

PM Kulturarvsanalys

Murjek, förlängning mötesdriftplats

Bandel 118

Jokkmokks kommun, Norrbottens län

Datum: 2025-02-11

Objektnr: 182901-04-025-JP_001

SKEDE JÄRNVÄGSPLAN



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25, Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Konfidentialitetsnivå: Ej känslig

Dokumenttitel: PM Kulturarvsanalys - Murjek, förlängning mötesdriftsplats

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2025-02-11

Objektnr: 182901-04-25-JP_001

Kontaktperson: Marie Stenman, Trafikverket

Konsult: Sweco

Bilder: Trafikverket och Sweco, där inget annat anges.

Innehåll

Innehåll.....	3
PM KULTURARVSANALYS	5
Projektet.....	5
Kulturarvsanalysens omfattning och syfte	7
Metod för att identifiera vilka byggnader som ska ha riktlinjer för fastighetsnära bullerskyddsåtgärder	7
Förutsättningar.....	8
Källmaterial	8
Avgränsning	9
KULTURHISTORIA I OMRÅDET	11
Murjek före Malmbanan	11
Malmbanan – En del av Sveriges teknologiska megasystem	12
Murjeks stationsområde växer fram	12
Stationssamhället Murjek utvecklas	16
1900-talets villaarkitektur	18
BESKRIVNING AV MURJEKS SAMHÄLLE OCH STATIONSOMRÅDE...20	
Murjeks samhälle	20
Murjeks stationsområde.....	22
UTPEKADE KULTURVÄRDEN	30
Forn- och kulturlämningar	30
Norrbottens kulturmiljöprogram	32
Byggnader med särskilda kulturvärden och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder	33
Rekommendationer för fastighetsnära bullerskyddsåtgärder på byggnader som är särskilt kulturhistoriskt värdefulla	49

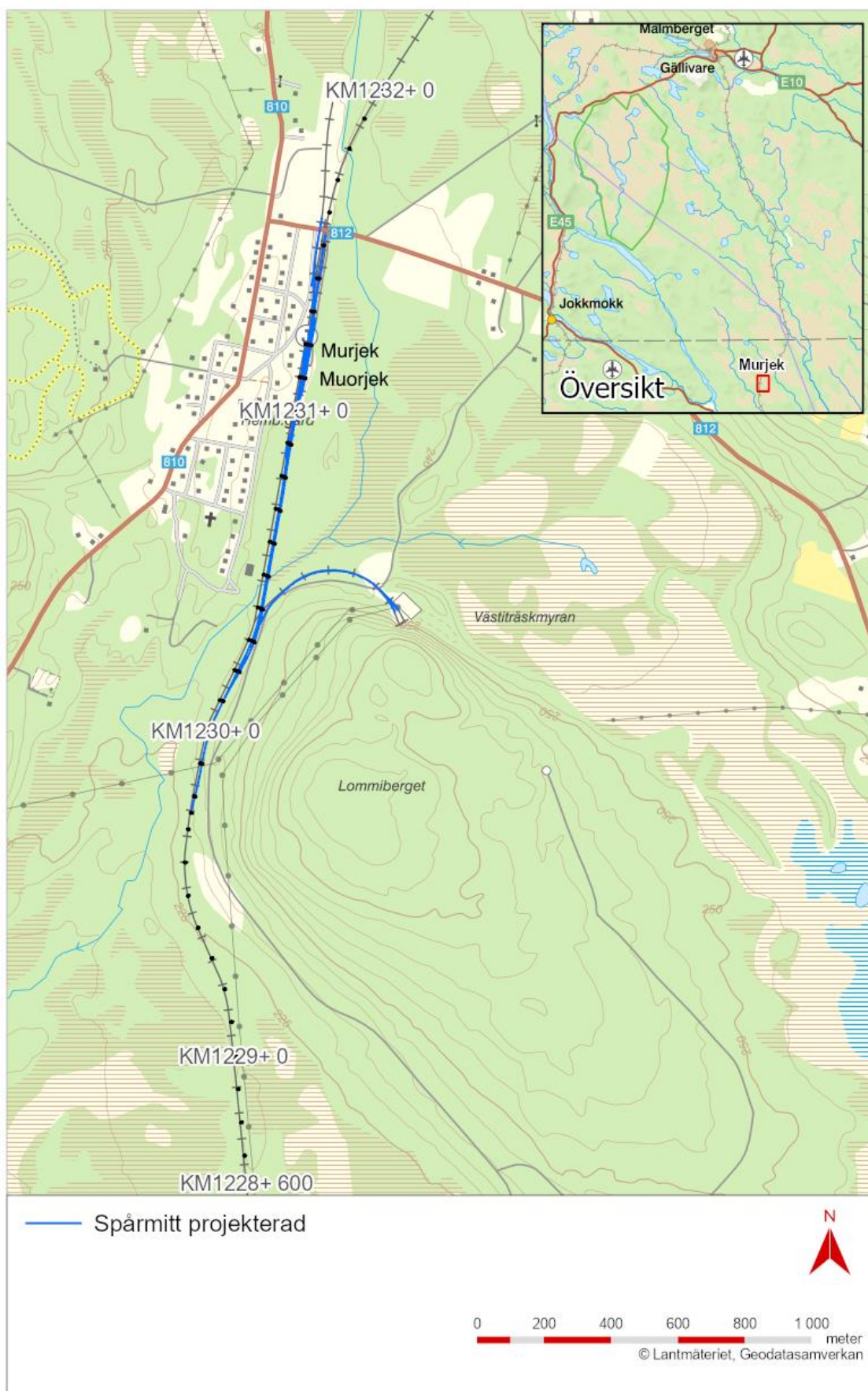
FÖRÄNDRINGAR I DEN KULTURHISTORISKT HÖGT VÄRDEFULLA STATIONSMILJÖN	50
Funktionsområde Station	51
Funktionsområde Utemiljö	54
Funktionsområde Järnvägsbostäder	57
Funktionsområde Teknik- och spårområde.....	58
Sammantagen bedömning av förändringar	60
 PÅVERKAN, EFFEKTER OCH KONSEKVENSER PÅ KULTURVÄRDEN I UTREDNINGSSOMRÅDET	63
Planerade åtgärder	64
Effekter och konsekvenser	65
Murjeks samhälle	65
Murjeks stationsområde	66
Sammantagen bedömning.....	66
Skyddsåtgärder samt lämpliga åtgärder för att minimera intrång och/eller bibehålla kulturmiljöer	67
Kulturmiljöstärkande åtgärder	67
 KÄLLOR	68

PM Kulturarvsanalys

Projektet

Malmbanan är hårt belastad och efterfrågan på kapacitet ökar. Kapacitetsproblemen beror främst på att för få mötesstationer klarar mötet med 750 meter långa tåg. För att öka kapaciteten får delar av sträckorna dubbelspår medan andra får förlängda mötesstationer.

Driftplats Murjek ligger längs Malmbanan, cirka 37 km söder om Gällivare i Jokkmokks kommun, Norrbottens län, se Figur 1. I Murjek är det primära behovet att kunna öka lastvikten per vagn vid passage samt möjlighet att mötas med längre tågset. För att uppnå detta ska mötesstationen (spår 2 och 3) förlängas till cirka 1100 meter respektive 900 meter. Växlar ska uppgraderas för att klara 80 km/h. Sidospåret (spår 4) förlängs till cirka 200 meter för uppställning av skadade vagnar och arbetsfordon. Befintlig bro över Finnstabäcken/Kvarnbäcken behålls, ny bro invid befintlig byggs för att rymma ytterligare 2 spår. En ny växelförbindelse anläggs med två växlar från spår 2 till spår 1 i norrgående riktning med syftet att möjliggöra två plattformslägen. Det norra plattformsläget anpassas för minst 110 meter långa tåg och det södra för minst 180 meter långa tåg. Plattformen förlängs ca 53 meter söderut.



Figur 1 Översiktskarta, förlängning av mötesdriftplats i Murjek.

Kulturarvsanalysens omfattning och syfte

Syftet med en kulturarvsanalys är att på ett strukturerat sätt hantera kulturmiljöfrågorna enligt lagstiftning och planläggningsprocessen. Kulturarvsanalysen ska anpassas och avgränsas mot de frågeställningar som behandlas i projektet och gentemot de åtgärder som planeras. En kulturarvsanalys ska behandla kulturlandskapet i sin helhet från förhistorisk tid till nutid utifrån såväl fysiska lämningar, byggda miljöer och företeelser som visuella samband. Vilka tidsperioder som behandlas avgörs av innehållet i det område som berörs. Kulturarvsanalysen ska bidra till att ge ett tillräckligt och kvalitetssäkrat underlag avseende kulturmiljö, som sedan ska beaktas i arbetet med linjeval samt utformning och gestaltning av vägar och järnvägar. Kulturarvsanalysen ska också bidra till att förebygga och motverka åtgärder som kan medföra skada på kulturmiljön samt till att identifiera kulturmiljöer vars värden kan lyftas eller stärkas.

PM Kulturarvsanalys för förlängning av mötesdriftsstation i Murjek skede samrådshandling bygger vidare på det kunskapsmaterial som tagits fram i samrådsunderlaget. Viktiga delar som ska ingå i kulturarvsanalysen är:

- Identifiera den ur kulturmiljös synvinkel mest lämpliga och genomförbara utformningen av järnväg/väg.
- Redovisa effekter och konsekvenser för de kulturhistoriska strukturer, samband, funktioner och enskilda objekt som direkt eller indirekt berörs av exploateringen
- Identifiera skyddsåtgärder samt lämpliga åtgärder för att minimera intrång och/eller bibehålla kulturmiljöer.
- Identifiera kulturmiljöer som är lämpliga för kulturmiljöstärkande åtgärder.

Som utgångspunkt för Kulturarvsanalysen ligger också rapporten Kulturhistorisk dokumentation av plattformen i Murjek som genomfördes 2018 inför Trafikverkets projekt Murjek Höjning Plattform. Det ingår i arbetet för denna kulturarvsanalys att bedöma om de kulturhistoriska värden som identifierades 2018 i har försvunnit eller förändrats. Ett platsbesök genomfördes därför 2024-09-04. Delar av rapporten från 2018 återanvänds i denna kulturarvsanalys där det bedömts vara relevant.

I Kulturarvsanalysen redovisas riktlinjer för att utföra fastighetsnära bullerskyddsåtgärder på ett sätt som är varsamt och inte förvanskar byggnader med höga kulturvärden. Byggnader som bedöms vara särskilt värdefulla enligt plan- och bygglagen 8 kap 13 § har identifierats. De byggnader som försetts med riktlinjer har både bedömts vara särskilt värdefulla och de bedöms också ha ursprungliga, äldre eller hantverksmässigt utförda fasader, fönster, dörrar och ventiler, olika byggnadsdelar som ofta påverkas av fastighetsnära bullerskyddsåtgärder.

Metod för att identifiera vilka byggnader som ska ha riktlinjer för fastighetsnära bullerskyddsåtgärder

För att bedöma vilka byggnader inom utredningsområdet som omfattas av plan- och bygglagen 8 kap 13 § utfördes en skrivbordsinventering. Inventeringen utgick från de fotografier som togs i samband med bullerinventeringen. I arbetet med att bedöma vilka

byggnader i Murjek som är särskilt värdefulla används Boverkets Byggregler (2011:6) – föreskrifter och allmänna råd (BBR) som stöd. Vid inventeringstillfället bedömdes också om byggnaderna hade ursprungliga äldre eller hantverksmässigt utförda fasader, fönster, dörrar och ventiler.

Förutsättningar

Kulturmiljöer och byggnader med kulturvärden regleras framför allt av Miljöbalken (1998:808), Kulturmiljölagen (1988:950) och Plan- och bygglagen (2010:900).

I miljöbalkens (MB) miljöbegrepp ingår även kulturmiljö, när det står om miljö i MB är det underförstått att det även gäller kulturmiljö. MB innehåller skydd för kulturvärden genom hänsynsregler, genom bestämmelserna om hushållning av mark- och vatten och genom områdesskydd. I MB 1 kap. 1§ framgår att MBs bestämmelser syftar till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. MB ska tillämpas så att bland annat värdefulla kulturmiljöer skyddas och vårdas. Hänsynsreglerna i kapitel 2 handlar också om att den plats som väljs för verksamheter eller åtgärder ska vara lämplig med hänsyn till kulturmiljön.

Enligt kulturmiljölagen (KML) är det en nationell angelägenhet att skydda och vårda kulturmiljön och ansvaret för detta delas av oss alla, till exempel handlar det om att begränsa eller undvika skador när en planerad byggprocess berör en kulturmiljö. KML reglerar bland annat hur kyrkobyggnader, byggnadsminnen och fornlämningar ska hanteras.

Plan- och bygglagen (PBL) reglerar användning av mark och vatten, mot denna lagstiftning prövar kommuner exploatering och tar fram översikts- och detaljplaner samt områdesbestämmelser och prövar bygglov, rivningslov och marklov. PBL innehåller bestämmelser som syftar till att tillvarata kulturvärden. Vid ändring i den byggda miljön ska alltid bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på ett sådant sätt som är lämpligt med hänseende till en god helhetsverkan. Ändringar ska alltid utföras varsamt, oavsett om en byggnad är utpekad som kulturhistoriskt värdefull eller ej och oavsett om åtgärden kräver bygglov eller ej, enligt PNL 8 kap §17. Byggnader, bebyggelseområden och allmänna platser som är särskilt värdefulla utifrån historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt kan omfattas av förvanskningförbudet enligt PBL 8 kap §13. För att en byggnad ska betraktas som särskilt värdefull krävs det att byggnadens värde är så stort att dess bevarande kan sägas utgöra ett allmänt intresse. Detta gäller inte bara enskilda byggnader av monumental karaktär eller stort historiskt värde, utan också byggnader och bebyggelsemiljöer som representerar olika tidsepoker eller något karaktäristiskt från skilda sociala miljöer. Om en väsentlig egenskap går förlorad eller om områdets särart/karaktär väsentligt ändras sker en förvanskning. För att undvika en förvanskning måste därför bärande karaktärsdrag, egenskaper och särarter identifieras och pekas ut. Dessa ska skyddas och ligga till grund för val av ändringar och vidare exploatering, för att det kulturhistoriska värdet inte ska minska.

Källmaterial

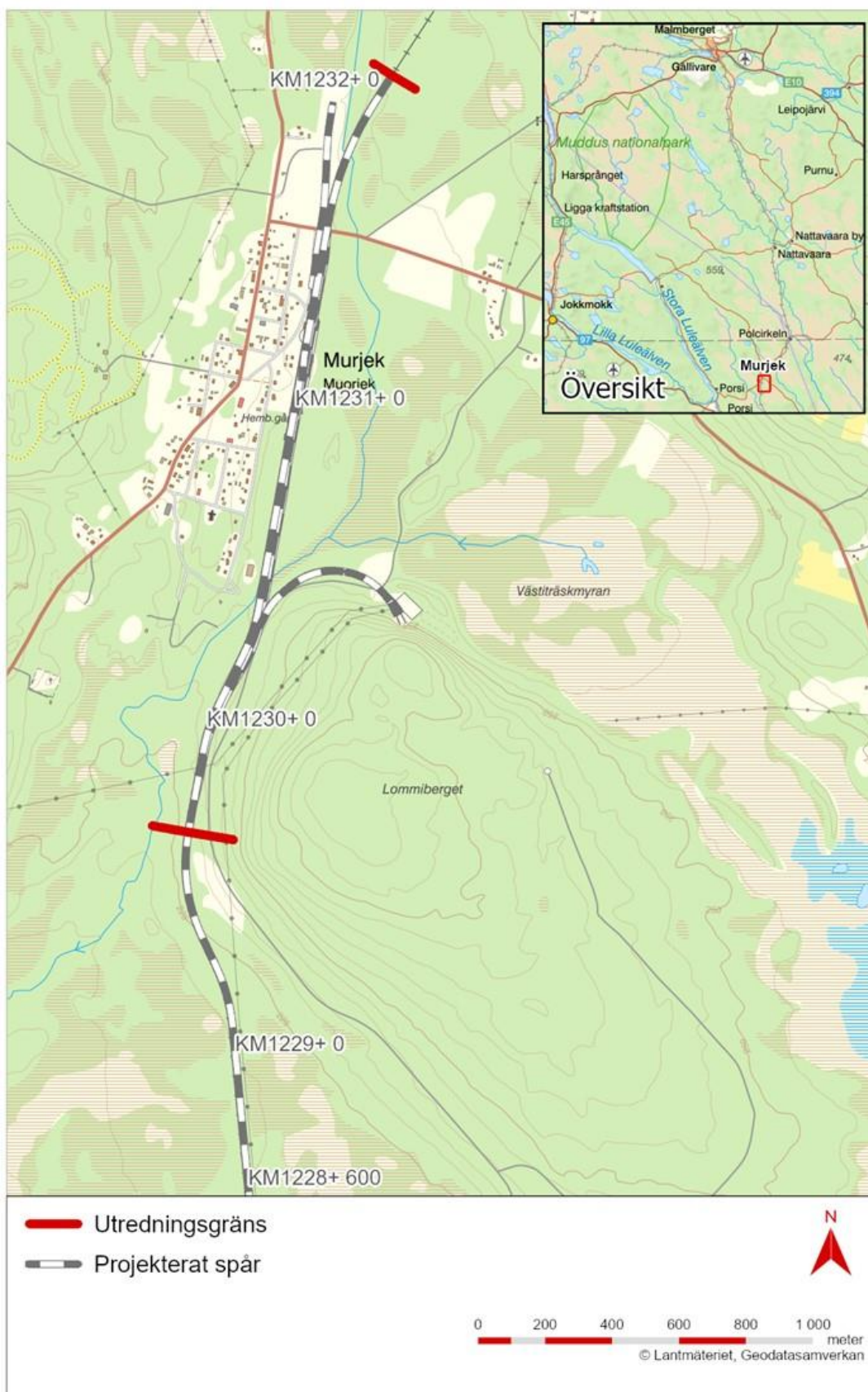
PM Kulturarvsanalys status samrådshandling utgår från befintliga kunskapsunderlag:

- Norrbottens kulturmiljöprogram 2010–2020 (Länsstyrelsen Norrbotten, 2010)

- Kulturhistorisk dokumentation av plattformen vid Murjeks station (Trafikverket, 2018)
- Samrådsunderlag för Murjek, förlängning mötesdriftsplats (Trafikverket, 2023)

Avgränsning

Utredningsområdet omfattar Murjeks samhälle med stationsområde vilket motsvarar påverkansområdet avseende buller. Avgränsningen har valts för att omfatta det område där bullerskyddande åtgärder kan komma att bli aktuella.



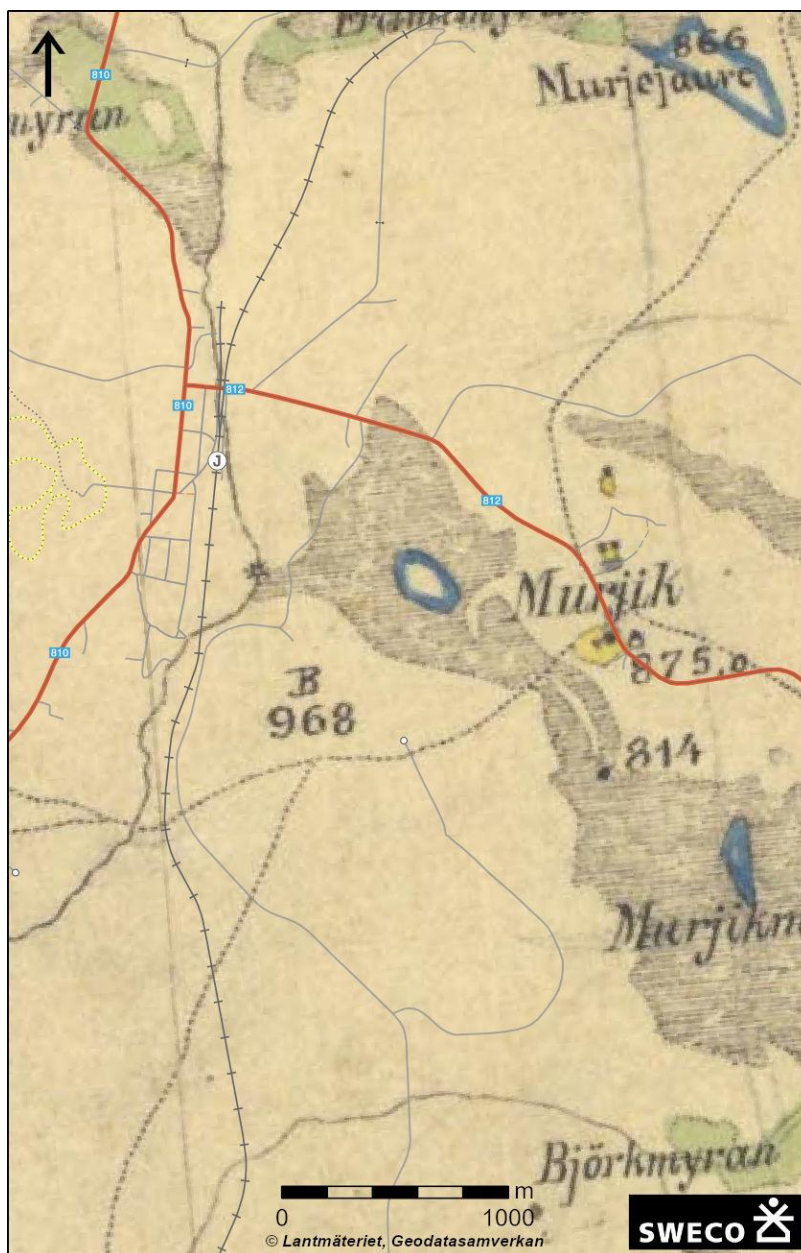
Figur 2 Översiktskarta med aktuell järnvägssträcka där utredningsgränser för buller visas med röda markeringar.

Kulturhistoria i området

I detta stycke karakteriseras Murjek och det kringliggande landskapets särdrag och områdets tidsdjup lyfts fram. Kulturlandskapet och kulturmiljöer beskrivs översiktligt från förhistorisk tid till nutid utifrån de fysiska lämningar, byggda miljöer och andra företeelser som finns i landskapet och som har olika grad av kulturvärde.

Murjek före Malmbanan

Skogsmarkerna runt Murjek har troligtvis varit bebodda under lång tid, men de första dokumenterade uppgifterna om bosättning är från 1800-talet. På Häradsekonomiska kartan från 1859 finns tre gårdar med tillhörande åkermark utmarkerat. Gårdarna ska inledningsvis ha benämnts Lommijaure men kom senare att utvecklas till att byn Murjek.



Figur 3. Utdrag ur häradsekonomiska kartan upprättad år 1859 (J122-24-1) med järnväg och vägar från topografiska kartan markerade. Strax öster om dagens Murjek låg en kvarn vid Kvarnbäcken.

Malmbanan – En del av Sveriges teknologiska megasystem

Under 1800-talet, i takt med att gruvdriften i Norrbotten ökade, växte behovet av att bygga ut det svenska järnvägsnätet. Först ut var Gällivarebanan som anlades mellan åren 1882–1887 och som sträcker sig mellan Luleå och Gällivare med Murjek som en av knutpunkterna. Det var på Gällivarebanan som det första malmtåget transporterade malm söderut 1888. Kort därefter påbörjades anläggandet av Riksgränsbanan som anslöt till Gällivarebanan i söder och sträckte sig upp till Riksgränsen i norr. Riksgränsbanan förlängdes 1902 till Narvik i Norge med Ofotbanen. Det är dessa tre järnvägssträckor, Gällivarebanan, Riksgränsbanan och Ofotbanen, totalt 50 mil järnväg, som utgör Malmbanan.

Malmbanan är enkelspårig och har sedan den anlades haft ökade krav på transportkapacitet. Med endast ett spår är Malmbanan också känslig för störningar. När Malmbanan var ny drevs tågen med hjälp av ångmaskiner. Ångloken var starka men tunga och därför oeffektiva när det kom till drift och hastighet. För att kunna öka malmbrytningen behövde transporten effektiviseras. En ny och vid 1900-talets början relativt obeprövad metod var att driva tågen med eldrift. Eldriften möjliggjorde högre hastigheter eftersom tågen frigjordes från de tunga ångloken. Ett nytt vattenkraftverk uppfördes i Porjus, i anslutning till Stora Luleälven, och stod klart 1915. Elektrifieringen av Gällivarebanan blev klar 1922 och ledde till att transportkapaciteten tredubblades vilket i sin tur innebar att brytningen av malm kunde öka.

Förutom att utgöra en viktig transportled för malm så möjliggjorde Malmbanan också för turister att ta sig till fjällen. Med turisterna följde etableringen av turistverksamheter och turistanläggningar.

Malmbanan utgör tillsammans med malmfälten och Bodens fästning ett teknologiskt megasystem och bedöms vara ett av Sveriges viktigaste industriminnen.

Murjeks stationsområde växer fram

Under 1880-talet kom järnvägen till Murjek och en station anlades. År 1888 fick Murjek sitt första riktiga stationshus som 1905 byggdes på med ett andra våningsplan för att kunna inrymma en bostad åt stationsmästaren. På södra sidan av stationsbyggnaden anlades en enklare järnvägsplan med rabatter och bersåer. Norr om stationsbyggnaden låg en enplansbyggnad där kaféverksamhet bedrevs och norr om den ett lastområde med ett godsmagasin.



Figur 4 Vykort över Murjeks stationsområde från 1905. Den långa plattformen sträcker sig från stationshuset, förbi kaféet till lastområdet där godsmagasinet stod.

Stationen i Murjek var inledningsvis den enda järnvägsstationen i Jokkmokks kommun vilket innebar att gods- och persontransporter stannade där på sträckan mellan Luleå och Gällivare. Murjek var en så kallad nattstation vilket betyder att tågen gjorde uppehåll över natten, därför fanns i stationsområdet även ett järnvägshotell som brann ner under 1930-talet.

Fotografiet nedan (Figur 5) är från början av 1900-talet, när Malmbanan fortfarande trafikerades av ångtåg. Fotografiet visar en relativt lång och låg plattform som sträckte sig från stationshuset söderut. Notera att järnvägen saknar ledningsstolpar.



Figur 5 Murjeks stationshus och kafébyggnad. Fotot är taget 1910, före elektrifieringen av Malmбанan. Källa: Digitalt museum.

När Malmбанan elektrifierades på 1920-talet byggdes plattformen om. Troligtvis förbereddes också bangården för en justering av spårsträckningen och spår 1, närmast stationshuset, verkar inte ha använts under en tid. Plattformen hade under denna period två nivåer, en högre med kant av sten eller betong närmast stationshuset och en lägre träkonstruktion ut mot spåren, se Figur 6.



Figur 6 Stationsområdet efter elektrifieringen på 1920-talet. Plattformen hade vid denna tid två nivåer. Källa: Digitalt museum.

Någon gång mellan 1920-talet och 1940-talet ersattes den avlånga farstutillbyggnaden på den ursprungliga stationsbyggnadens södra gavel, se Figur 6, med det vidbyggda godsmagasinet, se Figur 7, som fortfarande står kvar i anknytning till stationsbyggnaden från 1960-talet.



Figur 7 Murjeks stationsbyggnad under 1940-talet. Här syns det tillbyggda godsmagasinet söder om stationsbyggnaden. Källa: Digitalt museum.

I början av 1960-talet revs den ursprungliga stationsbyggnaden och kvar blev godsmagasinet. Ett nytt stationshus i avskalad modernistisk arkitektur byggdes i stället till söder om magasinsbyggnaden. Godsmagasinet och den modernistiska tillbyggnaden utgjorde tillsammans den nya stationsbyggnaden som togs i bruk år 1965.



Figur 8 Stationsbyggnaden 1965. Plattformen har fortfarande en konstruktion med två nivåer. Källa: Digitalt museum.

Plattformen med kant av betongelement och beläggning av asfalt vid stationshuset och grus längre söderut anlades troligen i samband med att det nuvarande stationshuset byggdes vid mitten av 1960-talet. Fotografierna visar att platformen även vid 1960-talets mitt hade en lägre komplettering ut mot spåren, ungefär där spår 1 ligger idag.

De första stationerna på 1800-talet hade i allmänhet inga eller mycket låga plattformar. Insteget blev högt och obekvämt. Därför byggdes på 1900-talet allt oftare högre plattformar, antingen med sten eller betongkant eller helt i trä. Vanlig plattformshöjd vid denna tid var cirka 350 millimeter. Plattformarna kom således inte upp i samma höjd som vagnsgolven. Moderna perronger kan vara 580 millimeter eller 730 millimeter som bland annat används på stationer som trafikeras av regionaltågen. Vid nybyggnad används ofta EU-standard 550 millimeter.

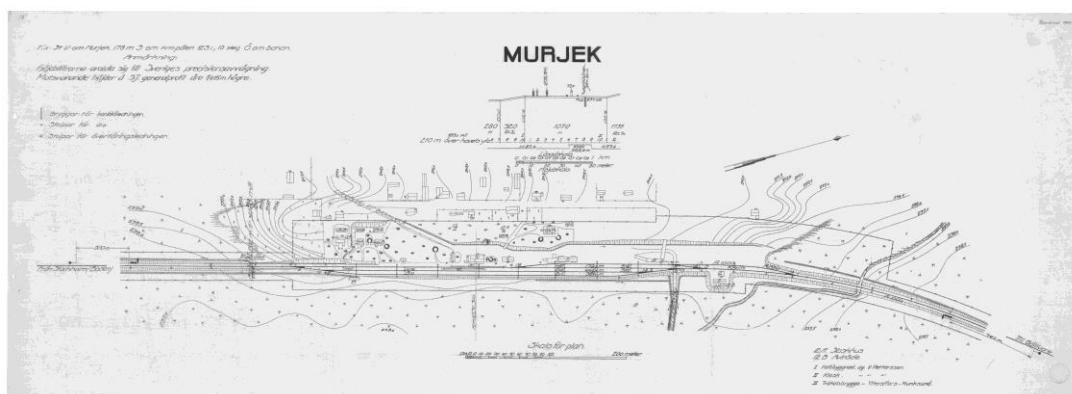
Stationssamhället Murjek utvecklas

Malmbanan fick stor betydelse för Murjek och andra mindre byar som hamnade längs med järnvägssträckningen. Runt stationsområdet i Murjek växte ett mindre stationssamhälle fram och befolkningen ökade från 11 personer på 1850-talet till cirka 150 personer vid sekelskiftet 1900.



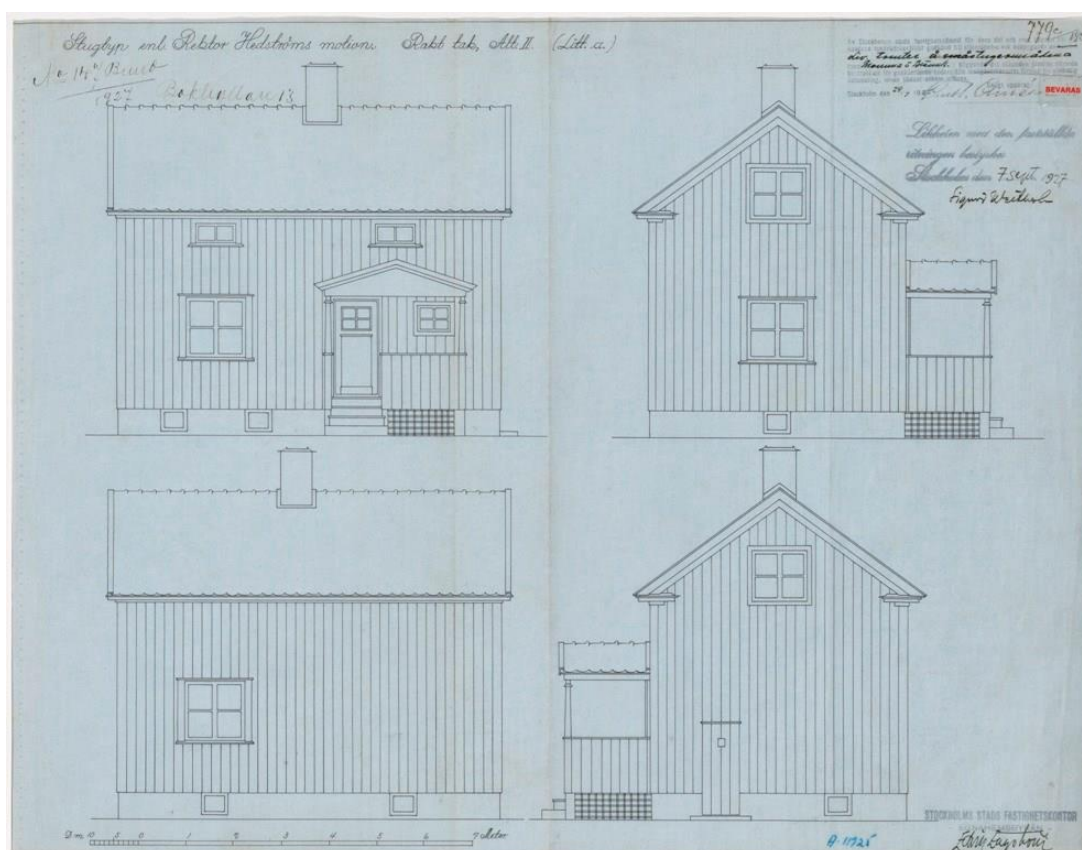
Figur 9 Vykort med vy mot Järnvägsvägen. Byggnaden till höger i bild finns fortfarande kvar och har fastighetsbeteckning Murjek 9:58. Stationsområdet ligger till höger utanför bild. Källa: Tradera.

I Murjek etablerade sig även många hantverkare och andra företag. År 1904 öppnade ett småskollärarseminarium som var verksamt fram till 1934. Planstrukturen utgår från en äldre plan från 1920-talet (se Figur 10) som utvecklats till gällande detaljplan från 1960 (se Figur 11) under mitten av 1900-talet i takt med att samhället växte och blev en tätort. I Murjek finns idag ett relativt brett register av villabebyggelse med representanter från första halvan av 1900-talet vilket speglar samhällets utveckling under samma tid. Befolkningstoppen nåddes i början av 1960-talet, därefter har antalet invånare i Murjek minskat och numera har orten cirka 50 invånare.



Figur 10 Plan över Murjeks bangård och samhälle från 1922. Källa: Bangårdar.

Majoriteten av bebyggelsen i Murjek är från första halvan av 1900-talet och kan troligtvis kopplas till egnahemsrörelsen. Det fanns många typritningar att tillgå för bostadshus som uppfördes genom egnahemslånen och en enhetlighet i gestaltning är därför svår att hitta. Byggnaderna anpassades efter rådande trender och bebyggelsen i Murjek har olika karaktärsdrag som vittnar om arkitektoniska ideal från 1900-talets olika decennier.



Murjeks befolkningstopp nåddes på 1960-talet och sedan dess har bebyggelseutvecklingen avstannat. Arkitekturen på villabebyggelsen i samhället representerar därför främst den första halvan av 1900-talet, med få undantag.

Beskrivning av Murjeks samhälle och stationsområde

Nedan följer en beskrivning av Murjeks samhälle och stationsområde som utgår från platsbesöket 2024-09-04. Foton är tagna av Sweco om inget annat anges.

Murjeks samhälle

Murjek är ett samhälle i den sydöstra delen av Jokkmokks kommun. Murjek ligger i ett relativt flackt landskap som präglas av skogs- och myrmarker. Genom landskapet sträcker sig Malmbanan som används för malmtransporter och godstransporter men även för persontrafik. Samhället har vuxit fram i relation till malmbanan och stationsområdet.



Figur 13 Översiktlig karta över Murjeks samhälle.

Längs med västra sidan av järnvägen breder Murjeks samhälle ut sig. Planstrukturen löper långsträckt parallellt med Malmbanan. Järnvägsvägen följer den långsträckta planstrukturen och mindre tvärgator upp mot den genomkorsande Polcirkelvägen har namn som vittnar om samhällets utveckling såsom Biografvägen, Skolgränd och Kyrkogränd.



Figur 14 Vy mot norr över Järnvägsvägen. Se Figur 10 för motsvarande vy från början av 1900-talet.

Villabebyggelsen är av blandad ålder och i varierande skick. Den äldsta bebyggelsen ligger främst koncentrerad längs med den norra delen av Järnvägsvägen och återspeglar fortfarande planstrukturen från 1922 (se Figur 10).



Figur 15 Vy över en park i den centrala delen av Murjek.

Den södra delen av samhället är mer präglad av bebyggelse från första halvan av 1900-talet. Den södra delen av Järnvägsvägen kantas av egnahem i typisk småhustyp från mitten av 1900-talet.



Figur 16 Småhus längs med södra delen av Järnvägsvägen. Källa: GoogleMaps.

I utkanten av samhället ligger fortfarande mindre gårdar med agrar karaktär utspridda.

Murjeks stationsområde

Stationsområdet nås lätt via två infarter från centrala delen av Murjeks samhälle. I stationsområdet finns ett stationshus i ett våningsplan i en avskalad modernistisk arkitektur. Stationshuset är sammanbyggt med ett äldre godsmagasin i trä från tidigt 1900-tal. Stationshuset står med långsidan längs med plattformen och har flera byggnadsdelar som möter plattformen, till exempel trapporna mellan stationshuset och plattformen och godsmagasinet lastbrygga.



Figur 17 Vy från söder vid infarten till stationsmiljön.

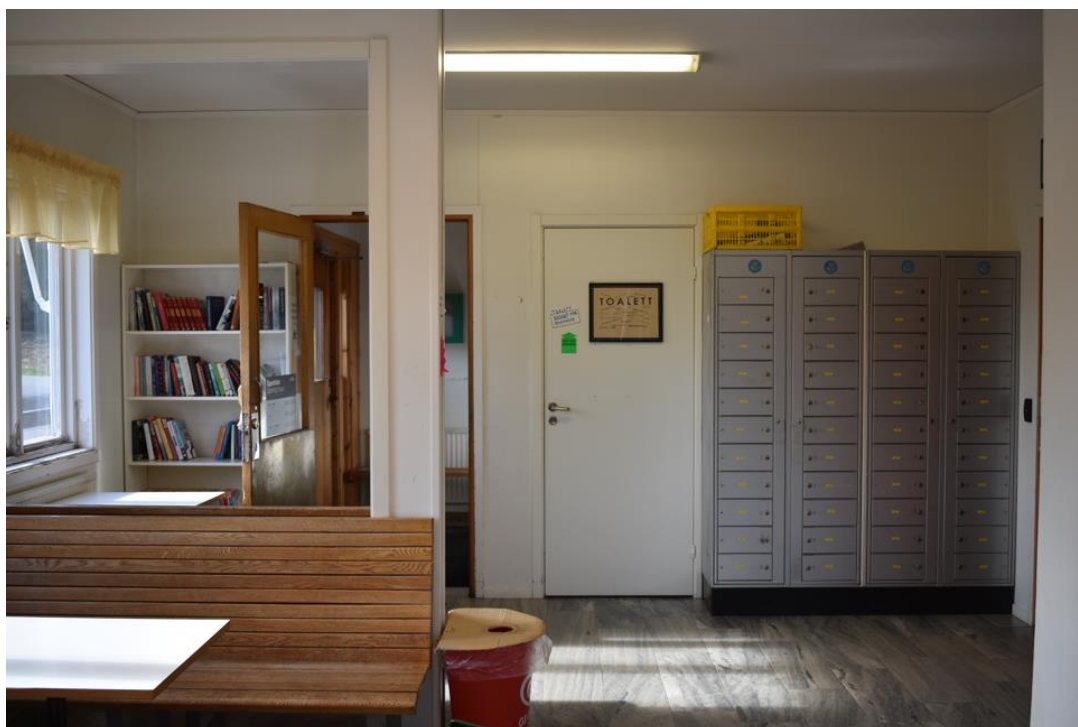


Figur 18 Vy över godsmagasinet från norr med lastbryggan i förgrunden. Räcket och den inramade grusade ytan under lastbryggan tillkom som skyddsåtgärder i samband med plattformshöjningen 2019.



Figur 19 Vy över stationshuset från norr med trappan i förgrunden.

Resenärerna har möjlighet att komma inomhus då en del av stationshuset hålls öppet och rymmer en vänthall med wc samt postfack för samhällets invånare och en närbutik. Det sammanbyggda godsmagasinet fungerar delvis som förråd för närbutiken.



Figur 20 Vänthall och postfack i stationshuset från 1960-talet.

Plattformen sträcker sig längs med stationsområdet och är cirka 285 meter lång. I samband med plattformshöjningen 2019 fick plattformen en ny synlig konstruktion som skiljer sig

från den plattform som byggdes på 1960-talet, i samband med att stationsbyggnaden uppfördes. Den tidigare plattformen utgjordes av en asfalterad och en grusad del, den som byggdes 2019 har en enda sammanhängande yta av asfalt varvad med kantplattor och ledytor med taktila sinus- och kupolplattor i längsgående riktning. Slipade betongelement avslutar plattformen vertikalt mot spåret.



Figur 21 Vy från norr över stationsområdet och plattformen. Till höger i bild löper räcket som tillkom i samband med plattformshöjningen 2019.

I anslutning till en asfalterad yta vid stationshusets södra gavel finns en enkel järnvägspark som kan delas upp i två delar, en i norr och en i söder. Den norra delen av parken består av en fyrkantig gräsyta med ett övervuxet buskage som skiljer de två delarna av parken från varandra. På gräsytan finns lite olika skyltar och stolpar utplacerade, däribland ett objekt med plakat och utdrag ur Artikel 19 – Deklarationen om de mänskliga rättigheterna. Den södra delen av parken präglas av övervuxen vegetation. Där finns även en boulebana och en väntkur.



Figur 22 Den asfalterade ytan övergår i en mindre fyrkantig gräsmatta som utgör den norra delen av järnvägsparken. Till höger i bild står objektet med utdrag ur Artikel 19 – Deklarationen om de mänskliga rättigheterna.



Figur 23 Boulebanan som anlagts på delar av den södra delen av järnvägsparken.

I anslutning till stationsområdet står två järnvägsbostäder med uthus från sekelskiftet 1900. Också i själva samhället, som tar vid strax öster om stationsmiljön, finns en stor del av den äldre bebyggelsen bevarad. Många av byggnaderna är i eftersatt skick och står på övervuxna tomter.



Figur 24 I anslutning till stationsområdet står två gamla järnvägsbostäder på övervuxna tomter.

Stationsområdet ligger beläget på en lång raksträcka där den annars enkelspåriga Malmбанan delas upp i tre spår. Idag är spår 1 det genomgående spåret som trafikeras av både malmtåg, godståg och persontåg. Plattformen vid spår 1 är stationens enda och används både för gods- och persontrafik. Spår 1 har betongslipers medan de andra två spåren har träslipers. Längs det yttre spåret förekommer klotväxlar.



Figur 25 Vy från söder över plattformen och spårområdet med spår 1 närmast plattformen.



Figur 26 Vy över den 285 meter långa plattformen från den sydligaste delen av spårområdet. Till höger i bild syns en klotväxel.

Söder om och i anknytning till stationshuset är de ursprungliga grönmålade ledningsstolparna utbytta till moderna galvaniserade ledningsstolpar. Betongfundamenten hos de nya ledningsstolparna ligger ovanför markbeläggningen på plattformen.



Figur 27 Vy över plattformen och spårområdet söder om stationshuset. Till höger i bild står en av de moderna ledningsstolparna.



Figur 28 Vy över spårområdet norr om stationshuset. Till höger i bild går det att se hur stickspåret viker av till en lastplats.

Norr om stationshuset löper ett avvikande stickspår från spår 1 till ett lastområde som idag används som timmerterminal. Delar av stickspåret har en äldre utformning med träslipers medan delen närmast spår 1 har en sentida utformning med betongslipers. I denna del av stationsområdet finns äldre grönmålade ledningsstolpar kvar.



Figur 29 Närbild på stickspåret och övergången mellan trä- och betongslipers.

Utpekade kulturvärden

Forn- och kulturlämningar

Inom utredningsområdet finns en kulturlämning registrerad i Kulturmiljöregistret.

Den registrerade kulturlämningen är en fyndplats för en hålsten (L1994:694) i sydvästra Murjek. Utanför utredningsområdet, inom 400 meter, finns ytterligare en lämning registrerad. Det är en kolbotten (L1994:639) belägen knappt 400 meter väster om norra Murjek. Båda lämningarna är bedömda som övriga kulturhistoriska lämningar.

I Kvarnbäcken/Finnstabäcken, ungefär 200 meter öster om befintlig järnväg, är en kvarn utritad på häradsekonomiska kartan upprättad år 1859 men den finns inte registrerad i Kulturmiljöregistret. Förutsättningarna för förekomst av okända forn- och kulturlämningar inom utredningsområdet är relativt låg då de delar som inte redan är bebyggda generellt är topografiskt lågt liggande och till synes sank, framför allt öster om järnvägen. Fornlämningar påträffas vanligen på högre liggande, dränerade ytor som är bättre anpassade för bland annat boplatser.

Norrbottens kulturmiljöprogram

Norrbottens kulturmiljöprogram togs fram 2010 av Länsstyrelsen i Norrbotten som en översyn av det tidigare kulturmiljöprogrammet *Norrbottens synliga historia* som kom i två delar 1992 och 1998. Översynen innefattar en kulturmiljöprofil som översiktligt beskriver det som är karakteristiskt för länet när det kommer till kulturhistoriska spår och sammanhang. Kulturmiljöprofilen är uppdelad i följande tio kategorier:

- Före skiften
- Samiska kulturmiljöer med variation och mångfald
- Jordbruk från kust till fjäll
- Jakt, fiske och sjöfart i kust och skärgård
- Kyrkliga kulturmiljöer
- Centralmaktens intressen
- Tidiga gruvor och bruk
- 1900-talets storskaliga industrier
- Skogsbruk
- Naturvetenskaplig forskning och turism

Förutom kulturmiljöprofilen innehåller programmet även 14 beskrivningar, en för varje kommun i länet där utpekade kulturmiljöer beskrivs mer inåtgående. De utpekade kulturmiljöerna har valts ut då de tillsammans anses spegla Norrbottens kulturhistoria särskilt väl. Kritikerna för urvalet var följande:

- Att kulturmiljön är särskilt representativ för sin kulturhistoriska kategori eller är en unik kulturhistorisk företeelse
- Att kulturmiljön är välbevarad
- Att kulturmiljön är tydligt framträdande
- Att kulturmiljön bedöms vara långsiktigt bevarad

I Jokkmokks kommun finns det totalt 27 utpekade kulturmiljöer, varav Murjek utgör en (se Figur 30), med motiveringen:

Murjek representerar väl de samhällen som växte upp längs stambanan kring sekelskiftet. Relativt mycket av den äldre bebyggelsen är bevarad och karaktäristisk och tidstypisk arkitektur från olika tider finns kvar. Detta ger Murjek ett högt kulturhistoriskt värde.

Murjek är en representant för kategorin ”1900-talets storskaliga industrier” genom att vara ett välbevarat och tydligt framträdande stationssamhälle. Följande är en beskrivning av kategorin:

I Norrbotten är industriarvet i stora delar statliga industrimiljöer i huvudsak baserade på råvaruutvinning med gruvor, järnverk, kraftstationer, ledningsgator och järnvägsmiljöer. Stora delar av industriarvet är antingen bortrivet eller fortfarande i drift. Många gånger har anläggningar och samhällen som byggts upp avvecklats direkt när råvaruresursen tagit slut. Andra samhällen har varit tillfälliga och funnits endast under de år uppbyggnaden av t.ex. vattenkraftverk har pågått. Människorna har flyttat med verksamheterna.

Byggnader med särskilda kulturvärden och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder

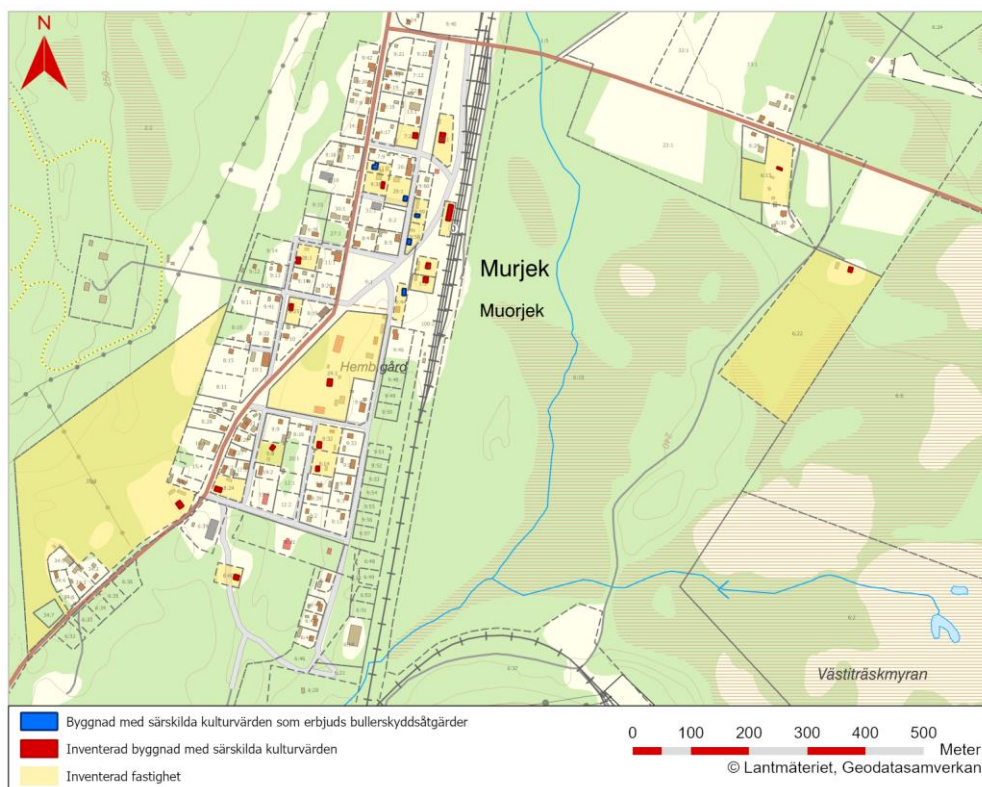
I Kulturarvsanalysen ingår att göra en bedömning av vilka byggnader är särskilt kulturhistoriskt värdefulla enligt plan- och bygglagen 8 kap 13 §, och som bedöms ha ursprungliga, äldre eller hantverksmässigt utförda fasader, fönster, dörrar och ventiler, inom påverkansområdet för buller. Byggnaderna identifieras i syfte att ta fram riktlinjer för hur fastighetsnära bullerskyddsåtgärder som ofta påverkar fasader, fönster, dörrar och ventiler kan utföras varsamt och utan att förvanska de särskilt värdefulla byggnaderna.

I utredningsarbetet för järnvägsplan Murjek har 108 byggnader som är bostäder bullerinventerats till följd av de åtgärder som följer av den planerade förlängningen av mötesdriftsstationen. För att bedöma vilka av de 108 bullerinventerade byggnaderna som har särskilda kulturhistoriska värden och ursprungliga, äldre eller hantverksmässigt utförda fasader, fönster, dörrar, ventiler och uteplatser utfördes en skrivbordsinventering baserad på fotodokumentation från bullerinventeringen. Bedömningen utgår från att Murjek av Länsstyrelsen i Norrbotten bedömts ha ett högt kulturhistoriskt värde på grund av den äldre, bevarade bebyggelsen i karaktäristisk och tidstypisk arkitektur från olika tider samt Boverkets allmänna råd (Boverkets Byggregler 2011:6, BBR) för när en byggnad, eller en bebyggelsemiljö, kan ha sådana särskilda kulturvärden som anges i plan- och bygglagen 8 kap §13. Nedan följer de allmänna råden i BBR för när en byggnad, eller en bebyggelsemiljö, kan ha sådana särskilda kulturvärden:

- Byggnader som belyser tidigare bostadsförhållanden, sociala och ekonomiska villkor, arbetsförhållanden, olika gruppers livsvillkor, stadsbyggnadsideal eller arkitektoniska ideal samt värderingar och tankemönster.
- Byggnader som har representerat för lokalsamhället viktiga funktioner eller verksamheter.
- En byggnad kan även vara särskilt värdefull om den tydliggör samhällsutvecklingen. Exempel på detta är – byggnader som till exempel illustrerar folkrörelsernas framväxt, massbilismens genombrott, immigration eller emigration, – byggnader som har tjänat som förebilder eller på annat sätt varit uppmärksammade i sin samtid.
- Byggnader som präglas av en stark arkitektonisk idé.

- En byggnad kan också vara särskilt värdefull om den i sig utgör en källa till kunskap om äldre material och teknik.
- En byggnad kan vara särskilt värdefull från konstnärlig synpunkt om den uppvisar särskilda estetiska kvaliteter eller har en hög ambitionsnivå med avseende på arkitektonisk gestaltning eller i utförande och materialval eller i konstnärlig gestaltning och utsmyckning.
- En byggnad kan även vara särskilt värdefull om den värderas högt i ett lokalt sammanhang. Exempel på detta kan vara byggnader som har haft stor betydelse i ortens sociala liv eller för ortens identitet eller i lokala traditioner.
- I begreppet särskilt värdefull byggnad ligger att byggnaden särskilt väl ska belysa ett visst förhållande eller i sitt sammanhang ha få motsvarigheter som kan belysa samma förhållande.
- Byggnader från tiden före 1920-talets bebyggelseexpansion, som har sin huvudsakliga karaktär bevarad, utgör idag en så begränsad del av byggnadsbeståndet att flertalet av dem kan antas uppfylla något av kriterierna för särskilt värdefull byggnad.
- Byggnader som bedöms uppfylla kriterierna för särskilt värdefull byggnad har därefter bedömts utifrån om de har ursprungliga, äldre eller hantverksmässigt utförda fasader, fönster, dörrar och ventiler. Fokus har legat på dessa byggnadsdelar eftersom det ofta är dessa som påverkas när fastighetsnära bullerskyddsåtgärder genomförs. Riktlinjer har därefter tagits fram anpassade till respektive byggnad i syfte att den fastighetsnära bullerskyddsåtgärd som eventuellt kommer att utföras blir varsam och utan att förvanska byggnadens särskilda kulturhistoriska värden.

Skrivbordsinventeringen visade att bebyggelsen inom utredningsområdet är av varierad ålder och karaktär vilket bidrar med årsringar och förstärker förståelsen för Murjeks samhällshistoriska utveckling. Av totalt 108 byggnader bedöms 22 vara särskilt värdefulla och ha ursprungliga, äldre eller hantverksmässigt utförda fasader, fönster, dörrar, ventiler och uteplatser. Av dessa 22 byggnader kommer 5 att erbjudas fastighetsnära bullerskyddsåtgärder. På kartan nedan är de inventerade byggnaderna markerade.



Figur 31 Karta över inventerade fastigheter och byggnader med särskilda kulturvärden.

I tabellen nedan redovisas de 22 byggnader inom utredningsområdet som bedöms ha särskilda kulturvärden.

Tabell 1 Byggnader som bedöms ha särskilt kulturhistoriskt värde samt riktlinjer för hur eventuella bullerskyddsåtgärder bör utföras.

	Byggnader som bedöms ha särskilt kulturhistoriskt värde
Fastighetsbeteckning	Jokkmokks bandel 1:3
Foto	
Byggnaden bedöms uppfylla följande exempel från Boverkets allmänna råd (2011:6)	• Byggnaden tydliggör samhällsutvecklingen • Byggnaden belyser tidigare bostadsförhållanden eller representerar för lokalsamhället viktiga funktioner och verksamheter • Byggnader från tiden före 1920-talets bebyggelseexpansion, som har sin huvudsakliga karaktär bevarad, utgör idag en så begränsad del av byggnadsbeståndet att flertalet av dem kan antas uppfylla något av kriterierna för särskilt värdefull byggnad.
Fastighetsbeteckning	Jokkmokks bandel 1:4

Foto	
Byggnaden bedöms uppfylla följande exempel från Boverkets allmänna råd (2011:6)	• Byggnaden tydliggör samhällsutvecklingen • Byggnaden belyser tidigare bostadsförhållanden eller representerar för lokalsamhället viktiga funktioner och verksamheter • Byggnader från tiden före 1920-talets bebyggelseexpansion, som har sin huvudsakliga karaktär bevarad, utgör idag en så begränsad del av byggnadsbeståndet att flertalet av dem kan antas uppfylla något av kriterierna för särskilt värdefull byggnad.
Fastighetsbeteckning	Murjek 6:6
Foto	

	
Byggnaden bedöms uppfylla följande exempel från Boverkets allmänna råd (2011:6)	• Byggnaden belyser tidigare stadsbyggnadsideal och arkitektoniska ideal samt värderingar och tankemönster • Byggnaden tydliggör samhällsutvecklingen • Byggnader från tiden före 1920-talets bebyggelseexpansion, som har sin huvudsakliga karaktär bevarad, utgör idag en så begränsad del av byggnadsbeståndet att flertalet av dem kan antas uppfylla något av kriterierna för särskilt värdefull byggnad.
Fastighetsbeteckning	Murjek 8:24
Foto	

	
Byggnaden bedöms uppfylla följande exempel från Boverkets allmänna råd (2011:6)	• Byggnaden belyser tidigare stadsbyggnadsideal och arkitektoniska ideal samt värderingar och tankemönster • Byggnaden tydliggör samhällsutvecklingen
Fastighetsbeteckning	Murjek 9:61
Foto	
Byggnaden bedöms uppfylla följande exempel från Boverkets allmänna råd (2011:6)	• Byggnaden representerar en tidigare vanlig byggnadskategori som numera är sällsynt • Byggnaden belyser tidigare stadsbyggnadsideal och arkitektoniska ideal samt värderingar och tankemönster • Byggnaden belyser tidigare bostadsförhållanden, sociala och ekonomiska villkor, arbetsförhållanden och olika grupperns livsvillkor. Bostadsförhållanden kan även belysas av de ekonomibyggnader som tidigare tillhörde en bostad
Fastighetsbeteckning	Murjek 8:14

Foto	
Byggnaden bedöms uppfylla följande exempel från Boverkets allmänna råd (2011:6)	• Byggnaden representerar en tidigare vanlig byggnadskategori som numera är sällsynt • Byggnaden belyser tidigare stadsbyggnadsideal och arkitektoniska ideal samt värderingar och tankemönster • Byggnaden belyser tidigare bostadsförhållanden, sociala och ekonomiska villkor, arbetsförhållanden och olika gruppers livsvillkor. Bostadsförhållanden kan även belysas av de ekonomibyggnader som tidigare tillhörde en bostad
Fastighetsbeteckning	Murjek 9:8
Foto	
Byggnaden bedöms uppfylla följande exempel från Boverkets allmänna råd (2011:6)	• Byggnaden representerar en tidigare vanlig byggnadskategori som numera är sällsynt • Byggnaden i sig utgör en källa till kunskap om äldre material och teknik • Byggnaden belyser tidigare bostadsförhållanden, sociala och ekonomiska villkor, arbetsförhållanden och olika gruppers livsvillkor. Bostadsförhållanden kan även belysas av de ekonomibyggnader som tidigare tillhörde en bostad

	Byggnader från tiden före 1920-talets bebyggelseexpansion, som har sin huvudsakliga karaktär bevarad, utgör idag en så begränsad del av byggnadsbeståndet att flertalet av dem kan antas uppfylla något av kriterierna för särskilt värdefull byggnad.
Fastighetsbeteckning	Murjek 9:32
Foto	
Byggnaden bedöms uppfylla följande exempel från Boverkets allmänna råd (2011:6)	- En byggnad kan också vara särskilt värdefull om den i sig utgör en källa till kunskap om äldre material och teknik - Byggnaden belyser tidigare stadsbyggnadsideal och arkitektoniska ideal samt värderingar och tankemönster
Fastighetsbeteckning	Murjek 8:25
Foto	

Byggnaden bedöms uppfylla följande exempel från Boverkets allmänna råd (2011:6)	• Byggnaden belyser tidigare stadsbyggnadsideal och arkitektoniska ideal samt värderingar och tankemönster • Byggnaden tydliggör samhällsutvecklingen
Fastighetsbeteckning	Murjek 6:22
	
Byggnaden bedöms uppfylla följande exempel från Boverkets allmänna råd (2011:6)	• Byggnaden belyser tidigare stadsbyggnadsideal och arkitektoniska ideal samt värderingar och tankemönster • Byggnaden belyser tidigare bostadsförhållanden, sociala och ekonomiska villkor, arbetsförhållanden och olika gruppers livsvillkor. Bostadsförhållanden kan även belysas av de ekonomibyggnader som tidigare tillhörde en bostad
Fastighetsbeteckning	Murjek 28:1
Foto	
Byggnaden bedöms uppfylla följande exempel från Boverkets allmänna	• Byggnaden i sig utgör en källa till kunskap om äldre material och teknik • Byggnaden belyser tidigare bostadsförhållanden,

råd (2011:6)	sociala och ekonomiska villkor, arbetsförhållanden och olika gruppers livsvillkor. Bostadsförhållanden kan även belysas av de ekonomibyggnader som tidigare tillhörde en bostad Byggnader från tiden före 1920-talets bebyggelseexpansion, som har sin huvudsakliga karaktär bevarad, utgör idag en så begränsad del av byggnadsbeståndet att flertalet av dem kan antas uppfylla något av kriterierna för särskilt värdefull byggnad.
Fastighetsbeteckning	Murjek 9:58
Foto	
Byggnaden bedöms uppfylla följande exempel från Boverkets allmänna råd (2011:6)	- Byggnaden i sig utgör en källa till kunskap om äldre material och teknik - Byggnaden belyser tidigare bostadsförhållanden, sociala och ekonomiska villkor, arbetsförhållanden och olika gruppers livsvillkor. Bostadsförhållanden kan även belysas av de ekonomibyggnader som tidigare tillhörde en bostad - Byggnader från tiden före 1920-talets bebyggelseexpansion, som har sin huvudsakliga karaktär bevarad, utgör idag en så begränsad del av byggnadsbeståndet att flertalet av dem kan antas uppfylla något av kriterierna för särskilt värdefull byggnad.
Fastighetsbeteckning	Murjek 9:59

Foto	
Byggnaden bedöms uppfylla följande exempel från Boverkets allmänna råd (2011:6)	• Byggnaden belyser tidigare stadsbyggnadsideal och arkitektoniska ideal samt värderingar och tankemönster • Byggnaden tydliggör samhällsutvecklingen • Byggnaden belyser tidigare bostadsförhållanden, sociala och ekonomiska villkor, arbetsförhållanden och olika gruppers livsvillkor. Bostadsförhållanden kan även belysas av de ekonomibyggnader som tidigare tillhörde en bostad
Fastighetsbeteckning	Jokkmokks bandel 100:21
Foto	
Byggnaden bedöms uppfylla följande exempel från Boverkets allmänna råd (2011:6)	• Byggnaden belyser tidigare bostadsförhållanden eller representerar för lokalsamhället viktiga funktioner och verksamheter • Byggnaden värderas högt i ett lokalt sammanhang. Exempel på detta kan vara byggnader som har haft stor betydelse i ortens sociala liv eller för ortens identitet eller i lokala traditioner

	• Byggnaden belyser tidigare stadsbyggnadsideal och arkitektoniska ideal samt värderingar och tankemönster • Byggnaden tydliggör samhällsutvecklingen
Fastighetsbeteckning	Murjek 29:1
Foto	
Byggnaden bedöms uppfylla följande exempel från Boverkets allmänna råd (2011:6)	• Byggnaden belyser tidigare stadsbyggnadsideal och arkitektoniska ideal samt värderingar och tankemönster • Byggnaden tydliggör samhällsutvecklingen
Fastighetsbeteckning	Murjek 9:38
Foto	
Byggnaden bedöms uppfylla följande exempel från Boverkets allmänna råd (2011:6)	• Byggnaden belyser tidigare stadsbyggnadsideal och arkitektoniska ideal samt värderingar och tankemönster • Byggnaden tydliggör samhällsutvecklingen
Fastighetsbeteckning	Murjek 6:15

Foto	
Byggnaden bedöms uppfylla följande exempel från Boverkets allmänna råd (2011:6)	• Byggnaden representerar en tidigare vanlig byggnadskategori som numera är sällsynt • Byggnaden belyser tidigare bostadsförhållanden, sociala och ekonomiska villkor, arbetsförhållanden och olika gruppers livsvillkor. Bostadsförhållanden kan även belysas av de ekonomibyggnader som tidigare tillhörde en bostad • Byggnader från tiden före 1920-talets bebyggelseexpansion, som har sin huvudsakliga karaktär bevarad, utgör idag en så begränsad del av byggnadsbeståndet att flertalet av dem kan antas uppfylla något av kriterierna för särskilt värdefull byggnad
Fastighetsbeteckning	Murjek 7:11
Foto	
Byggnaden bedöms uppfylla följande exempel från Boverkets allmänna råd (2011:6)	• Byggnaden tydliggör samhällsutvecklingen • Byggnaden belyser tidigare stadsbyggnadsideal och arkitektoniska ideal samt värderingar och tankemönster

Fastighetsbeteckning	Murjek 7:2
Foto	
Byggnaden bedöms uppfylla följande exempel från Boverkets allmänna råd (2011:6)	• Byggnaden belyser tidigare stadsbyggnadsideal och arkitektoniska ideal samt värderingar och tankemönster • Byggnaden tydliggör samhällsutvecklingen
Fastighetsbeteckning	Murjek 35:1
Foto	
Byggnaden bedöms uppfylla följande exempel från Boverkets allmänna råd (2011:6)	• Byggnaden belyser tidigare stadsbyggnadsideal och arkitektoniska ideal samt värderingar och tankemönster • Byggnaden representerar en tidigare vanlig byggnadskategori som numera är sällsynt • Byggnaden belyser tidigare bostadsförhållanden, sociala och ekonomiska villkor, arbetsförhållanden och olika gruppers livsvillkor. Bostadsförhållanden kan även belysas av de ekonomibyggnader som tidigare tillhörde en bostad • Byggnader från tiden före 1920-talets bebyggelseexpansion, som har sin huvudsakliga karaktär bevarad, utgör idag en så begränsad del av byggnadsbeståndet att flertalet av dem kan antas uppfylla något av kriterierna för särskilt värdefull

	byggnad.
Fastighetsbeteckning	Murjek 9:44
Foto	
Byggnaden bedöms uppfylla följande exempel från Boverkets allmänna råd (2011:6)	• Byggnaden belyser tidigare stadsbyggnadsideal och arkitektoniska ideal samt värderingar och tankemönster • Byggnaden tydliggör samhällsutvecklingen
Fastighetsbeteckning	Murjek 24:1
Foto	
Byggnaden bedöms uppfylla följande exempel från Boverkets allmänna råd (2011:6)	• Byggnaden representerar en tidigare vanlig byggnadskategori som numera är sällsynt • Byggnaden belyser tidigare stadsbyggnadsideal och arkitektoniska ideal samt värderingar och tankemönster • Byggnader från tiden före 1920-talets bebyggelseexpansion, som har sin huvudsakliga karaktär bevarad, utgör idag en så begränsad del av

	byggnadsbeståndet att flertalet av dem kan antas uppfylla något av kriterierna för särskilt värdefull byggnad.
--	--

Rekommendationer för fastighetsnära bullerskyddsåtgärder på byggnader som är särskilt värdefulla

Inom påverkansområdet för buller finns byggnader som kan komma att få överskrida riktvärden för bullernivå. Vid åtgärd på järnväg eller annan spåranläggning gäller riktvärdet för buller utomhus 55 dBA ekvivalentnivå vid uteplats och 60 dBA ekvivalentnivå vid fasad för bostadshus. Spårnära åtgärder övervägs i första hand. I de fall spårnära åtgärder inte är tillräckliga för att riktvärden ska kunna uppfyllas eller inte är samhällsekonomiskt försvarbara utreds fastighetsnära åtgärder. Eventuella fastighetsnära bullerskyddsåtgärder får inte riskera att förvanska de kulturhistoriska värdena som identifierats.

Bullerskyddsåtgärder på fasader som kan komma att bli aktuella är byte av friskluftsventil, fönsteråtgärder, tilläggsisolering samt åtgärder kopplat till uteplatser. Med hänsyn till byggnadernas särskilda kulturvärden har riktlinjer tagits fram för hur fastighetsnära bullerskyddsåtgärder generellt kan anpassas, se nedan. Observera att plan- och bygglagens generella krav på varsamhet alltid gäller vid ändring oavsett om byggnader bedöms ha särskilda kulturvärden eller inte.

- Eventuella bullerskyddsåtgärder på uteplatser ska anpassas till byggnadens karaktär. Det innebär att ett standardutförande eventuellt inte är lämpligt.
- Eventuella nya ventiler med tillkommande låda ska utföras på ett sätt som inte påverkar kulturvärdet. Ventillådor utförs i samma material som intilliggande fasad och målas i samma kulör som övrig fasad.
- Om fönster behöver åtgärdas bör det i första hand ske genom att en tilläggsruta adderas på fönstret insida, förutsatt att det är en träbåge. Vid ett eventuellt byte av fönster ska material, dimensioner och detaljer likt ursprungligt eftersträvas.
- Vid en eventuell tilläggsisolering ska fönster flyttas ut i fasaden så att relationen mellan båge, karm och intilliggande fasad blir som befintligt.

Förändringar i den kulturhistoriskt högt värdefulla stationsmiljön

Som ett led i projektet "Stationer för alla" genomförde Trafikverket mot slutet av 2010-talet ett flertal åtgärder för att förbättra tillgängligheten i stationsmiljöerna i landet. En av åtgärderna var att höja plattformen i Murjek från låg till mellanhög för att minska nivåskillnaden mellan tåg och plattform. Inför den åtgärden togs rapporten *Kulturhistorisk dokumentation av plattformen vid Murjeks station* fram. Som en del av rapporten gjordes en inventering av plattformen som utgick från Trafikverkets Metodik för inventering av järnvägens kulturmiljö. Dokumentationen kom fram till att stationsmiljön i Murjek hade högt kulturvärde genom att den ovanligt väl representerade en sammanhållen och kort epok av järnvägsutvecklingen samt att det fanns bra samspel mellan stationshus, plattform och teknik och spårområde. Urklipp ur dokumentationen från 2018:

"Ovanlig väl sammanhållen stationsmiljö där både stationshuset, perrongen och tekniska installationer visar en järnvägsmiljö från 1900-talets mitt. Stationshus från den modernistiska epoken är ovanliga i landet och Murjeks station är ett mycket bra exempel på en liten stationsbyggnad från tiden. I stationsområdet finns också en järnvägspark som delvis är välskött, delvis starkt igenvuxen."

I den kulturhistoriska dokumentationen från 2018 delades stationsområdet upp i fyra funktionsområden för att tydligare kunna beskriva hur det kulturhistoriska värdet kom till uttryck. Under varje funktionsområde beskrevs områdets innehåll, vilka de utpekade värdena var samt till vilken epok de hörde. Funktionsområdena var: *station, utemiljö, järnvägsbostäder* och *teknik- och spårområde*.



Figur 32 Karta över funktionsområden inom stationsområdet.

När mötesdriftsplatsen i Murjek nu står inför en förlängning ingår det i Kulturarvsanalysen att ta reda på om de kulturhistoriska värden som identifierades i området vid dokumentationen 2018 förändrats. Nedan följer en analys och bedömning som beskriver vilka kulturhistoriska värden som förändrats och försvunnit inom respektive funktionsområde sedan den kulturhistoriska dokumentationen genomfördes 2018.

Funktionsområde Station



Figur 33 Funktionsområde Station, stationshuset sett från andra sidan spårområdet. Foto taget i samband med dokumentationen från 2018.



Figur 34 Funktionsområde Station, stationshuset sett från andra sidan spårområdet i samband med platsbesöket i september 2024. Här syns de mellanhöga betongelementen som tillkom i samband med plattformshöjningen. Den gröna äldre ledningsstolpen har bytts ut mot en modern ledningsstolpe som placerats längre söderut på plattformen.



Figur 35 Stationshuset med godsmagasin sett från den norra infarten. Foto taget i samband med dokumentationen 2018.

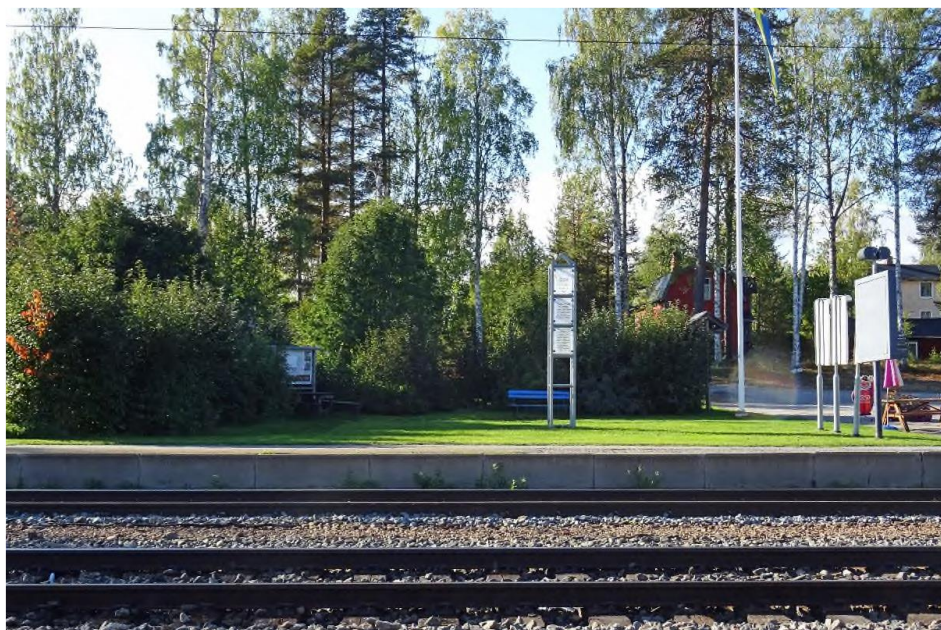


Figur 36 Stationshuset med godsmagasin sett från den norra infarten i samband med platsbesöket i september 2024. Här blir höjdskillnaden från låg till mellanhög plattform tydlig. Plattformen skärmas tydligt av från den grusade parkeringsytan med ett nytt räcke och en ny ledningsstolpe har tillkommit.

Värdebärare vid dokumentationen 2018	Värdebärare som förändrats/försvunnit sedan dokumentationen 2018	Analys av förändring
Stationshuset	Ej förändrad	I dokumentationen från 2018 beskrevs Murjek ha en ovanligt väl sammanhållen järnvägsmiljö från 1900-talets mitt och den låga plattformen med en höjd på omkring 350 millimeter identifierades som en av de utpekade värdebärarna. Den låga plattformen var anpassad till den övriga stationsmiljön från 1960-talet och hade en volym som upplevdes som sammanhängande med övriga utpekade värdebärare. Den nya mellanhöga plattformen har inneburit att en ny volym har introducerats till stationsmiljön. För att den nya plattformshöjden inte skulle påverka stationshuset har anpassningar gjorts. Anpassningarna inkluderar ytan runt lastbryggan på godsmagasinet som avgränsades samt att stationsbyggnadens nedersta trappsteg asfalterades in i jämn nivå
Den låga plattformen	Den låga plattformen har gått från att vara cirka 350 millimeter (låg) till att bli en modern plattform som är cirka 550 millimeter (mellanhög), vilket innebär en höjdförändring på 200 millimeter.	

		med plattformen. Plattformen som i dokumentationen från 2018 utgjordes av två delar, blev i samband med plattformshöjningen en sammanhängande plattform om 285 meter. Den gick även från att vara grus- och asfaltsbelagd till att få karaktären av en modern plattform genom ny markbeläggning med ledytor. Genom att ersätta den låga plattformen, en utpekad värdebärare, med en mellanhög plattform har järnvägs miljön från mitten av 1900-talet blivit mindre sammanhållen och därmed även svårare att avläsa och uppleva.
--	--	---

Funktionsområde Utemiljö



Figur 37 Foto från andra sidan spårområdet som visar järnvägsparken närmast stationshuset. Parken är här välskött. Foto taget i samband med dokumentationen 2018.



Figur 38 Gräsytan i järnvägsparken har numera ytor som upptas av ljusstolpar, elskåp och fundamenten till de nya ledningsstolparna. Foto taget i samband med platsbesöket i september 2024.



Figur 39 I den södra delen av järnvägsparken är igenväxningen påtaglig. Foto taget i samband med dokumentationen från 2018.



Figur 40 I den södra delen av järnvägsparken där träd tidigare stod har en boulebana och väntkur anlagts. Denna del av järnvägsparken upplevs nu som mindre igenväxt. Foto taget i samband med platsbesöket i september 2024.

Värdebärare vid dokumentationen 2018	Värdebärare som förändrats/försvunnit sedan dokumentationen 2018	Analys av förändring
Järnvägspark	Järnvägsparken har förändrats genom att i den i norra delen har tillkommit nya objekt i form av ljusstolpar, elskåp och betongfundament till ledningsstolpar. I den södra delen av järnvägsparken har en boulebana och väntkur tillkommit.	De nytillkomna objekten i den norra delen av järnvägsparken är rörigt placerade och försämrar upplevelsen av järnvägs miljön. Generellt så upplevs den södra delen av järnvägsparken som överbevuxen utifrån fotografierna från 2018. Överbevuxen vegetation döljer eventuella underliggande strukturer och gör det svårt att uppleva kulturmiljön. I sken av det har de nya strukturerna i denna del av järnvägsparken därför stärkt parken genom att den återigen går att upplevas. Men den är samtidigt ett modernt tillägg som inte tar hänsyn till äldre strukturer och sammanhang. Genom nytillkomna moderna objekt och tillägg har järnvägs miljön från mitten av 1900-talet därför blivit mindre sammanhållen och svårare att avläsa och uppleva.
Träd	Träd som fanns i den södra delen av parken har försvunnit i förmån för en boulebana, resten av de kringliggande träden finns kvar.	
Buskar och andra planteringar	Ej förändrat	
Gångar och äldre strukturer	Ej förändrat	

Funktionsområde Järnvägsbostäder



Figur 41 De två järnvägsbostäderna söder om stationshuset. Foto från andra sidan spårområdet och taget i samband med dokumentationen 2018.



Figur 42 Järnvägsbostäderna är oförändrade sedan dokumentationen 2018. Foto taget i samband med platsbesöket i september 2024.

Värdebärare vid dokumentationen 2018	Värdebärare som förändrats/försvunnit sedan dokumentationen 2018	Analys av förändring

Järnvägsbostäder och uthus	Ej förändrat	Förändring har ej skett
Rester av park, träd och planteringar	Ej förändrat	

Funktionsområde Teknik- och spårområde



Figur 43 Spårområdet, vy mot norr tagen i samband med dokumentationen 2018. Spår 1 som löper närmast stationshuset vilar på betongslipers.



Figur 44 Spårområdet, vy mot norr tagen i samband med platsbesöket i september 2024.



Figur 45 Stickspåren som leder till lastområdet norr om stationshuset med låga räler på träslipers och spårspärrar. Vy mot norr tagen i samband med dokumentationen 2018.



Figur 46 Stickspåren som leder till lastområdet norr om stationshuset, foto taget i samband med platsbesök i september 2024. Till skillnad från 2018 är delar av stickspårens träslipers numera utbytta mot betongslipers och spårspärren är borta.

Värdebärare vid dokumentationen 2018	Värdebärare som förändrats/försvunnit sedan dokumentationen 2018	Analys av förändring
Gröna, nitade	De gröna, nitade	Förändringarna inom teknik- och

ledningsstolpar och bryggor	ledningsstolparna med bryggor har till stor del bytts ut mot moderna ledningsstolpar med bryggor i galvaniserat stål. Endast ett fåtal av de gröna ledningsstolparna finns numera kvar i den norra delen av teknik- och spårområdet.	spårområdet är av varierande omfattning men har tillsammans påverkat upplevelsen av kulturmiljön som helhet. De gröna ledningsstolparna var en av de utpekade värdebärarna som starkast bidrog till att stationsmiljön upplevdes som ovanligt väl sammanhållen vid dokumentationen från 2018. Numera finns endast ett fåtal gröna ledningsstolpar med bryggor kvar i den norra änden av stationsområdet där stickspåret viker av mot timmerterminalen.
Äldre armaturer, träslipers, klotväxlar och spårspärrar	Vid stickspåren i den norra delen av teknik- och spårområdet är spårspärrarna borttagna och träslipers har på samma plats blivit ersatta med betongsslipers.	Förändringarna handlar även om att träslipers och spårspärrar, som båda är utpekade värdebärare i dokumentationen från 2018, försvunnit i samband med åtgärderna i samband med plattformshöjningen. Denna förändring är inte lika påtaglig som den kopplat till de gröna ledningsstolparna, men den påverkar fortfarande upplevelsen av stationsmiljön som ovanligt väl sammanhållen. Genom att ersätta de gröna nitade ledningsstolparna och bryggor, utpekade värdebärare, med moderna ledningsstolpar har järnvägsmiljön från mitten av 1900-talet blivit mindre sammanhållen och svårare att avläsa och uppleva. Den minskade sammanhållningen i järnvägsmiljön förstärks ytterligare av att träslipers och spårspärrar, båda utpekade värdebärare, försvunnit.

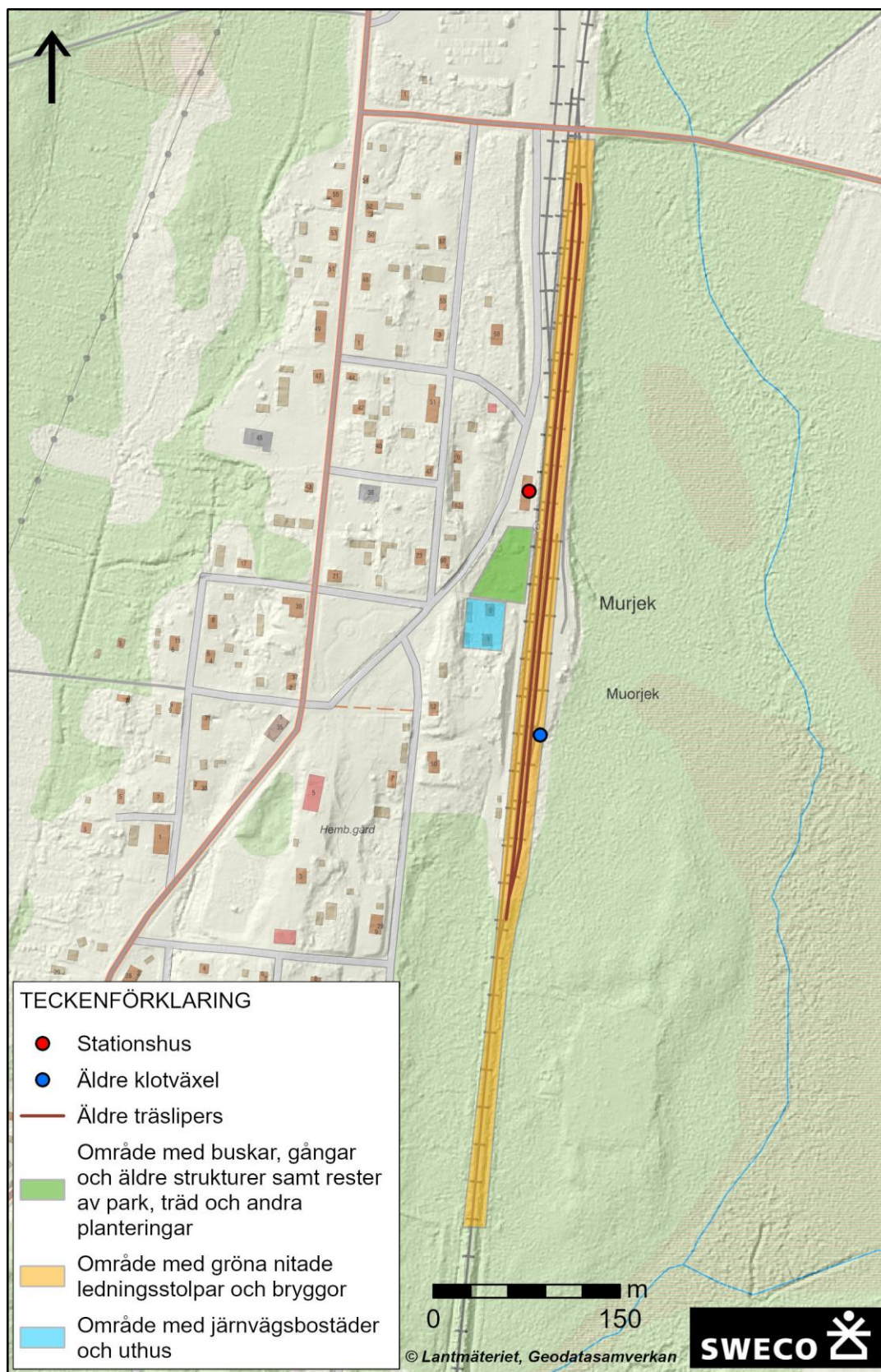
Sammantagen bedömning av förändringar

Sammantaget kan det konstateras att stationsmiljön i Murjek genomgått flera förändringar sedan *Kulturhistorisk dokumentation av plattformen vid Murjeks station* togs fram 2018. Förändringarna är inom funktionsområde Station, Utemiljö samt Teknik- och spårområdet.

Den sammantagna bedömningen är att förändringarna som följde efter dokumentationen 2018 har gjort att järnvägsmiljön från mitten av 1900-talet inte längre kan anses vara ovanligt väl sammanhållen. Bedömningen grundar sig i att så pass många av de utpekade värdebärarna som tillsammans byggde upp och gjorde miljön sammanhållen, antingen har förändrats eller helt försvunnit sedan dokumentationen utfördes 2018.

I kommande planarbete blir det extra viktigt att värna om de värdebärare som fortfarande finns kvar, vilka är:

- Stationshuset
- Buskar och andra planteringar
- Gångar och äldre strukturer
- Rester av park, träd och planteringar
- Järnvägsbostäder och uthus
- Gröna, nitade ledningsstolpar och bryggor
- Äldre träslipers och klotväxlar



Figur 47 Karta över de kvarvarande värdebärarnas placering.

Påverkan, effekter och konsekvenser på kulturvärden i utredningsområdet

Påverkan, effekter och konsekvenser från de planerade åtgärderna för kulturmiljöer och kulturvärden samt visuella samband har bedömts.

- Påverkan är en beskrivning av den planerade förändringen.
- Effekter är en bedömning av vad påverkan innebär för kulturvärdena. Exempel på effekter är förstärkning, förvanskning, försvinnande, fragmentisering, utarmning, osynliggörande av värdet.
- Effekter läggs samman till konsekvenser. Konsekvensen är en samlad motivering vad som händer med möjligheterna att förstå kulturmiljöns olika skeenden och sammanhang.

Konsekvensskalan är fyrgradig, stora negativa konsekvenser, måttliga negativa konsekvenser och små negativa konsekvenser kan bedömas uppstå, konsekvenserna kan även bedömas som positiva. Som stöd i konsekvensbedömningen har matrisen nedan använts.

Tabell 2 Matris för bedömning av konsekvenser på en fyrgradig skala.

Kulturmiljö	Stor negativ effekt Kulturmiljövärden går förlorade och den historiska läsbarheten försvåras eller upphör helt.	Måttlig negativ effekt Kulturmiljövärden fragmenteras eller skadas. Värden går delvis förlorade så att helheten inte kan uppfattas och den historiska läsbarheten reduceras.	Liten negativ effekt Kulturmiljövärden som skadas eller tas bort är inte betydelsebärande för kulturmiljöns helhet och historiska samband/strukturer. Den historiska läsbarheten kan även fortsättningsvis uppfattas.	Positiv effekt Projektet bidrar till positiva effekter för kulturmiljö
Högt värde/känslighet Särskilt välbevarade och värdefulla kulturmiljöer eller objekt som berättar om en viss historisk funktion, ett förlopp eller ett kulturhistoriskt sammanhang, med hög grad av historisk läsbarhet. Miljöerna och objekten ingår i ett tydligt sammanhang. Omfattar även avgränsade miljöer som är särskilt betydelsebärande för ett förlopp eller en tid där sammanhanget är otydligt eller har brutits.	Stor konsekvens	Måttlig – stor konsekvens	Måttlig konsekvens	Positiv konsekvens
Måttligt värde/känslighet Miljöer eller objekt som berättar om en viss historisk funktion, ett förlopp eller ett sammanhang. Miljöerna eller objekten är värdefulla men det övergripande sammanhanget kan vara otydligt eller brutet. Miljöerna och objekten är vanligt förekommande men viktiga för den historiska	Måttlig – stor konsekvens	Måttlig konsekvens	Liten – måttlig konsekvens	Positiv konsekvens

läsbarheten				
Lågt värde/känslighet Avgränsade miljöer eller objekt där sammanhanget är otydligt eller har brutits. För dessa miljöer och objekt är graden av historisk läsbarhet låg.	Måttlig konsekvens	Liten – måttlig konsekvens	Liten konsekvens	Positiv konsekvens

Planerade åtgärder

Malmbanan är hårt belastad och efterfrågan på kapacitet ökar. Förlängningar av mötesstationer samt höjning av hastigheten genom växlar och på avvikande huvudspår förbättrar kapaciteten. Malmbanan har kapacitetsproblem främst beroende på att för få mötesstationer klarar mötet med 750 meter långa tåg. I Murjek är det primära behovet att kunna öka lastvikten per vagn vid passage samt möjlighet att mötas med längre tågset.

Mötesdriftplatsen i Murjek har i nuläget höga underhållskostnader eftersom mötesspår, uppställningsspår och växlar är gamla och slitna. Mötesspår är för korta för att klara tågmöten med tåg som är längre än 529 meter.

På grund av bristerna har Trafikverket beslutat att mötesstationen (spår 2 och 3) förlängs till cirka 1100 meter respektive 900 meter söderut. Spårförlängningen föreslås för att alla trafikerande tågslag ska kunna mötas. I norra delen av spårområdet rivs en del av spår 3 samtidigt som spår 4 förlängs. I samband med spårförlängningen byts befintliga träslipers i spår 2 och 3 ut mot betongslipers då dessa kan ta tyngre last. Cirka 237 meter träslipers från spår 3 återanvänds i spår 4 då det endast kommer användas som uppställningsspår. I samband med spårförlängningen förlängs även plattformen 53 meter i södergående riktning.

Plattformen förlängs cirka 53 meter söderut. En ny växelförbindelse anläggs från spår 2 till spår 1 i syfte att möjliggöra två plattformslägen. Norra läget anpassas för minst 110 meter långa tåg och södra läget till minst 180 m långa tåg.

Befintliga äldre ledningsstolpar rivs och ersätts med nya kontaktledningsstolpar placerade 3,35 meter från spårmitte och nya kontaktledningsbryggor på avsnitt där det är tre spår. Ett fåtal kontaktledningsstolpar och -bryggor behålls mitt på driftplatsen där det idag är plattform.



Figur 48 Illustration över planerad åtgärd.

I de fall riktvärden för buller överskrids kan det bli aktuellt med fastighetsnära bullerskyddsåtgärder så som ventilbyte, fönsteråtgärder, tilläggsisolering och/eller åtgärder på uteplatser.

Ökade transporter leder till förhöjda ljudnivåer i området vilket kan innebära att spårnära bullerskyddsåtgärder i form av en bullerskyddsvall blir aktuell längs med järnvägsspåret söder om stationsområdet där det idag är en skogsdunge. Bullerskyddsvallen blir ca 210 meter lång och 4 meter hög över RÖK.

Effekter och konsekvenser

Murjeks samhälle

De planerade åtgärderna i Murjek påverkar inga kända forn- och kulturlämningar.

Effekten av fastighetsnära bullerskyddsåtgärder på de byggnader som bedöms omfattas av förvanskningförbudet enligt PBL 8 kap §13 blir att viktiga arkitektoniska uttryck riskerar att försvinna om inte de fastighetsnära bullerskyddsåtgärderna anpassas. De utpekade byggnaderna har hög känslighet för förändringar och en förlust av arkitektoniska uttryck skulle minska läsbarheten och försvåra förståelsen för Murjeks samhällshistoriska utveckling. Vid genomförande av fastighetsnära åtgärder ska dessa anpassas till de hus de berör. Konsekvenserna bedöms då bli små, jämfört med måttlig - stora om hänsyn inte tas.

Under driftskedet kommer det förlängda mötesdriftsspåret i Murjek innebära ökade järnvägstransporter samt möjliggöra för högre hastigheter på spåren. Ökade transporter och ökad hastighet leder till förhöjda ljudnivåer i området vilket kan innebära att spårnära bullerskyddsåtgärder i form av bullerskyddsvallar blir aktuella längs med järnvägsspåret vid Murjeks södra samhälle, vars miljö bedöms ha högt kulturhistoriskt värde.

Bullerskyddsvallen skulle endast anas från samhället om den förläggs längs med järnvägsspåret, bakom skogsdungen (se Figur 48) och bedöms därför inte påverka upplevelsen från samhället. Denna bedömning förutsätter dock att delar av skogen lämnas kvar. Däremot bedöms bullerskyddsvallen påverka upplevelsen från järnvägsspåret, det ger konsekvenser som är liten - måttlig.

Murjeks stationsområde

De planerade åtgärderna bedöms inte påverka utpekade värdebärare inom funktionsområde Järnvägsbostäder.

Inom funktionsområde Station innebär plattformsförlängningen 53 meter söderut inga negativa effekter på kulturmiljövärden, detta då plattformen redan genomgått så pass stora förändringar under senare år och numera har låg känslighet för ytterligare förändringar.

Inom funktionsområde Utemiljö kan planerade åtgärder inom el att behöva schakta i de yttre delarna av järnvägsparken mot spåret för att nå elskåpet. Effekten av schaktningen blir att delar av järnvägsparken och de utpekade värdebärare som finns där i form av äldre strukturer med träd, buskar, planteringar och gångar riskerar att påverkas och/eller försvinna. Järnvägsparken har under åren genomgått förändringar och kraftigt vuxit igen vilket gör att det numera är svårt att urskilja värdebärarna som fortfarande finns kvar. Den schaktade marken planeras även att återställas vilket ger möjligheter till att förbättra den historiska läsbarheten inom parkmiljön, det ger därför konsekvenser som liten.

Inom funktionsområde för Teknik- och spårområde innebär de planerade åtgärderna negativa konsekvenser på utpekade värdebärare. Effekten av att delar av spår 3 rivs, blir att en äldre del av spåranläggningen som fortfarande har träslipers och en klotväxel kvar försvinner. I takt med att järnvägsanläggningen moderniserats har träslipers gradvis bytts ut mot betongslipers. Träslipers och klotväxeln är utpekade värdebärare inom stationsområdet och när de försvinner från anläggningen påverkas läsbarheten och med det förståelsen för den gamla järnvägsmiljön, det ger konsekvenser som är måttliga.

Inom ramen för projektet har det inte bedömts möjligt att renovera och fortsätta använda de gamla gröna, nitade ledningsstolparna. Effekten av att de gamla gröna, nitade ledningsstolparna och bryggor rivs för att ersättas med nya ledningsstolpar och bryggor blir att utpekade värdebärare som bedöms ha hög känslighet försvinner. Det försvårar möjligheten att uppfatta järnvägsmiljöns kulturhistoriska helhet och minskar läsbarheten, det ger konsekvenser som är måttlig - stor.

Sammantagen bedömning

Sammantaget bedöms måttliga negativa konsekvenser uppstå på kulturmiljön till följd av det planerade arbetet med järnvägen.

Konsekvenserna som uppstår i stationsmiljön består framför allt i att de gröna, nitade ledningsstolparna och bryggor försvinner. De gröna ledningsstolparna är viktiga värdebärare i en järnvägshistorisk kontext och vittnar om den äldre järnvägsmiljön samtidigt som de ligger i blickfånget och dominerar syn i järnvägsanläggningen. De nya moderna ledningsstolparna i galvaniserat stål har ett helt annat uttryck som påverkar upplevelsen av kulturmiljön negativt. Konsekvenser bedöms även uppstå till följd av att spår 3 rivs. Spåret är äldre och har fortfarande träslipers och en klotväxel kvar. När de försvinner får spårområdet ett helt nytt uttryck som påverkar upplevelsen av kulturmiljön negativt.

Konsekvenser bedöms även uppstå för Murjeks samhälle till följd av bullerskyddsåtgärder, vilket innefattar fastighetsnära bullerskyddsåtgärder men även eventuella spårnära bullerskyddsåtgärder. Murjeks samhälle är en utpekad kulturmiljö i Norrbottens kulturmiljöprogram genom att samhället har så pass många äldre bevarade byggnader kvar.

Konsekvenserna av de fastighetsnära bullerskyddsåtgärder består av att viktiga arkitektoniska uttryck på utpekade byggnader riskerar att försvinna om åtgärderna inte anpassas till byggnadernas kulturvärden. Konsekvenserna av de spårnära bullerskyddsåtgärder består av att det uppstår en barriärverkan som påverkar upplevelsen av Murjek sett från järnvägsspåret negativt.

Skyddsåtgärder samt lämpliga åtgärder för att minimera intrång och/eller bibehålla kulturmiljöer

Kulturarvsanalysen utgör ett stöd i arbetet med fastighetsnära bullerskyddsåtgärder för byggnader som är särskilt värdefulla. De fastighetsnära bullerskyddsåtgärderna hanteras i enlighet med PBL i ett senare skede. Inom utredningsområdet kommer fem särskilt värdefulla byggnader att erbjudas fastighetsnära bullerskyddsåtgärder, se Figur 31 och Rapport Buller och Vibrationer. För att minska negativ påverkan från fastighetsnära bullerskyddsåtgärder på särskilt värdefulla byggnader ska de rekommendationer som tagits fram följas, se Rekommendationer för fastighetsnära bullerskyddsåtgärder på byggnader som är särskilt värdefulla.

Projektet eftersträvar att återanvända 237–238 meter spårmaterial från spår 3, inklusive träslipers, till förlängningen av spår 4 som kommer användas som uppställningsspår. Åtgärden är positiv ur kulturmiljösynpunkt då det innebär att en värdebärare som annars riskerar att försvinna bibehålls, om än i liten omfattning.

Kulturmiljöstärkande åtgärder

Grundprincipen vid förändrad utformning bör alltid vara att verksamheten och användningen anpassas efter de befintliga förutsättningarna. Men de senaste årens åtgärder inom Murjeks stationsområde har inneburit att den sammanhållna järnvägsmiljön har tappat viktiga värdebärare som bidrog till läsbarheten och förståelsen för järnvägsmiljön från mitten av 1900-talet. För att kompensera förlusten av kulturmiljövärden och den minskade läsbarheten tas en informationsskylt fram som placeras i anknytning till den äldre stationsmiljön. Syftet med informationsskylten är att möjliggöra för en fortsatt förståelse för tidsdjupet som präglar Murjeks stationsområde och samhälle.

Källor

Bangårdar. (u.å.). Hämtad från https://www.bangardar.se/simple_table/

Björk, C., Reppen, L. & Nordling, L. (2009). Så byggdes villan: Svensk villaarkitektur från 1890 – 2010.

Boverket. (2020). Boverkets byggregler (2011:6) - föreskrifter och allmänna råd. Hämtat från https://www.boverket.se/contentassets/a9a584aa0e564c8998do79d752f6b76d/konsoliderad_bbr_2011-6.pdf

Digitalt museum. (u.å.). <https://digitaltmuseum.se/search/?q=murjek>

GoogleMaps. (2024). Hämtat från <https://www.google.se/maps>

Jokkmokks kommun. (1960). Förslag till ändring, utvidgning och delvis upphävande av byggnadsplanen för Murjek i Jokkmokks kommun, Norrbottens län. Hämtad från <https://geoportal.jokkmokk.se/portal/apps/webappviewer/index.html?id=25eaa42bda494boebocc4721af367140>

Kulturmiljölagen. (1988:950). Hämtat från https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/kulturmiljolag-1988950_sfs-1988-950/

Lantmäteriet. (2024). Hämtat från <https://www.lantmateriet.se/sv/kartor/vara-karttjanster/min-karta/>

Länsstyrelsen Norrbotten. (2010). Kulturmiljöprogram Jokkmokk. https://ext-dokument.lansstyrelsen.se/Norrbotten/Planeringsunderlag/Kulturmiljo/Kulturmiljoprogram_Jokkmokk.pdf

Miljöbalken. (1998:808). Hämtat från https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808_sfs-1998-808/

Plan- och bygglagen. (2010:900). Hämtat från https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan-och-bygglag-2010900_sfs-2010-900/

Riksantikvarieämbetet, Fornsök. (2024). Hämtat från <https://app.raa.se/open/fornsok/>

Stockholmskällan. (2024). Ritning till småstuga i Olovslund från 1927. Hämtad från <https://stockholmskallan.stockholm.se/post/32695>

Tradera. (2024). Hämtad från [Murjek Gatumotiv Man med kä.. | Köp från BrunnstaHandel på Tradera \(524843097\)](#)



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se