

RAPPORT

Samrådsredogörelse

Järnvägsplan Malmbanan, plankorsningar Sikträsk

Gällivare kommun, Norrbottens län
2026-06-08



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej Känslig

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Författare: Ramboll

Dokumentdatum: 2026-06-08

Ärendenummer: TRV 2025/46904

Objektsnummer: 189458

Uppdragsnummer: 189458

Version: 1.0

Kontaktperson: Peter Keisu, Trafikverket.

Innehåll

1 Sammanfattning	4
2 Samrådsrets.....	5
3 Samråd	6
3.1 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	6
3.1.1 Länsstyrelsen Norrbotten.....	6
3.1.2 Gällivare kommun.....	7
3.1.3 Räddningstjänsten Gällivare	9
3.1.4 Försvarmakten.....	10
3.1.5 Allmänheten och enskilda fastighetsägare.....	10

1 Sammanfattning

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samråd i projekt Sikträsk plankorsningar 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 det samråd som genomfördes under 12 november 2025 till den 7 december 2025.

Samrådsredogörelsen avser beslut om betydande miljöpåverkan.

Alla inkomna synpunkter, protokoll och minnesanteckningar finns diarieförda på diarienummer TRV 2025/46904.

2 Samrådskrets

Samrådskretsen har definierats utifrån påverkansområde för projektet, se Figur 1.
Samrådskretsen består av:

- Länsstyrelsen i Norrbottens län
- Gällivare kommun
- Räddningstjänsten
- Försvarsmakten
- Sikträsk Stugförening
- Fastighetsägare, enskilda berörda, fastighetsägare och verksamheter
- Ledningsägare och rättighetshavare
- Unna Tjerusj sameby i söder
- Baste čearru sameby i norr
- Sametinget



Figur 1 Samrådskretsen för projekt Sikträsk närområde avgränsad med röd streckad linje

3 Samråd

Samrådsunderlaget har skickats till Gällivare kommun och Länsstyrelsen i Norrbotten.

Information om var handlingarna har funnits tillgängliga har skickats ut till fastighetsägare, myndigheter och organisationer enligt framtagna sändlista. Information har också nått allmänheten via annons i *Norrbottens Kuriren* och *Norrländska Socialdemokraten (NSD)* som publicerades 2025-10-25 samt *Post- och inrikes Tidningar* som publicerades 2025-10-27.

Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt digitalt på Trafikverkets hemsida.

Samrådsmötet hölls på Folkets Hus i Gällivare onsdagen den 12 november 2025.

Samrådstiden var under perioden 12 november 2025 – 8 december 2025. Under denna period fanns det möjlighet att lämna synpunkter på samrådsunderlaget.

3.1 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.

3.1.1 Länsstyrelsen Norrbotten

Detta kapitel kompletteras efter att Länsstyrelsen har yttrat sig och tagit del av övriga synpunkter.

Länsstyrelsen beslutade 2026-05-07 att Malmbanan, plankorsningar Sikträsk inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen instämmer inledningsvis i Trafikverkets bedömning att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Åtgärden kan därmed sammantaget inte anses ha en sådan omfattning, påverkan eller kumulativa miljöeffekter att det innebär en betydande miljöpåverkan. Åtgärderna som omfattas i järnvägsplanen berör ett idag redan tydligt påverkat område. Stängslingen bedöms i sig inte innebära några större ingrepp utan den mest omfattande åtgärden blir anläggandet av den planfria passagen som inte heller bedöms så omfattande. Länsstyrelsens bedömning är att åtgärderna inom ramen för järnvägsplanen inte kommer att innebära någon påtaglig miljöpåverkan på vattenmiljöer, landskapsbild, jordbruksmark eller slåttermysar. Det finns inte heller några kända fornlämningar som berörs och sannolikheten att ännu okända fornlämningar skulle finnas inom påverkansområdet bedöms som låg.

Järnvägsplaneområdet berörs förvisso av riksintresse rennäring men då järnvägen utgör gräns mellan de två aktuella samebyarna i området så har de anlagda plankorsningarna endast utgjort ett bekymmer för rennäringen. Åtgärderna bedöms därför positivt bidra till bedrivande av renskötsel i området. När det gäller avfall från projektet så lär dessa i första hand uppstå i form av överskottsmassor i samband med anläggningsarbeten. Av underlaget framgår däremot inte den bedömda massbalansen i projektet men utifrån den beskrivna åtgärden antar Länsstyrelsen att det inte handlar om några större mängder och inte från områden med kända föroreningar. Verksamhetsområdet är dock sedan långt tid tillbaka i anspråkstaget för järnvägsverksamhet vilket innebär risk för förhöjda halter i marken. Det är därför särskilt viktigt att Trafikverket säkerställer att det finns rutiner för att kontrollera och följa upp massorna.

Med avseende på åtgärdens karaktär så bedöms inte projektet innebära någon förändrad påverkan gällande buller och vibrationer.

Sammanfattningsvis bedömer Länsstyrelsen att åtgärdens miljöpåverkan bör bli begränsad.

Trafikverkets kommentar

Planbeskrivningen uppdateras med att masshanteringen och avfall ska hanteras under byggskedet.

Planbeskrivningen har uppdateras med beslutet om betyande miljöpåverkan.

3.1.2 Gällivare kommun

Samråd med kommunen genomfördes genom utskick av samrådsunderlag med brev.

Gällivare kommun har yttrat sig om samrådsunderlaget och välkomnar översyn av trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid Sikträsk.

Utredningsområdet och brunnar

Kommunen undrar om utredningsområdet och dess begränsning. Fastigheter som ligger utanför området kan påverkas av planen och förtydligar att eventuella brunnar i området kan finnas.

Trafikverkets kommentar

I Järnvägsplanen har utredningsområdet avgränsats i väst av bangårdsförlängningens järnvägsplan. Vidare österut avgränsas utredningsområdet till de fastigheter som påverkas av förslaget.

Fältundersökningar har genomförts för att lokalisera brunnar, fastighetsägare har genom digitala enkäter markerat ut brunnar. De brunnar som har rapporterats in av fastighetsägare har markerats på illustrationskartorna som är en del av samrådsunderlaget.

Plankorsningar, incidenter och tillbud

Kommunen undrar hur Trafikverket kan göra bedömningen att kalla passager olovliga om det är den enda passagen till en enskild fastighet.

I samrådsunderlaget står det skrivet att det har rapporterats om olyckor utmed sträckan. Kommunen efterfrågar underlag som stödjer detta.

Kommunen undrar över resonemanget om att färre passager skulle minska antalet olyckor. Kommunen hävdar att det är utformningen av passagen, snarare än antalet passager, som är huvudsakliga faktorn till antalet olyckor.

Trafikverkets kommentar

Att passager tas bort och ersätts med en planskild korsning är säkrare än fler plankorsningar. Genom den planskilda korsningen kan fastighetsägare passera under järnvägen oberoende av trafiken på järnvägen. Färre passager minskar risken för incidenter.

Det är förbjudet att korsa järnvägen på annat sätt än särskilt anordnade platser oavsett om man har en bostadsfastighet på andra sidan järnvägen eller inte.

Om passager tas bort utan åtgärd kan det uppkomma situationer där fastighetsägare ej har möjlighet att ta sig till sin fastighet. I en lantmäteriförrättning ordnas angöringsvägar så att fastighetsägarna kan ta sig till sina fastigheter.

Förslaget som är presenterat visar att en sådan lösning är möjlig med en planskild passage tillsammans med angöringsvägen västerut i Järnvägsplanen.

Det finns rapporterade och dokumenterade tillbud, men dessa är inte orsaken till uppdraget. Trafikverket har ett långsiktigt arbete att bygga bort plankorsningar och förbättra säkerheten utmed järnvägen.

Viltstängsel

Kommunen önskar att stängslet skall anpassas mer till landskapet och efterfrågar samma anpassning utmed hela sträckan.

Trafikverkets kommentar

Stängsel kommer att ansluta till norra sidans stängsel gällande placering och läge. Ingen övrig landskapsanpassning är planerad eller föreslagen.

Frågan kommer att beaktas i järnvägsplanens vidare arbete.

Gångstråk

Kommunen undrar hur gångstråket i praktiken ska fungera. I samrådsunderlaget benämns stråket som ett gångstråk där Trafikverket ger förslag om att terrängfordon och snöskotrar ska kunna passera. Kommunen önskar förtydligande om det är lagligt att passera med motorfordon utmed ett gångstråk. Om motorfordon ska passera på gångstråket bör också det utformas på ett lämpligt sätt.

För fastigheterna utmed stråket får flertal stugor flera hundra meter gångväg till sina stugor mot hur det ser ut i nuläget.

Kommunen ser att bredder och utformning inte är konsekvent utformade i det föreslagna förslaget och hänvisar till Trafikverkets krav och riktlinjer.

Kommunen undrar hur det föreslagna stråket ska underhållas och önskar varsamhet kopplat till vegetation och landskap under vidare projektering.

Trafikverkets kommentar

Gångstråket som anordnas kommer att ske utanför järnvägsplanen och Trafikverkets anläggning. I lantmäteriförrättningen kommer fastighetsägare att ha möjligheten att yttra sig hur det föreslagna stråket ska nyttjas.

Trafikverket kommer inte förvalta stråket utmed Sikträsket, därav gäller inte Trafikverkets krav och riktlinjer för utformning.

Förslaget redovisar ett stråk som ökar tillgängligheten genom att det utformas för att vara säkert och samtidigt skapa säkra passager över järnvägen genom en planskild passage.

Underhåll av det föreslagna stråket föreslås regleras genom exempelvis en vägförening som regleras i en lantmäteriförrättning.

Parkering och ny väg

Kommunen undrar över hur antalet parkeringsytor har beräknats. Med det tänkta förslaget ser kommunen inte att den föreslagna ytan är tillräcklig. Den föreslagna ytan kan inkräkta på ett värdefullt naturområde.

Trafikverkets kommentar

Angående parkeringar och dess ytor kommer placering och behov hanteras i lantmäteriförrättningen. Frågan kommer även att beaktas i det fortsatta arbetet med järnvägsplan.

3.1.3 Räddningstjänsten Gällivare

Räddningstjänsten ser med fördel att det anordnas ordnade övergångar i Sikträsk. Räddningstjänsten ser fördelar med en transportsträcka utmed sjösidan längs

järnvägen. Givetvis kan det uppstå tillfällen där insatser kan ske snabbare med fler passager. Sammanvägt ställer sig Räddningstjänsten positivt till Trafikverkets förslag.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter.

3.1.4 Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra.

Trafikverkets kommentar

Noterat.

3.1.5 Allmänheten och enskilda fastighetsägare

Baste čearru Sameby

Konsultation har genomförts med Baste Sameby den 17 mars 2026.

Samebyn har en fråga om det är så att renar hamnar på järnvägen och undrar om det går att evakuera renarna från järnvägen. Plankorsningen bör också ha någon form av grind eller hinder för renar så att de inte rör sig över järnvägen, mellan samebyarnas områden.

Samebyn undrar om det kommer finnas en elektrisk grind på Sikträsk bangård.

Samebyn undrar om rennäringen räknas som nyttjanderättshavare och om mark tas i anspråk.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kommer att beakta samebyns synpunkter och utreda var evakueringsgrindar kan placeras. Evakueringsgrindar behöver inte redovisas i plankartan. För att förhindra att renar rör sig mellan de två intilliggande samebyarna ska skyddsåtgärder placeras i den planskilda korsningen.

Trafikverket rådar lyfte önskemålet om elektrisk grind till Sinträsk bangårdsförlängning.

Angående ny mark som tas i anspråk så tar järnvägsplanen ytterst liten mark i anspråk. Ser samebyn att de påverkas av järnvögsplanen så ska de kontakta markförhandlaren.

Sikträsk Stugförening

Föreningen motsätter sig förslaget om att stänga befintliga plankorsningar och gånggrindar. Stugföreningen anser att en dialog bör inledas för att istället implementera säkerhetshöjande åtgärder som bibehåller åtkomst till fastigheter och fritidshus, samt för året runt boende.

De aktuella överfarterna projekterades ursprungligen i samråd mellan dåvarande Banverket och stugföreningen för att balansera säkerhetskrav med stugägarnas behov av åtkomst. Stugföreningen föreslår att övergångarna, inklusive de gånggrindar som saknar formell registrering, behålls. Där siktkraven inte uppfylls kan överfarterna ersättas med säkrare passager.

För att uppfylla Trafikverkets säkerhetskrav föreslås följande åtgärder: utökad och kontinuerlig siktröjning, installation av Strail-övergångar för att minska snubbelrisken, uppgradering med kryssmärken och eventuellt varningsljus eller ljudsignaler, sänkt hastighet för tågen till 80 km/h, fler signaleringar (tutor) dagtid av passerande tåg, tydlig skyltning vid grindarna, samt att grindarna låses och stugägarna förses med nyckel. Stugägarna åtar sig att sköta underhållet av skyltningen enligt formuleringar i vissa arrendeavtal med SJ.

Stugföreningen anser att Trafikverkets nollvision för antal döda och skadade är lovvärt, men åtgärderna är missriktade vid våra lågtrafikerade övergångar. Majoriteten av olyckorna inträffar inte här, enligt Transportstyrelsens säkerhetsrapporter.

Trafikverket säger i TDOK 2017:0367 att "det måste finnas ett godtagbart antal möjligheter att korsa järnvägen". En stängning skulle drastiskt försämra åtkomsten till många hus och fritidshus.

Trafikverkets kommentar

Projektet ingår i en nationell åtgärd att bygga bort plankorsningar för att minska plankorsningsolyckor. I uppdraget innebär det att bygga bort plankorsningar och ersätta det med en planskild korsning. Att anlägga flera ordnade passager med bommar och trafikljus är en kostnad som inte är samhällsekonomiskt motiverad. En planskild korsning är ett säkert och ekonomiskt gott alternativ.

Som ett led i att öka tillförlitligheten utmed järnvägen mellan Luleå och Kiruna genomför Trafikverket ett flertal åtgärder för skapa en effektiv, tillgänglig och väl fungerande järnväg. Projektmålet är att öka tillförlitligheten för järnvägstrafiken, detta projekt mål uppnås inte om hastigheten sänks förbi Sikträsk. Ett generellt mål för all järnvägstrafik är att öka hastigheten och hastighetssänkningar sker endast om det finns alldeles särskilda skäl.

Att de befintliga plankorsningarna tas bort och ersätts med en planskild korsning är ett säkrare alternativ. Genom den planskilda korsningen kan fastighetsägare passera under järnvägen oberoende av trafiken på järnvägen.

Det finns rapporterade och dokumenterade tillbud, men dessa är inte orsaken till uppdraget. Trafikverket har ett långsiktigt arbete att bygga bort plankorsningar och förbättra säkerheten utmed järnvägen.

Passage vintertid och räddningstjänstens åtkomst

Stugföreningen anser att passagen under bron, som iordningställdes av Banverket 2004 för skotertrafik måste behållas. Att säkerställa befintliga tillstånd för denna passage torde vara en betydligt mer kostnadseffektiv åtgärd än att anlägga en ny tunnel.

Argumentationen om att passagen inte kan vara kvar på grund av risk för 100-årsregn är inte relevant, då den befintliga spången inte är fast förankrad och därmed skulle flyta ut i sjön vid ett sådant skyfall.

Räddningstjänstens och ambulansens åtkomst till sjön och stugområdet blir kraftigt försenad med det nuvarande förslaget. Stugägarna känner en stor oro, särskilt då tidigare allvarliga händelser visat på vikten av snabb åtkomst via de nuvarande grindarna.

Stugföreningen undrar varför de grindar som Trafikverket själva nyligen bytt ut och renoverat nu plötsligt klassas som olovliga.

Trafikverkets kommentar

Den befintliga konstruktionen är inte optimalt utformad då föremål som rör sig i vattendragen kan fastna och orsaka fördämningar.

Insatstiden för Räddningstjänsten och dess yttrande finns under kapitel 3.1.3. Räddningstjänsten är positiva till de förändringar som järnvägsplanen föreslår.

De passager som i nuläget finns ska ersättas med en planskild korsning. När den planskilda korsningen är färdigställd ska nytt stängsel byggas för att förhindra vilt och spårspring, därmed kommer grindarna tas bort.

Gällivare Fiskevårdsområde

Gällivare fiskevårdsområde anser att det är en allvarlig brist i samrådsprocessen för Järnvägsplanen att de inte blivit kallade till samråd, särskilt med tanke på påverkan på Sikträsk och tillrinnande bäckar, som ingår i Natura 2000-området. Projektet omfattar utfyllnad av cirka 1 000 m² i Sikträsk samt brokonstruktioner som kan påverka miljön negativt. Utfyllnad av massor riskerar att orsaka grumling, syrebrist, spridning av föroreningar samt förändringar i bottenstrukturen. Detta kan skada

lekområden, uppväxtmiljöer och födotillgång för fisk, vilket kan leda till minskad reproduktion och försämrad överlevnad för både känsliga och tåliga arter. Fisket är en viktig ekologisk och social resurs, och ingrepp som äventyrar fiskbestånden innebär en långsiktig risk.

Gällivare fiskevårdsområde delar inte Trafikverkets uppfattning att åtgärderna är av ringa omfattning och kräver att en miljökonsekvensbeskrivning genomförs för att tydligt fastställa hur ekosystemet kan påverkas. De anser att Trafikverket bör prioritera alternativa lösningar för att erhålla acceptabel åtkomst till stugorna utan att massor behöver fyllas i Sikträsk. Tillgänglighetsaspekten får inte utelämnas i arbetet med Järnvägsplanen. Trafikverket bör presentera ett realistiskt och genomförbart förslag för hur tillgängligheten ska säkerställas utan att ekosystemet eller boendemiljö påverkas i orimlig omfattning.

Trafikverkets kommentar

Enligt 3 kap 6§ Vägförordningen kan inbjudan till samråd ske genom brev, kungörelse i ortstidning eller på annat lämpligt sätt. Annons om samrådet fanns i Norrbottens Kuriren och Norrländska Socialdemokraten (NSD) som publicerades 2025-10-25 samt Post- och inrikes Tidningar som publicerades 2025-10-27. Inbjudan till samråd har således skett korrekt.

Trafikverket bedömer att förslaget inte innebär en betydande miljöpåverkan. I samband med lantmäteriförrättningen ska en bedömning göras om föreslaget gångstråk kan medföra en väsentlig förändring av naturmiljön. I det fall gångstråket bedöms förändra naturmiljön väsentligt ska åtgärderna anmälas till Länsstyrelsen enligt 12 kap 6 § miljöbalken, där miljöpåverkan beskrivs.

Utfyllnadsåtgärderna är en liten del av Natura 2000-området. Stråket kommer att fylla upp 1000m² utmed strandkanten. För att uppföra en anläggning eller fyllning i ett vattenområde, om den bottenyta som berörs är högst 500 kvadratmeter i vattendrag eller högst 3000 kvadratmeter i andra vattenområden kommer inte tillstånd krävas. Däremot ska en anmälan om vattenverksamhet upprättas.

Tillgängligheten till Sikträsk och dess sjö kommer att få en säker passage samt ett gångstråk utmed den norra sjösidan. Tillgängligheten för fiske bedöms således öka.

Gällivares Bysamfällighet

Brister i samrådsprocessen

Gällivare bysamfällighet anser att samrådsprocessen har stora brister. Föreningen mottog ingen formell kallelse till mötet utan fick information via lokaltidningen. Att

som berörda markägare nekas dialog är en allvarlig brist. De arrendatorer som bor inom bysamfälligheten, både i södra Sverige och utomlands, har inte blivit kallade.

Trafikverkets kommentar

Enligt 3 kap 6§ Vägförordningen kan inbjudan till samråd ske genom brev, kungörelse i ortstidning eller på annat lämpligt sätt. Annonser om samrådet fanns i Norrbottens Kuriren och Norrländska Socialdemokraten (NSD) som publicerades 2025-10-25 samt Post- och inrikes Tidningar som publicerades 2025-10-27. Inbjudan till samråd har således skett korrekt.

Varför har Trafikverket valt att fokusera på Sikträsk?

Gällivare bysamfällighet anser att samrådsunderlaget visar på brister i projektets inriktning för att avveckla oönskade plankorsningar vid Sikträsk. Trafikverket hänvisar till lokförarens rapporter om incidenter och spårspång, men saknar redovisad statistik kring antalet incidenter och omfattningen av spårspång.

De cirka 60 stugägare och fastboende använder överfarter, främst för korta perioder under året, vilket begränsar antalet passeringar. Det finns ingen anledning för allmänheten att nyttja dessa överfarter.

Bysamfälligheten anser att Trafikverket bör redovisa statistik över incidenter, underlag som visar omfattningen av spårspång, analys av passeringarna vid Sikträsk, motivering till varför Sikträsk prioriteras och vilka överfarter som har närsiktsbrister.

Trafikverkets kommentar

Projektet ingår i en nationell åtgärd att bygga bort plankorsningar för att minska plankorsningsolyckor. I uppdraget innebär det att bygga bort plankorsningar och ersätta dessa med en planskild korsning.

Att passager tas bort och ersätts med en planskild korsning är säkrare än fler plankorsningar. Genom den planskilda korsningen kan fastighetsägare passera under järnvägen oberoende av trafiken på järnvägen. Färre passager minskar risken för incidenter.

Det är förbjudet att korsa järnvägen på annat sätt än särskilt anordnade platser oavsett om man har en bostadsfastighet på andra sidan järnvägen eller inte.

Om passager tas bort utan åtgärd kan det uppkomma situationer där fastighetsägare ej har möjlighet att ta sig till sin fastighet. I en lantmäteriförrättning ordnas angöringsvägar så fastighetsägarna kan ta sig till sina fastigheter.

Förslaget som är presenterat visar att en sådan lösning är möjlig med en planskild passage tillsammans med angöringsvägen västerut i Järnvägsplanen Sikträsk bangårdsförlängning.

Det finns rapporterade och dokumenterade tillbud, men dessa är inte orsaken till uppdraget. Trafikverket har ett långsiktigt arbete att bygga bort plankorsningar och förbättra säkerheten utmed järnvägen.

Orimligt förslag avseende tillgänglighet

Gällivare bysamfällighet anser att Trafikverkets förslag, en ny plankorsning i väster, en underfart i öster och en gångväg längs hela sjön för gång, skoter och ATV, innebär avsevärda försämringar för boende och fritidshusägare. Dagens korta gångavstånd ersätts av betydligt längre omvägar, i vissa fall över en kilometer. Gångvägen är inte avsedd för biltrafik och underfartens låga fri höjd gör den inte farbar för snöröjningsmaskiner.

Det är orimligt att förutsätta att fastboende ska ta sig långa sträckor i djup snö, kyla och mörker för att nå skolskjuts eller bil. Barnfamiljer, äldre och personer med funktionsnedsättning riskerar att utestängas från att bo kvar eller besöka sina fritidshus. Detta väcker även frågan om Trafikverket avser att lösa in fastigheter som inte längre blir möjliga att nyttja.

Bysamfälligheten bedömer att förslaget präglas av bristande kunskap om lokala förhållanden och avsaknad av tidig dialog. Mot denna bakgrund framstår bedömningen av ”måttligt negativ” barriäreffekt och ”positiv effekt på rekreation och friluftsliv” som felaktig och otillräckligt förankrad hos berörda.

Trafikverkets kommentar

Värdering av skador och hur dessa eventuellt påverkar fastighetsvärden kommer att hanteras av Lantmäteriet i lantmäteriförrättning.

Gångstråket som anordnas kommer att ske utanför järnvägsplanen och Trafikverkets anläggning. I lantmäteriförrättningen kommer fastighetsägare att ha möjligheten att yttra sig hur det föreslagna stråket ska nyttjas.

Trafikverket kommer inte att förvalta stråket utmed Sikträsket, därav gäller inte Trafikverkets krav och riktlinjer för utformning. Underhåll av det föreslagna stråket föreslås regleras genom exempelvis en vägförening som regleras i en lantmäteriförrättning.

Förslaget redovisar ett stråk som ökar tillgängligheten genom att det utformas för att vara säkert. Förslaget ökar tillgängligheten genom en planskild korsning där säker angöring till fastigheterna kan ordnas obereonde av trafiken på järnvägen. Avstånden från allmän väg till enskilda fastigheter ökar däremot för flera av fastigheter som ligger mellan övergången i västerut i Sikträsk

Bangårdsförlängning och det föreslagna planskilda korsningen. I vissa fall kan avstånden öka med 1 km. Detta ökar barriäreffekten av fritidshusområdet.

Rekreation och friluftsliv handlar om allmänhetens möjlighet till nå strandområdet. Där anser Trafikverket att gångstråket har en positiv effekt på rekreation och friluftsliv.

För påverkan för fritidshusområdet har barriäreffekterna lyfts ur och bedöms enskilt för att förtydliga påverkan av förslaget. Avståndet från parkering och till fastigheterna ökar kraftigt genom förslaget och Trafikverket bedömer efter samrådet att förslaget har en stor negativ konsekvens för fritidshusområde.

Barriäreffekt för räddningstjänsten

Gällivare bysamfällighet anser att samrådsunderlaget inte redovisar hur barriäreffekten påverkar räddningstjänstens framkomlighet.

Bysamfälligheten begär en grundlig konsekvensanalys med särskilt fokus på räddningstjänstens och ambulansens åtkomst och insatstider.

Trafikverkets kommentar

Räddningstjänsten och dess yttrande finns under kapitel 3.1.3. Räddningstjänsten är positiva till de förändringar som järnvägsplanen föreslår.

Järnvägsplan och förslag på tillgänglighet måste tas fram parallellt.

Gällivare bysamfällighet anser att Trafikverkets uppdelning av projektet är orimlig. Järnvägsplanen omfattar stängning av samtliga överfarter medan lösningar för tillgänglighet hänskjuts till en senare lantmäteriförrättning. Den fleråriga processen lämnar många stugägare i ovisshet, med oro och risk för sjunkande fastighetsvärden.

Bysamfälligheten anser att järnvägsplan och tillgänglighetslösning måste tas fram parallellt. Ett rimligt och genomförbart förslag för hur tillgängligheten ska säkerställas ska finnas när järnvägsplanen presenteras.

Utan sådan förankring riskerar både järnvägsplan och kommande lantmäteriförrättning att möta omfattande motstånd och överklaganden.

Trafikverkets kommentar

Såsom dagens lagstiftning ser ut är det två olika förfaranden, en för att hantera åtgärder på järnvägen och en för att hantera åtkomst till enskilda fastigheter. Trafikverket har presenterat ett förslag på hur åtkomst skulle kunna ske, men beslut kring detta fattas av en annan myndighet, i detta fall Lantmäteriet.

De befintliga passagerna kommer inte att stängas förrän en alternativ angöringsväg är i drift. Gångstråket som anordnas kommer att ske utanför järnvägsplanen och Trafikverkets anläggning. I lantmäteriförrättningen kommer fastighetsägare att ha möjligheten att yttra sig hur det föreslagna stråket ska nyttjas.

Värdering av skador och hur dessa eventuellt påverkar fastighetsvärden kommer att hanteras av Lantmäteriet i lantmäteriförrättningen.

Samlade yttranden från allmänheten och enskilda fastighetsägare

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

Synpunkter kopplade till gångstråk och angöring

Ny angöringsväg

Då passager stängs utmed järnvägen påverkas de fastigheter som har dessa passager som angöringsväg. Förslaget är att anlägga ett gångstråk söder om järnvägen, för att nå de fastigheter som påverkas av de nedstängda passagerna. Flertal yttranden har påpekat att deras fastigheter får längre angöringsväg.

Flera fastighetsägare har även ställt frågan om när de nya angöringsvägarna kommer att vara i drift. Fastighetsägarna uttrycker oro att när de befintliga passagerna stängs kommer det inte att gå att ta sig till fastigheterna.

Trafikverkets kommentar

Förslaget redovisar ett stråk som ökar tillgängligheten genom att det utformas för att vara säkert. Förslaget ökar tillgängligheten genom en planskild korsning där säker angöring till fastigheterna kan ordnas obereonde av trafiken på järnvägen. Avstånden från allmän väg till enskilda fastigheter ökar däremot för flera av fastigheter som ligger mellan övergången i västerut i Sikträsk Bangårdsförlängning och det föreslagna planskilda korsningen. I vissa fall kan avstånden öka med 1 km. Detta ökar barriäreffekten av fritidshusområdet.

De befintliga passagerna kommer inte att stängas förrän en alternativ angöringsväg är i drift.

Gångstråkets funktion

Flera yttranden har undrat över dimensioneringen av gångstråket och dess funktion då det föreslagna stråket inte är dimensionerat för bilar utan Trafikverket föreslår terrängfordon som ett sätt att ta sig till fastigheterna. Yttranden undrar om det är rätt dimensionerat och utfört korrekt för att klara av terrängfordon eller andra typer av motordrivna fordon.

Trafikverkets kommentar

Den exakta utformningen av gångstråket bestäms i lantmäteriförrättningen.

Dessa frågor kommer bestämmas genom lantmäteriförrättning och regleras i en gemensamhetsanläggning alternativt en vägförening. Trafikverket kommer inte vara väghållare för det föreslagna gångstråket.

Båttransport och båtförvaring

Det finns fastigheter som enbart nås med båt och har den norra delen av Sikträsket som ankoringsplats. Yttranden har kommenterat att de borde finnas yta för upp- och nedtagning kopplat till detta. Ett yttrande har undrat om huruvida parkeringsytorna är tillräckligt dimensionerade för eventuell båtförvaring på dessa ytor.

Trafikverkets kommentar

Den exakta utformningen av gångstråket bestäms i lantmäteriförrättningen, de befintliga båtplatserna berörs ej av förslaget.

Drift

Flera yttranden har frågor om och hur gångstråket ska underhållas. Så som vem som har ansvar för stråket under drift.

Trafikverkets kommentar

Den exakta utformningen av gångstråket bestäms i lantmäteriförrättningen. Trafikverket kommer inte att vara väghållare för gångstråket, utan förordar en vägförening som ansvarar för drift och underhåll. Trafikverket hänvisar även till kommentaren till Gällivares kommuns fråga om gångstråket.

Sophämtning, snöröjning och underhåll

Flera yttranden har frågor kopplat till hur sophantering, snöröjning och underhåll av gångstråket kommer att fungera.

Trafikverkets kommentar

Dessa frågor kommer bestämmas genom lantmäteriförrättning och regleras i en gemensamhetsanläggning alternativt en vägförening. Trafikverket kommer inte vara väghållare för det föreslagna gångstråket.

Tillgänglighet för blåljuspersonal

Flera yttranden har kommenterat att insatstiden och tillgängligheten för räddningstjänsten blir längre med förslaget.

Trafikverkets kommentar

Räddningstjänsten och dess yttrande finns under kapitel 3.1.3. Räddningstjänsten är positiva till de förändringar som järnvägsplanen föreslår.

Yttranden kopplade till fastigheter och servitut

Servitut

Flera fastigheter har idag servitut som kommer att påverkas av ett nytt gångstråk. Hur ställer sig Trafikverket till ersättning eller nya servitut?

Trafikverkets kommentar

Frågor om ersättning prövas inte i järnvägsplanen utan hanteras i samband med kommande byggstart och lantmäteriförrättning.

Inlösen

Flera yttranden anser att det föreslagna gångstråket och stängning av passager påverkar deras fastigheter i en sådan grad att värdet på fastigheterna påverkas. Vissa yttranden anser att delar av förslaget har en sådan stor påverkan på hur fastigheten används idag att de föreslår en inlösning av fastigheten. Befintliga servitut inom området kommer också att påverkas. Yttranden önskar svar om hur Trafikverket ställer sig till dessa frågor.

Trafikverkets kommentar

Värdering av skador och hur dessa eventuellt påverkar fastighetsvärden kommer att hanteras av Lantmäteriet i lantmäteriförrättning.

Olyckor och statistik

Flera yttranden undrar över antal olyckor och tillbud utmed sträckan. Om en av anledningarna till borttagande av plankorsningar, olovliga som tillåtna, är olyckor, så borde det finnas statistik som stödjer detta.

Trafikverkets kommentar

Det finns rapporterade och dokumenterade tillbud, men dessa är inte orsaken till uppdraget. Trafikverket har ett långsiktigt arbete att bygga bort plankorsningar och förbättra säkerheten utmed järnvägen.

Yttranden kopplade till buller

Flera yttranden har föreslagit bullerplank eller andra bulleråtgärder inom sina fastigheter. Yttranden har föreslagit att ersätta det tänkta viltstängslet och utforma ett bullerplank för fastigheterna söder om järnvägen.

Trafikverkets kommentar

Järnvägsplanen ökar inte trafiken eller utformningen av järnvägen utmed Malmbanan. Inga bullerskyddsåtgärder kommer att vidtas.

Anordna säkra passager genom säkerhetsåtgärder

Flera yttranden har föreslagit att Trafikverket bygger om de olika passagerna genom att anlägga bommar, signalsystem av både ljud- och ljussystem för att öka säkerheten för både tågtrafik och fotgängare.

Trafikverkets kommentar

Projektet ingår i en nationell åtgärd att bygga bort plankorsningar för att minska plankorsningsolyckor. I uppdraget innebär det att bygga bort plankorsningar och ersätta det med en planskild korsning. Att anlägga flera ordnade passager med bommar och trafikljus är en kostnad som inte är samhällsekonomiskt motiverad. En planskild korsning är ett säkert och ekonomiskt gott alternativ.

Sänka hastigheten

Flera yttranden önskar att Trafikverket ser över hastigheten på Malmbanan. Förslag som att sänka hastigheten utmed Sikträsk förekommer från flera fastighetsägare.

Trafikverkets kommentar

Som ett led i att öka tillförlitligheten utmed järnvägen mellan Luleå och Kiruna genomför Trafikverket flertal åtgärder för att skapa en effektiv, tillgänglig och välfungerande järnväg. Projektmålet är att öka tillförlitligheten för järnvägstrafiken, detta projekt mål uppnås inte om hastigheten sänks förbi Sikträsk.

Ett generellt mål för all järnvägstrafik är att öka hastigheten och hastighetssänkningar sker endast om det finns alldeles särskilda skäl.