då den bland annat korsar fler än ett spår. Korsningen föreslås därför stängas.

Lokalisering

Olika alternativ för kurvrätningen har utretts, väster om befintligt spår, i befintligt spårläge och öster om befintligt spår.

En kurvutretning väster om befintligt spår har valts som innebär att växlar kan placeras i rakspår och möjliggöra längre tåg på driftplatsen. Spårgeometrin förbättras. En nackdel med det alternativet är att vattendraget Saitijoki behöver grävas om till följd av kurvrätningen.

En kurvrätning i befintligt spårläge skulle innebära mindre intrång i omgivande natur jämfört med nysträckning och en något bättre spårgeometri jämfört med dagens situation. Spårgeometrin skulle dock inte vara optimal och banvallen skulle behöva byggas om. Alternativet uppfyller inte krav på en funktionell driftplats, där bland annat växlar inte kan förläggas i rakspår.

En kurvrätning öster om befintligt spår har också valts bort till följd av större påverkan på fornminnen och kulturhistoriska lämningar i jämförelse med västra sidan. För att räta ut spåret krävs en något längre sträcka och mer intrång/markanspråk med bland annat påverkan på sjön Merilaisjärvi. På grund av svårare markförhållanden beräknades kostnaden bli upp till fyra gånger dyrare än valt alternativ.

För plankorsningen med Rallarevägen, som stängs, har olika alternativ för en planskild korsning dock utretts vilka utgjorts av bro över järnvägen med raka ramper, spiralramper eller trappor och

hissar men även ett alternativ under järnvägen. Samtliga planskilda alternativ har avfärdats bland annat eftersom de, i förhållande till befintlig plankorsnings funktion och låga trafikvolym, skulle kräva kostnadsdrivande förstärkningsåtgärder och åtgärdsförslag som bedömts vara samhälls-ekonomiskt olönsamma.

Mark som kommer att tas i anspråk

Mark och särskilda rättigheter som belastar marken kommer att tas i anspråk för järnvägen på det sätt som redovisas på plankartorna. Markanspråken påverkar i huvudsak skogsmark men även mindre ytor tomtmark, hårdgjord mark och vägmark.

Sammanlagt kommer cirka 3,3 hektar mark att tas i anspråk med äganderätt. Cirka 2 hektar mark kommer att tas i anspråk med servitutsrätt för trädsäkring, serviceväg och för att anlägga, vidmakthålla och underhålla dike samt rätt att anlägga, bibehålla och vid behov vidmakthålla bäcken Saitijoki.

Vid ombyggnaden av väg 818 kommer 380 kvadratmeter mark att tas i anspråk med vägrätt för nytt vägområde.

Cirka 1,8 hektar mark, som behövs för att bygga järnvägen, planeras att/avses tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Nyttjanderätten gäller under den tid som anges på plankartorna.

Kommunala planer

För det berörda området gäller följande kommunala planer:

- Översiktsplan för Gällivare kommun
- Byggnadsplan för Nattavare stationssamhälle
- Detaljplan för del av Gällivare bandel 100:1 mfl Nattavvara station
- Detaljplan för Nattavaara fastigheten Meurisvare 1:99

Buller och vibrationer

Buller

Ett antal bostadsfastigheter berörs av ljudnivåer över riktvärdena för buller från järnvägen. Fastighetsnära bullerskyddsåtgärder, fasadåtgärder och/eller åtgärd på uteplats, erbjuds ägarna till 19 bostadsfastigheter (totalt 20 byggnader) vilket framgår som erbjudande av skyddsåtgärd på plankartorna samt av bilaga till dessa. Bullerskyddsåtgärder längs järnvägen, bullerskyddsskärmar och bullerskyddsvallar, har utretts men har visat sig inte vara samhällsekonomiskt lönsamma att utföra. Föreslagna bullerskyddsåtgärder minskar även ljudnivåerna inomhus från väg 818 för de bostadsfastigheter som omfattas av fastighetsnära bullerskyddsåtgärder till följd av buller från järnvägen. Sidospåret, befintligt spår 5, kommer användas som reparationsspår/uppställningsspår. Buller från fordon på tomgång, fordonservice etc. från uppställningsplatser bör bedömas som industribuller och inte trafikbuller. Riktvärden för industribuller enligt Naturvårdsverkets rapport 6538, "Väg-

ledning om industri- och annat verksamhetsbuller” tillämpas. Användningen av spår 5 kommer vara oregelbunden, med mer användning på sommaren än på vintern. Det innebär att detta inte är en regelbundet återkommande bullerhändelse som förekommer dagligen. Beräkningar av ljudnivåer från uppställningsspåret visar de högsta nivåerna som kan uppkomma. Riktvärdet för industribuller överskrids kvällstid för de närmaste bostadsfastigheterna. Det har inte bedömts rimligt att genomföra källnära åtgärder mot industribuller då sådana åtgärder skulle bli mycket kostsamma, samtidigt som störningarna förekommer relativt sällan. Fastighetsnära åtgärder på bostadsfastigheter specifikt för industribuller har inte heller bedömts vara nödvändiga då närliggande bostäder antingen har en god ljudisolering eller kommer att erbjudas åtgärd mot trafikbuller.

Vibrationer

Trafikverkets riktvärde för vibrationer är 0,4 mm/s och det värdet får överskridas högst fem gånger per natt (trafikmedelårnatt 22 - 06). Värdet 0,4 mm/s överskrids för fem bostadsfastigheter men inte fler än fem gånger per natt eftersom antalet tågpassager kommer vara färre än fem. Några vibrationsdämpande åtgärder under järnvägsspåren kommer inte att utföras. Dock bedöms risken för störande markvibrationer minska eftersom plankorsningen vid Rallarevägen stängs, befintliga växlar i närheten av korsningen flyttas och avvattningen förbättras.

Natura 2000, riksintressen, annan reglering av markanvändningen och miljökvalitetsnormer Natura 2000-områden och riksintressen

Malmbanan är av riksintresse för kommunikation.

Råneälven inklusive biflödet bäcken Saitijoki utgör en del av Natura 2000-området Råneälven. Till följd av kurvrätningen måste en del av Saitijoki grävas om och lokaliseras i ett mer västligt läge. Eftersom vattendraget ingår i Natura 2000-området har den planerade åtgärden i vattendraget tillståndsprövats enligt miljöbalken. Länsstyrelsen i Norrbottens län har 2022-12-08 meddelat tillstånd för en permanent omgrävning av Saitijoki med stöd av 7 kap. 28a § miljöbalken. För tillståndet gäller ett antal villkor som i huvudsak handlar om hur den nya bäckfåran ska utformas och hur arbetet ska genomföras. Tillståndsbeslutet gäller till och med år 2030. Omgrävningen av Saitijoki hanterats genom en anmälan om vattenverksamhet. En anmälan har lämnats in till länsstyrelsen som i beslut 2023-01-25 förelagt den sökande om att vidta vissa försiktighetsmått vid bedrivande av vattenverksamheten. Beslutet gäller till och med år 2030.

Projektet ligger också inom ett riksintresse för naturvård, Råneälven, och inom ett riksintresse för friluftsliv, Råne älvdal.

Åtgärderna i järnvägsplanen bedöms inte medföra någon betydande påverkan på riksintresset för naturvård eftersom de huvudsakligen genomförs inom befintlig järnvägsfastighet och/eller på tidigare exploaterat område i direkt anslutning till driftplatsen/bangården.

Stängning av plankorsningen med Rallarevägen och stängsel bedöms öka säkerheten. Förändringarna innebär dock att barriäreffekten kan komma att öka. Eftersom platsen redan utgör en befintlig järnvägsmiljö förväntas förändringen över lag bli liten och åtgärderna bedöms därmed inte medföra någon betydande påverkan på riksintresset för friluftsliv.

Rennäring

Projektet berör vinterbetsland för Unna Tjerusj sameby och sommarbetesland för Gällivare skogssameby. Projektet berör också den östra utkanten av riksintresset för rennäringen. Riksintresset bedöms inte heller påverkas negativt då markintrånget är mycket marginellt. Förutsättningarna för rennäringsens bedrivande i området bedöms inte förändras jämfört mot nuvarande förhållanden.

Skyddade arter/naturvärden

Områden med påtagligt naturvärde berörs, bland annat nuvarande stationsområde. Inom dessa områden finns naturvårdsarter och även arter upptagna i artskyddsförordningen (fridlysta) har observerats som mattlumner, revlumner och huggorm. Även olika fågelarter finns i området. Samtliga fågelarter är fridlysta enligt artskyddsförordningen men några särskilda skyddade fåglar har inte pekats ut.

Alla lumnerarter är fridlysta i hela landet enligt 9§ artskyddsförordningen. En lokal för mattlumner och en för revlumner påverkas av åtgärderna. För mattlumner bedöms åtgärderna inte försämra artens bevarandestatus regionalt eller nationellt. Arten bedöms som livskraftig och är inte rödlistad. Gynnsam bevarandestatus bedöms inte påverkas. Dispens från Artskyddsförordningen bedöms inte krävas. Om det är möjligt kan mattlummern flyttas till annan lämplig plats. Revlummern som påträffats i direkt anslutning till Saitijoki har hanterats inom ramen för tillståndsprövningen. Beståndet ska avgränsas och bevaras så långt som möjligt. Natura 2000-tillstånd har erhållits av länsstyrelsen.

Om enstaka huggorm påträffas kan den fångas in för att flyttas till en säkrare plats. Om ett flertal huggormar, exempelvis ett ormbo, påträffas krävs artskyddsdispens.

Strandskydd

Projektet berör strandskyddsområden för Råneälven och biflödet Saitijoki. Omgrävning av en del av Saitijoki krävs. Åtgärderna försämrar inte förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och goda livsvillkor för djur och växtliv vid vatten. Påverkan på Saitijoki bedöms inte innebära några förändringar av betydelse för allmänhetens möjlighet att röra sig längs vattendraget. Strandskyddets andra syfte, att bevara goda livsvillkor för djur och växtarter, bedöms också vara tillgodosett genom att hänsynsåtgärder vidtas.

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer för utomhusluft överskrids inte.

Råneälven och biflödet Saitijoki utgör vattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer för vatten. Projektet ligger också inom grundvattenförekomsten, SE741019-173302, som omfattas av miljökvalitetsnormer för grundvatten.

Mängden dagvatten och föroreningshalter bedöms inte öka genom åtgärderna. Dagvattenhantering utformas så att ingen direktavrinning sker till vattendragen. Åtgärderna bedöms inte försvåra möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för vattenförekomsterna. Detsamma gäller miljökvalitetsnormerna för grundvattenförekomsten då planerade schaktarbeten inte bedöms påverka grundvattnet. Inga nya eller tillkommande föroreningshalter bedöms tillföras men med en bättre dagvattenhantering bedöms föroreningsbelastningen sannolikt kunna minska något till recipient.

Miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten berörs inte.

Finansiering och byggstart

Kostnaden för projektet har beräknats till cirka 298 miljoner kronor i 2021 års prisnivå. Finansiering sker med medel ur den nationella planen med planerad byggstart 2026.

Andra utredningar och beslut

Planläggningen enligt lagen om byggande av järnväg har föregåtts av en förberedande studie i form av en åtgärdsvalsstudie för kapacitetsåtgärder längs Malmbanan och Ofotbanen samt en fördjupning av åtgärdsvalsstudien för Nattavaara.

Länsstyrelsen i Norrbottens län har beslutat att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Den sökandes handläggning av järnvägsplanen

Under planarbetet har den sökande genomfört samråd och kungjort planförslaget med miljökonsekvensbeskrivning och övrigt underlag och låtit det granskas. Vid granskningen kom det in ett yttrande där synpunkterna handlar om stängning av plankorsningen med Rallarevägen, översvämningar av Rallarevägen samt bullerskydd.

Den sökande har i granskningsutlåtandet i huvudsak redovisat att stängningen av plankorsningen är en trafiksäkerhetsåtgärd eftersom risken för olyckor är större vid passage av fler än ett spår. Rallarevägen är en enskild väg och åtgärder längs vägen ingår inte i projektet. Vidare framgår att inga bullerplank planeras och på fastigheten planeras för fastighetsnära åtgärder. Det ombyggda järnvägsområdet kommer att stänglas in.

Länsstyrelsens yttrande

Länsstyrelsen i Norrbottens län har tillstyrkt att järnvägsplanen fastställs.

Skälen för Trafikverkets beslut

Allmänt

Malmbanan är Sveriges tyngst trafikerade järnväg och en av de viktigaste för transport av människor och gods. Den sträcker sig mellan Boden och Riksgränsen och vidare till Narvik i Norge. Malmbanan ingår i det utpekade Transeuropeiska transportnätet (TEN-T nätet) och är av internationell betydelse. Den ingår även i det utpekade strategiska godsnätet och i en av EU föreslagen prioriterad transportkorridor i öst-västlig riktning i norra Europa (NEWkorridoren) samt i Botniska korridoren. Det är huvudtågvägen inom Nordkalottområdet och enda transportvägen för gruvverksamheten i norra Sverige.

Malmbanan har idag stora kapacitetsproblem, framför allt med korta mötesstationer. Krav på möjlighet att trafikera med längre och tyngre tåg på sträckan ökar. Eftersom banan är enkelspårig har driftplatserna, där mötesmöjlighet finns, en central roll för att trafikeringen ska kunna ske med god kapacitet. Det pågår ett flertal projekt längs Malmbanan för att förbättra kapaciteten för både person- och godståg samt driftplatsförlängningar för att möjliggöra möten mellan längre tåg. Ändamålet med projekt i Nattavaara är att skapa en effektiv, tillgänglig och välfungerande järnväg mellan Luleå och Kiruna. Driftplatsen/bangården tillåter idag möten med 521 meter långa tåg men då många tåg är längre, malmtågen är ofta 746 meter, behöver den förlängas och rustas upp för att klara dagens krav.

Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen

Den sökande har sammanfattat och kommenterat de synpunkter som kom in vid granskningen i ett granskningsutlåtande. Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning.

Kompletteringar under fastställelseprövningen

Trafikverket har begärt att den sökande ska göra vissa justeringar på plankartorna genom att ta bort spår som ska rivas, justera gränsmarkeringar för markanspråk och ändra redovisning av räcke i höjd med nuvarande stationsområde till ej klippbart stängsel. Ny plattform skulle även redovisas på plankartorna.

Vidare skulle den sökande komplettera fastighetsförteckningen med ledningsägare för en ledningsrätt, vatten och avlopp, och med gemensamhetsanläggningen Nattavaara ga:12. Trafikverket har även begärt att den sökande ska underrätta Försvarsmakten om järnvägsplanen, redovisa hur den skyddade arten revlumner påverkas och hanterats och redovisa hur avgränsningen av bullerberörda bostadsfastigheter gjorts samt komplettera redovisning av ljudnivåer i tabell som utgör underlag till järnvägsplanen.

Den sökande skulle också intyga att järnvägsplanen kungjorts på Trafikverkets hemsida i samband med granskningen.

Den sökande har justerat plankartorna. Vissa följdändringar har även gjorts på illustrationskartor och översiktskartor. På plankartorna har också tydliggjorts vilka stängsel som ska utgöras av ej klippbart stängsel. Justeringarna avseende att ta bort spår som ska rivas och gränsmarkeringar utgör inga ändringar i sak och bedöms utgöra redaktionella ändringar som inte kräver någon ytterligare kommunikering. Spår som utgår har bland annat redovisats på illustrationskartor. Där har också redovisats vilka stängsel som ska utgöras av ej klippbara stängsel.

Räcket vid stationsområdet som ska ersättas med ej klippbart stängsel, huvudsakligen i samma läge, bedöms inte behöva kommuniceras ytterligare eftersom stängslet ligger inom Trafikverkets fastighet i direkt anslutning till spåren och inte i direkt närhet till bostadsfastigheter.

Ny plattform bedöms utgöra en del av åtgärdens huvudsakliga utformning och bör därför redovisas på plankartorna. Av järnvägsplanens handlingar i övrigt har det framgått att en ny plattform ska anläggas och därför bedömer Trafikverket att någon ytterligare kommunikering inte behövs.

Fastighetsförteckningen har kompletterats med ledningsägare för ledningsrätten, Gällivare kommun, och gemensamhetsanläggningen. Kommunen har bekräftat att de är ledningsägare och har också underrättats om järnvägsplanen vid granskningen. Nattavvara ga:12 som avser bland annat vägar i Nattavaara, däribland Rallarevägen, är outredd men Gällivare kommun sköter idag driften av vägen.

Försvarsmakten har underrättats och inkommit med ett yttrande där de inte har något att erinra. Försvarsmakten är positiv till de förändringar och förbättringar som planeras. De önskar dock lyfta behovet av att lossa och lasta tågsätt från sidospår och ser gärna att sidospårets stoppblock kompletteras med ändlastramp samt ytor för på- och avlastning av långa fordon. Den sökande har svarat Försvarsmakten att det finns goda förutsättningar och ytor rent generellt för att lossa och lasta inom driftplatsen från det icke elektrifierade spår 5. I detaljprojekteringen kommer den sökande att undersöka möjligheten att komplettera spåret med ändlastramp och i övrigt om möjligheten finns att tillgodose Försvarsmaktens önskemål. Trafikverket gör bedömningen att någon ytterligare kommunikering inte behöver genomföras.

Den sökande har redovisat en tabell och utbredningskartor där det framgår avgränsningen av bullerstörda bostadsfastigheter. Trafikverket konstaterar att det är de bostadsfastigheter där riktvärdena för trafikbuller överskrids av åtgärden i järnvägsplanen som tagits upp i del 4 i fastighetsförteckningen och underrättats om järnvägsplanen. Då samtliga ägare till bullerstörda bostadsfastigheter underrättats gör Trafikverket bedömningen att de handlingar som tillkommit inte behöver kommuniceras ytterligare.

I tabell med ljudnivåer för bullerstörda bostadsfastigheter hade ljudnivåer vid uteplats för utbyggnadsalternativet efter bullerskyddsåtgärder inte angetts för vissa fastigheter. Eftersom inga uteplatsåtgärder är aktuella på dessa fastigheter så gäller samma ljudnivå vid uteplatsen som

redovisas för utbyggnadsalternativet före vidtagna bullerskyddsåtgärder. Trafikverket bedömer att kompletteringen i tabellen utgör en redaktionell ändring som inte behöver kommuniceras.

Den sökande har redovisat att revlumner hanterats inom ramen för Natura 2000 tillståndsprövningen för vattendraget Saitijoki. Detta har förtydligats i planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivningen.

Den sökande har därutöver också intygat att järnvägsplanen kungjorts på Trafikverkets hemsida på internet.

Kommunicering under fastställelseprövningen

Den som har framfört synpunkter under granskningen har fått se det som senare har tillkommit i ärendet, som har betydelse för ärendets prövning, och fått möjlighet att lämna ytterligare synpunkter. Under denna kommunikering kom det in ett yttrande från *Birger Dynesius, Nattavaara*, som ser stängningen av Södra järnvägsöverfarten som ett stort intrång i byns rekreation och skulle vilja ha en gångtunnel eller liknande under järnvägen. Alternativt att den förses med bommar. Övergången användas inte bara av biltrafik utan stråket runt med Rallarevägen är ett mycket populärt promenadstråk. Mycket skotertrafik trafikerar också övergången.

När södra överfarten stängs tvingas boende längs Rallarevägen använda den östra utfarten mot väg 818. Delar av Rallarevägen brukar översvämmas och därför borde Trafikverket ta ansvar och se till att fast boende längs vägen får en farbar väg som fungerar hela året.

Han framför vidare att han trott att ett bullerplank skulle sättas upp vid hans fastighet. Problemet är inte innemiljön. När tågen kommer så går det inte att föra ett normalt samtal utomhus eller under sommartid sova med öppet fönster. Ser helst ett bullerplank istället för fönsteråtgärder.

Slutligen frågar han om stängslet/planket kommer gå in på hans fastighet.

Trafikverkets kommentar

Plankorsningen med Rallarevägen uppfyller inte dagens riktlinjer då den bland annat korsar fler än ett spår. Stängningen av plankorsningen är en trafiksäkerhetsåtgärd. I och med ombyggnaden byggs tre spår förbi befintlig plankorsning. Risken för olyckor är större vid passage av fler än ett spår. Det tar längre tid att passera spåren, tåg kan komma från olika riktningar eller tätt inpå varandra. Tåg kan blockera korsningen under längre tid. Eftersom det är en driftplats förekommer växlingsrörelser där tåg kan röra sig fram och tillbaka. Av underlaget till järnvägsplanen framgår att den sökande har studerat olika förslag till en planskild passage och att samtliga planskilda alternativ har avfärdats bland annat eftersom de, i förhållande till befintlig plankorsnings funktion och låga trafikvolym, skulle kräva kostnadsdrivande förstärkningsåtgärder och åtgärdsförslag som bedömts vara samhällsekonomiskt olönsamma.

Åtgärder på Rallarevägen ingår inte i järnvägsplanen. Vägen är enskild, ingår i Nattavaara ga:1, men det är Gällivare kommun som idag sköter driften av vägen.

Bullerskyddsåtgärder, fasadåtgärder (fönster och/eller ventil) och åtgärd vid uteplats, kommer att erbjudas. Bullerberäkningarna visar att med dessa åtgärder kommer ljudnivåerna att sänkas inomhus och vid uteplats. Av underlaget till järnvägsplanen framgår att olika bullerskyddsskärmar längs järnvägen studerats för att skydda bostadsfastigheter öster om järnvägen, däribland för Nattavaara 20:33. En bullerskyddsskärm längs järnvägen skulle inte vara samhällsekonomiskt lönsam att uppföra och därför erbjuds istället fastighetsnära bullerskyddsåtgärder.

Stängslet, ett ej klippbart stängsel, kommer att placeras utanför fastigheten mot järnvägen. Fastigheten berör inte av något markanspråk.

Speciella frågor i projektet

Påverkan på Natura 2000-område och riksintressen

Länsstyrelsen i Norrbottens län har tidigare meddelat tillstånd enligt 7 kap. 28 a§ miljöbalken för en permanent omflyttning av bäcken Saitijoki som ingår i Råneälvens Natura 2000-område. För själva Råneälven bedömer Trafikverket att projektet inte på ett betydande sätt påverkar de värden som utgör grunden för Natura 2000-området.

Trafikverket bedömer också att projektet inte påtagligt skadar berörda riksintressen.

Samråd

Länsstyrelsen har beslutat att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I motiven till beslutet framgår i stort att ombyggnaden huvudsakligen sker inom befintligt stationsområde med måttlig påverkan på naturmiljö och små konsekvenser för närboende med anledning av buller och vibrationer. Riksintressen bedöms inte heller påverkas negativt men däremot medför den planerade kurvrätningen ingrepp i vattendraget Saitijoki som ingår i Natura 2000-området. Sammantaget anses åtgärden ha en sådan omfattning, påverkan eller kumulativa miljöeffekter att det innebär en betydande miljöpåverkan.

Om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska samråd också ske med statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda. I arbetet med framtagandet av järnvägsplanen har, efter länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, inbjudan till samråd gjorts genom annonsering och genom utskick till kommunen, länsstyrelsen, lantmäteriet, samebyar och fastighetsägare. Inbjudan till samråd med allmänheten har skett genom annonseringen.

I samband med framtagandet av handlingar för ansökan om Natura 2000-tillstånd har samråd skett förutom med kommunen, länsstyrelsen, samebyar och fastighetsägare även med berörda myndigheter såsom Skogsstyrelsen, Naturvårdsverket och Havs- och vattenmyndigheten. Samråd har här även skett med Naturskyddsföreningen. Trafikverket bedömer att de samråd med berörda

myndigheter och organisationer som skett i Natura 2000 ärendet innebär att de även informerats om projektet och haft möjlighet att lämna synpunkter.

Samråd med Sametinget har genomförts inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. I ett yttrande i detta samråd framförde Sametinget i huvudsak information om det aktuella området, om riksintresse för rennäringsområdet, hur berörda samer ska ges möjlighet till inflytande samt om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning avseende samisk markanvändning.

Trafikverket bedömer mot ovanstående bakgrund sammantaget att samrådsförfarandet kan godtas.

Buller och vibrationer

Med fastighetsnära bullerskyddsåtgärder kommer riktvärdet 30 dBA ekvivalent ljudnivå inomhus eller 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus vid uteplats inte att överskridas.

Maximal ljudnivå nattetid inomhus, 45 dBA, överskrids vid 16 bostadsfastigheter men ljudnivåerna överskrider i huvudsak inte Trafikverkets riktlinjer för maximal ljudnivå, där 45 dBA maximal ljudnivå får överskridas högst 5 gånger per natt med upp till 5 dBA. För en bostadsfastighet kommer dock 50 dBA maximal ljudnivå inomhus att överskridas eftersom det inte har bedömts rimligt att erbjuda de omfattande åtgärderna av väggar som skulle krävas för att klara den ljudnivån. Överskridandet är dock färre än 5 gånger per natt och högsta acceptabla värde klaras.

Maximal ljudnivå utomhus vid uteplats, 70 dBA, överskrids vid 26 bostadsfastigheter men ljudnivåerna överskrider inte Trafikverkets riktlinjer för maximal ljudnivå, där 70 dBA maximal ljudnivå får överskridas högst 5 gånger per timme under dag- och kvällstid med upp till 10 dBA. Riktvärdet 60 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad kommer att överskrids vid 10 bostadsfastigheter då inga bullerskyddsåtgärder längs spåret vidtas.

Inga bostadsfastigheter finns i närheten plankorsningen med väg 818 där åtgärder för vägen vidtas. För bostadsfastigheter längs vägen i övrigt medför projektet ingen påverkan på ljudnivåerna från vägen. Däremot kommer åtgärder för att minska ljudnivåerna från järnvägen även att minska ljudnivåerna från vägen för berörda bostadsfastigheter.

Trafikverket bedömer sammantaget att föreslagna bullerskyddsåtgärder är tillräckliga till omfattning och utförande.

Särskilda bullerskyddsåtgärder för buller från uppställningsspåret har inte bedömts vara motiverade med hänsyn till att det handlar om en sällan förekommande störning från uppställningsspåret/reparationsspåret där särskilda åtgärder inte kan motiveras. Trafikverket delar den bedömningen.

Detaljplaner

Gällivare kommun har upphävt delar av byggnadsplanen för Nattavaare stationssamhälle där järnvägsplanen bedömts vara i strid med byggnadsplanen.

Avseende "Detaljplan för Nattavaara fastigheten Meurisvare 1:99" bedömer Trafikverket att den enbart angränsar till redovisat servitut för serviceväg. Vid jämförelse mellan detaljplanekartan och detaljplanens avgränsning (yttre gräns) som redovisas på plankarta 166060-10-RITF-0007A så bedöms inte gränsen på plankartan stämma helt med detaljplanens verkliga utbredning där plangränsen i detaljplanen följer fastighetsgräns.

Artskydd

Arter av lummer påverkas av ombyggnaden. Länsstyrelsen har i sin tillstyrkan över järnvägsplanen inte uttryckligen uppmärksammat frågan om artskyddsdispens. Trafikverket finner mot bakgrund av vad som framkommit i ärendet om artskydd inga hinder mot att fastställa järnvägsplanen.

Miljökvalitetsnormer – luftkvalitet och vattenförekomster

Trafikverket bedömer att projektet inte medför att miljökvalitetsnormer för utomhusluft överskrids. Projektet bedöms inte heller att försvåra möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för de berörda vattenförekomsterna. Länsstyrelsen delar uppfattningen att den planerade upprustningen av dagvattensystemet kommer att förhindra att miljökvalitetsnormerna för Råneälv och Saitijoki försämras. Järnvägsplanen bedöms inte strida mot bestämmelserna om miljökvalitetsnormer i 5 kap. 4 § miljöbalken.

Trafikverkets samlade bedömning

Trafikverket bedömer att en ombyggnad enligt järnvägsplanen är motiverad och har tillräcklig aktualitet. Järnvägsplanen har handlagts i enlighet med reglerna i lagen och förordningen om byggande av järnväg. Järnvägens sträckning strider inte mot kommunens översiktsplan. Den planerade järnvägen överensstämmer med berörda detaljplaner.

Trafikverket bedömer att projektet är förenligt med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hållningsbestämmelser och bestämmelser om miljökvalitetsnormer. Anläggningen innebär även i övrigt en lämplig användning av mark- och vattenresurser.

Den föreslagna ombyggnaden medför att befintlig driftplats/bangård förlängs för att möjliggöra möte med 750 meter långa tåg med samtidig infart. Det innebär att järnvägen får ett lämpligt läge och utförande. Ombyggnaden sker inom och så långt som möjligt i anslutning till befintlig driftplats/bangård. Därmed tillgodoses ändamålet med järnvägen med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskäligen kostnad.

Trafikverket bedömer att de fördelar som planen medför överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda när den sökande får ta mark och särskilda rättigheter i anspråk. Trafikverket bedömer att det behov och den omfattning av tillfällig nyttjanderätt som har redovisats i järnvägsplanen är skäliga.

Trafikverket gör sammantaget bedömningen att järnvägsplanens utformning, omfattning och åtgärder innebär en lämplig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen.

Ärendenummer
TRV 2024/74784

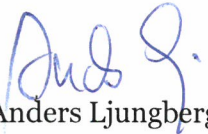
Dokumentdatum
2024-12-05

Beslutat av
Anders Ljungberg

Överklagande

Detta beslut får överklagas hos regeringen, se bilaga.

Beslutande i detta ärende har varit biträdande chefsjurist Anders Ljungberg med Anders Olsson som föredragande.



Anders Ljungberg

Bilagor

1. Anvisning "Hur man överklagar"
2. Allmänna upplysningar – fastställd järnvägsplan

Kopia till:

Länsstyrelsen i Norrbottens län

Lantmäteriet (efter laga kraft)

Regionförbundet i Norrbottens län

Gällivare kommun

Fastighetsägare och rättighetsinnehavare, m.fl. enligt ärendets fastighetsförteckning

Anders Ljungberg

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2024/74784, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum 2024-12-05, Konfidentialitetsnivå 1 Ej känslig, Beslutat av Anders Ljungberg Dokumenttyp BESLUT

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort.

Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Ärendenummer
TRV 2024/74784
Motpartens ärendenummer

Dokumentdatum
2024-12-05

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Hur man överklagar

Om ni vill överklaga Trafikverkets beslut ska ni skriftligen ange vilket beslut ni överklagar och redogöra för den ändring som ni begär.

I skrivelsen ska ni ange i vilken egenskap ni överklagar. Om ni klagar i egenskap av ägare till en fastighet som berörs bör ni även ange fastighetens registerbeteckning.

Skrivelsen ska vara undertecknad av er eller ert ombud och innehålla namnförtydligande, postadress och telefonnummer. Ombudet ska bifoga en fullmakt.

Skrivelsen ställs till regeringen men skickas eller lämnas till Trafikverket, Ärendemottagningen, Planprovning, Box 810, 781 28 Borlänge.

Skrivelsen måste vara hos Trafikverket **senast den 9 januari 2025**.

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2024/74784, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum 2024-12-05, Dokumenttyp BREV, Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort.

Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Allmänna upplysningar, fastställd järnvägsplan

Fastställelsebeslutets giltighetstid

Beslutet gäller det år det får laga kraft och följande fem kalenderår. Beslutet upphör alltså att gälla om järnvägsbygget inte har påbörjats inom den tiden.

Rätt att lösa in mark

När beslutet fått laga kraft har den som ska bygga järnvägen rätt att lösa in mark med eventuella byggnader som enligt järnvägsplanen ska användas för järnvägsändamål. Även nyttjanderätt, servitut och liknande som gäller inom sådan mark eller sådana utrymmen får lösas in.

Beslutet innebär också att den som ska bygga järnvägen har rätt att få tillfällig nyttjanderätt till de särskilt markerade områden som framgår av järnvägsplanen. Det kan till exempel handla om mark som behövs för transportvägar, upplag eller baracker under byggtiden. Nyttjanderätten gäller under så lång tid som anges i järnvägsplanen.

Undantag från bestämmelser i miljöbalken

Beslutet innebär att:

- förbud som avser åtgärder inom generellt biotopskyddsområde inte gäller
- dispens från strandskydd inte krävs, och att
- samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken inte behövs för åtgärder som ingår i den fastställda planen.

Utgångspunkter för bedömning av buller

Följande riktvärden för trafikbuller anges i proposition 1996/97:53 ”Infrastrukturinriktning för framtida transporter”, som har antagits av riksdagen:

- 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus
- 45 dB(A) maximal ljudnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad
- 60 dB(A) ekvivalent ljudnivå utomhus i bostadsområde i övrigt
- 70 dB(A) maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Riktvärdena ska ses som långsiktiga mål för bostäder som påverkas av buller från järnvägstrafiken. Riktvärdena bör normalt inte överskridas vid

Ärendenummer
TRV 2024/74784
Motpartens ärendenummer

Dokumentdatum
2024-12-05

nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av järnväg, men de är inte rättsligt bindande. Vid tillämpningen bör man ta hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

När det inte är nybyggnad eller väsentlig ombyggnad genomför Trafikverket ett åtgärdsprogram som syftar till att förbättra inomhusmiljön. Då anses det, enligt Mark- och miljööverdomstolens praxis, rimligt att genomföra skyddsåtgärder om bullernivån inomhus överskrider 55 dB(A) maximal ljudnivå fler än fem gånger per natt.

När man bedömer behovet av skyddsåtgärder gör man normalt först en bedömning av bostadshusens fasaddämpning. Om en sådan bedömning inte har gjorts antas schablonmässigt att fasaden dämpar ljudnivån inomhus med 30 dB(A). Normalt är fasaddämpningen större. Beräkningar av buller tar bland annat hänsyn till trafikmängderna på banan, olika tågtyper och längder på tågsätten, hastighet, terrängförhållanden och bebyggelse.

Järnvägen måste stämma med detaljplan och områdesbestämmelser

En järnväg måste byggas så att den stämmer med kommunens detaljplaner. Om järnvägsprojektet medför att någon detaljplan måste ändras får den berörda delen av projektet inte påbörjas förrän beslutet om detaljplanen har börjat gälla. Motsvarande gäller för områden med områdesbestämmelser.

Frågor som inte omfattas av fastställelsebeslutet

Fastställelseprövningen omfattar inte frågor som hör till byggskedet. Sådana frågor behandlas vid exempelvis markåtkomstförhandling eller lantmäteriförrättning eller i samband med att bygghandlingar för projektet upprättas. Detta gäller bland annat:

- ersättning för mark som tas i anspråk
- ersättning för miljöskador
- läget av nya enskilda vägar
- omläggningar av ledningar
- rivning eller flyttning av byggnader utanför det fastställda området
- tillstånd och villkor för att bygga eller riva anläggningar i vatten
- påverkan på omgivningen under byggtiden.

Lantmäteriförrättning

Mark och utrymmen för den planerade järnvägen kommer att överföras till en järnvägsfastighet genom en lantmäteriförrättning.

Ärendenummer
TRV 2024/74784
Motpartens ärendenummer

Dokumentdatum
2024-12-05

En järnvägsplan kan illustrera förslag till nya enskilda vägar och anslutningar samt ledningsomläggningar utanför järnvägsmarken. Sådana frågor kan komma att hanteras i lantmäteriförrättningar.

Byggförbud

Fastställelsebeslutet innebär att det krävs tillstånd från Trafikverket för att uppföra byggnader, göra tillbyggnader, utföra andra anläggningar eller vidta andra åtgärder som väsentligt kan försvåra användningen av järnvägsmarken för järnvägsändamål.

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2024/74784, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum 2024-12-05, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

