

SAMRÅDSUNDERLAG – Sävastnäs, ny mötesstation

Bodens kommun, Norrbottens län

Järnvägsplan, 2023-09-28

TRV 2023/99862



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 972 42 Luleå

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG – Sävastnäs, ny mötesstation

Dokumentnummer: 184317-00-017-0_0-0001

Författare: Højgaard Frederik, IVnvj1

Dokumentdatum: 2023-09-28

Ärendenummer: TRV 2023/99862

Projektledare: Jöran Gärtner, Trafikverket

Innehåll

1. Sammanfattning	5
2. Inledning.....	6
2.1. Bakgrund	6
2.2. Planläggningsprocessen	7
2.3. Tidigare utredningar.....	7
2.4. Ändamål och projektmål	8
3. Avgränsningar.....	9
3.1. Utrednings- och influensområde.....	9
3.2. Tid	10
4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	11
4.1. Beskrivning av befintlig järnvägsanläggning.....	11
4.1.1. Trafikering.....	11
4.1.2. Befintlig avvattnings.....	11
4.1.3. Serviceväg.....	11
4.2. Byggnadstekniska förutsättningar	11
4.2.1. Geologi och geoteknik	11
4.2.2. Hydrogeologi	12
4.2.3. Befintliga ledningar	12
4.3. Kommunala planer	12
4.4. Markanvändning.....	12
4.5. Riksintressen.....	13
4.6. Boendemiljö och hälsa	13
4.6.1. Buller och vibrationer	14
4.6.2. Elektromagnetiska fält.....	14
4.6.3. Barriärverkan	15
4.6.4. Farligt gods	15
4.7. Kulturmiljö	15
4.8. Landskapets karaktär och funktion	16
4.9. Naturmiljö.....	16
4.10. Vattenförekomster	19
4.11. Rekreation och friluftsliv	20
4.12. Hushållning med naturresurser.....	21
4.12.1. Rennäring	21
4.13. Förorenade områden (mark och vatten).....	21

4.14.	Klimat och risker	21
5.	Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	22
5.1.	Val av lokalisering	22
5.2.	Planerad järnvägsanläggning	22
5.2.1.	Ny mötesstation	22
5.2.2.	Serviceväg	24
5.2.3.	Avvattning	25
5.2.4.	Ledningar	25
5.3.	De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.	26
5.3.1.	Landskap	26
5.3.2.	Naturmiljö	26
5.3.3.	Kulturmiljö	26
5.3.4.	Människors hälsa	26
5.3.5.	Grundvatten	26
5.3.6.	Miljö kvalitetsnormer	26
6.	Åtgärder	27
7.	Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan	27
8.	Fortsatt arbete	28
8.1.	Planläggning	28
8.2.	Viktiga frågeställningar	28
9.	Källor	29

1. Sammanfattning

Sträckan Boden-Luleå på Stambanan genom Övre Norrland är hårt belastad och har kapacitetsproblem, vilka förväntas öka med prognosticerad trafik.

En ny mötesstation (driftplats) planeras att byggas i höjd med Sävastnäs. Mötesstationen ska klara möte med 750 meter långa tåg och samtidig infart. Till mötesplatsen kommer en serviceväg att anläggas från parallellväg till väg 97 fram till mötesstationen västra sida.

Planerad byggstart är år 2025 och byggtiden beräknas pågå under 2 år.

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte medför betydande miljöpåverkan. Trots att åtgärden medför masshantering och eventuella bullerskyddsåtgärder blir förändringen jämfört med dagens situation inte betydande ur miljösynpunkt. Åtgärden kommer påverka biotopskyddade diken men inga identifierade naturvärden. Åtgärden sker intill redan befintligt spår vilket medför att påverkan från buller, vibrationer och barriärverkan inte förändras avsevärt mycket jämfört med hur påverkan ser ut i dagsläget. Malmbanan är Riksintresse för kommunikation och åtgärden ligger i linje med riksintresset. Det finns inga ytterligare riksintressen, nyckelbiotoper eller områden med naturvårdsavtal i utredningsområdet. Varken vattenförekomster, rennäring eller friluftsliv bedöms påverkas av åtgärden.

2. Inledning

2.1. Bakgrund

Sträckan Boden-Luleå på Stambanan genom Övre Norrland är hårt belastad och har kapacitetsproblem, vilka förväntas öka med prognosticerad trafik. I dagsläget finns det dessutom inte en järnvägsanslutning till Svartbyns industriområde.

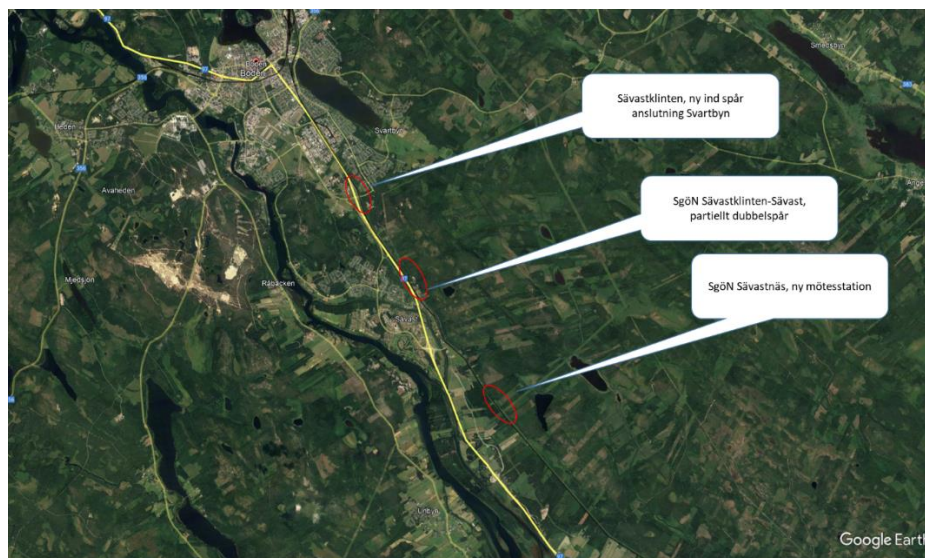
En ny mötestation (driftplats) planeras att byggas i höjd med Sävastnäs. Skyddsväxlar anläggs som en förberedelse till eventuellt framtida dubbelspår. Se karta i Figur 1.



Figur 1. Blå linjen inom det rödmarkerade område visar åtgärdens placering.

Projektet syftar till att öka kapaciteten på sträckan Boden-Luleå, då det uppskattas att kapacitetsutnyttjandet kommer uppnå 101 % på sträckan om inga åtgärder görs.

Åtgärden ingår i ett paket av åtgärder som planeras på sträckan Boden-Luleå som beräknas sänka kapacitetsutnyttjandet till 2030 till 74 %. Åtgärderna innebär att malmtåg kan mötas på sträckan Boden – Luleå och att Svartbyns industriområde ansluts till järnvägen.



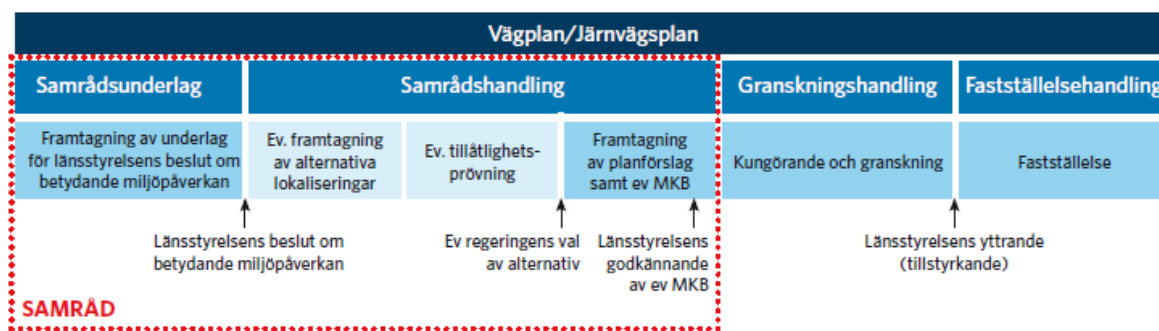
Figur 2. Översikt över planerade åtgärder som planeras på sträckan Boden – Luleå (kartutsnitt Google Earth).

2.2. Planläggningsprocessen

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en *vägplan* eller *järnvägsplan*.

I början av planläggningen tar vi fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. underlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

Samråd är viktigt under hela planläggningen, se Figur 3. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och den allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en *samrådsredogörelse*.



Figur 3. Översikt över planprocessen. Grön pil visar var projektet står i planprocessen.

2.3. Tidigare utredningar

Tidigare utredningar som har gjorts är följande:

- Förstudie - Stambanan genom Övre Norrland, Boden-Luleå. Ny mötesstation: Sävastnäs, BRNT 2003:5-III.
- ÅVS Luleå-Boden - ökad kapacitet och hastighet, diarienummer TRV 2015/30215.
- Bristanalys Skellefteå/Bastuträsk-Boden/Luleå, TRV 2019/41890.
- PM km 1152 Dubbelspår Sävastklinten – Sävast.
- Naturvärdesinventering Sävast – Sävastnäs, Licab, 2023-09-07.

En förstudie slutfördes år 2004 eftersom trafikbelastningen på järnvägen mellan Boden och Luleå redan då var hög och prognostiserades att öka. Förstudiens syfte var att klargöra på vilka alternativa sätt en ny mötesstation mellan Sävast och Norra Sunderbyn skulle kunna utformas samt vilken miljöpåverkan och ekonomisk konsekvens de olika alternativen kan tänkas medföra.

Åtgärdsvalsstudien (ÅVS) som gjordes år 2015 utvärderade ett antal olika förslag på åtgärder för att förbättra kapaciteten på järnvägen. Att bygga ett dubbelspår bedömdes ha en mycket god påverkan på de övergripande nationella transportpolitiska och regionala målen.

Naturvärdesinventeringen utfördes av Licab och gjordes inför detta samrådsunderlag för att kartlägga naturvärden och invasiva arter i anslutning till det planerade spåret.

2.4. Ändamål och projektmål

Projektets ändamål är anläggning av en ny driftsplats i höjd med Sävastnäs. Driftsplatsen möjliggör ökad kapacitet, ökad punktlighet, minskad restid, ökad turtäthet och ökad robusthet/flexibilitet av järnvägen mellan Boden och Luleå. Kapacitetsbehovet är uttalat en prioriterad uppgift för Trafikverket och ett internt processmål är att minimera ledtider för att få fram åtgärderna i anläggningen.

På nationell nivå finns det övergripande målet för transportpolitiken som är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Det övergripande målet stöds av två huvudmål:

Funktionsmålet, som berör resans eller transportens tillgänglighet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet, som handlar om säkerhet, miljö och hälsa

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

3. Avgränsningar

3.1. Utrednings- och influensområde

Utrednings- och influensområdet utgörs av den yta som kan anses bli påverkad av projektet, inklusive anslutningsvägar och ytor som krävs under byggskede, som arbetsvägar och ytor för upplag.

Järnvägsplanens utredningsområde har begränsats till det område som direkt kan beröras av anläggandet av järnvägen. Utredningsområdet är cirka tio meter på vardera sida om järnvägen för tillkommande spår, dessutom kommer mark behövas för anläggande av en arbets- och serviceväg fram till väg 588. I detta skede är det oklart var arbets-, servicevägen kommer placeras och därför är utredningsområdet i detta skede stort, i avsnitt 5.2.2 redovisas 2 förslag på lämplig placering, men även andra placeringar är möjliga. Därutöver behövs ytor för att kunna hantera massor under byggtiden och därför har utredningsområdet även tagit höjd för tillfälliga nyttjanderätter i det tilltagna utredningsområdet, se Figur 4.

Påverkan i form av exempelvis bullerstörningar kan ske utanför utredningsområdet. Detta område kallas för influensområdet och sträcker sig ibland utanför utredningsområdet beroende på vilken miljöaspekt som avses, se Figur 4.



Figur 4. Blå linje med grå skrafferad yta visar utredningsområdet och yttre blå linje i norr visar utökat influensområde. (kartutsnitt Eniro).

Inga samverkande effekter från andra verksamheter eller projekt har identifierats.

De miljöaspekter som tas upp har avgränsats med utgångspunkt från lagar och förordningar, kunskap om befintlig miljö och projektets tänkbara påverkan. I projektet, att anlägga en mötesstation, har det bedömts att aspekterna boendemiljö och hälsa, landskap, kultur- och naturmiljö samt mark och vatten är relevant att studera.

3.2. Tid

Planerad byggstart är år 2025 och byggtiden beräknas pågå under 2 år.

4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1. Beskrivning av befintlig järnvägsanläggning

Befintlig järnväg är enkelspårig, elektrifierad och utrustad med ATC. Största tillåtna hastighet är 130–140 km/h. Tillåten axellast är 30 ton.

4.1.1. Trafikering

Tabell 1. Dagens trafikering på järnvägen

Typ	Antal [Tåg/dygn]	Maxhastighet [km/h]
Persontåg	27,8	140
Godståg	14,1	110
Malmtåg	11	70

Tabell 2. Trafikering år 2040.

Typ	Antal [Tåg/dygn]	Maxhastighet [km/h]
Persontåg	36	140
Godståg	30	110
Malmtåg	8	70

4.1.2. Befintlig avvattning

Nuvarande avvattning sker genom diken och trummor. Inmätning och inventering kommer att utföras i kommande skede.

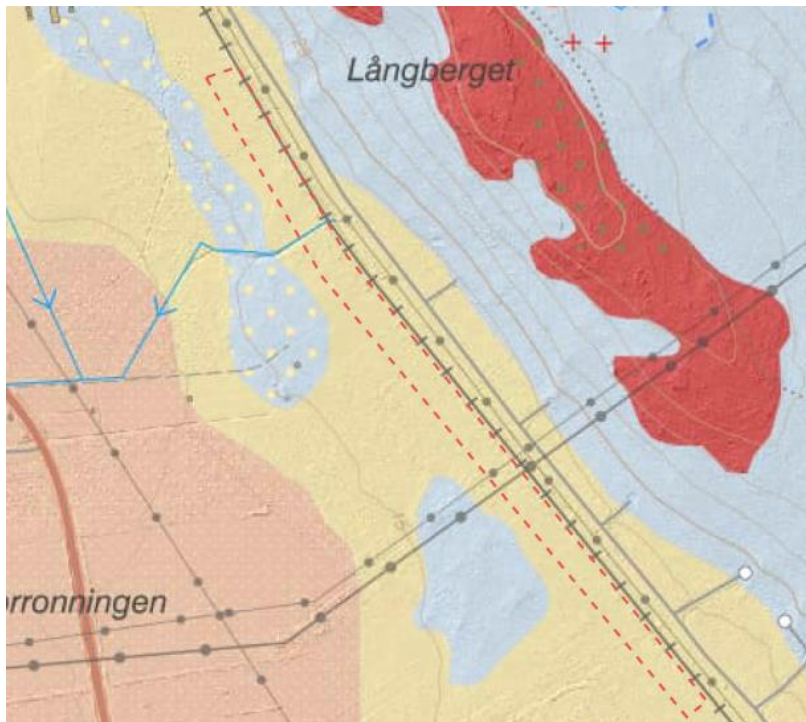
4.1.3. Serviceväg

Ingen befintlig serviceväg finns längs järnvägen på denna strecka.

4.2. Byggnadstekniska förutsättningar

4.2.1. Geologi och geoteknik

Enligt jordartskartan består marken i området av lera och silt, se Figur 5. Nordost om åtgärd och befintligt spår utgörs marken av morän och berg. Sydväst om åtgärd utgörs marken fläckvis av morän delvis med tunt lager av lera silt ovan.



Figur 5. Utdrag ur SGU:s jordartskarta, www.sgu.se. Rödstrecket visar ungefärlig utbredning av åtgärd.

4.2.2. Hydrogeologi

Områdets grundvattennivåer kommer att undersökas i kommande skede.

4.2.3. Befintliga ledningar

Öster om dagens järnvägsanläggning har Vattenfall en ledningsgata för 130 kV-ledningar. Då all utbyggnad av järnväg och serviceväg planeras ske väster om befintligt spår så kommer inte 130 kV-ledningarna att påverkas.

Även andra ledningar kan finnas inom utredningsområdet.

Under planprocessen kontaktas ledningsägare för att initiera en gemensam planering för en anpassning till parternas anläggningar och på så vis undvika eller begränsa störningar för övriga samhället.

4.3. Kommunala planer

För området gäller Bodens kommuns översiktsplan 2025 (antagen 19 juni 2017) och en fördjupad översiktsplan för Boden och Sävast (antagen 15 juni 2020). Utöver översiktsplanen finns tematiska tillägg för landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS) och vindbruk. Inga detaljplaner finns inom aktuellt område.

4.4. Markanvändning

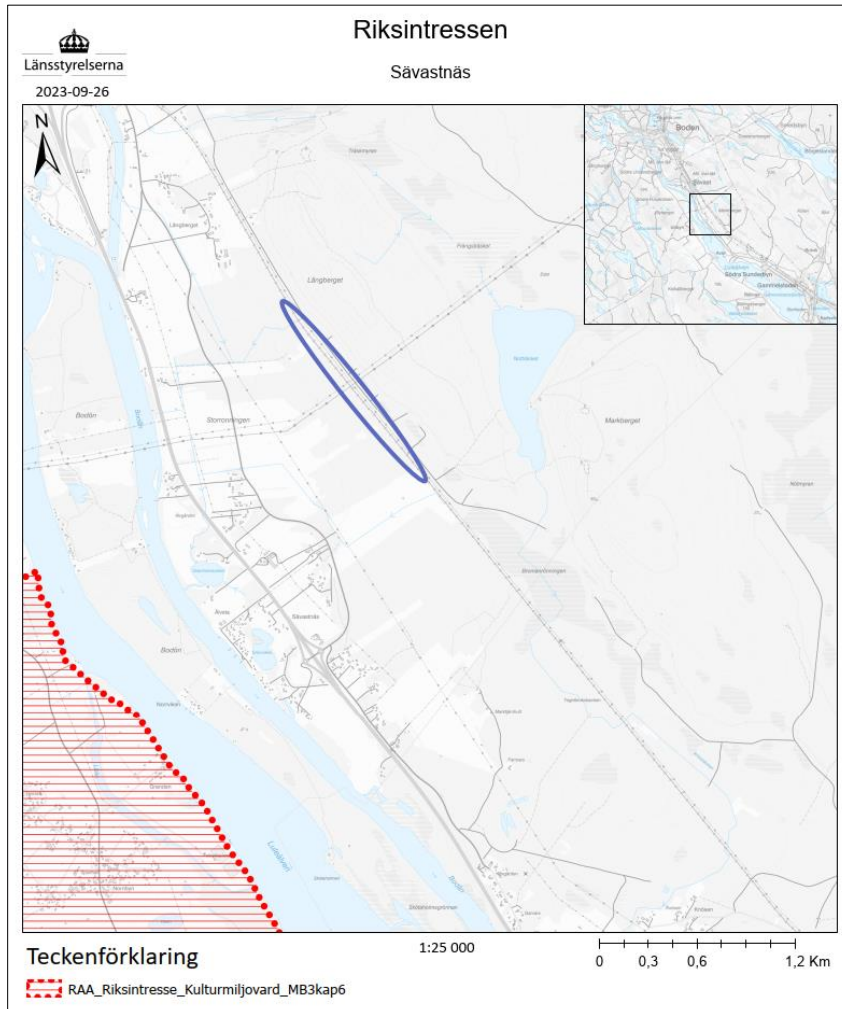
Bebyggelse och markanvändning kring Sävastnäs präglas av jordbruk på västra sidan av järnvägen. Delar av det odlade landskapet är fortfarande aktivt. På östra sidan påverkas landskapsbilden av låga skogsklädda berg utmed järnvägen.

I Bodens Översiktsplan 2025 nämns utbyggnaden av järnvägsnätet och järnvägstrafiken som angeläget för att stärka pendlingsmöjligheterna och ge möjlighet till hållbara transporter (Bodens kommun, 2023).

4.5. Riksintressen

Malbanan är Riksintresse för kommunikation och åtgärden ligger i linje med riksintresset.

Unbyn (K76) är riksintresse för kulturmiljö och är omgivet av odlingslandskap med bymiljöer, se Figur 6. (Länsstyrelserna, 2023).



Figur 6: Riksintressen i närområdet av planerat spår (Länsstyrelserna, 2023).

Området där det driftsplatsen planeras anläggas ingår i Försvarsmaktens riksintressen. Riksintressena Stoppområdet höga objekt flygfält, Influensområde luftrum samt Hinderfritt område skjutfält täcker in hela den planerade spårsträckan (Bodens kommun, 2023).

4.6. Boendemiljö och hälsa

Faktorer som kan påverka boendemiljö och hälsa utmed järnvägsfastigheten är buller, vibrationer, luftföroreningar samt elektromagnetiska fält.

4.6.1. Buller och vibrationer

Faktorer som påverkar ljudnivån längs en järnväg är bland annat tågens typ, hastighet, längd och antal. Vidare påverkas ljudnivån av avståndet mellan järnvägen och mottagaren, markförhållanden, topografi samt bullerreducerande åtgärder. För inomhusnivån har byggnadens fasadisolering samt fönstertyp stor betydelse.

Riksdagen har angett riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnad av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. Inriktningen är att i första hand eftersträva dessa riktvärden när vi bygger ny järnväg eller väg.

Följande relevanta riktvärden anges för nybyggnad och väsentlig ombyggnad:

- 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsfasad från spårtrafik vid hastigheter under 250 km/h
- 55 dBA ekvivalent ljudnivå på uteplats
- 70 dBA maximal ljudnivå på uteplats. Om ljudnivån överskrids bör den inte överskridas med mer än 10 dBA fem gånger per timme dag- och kvällstid (06–22).

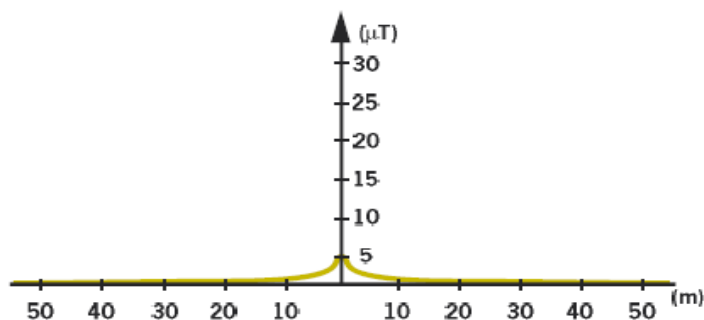
En bullerutredning kommer att tas fram. Bullerutredningen för planförslaget har påbörjats och i ett inledande skede görs en identifiering av byggnader som beräknas få ljudnivåer över riktvärden. Identifierande byggnader räknas som bullerberörda i järnvägsplanen. I senare skede kommer maximal- och ekvivalentnivåer att beräknas för bullerberörda områden och byggnader, utifrån nuläge, nollalternativ och planalternativ.

Vibrationernas storlek beror på trafikens hastighet, tyngd och ojämnheter i spåret. Utbredningen till omgivningen beror på markförhållanden. Risk för stora vibrationer föreligger vid lösa jordar och när järnvägen trafikeras med tunga godståg. Fasta jordar medför ofta små vibrationer, snabb dämpning och liten utbredning. Utredning av markförhållanden kommer att genomföras i projektet.

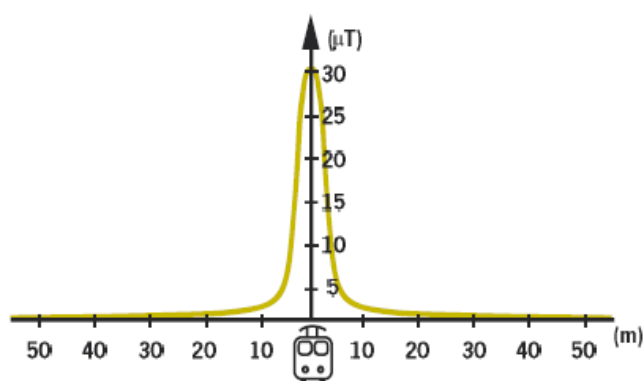
4.6.2. Elektromagnetiska fält

Magnetfält finns ständigt omkring oss. De är starkast närmast källan, till exempel kring kraftledningar eller omkring elektriska apparater, men styrkan avtar snabbt med avståndet. Ju starkare ström som används, desto starkare magnetfält. Magnetfält är svåra att skärma av och går obehindrat igenom väggar och tak.

När ett tåg tar ström ur kontaktledningen orsakar strömmen ett magnetiskt fält. När inget tåg befinner sig i närheten går mycket lite ström i ledningarna, och ett mycket begränsat magnetfält alstras, se Figur 7. Cirka 20 meter från järnvägen när tåget är mer än 2,5 kilometer bort är magnetfältet från järnvägen ungefär lika stort som det som normalt finns i bostäder och kontor. När tåget passerar ökar magnetfältet närmast järnvägen. Detta magnetfält får en varaktighet på några minuter och är starkast vid järnvägen och avtar med avståndet från järnvägen, se Figur 8.



Figur 7. Magnetfältets styrka på olika avstånd från järnvägen när tåget är långt borta (mer än 2,5 kilometer bort). Strömstyrkan är 200 A och frekvensen 16,7 Hz.



Figur 8. Magnetfältets styrka på olika avstånd från järnvägen när tåget passerar. Strömstyrkan är 200 A och frekvensen 16,7 Hz. Det tillfälligt högre magnetfältet varar i ett par minuter. Toppen är långt under referensvärdet på 300 mikrotesla som Strålsäkerhetsmyndigheten rekommenderar. Referensvärdet överensstämmer även med vad EU och Internationella strålskyddskommisionen (ICIRP) rekommenderar.

4.6.3. Barriärverkan

En fysisk barriär tar sig uttryck som ett hinder att röra sig fritt mellan två platser. En visuell barriär tar sig uttryck som ett visuellt ”hinder” mellan betraktaren och det man vill se. Befintlig järnväg utgör barriär i området men spåret omges idag inte av stängsel vilket möjliggör passage för större vilt.

4.6.4. Farligt gods

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och produkter, som har sådana farliga egenskaper att de kan skada människor, miljö, egendom och annat gods, om de inte hanteras rätt under en transport. Vid transporter av farligt gods bidrar säkerheten på infrastrukturen, hållbara förpackningar och tankar, utbildad personal samt säkerhetsutrustning till att genomföra en säker transport.

4.7. Kulturmiljö

Sydväst om Sävastnäs ligger riksintresseområdena Undbyn och Avan vars struktur och bykärnor har drag bevarade från medeltiden. Bebyggelsen utgörs främst av så kallade norrbottensgårdar, en gårdstyp som var vanlig i norra Sverige under 1700- och 1800-talen. Många utav dessa står på tomter som har dokumenterad bebyggelse redan på 1600-talet. Jordbrukslandskapet kring dessa byar brukas fortfarande vilket bidrar till att ge området sitt höga kulturhistoriska värde. Riksintressen regleras av

Miljöbalken, MB (MB kap 3 och 4) och innebär att planerade åtgärder inte får innebära påtaglig skada på riksintresset.

Järnvägen som bland annat löper mellan Luleå och Boden genom Sävast beskrivs vara av riksintresse för kulturmiljövården med motivering:

De militära anläggningarna och järnvägen ingår i Norrbottens teknologiska megasystem som omfattar flera strategiskt viktiga anläggningar som är beroende av varandra. Kopplingar i landskapet mellan olika anläggningar och forten som ingår i Bodens fästning ska fortsatt vara läsbara i landskapet.

Enligt riktlinjer i Fördjupad översiktsplan för Boden och Sävast (Bodens kommun, 2020) ska järnvägen hållas synlig i det övriga landskapet.

4.8. Landskapets karaktär och funktion

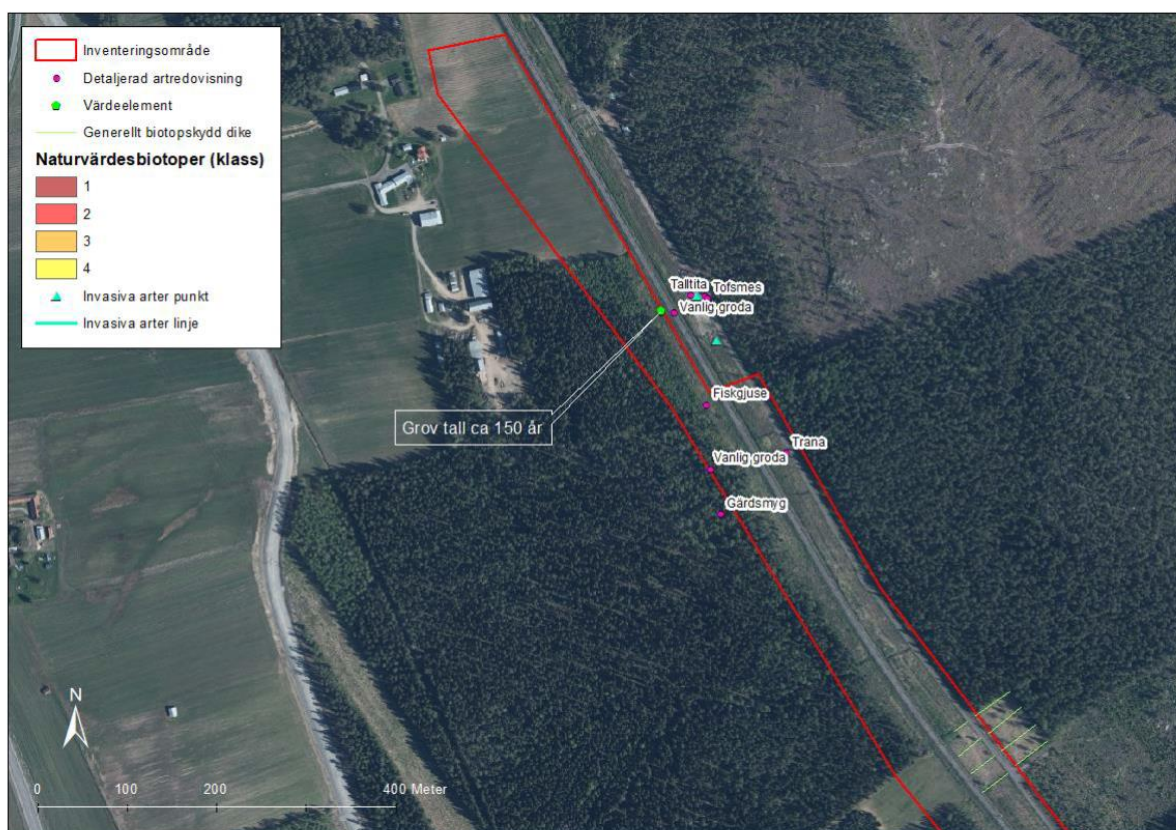
Sävastnäs omges av aktivt brukande åkerarealer, mindre skogspartier och bebyggelse. Bebyggelsen består av jordbruksfastigheter som ligger utspridda i området samt permanent och fritidsbostäder som ligger närmare Luleälven (Bodens kommun, 2023).

4.9. Naturmiljö

Naturmiljön kring Sävastnäs består mestadels av jordbruksmark och brukad skog som utgörs framför allt av tall- och granskog. I landskapet finns det även inslag av betesmark.

För att kartlägga eventuella naturvärden i anslutning till projektområdet har en naturvärdesinventering (NVI) utförts av Licab. Naturvärdesinventeringen utfördes under september månad 2023. Inga skyddade områden så som naturreservat eller Natura 2000 finns i anslutning till inventeringsområdet. Bodån ingår i vattenskyddsområdet Gäddvik (Storheden) som ligger som närmast ca 400 m väster om södra delen av projektområdet.

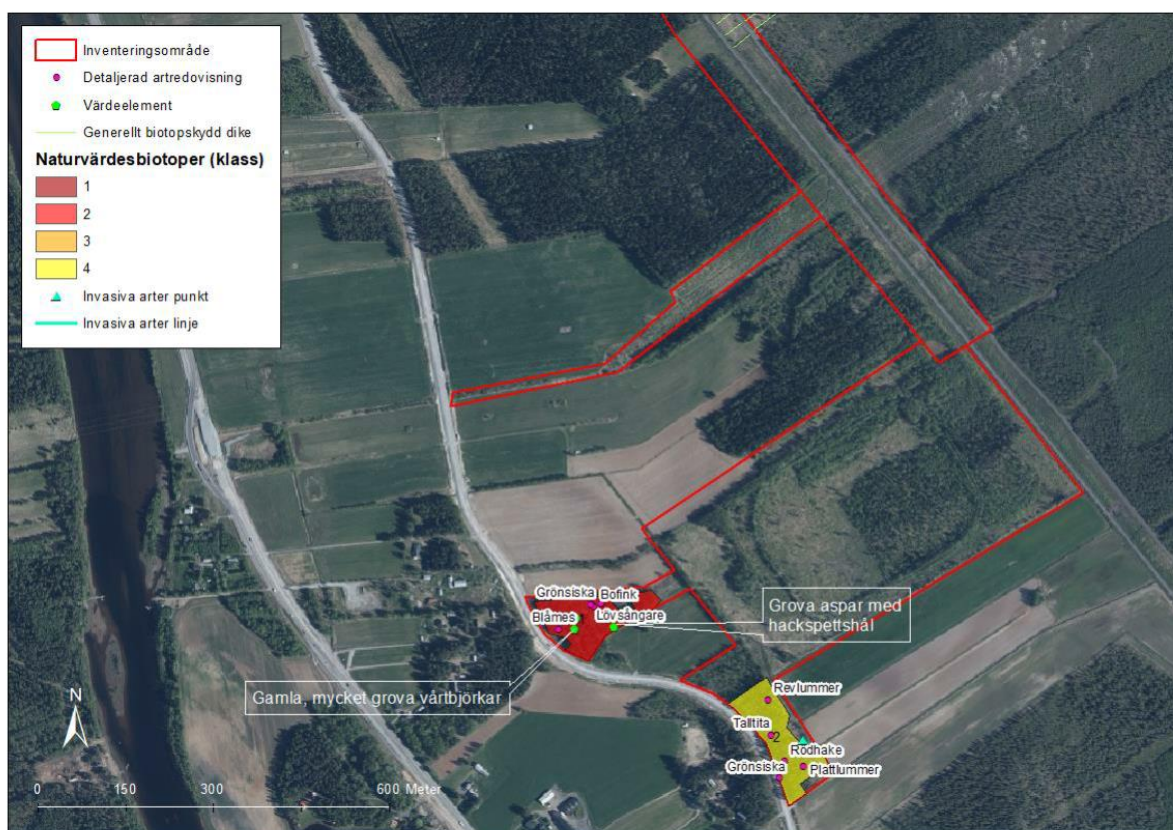
I den norra delen av inventeringsområdet identifierades en äldre tall som var cirka 150 år och därmed utgör ett värdeelement i området, Figur 9. Arter som talltita, tofsmes, vanlig groda, trana, gärdsmyg, och fiskgjuse påträffades också under inventeringen av den norra delen av inventeringsområdet. Det finns även ett antal öppna jordbruksdiken som bedöms vara skyddade enligt generellt biotopskydd. Den invasiva arten jättebalsamin påträffades på två punkter och i artportalen har blomsterlupin och bisam rapporteras och kan möjligen finnas i inventeringsområdet.



Figur 9. Identifierade naturvärden och förekomster av invasiva arter i norra delen av inventeringsområdet.

I den södra delen av inventeringsområdet finns det två naturvärdesbiotoper identifierade, Figur 10. Naturvärdesbiotop 1 har naturvärdesklass 2 (högt naturvärde) och utgörs av blandlövsskog som vuxit upp på tidigare jordbruksmark. Det finns bland annat värdeelement som gamla och grova vårtbjörkar samt grova aspar med hackspetthål. Det har även identifierats arter som blåmes, lövsångare, bofink, och grönsiska.

Naturvärdesbiotop 2 har naturvärdesklass 4 (visst naturvärde) och utgörs av äldre grov tallskog med inslag av gran, björk och rönn, Figur 10. Inom området identifierades arterna revlumner, talltita, rödhake och grönsiska.



Figur 10. Identifierade naturvärden och förekomster av invasiva arter i södra delen av inventeringsområdet. Heltäckande röd markering visar identifierad Naturvärdesbiotop 1 och heltäckande gul markering visar naturvärdesbiotop 2.

I den södra delen av inventeringsområdet finns det även partier som överlappar några av Skogsstyrelsens sumpskogsobjekt, se Figur 11. Den invasiva arten jättebalsamin påträffades på två punkter och i artportalen har blomsterlupin och bisam rapporteras och kan möjligen finnas i inventeringsområdet.



Figur 11. Kartan visar alla inventeringsområden från naturvärdesinventeringen. Det nordligaste inventeringsområdet ingår inte i detta samrådsunderlag.

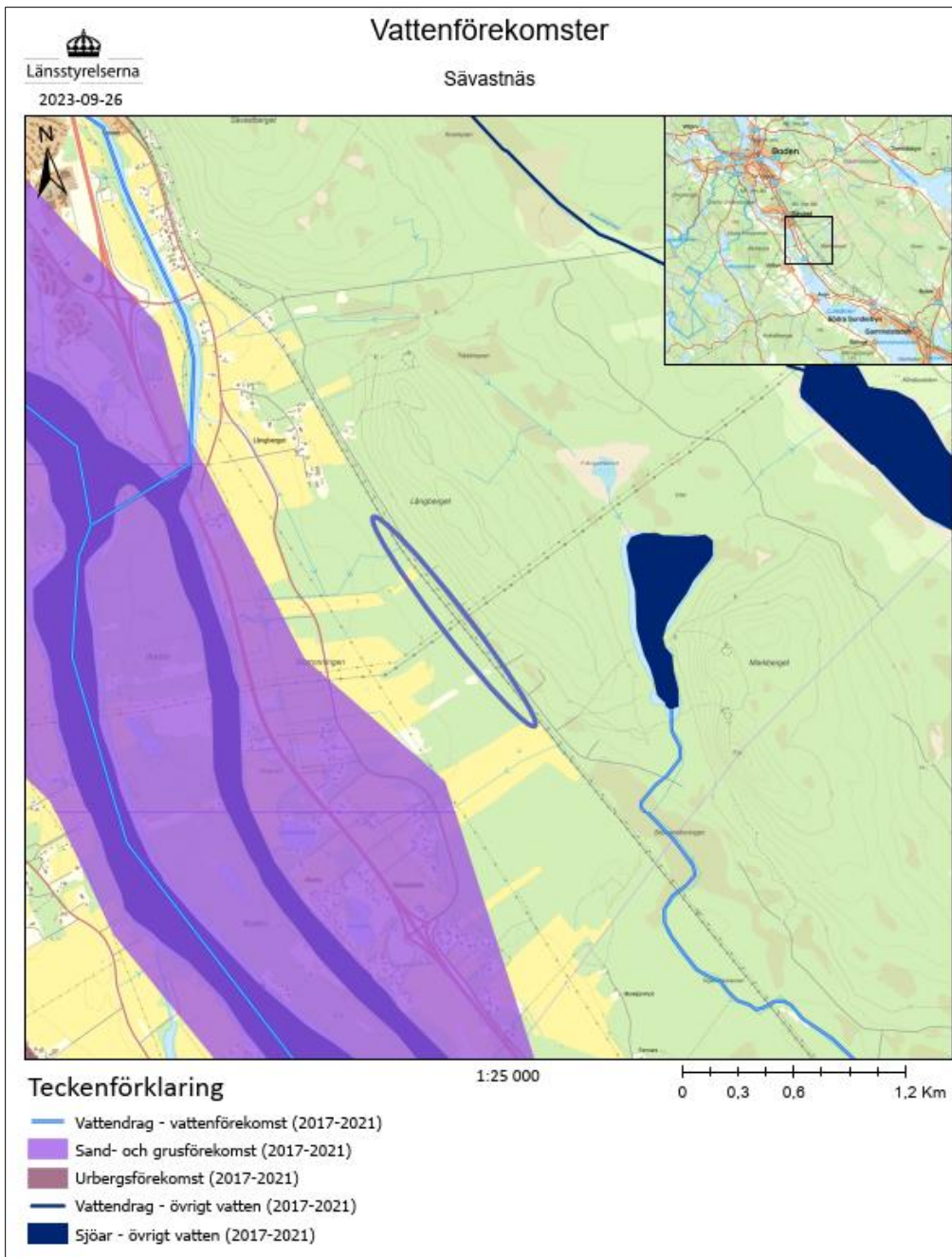
Det finns inga Ramsarområden i utredningsområdet eller influensområdet. Planerad åtgärd bedöms inte påverka något Ramsarområde (Naturvårdsverket, 2023).

4.10. Vattenförekomster

Öster om spårsträckan ligger Notträsket (WA66196868), se Figur 12. Sjön ligger cirka 650 m från den aktuella spårsträckan och har inte statusklassats eller omfattas av MKN (Länsstyrelserna, 2023a).

Väster om spårsträckan rinner Sävastån (WA23689083). Vattenförekomsten har statusklassats och har statusen måttlig ekologisk potential och den uppnår ej god kemisk status. Vattenförekomstens härkomst klassas som kraftigt modifierad. Miljökvalitetsnormen för vattenförekomsten är god ekologisk potentiell 2027 och god kemisk ytvattenstatus beslutad i förvaltningscykel 3 (2017–2021) (Länsstyrelserna, 2023b).

Väster om spårsträckan finns grundvattenförekomsten WA89933192 som är en sand- och grusförekomst, se Figur 12. Grundvattenförekomsten har statusklassats med god kemisk status och god kvantitativ status. MKN för sand- och grusförekomsten är god kemisk grundvattenstatus status och god kvantitativ status (Länsstyrelserna, 2023c).



Figur 12: Vattenförekomster i området kring planerat spår. Planerat spår är markerat med blå ring (Länsstyrelserna, 2023a).

4.11. Rekreation och friluftsliv

Det finns inga riksintressen för friluftsliv eller rörligt friluftsliv inom utredningsområdet eller influensområdet. På den östra sidan av spåret går en vandringsstig mellan Långberget och Markberget (Länsstyrelserna, 2023).

I området bedrivs bland annat älgjakt och järnvägen omges idag inte av stängsel.

4.12. Hushållning med naturresurser

God hushållning med mark och vatten grundas bland annat på miljöbalkens hushållningsbestämmelser och på plan- och bygglagens bestämmelser om intresseavvägningar vid planläggning. Mark för jord- och skogsbruk finns längs sträckan, men då projektet inte bedöms behöva ta mark i anspråk utanför järnvägsfastigheten, så kommer denna mark inte att beröras. Tillfälliga upplag planeras inom Trafikverkets befintliga järnvägsfastighet.

Vattenskyddsområdet Gäddvik (Storheden) (NVR ID 2012935) ligger cirka 1,5 km väster om spåret och sträcker sig längs med hela spårsträckan (Länsstyrelserna, 2023a).

4.12.1. Rennäring

Trafikverket har under augusti 2023 genomfört konsultation med samebyn. Det planerade spåret ligger i utkanten av Gällivare samebys betesområde (Sametinget, 2023). Den planerade åtgärden bedöms inte påverka några viktiga områden för renen eller riksintressen för rennäringen. Rennäringen bedöms kunna bedrivas i stort opåverkad av anläggandet av mötesstationen.

4.13. Förorenade områden (mark och vatten)

Enligt Länsstyrelsens databas över potentiellt eller konstaterade förorenade områden finns det inga förorenade områden inom en radie av 1 km av det tilltänkta spåret (Länsstyrelserna, 2023). Det finns dessutom generell misstanke om förorenad mark inom järnvägsfastigheten, eftersom det är vanligt att uppmäta föroreningar av tungmetaller, organiska miljögifter och ogräsbekämpningsmedel i sand och grusmassor i järnvägsmakadamen. Sulfidjord förekommer dessutom rikligt i älvdalen och förekomst av sulfidjord kan finnas inom utredningsområdet. Provtagning av makadam kommer att göras under hösten 2023.

4.14. Klimat och risker

Trafikverkets intention är att ha en helhetssyn på väg- och järnvägsanläggningarna för att uppnå en effektiv drift, ett underhållsvänligt samt kostnadseffektivt väg- och järnvägssystem.

Ombyggnad av befintlig anläggning ska göras så resurseffektivt och driftsäkert som möjligt. Arbetet med masshantering utgår till exempel ifrån hushållnings- och kretsloppsprincipen samt miljö kvalitetsmålet begränsad klimatpåverkan.

Förändrade tekniska villkor till följd av klimatförändringarna beaktas i planering, projektering och byggande. Där hör bland annat risk för översvämning och skred.

Järnvägstrafik kan utgöra en risk för miljön och människors hälsa. Riskerna är framför allt kopplade till kollisioner, urspårning, plankorsningsolyckor och risk för olyckor med farligt gods. Sannolikheten för en olycka ökar längs en järnväg med dålig standard på banan (skarpa kurvor, växlar med mera), hög hastighet och tät trafik.

5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

5.1. Val av lokalisering

Åtgärdsvalsstudien som gjordes år 2015 utvärderade ett antal olika förslag på åtgärder för att förbättra kapaciteten på järnvägen. Tänkbara åtgärder analyseras enligt fyrstegsprincipen. Fyrstegsprincipen är ett allmänt förhållningssätt i åtgärdsanalyser för transportsystemet och en arbetsstrategi där varje enskilt steg täcker in olika aspekter och skeden i utvecklingen av transportsystemet.

De fyra stegen innebär att åtgärder ska analyseras i följande ordning:

1. *Tänk om*

Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

2. *Optimera*

Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

3. *Bygg om*

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

4. *Bygg nytt*

Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Arbete pågår för att effektivisera transporterna på stam- och malmbanan, med starkare lok, längre tåg och ökad axellast. Flera längre tåg medför kapacitetsproblem som inte bedöms kunna åtgärdas genom åtgärder motsvarande steg 1 och steg 2 enligt fyrstegsprincipen och anses inte vara relevanta i detta projekt. Om gods- och persontransporter inte kan gå på järnväg medför det ökad biltrafik på vägarna.

Att bygga ett mötesspår vid Sävastnäs, enligt steg 3 bedöms som en lämplig begränsad ombyggnadsåtgärd längs befintlig bansträckning och har en mycket god påverkan på de övergripande nationella transportpolitiska och regionala målen.

5.2. Planerad järnvägsanläggning

5.2.1. Ny mötesstation och åtgärder i befintlig bandel

En ny mötesstation (driftplats) byggs i höjd med Sävastnäs med växellägen mellan km 1155+000 och km 1156+180 med skyddsväxlar. Mötesstationen ska klara möte med 750 meter långa tåg och samtidig infart, se Figur 13, Figur 14, samt Figur 15.

Utformning ska möjliggöra en kommande hastighetshöjning till 200 km/h samt förbereda för ett framtida komplett dubbelspår mellan Boden och Luleå.

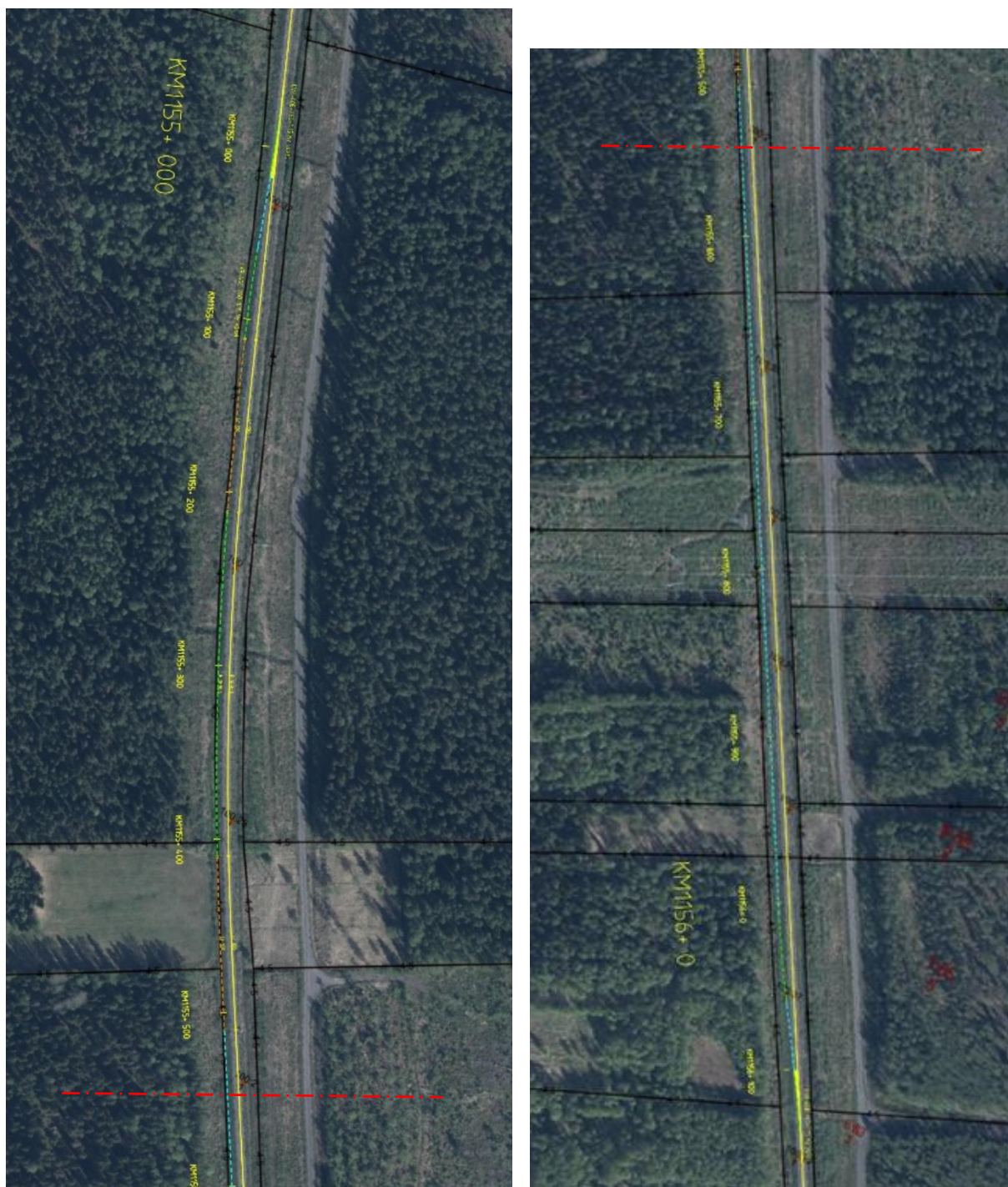
Befintliga kontaktledningsstolpar på västra sidan rivs och ersätts med nya stolpar eller kontaktledningsbrygga.



Figur 13. Skiss av planerade åtgärder. Rött, tillkommande anläggning för ny mötesstation inklusive skyddsväxlar.

■

Figur 14. Schematisk redovisning av nytt spår i blått, samt ny serviceväg i vitt, väster om befintligt spår.



Figur 15. Översikt över den nya mötesstationen. Den vänstra bilden visar norra delen och den högra den södra delen med prickad linje i grönt, orange och blått. Gul heldragen linje visar befintligt spår. Den röda prick-streckade linjen visar konnektionen mellan de två kartorna.

5.2.2. Serviceväg

Till mötesstationen behövs åtkomst för både entreprenad och kommande underhåll av anläggningen. Då serviceväg saknas i dagsläget behöver lämplig placering av serviceväg utredas mellan väg 588 och järnvägen. Servicevägen ska utgå från skogsbilsstandard och möjliggöra tunga transporter. Under byggtiden kommer den även nyttjas som arbetsväg.

5.2.3. Avvattning

Avvattning av järnvägen kommer troligen att ske till öppna diken, alternativt grunda diken med dränering. Omgrävning av befintliga diken och trumförlängningar på enstaka platser kan bli aktuellt.

5.2.4. Ledningar

Skydd av befintliga ledningar och kablar samt eventuella arbetsmiljörisker ska tas i beaktning under planprocessen med ledningsägarnas anvisningar och föreskrifter som vägledning.

Ledningsomläggningar kan bli aktuella efter vidare utredning, projektering och samråd med ledningsägarna.

5.3. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

5.3.1. Landskap

Omgivande landskap bedöms inte påverkas på ett betydande sätt då det i dagsläget redan finns järnväg vid den aktuella sträckan. Den mark som tas i anspråk ligger omges mestadels av skog med inslag av åkerlandskap.

5.3.2. Naturmiljö

Det mötesstationen i Sävastnäs kan med god planering undvika de utpekade naturvärdena. Några diken genom jordbruksmark med biotopskydd kan komma att förkortas till följd av arbetena. Det kommer även behövas åtgärder för att inte sprida invasiva arter inom arbetsområdet.

5.3.3. Kulturmiljö

Enligt den kulturmiljöanalys som utförts för området bedöms de planerade åtgärderna inte påverka några kända kulturvärden.

5.3.4. Människors hälsa

Under byggskedet kommer påverkan på människors hälsa vara relativt lite då det är långt till närmaste bostadshus. Möjligen kan transporter och förflyttning av arbetsmaskiner upplevas som störande för boende längs väg 588.

5.3.5. Grundvatten

Åtgärdens eventuella påverkan på grundvatten har inte utretts och kommer behöva utredas innan bedömning gällande påverkan görs.

5.3.6. Miljökvalitetsnormer

Anläggandet av mötesstationen i Sävastnäs bedöms inte påverka miljökvalitetsnormer (MKN) i de vattenförekomster som ligger i anslutning till området.

6. Åtgärder

Bullerutredningen kommer att genomföras under hösten-vintern 2023, för att undersöka om riktvärde för järnvägstrafikbuller överskrids till följd av anläggandet av det mötesstationen. Behovet av bullerskyddsåtgärder kommer även att utredas. I den fortsatta planeringen utreds om det finns ytterligare behov av skydds- och försiktighetsåtgärder. Boende kommer även informeras inför planerade nattarbeten och inför särskilt bullrande arbetsmoment.

Synpunkter som framförs på detta underlag kommer att hanteras i projektets samrådsredogörelse. Till våren kommer fysiskt samråd att genomföras i Boden där möjlighet att ställa ytterligare frågor finns. Därefter tas en granskningshandling fram, som ställs ut och är tillgänglig inom Bodens kommun, innan slutgiltigt fastställande av järnvägsplanen.

7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte medför betydande miljöpåverkan. Trots att åtgärden medför masshantering och eventuella bullerskyddsåtgärder blir förändringen jämfört med dagens situation inte betydande ur miljösynpunkt. Åtgärden kommer påverka biotopskyddade diken men inga identifierade naturvärden. Åtgärden sker intill redan befintligt spår vilket medför att påverkan från buller, vibrationer och barriärverkan inte förändras avsevärt mycket jämfört med hur påverkan ser ut i dagsläget. Det finns inga nationalparker, nyckelbiotoper eller områden med naturvårdsavtal i närområdet. Varken vattenförekomster, rennäring eller friluftsliv bedöms påverkas av åtgärden.

8. Fortsatt arbete

8.1. Planläggning

Detta dokument utgör en del i underlaget för Länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådskrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda. Vid ej betydande miljöpåverkan beskrivs projektets påverkan på miljön i en miljöbeskrivning som integreras i järnvägsplanens planbeskrivning.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande kommer beskrivas i projektets samrådsredogörelse.

Efter kungörelse och granskning kan järnvägsplanen genomgå fastställelseprövning. Under granskningstiden kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på järnvägsplanen. Järnvägsplanen, samrådsredogörelsen och granskningsutlåtandet översänds sedan till Länsstyrelsen för yttrande. Efter att Länsstyrelsen tillstyrkt planen kommuniceras den med berörda. Efter kommunikationen kan beslut tas att fastställa järnvägsplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen.

8.2. Viktiga frågeställningar

Följande frågor är av betydelse i projektet och kommer att ägnas särskild uppmärksamhet i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen:

- Påverkan på grundvattennivån
- Utformning av planerade åtgärder och anpassning till befintlig miljö, framför allt naturvärden.
- Hantering av avvattningsproblem
- Hantering av förorenad mark
- Planeringen av transporter, utformning av transportvägar och markåtkomst

9. Källor

- Bodens kommun. (2020). *Fördjupad översiktsplan, Boden och Sävast*. Hämtat från <https://www.boden.se/kommunen/samhalle-och-infrastruktur/fordjupad-oversiktsplan-boden-och-savast>
- Bodens kommun. (2023). *Översiktsplan 2025*. Hämtat från <file:///C:/Users/SELITS/Downloads/%C3%96versiktsplan%202025.pdf>
- Länsstyrelserna . (2023c). *VISS*. Hämtat från <https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA89933192>
- Länsstyrelserna. (2023). *EBH-kartan*. Hämtat från <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=ed0d3fde3cc9479f9688c2b2969fd38c>
- Länsstyrelserna. (2023). *Grön infrastruktur*. Hämtat från <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=503ac95e4a9b41ffa1dcdda565cfafd3>
- Länsstyrelserna. (2023). *Länskarta Norrbotten*. Hämtat från <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=24e3c74537b04bab85109e8973d86396>
- Länsstyrelserna. (2023a). *VISS*. Hämtat från <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=1589fd5a099a4e309035beb900d12399>
- Länsstyrelserna. (2023b). *VISS*. Hämtat från <https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA23689083>
- Naturvårdsverket. (2023). *Skyddad natur*. Hämtat från <https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>
- Sametinget. (2023). *Gällivare*. Hämtat från <https://www.sametinget.se/8736>



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 972 42 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se