

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Sikträsk bangårdsförlängning

Gällivare kommun, Norrbottens län

Järnvägsplan 2021-09-27

Uppdragsnummer: 166061



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Ramboll Sweden AB

Dokumentdatum: 2021-09-27

Ärendenummer: TRV 2020/51343

Uppdragsnummer: 166061

Kontaktperson: Sofia Jonsson, Trafikverket

Innehåll

1. Sammanfattning	4
2. Planläggningsbeskrivning.....	4
3. Samrådsrets	5
4. Samråd	6
4.1 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	6
4.1.1 Länsstyrelsen Norrbotten.....	6
4.1.2 Gällivare kommun.....	8
4.1.3 Skogsstyrelsen	9
4.1.4 Samebyarna Unna Tjerusj och Báste čearru	9
4.1.5 Enskilda som kan bli särskilt berörda.....	9
4.2 Samråd i skede samrådshandling.....	11
4.2.1 Länsstyrelsen Norrbotten.....	11
4.2.2 Gällivare kommun.....	12
4.2.3 Räddningstjänsten	14
4.2.4 Skogsstyrelsen	14
4.2.5 Statens fastighetsverk.....	15
4.2.6 Vattenfall	15
4.2.7 Samebyarna Unna Tjerusj och Báste čearru	15
4.2.8 Enskilda som kan bli särskilt berörda.....	16

1. Sammanfattning

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samråd i projekt Sikträsk bangårdsförlängning bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats under de två samråd som genomförts under våren 2020 och våren 2021.

Under det första samrådet våren 2020, inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, uttryckte Länsstyrelsen bland annat att samrådsunderlaget var otydligt i fråga om påverkan på områden med naturvärden, nyckelbiotoper och naturvårdsavtal samt avseende åtgärder för att minska risker orsakade av klimatförändringar. Länsstyrelsen framhöll även vikten av den arkeologiska utredningen som underlag för beslut om betydande miljöpåverkan. Under det första samrådet inkom synpunkter på den föreslagna ersättningsvägen, stängsel, utformning av järnvägsspår samt arbete vid byggskede.

Efter det första samrådet kompletterades planhandlingarna bland annat med utförd naturvärdesinventering och PM Kulturarvsanalys för samrådsunderlag. En klimatkalkyl samt förslag på reducerad klimatpåverkan har upprättats i skede samrådshandling. I och med att utredningsområdets storlek minskades gav Länsstyrelsen besked om att en arkeologisk utredning inte behövs.

Länsstyrelsen beslutade 2020-09-02 att Sikträsk bangårdsförlängning inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Med beslutet skickade Länsstyrelsen bland annat synpunkter på eventuell påverkan på renbetesmark, barriäreffekter, hantering och beaktande av miljökonsekvenser samt vikten av att samråda med berörda samebyar om allt som kan komma att påverka rennäringen i området och inte enbart placering av stängsel.

Under det andra samrådet våren 2021 inkom bland annat synpunkter på Harrå Sikträskvägen, ÅDT 2040 för malmtåg, tillstånd för den nya enskilda vägen, provtagning av dricksvattenbrunnar samt påverkan på Natura 2000-vattendrag. En synpunkt inkom avseende samrådsplikt när områden med Naturvårdsavtal, nyckelbiotoper och objekt med naturvärden berörs. Även under detta samråd inkom synpunkter på den föreslagna ersättningsvägen samt stängsel.

Alla inkomna synpunkter, protokoll, minnesanteckningar etcetera finns diarieförda på diarienummer TRV 2020/51343.

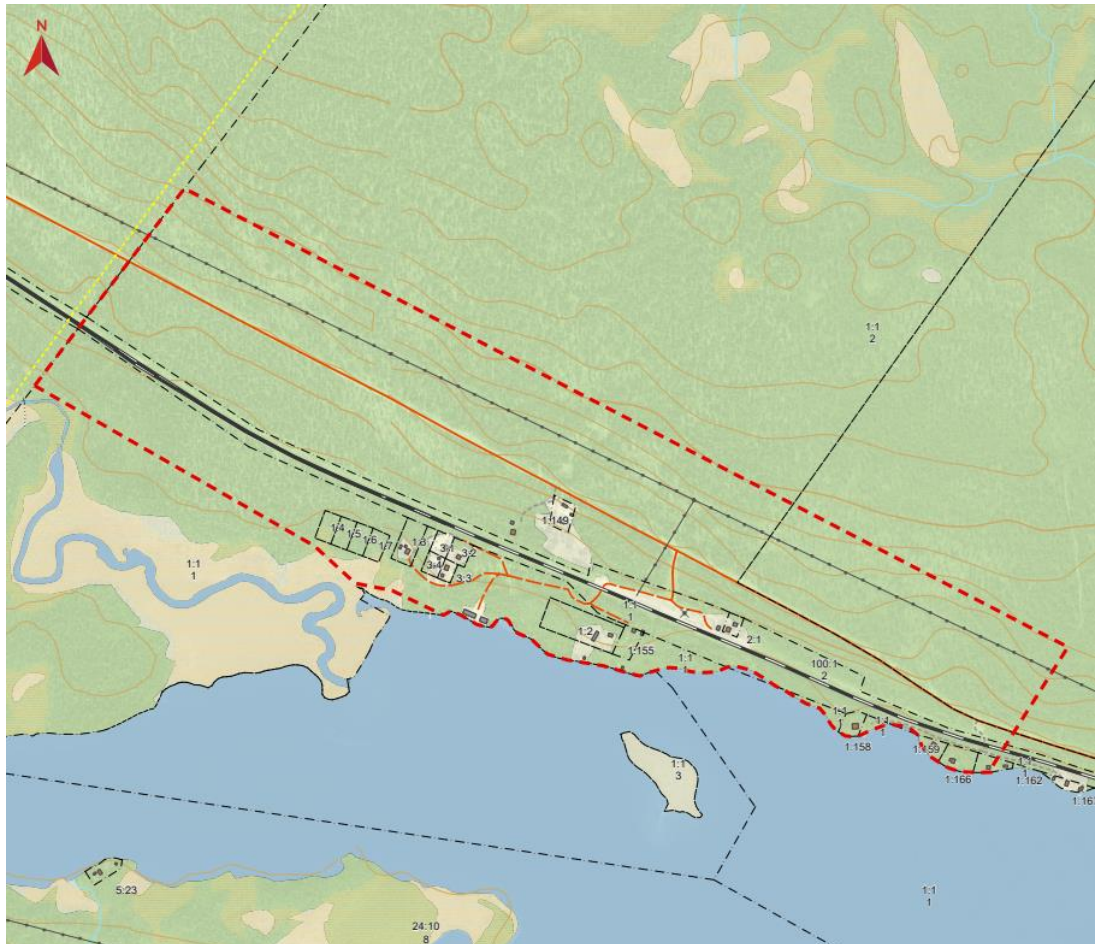
2. Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskrets som berörs. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivning för projektet har tagits fram 2020-04-28 och uppdaterats 2021-03-19.

3. Samrådsrets

Samrådsretsen har definierats utifrån påverkansområde för projektet. Samrådsretsen består av verksamhetsutövare, boende och fastighetsägare inom Sikträsk bangårds närområde, länsstyrelsen i Norrbottens län, Gällivare kommun, Räddningstjänsten, Skogsstyrelsen, berörda samebyar, ett flertal föreningar och organisationer samt ledningsägare och rättighetshavare inom aktuellt område, se figur 1.



Figur 1. Samrådsretsen för projekt Sikträsk bangårdsförlängning avgränsad med röd streckad linje.

4. Samråd

4.1 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Med samrådsunderlaget som grund har samråd hållits med allmänhet och andra berörda, myndigheter och organisationer inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

Samrådsunderlaget och planlägningsbeskrivningen har skickats till Gällivare kommun och Länsstyrelsen i Norrbotten.

Information om var handlingarna har funnits tillgängliga har skickats ut till enskilda som kan bli särskilt berörda, myndigheter och organisationer enligt framtagen sändlista. Samrådsunderlaget har funnits tillgängliga digitalt på Trafikverkets hemsida och fysiskt på Trafikverkets kontor i Luleå samt på Gällivare kommun från 20 maj 2020. Annonsering har skett i NSD och Norrbottens Kuriren den 19 maj 2020. Samrådstiden för skriftliga yttranden var under perioden 20 maj 2020 – 18 juni 2020. Under denna period fanns det möjlighet att lämna synpunkter på samrådsunderlaget.

Vid ett antal tillfällen har enskilda tagit kontakt med Trafikverkets projektledare per telefon. Totalt 9 stycken yttranden som berör samrådsunderlaget har inkommit. Samtliga inkomna yttranden finns sammanställda i samrådsredogörelsen.

Inget samrådsmöte har ägt rum i detta skede.

4.1.1 Länsstyrelsen Norrbotten

Samråd med Länsstyrelsen i Norrbottens län genomfördes genom att de digitalt tillsändes ett samrådsunderlag. I ett senare skede tillsändes till Länsstyrelsen ett uppdaterat samrådsunderlag samt samrådsredogörelsen. Detta har Länsstyrelsen lagt till grund för beslut om betydande miljöpåverkan (se kap. 4.2.1.).

4.1.1.1. Länsstyrelsens synpunkter på samrådsunderlaget

Länsstyrelsen har 2020-06-21 inkommit med följande synpunkter på samrådsunderlaget:

1. När det gäller kända naturvärden så är våtmarkerna runt Ammasjoki, söder om bangården, klassade som klass 2 (höga naturvärden) i våtmarksinventeringen. Det är ganska otydligt beskrivet hur naturvärden nyckelbiotoper med naturvårdsavtal samt område med naturvärden kommer att påverkas av ombyggnationen och därmed kan det bli svårt att avgöra om det är BMP eller inte på det här underlaget.

Trafikverkets kommentar:

Naturvärdesinventeringen i fält utfördes under samrådsperioden. Område för inventeringen har justerats efter att samrådsunderlaget gick ut och omfattar nu delar av våtmarksinventeringen (VMI). Trafikverket bifogar karta över aktuellt inventeringsområde samt sammanställningskarta och bilder från fältinventering vid område inom VMI. Rapport från naturvärdesinventeringen kommer dock inte vara färdigställd till samrådsunderlaget inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Med stöd av utförd fältinventering kan Trafikverket förtydliga bedömning av projektets påverkan på naturvärdena i området.

Inom inventeringsområdet finns ett grönmarkerat område (se sammanställningskarta) som nu är bedömt till mosse av nordlig typ. Inom den typen råder näringsfattig till extremt näringsfattiga förhållanden med få arter. I detta speciella fall är området även kraftigt påverkat av avverkning/röjning (se bilder), spångar, bryggor med mera. Sammantaget innebär det att inga naturvärden, speciellt inte naturvärdesklass 2, föreligger här. Övriga området österut inom blåmarkerat fält består av fast mark, inga naturvärden.

En mindre förekomst av revlummer, ungefär vid gröna stjärnan. Fridlyst art men som bedöms som livskraftig och ej rödlistad (se sammanställningskarta).

Området inom röd cirkel finns en nybyggd stuga med en nybruten väg (se sammanställningskarta och bilder). Området är avverkat och röjt men det finns några naturvärdestallar kvar.

En ungefärlig placering av en kalkkälla är markerad med blå stjärna (se sammanställningskarta).

Bedömning efter fältinventering är att det inte finns några speciella naturvärden i området förutom de gamla enstaka naturvärdestallar (levande och torrfuror). Dessa finns företrädesvis i röda cirkeln och i anslutning till den.

Nyckelbiotoper med naturvårdsavtal bedöms få liten påverkan. En skyddszon bedöms kunna behållas mellan område med nyckelbiotoper och ersättningsväg, vilken då minimerar påverkan. Under den fortsatta projekteringen kommer ersättningsvägens dragning att utredas vidare med hänsyn till naturtallarnas placering.

2. Den arkeologiska utredning i området som sker i sommar kommer att vara ett viktigt underlag för att bedöma BMP och bör därmed finnas med i kommande underlag. Detta är särskilt viktigt om lagskyddade fornlämningar påträffas.

I underlaget bör Norrbottens teknologiska megasystem beskrivas och den eventuella påverkan på detta. Området har också nyttjats för rennäring med ett rengärde som inte verkar vara aktivt i dag. Därmed bör en beskrivning över det historiska nyttjandet som omfattar rennäringen i området ingå.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket bifogar "PM Kulturarvsanalys för samrådsunderlag" inför beslut om betydande miljöpåverkan. I denna anges att Sikträsk inte har objekt med särskilt högt kulturhistoriskt värde eller värden på nationell och regional nivå i megasystemet. Inte heller på lokal nivå finns särskilda värden i t.ex. kända kommunala kulturmiljöprogram. Megasystemet bedöms därför inte få någon påverkan av projektet.

Trafikverket har lämnat in en ansökan om arkeologisk utredning till Länsstyrelsen och det pågår en dialog om behovet av en utredning. Om en utredning utförs kommer den att presenteras i nästa skede av järnvägsplanen. Idag finns det inga kända fornlämningar i området.

3. I avsnitt 4.6 Klimat och risker finns endast åtgärder för att minska utsläpp av växthusgaser med. Åtgärder för att minska risker orsakade av klimatförändringar beskrivs inte. Det bör tydliggöras för att uppmärksamma på eventuella risker, förslagsvis med text om hur aktuellt område kan påverkas av klimatförändringar: Ökad nederbörd och förändrad nederbördskaraktär, ökade temperaturer, risk för skogsbrand med mera. Lämpligt är förstås även att ange vilka åtgärder som kan vidtas för att minska risker.

Förslagsvis kan rubriceringar enligt följande användas för att inte olika klimatåtgärder ska sammanblandas: Klimat med underrubriker: Minskade klimatgasutsläpp, Klimatförändring samt klimatanpassning. I detta sist nämnda avsnittet kan med fördel användas underlag i avsnitt 7.5 där det något mer tydligt framgår gällande klimatförändringar och klimatanpassning. Det vore även önskvärt med en precisering av vad som avses med "extra säkerhetsparametrar i beräkningarna" där det är lämpligt är att referera till bransch-standard eller Trafikverkets rekommendationer gällande markavvattning kopplat till klimatförändringar.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för Länsstyrelsens förslag på tydligare rubriksättning. Kända klimatförändringar är bland annat ökad nederbörd och ökade temperaturer. I kommande projektering ska åtgärder dimensioneras för de väderhändelser som framtida klimatförändringar kan förväntas innebära och ska följa Trafikverkets kravdokument, "Avvattningsteknisk dimensionering och utformning TDOK 2014:0051".

Arbete med att minska klimatgasutsläppen i samband med projektering, byggnaden och underhåll av den aktuella driftplatsen sker kontinuerligt under projektets gång. Arbetet följer TDOK 2015:0007 Klimatkalkyl – infrastrukturhållningens energianvändning och klimatpåverkan i ett livscykelperspektiv. En klimatkalkyl samt förslag på reducerad klimatpåverkan kommer att upprättas i kommande planskede.

Det är främst materialval och transporter av massor och material som är de mest koldioxidintensiva i projektet. I projekteringsarbetet ingår optimering av masshantering för att minska transport av schakt- och fyllnadsmassor som i sin tur minskar utsläpp av koldioxid. Spårmaterial från spår 1 och 2 ska återanvändas för förlängning av spår 3 och därmed minska behovet av nytt material.

Projektet ska använda material i enlighet med "Sortimentslista - tekniskt godkänt järnvägsmateriel" dvs. av Trafikverket genom central upphandling godkända system och komponenter.

4.1.2 Gällivare kommun

Trafikverket har haft ett tidigt dialogmöte med Gällivare kommun 2020-04-08. Minnesanteckningar från mötet finns diarieförda hos Trafikverket. Vid mötet presenterade Trafikverket projektet. Gällivare kommun tog med sig informationen för att diskutera

projektet internt och meddelade att de lämnar eventuella synpunkter vid samråd avseende samrådsunderlaget.

4.1.2.1 Gällivare kommuns synpunkter på samrådsunderlaget

Samråd med kommunen genomfördes genom utskick av samrådsunderlag med brev. Kommunen har inte lämnat något yttrande avseende samrådsunderlaget.

4.1.3 Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen har inkommit med synpunkter om att nyligen bildat Naturvårdsavtal och Nyckelbiotop som ligger i angränsning till planområdet bör bevaras orört.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar hänsyn till synpunkten i det kommande arbetet och i upprättandet av järnvägsplanen. I samband med framtagande av berört naturvårdsavtal har Trafikverket meddelat Skogsstyrelsen att järnvägsplanen kan medföra intrång. I naturavtalsremissen har Skogsstyrelsen fått underlag om föreslaget utredningsområde från Trafikverket.

4.1.4 Samebyarna Unna Tjerusj och Báste čearru

Samebyarna Unna Tjerusj och Báste čearru har inkommit med synpunkter om att få vara delaktig vid utformning och placering av nytt stängsel.

Trafikverkets kommentar:

Placering och utformning av nytt stängsel utreds i arbetet med järnvägsplanen. Trafikverket kommer i det fortsatta arbetet att ytterligare samråda med berörda.

4.1.5 Enskilda som kan bli särskilt berörda

Till denna samrådsgrupp tillhör exempelvis ägare av fastigheter i anslutning till Sikträsk bangård som kommer att påverkas av längre färdväg och ökad barriäreffekt till följd av ny placering av plankorsningen och ersättningsväg. Inför samrådet skickade Trafikverket ett brev med information om projektet samt hur och när yttranden kunde delges Trafikverket.

4.1.5.1 Synpunkter på samrådsunderlaget

Nedan sammanfattas de skriftliga synpunkter som inkommit i samband med samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, uppdelat per ämnesområde.

Ersättningsväg

Synpunkter har lämnats angående att vägar planeras att stängas och dras om, vilket bland annat innebär längre sträckor till ett antal fastigheter. Ett förslag är att ersättningsväg på södra sidan om driftplatsen dras parallellt med järnvägsspåret.

Synpunkter har inkommit om de kostnader som tillkommer när den enskilda vägen ersätts och blir längre. Önskan är att Trafikverket ska bekosta vägunderhållet såsom material och snöröjning från Sikträskvägen och över den planerade plankorsningen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkterna för det fortsatta arbetet. För att möjliggöra en förlängning och öka säkerheten på driftplatsen planeras den

enskilda vägen att stängas och plankorsning att flyttas. Förslag på ersättningsvägar tas fram för att säkerställa tillgängligheten till berörda fastigheter.

I järnvägsplanen tas endast förslag på placering och utformning av ersättningsvägar fram. Ersättningsvägarnas placering fastställs inte i järnvägsplanen utan prövas i kommande lantmäteriförrättning. I förrättningen prövas även frågan om ersättning.

Stängsel

Synpunkter har inkommit då befintliga grindar i stängslet inom driftplatsen planeras att stängas och det blir längre avstånd för att ta sig över spåret.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkterna. Åtgärder genom instängsling av driftplatsen med ej-klippbart stängsel planeras för att öka säkerheten för både människor och vilt i området. Placering och utformning av nytt stängsel utreds i arbetet med järnvägsplanen. Trafikverket kommer i det fortsatta arbetet att ytterligare samråda med berörda.

Utformning järnvägsspår

Synpunkter har lämnats avseende ny längd och lutning på spåret inom driftplatsen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med inkomna synpunkter i det fortsatta arbetet. Förlängning av driftplatsen planeras för att möjliggöra samtidigt infart av tåg med en längd på 750 meter. Utformning av spåret utreds i kommande projektering.

Arbete vid byggskede

Synpunkten har kommit in om att berörda markägare, föreningar och sameby ska kontaktas innan arbeten påbörjas. Man förväntar sig även att säkerheten vid tyngre transporter längs Sikträskvägen säkerställs under byggnationen.

Trafikverkets kommentar:

Byggarbeten hanteras enligt gällande rutiner. Trafikverket tar till sig synpunkten för det kommande arbetet.

4.2 Samråd i skede samrådshandling

Under perioden 21 april – 21 maj 2021 presenterades samrådshandlingarna, daterade 2021-03-22. Under denna tid har kommun, länsstyrelse, region, myndigheter, organisationer, allmänheten och enskilda som särskilt berörs fått inkomma med synpunkter på samrådshandlingarna och komplettera med förutsättningar inom utredningsområdet.

Samrådshandlingarna och planlägningsbeskrivningen har skickats till Länsstyrelsen Norrbotten, Gällivare kommun och övriga myndigheter, organisationer och enskilda som kan bli berörda enligt framtagna samrådsrets. Samrådsunderlaget har även funnits tillgängligt digitalt på Trafikverkets hemsida samt fysiskt på Trafikverkets kontor i Luleå och på Gällivare kommun under hela samrådsperioden. Annonsering har skett i NSD och Norrbottens Kuriren 17 april 2021.

Trafikverket har utöver skriftligt samråd haft digitala samrådsmöten med Länsstyrelsen Norrbotten, Gällivare kommun, Vattenfall, samebyarna Unna Tjerusj och Báste čearru, ägare/delägare av fastigheter som berörs av den föreslagna vägdragningen samt fastighetsägare till banvaktarstugan. Genomförda möten sammanfattas i inledningen till respektive myndighet, organisation eller fastighetsägare.

På grund av coronapandemin hölls inget samrådsmöte på orten. Alla i samrådsretsen blev istället erbjudna ett digitalt samrådsmöte i samband med utskick av samrådshandlingarna. Ingen återkom med önskan om ett sådant möte.

4.2.1 Länsstyrelsen Norrbotten

Sedan det första samrådet har skriftlig dialog förts med Länsstyrelsen angående behovet av en arkeologisk utredning. Länsstyrelsens besked 2020-06-17 är att det utifrån utredningsområdets storlek inte krävs någon arkeologisk utredning. Planbeskrivningen har uppdaterats med detta inför det andra samrådet i skede samrådshandling.

Länsstyrelsen beslutade 2020-09-02 att Sikträsk bangårdsförlängning inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen menar att åtgärden därmed inte kan anses ha en sådan omfattning, påverkan eller kumulativa miljöeffekter att det skulle innebära betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen lyfter att utbygganden huvudsakligen sker inom befintligt stationsområde och redan påverkade områden, inga områden med höga naturvärden kommer påverkas samt att inga kända forn- eller kulturlämningar finns inom området som inte heller är utpekade i kulturmiljöprogrammet. Länsstyrelsen saknar förvisso uppgifter om eventuell påverkan på renbetesmark i handlingarna samt vilka barriäreffekter ny väg, plankorsning och stängsel kommer att innebära, men bedömer inte heller att det skulle vara av den omfattningen att det innebär betydande miljöpåverkan.

I det fortsatta arbetet med planförslaget inklusive miljöbeskrivningen anser länsstyrelsen att följande bör beaktas tillsammans med länsstyrelsens tidigare lämnade synpunkter (se kap. 4.1.1):

Det är viktigt att kommande järnvägsplan hanterar och beaktar de miljökonsekvenser som redovisas i samrådsunderlaget kopplat till exempelvis behov av ersättningsväg, trafiksäkerhet, gestaltning och påverkan från buller och vibrationer.

När det gäller länsstyrelsens tidigare framförda krav på en arkeologisk utredning så är detta krav inte längre gällande eftersom området som bedöms påverkas har ändrats.

Det är viktigt att samråd med samebyn inte endast omfattar placering av stängsel utan även ytterligare delar såsom ersättningsvägar med mera som kan komma att påverka rennäringen

i området. Det är även bra om det redan nu planeras för hur eventuella hål och annan påverkan på stängsel som kan påverka rennäringen ska anmälas och åtgärdas.

Länsstyrelsen vill också framföra att åtgärden är välkommen och nödvändig för att i närtid öka kapaciteten på Malmbanan för att möta efterfrågan på järnvägstransporter och säkerställa snabba och driftssäkra person- och godstransporter.

Trafikverkets kommentar:

Påverkan renbetesmark – Renbetesmarker bedöms endast marginellt påverkas av projektet. Samrådsmöten med berörda samebyar har hållits, se kap. 4.2.7. De uttrycker ingen oro kring påverkan på renbetesmarker och är positiva till planerade stängsel och grindar. Planbeskrivningen har kompletterats med denna bedömning.

Barriäreffekter – Av samrådshandlingen framgår att planerade viltstängsel, grindar och bommar medför att barriäreffekten inom området kommer att öka och att avståndet mellan tillgängliga passager över järnvägen blir större. Då driftplatsen redan är ett etablerat järnvägsområde med spår och viltstängsel bedömer Trafikverket att den ökade barriäreffekten inte får någon stor negativ påverkan jämfört med dagens situation. Av samrådshandlingen framgår även att den ökade barriäreffekten bedöms positiv för rennäringen då vilt och renar hindras från att komma in på spårområdet samtidigt som de två samebyarna skiljs åt vilket hindrar renarna från att hamna i fel renbetesområde. Synpunkten leder inte till några förändringar i planhandlingarna.

Miljökonsekvenser – Trafikverket delar Länsstyrelsens syn på att de miljökonsekvenser som redovisas i samrådsunderlaget ska hanteras och beaktas i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

Arkeologisk utredning – Trafikverket har 2020-06-17 mottagit besked från Länsstyrelsen om att det utifrån utredningsområdets storlek inte behövs någon arkeologisk utredning. Planbeskrivningen har uppdaterats med detta inför det andra samrådet i skede samrådshandling.

Samråd samebyar – Samrådsmöten med berörda samebyar har hållits, se kap. 4.2.7 för sammanfattning av dessa. Trafikverket tar med sig synpunkten om att tillsammans med samebyarna komma fram till hur eventuella hål och övrig påverkan på stängsel som kan påverka rennäringen ska anmälas och åtgärdas.

4.2.2 Gällivare kommun

Trafikverket har fört fortsatt dialog med Gällivare kommun sedan samråd inför Länsstyrelsen beslut om betydande miljöpåverkan.

4.2.2.1 Gällivare kommuns synpunkter på samrådshandlingen

Enligt Gällivare kommun kan det uppstå problem på Harrå Sikträskvägen under snösmältningen på våren, vilket kommunen menar skulle kunna innebära att transporter eventuellt inte kan levereras i tid. Kommunen anser att det vore lämpligast att reglera de tunga transporterna till att använda vägen vintertid då vägkroppen är frusen. Kommunen lyfter att vägen under tjällossning kommer att begränsas till bruttovikt 12 ton och att det även kan förväntas bli sänkningar av bärighetsklass under sommarhalvåret.

Gällivare kommun anser att det bör förtydligas varför ÅDT 2040 för malmtågen minskas och vilket underlag som används för det antagandet.

Gällivare kommun anser att det bör säkerställas att nya enskilda vägen vid nya plankorsningen har tillstånd redan innan tillstånd ges till det förslag som ligger för att undvika att man behöver ”nödgodkänna” lösningar som kanske hade kunnat undvikas tidigare.

De brunnar som nyttjas till dricksvatten bör provtas innan arbetet påbörjas och följas upp efter att projektet genomförs.

Man bör undvika att påverka natura-2000 vattendrag så långt det är möjligt, dels genom att försöka undvika grumling, men också genom genomtänkta tankplatser, en bra beredskap för spill och andra liknande åtgärder.

Trafikverkets kommentar:

Harrå Sikträskvägen – Trafikverket är medveten om att det kan bli problem med vägen vid tjällossning och avser att ha fortsatt dialog om detta med Gällivare kommun.

ÅDT – Volymtillväxten till 2040 förväntas ge en ökning i antal malmtåg på sträckan. Statistiken för Trafiken (tabell 5.2.1-1) är uppdaterad i Granskningshandling till senast gällande Basprognos.

Trafikverkets statistik i tabell 5.2.1-1 i Planbeskrivningen tas fram genom att den långsiktiga prognosen, i detta fall ÅDT 2040, baseras på statistik från utförda transporter. Statistiken i tabellen för ÅDT 2040 är baserad på en förväntad tillväxt på utförda transporter från år 2014, som då låg på ca 1 700 000 ton malm (2,08 tåg). Om vi istället jämför med statistik från 2017 års grundvolym på sträckan så var genomförd trafik 4 300 000 ton malm (3,5 tåg). Den stora skillnaden mellan 2014 och 2017 års volymer är främst att det år 2017 transporterades mycket mer rågods mellan Svappavaara och Malmberget. Eftersom LKAB ser över sina interna transporter relativt tätt kan volymerna variera stort mellan åren. Detta gör att även prognoserna kan variera stort.

Den kortsiktiga prognosen, i detta fall ÅDT 2020, kommer från rena beställningar som normalt för malmtågen är högre än vad verklig trafik blir. Det innebär alltså att statistiken blir missvisande.

Tillstånd ny enskild väg – Ersättningsvägarna i projektet utgörs av så kallade enskilda vägar. De ingår i samrådet men det slutgiltiga beslutet för de enskilda vägarna hanteras av lantmäteriet i en lantmäteriförrättning. Trafikverket samråder kring ersättningsvägar för att framöver i möjligaste mån undvika förhastade eller totalt sett mindre lämpliga lösningar. Vid ansökan om lantmäteriförrättning bifogas illustrationskartan med föreslaget läge för ersättningsvägar, vilken bland annat bygger på synpunkter från samrådsskedet.

Dricksvattenbrunnar – Provtagnings av dricksvattenbrunnar har nyligen gjorts och kommer att följas upp. Innan entreprenaden för förlängningen av bangården tas nya prover för att kunna jämföra värdena före och efter utfört arbete.

Påverkan Natura 2000-vattendrag – Trafikverket strävar efter att undvika påverkan på Ammasjoki och Sikträsket. Det bedöms inte föreligga någon risk för grumling av vattendragen i projektet, tankplatser planeras och en beredskap för eventuellt spill av till exempel drivmedel tas fram till bygghandlingsskedet.

4.2.3 Räddningstjänsten

Räddningstjänsten har inga synpunkter. Räddningstjänsten anser att åtgärden medför en säkerhetshöjande upprustning och att det är bra utifrån människan och djurlivet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har noterat Räddningstjänstens yttrande. Yttrandet leder inte till några förändringar i planhandlingarna.

4.2.4 Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen lyfter att när det gäller nyckelbiotoperna längs sträckan för Sikträsk bangårdsförlängning ska åtgärden anmälas för samråd till länsstyrelsen eftersom det inte är frågan om en skogsbruksåtgärd utan en omläggning till annan markanvändning.

Skogsstyrelsen påpekar att samrådsplikt alltid gäller om biotopskyddade områden berörs. De lyfter att man även ska notera att samrådsplikt gäller om områden med naturvårdsavtal och områden som uppfyller kriterier för att vara nyckelbiotoper berörs.

Skogsstyrelsen lyfter att de områden som berörs av åtgärder i och med förlängning av Sikträsk bangård är både områden med Naturvårdsavtal, nyckelbiotoper och objekt med naturvärden.

Förlängningen av bangården medför att en viss areal skogsmark tas ur bruk för virkesproduktion. Detta kommer att ha en viss betydelse för berörda markägare, avseende pågående skogsbruk. Förutom att skogsmark tas ur bruk för virkesproduktion medför åtgärden en viss negativ påverkan på naturvärden knutna till skog.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket avser att skriftligen anmäla planerade ingrepp/intrång i nyckelbiotoper till Länsstyrelsen, med kopia till Skogsstyrelsen.

När en järnvägsplan fastställs träder ett antal undantag i kraft där undantag från MB 12:6 är ett. Samrådsplikten uppfylls vid framtagande av järnvägsplanen. Skogsstyrelsen har fortsatt möjlighet att påverka järnvägsplanen när den kungörs på granskning (skede granskningshandling).

Trafikverket har strävat efter att minimera intrånget i utpekade områden för naturvårdsavtal och nyckelbiotoper. I den östra delen av bangården planeras en vändplats för fordon och ett dike för avvattning av bangården. Diket är viktigt för avvattning av själva bangården samt av banvallens underbyggnad eftersom det har varit bärighetsproblem på sträckan. Planerade åtgärder berör område för naturvårdsavtal SK 37-2020, som också omfattar nyckelbiotoperna N 900-2016 och N 902-2016, vilket visas på Illustrationskarta 3 i samrådshandlingen. Påverkad yta uppgår till cirka 500 kvadratmeter, vilket endast bedöms utgöra en marginell påverkan.

Områden klassade som Naturvärde har bedömts som viktig för biologisk mångfald. Det uppfyller inte nyckelbiotopskvaliteter men kan utvecklas till det på sikt. I väster går den nya enskilda vägens sträckning genom den östra spetsen av område med naturvärde, N 507-2016, vilket visas på Illustrationskarta 1 i samrådshandlingen. Påverkad yta uppgår till ca 2250 kvadratmeter. Området för den enskilda vägen är redan påverkat av

stugbygge och privat väg varför det ytterligare intrånget bedöms som försumbart.

4.2.5 Statens fastighetsverk

Statens fastighetsverk (SFV) har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat förslag men avstår från detta då SFV:s fastigheter inte kan anses väsentligt berörda.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har noterat SFV:s yttrande. Yttrandet leder inte till några förändringar i planhandlingarna.

4.2.6 Vattenfall

Trafikverket har en dialog med Vattenfall gällande bland annat nätverkslösningar. Vattenfall har elnätsanläggningar inom och i närheten av området för bangårdsförlängningen, vilka påverkas av projektet. Sedan tidigare har Vattenfall planer på att ersätta sina luftledningar i bland annat Sikträsk med markkablar. Detta arbete anser Vattenfall bör ske innan entreprenad för bangårdsförlängning. Vattenfall lyfter bland annat att de behöver åtkomst till sin nya nätstation på norra sidan järnvägen via Trafikverkets serviceväg samt att eventuell flytt eller förändringar av befintliga elnätanläggningar utförs av Vattenfall Eldistribution, men bekostas av exploatören.

Samrådsmöten har hållits 2021-02-17 och 2021-05-05.

4.2.6.1 Vattenfalls synpunkter på samrådshandlingen

Vattenfall har inte lämnat något yttrande avseende samrådshandlingen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har med sig Vattenfalls synpunkter i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen och avser att ha fortsatt dialog med Vattenfall.

4.2.7 Samebyarna Unna Tjerusj och Báste čearru

Trafikverket har haft samrådsmöten med samebyarna Unna Tjerusj och Báste čearru 2021-03-25.

Unna Tjerusj anser att förslaget med de självstängande grindarna är bra då det annars finns risk att grindar lämnas öppna. Samebyns renar vistas främst i området vintertid, december till februari, men det kan alltid finnas kvar någon strören varför samebyn anser att grindarna alltid bör vara stängda. Unna Tjerusj anser att grinden kan ha en frigång under grinden på 30 cm medan 50 cm bedöms som för mycket. Vidare önskar Unna Tjerusj att Trafikverket ser till att det är stängt in mot järnvägen under byggtiden.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med sig Unna Tjerusj synpunkt angående att driftplatsen ska hållas stängslad under byggtiden till kommande byggskede.

Báste čearru är positiva till självstängande grindar då det i dagsläget finns öppningar i stängslen som är så pass stora att renarna kan passera vilket samebyn inte anser är optimalt. Báste čearru har renarna vid Sikträsk under vinterperioden, november till maj, med det kan

finnas kvar någon strören under sommarperioden. Om det finns ett behov av att ha stängsel öppna under byggnationerna är det av den anledningen bättre att ha det korta perioder under sommaren enligt Báste čearru. Samebyn förklarar att ju mindre glipa man kan ha mellan grind och mark desto bättre men 30 cm borde inte vara något problem. Däremot lyfter Báste čearru att 50 cm kan vara gränsfall, då till exempel en kalv skulle kunna komma under. Enligt samebyn bör stängslet totalt vara ca 1,5 meter högt. Báste čearru lyfter att det under vintern ibland skottas snö mot stängslen vilket fungerar som en ramp för renarna. Detta leder till att det finns risk för att djur kommer in på spåret, vilket inte är bra.

Trafikverkets kommentar:

Byggnationer i projektet kommer främst att ske under barmarkstid. Eventuella korta perioder med öppna stängsel kommer därför främst inträffa när det är få renar i området. Trafikverket tar åt sig Báste čearrus synpunkt angående snö som skottas mot stängsel. I planförslaget är det planerat så att det finns ett dike mellan stängsel och vägen ner till den nya plankorsningen, varför det inte borde bli liknande problem just där.

4.2.7.1 Samebyarna Unna Tjerusj och Báste čearrus synpunkter på samrådshandlingen

Samebyarna har inte lämnat något yttrande avseende samrådshandlingen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket avser att ha fortsatt dialog med samebyarna Unna Tjerusj och Báste čearru. Efter synpunkt från Länsstyrelsen avser Trafikverket att tillsammans med samebyarna bland annat komma fram till hur eventuella håll och övrig påverkan på stängsel som kan påverka rennäringen ska anmälas och åtgärdas.

4.2.8 Enskilda som kan bli särskilt berörda

Samrådsmöten har hållits med enskilda fastighetsägare som kan bli särskilt berörda.

4.2.8.1 Ägare/delägare av fastigheter som berörs av ny vägdragning

Samrådsmöte gällande förslag till ny vägdragning hölls med ägare/delägare av berörda fastigheter 2021-02-05. Under mötet konstaterar en ägare/delägare av flera berörda fastigheter bland annat att det föreslagna läget medför en längre vägsträcka att snöröja än idag och undrar därför hur sådana delar kommer att hanteras. Samma fastighetsägare har funderingar kring föreslagen vägdragning, varför det blir en kurva som går över fastighet Gällivare Sikträsk 1:7 samt varför vägen inte kan dras längre ner på den södra sidan så att den inte ligger så nära befintliga fritidshus. Fastighetsägaren påpekar vidare att vissa delar av skogen är skyddad med naturvårdsavtal, men detta upplever inte fastighetsägaren som ett problem. Fastighetsägaren påtalar att det är otydligt var fastighetsgränser går. Fastighetsägaren är intresserad av i vilken fas förhandling kommer att ske samt om Trafikverket kommer att ta över ägandet av marken eller om det kommer bli någon form av servitut.

Trafikverket har under mötet bemött frågor och funderingar, vilket går att läsa i sin helhet i mötesprotokollet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har i det fortsatta arbetet med samrådshandlingen undersökt möjligheterna till att dra vägen längre ner på ett längre avstånd från fritidshusen, men kommit fram till att denna lösning inte är aktuell, se Trafikverkets kommentar under 4.2.8.3 Synpunkter på samrådsunderlaget, Ersättningsväg.

4.2.8.2 Fastighetsägare banvaktarstugan

Samrådsmöte med fastighetsägare till banvaktarstugan hölls 2021-02-11. Fastighetsägarna anser överlag att planförslaget ser bra ut. Under mötet framförde fastighetsägarna bland annat önskemål om att flytta ut staketet för att möjliggöra framkomlighet för slambil till fastighetens avloppsbrunn. Ett annat önskemål är att viltstängslet längs vägen ner till fastigheten inte placeras närmare än fem meter mot vägen då detta skulle orsaka svårigheter vid snöröjning. Fastighetsägarna framförde att björkarna framför banvaktarstugan börjar vara i dåligt skick och att de är av uppfattningen att det inte spelar någon roll om björkarna blir kvar eller inte, så länge de inte rasar. Fastighetsägarna har inga synpunkter på utseendet på det föreslagna röda trästaketet i dagsläget.

Trafikverket har under mötet bemött frågor och funderingar, vilket går att läsa i sin helhet i mötesprotokollet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har beaktat synpunkten om behov av utrymme för slambil mellan väg och viltstängsel i arbetet med samrådshandlingen.

4.2.8.3 Synpunkter på samrådshandlingen

Nedan sammanfattas de skriftliga synpunkter som inkommit i samband med samråd i skede samrådshandling, uppdelat per ämnesområde.

Ersättningsväg

Ett förslag som inkom i tidigare skede är att ersättningsväg på södra sidan om driftplatsen dras parallellt med järnvägsspåret. En synpunkt har inkommit om att vägen söder om järnvägen bör dras på ett längre avstånd från de befintliga fritidshusen.

Trafikverkets kommentar:

En vägdragnings på södra sidan järnvägen mellan fastigheterna Gällivare Sikträsk 1:3, 3:1, 3:2 och järnvägen medger inte en fungerande väkanslutning till den föreslagna nya plankorsningen eftersom kurvan skulle bli för tvär. Den enskilda vägen kommer att ligga på en cirka tre meter hög vägbank direkt efter plankorsningen. För att möjliggöra att den enskilda vägen dras längs med järnvägen skulle det krävas en anslutande bank mellan nämnda fastigheter och järnvägen. Detta inkräktar på fastigheterna Gällivare Sikträsk 1:3 och 3:1. För att hitta en lämplig kurvradie skulle det även krävas ytterligare mark från nordvästra hörnet av fastigheten Gällivare Sikträsk 1:3. Trafikverket har därför inte utrett detta alternativ vidare.

Trafikverket förordar att vägen placeras enligt förslaget i samrådshandlingen, se Illustrationskarta 1. En placering på längre avstånd från fritidshusen där vägen placeras söder om vägplaceringen i samrådshandlingen, medför ökade

byggnadskostnader och troligtvis även driftkostnader eftersom vägen då kommer att placeras i ett myrområde där torvmäktigheten ökar mot söder.

Stängsel

Det har inkommit en synpunkt om att faunastängsel bör användas för att inhägna driftplatsen. En synpunkt är att det befintliga stängslet har för stora maskor, att det är för högt monterat i förhållande till marken och att arbetet är bristfälligt utfört med följd att djur har kunnat passera. Därför är en åsikt att befintligt stängsel som gränsar till bebyggelse vid driftplatsen ska besiktas samt att projekteringen av stängsel bör ses över angående detta. En uppgift har inkommit om att stängslet klipps upp vid drift och underhåll. Ett förslag är därför att en grind monteras.

Trafikverkets kommentar:

Ett viltstängsel kommer att uppföras vid Sikträsk driftplats. Det är inte aktuellt med faunastängsel. Däremot får det inte förekomma håligheter mellan stängsel och marknivå. Trafikverket tar med sig detta till utförandefasen.

Stängsel ska inte klippas upp vid underhållsarbete. Där det finns servicepunkt innanför stängslet ska det finnas grind med lämplig placering.

4.3 Samråd - utformning av planförslaget

Trafikverket har fört en mejlkonversation med byggnadsinspektör på Gällivare kommun om bygglovsplikt. Gällivare kommun har gjort bedömningen att undantag från lovplikten kan beviljas eftersom stängseldragningen och staketet är en del av samrådshandlingarna för järnvägsplanen.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 972 42 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se