

## SAMRÅDSHANDLING

# Sikträsk bangårdsförlängning Gällivare kommun, Norrbottens län

Järnvägsplan, 2021-03-22



**Trafikverket**

Postadress: Sundsbacken 2–4, 97242 Luleå

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSHANDLING

Författare: Ramboll Sweden AB

Dokumentdatum: 2021-03-22

Ärendenummer: TRV 2020/51343

Åtgärdsnummer: 8975

Uppdragsnummer: 166061

Version: 1.0

Kontaktperson: Sofia Jonsson, Trafikverket

# Innehåll

1. Sammanfattning .....	6
2. Inledning .....	7
2.1. Planläggningsprocessen .....	7
2.2. Bakgrund och tidigare utredningar .....	8
2.2.1. Åtgärdsval Kapacitetsåtgärder <i>Malmbanan och Ofotbanen (2012)</i> .....	9
2.2.2. Fördjupning av åtgärdsvalsstudie <i>Sikträsk – Förlängning av mötesstationen (2014)</i> ..	10
2.3. Mål och projektmål .....	10
2.3.1. Transportpolitiska mål .....	10
2.3.2. Ändamål och Projektmål .....	11
2.4. Beskrivning av befintlig järnvägsanläggning .....	11
2.5. Planerade åtgärder .....	13
2.6. Närliggande infrastrukturprojekt .....	13
3. Avgränsningar .....	14
3.1. Utrednings- och influensområde .....	14
3.2. Tid .....	14
4. Tidigare ställningstaganden .....	15
4.1. Kommunala planer .....	15
4.2. Skyddade områden .....	15
4.2.1. Riksintressen .....	15
4.2.2. Strandskydd .....	15
4.2.3. Nyckelbiotop .....	15
4.3. Miljökvalitetsnormer .....	15
4.4. Miljökvalitetsmål .....	16
4.5. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler .....	17
4.6. Klimat och risker .....	17
5. Förutsättningarna, förändringar och konsekvenser .....	17
5.1. Markanvändning .....	17
5.1.1. Rennäring .....	18
5.1.2. Konsekvenser markanvändning .....	18
5.2. Trafik .....	18
5.2.1. Spårtrafik .....	18
5.2.2. Konsekvenser spårtrafik .....	19
5.2.3. Biltrafik .....	19
5.3. Ledningar .....	19
5.3.1. El, Signal och tele .....	19
5.4. Förorenade områden (mark och vatten) .....	20
5.5. Geoteknik .....	20
5.6. Hydrogeologi och vattenområden .....	20
5.7. Masshantering .....	21

5.8.	Boende och hälsa .....	21
5.8.1.	Buller och vibrationer .....	21
5.8.1.	Konsekvenser buller och vibrationer .....	22
5.8.2.	Elektromagnetiska fält.....	23
5.8.3.	Luftkvalitet .....	23
5.8.4.	Barriärverkan .....	23
5.8.1.	Konsekvenser barriärverkan .....	24
5.8.2.	Farligt gods.....	24
5.8.3.	Konsekvenser farligt gods.....	24
5.8.4.	Byggskede.....	24
5.9.	Landskapsanalys .....	24
5.10.	Gestaltungsavsikter .....	27
5.10.1.	Linjedragning väg .....	27
5.10.2.	Släntutformning.....	27
5.10.3.	Utökat spårområde .....	28
5.10.4.	Vegetation.....	28
5.10.5.	Stängsel och plankorsning.....	28
5.10.5.1.	Stängseldragning .....	29
5.10.5.2.	Plankorsning.....	29
5.10.6.	Projektets påverkan på landskapet .....	30
5.11.	Kulturmiljö .....	31
5.11.1.	Områdets kända kulturhistoriska värden på nationell, regional och lokal nivå .....	31
5.11.2.	Översiktlig kulturhistorisk karaktärisering.....	31
5.11.3.	Projektets påverkan på kulturvärden.....	33
5.12.	Naturmiljö.....	33
5.12.1.	Konsekvenser naturmiljö.....	33
5.12.2.	Naturresevat .....	34
5.12.3.	Nyckelbiotoper, naturvärden och naturvårdsavtal .....	34
5.12.4.	5.2. Våtmarksobjekt (VMI-objekt) .....	35
5.12.5.	Artrik järnvägsmiljö.....	36
5.12.6.	Artportalen .....	37
5.13.	Identifierade naturvärdesobjekt.....	37
5.13.1.	Rödlistade arter .....	39
5.14.	Rekreation och friluftsliv .....	39
5.14.1.	Konsekvenser rekreation och friluftsliv.....	39
6.	Samlad bedömning .....	40
7.	Projektförslag .....	41
7.1.	Förlängning av driftplats .....	41
7.2.	Åtgärder i befintlig bana .....	41
7.3.	Servicevägar .....	42

7.4.	Banunderbyggnad .....	43
7.5.	Avvattning.....	43
7.6.	Ersättningsvägar, ny enskild väg.....	43
7.7.	Viltstängsel .....	44
8.	Försiktighetsåtgärder .....	44
9.	Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan.....	45
10.	Fortsatt arbete.....	46
10.1.	Viktiga frågeställningar.....	46
10.2.	Dispenser och tillstånd.....	46
11.	Källor .....	47

# 1. Sammanfattning

Malmbanan sträcker sig mellan Boden och Riksgränsen och vidare till Narvik i Norge.

Det pågår flera olika projekt längs Malmbanan där Trafikverket vill förbättra kapaciteten för både person- och godståg och förlänger driftplatser för att möjliggöra möten för långa tåg. Ett steg i att öka kapaciteten är att förlänga driftplatser för att möjliggöra möten med 750 meter långa tåg.

Drygt 12 kilometer nordväst om Gällivare är driftplats Sikträsk Malmbanan belägen. Sikträsk driftplats behöver förlängas och upprustas för att möjliggöra möten mellan tåg med en längd upp till 750 meter och med största tillåtna axellast, STAX, 32,5 ton. Driftplatsen är idag trespårig och tillåter möten med 500 meter långa tåg. Förlängning av spår 2 föreslås åt väst för att uppnå hinderfri längd om minst 885 meter och samtidig infart. Även spår 3 planeras att förlängas mot väst för att få 200 meter mellan spårväxlarnas hindersfrihetspunkter och få möjlighet till uppställning av framförallt produktionsfordon som ska kunna lossa och lasta, men även uppställning av skadade vagnar. Serviceväg föreslås så att växlar blir åtkomliga för drift och underhåll. Avvattningen av driftplatsen planeras förstärkas genom att anlägga öppna diken som ansluts till befintligt avvattningssystem. Utöver påverkan på spår ska kontaktledning, lågspänning, signal, tele, mark och kanalisation anpassas mot nya spår och växlar.

Åtgärder planeras för att öka säkerheten på driftplatsen. Befintlig plankorsning planeras att stängas och föreslås att ersättas med en ny plankorsning med vägskyddsanläggning och bommar utanför den nya växeln i väst. Driftplatsen planeras även att stänglas in med viltstängsel. Ersättningsväg till plankorsningen föreslås att anläggas på båda sidor av järnvägen med ny anslutning till närliggande Harrå Sikträskvägen. Vi ansluter även till befintlig enskild väg som går till stugor och hus på södra sidan av järnvägen. Servicevägen till driftplatsen är planerad att stängas av med bom och ersättningsväg till den privatägda, före detta banvaktarstugan planeras att anordnas.

För området gäller Gällivare kommuns översiktsplan. Även områdesbestämmelser finns som berör området för järnvägsplanen.

Befintlig driftplats omfattas av artrika järnvägsmiljöer med naturvärdesklass 3 med motiveringen "En artrik flora, många bägar- och filtlavar samt mossor. Observation av skogshare och Sandsläntar med insektshål. Ett utpekade habitat finns även i området". Dessa kan påverkas av projektet men med hänseende till dess naturvärdesklassning bedöms detta som försumbart. Inga utpekade kulturmiljövärden bedöms påverkas av projektet. I detta skede bedöms utformning och anpassning till befintlig naturmiljö och landskapsbild vara av stor betydelse.

Samrådsunderlaget har använts för inledande samråd med myndigheter och de enskilda som särskilt berörs av projektet och har sänts till Länsstyrelsen för beslut om betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen har gjort bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Projektets karaktär och åtgärdens utmärkande egenskaper så som omfattning är förhållandevis liten, åtgärdens användning av mark och andra naturtillgångar är små. Vidare är åtgärdens lokalisering placerad i redan påverkat område av befintlig järnväg. Driftplatsförlängningen bedöms inte påverka närliggande nyckelbiotoper och områden med naturvårdsavtal, förutom med anläggande av ett dike vid den före detta banvaktarstugan och vändplats i öster. Ny väglinje för ersättningsväg anpassas för att minimera eventuellt intrång i område för nyckelbiotop. Påverkan för nyckelbiotopen bedöms bli liten eller obefintlig. Länsstyrelsen beslutar enligt 2 kap. 4 § lagen om byggande av järnväg och 6 kap. 26 § miljöbalken att rubricerat järnvägsprojekt, så som det redovisas i

samrådsunderlaget daterat 2020-05-19 samt samrådsredogörelse daterat 2020-07-03 med bilagor, inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

## 2. Inledning

### 2.1. Planläggningsprocessen

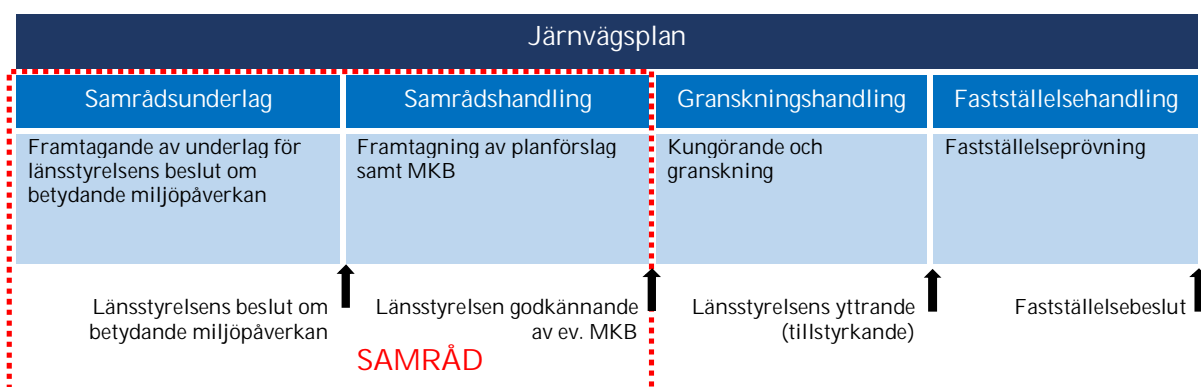
Ett järnvägsprojekt planeras enligt en särskild planläggningsprocess. Vid byggande av järnväg styrs denna process av sektorslag (lag 1995:1649) om byggande av järnväg. Sektorslagen hänvisas även till andra lagar såsom Miljöbalken (1998:808). Denna planläggningsprocess leder fram till en fastställd och lagakraftvunnen järnvägsplan. Planen är en förutsättning och en grund för att få tillträde till den mark som behövs för byggandet.

Under processen analyseras och beskrivs järnvägsanläggningens lokalisering och alternativa utformningar. Slutligen läggs lokaliseringen och den valda detaljutformningen fast. Planläggningsprocessen illustreras i figur 2.1–1.

I början av planläggningen tas det fram ett underlag, *samrådsunderlaget*. Samrådsunderlaget beskriver översiktligt projektets omfattning, förutsättningar samt hur det kan påverka miljön, såväl allmänna som enskilda intressen. Samrådsunderlaget 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. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en *samrådsredogörelse* som bifogas samrådsunderlaget för Länsstyrelsens bedömning.



Figur 2.1–1 Trafikverkets planläggningsprocess. Järnvägsplanen har nu status Samrådshandling.

Om projektet bedöms ha en betydande miljöpåverkan upprättas en separat miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram. Om projektet inte bedöms ha betydande miljöpåverkan kan en miljöbeskrivning upprättas till järnvägsplanen och integreras i samrådshandlingen. I detta fall integreras därför miljöbeskrivningen i detta dokument.

## 2.2. Bakgrund och tidigare utredningar

Malmbanan är Sveriges tyngst trafikerade järnväg. Vidare är Malmbanan en av Sveriges viktigaste järnvägar för transport av människor och gods. Malmbanan börjar kapacitetsmässigt nå taket för trafikering.

Malmbanan är den enda järnvägen i Sverige som tillåter 30 tons största tillåtna axellast, vilket innebär 8 600 ton tunga och 750 meter långa tåg med totalt 68 vagnar. Varje järnväg har en gräns för den största tillåtna axellasten (STAX), det vill säga hur mycket varje hjulaxel får belasta spåret. Krav på möjlighet att trafikera med längre och tyngre tåg på sträckan ökar. Eftersom Malmbanan är enkelspårig har driftplatserna, där mötesmöjlighet finns, en central roll för att trafikeringen ska kunna ske med god kapacitet.

Tester med tyngre tåg har utförts på Malmbanan mellan Vitåfors och Luleå mellan 2015–2017 och på sträckan Kiruna-Narvik mellan 2019–2020. Den högre axellasten planeras att införas gradvis på dessa sträckor, då förstärkning av banan fortsatt behövs för att alla malmtåg på sträckan ska kunna köra med 32,5 tons axellast.

I uppgraderingen av Malmbanan ingår Sikträsk driftplats som behöver förlängas och upprustas för att möjliggöra möten mellan tåg med en längd upp till 750 meter samt att möjliggöra möten med samtidig infart. Detta innebär att tågen inte behöver bli stillastående vid möten. Fler driftsplatser på Malmbanan med denna möjlighet till tågmöten är ett led i att förbättra kapaciteten på järnvägen för gods- och malmtransporter, samt även persontrafiken.

Nollvisionen är grunden för allt trafiksäkerhetsarbete i Sverige vilket även är fastställt av riksdagen. Det innebär att allt ska göras för att förhindra att människor dör eller skadas allvarligt i trafiken. Trafikverket verkar för att minska antalet plankorsningar och ökas säkerheten vid de som finns kvar. De plankorsningar som måste finnas kvar ska ha en godtagbar säkerhetsnivå, till exempel genom att installera bommar och ljus- och ljudsignaler.

Trafikverkets arbete med plankorsningar syftar till att:

- plankorsningar ska vara säkra
- vägtrafikanterna ska kunna passera järnvägen på ett säkert sätt
- antalet dödade och skadade i samband med plankorsningsolyckor ska minska
- den teknik som används ska vara driftsäker.

En plankorsning ligger idag mitt på driftplatsen och går över två spår. För att komma till befintlig järnvägsinfrastruktur så finns det befintliga servicevägar på både östra och västra delen av driftplatsen. Allmänheten har stor tillgång till driftplatsen då infartsvägen till området är öppen.

Risken för olyckor på driftplatsområdet beror på bland annat att det är större risk att passera över fler spår än över ett spår. Tåg kan även komma från två håll samtidigt eller tidsmässigt tätt inpå varandra och kan. Då tågen passerar över driftplatsen har de en högsta tillåtna hastighet på upp till 125 km/h och kan vara svåra att både höra och upptäcka. På en driftplats förekommer även växelrörelser vilket innebär att tågen kan röra sig fram och tillbaka. Med nuvarande utformning bedöms risken för olyckor inom driftplatsen som stor.

Plankorsningen på Sikträsk driftplats planeras att flyttas västerut till ett läge utanför driftplatsen vilket gör att vägen endast passerar över ett spår, vilket är positivt ur säkerhetssynpunkt och därmed ett led i Trafikverkets trafiksäkerhetsarbete. Som ett led i säkerhetsarbetet planeras även att stängsla in



driftplatsen med viltstängsel och förse servicevägarna med bom eller industrigrind för att förhindra att allmänheten vistas inom driftplatsområdet.



Figur 2.2–1. Översiktskarta. Sikträsk driftplats ligger ca 12 km nordväst om Gällivare.

### 2.2.1. Åtgärdsval Kapacitetsåtgärder Malmbanan och Ofotbanen (2012)

Stambanan mellan Luleå och Boden, Malmbanan mellan Boden och Riksgränsen, Ofotbanen mellan Riksgränsen och Narvik har i dagsläget högt kapacitetsutnyttjande och där punktligheten för gods och persontåg inte är tillfredsställande. För delen Kiruna-Luleå behöver samtliga driftplatser förlängas för att nå tillräcklig kapacitet utifrån de trafikprognoser som tagits fram. Vilka åtgärder som behövs för att klara kapacitetssituationen har utretts i åtgärdsvalsstudien.

Tänkbara åtgärder analyseras enligt fyrstegsprincipen. Fyrstegsprincipen bör ses som ett allmänt förhållningssätt i åtgärdsanalyser för transportsystemet och inte som en strikt modell som skall tillämpas i något specifikt planeringsstadium. Fyrstegsprincipen är en arbetsstrategi där varje enskilt steg täcker in olika aspekter och skeden i utvecklingen av transportsystemet.

#### 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.

I kapacitetsanalys för Narvik – Luleå har olika åtgärder enligt fyrstegsprincipen utvärderats där begränsande ombyggnadsåtgärder i befintlig infrastruktur betraktas som steg 3 åtgärder. Ett effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur genom exempelvis styrning betraktas som steg 2 åtgärder. De åtgärder som analyserats är:

- Steg 2.2 Samtidig infart för samtliga stationer där stationslängden är anpassade för samtidig infart och kan ta möten med 750m långa tåg.
- Steg 3.1 Förlängning av samtliga återstående stationer för möten med 750 m långa tåg
- Steg 3.2 Samtidig infart för samtliga stationer som förlängts enligt steg 3.1

Kapacitetsberäkningarna är gjorda med en modell anpassad för situationen med enkelspår och tunga, långa och långsamtgående malmtåg tillsammans med snabbare gods och persontrafik. Detta då inte samtliga stationer på Malmbanan/Ofotbanen klarar mötet med långa tåg.

Prioriterade åtgärder för driftplatser längs Malmbanan omfattar förlängning för att möjliggöra möten mellan 750 meter långa tåg, möjliggöra samtidig infart, bygga fler driftplatser, optimering av befintliga stationer samt anlägga trespårsstationer på utvalda platser. Förlängning av befintlig driftplats, enligt steg 3 i fyrstegsprincipen, bedöms som en lämplig begränsad ombyggnadsåtgärd för att effektivisera transporter.

#### 2.2.2. Fördjupning av åtgärdsvalsstudie *Sikträsk – Förlängning av mötesstationen (2014)*

I Fördjupning av åtgärdsvalsstudie, Sikträsk – Förlängning av mötesstation, slutrapport 2017-05-02, förordar Trafikverket utformningsalternativ 1 där spår 2 förlängs i västlig riktning på norra sidan om nuvarande järnvägsspår för att uppnå erforderlig hindersfri längd om 885 meter. En förlängning mot väst innebär att en så plan geometri som möjligt uppnås. Det innebär även att plankorsningen kan flyttas så att den inte är placerad mitt på driftplatsen med passage över två spår. Nytt läge för plankorsning väst om driftplatsen innebär att den enbart går över ett spår vilket medför en ökad säkerhet för passerande trafik.

I den samlade effektbedömningen för den fördjupade åtgärdsvalsstudien bedöms åtgärden vara samhällsekonomiskt lönsam. Åtgärden ger ett positivt bidrag till social hållbarhet tack vare säkrare, tillförlitligare och tillgängligare transportsystem. Åtgärden ger ett positivt bidrag till ekologisk hållbarhet eftersom den negativa klimatpåverkan under byggtiden samt av drift och underhåll uppvägs av större minskningar av klimatgasutsläpp från person- och lastbilstrafik. En klimatkalkyl tas fram till granskningshandlingen.

## 2.3. Mål och projektmål

### 2.3.1. Transportpolitiska mål

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 tillgänglighet för människor och gods samt *hänsynsmålet* som handlar om säkerhet, miljö och hälsa, se tabell 2.3.1–1.

Tabell 2.3.1–1. Transportpolitiska mål.

*Funktionsmålet*

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*

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

### 2.3.2. Ändamål och Projekt mål

Ändamålet med projektet är att skapa en effektiv, tillgänglig och välfungerande järnväg mellan Luleå och Kiruna. För att åstadkomma detta har projekt målet formulerats för förlängningen av Sikträsk driftplats enligt tabell 2.3.2–1.

Tabell 2.3.2–1. Transportpolitiska mål.

*Funktionsmål – Tillgänglighet*

- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften
- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet
- Minimera trafik störningar under byggtiden för att upprätthålla framkomligheten

*Hänsynsmål – Säkerhet, miljö och hälsa*

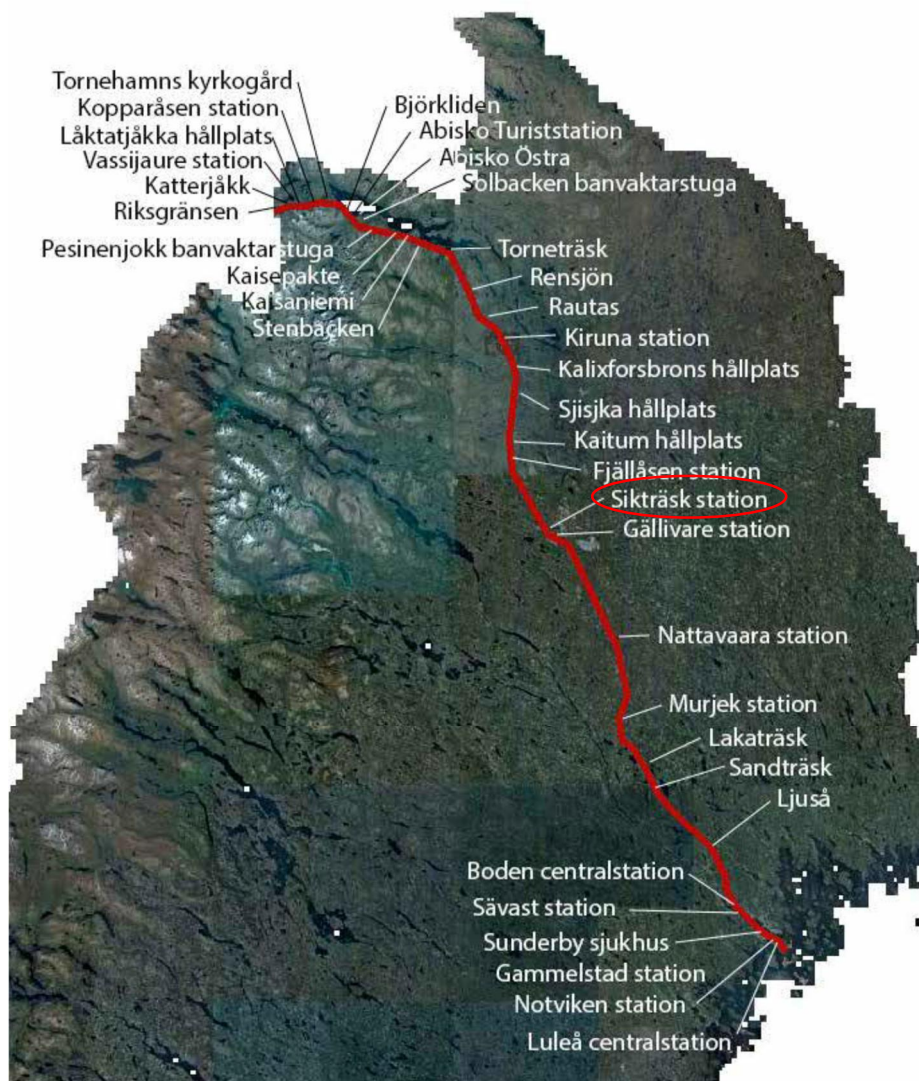
- Följa gällande riktlinjer för buller
- Bibehålla kvaliteter för kultur- och naturmiljöer
- Underlätta för det rörliga friluftslivet
- Öka säkerheten för människor och djur

*Ekonomi*

- Kostnadseffektiva åtgärder
- Åtgärderna ska vara samhällsekonomiskt motiverade

## 2.4. Beskrivning av befintlig järnvägsanläggning

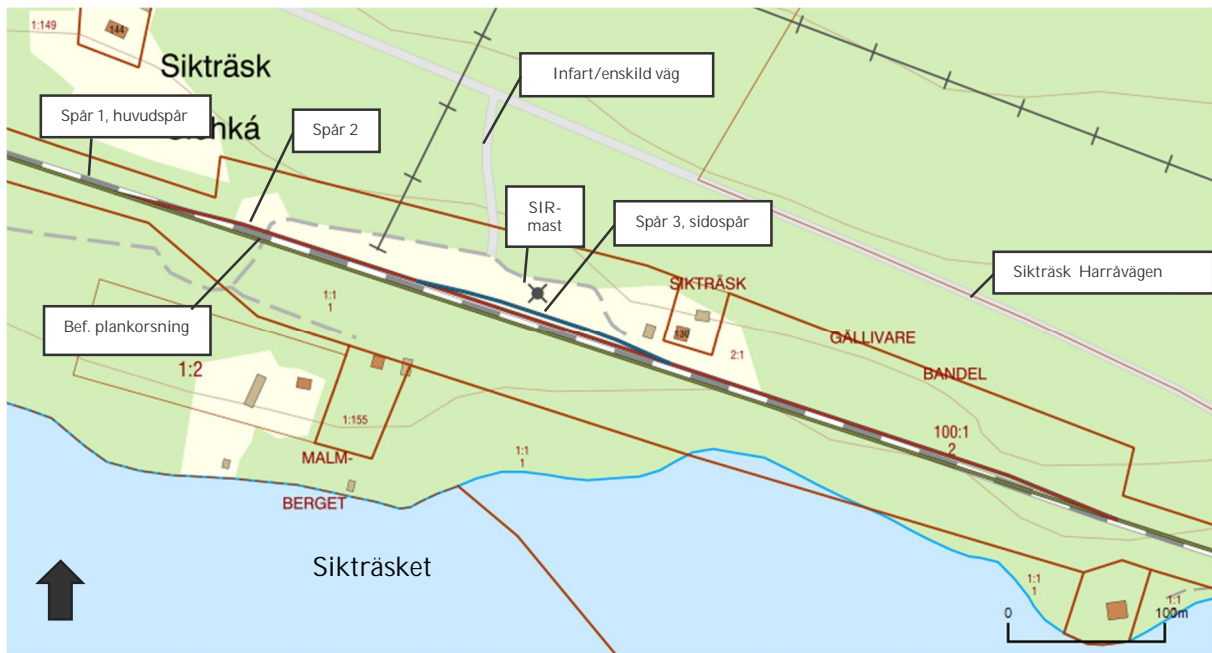
Malmbanan sträcker sig mellan Boden och Riksgränsen och vidare till Narvik i Norge. Delen i Norge heter Ofotbanen. Norra omloppet (Kiruna–Narvik) fraktar 15 miljoner nettoton malm per år. Södra omloppet (Luleå–Boden–Gällivare–Kiruna) fraktar 7 miljoner nettoton. Malmbanan mellan Gällivare och Riksgränsen klarar 30 tons axellast och södra Malmbanan sträckan Luleå–Gällivare godkändes 2017 för att klara 32,5 tons axellast.



Figur 2.4–1. Kartutsnitt över Malmbanans sträckning med röd linje. Sikträsk driftplats inringad i rött. (Lantmäteriet, Geodatasamverkan)

Malmbanan ingår i det utpekade Transeuropeiska transportnätet (TEN-T nätet) och är av internationell betydelse. Banan ingår i det utpekade strategiska godsnätet och i en av EU föreslagna prioriterade transportkorridor i öst-västlig riktning i norra Europa (NEWkorridoren) samt i Botniska korridoren. Det är huvudtågvägen inom Nordkalottområdet och enda transportvägen för gruvverksamheten i norra Sverige. Även stambanan genom Övre Norrland ingår i det utpekade TEN-T nätet och är länken mellan södra Sverige och Mellaneuropa med Malmbanan och Nordkalottområdet med anslutning till Nordnorge, Finland och Ryssland.

Sikträsk driftplats finns cirka 12 kilometer nordväst om Gällivare, i Gällivare kommun, Norrbottens Län, se figur 2.4–1. Driftplatsen omfattas av totalt tre spår. Spår 1 och spår 2 är idag elektrifierade medan spår 3 är oelektrifierat.



Figur 2.4–2. Översikt över befintliga förutsättningar.

## 2.5. Planerade åtgärder

Sikträsk driftplats behöver byggas om och upprustas för att möta framtida trafikeringsbehov. Därav ska driftplatsen förlängas och möjliggöra hinderfria möten mellan tåg med en längd upp till 750 meter med samtidig infart. Spår dimensioneras för en största tillåtna axellast (STAX) på 32,5 ton.

Säkerheten på driftplatsen är planerad att förbättras genom att en ny säkrare plankorsning med vägskyddsanläggning med bommar anläggs väster om driftplatsen. Driftplatsen planeras även att stänglas in med viltstängsel, vilket syftar till att hålla borta renar och övrigt vilt från spårområdet men även minska allmänhetens tillgång till driftplatsen och därmed minska risken viltolyckor för personolyckor vid spårspring. Stängslet kommer delvis få ny sträckning och kommer ansluta till befintligt viltstängsel. I syfte att hålla allmänheten utanför driftplatsområdet så anläggs en industrigrind på infartsvägen till driftplatsen. Dessa planerade åtgärder är en del i Trafikverkets trafiksäkerhetsarbete och syftar till att uppnå projektets uppsatta hänsynsmål.

Utformningen av avvattningsystemet planeras för att i möjligaste mån använda sig av befintlig avvattnings och öppna lösningar i diken. Detaljbeskrivning av planerade åtgärder finns under kapitel 7.

## 2.6. Närliggande infrastrukturprojekt

Dessa närliggande infrastrukturprojekt pågår:

- Projekt ERTMS (nytt signalsystem) - Under uppdraget kommer tillgängliga förvaltningsdata för Sikträsk driftplats förändras då införande av ERTMS pågår längs sträckan. Byggnation av kanalisation och nya teknikhus har utförts under 2020. Information om införandet av ERTMS återfinns på: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/teknik/ertms--nytt-signalsystem/om-ertms-ny/>

- Projekt Opto 2.0 – Uppgradering av befintligt fibernät längs med järnvägen. Förläggning av multidukt (kanalisation) och skarvskåp (skydd för optokabelns skarvar) på driftplatsen utfört 2019.

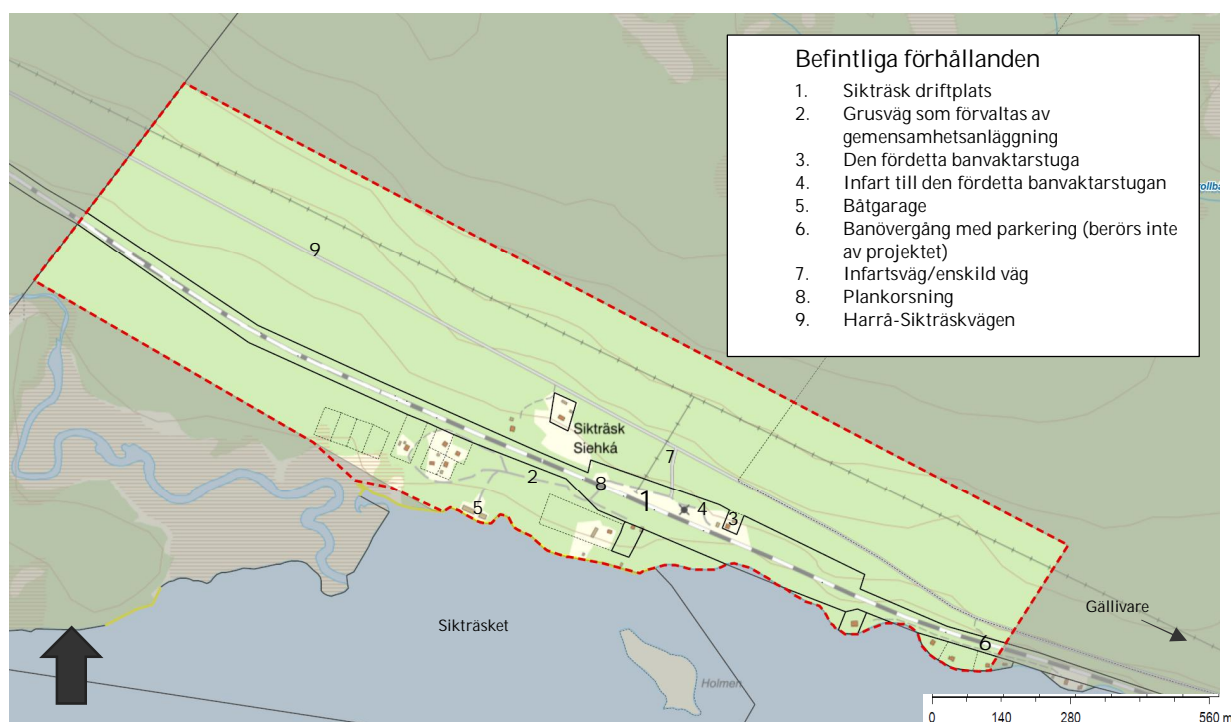
## 3. Avgränsningar

### 3.1. Utrednings- och influensområde

Det sammantagna området omfattar utredningsområdet för projektet samt influensområdet. Utredningsområdet omfattar närområdet för planerade åtgärder, inom vilket konsekvenser som kan förväntas uppstå till följd av de planerade åtgärderna vid Sikträsk driftplats skall belysas.

Influensområdet omfattar området där miljöeffekter som buller, hydrologisk påverkan med mera kan uppstå.

Den påverkan på respektive miljöaspekt som idag kan förutses redovisas i samrådshandling. Väsentliga miljöaspekter som är av vikt för detta projekt bedöms i nuläget vara naturmiljö och landskapsbild.



Figur 3.1–1. Karta över utredningsområdet markerat med röd sträckning. Översiktlig redovisning av befintliga förhållanden inom utredningsområdet.

### 3.2. Tid

Järnvägsplanen planeras i detta skede kungöras för granskning under hösten 2021. Fastställelseprövningen planeras att ske i årsskiftet 2021/2022. Preminärt är byggstart planerad till 2025.

## 4. Tidigare ställningstaganden

### 4.1. Kommunala planer

För området gäller Gällivare Översiktsplan, antagen av Kommunfullmäktige 2014-11-17. Området är utpekade som Prioriterat järnvägsstråk – Stråk prioriterat för person och godstrafik på järnväg. Innefattar även markanspråk vid framtida utveckling av järnvägen (exempelvis mötesstationer och dubbelspår).

Objektet berörs av områdesbestämmelser för Sikträsket (25-P97/5). Områdesbestämmelserna anger bland annat största tillåtna byggnadsarea per tomt (100 kvadratmeter) och minsta tillåtna tomtstorlek för fritidshus (1500 kvadratmeter).

### 4.2. Skyddade områden

#### 4.2.1. Riksintressen

Områden som är av nationell betydelse för en rad olika samhällsintressen kan pekas ut som områden av riksintressen. Utredningsområdet berör följande skyddade områden:

- Rennäringen (MB 3 kap).
- TRV 2012 trafikslagets anläggningar.
- Malmbanan ingår i det utpekade TEN-T nätet och är av internationell betydelse. Banan sträcker sig mellan Riksgränsen och Boden, den är mycket viktig för godstrafiken, men har även betydelse för persontrafiken. Banan ingår i det utpekade strategiska godsnetet och i en av EU föreslagna prioriterade transportkorridorer i öst-västlig riktning i norra Europa (NEW-korridoren) samt i Botniska korridoren. Det är huvudtågvägen inom Nordkalottområdet och enda transportvägen för gruvverksamheten i norra Sverige.
- Strax söder om järnvägen ligger vattendraget Ammasjoki och sjön Sikträsket vilka är Natura 2000-klassade då de tillhör en nationalälv, Kalix älv. Detta omfattar Riksintressen MB 4 kap: NV Natura 2000 kap. 4 §8 (NV Natura 2000 Art- och habitatdirektivet SCI).

#### 4.2.2. Strandskydd

Delar av Sikträsk driftplats berörs av strandskydd. Undantag från krav på prövning enligt miljöbalken gäller. Samråd kommer ske med länsstyrelsen och därigenom kan det framkomma att olika typer av skyddsåtgärder eller försiktighetsmått behövs.

#### 4.2.3. Nyckelbiotop

En nyckelbiotop klassad av Skogsstyrelsen som nyckelbiotop Barrskog finns vid norra delen av driftplatsen. Läs mer under kapitel 5.12.3

### 4.3. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer regleras i miljöbalkens femte kapitel. Avsikten med miljökvalitetsnormerna är att fastlägga en högsta tillåtna förorenings- eller störningsnivå som människor eller miljön kan belastas med. Miljökvalitetsnormer finns för närvarande för föroreningar i utomhusluft (SFS

2010:477), för vattenkvalitet i fisk och musselvatten (SFS 2001:554), för omgivningsbuller (SFS 2004:675) samt för olika parametrar i vattenförekomster (SFS 2001:660).

Denna järnvägsplan bedöms inte medföra att några gällande miljökvalitetsnormer åsidosätts.

Miljökvalitetsnormen för utomhusluft berörs, men bedöms inte överskridas.

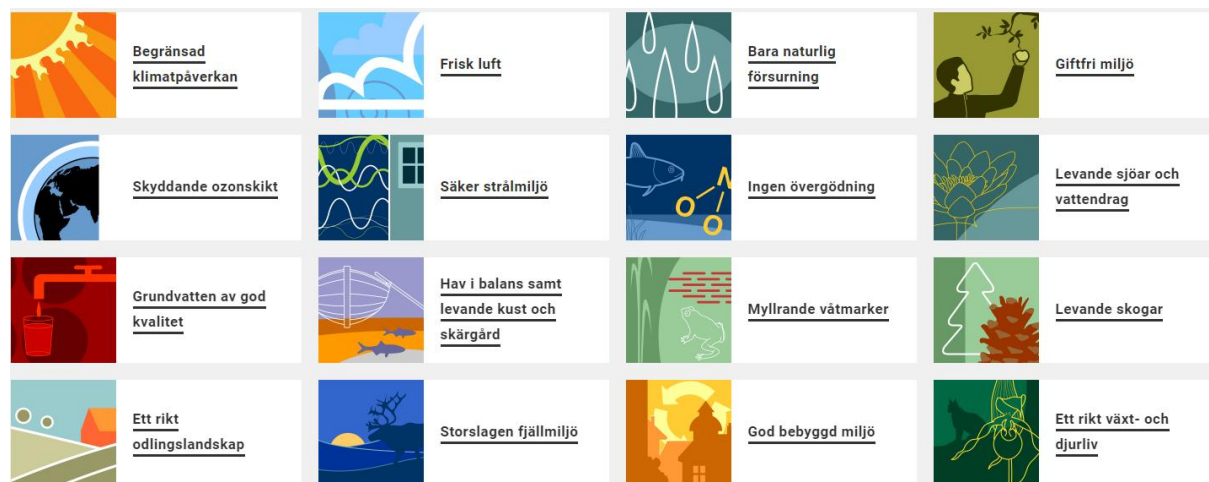
Söder om utredningsområdet ligger sjön Sikträsket som tillhör Kalix älvs vattensystem (SE 0820430) och omfattas av miljökvalitetsnormer. Vattenförekomstens ekologiska status är bedömd till god status med låg tillförlitlighet och bedöms inte uppnå god kemisk status med avseende på bromerade difenyletrar (PBDE) och kvicksilver (Hg), baserat på en nationell klassificering av PBDE och Hg som gjorts av Vattenmyndigheterna.

Miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller gäller för kommuner fler än 100 000 invånare och för större järnvägar (30 000 tåg/år). Miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller är därmed inte aktuellt i projektet.

#### 4.4. Miljökvalitetsmål

Riksdagen har antagit 16 nationella miljömål som beskriver de egenskaper som vår natur- och kulturmiljö måste ha för att samhällsutvecklingen ska vara ekologiskt hållbar, se figur 5.2.8-1.

De nationella miljömålen med preciseringar gäller även som regionala mål för Norrbottens län.



Figur 5.2.8–1. Sveriges 16 miljökvalitetsmål. Källa: [www.sverigesmiljomal.se](http://www.sverigesmiljomal.se).

I detta projekt berörs främst målen god bebyggd miljö, levande skogar och ett rikt växt- och djurliv. Miljömålen bedöms inte motverkas.

Det markintrång som är nödvändigt för projektets genomförande kommer att minimeras och hänsyn tas till skyddsvärda områden i driftplatsens närhet. Åtgärderna bedrivs i så pass begränsad omfattning att de inte medför något hot mot bevarandet av den biologiska mångfalden i området. Projektet kan i ett större transportperspektiv medverka till att målen Frisk luft och Begränsad klimatpåverkan kan uppfyllas genom effektivare transporter på järnväg och när möjligheten att överföra transporter från väg till mer miljövänliga transporter på järnväg ökar.



## 4.5. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

I miljöbalkens 2 kapitel redovisas de allmänna hänsynsregler som är grundläggande för prövningen om tillåtlighet, tillstånd, godkännande och dispens, bevisbörderegeln, kunskapskravet, försiktighetsprincipen, produktvalsprincipen, hushållnings- och kretsloppsprinciperna, lokaliseringsprincipen, skälighetsregeln och skadeansvaret.

Hänsynsreglerna bedöms uppfyllas genom att en järnvägsplan inklusive miljöbeskrivning eller miljökonsekvensbeskrivning upprättas. Projekteringen och miljöarbetet görs av erfarna projektörer och handläggare och följer gällande normer och krav. Val av alternativa lösningar utreds under planeringsprocessens gång. Trafikverket ställer omfattande miljökrav på sina entreprenörer för byggtiden, bland annat vid hantering av miljöfarliga ämnen. Försiktighet iaktas vid hantering av drivmedel och kemikalier. I första hand ska miljövänliga produkter och arbetsmetoder nyttjas. God masshantering eftersträvas.

Åtgärder kommer att föreslås för att minimera de negativa konsekvenserna projektet medför för vissa aspekter. De huvudsakliga konsekvenserna kommer att identifieras i järnvägsplanen och skadeförebyggande åtgärder kommer att vidtas där det är motiverat och skäligt för att minska projektets miljökonsekvenser. Skadeansvaret innebär att det är den som orsakat en skada eller olägenhet för människors hälsa som är ansvarig för att skadan blir avhjälpd. Detta kommer att beaktas vid kommande upphandling och arbeten.

## 4.6 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. Alla förändringar, ny- och reinvesteringar i anläggningen utförs med målsättning att minimera livscykelkostnaderna. Alla förändringar i anläggningen utförs även med målsättningen att minska energianvändning och utsläpp av koldioxid i ett livscykelperspektiv.

Under projektering arbetas det aktivt och systematiskt för att ta fram effektiva lösningar som minimerar utsläppen av klimatgaser från såväl trafiken som från byggande, drift och underhåll av anläggningen.

Utifrån klimatberäkningar identifieras de viktigaste klimataspekterna och lösningar för att minska klimatpåverkan och energianvändning i projektet föreslås och implementeras. Arbetet med masshantering utgår ifrån hushållnings- och kretsloppsprincipen samt Miljökvalitetsmålet begränsad klimatpåverkan.

# 5. Förutsättningarna, förändringar och konsekvenser

## 5.1. Markanvändning

Inom utredningsområdet följer Malmbanan Sikträskets norra strand och är omgiven av relativt tät fritidshusbebyggelse, bestående av ett tiotal fritidshus och ett fåtal fastboende, och skogsmark. Ytterligare fritidshusbebyggelse finns på Sikträskets södra strand. Vid den norra stranden finns två större båtgarage och en parkeringsyta som förvaltas av gemensamhetsanläggningar. Fritidshusen på både norra och södra sidan av Sikträsket antas nyttja vägen till båtgaragen och den norra stranden.

I direkt anslutning till driftplatsen ligger den före detta banvaktarstugan 452 Sikträsk. Huset är privatägt och fungerar som bostad, se fig 5.9-1.

På driftplatsen återfinns kraftledningsstolpar och andra teknikkonstruktioner som hör till järnvägen.

Driftplatsen planeras att stängslas in med nytt viltstängsel som ansluter till befintligt viltstängsel för att minska risken för påkörning av renar. Förslag till stängseldragning finns framtaget och visas på Bilaga 1 Översiktskarta Sikträsk driftplats - hela området.

I direkt anslutning till utredningsområdet finns inga områden där jordbruk förekommer.

I utredningsområdet bedrivs skogsbruk.

#### 5.1.1. Rennäring

I utredningsområdet finns två fjällsamebyar Unna Tjeursj sameby i söder och Baste cearru sameby i norr. Både Unna Tjeursj sameby och Baste cearru sameby har renarna i området för vinterbete, vilket infaller under perioden mellan november fram till maj. Under sommaren kan det även förekomma strörenar. Samebyarna har vinterbete på varsin sida av järnvägen. Unna Tjeursj sameby mot vattnet och Baste cearru sameby på norra av järnvägen.

I Åtgärdsvalsstudie ren och vilt, E10 och Malmbanan söder om Kiruna (2016) beskrivs aktuellt område enligt följande " Sikträsk utgör en problemsträcka. Här finns ett flertal övergångar. Dessa bör saneras, det vill säga, vissa av anslutningarna bör stängas och kopplas till de övergångar som behålls. Samebyn vill minimera antalet vägar i närheten av Malmbanan. De som inte används kan stängas."

I detta projekt flyttas övergången från den befintliga plankorsningen på driftplatsen till den nya plankorsningen nya väster om driftplatsen.

#### 5.1.2. Konsekvenser markanvändning

Projektets omfattning är förhållandevis liten, åtgärdens användning av mark och andra naturtillgångar är små. Påverkan kommer ske vid anläggande av den föreslagna dragningen av den enskilda vägen, nya diken samt utbyggnad av nya servicevägar. Viss påverkan kommer även ske då det anläggs en ny infartsväg till banvaktarstugan.

## 5.2. Trafik

#### 5.2.1. Spårtrafik

Dagens trafikering på järnvägen vid driftplatsen bedöms bestå av omkring 24 tåg/dygn (ÅDT). Den beräknade prognosen för trafikering vid aktuellt område för år 2040 bedöms vara omkring 29 tåg/dygn (ÅDT), vilket är en ökning med cirka 5 tåg/dygn. Dock bedöms antalet malmtåg som trafikerar driftplatsen minska till år 2040. I nedanstående tabell 5.2.1-1 presenteras prognoserna för de olika tågtyperna för år 2020 respektive 2040.

Tabell 5.2.1–1. Prognos för trafikering på järnvägen (Trafikverkets Basprognoser 2018-04-01 rev 2018-11-15).

Typ	ÅDT 2020	Varav natt	ÅDT 2040	Varav natt
Godståg	8,6	3,4	13	Saknas info
Malmtåg	6,2	1,2	3,5	Saknas info
Pass/nattåg	4,0	0	1,8	Saknas info
Persontåg	5,2	0	10,5	Saknas info
Totalt	24,1	4,6	28,8	Saknas info

### 5.2.2. Konsekvenser spårtrafik

En förlängning av spår 2 på driftplatsen mot väst medför en positiv inverkan på framkomligheten då möten med 750 meter långa tåg kan ske med samtidig infart till driftplatsen.

### 5.2.3. Biltrafik

Norr om och parallellt med befintlig järnväg sträcker sig Harrå Sikträskvägen i östvästlig riktning. Väghållare är Gällivare kommun.

Grusvägen (infarten till driftplatsen) som ansluter från Harrå Sikträskvägen och sen korsar järnvägsspåret är enskild och förvaltas av en gemensamhetsanläggning, se figur 3.1–1. Den enskilda vägen fungerar idag även som infartsväg till driftplatsen. På driftplatsen finns en plankorsning som planeras att stängas.

I gemensamhetsanläggningen ingår fastigheter som ligger söder om järnvägsspåret samt fastigheter på Sikträskets södra strand. Då befintlig plankorsning planeras att stängas kommer inte grusvägen längre kunna nyttjas. Som en ersättning för den stängda plankorsningen kommer en ny enskild väg som ansluter till Harrå Sikträskvägen och den nya plankorsningen att anordnas, se Bilaga 1 Översiktskarta Sikträsk driftplats - hela området. Beslut om den enskilda vägens läge och kvalitet tas i en Lantmäteriförrättning och ingår inte i arbetet med järnvägsplan.

Den väg som idag ger tillgänglighet till driftplatsen samt den privata bostadsfastigheten (den före detta banvaktarstugan) ingår i projektet. Vägen in till driftplatsen planeras att förses med industrigrind och stängas för privat trafik. För att tillgodose en fortsatt tillgänglighet till den före detta banvaktarstugan har ett förslag tagits fram på hur en ersättningsväg kan placeras. Förslaget redovisas i Bilaga 2 Översiktskarta Sikträsk driftplats - driftplatsområdet.

Banövergången öster om driftplatsen är enskild och nyttjas av de fastigheter som ligger på södra sidan av järnvägsspåret, öster om driftplatsen. Banövergång är inte anordnad för motorfordon och en parkeringsyta är anlagd i anslutning till passagen på järnvägens norra sida. Denna banövergång kommer inte att påverkas av projektet, se figur 3.1–1.

## 5.3. Ledningar

### 5.3.1. El, Signal och tele

Befintligt teknikhus är idag placerat norr om järnvägen. Teknikhuset innehåller el-, signal- och teleutrustning. I samband med pågående projekt för nytt signalsystem (ERTMS) har det installerats två nya teknikhus varav ett tillfälligt teknikhus för övergång mellan gammalt och nytt signalsystem samt det nya teknikhuset för ERTMS. Teknikhusen är placerade på samma sida som befintligt teknikhus.

Befintlig markplacerad AT-transformator för kontaktledningssystem är placerad norr om järnvägen.

Befintlig SIR-mast är placerad norr om järnvägen.

Vattenfalls befintliga anläggning inom driftplatsen och angränsande fastigheter påverkas i sin helhet.

Vattenfall har längs Harrå Sikträskvägen en luftledning, högspänning 10kV, där avgrening sker till stolptransformator in på Sikträsk driftplats. Fördelningsskåp 0,4kV till abonnenter sker från samma stolpe där transformator är monterad.

Vattenfall planerar att ersätta all luftledning med markkabel, både högspänning 10kV och lågspänning 0,4kV.

Stolptransformator och fördelningsskåp rivs och ersätts med markplacerad nätstation. Högspänning 10kV ansluts och transformeras ner till fördelning 0,4kV och ut till abonnenter. Ny nätstation placeras i anslutning till järnvägens serviceväg.

Inom och i angränsning till området finns befintliga ledningar för bland annat el, belysning, tele, VA, och opto. Ledningar läge har dokumenterats i en ledningskarta överbefintliga kablar och ledningar. Samordning kommer ske med berörda ledningsägare under projektets gång.

#### 5.4. Förorenade områden (mark och vatten)

Enligt dialog med berörda myndigheter finns det inga kända markföroreningar inom området.

Under sommaren 2020 genomfördes en markmiljöundersökning där ett flertal prover togs ut och analyserades. Den preliminära bedömningen av resultaten visar på att det inte finns föroreningar i sådan omfattning att det föreligger ett åtgärdsbehov med avseende på människors hälsa eller miljön. Resultatet kommer utvärderas ytterligare och slutligt resultat presenteras i granskningshandlingen.

#### 5.5. Geoteknik

Enligt jordartskartan består jorden av morän med vissa inslag av isälvsavlagringar med ryggar och kullar och materialet består av silt och sand.

De geotekniska undersökningarna som utförts visar att jordarna i området består av fast lagrade isälvs sediment och fyllnadsmaterial i form av siltig sand som vilar på fast lagrad sandmorän.

Den siltiga sandens mäktighet längs järnvägen inom driftplatsen varierar mellan 1 och 3 meter.

De byggnadstekniska förutsättningar med de jordarter som finns i området är goda.

#### 5.6. Hydrogeologi och vattenområden

Inga aktuella noteringar eller registreringar av grundvattennivåerna finns inom driftplatsen. En mätning av grundvattennivåerna i området kommer utföras under våren och sommaren 2021.

Det finns inget fastställt vattenskyddsområde i närområdet.

Det finns inga kända brunnar inom området enligt SGUs brunnsarkiv. Det är troligt att de som har fastigheter i närheten har enskilda brunnar för dricksvatten. Brunnsinventering har skett under sommaren 2020. Resultat presenteras i granskningshandlingen.

I anslutning till järnvägen, söder om järnvägen, finns sjön Sikträsket. Området avvattnas till Sikträsket som ligger inom Kalixälven huvudavrinningsområde. Sjön Sikträsket avvattnas till Kalix älvsystem, ett Natura 2000-område.

I både östra och västra änden av befintlig driftplats finns en historik av finjordsuppträckning i makadam och dåligt spårläge som tros bero på dålig avvattnings och möjligen lös undergrund.

Enligt uppgifter från Trafikverkets baninformationssystem, BIS, finns två trummor registrerade.

Ingen information om nuvarande avvattnings annat än öppna diken har gått att finna.

De planerade schaktarbetena i området är begränsade till 1-2 m djup varmed endast marginell och tillfällig påverkan på grundvattnets nivå är att förvänta.

## 5.7. Masshantering

Generellt gäller vid projektering att massbalans eftersträvas. Användbara schaktmassor används om möjligt inom projektet för att uppnå en god resurshushållning och även en god ekonomi. Val av täkter för inköp av jordmaterial för anläggningsändamål ska göras med hänsyn till lokal miljö samt med strävan att minimera längden på transportererna.

För anläggande av järnväg så bedöms 1 350 m<sup>3</sup> makadam och 10 100 m<sup>3</sup> övrigt krossmaterial att behövas från externa täkter.

För servicevägar och anslutningsväg till banvaktarstugan behövs 720 m<sup>3</sup>.

Till fyllningar runt VA-ledningar bedöms 250 m<sup>3</sup> övrigt krossmaterial/friktionsmaterial köpas in.

För anläggande av överbyggnaden på den enskilda vägen bedöms 3 000 m<sup>3</sup> övrigt krossmaterial/friktionsmaterial köpas in.

Summa material som hämtas från extern täkt uppgår till 14 070 m<sup>3</sup>.

Om både järnväg och väg läggs i samma entreprenad så genereras ett massöverskott på 6 000 m<sup>3</sup> jordmaterial, i huvudsak morän. Utförs entreprenaderna separat blir massöverskottet större.

För transporter inom arbetsområdet så nyttjas befintliga vägar och nyanlagda bygg/servicevägar.

För transporter utanför arbetsområdet kommer transporter ske på Harrå Sikträskvägen på lastbil.

## 5.8. Boende och hälsa

### 5.8.1. Buller och vibrationer

Faktorer som påverkar ljudnivån längs en järnväg är bland annat tågens typ, hastighet, längd och antal. Även start och stopp påverkar ljudnivån från driftområdet. 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 vad gäller buller och vibrationer när vi bygger ny järnväg eller väg. Trafikverket har bedömt projektet till åtgärdskategori åtgärder i befintlig miljö. För

åtgärder som sker i befintlig miljö ska Trafikverkets åtgärdsnivåer för buller och vibrationer längs befintlig infrastruktur följas. Bulleråtgärder ska övervägas om åtgärdsnivåer i tabell 5.8.1–1 överskrids.

Om bulleråtgärder utförs ska motsvarande riktvärden i tabell 5.8.1–1 eftersträvas. Att följa gällande riktlinjer för buller är även en del i projektets uppsatta hänsynsmål.

Tabell 5.8.1–1. Trafikverkets åtgärdsnivåer längs befintlig infrastruktur.

Lokaltyp eller områdestyp	Ekvivalent ljudnivå, $L_{eq24h}$ utomhus på uteplats/skolgård	Ekvivalent ljudnivå, $L_{eq24h}$ inomhus	Maximal ljudnivå, $L_{max}$ , inomhus	Maximal vibrationsnivå vägd RMS
Bostäder <sup>1</sup>	65 dBA	40 dBA	55 dBA <sup>2</sup>	0,7 mm/s <sup>3</sup>
Skolor (för- och grundskola)	60 dBA	40 dBA <sup>4</sup>	55 dBA <sup>4, 5</sup>	

<sup>1</sup> Avser bostadsrum i permanentbostad och fritidsbostad samt om bullernivån överskrids på bostadens alla befintliga uteplatser.

<sup>2</sup> Avser trafikårsmedelnatt (22-06) Åtgärd vidtas om nivån  $L_{max}$  55 dBA överskrids oftare än fem gånger per natt. För järnväg vidtas åtgärd även när  $L_{max}$  50 dBA överskrids fler än fem gånger per natt och om minst en av dessa störningshändelser överskrider  $L_{max}$  55 dBA.

<sup>3</sup> Avser trafikårsmedelnatt (22-06) Åtgärd vidtas om nivån 0,7 mm/s överskrids oftare än fem gånger per natt. För järnväg vidtas åtgärd om nivån 0,4 mm/s överskrids fler än fem gånger per natt och om minst en av dessa störningshändelser överskrider 0,7 mm/s.

<sup>4</sup> Avser undervisningsrum samt rum för sömn och vila.

<sup>5</sup> Avser trafikårsmedeldag (06-18) Om nivån överskrids bör den inte överskridas oftare än fem gånger per timme. För vägtrafikbuller gäller åtgärdsnivån endast i rum för sömn och vila.

Tabell 5.8.1–2. Riktvärden för buller och vibrationer från väg- och spårtrafik.

Lokaltyp eller områdestyp	Ekvivalent ljudnivå, $L_{eq24h}$ , utomhus	Ekvivalent ljudnivå, $L_{eq24h}$ utomhus på uteplats/skolgård	Maximal ljudnivå, $L_{max}$ utomhus på uteplats/skolgård	Ekvivalent ljudnivå, $L_{eq24h}$ inomhus	Maximal ljudnivå, $L_{max}$ inomhus	Maximal vibrationsnivå, mm/s vägd RMS inomhus
Bostäder <sup>1, 2</sup>	55 dBA <sup>3</sup> 60 dBA <sup>4</sup>	55 dBA	70 dBA <sup>5</sup>	30 dBA	45 dBA <sup>6</sup>	0,4 mm/s <sup>7</sup>

<sup>1</sup> Riktvärden inomhus omfattar bostadsrum i permanentbostad och fritidsbostad

<sup>2</sup> Dessa riktvärden för luftburet buller anges även i prop. 1997/97:53

<sup>3</sup> Avser ljudnivå vid fasad från vägtrafik samt från spårtrafik i hastighet högre än 250 km/h

<sup>4</sup> Avser ljudnivå vid fasad från spårtrafik vid hastighet lägre än eller lika med 250 km/h

<sup>5</sup> Avser trafikårsmedeldag/kväll (06-22). Riktvärdet innebär att ljudnivån 70 dBA får överskridas högst fem gånger per timme. Ljudnivån 80 dBA får dock inte överskridas regelbundet dag- eller kvällstid.

<sup>6</sup> Avser ljudnivåer nattetid (22-06) och får överskridas med högst 5 dBA fem gånger per trafikårsmedelnatt

<sup>7</sup> Avser trafikårsmedelnatt (22-06) för de spår/ vägbanor som berörs av markarbeten. Riktvärdet innebär att vibrationsnivån 0,4 mm/s får överskridas högst fem gånger per natt

### 5.8.1. Konsekvenser buller och vibrationer

Inom utredningsområdet ligger cirka 20 fastigheter som främst består av fritidshusbebyggelse. En ökning av tågtrafiken innebär att boendemiljöer i närheten av järnvägen kan komma att beröras av ljudnivåer överstigande riktvärden. Även ökade tågvikter och höjda hastigheter medför större risk för störande vibrationer och buller. Bullerutredning kommer att tas fram då spårets läge är fastställt vilket bedöms vara under skede granskningshandling. En utvändigt inventering av eventuellt bullerberörda

fastigheter kommer då att utföras. Eventuella konsekvenser av projektet kommer att beskrivas mer ingående i bullerutredningen.

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.

Längs den aktuella sträckan Gällivare - Sikträsk är antalet planerade tåg 4,6 stycken på sträckan klockan 22:00–06:00, se tabell 2.5.1–1. Eftersom antalet tåg är färre än antalet gånger vibrationsnivån får överskridas, se tabell 5.8.1–1, kan inte åtgärdsnivån per definition överskridas. Det har inte framkommit synpunkter på vibrationsnivåer, varken historiskt eller i inledande samråd med boende. De åtgärder som är planerade är begränsade varför de tekniska möjligheterna att åtgärda eventuella vibrationsproblem är begränsade. Vibrationer kommer därför inte utredas i projektet.

#### 5.8.2. Elektromagnetiska fält

När ett tåg tar ström ur kontaktledningen orsakar strömmen ett magnetiskt fält. Fältet är starkast när tåget passerar. De elektromagnetiska fälten varierar med avståndet till kontaktledning och räls. Fälten avtar snabbt och redan 20 meter från kontaktledningen är magnetfälten nere i låga nivåer. När inget tåg befinner sig i närheten går mycket lite ström i ledningarna och ett mycket begränsat magnetfält alstras. Det elektriska fältet finns dock hela tiden.

Spår 1 och spår 2 är elektrifierade idag och kommer att vara det även fortsättningsvis. Spår 3 är inte elektrifierat och planeras inte att bli det. Projektet bedöms inte medföra någon betydande ökning av elektromagnetiska fält.

#### 5.8.3. Luftkvalitet

Eftersom elkraft produceras i Sverige till stor del med förnybar energi är eldriven järnväg bra ur luftmiljösynpunkt och klimatpåverkan. Endast en liten andel av järnvägstrafiken drivs med diesel, till exempel vid rangering. Projektet kan i ett större perspektiv bidra till en bättre luftkvalitet.

#### 5.8.4. 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 idag både en fysisk och en visuell barriär. På båda sidor om spårområdet finns viltstängsel med passager vid plankorsningen på driftplatsen och banövergången öster om driftplatsen. Personrörelser sker främst vid dessa, men även på andra platser längre bort på järnvägssträckan via grindar i stängslet.

#### 5.8.1. Konsekvenser barriärverkan

I och med att driftplatsen avskärmas med viltstängsel, grindar och bommar så kommer möjligheten att nyttja tidigare passager på stigar och den enskilda vägen försvinna.

Detta innebär att barriäreffekten inom området kommer att öka och avståndet mellan tillgängliga passager över järnvägen blir större. Då driftplatsen redan är ett etablerat järnvägsområde med spår och viltstängsel bedöms dock den ökade barriäreffekten inte få någon stor negativ påverkan jämfört med dagens situation.

#### 5.8.2. 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.

I dagsläget transporteras farligt gods på järnvägen. Detta bedöms fortsättningsvis ske oavsett om en förlängning av driftplatsen sker eller ej.

#### 5.8.3. Konsekvenser farligt gods

Vid ett genomförande av projektet bedöms infrastrukturen förbättras. Därigenom bidra förlängningen av driftplatsen till att säkrare transporter kan ske.

#### 5.8.4. Byggskede

Arbetena på järnvägen kommer orsaka störningar såsom damning, buller och byggtrafik med maskiner i området. Behov av områden för uppläggning av massor kommer att uppstå. Begränsad framkomlighet på och över järnvägen kommer periodvis att råda. Det kan komma att behövas tillfälliga nyttjanderätt för etablering och uppläggning av massor vilket visas på Illustrationskartorna.

### 5.9. Landskapsanalys

Sikträsk driftplats ligger i en region som till största delen utgörs av terrängtypen bergkullslätt, vilket innebär att landskapet är flackt med enstaka höjder, så kallade bergkullar. Terrängen i området kring Sikträsk varierar från små bergkullar i öster mot kusten till relativt stora bergkullar som övergår till förfjällsterräng mot väster. Vid driftplatsen lutar terrängen svagt ner mot sjön och på andra sidan sjön kan man se Dundret, vilket är ett lågt fjäll.

Närmsta centralort är Gällivare. Orten byggdes upp kring gruvindustrin som startade där i början av 1700-talet. Utöver gruvindustrin används markerna runt Gällivare, som huvudsakligen består av barrskog med inslag av lövträd och myrmark, främst av skogsbruket och rennäringen.

Sikträsk är den första driftplatsen norr om Gällivare längs Malmbanan i riktning mot Kiruna. Tidigare fanns det en järnvägsstation på platsen som revs på 1980-talet. Idag finns bara skylten kvar. Den sitter på den före detta banvaktarstugan som fortfarande är bevarad, se foto i figur 5.9–1 och placering i figur 5.9–4. Den är idag privatägd och fungerar som bostad. Vid den före detta banvaktarstugan finns även ett uthus kvar samt en gammal brunn med vinsch och en trädgård. I trädgården står det en rad med fyra gamla björkar som troligen planterades redan i början av sekelskiftet 1900. Björkarna bildar en visuell barriär mellan banvaktarstugan och järnvägen och de är en viktig del av platsens historia. I området kring driftplatsen finns det idag även relativt många fritidshus, främst vid Sikträskets norra



strand, se placering i figur 5.9–4. Figur 5.9–3 visar en bild på några av de fritidshus som ligger vid driftplatsen. Vid stranden finns det också en gemensamhetsanläggning med båtgarage, se placering i figur 5.9–4.



*Figur 5.9–1. Banvaktarstugan vid Sikträsk driftplats avgränsas visuellt från spårområdet av en trädrad med björkar. På banvaktarstugan sitter en skylt från järnvägsstationen som revs på 1980-talet.*

Närmast den före detta banvaktarstugan finns en teknikbyggnad i tegel, se foto i figur 5.9–2 och placering i figur 5.9–4, och längre bort en AT-transformator. I Sikträsk, mellan spåren och sjön, har det också funnits en ångsåg som drevs av SJ.



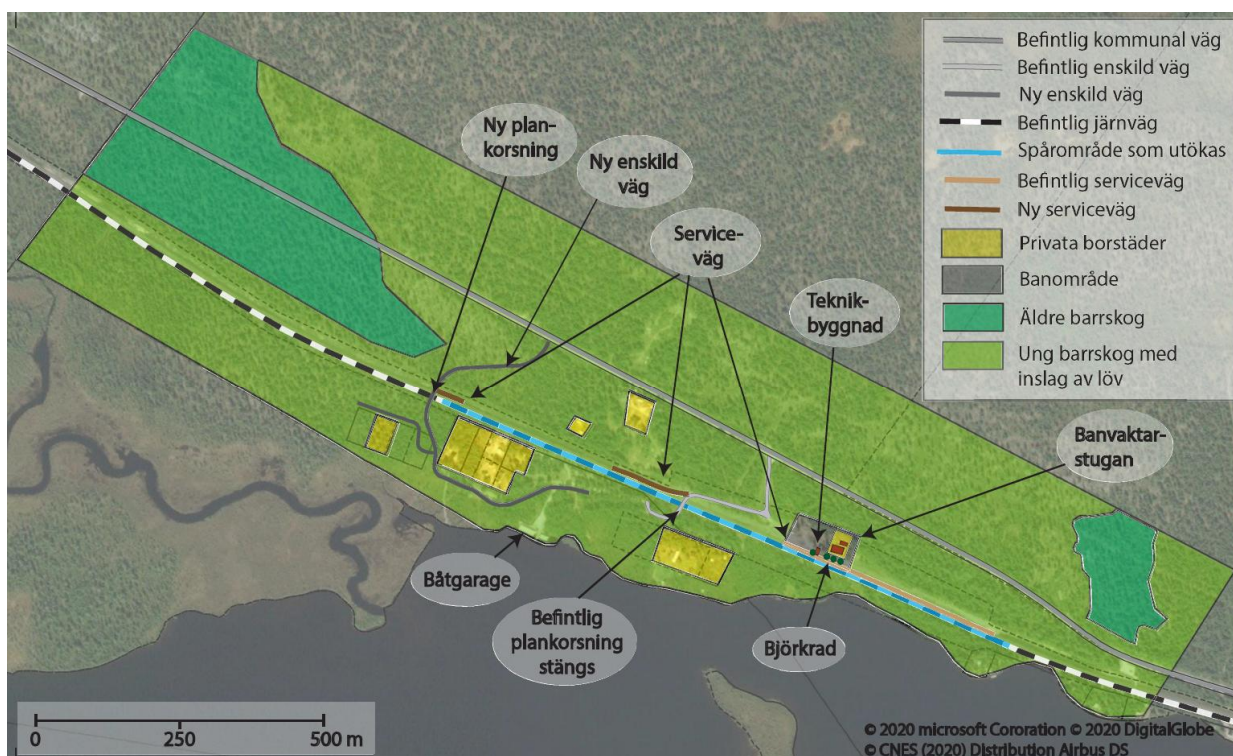
Figur 5.9–2. Bredvid banvaktarstugan ligger en teknikbyggnad i tegel.

Vegetationen runt driftplatsen består av en ung och gles barrskog med inslag av lövträd som främst växter närmast spåret och i sankna områden. I skogen skapar Malmbanan en långsträckt korridor. Skogskanten längs järnvägens södra sida fungerar till viss del som visuell barriär mellan järnvägen och de fritidshus som finns vid Sikträskets norra strand.



Figur 5.9–3. Vid Sikträskets norra strand ligger det flera fritidshus, några av dem syns från driftplatsen.

Vid den lövfria årstiden syns några av fritidshusen från driftplatsen. På vissa ställen längs järnvägsspåret kan man även se sjön, under vintern syns den tydligare och på fler platser.



Figur 5.9–4. Översiktsbilden visar placering av viktiga byggnader, vegetationstyper samt planerade åtgärder i stora drag. Åtgärderna redovisas i detalj i Bilaga 1. Översiktskarta Sikträsk driftplats – Hela området och Bilaga 2. Översiktskarta Sikträsk driftplats – Driftplatsområdet.

## 5.10. Gestaltningsavsikter

### 5.10.1. Linjedragning väg

Vid val av placering av den nya enskilda vägen ner till plankorsningen övervägdes två olika alternativ. Antingen att dra vägen från den befintliga plankorsningen längs med norra sidan av järnvägen bort till den nya, eller att anlägga en ny väg genom skogen. Att dra en ny väg genom skogen bedömdes vara den bästa lösningen. Vägsträckan kan då göras kortare och påverkan på landskapsbilden är mindre eftersom korridoren som järnvägen skapar i landskapet inte blir bredare än vad den är idag. På södra sidan övervägdes också möjligheten att dra vägen längs med järnvägen, men den lösningen valdes bort eftersom den visuella barriären mellan stugorna och järnvägen då skulle försvinna. Istället valdes en sträckning närmare Sikträsket.

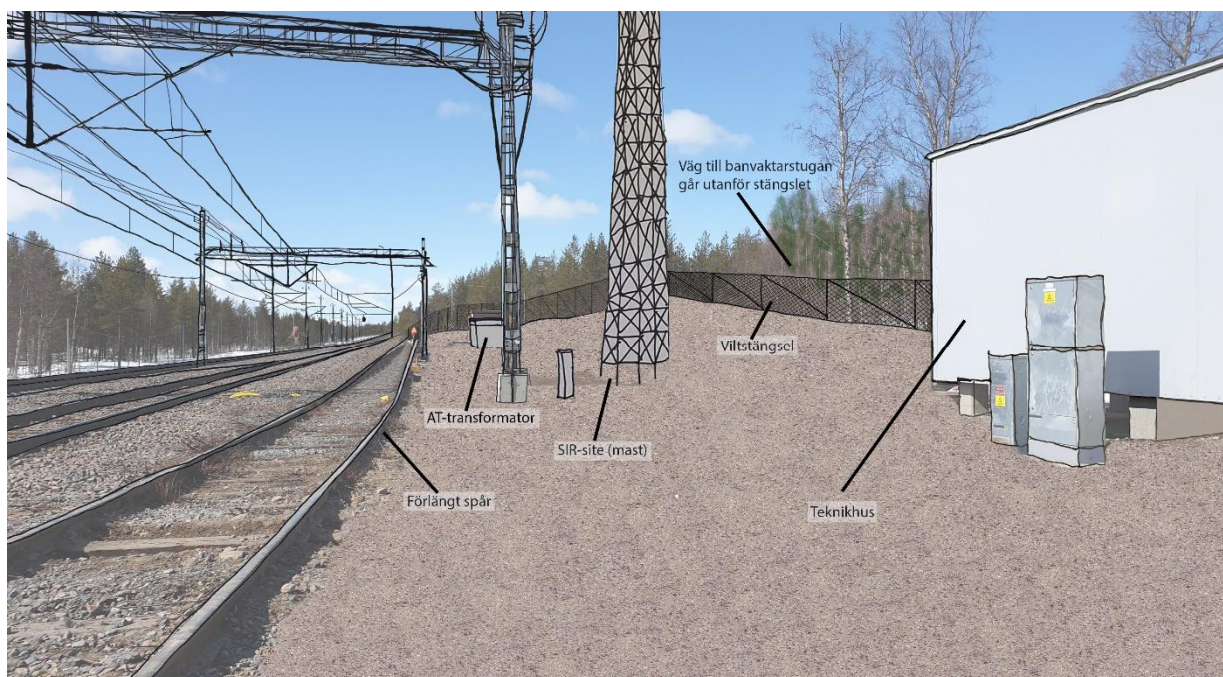
### 5.10.2. Släntutformning

Slanter utformas med mjuka övergångar, släntfot och släntkrön utformas med avrundade släntkrön. Om vägs slänten påverkar skyddade naturområden utformas dessa så att naturområdet påverkas så lite som möjligt.

### 5.10.3. Utökat spårområde

Spårområdet planeras att utökas västerut, bort från den före detta banvaktarstugan. Spåret ligger idag bara några meter från bostaden och de boende skulle om alternativet med ett utökat spårområde österut valts påverkas av negativt av järnvägen.

I jämförelse med att utöka spårområde österut så ökar den nuvarande förslaget möjligheten att spara björkarna vid banvaktarstugan. Påverkan från järnvägen för de boende i banvaktarstugan kommer minska något jämfört med dagens situation eftersom växeln till stickspåret flyttas något västerut, se Figur 7.2-2.



Figur 5.10.3–1. Vy över driftplatsen efter utökat spårområde. Illustrationen är ej skalendig.

### 5.10.4. Vegetation

Ny vegetation anpassas efter befintlig vegetation för att skapa en naturlig övergång mellan nyanlagda och befintliga ytor. Val av arter kommer utgå från det som växer naturligt på platsen. Befintliga avbaningsmassor från skogsmarken kommer användas som toppskikt i största möjliga mån för att ta tillvara på den fröbank som finns i massorna. Om det finns ont om massor så prioriteras nya vägslänter i skogsmark.

Den visuella barriär som skapas av björkarna vid den före detta banvaktarstugan är viktig att behålla. Björkarna föreslås i första hand bevaras. Om någon/några av björkarna behöver tas ner så ersätts de med nya björkar.

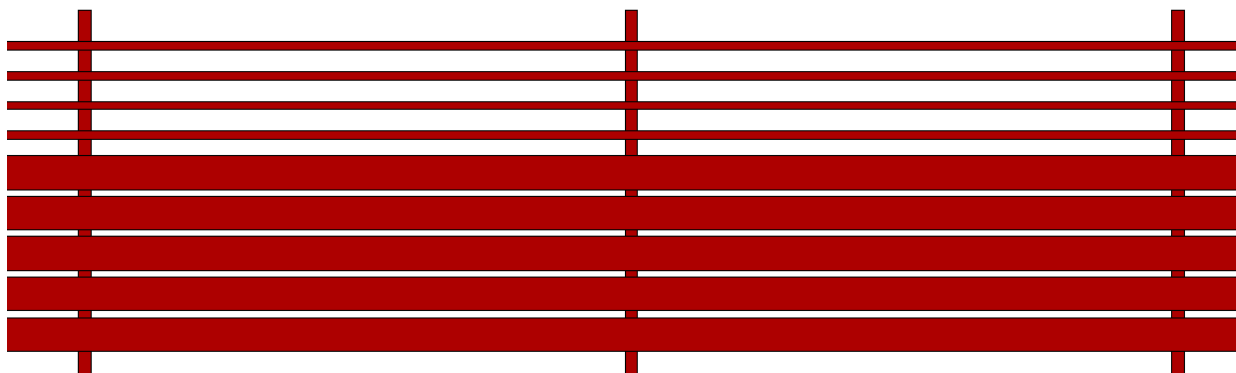
### 5.10.5. Stängsel och plankorsning

Projektet kommer att påverka hur människor rör sig på platsen eftersom plankorsningen kommer att flyttas och tillgängligheten till driftplatsen och spåret kommer att begränsas. Av säkerhetsskäl, både för människor, vilt och renar, kommer spårområdet att stängslas in med viltstängsel. Plankorsningen kommer även att flyttas för att uppfylla de utformningskrav som finns avseende det antal spår som passeras.

#### 5.10.5.1. Stängseldragning

Nytt stängsel kommer utgöras av ett 200 cm högt viltstängsel. Suicidstängsel har diskuterats i projektet, men bedömts som olämpligt eftersom vilt och renar löper större risk att fastna i den typen av stängsel. Det passar inte heller in lika bra i landskapet. Stängslet anläggs i utkanten av driftplatsen för att tydliggöra att endast personal har tillstånd att vistas inom området. För inpassage till driftplatsen föreslås en låst industrigrind. Grinden behöver vara åtminstone fyra meter bred för att säkerställa en god framkomlighet. Stängslets placering på driftplatsen och placering av industrigrinden visas i Bilaga 1. Översiktskarta Sikträsk driftplats - hela området.

Vid den före detta banvaktarstugan eftersträvas att ett avstånd på 2–3 meter lämnas till tomtgräns för att säkerställa utrymme för underhåll av stängslet från järnvägsfastigheten. Vid den före detta banvaktarstugan föreslås ett trästaket istället för viltstängsel, vilket fyller både en estetisk funktion eftersom utseendet anpassas till miljön vid den före detta banvaktarstugan, men även en praktisk funktion eftersom viltstängslet då blir jordat och därmed inte riskerar att bli strömförande. Staketets utformning anpassas till miljön kring den före detta banvaktarstugan, figur 5.10.5.1–1 visar ett utformningsförslag för staketet. Höjden behöver anpassas så att vilt och renar hindras från att ta sig ut på spåren. Den översta delen av staketet utförs genomsiktig så att den före detta banvaktarstugan och intilliggande miljö fortfarande syns från spåret för resenärer som betraktar området från tåget. Staketet placeras mellan björkarna och servicevägen för att förstärka upplevelsen av att björkarna och den före detta banvaktarstugan hör ihop. Vid björkarna slås stolparna ner där risken för rotskador bedöms vara så liten som möjligt.



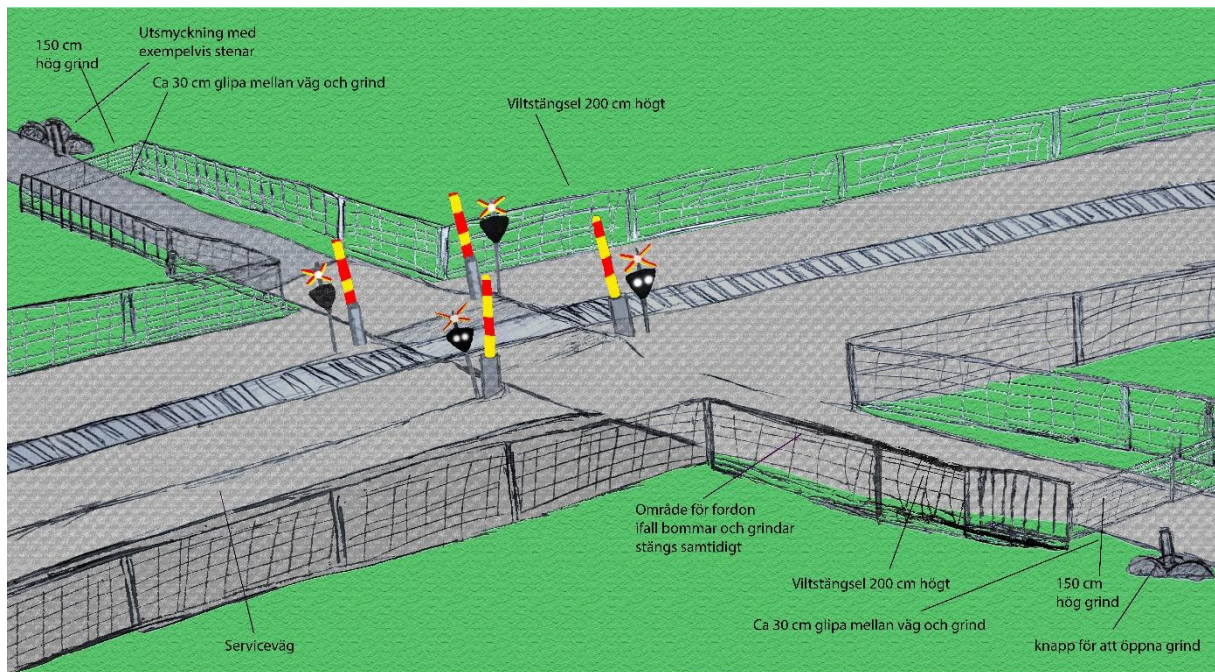
Figur 5.10.5.1–1. Utformningsförslag för staketet vid den före detta banvaktarstugan.

#### 5.10.5.2. Plankorsning

För att hindra renar och vilt från att ta sig in på spårområdet kommer åtgärder behövas vid plankorsningen. Där föreslås en självstängande grind som kan öppnas på en knapp vid sidan av vägen. Boende och intressenter kan ha en fjärrkontroll som de öppnar grinden med för att underlätta passagen. För att stängslet inte ska tryckas sönder vid snöröjning så lämnas ett utrymme mellan vägen och stängslet som är tillräckligt stort för plogvallarna. För att underlätta snöröjningen ytterligare lämnas ett utrymme mellan grinden och marken på 30 cm så att den går att öppna även när det har snöat. Höjden på grinden behöver åtminstone vara 150 cm för att säkerställa att renar inte kan hoppa över den. Figur 5.10.5.2–1 visar en illustrerad vy över plankorsningen. Avståndet mellan järnvägsbommen och stängslet ska vara minst 25 meter för att säkerställa att fordon får plats mellan om bommarna och grinden i det fall bommarna går ner samtidigt som grinden stängs.

En lösning med en färäst har diskuterats i projektet som ett alternativ till den självstängande grinden under sommarperioden. En färäst är ett markgaller som används för att förhindra framförallt boskap att passera. Färäst fungerar väl på boskap som väljer att ej passera sådana markgaller.

Viltstängslet behöver placeras mot färsten för att förhindra renarna från att passera vid sidan av färsten i vägslänten, men om stängslet placeras för nära vägen kommer det att tryckas sönder av snön vid snöröjning. Därför är det en olämplig lösning på platsen. Det är även oprövat hur renar reagerar på färst varför denna lösning valts bort.



Figur 5.10.5.2–1. Utformning vid nya plankorsningen. Illustrationen är ej skalenlig.

Plankorsningen är en av de platser som kommer användas, upplevas och passeras mest av de boende, därför är utformningen extra viktig. Några fina stenar kan bidra till att platsen blir intressantare. Om de placeras vid stolparna med öppningsknapparna till grinden kan de även bidra till att stolparna skyddas mot påkörningsskador. Figur 5.10.5.2–1 visar ett utformningsförslag vid plankorsningen.

#### 5.10.6. Projektets påverkan på landskapet

Projektets påverkan på landskapsvärdena bedöms sammantaget vara liten om det genomförs enligt nuvarande planer. Landskapet bedöms vara tåligt för de åtgärder som planeras i projektet eftersom de ytor som påverkas till största del består av ung barrskog och öppna röjda ytor längs järnvägen.

Björkraden vid den före detta banvaktarstugan ser i dagsläget ut att kunna bevaras och liksom den före detta banvaktarstugan med tillhörande trädgård. Den nya stängseldragningen kommer att påverka intrycket vid den före detta banvaktarstugan, men med föreslagen staketutformning kommer det passa in med befintlig miljö.

Föreslagen linjedragning för de nya servicevägarna och den nya enskilda vägen som byggs kommer inte att påverka landskapet i stor utsträckning. Servicevägarna kommer inte att leda till att ytterligare vegetation behöver tas ned förutom i begränsad omfattning vid respektive servicevägs vändplats. Den nya enskilda vägen har dragits genom skog som är relativt ung vilket gör att äldre skogsbestånd i närheten kan bevaras. Skogen runt den enskilda vägen döljer vägen i landskapet och gör att den smälter in bättre i befintliga miljön.

## 5.11. Kulturmiljö

Kulturarvsanalysen omfattar ett större område än det aktuella utredningsområdet och ska ge en kulturhistorisk karaktärisering som lyfter fram områdets väsentliga särdrag och speglar tidsdjupet från förhistoria till nutid. Analysen avser att visa på områdets kända kulturhistoriska värden på nationell, regional och lokal nivå och även redovisa lagskyddade värden som till exempel världsarv, riksintresseområden för kulturmiljö, kulturresevat, byggnadsminnen och fornlämningar.

Kulturanalysen baseras på en sammanställning av känd kunskap och platsbesök. Platsbesök för inventering av kulturmiljövärden har skett under sommaren 2020 och ligger som underlag till samrådshandlingen. Kulturarvsanalysen fokuserar framförallt på Malmbanans järnvägsmiljö och anläggningar samt det samiska kulturarvet.

### 5.11.1. Områdets kända kulturhistoriska värden på nationell, regional och lokal nivå

Malmbanan är en av världens äldsta malmjärnvägar som ännu är i drift. Banan började byggas 1882 och stod i sin helhet klar 1903. År 1915 var Malmbanan den första järnvägen som elektrifierades i landet. Längs hela banan finns många äldre byggnader, anläggningar och tekniska system bevarade.

Driftområdet Sikträsk är en liten del av Malmbanan, som ingår i Norrbottens teknologiska megasystem. Malmbanan började först byggas mellan Gällivare och Boden. Några år senare mellan Gällivare och Riksgränsen, med fortsättning till Narvik som kallas Ofotbanan i Norge och Ofotenbanan i Sverige. Sträckan mellan Boden och Luleå hör egentligen till Stambanan, men det var i Luleå som Malmbanan hade sitt slutmål på den svenska sidan. Syftet med Malmbanan var ursprungligen att främja produktionen och möjliggöra exporten av malm från Gällivare. Kring sekelskiftet 1900 tillkom även malmbrytning i Kiruna som en del i megasystemet. Till megasystemet hör även anläggningar som med tiden skulle säkra eldriften utmed Malmbanan. Porjus kraftverk blev klart på 1910-talet i det syftet. Därtill hade Bodens fästning byggts i början av 1900-talet i syfte att försvara Malmbanan mot fiender från öster vid krig.

Norrbottens teknologiska megasystem är ett av Sveriges tolv viktigaste industriminnen som pekats ut av Riksantikvarieämbetet. I megasystemet ingår ett stort antal objekt med särskilt högt kulturhistoriskt värde, men Sikträsk har inte sådana utpekade objekt eller värden på nationell och regional nivå. Inte heller på lokal nivå finns särskilda värden i till exempel kända kommunala kulturmiljöprogram. Antagligen finns ändå kulturhistoriska lokala värden att ta tillvara som delar av Malmbanan.

### 5.11.2. Översiktlig kulturhistorisk karaktärisering

Namnet Sikträsket är en försvenskning av det ursprungliga samiska namnet Siehka, som betyder skjul för små renhjordar. En same vid namn Vahtjir ska ha haft sådana skjul söder om Sikträsket. Hans skogssamiska lapps katteland på 1600-talet innefattade bland annat delar av Dundret, markerna söder och sydväst om Sikträsket och Vassaraträsket med central boplats på södra sidan av Vassaraträsket. Eftersom han inte var fjäll-same som flyttade till fjälls sommartid stannade han i skogslandet inom sitt lapps katteland och skyddade sina renar mot insekter med rökeldar och i skjul. Vahtjir anses vara det gamla samiska namnet på Gällivare. Möjligen hörde markerna norr om Sikträsket till ett annat lapps katteland som är mindre känt i litteraturen, men som skulle kunna ha haft kåta, skjul och rökeldar i Sikträsk driftplatsområde.

Det saknas indikationer på att nybyggare slagit sig ner eller haft jordbruksmarker vid Sikträsket. Sikträsk omnämns inte heller i litteraturen som en plats för nybyggare. Nybyggarna hade i regel stort intresse för fiske och kan mycket väl ha gjort expeditioner till Sikträsket och kanske anlagt någon övernattningskoja där, något som dock inte syns på historiska kartor. Historiska kartor kan möjligen antyda att slättermarker funnits i myrar ett stycke norr om driftsplatsområdet, ganska långt från den bebyggelse som fanns i området runt 1800-talet eller där nybyggen har funnits såsom antyds i litteraturen.

Driftsplatsområdet med omgivningar karaktäriseras av samisk renskötsel. Sikträskets strandnära marker kan också ha varit en del i marker som varit fångst- och jaktmarker sedan stenålder i Norrland inland. Inga speciella objekt eller fornfynd är dock kända som styrker att boplatser och särskilda aktivitetsplatser förekommer i driftområdet, men man kan utgå ifrån att expeditioner för jakt, och fiske och insamling har förekommit utmed sådana vattendrag som Sikträsket ingår i.

Större delen av driftsplatsområdet fornminnesinventerades av Riksantikvarieämbetet första gången 1963 och andra gången 1992. Vid revideringen 1992 registrerades ett flertal samiska härdar strax öster om, men inga i direkt anslutning till driftsplatsområdet. Även om större delen av driftsplatsområdet har fornminnesinventerats gjordes det med begränsad eller mycket begränsad ambitionsnivå. Man kan därför inte förvänta sig att alla fornminnen i inventeringsområdena blev identifierade och registrerade. Det kan finnas fornminnesobjekt som inte är kända i anslutning till driftsplatsen. Störst osäkerhet kan förknippas med att objekt knutna till samisk renskötsel kan förekomma, men även fångstgropar, andra forntida gropar, gravar och boplatsspår knutna till Sikträsket kan finnas. En punktvis inventering av gropobjekt genomfördes under platsbesöket. De gropar som undersöktes var tänktgropar och bevarandevärdet för dem bedöms som litet.

Rapporter om broar, dammar, flottning etcetera omnämner inga särskilda anläggningar vid Sikträsket. Driftområdet ligger inom Gällivare-Malmbergets metallogenetiska järnmalmområde. Två gruvor eller skärpningar finns registrerade på SGUs Kartvisaren några hundra meter norr om driftsplatsområdet, men inga gruvor eller prospekteringar är kända i driftområdet. Dock kan prospekteringar ha förekommit med resultat att gamla "gruvhål" eller skärpningar kan finnas. Sådana eftersöks och registreras vid arkeologiska utredningar. Lagskyddade kulturmiljövården

Inga lagskyddade kulturmiljövården är kända i driftområdet, men det finns förordningar och lagstiftning som gäller oavsett underlagsmaterialets tillförlitlighet. Till exempel gäller kulturmiljölagen för alla fornlämningar, både sådana som är kända och sådana som är okända.

Det finns ett program för att bevara, bruka och utveckla samiska kulturlandskap (Åjtte 2014). Programmet redovisar inte särskilt värdefulla miljöer på kartor, utan inriktas på att framhålla det samiska brukarperspektivet mer allmänt utifrån FN:s urfolksdeklaration, de nationella kulturpolitiska målen och internationella konventioner (konventionen om biologisk mångfald, den europeiska landskapskonventionen samt konventionen om trygghet av det immateriella kulturarvet). Programmet är ett ramverk och ett underlag för samhällsplanering, med inriktning att redovisa varför bevarande är viktigt och vilka värden som går förlorade om landskapet inte vårdas, brukas och dokumenteras.



### 5.11.3. Projektets påverkan på kulturvärden

Kulturmiljövärdena bedöms sammantaget få en liten negativ påverkan av projektet om det genomförs enligt nuvarande planer. Den före detta banvaktarstugan med uthus och trädgård bedöms inte påverkas av projektet. Den miljön bedöms vara det enda kvarvarande påtagliga kulturmiljövärdet för det forna stationsområdet och är därför värdefull att bevara.

Björkarna vid den före detta banvaktarstugan bör bevaras eller ersättas med nya björkar om de av säkerhetsskäl behöver avverkas. Björkraden skulle kunna kompletteras med ytterligare någon björk i syfte att lyfta fram och rama in den forna järnvägsparken. Den öppna ytan mellan järnvägen och björkarna bör bevaras för att den före detta banvaktarstugan och den intilliggande miljön förblir synliga från förbipasserande tåg.

I spårområdet finns stolpar, kontaktledningsbryggor och växlar som eventuellt kan ha kulturhistoriska värden. Eftersom dessa komponenter ingår i driftplatsens tekniska funktioner görs dock ingen annan bedömning av dessa driftsrelaterade objekt än att de inte har påtagliga bevarandevärden som framträder tydligt vid en antikvarisk besiktning. Teknikhuset i tegel nära den före detta banvaktarstugan bedöms sakna särskilt kulturhistoriskt värde, men bör ändå om möjligt bevaras som en del av den återstående byggda miljön.

Samråd angående arkeologisk utredning har hållits med Länsstyrelsen som i juni 2020 svarade att arkeologisk utredning ej behövs för det presenterade påverkansområdet.

## 5.12. Naturmiljö

En förstudie utföres inför naturvärdesinventeringen i fält. I förstudien utreddes vilka natur- och biotopvärden som finns kartlagda sedan tidigare och vilka naturvårdsarter som finns inrapporterade inom utredningsområdet. Utredningsområdet innefattar en yta av cirka 94 hektar och omfattar befintligt driftplatsområde och omgivande skogsmark. Inom utredningsområdet finns ett flertal fritidsboenden.

En naturvärdesinventering i fält utfördes under sommaren 2020. Naturmiljön som omger utredningsområdet utgörs huvudsakligen av skog och träd med inslag av infrastruktur och bebyggd mark. En naturvärdesinventering genomfördes i området den 17 juni 2020 på en detaljnivå motsvarande *fältnivå medel* och med tilläggen *naturvärdesklass 4 (visst naturvärde)* och *generellt biotopskydd* (SIS 2014). *Fältnivå medel* innebär att minsta obligatoriska karteringsenhet ska vara 0,1 ha eller mer, eller ett linjeformat objekt med en längd av 50 meter eller mer och en bredd av 0,5 meter eller mer. Tillägget *generellt biotopskydd* innebär att alla områden som omfattas av det generella biotopskyddet enligt miljöbalken 7 kap 11 § och förordningen om områdesskydd, oavsett storlek ska identifieras och kartläggas.

### 5.12.1. Konsekvenser naturmiljö

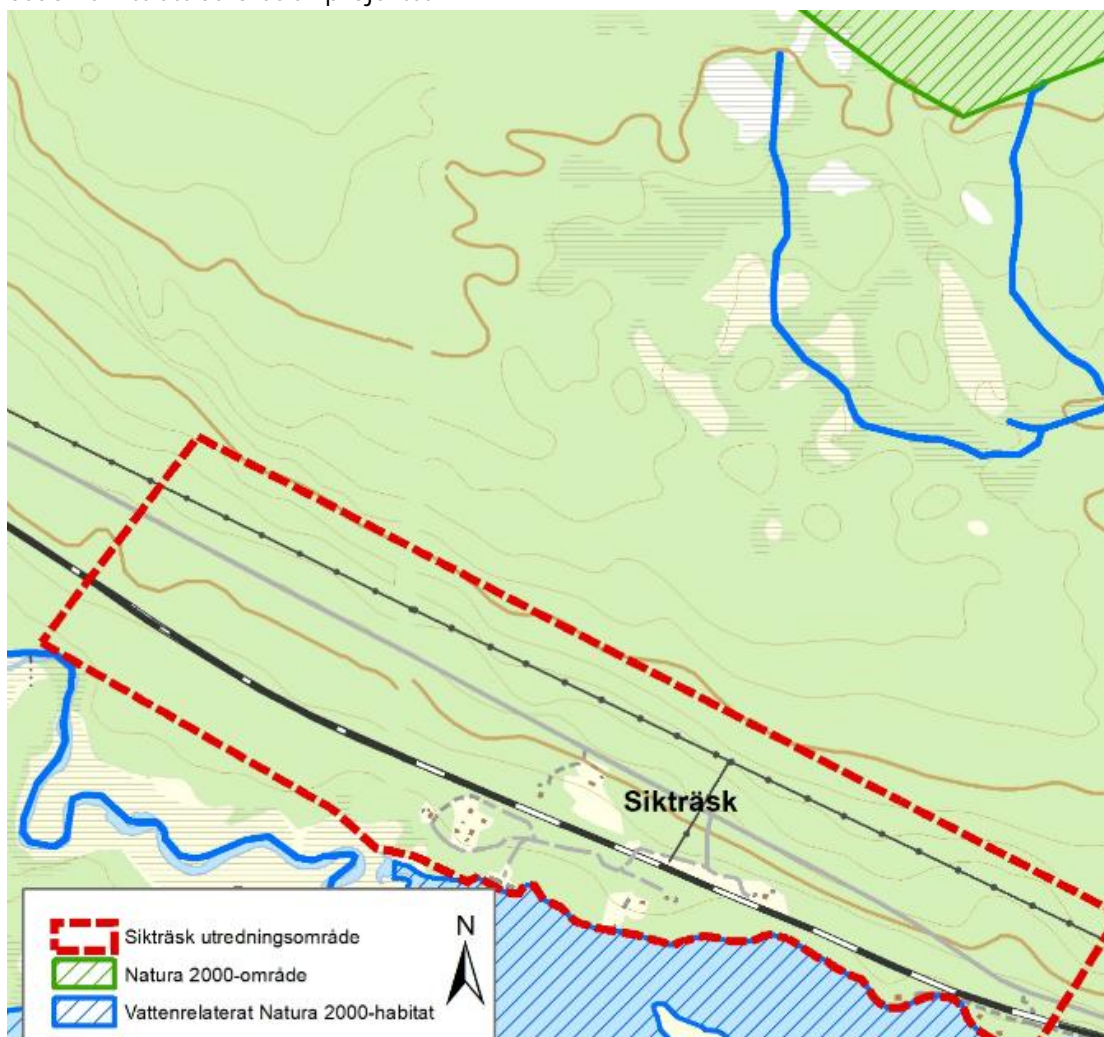
Mindre arealer skogsmark kommer att gå förlorade i och med planerad förlängning av driftplatsen och anläggning av ersättningsväg. Den typ av skogsmark som berörs är vanlig i det omgivande landskapet. Detta tillsammans med att det endast är en liten del av det berörda skogsbeståndet som kommer att beröras medför att påverkan på skogliga naturvärden bedöms som liten och konsekvenserna som obetydliga.

### 5.12.2. Naturresevat

Cirka 1,5 kilometer norr om utredningsområdet ligger naturresevatet Lina fjällurskogsresevat som tillika utgör ett riksintresse enligt Mb 4 kap och Natura 2000 område enligt art och habitatdirektivet, se även figur 5.12.2–1.

Resevatet karakteriseras av terrängtäckande barrskogar, vidsträckt våtmarker och fjällbjörksklädda lågfjäll. Södra delen av resevatet utgörs av urskogsresevatet Lina, som avsattes som naturresevat 1988. Barrskogen i området är mycket gammal med beståndsålder på normalt 200–350 år.

Plockhuggning har endast förekommit inom begränsade delar. Generellt dominerar granskogen i höjdlägen, medan tallskogen tar över i sydsluttningarna. Skogen är till största del gles och luftig, men kan i brantare sluttningar vara mer virkesrik. Inslaget av torrskog är stort på vissa ställen. Området bedöms inte att beröras av projektet.



Figur 5.12.2–1. Visar land- och vattenrelaterade Natura 2000- områden i närområdet och utredningsområdet för Sikträsk bangårdsförlängning.

### 5.12.3. Nyckelbiotoper, naturvärden och naturvårdsavtal

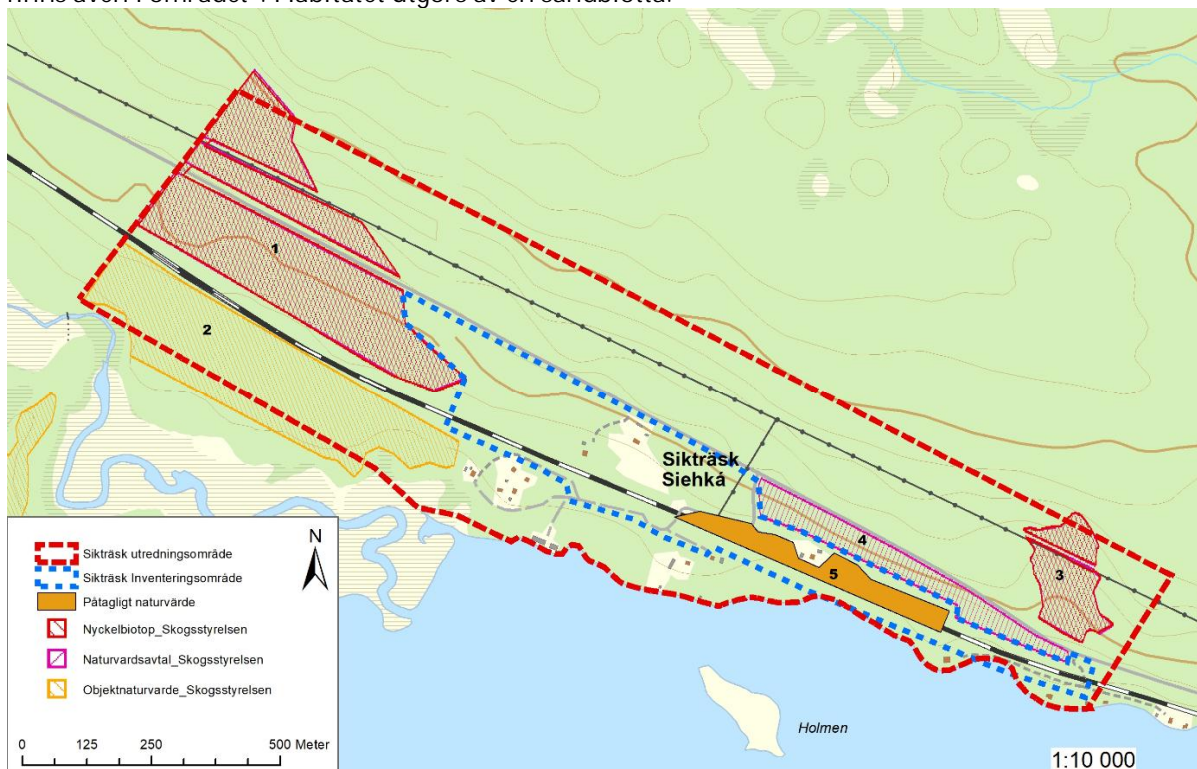
Inom det aktuella utredningsområdet finns ett antal skogliga bevarandevärden i form av nyckelbiotoper, naturvärden och naturvårdsavtal. Nedanstående text i denna underrubrik hänvisar till figur 5.12.3–1 och dess numrering i kartan.

I den västra delen av utredningsområdet norr om järnvägen finns en nyckelbiotop (1) som även

omfattas av ett naturvårdsavtal. Området är en blockrik barrskog som domineras av tall med förekomst av gamla senvuxna spärrgreniga tallar. Området har brandspår och rikligt med döda träd och högstubbar. I samma område, men söder om järnvägen finns ett utpekat naturvärde (2) som är ett område som bedömts som viktig för biologisk mångfald. Bedömningen för det området är att det inte uppfyller nyckelbiotopskvaliteter, men att det kan utvecklas till det på sikt.

I den östra delen norr om järnvägen finns en nyckelbiotop (3) som även omfattas av ett naturvårdsavtal. Det området är storblockigt med gamla senvuxna tallar. Brandspår förekommer och området har en rik hänglavs-förekomst. I området finns även ett nyligen upprättat naturvårdsavtal (4) strax norr om järnvägen. I kanten av naturvårdsavtalet finns det behov av ett nytt dike för att säkerställa avvattningen i området. Diket kommer även att påverka dragningen av befintligt viltstängsel. Den östra vändplatsen kommer även den till en viss del ligga inom området för naturvårdsavtalet. Det finns därför ett behov av att utöka järnvägsfastigheten i kanten av naturvårdsavtalet, utbredningen visas i Illustrationskartan.

En inventering har också utförts under 2018 på en del av området, objektbeskrivning artrik järnvägsmiljö AJ940 (5) (Trafikverket 2020). Naturvärdesklassen är bedömd till påtagligt naturvärde (naturvärdesklass 3) med utgångspunkt i Trafikverkets inventeringsmanual för biologisk mångfald vid järnvägsstationer (Trafikverket 2016) och med motiveringen "En artrik flora, många bägar- och filtlavar samt mossor. Observation av skogshare- och sandslänt med insektshål. Ett utpekat habitat finns även i området". Habitatet utgörs av en sandblotta.

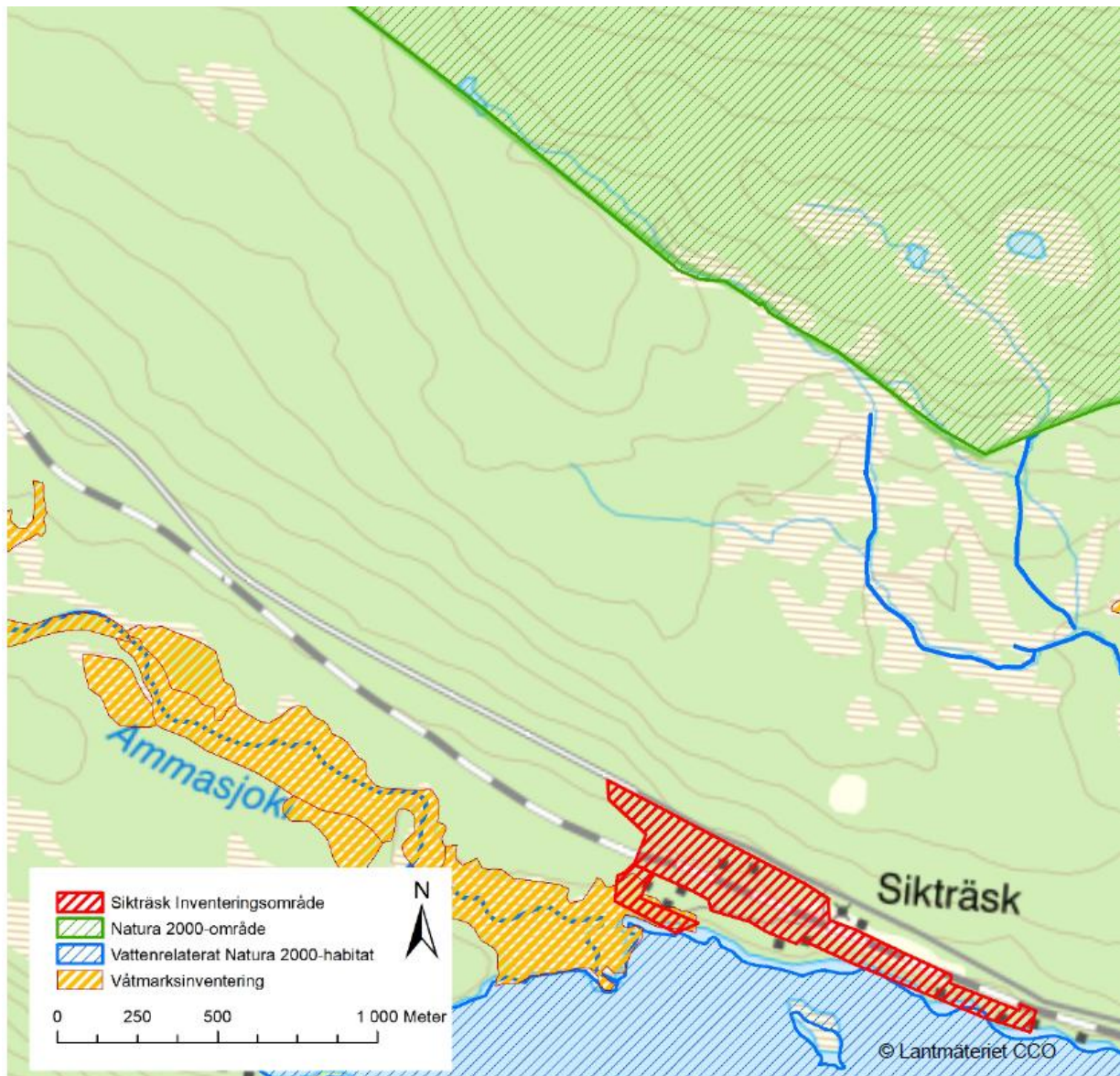


Figur 5.12.3–1. Karta över de kända naturvärdena (1–5) som är registrerade inom utredningsområdet samt inventeringsområde inför kommande naturvärdesinventering.

#### 5.12.4. 5.2. Våtmarksobjekt (VMI-objekt)

I Länsstyrelsens våtmarksinventering finns ett utpekat våtmarksobjekt i anslutning till Ammasjokis inlopp i Sikträsk som gränsar till det kompletterande inventeringsområdet. Objektet har tilldelats ett

högt värde (klass 2) i våtmarksinventeringen, figur 5.12.4–1. Projektet påverkar inte våtmarksobjekten.



Figur 5.12.4–1. Inventeringsområdet för Sikträsk bangårdsförlängning och land- och vattenrelaterade Natura 2000 -områden samt våtmarksobjekt i närområdet.

#### 5.12.5. Artrik järnvägsmiljö

Inom det aktuella driftplatsområdet har en inventering utförts under 2018, objektbeskrivning artrik järnvägsmiljö AJ940 (5). Naturvärdesklassen är bedömd till påtagligt naturvärde (naturvärdesklass 3) med motiveringen "En artrik flora, många bägar- och fillavvar samt mossor. Observation av skogshare- och sandsläntar med insektshål. Ett utpekad habitat finns även i området". Habitatet utgörs av en sandblotta enligt objektbeskrivningen, (Trafikverket 2020). Området kommer att påverkas av projektet, konsekvenserna för naturvärdena och behov av eventuella kompensationsåtgärder behöver därför utredas.

### 5.12.6. Artportalen

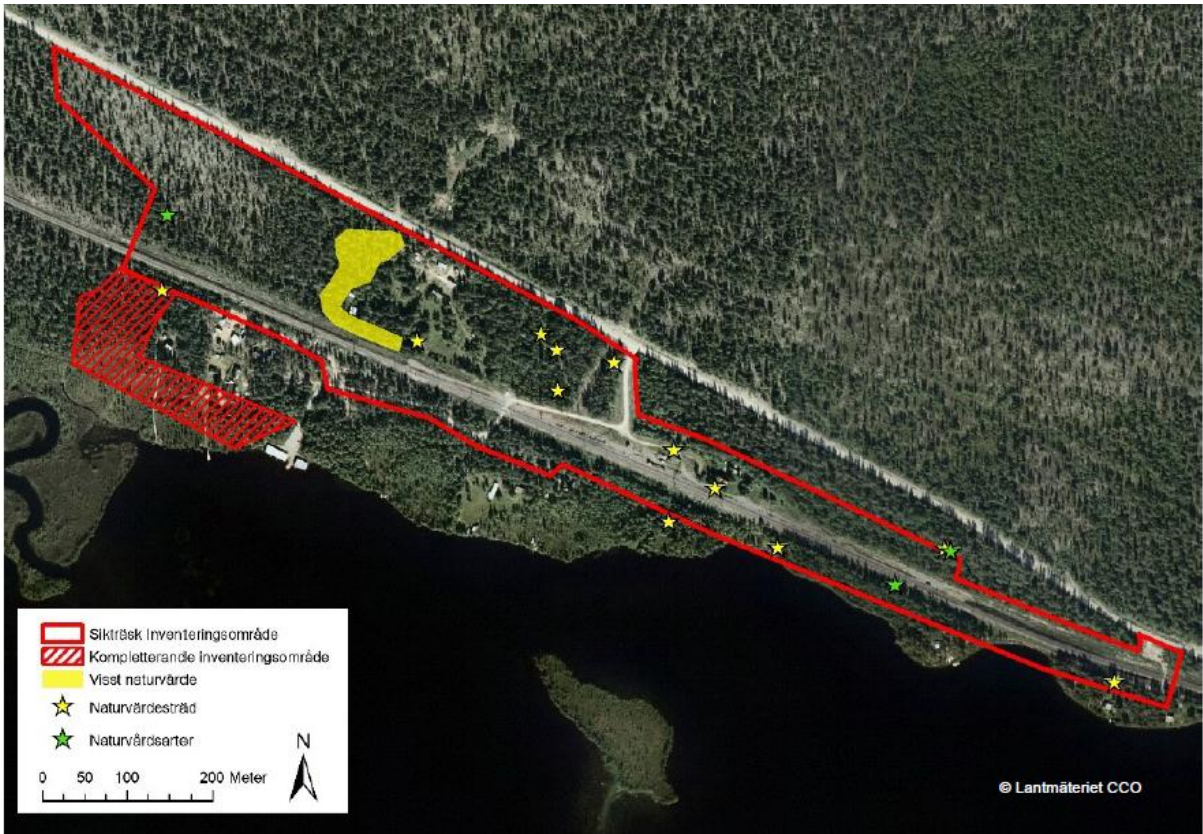
Ett utsök har gjorts från artportalen (Artportalen 2020) som omfattat inrapporterade artobservationer under perioden 2000–2020, d.v.s. de senaste 20 åren. Inom inventeringsområdet finns det cirka 90 inrapporterade fynd till artportalen av olika insektsarter. En art av insekterna är rödlistad i kategorin nära hotad, berghumlant (*Bombus monticola*). Ingen av de övriga återfunna insektsarterna utgörs av kategorin naturvårdsarter. Av övriga inrapporterade naturvårdsarter finns det 2 fynd i det västra hörnet av utredningsområdet (ej inom inventeringsområdet). Fynden består av de rödlistade vedsvamparna, grantickant (*Porodaedalea chrysoloma*) och hartickant (*Pelloporus leporinus*), figur 5.12.6–1.



Figur 5.12.6–1. Kartan visar sökområdet i Artportalen motsvarande en yta på cirka 2x 0,3 kilometer innefattande utredningsområdet för bangården. De gula punkterna (4 st) representerar rapporteringspunkter där rödlistade artobservationer är gjorda. Källa Artportalen.

### 5.13. Identifierade naturvärdesobjekt

Totalt har 1 naturvärdesobjekt identifierats inom inventeringsområdet och avgränsats i samband med fältinventeringen som skedde under sommaren 2020. Objektet utgörs av naturtypen skog och träd. Även en del enstaka naturvärdesträd som besitter ett högt naturvärde inom området har noterats och koordinatsatts. Några fridlysta arter av lummerväxter har också lokaliserats inom området. I det utökade kompletterande inventeringsområdet har inga naturvärdesobjekt identifierats men naturvärdesträd har lokaliserats och koordinatsatts. Inom det området har också en bedömning utförts av den del av våtmarksobjektet som är beläget inom inventeringsområdets avgränsning, se figurer 5.13-1 och 5.13-2 och efterföljande beskrivningar av objekten.



Figur 5.13-1. Visar inventeringsområdet och identifierade naturvärden inom området.



Figur 5.13-2. Visar det kompletterande inventeringsområdet och identifierade naturvärden samt en inventerad och bedömd våtmarkstyp inom området.

### 5.13.1. Rödlistade arter

Inga rödlistade arter kopplade till växtriket noterades vid inventeringen. De rödlistade arter som noterades kring järnvägen tillhörde fågelfaunan och var lokaliserade på den södra sidan om järnvägen och då företrädesvis sammankopplade med sjön Sikträsk. Arterna som noterades var björktrast<sup>NT</sup> (*Turdus pilarus*), fiskmå<sup>SNT</sup> (*Larus canus*), drillsnäpp<sup>ANT</sup> (*Actitis hypoleucos*) och storspö<sup>VEN</sup> (*Numenius arquata*).

## 5.14. Rekreation och friluftsliv

Sikträsk ligger cirka 12 km från Gällivare där det finns god tillgång till rekreationsområden med bland annat skidspår, skoterleder, vandringsleder och golfbana. Cirka 25 km från Sikträsk ligger skidanläggningen Dundret.

I Sikträsk finns det inga utpekade vandringsleder, skidspår, skoterleder eller liknande inom utredningsområdet eller i närområdet. Däremot finns det både inom utredningsområdet och i dess närhet ett flertal möjligheter till reaktion och friluftaktiviteter. Möjligheten att vistas i skogen och på sjön finns. Det finns även goda möjligheter att fiska i Sikträsket. Vintertid är isen en samlingspunkt för pimpelfiske, skoteråkning och annat friluftsliv.

### 5.14.1. Konsekvenser rekreation och friluftsliv

Stängsling med viltstängsel i utkanten av hela driftplatsen kommer att ta bort möjligheten att passera över driftplatsen för att ta sig till Sikträsket. Det kommer därmed medföra längre färdsträckor för att ta sig över spåret. Allmänhetens tillgång till sjön bedöms inte begränsas med anledning av projektet, utan passagen av spåret föreslås istället ske via en ny säkrare plankorsning. Med anledning av den ökade säkerheten bedöms det bli en sammantaget positiv påverkan för det rörliga friluftslivet vilket ligger i linje med projektets uppsatta hänsynsmål.



Figur 5.14-1. Vy från båtgaragen vid Sikträsket norra strand med Dundret i horisonten.

## 6. Samlad bedömning

	Samlad bedömning
Trafik	<p>Stor positiv påverkan för järnvägstrafiken. Förlängning av spår medför effektivare transporter. Viss begränsning av trafik under byggtiden.</p> <p>Liten positiv påverkan för biltrafiken. Säker överfart vid ny plankorsning anordnas. Nya vägar till den före detta banvaktarstugan och fastigheter söder om spårområdet anläggs.</p>
Markanvändning	Liten negativ påverkan. Begränsad markareal kommer att tas i anspråk av projektet utanför befintligt spårområde.
Boende och hälsa	Liten till måttlig positiv påverkan. Färre stillastående fordon på spåret. Säker övergång genom ny plankorsning och instängsling av driftplatsen.
Naturmiljö	Liten till måttlig negativ påverkan. Artrik järnvägsmiljö kan komma att påverkas negativt. Skogsmark kommer att tas i anspråk för ny väg, intrång på nyckelbiotop ska undvikas i största möjliga mån.
Landskap	Liten negativ påverkan. Nya servicevägar och ny enskild väg tillkommer och är anpassade efter landskapet i den mån det är möjligt utan att funktionen försämras. Påverkan på trädrad och eventuell skyddsvärd vegetation bedöms kunna undvikas. Landskapet bedöms vara tåligt för planerade åtgärder om föreslagen utformning och anpassning följs.
Kulturmiljö	Liten till måttlig negativ påverkan. Inga utpekade kulturmiljövärden inom området. Den kulturmiljö som bör bibehållas, banvaktarbostaden med uthus och trädgård, bör skyddas både som kulturmiljö och privat bostadshus.
Rekreation och friluftsliv	Liten positiv påverkan. Ökad trygghet med säkrare passage genom ny plankorsning över ett spår, med bom. Det nya läget för passagen kommer förändra var i området det går att ta sig fram, men tillgängligheten till sjön och båtgaraget kommer vara lika god som vid den gamla passagen.



Hydrogeologi och vattenområden	Måttlig negativ påverkan. Risk för lokal tillfällig sänkning av grundvattennivån kan förekomma.
Vilt och renar	Måttlig positiv påverkan. Den nya utformningen av viltstängslet med självstängande grindar kommer skapa en barriär för vilt och renar som hindrar dem från att komma in på spårområdet. Barriären är även positiv för rennäringen eftersom den ligger mellan två samebyarna och hindrar renarna från att hamna i fel renbetesområde.

## 7. Projektförslag

### 7.1. Förlängning av driftplats

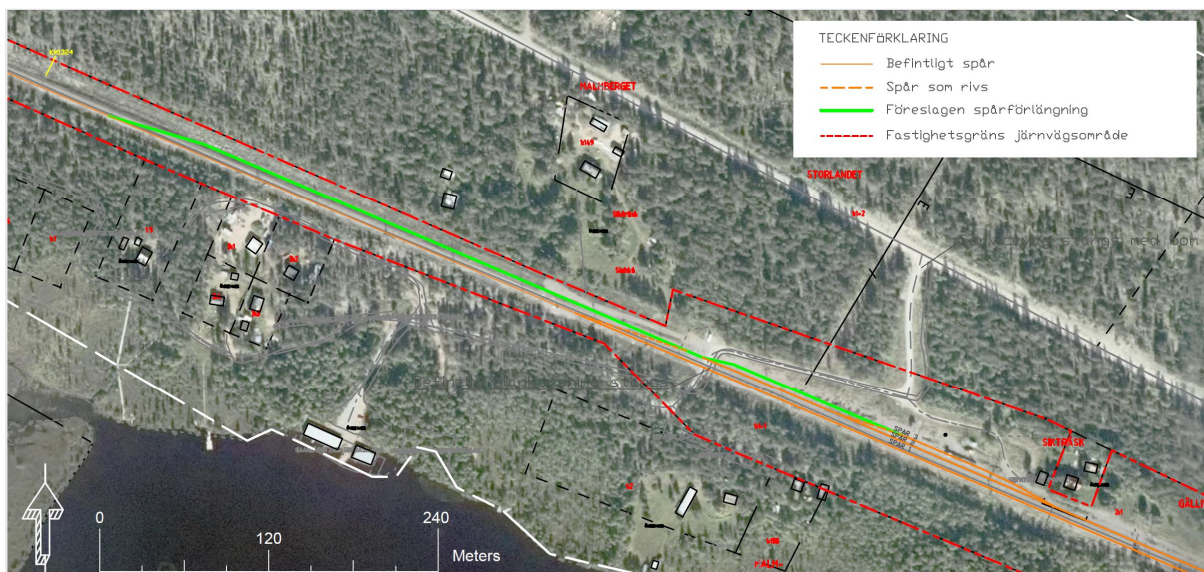
Driftplatsen tillåter idag möten mellan 500 meter långa tåg. Spår 2 på driftplatsen planeras att förlängas mot väst för att möjliggöra möten med 750 meter långa tåg med samtidig infart. Det nya spåret planeras att dimensioneras för STAX 32,5 ton och kommer att kunna trafikeras med en hastighet av 80 kilometer/timme. Utöver förlängning av driftplatsen planeras även spår 3 göras om för att få 200 meter mellan spårväxlar hinderfrihetspunkter och göra detta spår möjligt som uppställningsspår för produktionsfordon. Föreslagen förlängning av spåret innebär en viss breddning av spårområdet. Utöver påverkan på spår måste kontaktledning, lågspänning, signal, tele, mark och kanalisation anpassas mot nya spår och växlar.

Förlängningen föreslås att ske mot väst och projekteras för att uppnå en så plan geometri som möjligt, vilket innebär att kurvor och branta lutningar undviks. Det innebär även att plankorsningen kan flyttas så att den inte är placerad mitt på driftplatsen med passage över två spår. Nytt läge för plankorsning planeras väster om driftplatsen. Den nya plankorsningen förses med en vägskyddsanläggning med bommar och kommer endast passera över ett spår vilket sammantaget medför en ökad säkerheten för passerande trafikanter.

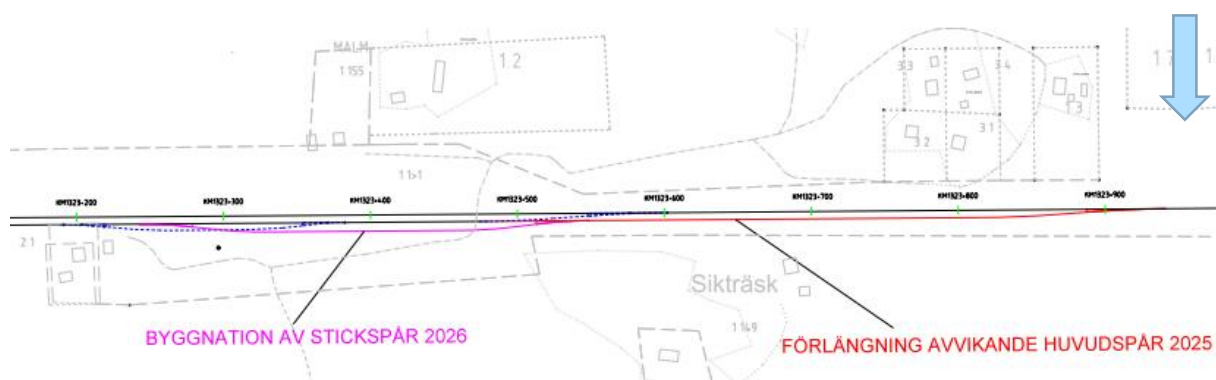
En förlängning mot väst innebär även att spåren inte placeras närmare den privatägda, före detta banvaktarstugan.

### 7.2. Åtgärder i befintlig bana

Spår 1, och spår 2 är planerat att upprustas samt förlängas, se Figur 7.2-1 samt Bilaga 1 Översiktskarta Sikträsk driftplats - hela området. Material från dessa spår planeras att användas vid byggnation av spår 3. Växlar placeras och anpassas till förändrat spårläge samt nya hinderfria längdkrav för spåren. Växlar planeras att placeras i rakt läge (där spåret har raksträcka), vilket ger lägre underhållskostnader och lägre investeringskostnad. Byggnation föreslås utföras genom att spår 2 förlängs och avstängning sker för att lägga in växlar i spår 1.



Figur 7.2–1. Föreslagen spår-förlängning redovisas med grön linje.



Figur 7.2–2. Tidplan för planerade åtgärder för spår-anläggningen. Blå streckad linje visar befintligt spår 3 som rivs och ersätts av stickspår (lila linje), observera att norr ligger mot nedre kanten av bilden.

### 7.3. Servicevägar

Nya servicevägar för driftfordon planeras att byggas för att möjliggöra drift- och underhåll av infrastrukturen för till exempel växellågen, se Bilaga 1 Översiktskarta Sikträsk driftplats - hela området. Servicevägen utformas enligt standard för byggande av skogsbilvägar med en krönbredd på 4 meter. Diken och ytor för snöupplag kommer att beaktas och möjlighet till att vända med driftfordon inarbetas i förslaget. Servicevägarna placeras norr om järnvägsspåret.

## 7.4. Banunderbyggnad

Samtliga spår planeras att upprustas för att klara bärighet enligt STAX 32,5 ton. Slänter anpassas mot servicevägar.

Geotekniska utredningar i området har utförts och ger underlag för bedömning av banöverbyggnadens mäktighet. Inga förstärkningsåtgärder behöver utföras.

## 7.5. Avvattning

Tanken i utformningen av avvattningssystemet är att i möjligaste mån använda sig av befintlig avvattning och öppna lösningar i diken. Området för driftplatsförlängningen ligger i direkt anslutning till befintligt järnvägsområde och kommer inte innebära stora förändringar avseende den yta som skall avvattnas utan endast en viss utökning av områdets yta. Om möjligt ansluts avvattning ske till befintlig dränering och diken. Eventuella åtgärder på befintliga avvattningssystem avses att utföras på samma sätt, det vill säga med öppna diken.

Klimatet förändras med tiden och utformningen av projekterade anläggningar måste anpassas till de klimatförändringar som förväntas under anläggningens tekniska livslängd, 60 år. Kraftigare, mer intensiva regn med väldigt lokala skyfall blir vanligare och hanteras vid utformningen av anläggningarna. Genom att lägga in extra säkerhetsparametrar i beräkningarna så tas höjd för detta generellt. I allt från avledning av vatten till placering av känsliga teknikdelar. Konsekvenserna av de mer extrema vädersituationer som kan uppstå bedöms för att skapa en robust anläggning.

## 7.6. Ersättningsvägar, ny enskild väg

På båda sidorna om ny plankorsning planeras en ersättningsväg (ny enskild väg) med anslutning till Harrå Sikträskvägen och befintlig enskild väg att anläggas. Ersättningsvägen planeras utformas enligt "Projektering av byggande av enskilda vägar" med en krönbredd på 6 meter. Från befintligt underlag har förutsättningar vad gäller bland annat lutningar, geotekniska förhållanden och naturvärden identifieras som påverkar vägens utformning. Ersättningsvägen planeras att placeras väst om driftplatsen och kommer att ta naturmark i anspråk, se Bilaga 1 Översigtskarta Sikträsk driftplats - hela området.

Utformningen anpassas efter landskapet och terrängen för att undvika djupa skärningar och höga bankar. Ersättningsvägen placeras för att undvika påverkan på eventuellt skyddsvärd vegetation. Anpassning till naturmiljön är förenligt med projektets uppsatta hänsynsmål. Inmätning, geotekniska undersökningar och inventering av naturvärden har utförts under sommaren 2020.

I illustrationskartorna redovisas områdena som planeras tas i anspråk för ny enskild väg.

Beslut om den enskilda vägens läge och kvalitet tas i en Lantmäteriförrättning och ingår inte i arbetet med järnvägsplan.

## 7.7. Viltstängsel

Befintligt viltstängsel kommer att kompletteras med nytt viltstängsel på delar av sträckan runt driftplatsen, viltstängslet ska vara 200 cm högt. Det nya stängslet är av säkerhetsskäl tänkt att förhindra allmänheten, vilt och renar från att vistas inom driftplatsen. Föreslagen placering av viltstängsel visas i Bilaga 1. Översiktskarta Sikträsk driftplats - hela området och Illustrationskartorna.

## 8. Försiktighetsåtgärder

Arbeten utförs inom järnvägsplanens föreslagna gränser och försiktighetsåtgärder vidtas för att inte störa närliggande miljö, flora och fauna. En efterbehandling av naturmiljön, till utseende så nära ursprunglig karaktär som möjligt i de områden som berörs av företaget genomförs alltid enligt Trafikverkets miljökrav vid upphandling av entreprenader.

De områden som är utpekade med höga naturvärden ska om möjligt skyddas mot påverkan under byggtiden.

Även okända fornlämningar är skyddade i Lag om kulturminnen m.m. (KML, 1988:950). Om en fornlämning påträffas inom vägområdet ska arbetet omedelbart stoppas, lämningen märkas ut och Länsstyrelsen kontaktas.

Befintliga enskilda vattentäkter inventeras och provtas. Bedömning av risker för kapacitet och vattenkvalitet i var och en av dem görs före anläggningsarbeten påbörjas. För att skydda vattentillgångarna under byggtiden får tankning av fordon inte ske i närheten av enskilda brunnar. För att kunna säkerställa om det skett en påverkan eller inte på vattenkvaliteten på vattenresurserna görs en miljöuppföljning.

Om massor som innehåller föroreningar upptäcks under byggskedet ska tillsynsmyndigheten underrättas. Eventuell förorenad mark som schaktas i samband med vägåtgärder omhändertas och transporteras av en transportör som innehar tillstånd för att transportera avfall till en godkänd mottagare för omhändertagande.

Om det vid bullerberäkning framkommer att riktvärden inte klaras ska bullerskyddsåtgärder vidtas. De fastigheter som är att beakta som bullerberörda kommer att inventeras. Vilka hus som omfattas av bullerskyddsåtgärder redovisas efter genomförda bullerberäkningar, innan järnvägsplanen färdigställs. Om nya bullerskärmar eller dylikt planeras utformas dessa för att passa in i landskapet och miljön. Vid tillämpning av riktvärden ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

De riktvärden för ljudnivåer från byggarbetsplatser som föreslås av Naturvårdsverket och Socialstyrelsen får inte överskridas annat än undantagsvis. Vid arbeten i närheten av boendemiljöer bör arbetena anpassas så att inte störningar sker vid olämpliga tider.

Viltstängsel skall under byggtiden hållas intakt så att renar inte kommer in på spåret.

## 9. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Länsstyrelsen har 2020-09-02, diarienummer TRV 2020/51343 enligt 2 kap. 4 § lagen om byggande av järnväg och 6 kap. 26 § miljöbalken beslutat rubricerat järnvägsprojekt, så som det redovisas i samrådsunderlaget daterat 2020-05-19 samt samrådsredogörelse daterat 2020-07-03 med bilagor, inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen sammanvägda bedömning av projektets miljöaspekter grundar sig på de kriterier som framgår av miljöbedömningsförordningen (2017:966) 10-13 §§. Länsstyrelsen instämmer i Trafikverkets bedömning och motivering till att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Åtgärden kan därmed inte anses ha en sådan omfattning, påverkan eller kumulativa miljöeffekter att det skulle innebära betydande miljöpåverkan. Utbygganden sker huvudsakligen inom befintligt stationsområde och redan påverkade områden, inga områden med höga naturvärden kommer påverkas samt att inga kända forn- eller kulturlämningar finns inom området som inte heller är utpekade i kulturmiljöprogrammet.

Projektets karaktär och åtgärdens utmärkande egenskaper så som omfattning är förhållandevis liten, åtgärdens användning av mark och andra naturtillgångar är små. Vidare är åtgärdens lokalisering placerad i redan påverkat område av befintlig järnväg.

Inga nationalparker, biotopskydd, frivilliga avsättningar eller värdefulla ängs- och betesmarker berörs av planerad utökning av Malmbanan. Inom utredningsområdet finns utpekade nyckelbiotoper och områden med naturvårdsavtal. Dessa områden bedöms inte påverkas av en förlängning av driftplatsen. Ny väglinje för ersättningsväg anpassas för att minimera eventuellt intrång i område för nyckelbiotop.

Befintlig driftplats omfattas av artrika järnvägsmiljöer med naturvärdesklass 3, se beskrivning under 5.11.5 angående utredning kompensationsåtgärder. Dessa kan komma att påverkas av projektet men med hänseende till dess naturvärdesklassning bedöms detta som försumbart. Inga utpekade kulturmiljövärden bedöms påverkas av projektet.

Förändringar och konsekvenser av projektet finns beskrivna i kapitel 5 och tabell i kapitel 6.

## 10. Fortsatt arbete

### 10.1. Viktiga frågeställningar

Under byggtiden skall det tillses att säkra viltstängslet så att renar förhindras komma in på spåret.

Då järnvägslinjen är fastställd kommer det utföras en bullerutredning.

Utformning av den nya plankorsningen ha utretts med avseende på funktion för passage av vägtrafik och funktion för att förhindra vilt att komma in på spåret.

Grundvattennivån inom området kommer avläsas vid några tillfällen under våren och sommaren 2021.

Hantering av eventuella naturvärden har utretts i en naturvärdesinventering. Inventeringen visar att hänsyn kan komma behövas tas den artrika järnvägsmiljön. Under tiden för granskningshandling kommer behov av eventuella skydds- eller kompensationsåtgärder utredas.

Befintliga brunnar bedöms inte påverkas men en eventuell påverka kommer under byggtiden följas upp via avläsning av nivåer och i vattenbrunnar kommer även provtagning av vattenkvalitet utföras.

### 10.2. Dispenser och tillstånd

Beroende på hur Trafikverket och kommande entreprenör planerar entreprenadarbetet så kan Trafikverket eventuellt behöva söka vissa tillstånd t.ex.

- Uppläggning och deponering av massor och avfall kräver tillstånd eller anmälan enligt miljöbalken. Risken för förorening av mark och vatten avgör vilken prövning som krävs. I detta fall bedöms risken för förorening som liten och eftersom det kommer bli ett massöverskott så kan det bli aktuellt att söka deponitillstånd.
- Anläggning för lagring av avfall, till exempel jord, sten och torv kräver tillstånd av Länsstyrelsen om avfall skall lagras högst tre år innan det återvinns eller behandlas och mängden som lagras är större än 30 000 ton vid något enstaka tillfälle. Om de lagrade massorna vid något tillfälle överskrider 10 ton, men inte 30 ton, krävs en anmälan till kommunen.
- Tillstånd krävs för att transportera massor och avfall. Detta kommer hanteras av den kommande entreprenören.
- Det kommer krävas ett typgodkännande från Transportstyrelsen avseende TSD-krav.

# 11. Källor

*Hemsidor och annat digitalt underlag*

<http://www.lansstyrelsen.se/norrboten>

<http://www.raa.se>

<http://www.sgu.se>

<http://www.sametinget.se>

<http://www.ajtte.com>

<http://www.skogssyrelsen.se>

<http://www.naturvardsverket.se>

<http://www.artportalen.se>

<http://mis.historiska.se>

<http://www.lantmateriet.se>

Trafikverket. <https://www.trafikverket.se/>

<http://gellivare.se>

Nitare, J. (ed.) 2019: Skyddsvärd skog. Naturvårdsarter- och andra kriterier för naturvärdesbedömning. Skogsstyrelsen, Jönköping.

SFS 2007:845. Svensk författningssamling. Artskyddsförordningen.

SIS, 2014: Naturvärdesbedömning avseende biologisk mångfald (NVI)-Genomförande, naturvärdesbedömning och redovisning. SVENSK STANDARD SS 199000:2014.

SIS, 2014: Naturvärdesbedömning avseende biologisk mångfald (NVI)-Komplement till SS 199000. Teknisk rapport. SIS-TR 199001:2014.

Trafikverket 2016. Rapport. Inventeringsmanual för biologisk mångfald vid järnvägsstationer. Publikationsnummer 2015:253. ISBN:978-91-7467-893-2.

Trafikverket 2020. Rapport. Miljöwebb Objektbeskrivning: Artrik järnvägsmiljö. AJ940.

VISS 2020, vatteninformationssystem Sverige.

<https://viss.lansstyrelsen.se/ProtectedAreas.aspx?protectedAreaEUID=SE0820430>

## Litteratur

Forsström, Gösta. 1973. Malmberget. Malmbrytning och bebyggelse. *Gällivare kommuns historia. Del 1.*

Forsström, Gösta. 1977. Tätorten. *Gällivare tätort och landsbygd. Gällivare kommun. Del 2.*

Hansson, Staffan. 2007. *Tekniken som samhällsodanare: exemplet Norrbottens teknologiska megasystem.* Norrbotten. Årsbok 2007, Norrbottens hembygdsförbund, s 26–41.

Jensen, Ronnie. 1997 (red.). *Fornminnesinventeringen – nuläge och kompletteringsbehov.* En riksöversikt. Riksantikvarieämbetet.

KML. *Kulturmiljölagen.* Ändrad lag den 1 januari 2014; Svensk författningssamling 2013:548 (tidigare Kulturminneslagen; Svensk författningssamling 1988:950).

Kruusi, Johannes & Libeck, Mattias, 2005. *Broarna i Norrbottens län. Inventering av kulturhistoriskt värdefulla vägbroar.* Rapport 4/2005. Länsstyrelsen Norrbotten.

Manker, Ernst. 1957. *Lapparnas heliga ställen.* Acta Lapponica, XIII. Uppsala.

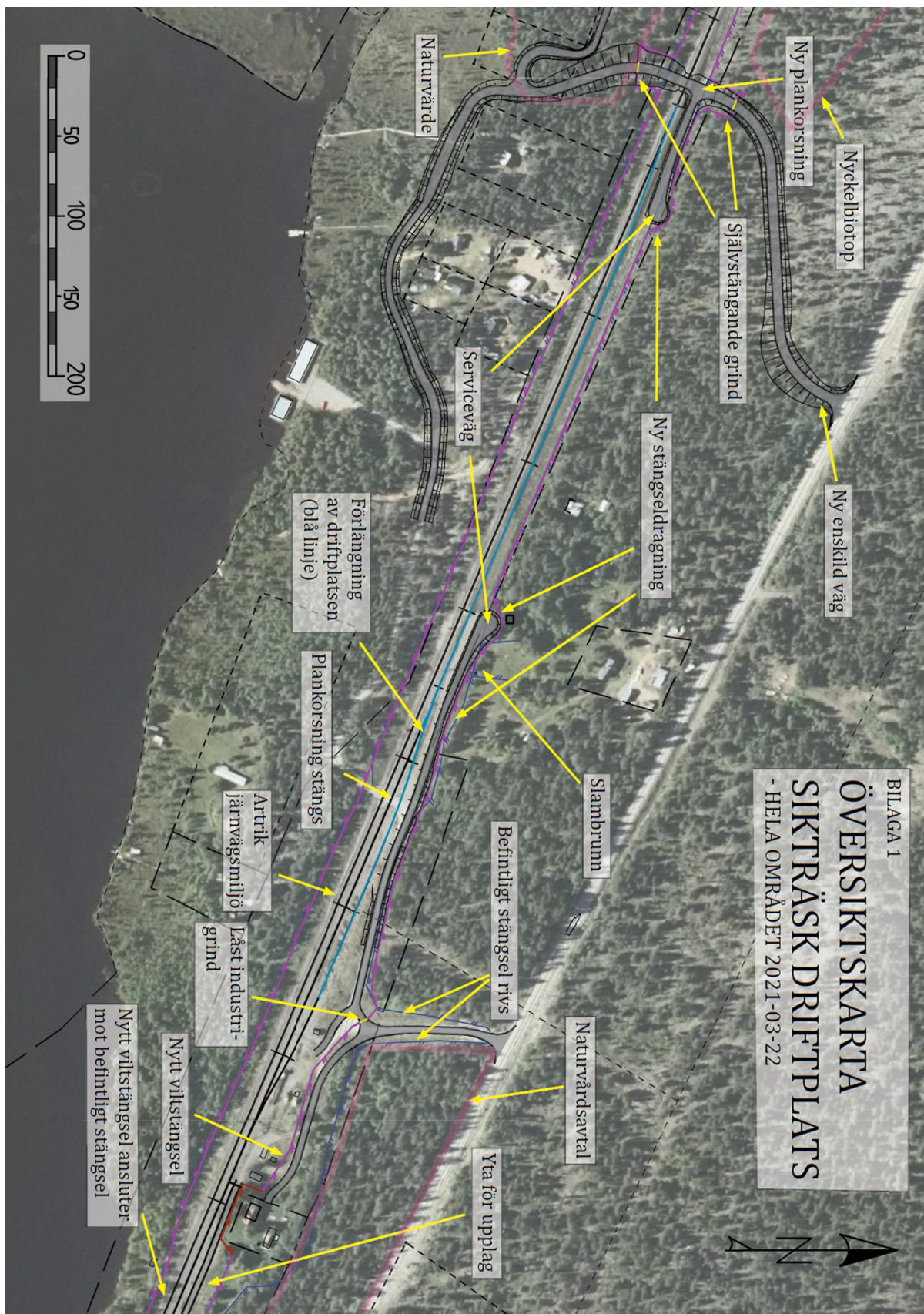
Manker, Ernst. 1960. *Stalotomter och fångstgropar.* Acta Lapponica XV.

Manker, Ernst. 1961. *Lappmarksgravar.* Acta Lapponica XVII.

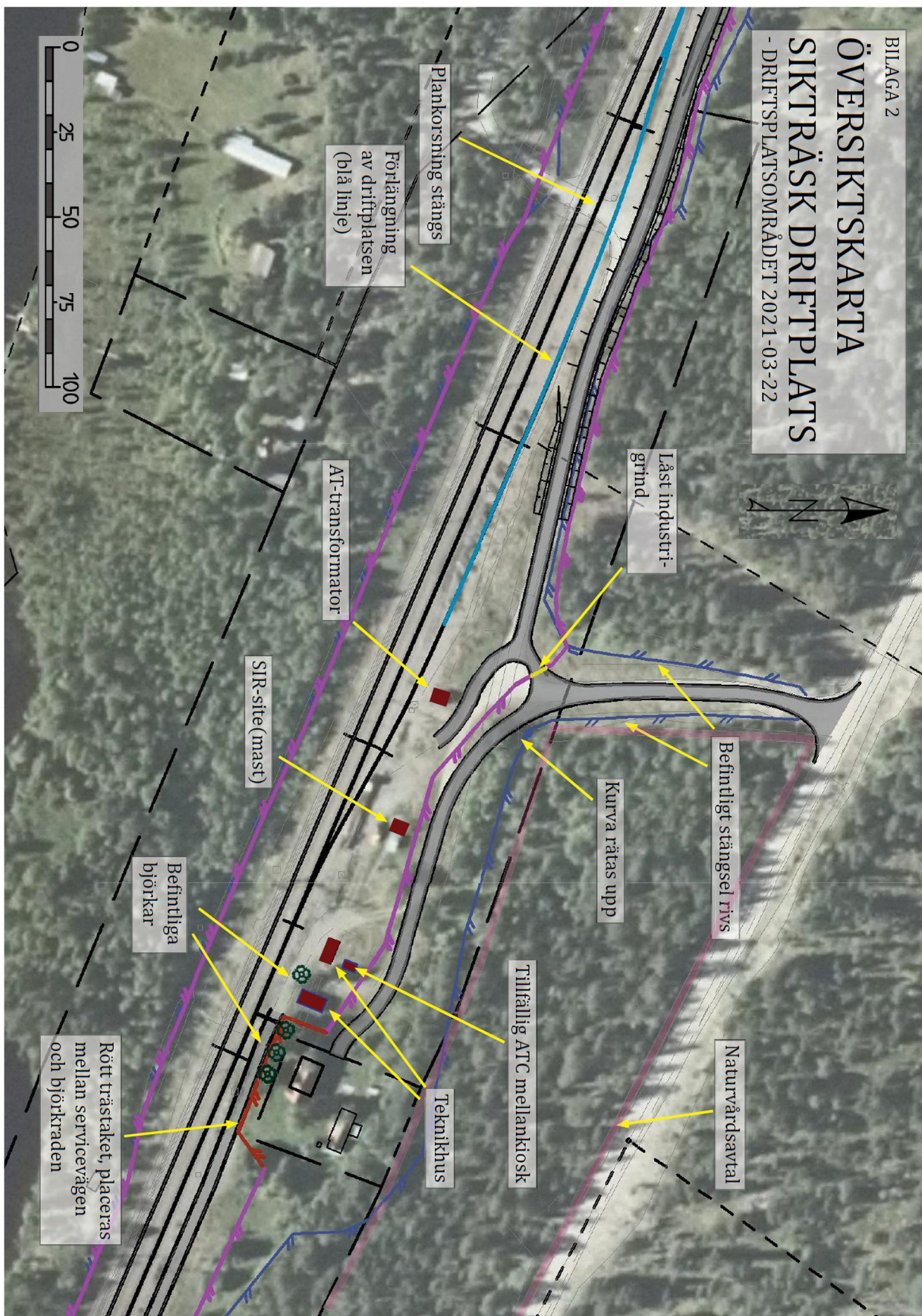
Strand, Bo. 1977. *Landsbygden. Gällivare tätort och landsbygd. Gällivare kommun Del 2.*

Vägverket och länsstyrelserna i Västerbottens och Norrbottens län. 2001. *Värdefulla vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län.* Vägverkets publikation nr 2001:22.





BILAGA 1  
**ÖVERSIKTSKARTA**  
**SIKTRÄSK DRIFTPLATS**  
 - HELA OMRÅDET 2021-03-22







**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, 972 42 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650