

# Planbeskrivning Malmbanan, Plankorsningar Sikträsk

Gällivare kommun, Norrbottens län  
Järnvägsplan  
2026-06-08



**Trafikverket**

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

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

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

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Planbeskrivning Malmbanan, Plankorsningar Sikträsk

Författare: Ramboll

Dokumentdatum: 2026-06-08

Ärendenummer: TRV 2025/46904

Objektsnummer: 189458

Uppdragsnummer: 1320074448

Version: 1.0

Kontaktperson: Peter Keisu, Trafikverket.

# Innehåll

|                                                                                     |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Innehåll.....</b>                                                                | <b>3</b>  |
| <b>1 Sammanfattning .....</b>                                                       | <b>4</b>  |
| <b>2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och<br/>projekt mål .....</b> | <b>5</b>  |
| <b>3 Miljöbeskrivning .....</b>                                                     | <b>7</b>  |
| <b>4 Förutsättningar .....</b>                                                      | <b>11</b> |
| <b>5 Planförslag.....</b>                                                           | <b>25</b> |
| <b>6 Effekter och konsekvenser av projektet .....</b>                               | <b>33</b> |
| <b>7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan .....</b>                                 | <b>42</b> |
| <b>8 Samlad bedömning .....</b>                                                     | <b>43</b> |
| <b>9 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna<br/>hänsynsregler.....</b>          | <b>45</b> |
| <b>10 Markanspråk och pågående markanvändning .....</b>                             | <b>46</b> |
| <b>11 Fortsatt arbete .....</b>                                                     | <b>47</b> |
| <b>12 Genomförande och finansiering.....</b>                                        | <b>49</b> |
| <b>Referenser .....</b>                                                             | <b>52</b> |

# 1 Sammanfattning

Järnvägen, Malmbanan, går längs Sikträskets strand. Området är idag exploaterat av järnvägen och flertalet stugor, där majoriteten av stugorna ligger mellan järnvägen och Sikträskets strand. Åtkomst till dessa stugor sker via några få registrerade plankorsningar och ett flertal olovliga korsningar över järnvägen. Det finns fastigheter som endast nås via olovliga korsningar. På sträckan är det också nära mellan plankorsningarna och situationen leder till spårspring längst hela Sikträsket. Det finns rapporterade och dokumenterade tillbud. Trafikverket har ett långsiktigt arbete att bygga bort plankorsningar och förbättra säkerheten utmed järnvägar.

Samtliga registrerade plankorsningar och olovliga korsningar längst Sikträskets strand avses tas bort i syfte att öka trafiksäkerheten på sträckan. Det gäller även den befintliga planskilda korsningen under en järnvägsbro (3500-2089-1) vid km 1320+592, då den olämpligt byggda durken under bron dämmer vattenflödet. De befintliga plankorsningarna och olovliga korsningarna avses ersättas med en trafiksäkrare korsningsmöjlighet.

Ett nytt stängsel ska anläggas norr och syd om järnvägsanläggningen för att förebygga framtida spårspring efter färdigställd ombyggnation. Planerade åtgärder som ingår i järnvägsplanen kommer huvudsakligen att utföras inom järnvägsfastigheten. På enstaka platser kommer små ytor mark tas i anspråk för åtgärderna.

Som en effekt av järnvägsplanen kommer en separat lantmäteriförrättning att hantera ett förslag på ett nytt enskilt sammanhängande gångstråk på den södra sidan om järnvägen och enskilda parkeringsytor på båda sidorna järnvägen. Åtgärderna innebär bättre trafiksäkerhet och framkomlighet för stugägare och övriga.

Detta dokument är en kombinerad planbeskrivning och miljöbeskrivning.

Järnvägsplanen medför ej en betydande miljöpåverkan enligt beslut från Länsstyrelsen daterat 2026-05-07.

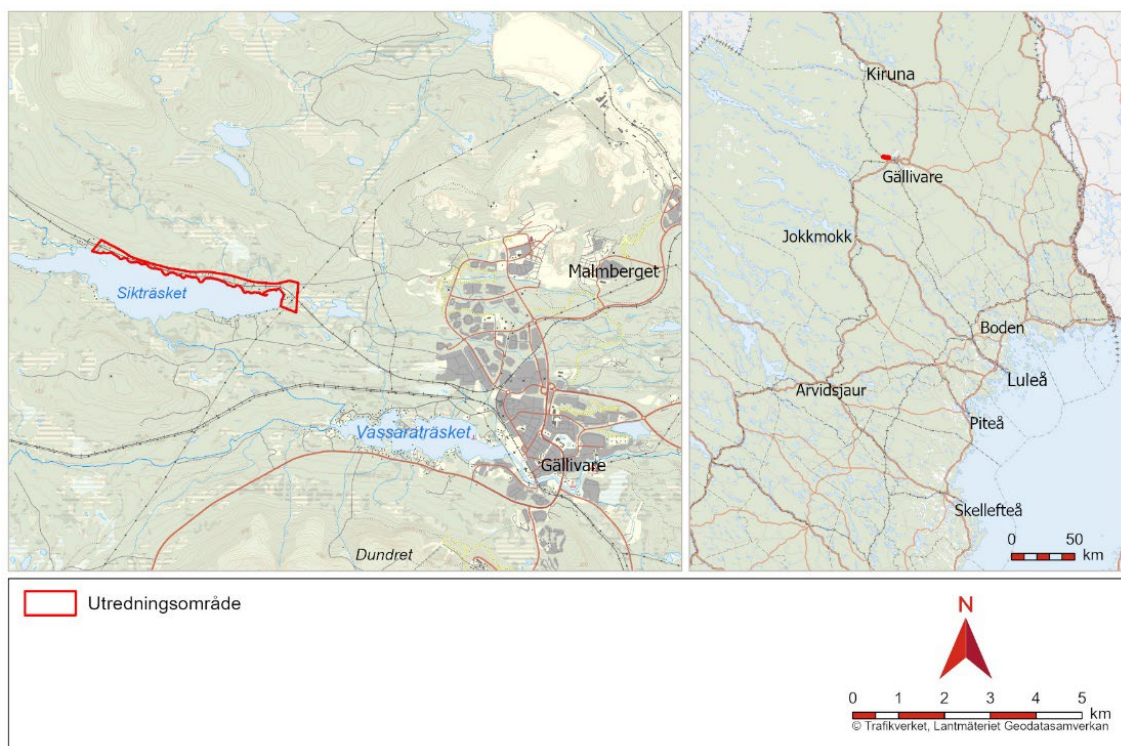
# 2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

## 2.1 Bakgrund

Järnvägen, Malmbanan, går längst Sikträskets strand. Mellan järnvägen och stranden ligger ett antal stugor på uddar. Åtkomst till dessa stugor sker via några få registrerade plankorsningar och ett flertal olovliga korsningar över järnvägen. Det finns stugor som endast nås via olovliga korsningar. Vid Trollbäcken finns även en planskild korsning som går under järnvägen, den bron anses olämplig och bör tas bort av miljö- och säkerhetsskäl. På sträckan är det också nära mellan plankorsningarna och situationen leder till spårspring längst hela Sikträsket.

Det finns rapporterade och dokumenterade tillbud, då det är olagligt att beträda järnvägen på annat än ordnade överfarter. Trafikverket har ett långsiktigt arbete att bygga bort plankorsningar och förbättra säkerheten utmed järnvägar.

Denna järnvägsplan tas fram för att öka trafiksäkerheten utmed sträckan. Figur 1 visar projektets lokalisering.



Figur 1 Karta över utredningsområdet.

## 2.2 Planläggningsprocessen

Ett järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en järnvägsplan. Planering av ny järnväg och ombyggnad på befintligt järnvägssystem regleras av Lagen om byggande av järnväg (SFS 1995:1649).

Miljöbalken (SFS 1998:808) ska tillämpas vid planläggning av järnväg och vid prövning av ärenden om byggande av järnväg. Hänsyn ska tas till både enskilda intressen och allmänna intressen såsom miljöskydd, naturvård och kulturmiljö. Bestämmelserna i miljöbalken syftar till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

Detta dokument är en kombinerad planbeskrivning och miljöbeskrivning.

## 2.3 Ändamål och projektmål

**Ändamål:** Projektets ändamål är att öka trafiksäkerheten och förbättra arbetsmiljön för lokförare.

Projektet ingår i en nationell åtgärd att bygga bort plankorsningar för att minska plankorsningsolyckor.

**Projektmål:** Projektmål för järnvägsanläggningens funktion i färdigställt skick innebär att projektet har: 9

- Tagit bort samtliga registrerade plankorsningar och olovliga korsningar längs Sikträskets strand.
- Ersatt samtliga registrerade plankorsningar och olovliga korsningar med en planskild korsning.
- Anlägga ett tätt stängsel längs med järnvägen.

## 2.4 Transportpolitiska mål

Trafikverket ska verka för att de två transportpolitiska målen och det övergripande målet som riksdagen antog i maj 2009 uppfylls:

- Övergripande målet: Säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.
  - Funktionsmål: Skapa tillgänglighet för resor och transporter
  - Hänsynsmål: Främja säkerhet, miljö och hälsa

## 3 Miljöbeskrivning

Länsstyrelsen gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. För sådana projekt som inte antas medföra en betydande miljöpåverkan upprättar Trafikverket en miljöbeskrivning. Miljöbeskrivningen omfattar avsnitt 3–8 i detta dokument. Projektets förutsättningar beskrivs i avsnitt 4, planförslaget beskrivs i avsnitt 5, effekter och konsekvenser beskrivs i avsnitt 6 och åtgärdernas bedömda miljöpåverkan beskrivs i avsnitt 7. Vidare beskrivs den samlade bedömningen av konsekvenser i avsnitt 8.

Denna miljöbeskrivning har avgränsats utifrån geografiskt område, tid och sak, se avgränsningar i avsnitten nedan.

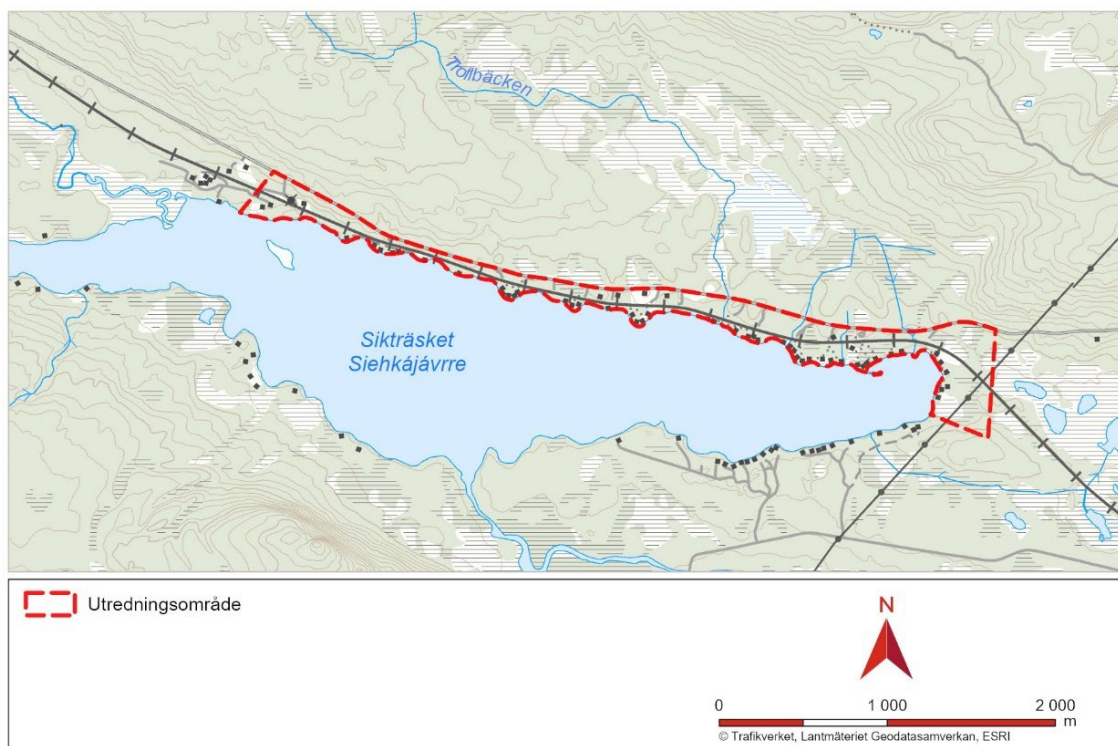
### **Syfte med miljöbeskrivning**

Syftet med miljöbeskrivningen är att möjliggöra en integrering av miljöaspekter i planförslaget. Miljöbeskrivningen redovisar de förändringar i miljö kvalitet som projektet kan medföra och vad dessa förändringar bedöms innebära för människors hälsa och miljön. Möjliga skyddsåtgärder för att eliminera eller minska påverkan redovisas också.

### **3.1 Geografisk avgränsning**

Geografisk avgränsning är utredningsområdet samt influensområdet. Det studerade utredningsområdet framgår av området som redovisas i Figur 2. Området ligger mellan km 1319+000 – 1323+965 i öst-västlig riktning samt mellan Harrå Sikträskvägen belägen norr om järnvägen samt sjön Sikträsket söder om järnvägen. Utredningsområdet är större än järnvägsplanen då det täcker in alternativ som studerats. I väst har utredningsområdet avgränsats utifrån var angränsande projekt, Sikträsk bangårdsförlängning, tar vid. I öst har utredningsområdet avgränsats utifrån de fastigheter som bedöms påverkas av förslaget.

Den planerade järnvägens förväntade influensområde motsvarar inte alltid järnvägsplanens utredningsområde. Influensområdet är olika stort beroende på miljöaspekt och innefattar det område som berörs av de fysiska förändringar som järnvägen för med sig eller de störningar som uppkommer i samband med att järnvägen byggs och tas i drift. De områden/värden som bedöms kunna påverkas av järnvägen beskrivs under respektive miljöaspekt i kapitel 3.3.



Figur 2 Avgränsning av utredningsområde.

### 3.2 Avgränsning i tid

Bedömning av miljökonsekvenser görs separat för byggskedet samt för färdig anläggning i drift. Byggstart kan ske tidigast år 2027, tidsperioden för bedömning av konsekvenser under byggskedet är från byggstart till färdig anläggning. Konsekvenser i driftskedet bedöms utifrån de förutsättningar som kommer att råda efter färdigställd anläggning och tills vidare.

### 3.3 Avgränsning av miljövärden

I denna beskrivning av miljövärden är det endast de aspekter som berörs av åtgärder som ingår i aktuell järnvägsplan som behandlas i sak och detalj. Åtgärder som berör föreslaget gångstråk i anslutning till järnvägsplanen beskrivs enbart kortfattat då de ingår i kommande lantmåteriförrättning, se avsnitt 5.4 för beskrivning av förslag till åtgärder utanför järnvägsplanen. De miljöaspekter och intressen som avgränsats bort presenteras i Tabell 1.

Tabell 1 Aspekter och objekt som avgränsats bort

| Aspekt/objekt                         | Motivering till avgränsning                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|---------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Buller</b>                         | Järnvägsplanen medför ej någon ökning av järnvägstrafiken, utan ska säkerställa kapaciteten genom ökade säkerhetsåtgärder. Inga bulleråtgärder kommer därför inte hanteras i denna järnvägsplan. De riktvärden för ljudnivåer från byggarbetsplatser som föreslås av Naturvårdsverket och Socialstyrelsen bedöms inte överskridas annat än undantagsvis. Planerade åtgärder är begränsade i tid och antas inte medföra bullernivåer högre än redan befintliga bullernivåer från järnvägen. Åtgärder medför ingen förändring av järnvägens kapacitet eller högsta tillåtna hastighet. |
| <b>Kulturmiljö</b>                    | Vid sökning i Fornsök finns det inga kulturhistoriska lämningar registrerade inom utredningsområdet för planerade åtgärder. Då det inte finns några registrerade fornlämningar samt att åtgärder främst utförs inom befintlig järnvägsanläggning har det bedömts att ingen vidare inventering krävs.                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Förorenad mark</b>                 | Enligt EBH-karta finns inga identifierade eller riskklassade föroreningar inom påverkansområdet. Vid schakt och bortskaffning av massor i byggskedet ska massor provtas för bedömning av masshantering. Planerade åtgärder antas inte medföra spridning av föroreningar.                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Areella näringar</b>               | Inom påverkansområdet förekommer inget jordbruk eller skogsbruk, enligt Skogsstyrelsen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Våtmarksobjekt</b>                 | I Länsstyrelsens våtmarksinventering finns ett utpekad våtmarksobjekt i anslutning till Trollbäcken som mynnar i Sikträsket. Objektet har tilldelats ett visst naturvärde (klass 4) i våtmarksinventeringen. Området påverkas inte av järnvägsplanen eftersom området ligger utanför planerade åtgärder samt att ingen avvattning kommer ske av våtmarksområdet.                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Ytvattenförekomsten Sikträsket</b> | Vattenförekomsten Sikträsket (SE745912-170185) bedöms inte beröras av projektet till följd av ombyggnationen. Avrinningen från järnvägen kommer fortsatt ske till Sikträsket men det medför ingen förändring jämfört med nuvarande anläggning.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |

## 3.4 Bedömningsgrunder

I bedömningen av miljökonsekvenser vägs miljöaspektens värde samman med effekten. Miljöbedömningen omfattar de konsekvenser som kan uppstå under anläggnings- och driftskedet av verksamheten. Bedömningarna utförs med avseende på de konsekvenser som planförslaget kan komma att innebära för människors hälsa och miljö samt utifrån rådande förutsättningar och nollalternativet som beskrivs i avsnitt 6.1. Miljöaspektens bedömda värde och den effekt som bedöms uppstå vägs ihop i en matris, i vilken en bedömd konsekvens kan utläsas, se Tabell 2.

Tabell 2 Miljöbedömningens konsekvensskala. Bedömningen utgår ifrån intressets värde och effektens omfattning.

| Effekt, ingreppets/störningens omfattning |                            |                            |                            |                    |                    |
|-------------------------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|--------------------|--------------------|
| Intressets värde                          | Stor negativ effekt        | Måttlig negativ effekt     | Liten negativ effekt       | Neutral effekt     | Positiv effekt     |
| Högt värde                                | Stor negativ konsekvens    | Stor negativ konsekvens    | Måttlig negativ konsekvens | Neutral konsekvens | Positiv konsekvens |
| Måttligt värde                            | Stor negativ konsekvens    | Måttlig negativ konsekvens | Liten negativ konsekvens   | Neutral konsekvens | Positiv konsekvens |
| Lågt värde                                | Måttlig negativ konsekvens | Liten negativ konsekvens   | Liten negativ konsekvens   | Neutral konsekvens | Positiv konsekvens |

### 3.4.1 Metod för konsekvensbedömning

Ett systematiskt arbetssätt har använts för att identifiera och bedöma projektets potentiella miljöeffekter och vilka konsekvenser som kan uppkomma. För att mildra konsekvenser identifieras även olika skyddsåtgärder för att undvika, minimera eller minska påverkan som, om det är ett åtagande, vägs in i den slutgiltiga bedömningen av konsekvenser.

Bedömningarna av konsekvenser utgår ifrån aspektens värde i förhållande till omfattningen av effekten.

Miljövärdet anger en känslighet eller mottaglighet för aspekten i samband med projektet. För de olika aspekterna är till exempel specifika kvaliteter, särart och lagstadgat skydd viktigt vid bedömning. Miljövärdets storlek ska bestämmas med beaktande av det område där effekten uppkommer, till exempel i det område som fysiskt tas i anspråk.

Miljöeffektens storlek relateras till den aspekt som ska bedömas. Storleken bedöms enligt följande:

- Vilken geografisk utbredning effekten har (lokal inom projektområdet, regional, nationell eller global).
- Vilken varaktighet effekten har – försumbar/ingen ( $\leq 1$  dag), kortvarig (1 dag till 2 månader), långvarig (2 månader till enstaka år) eller permanent.
- Under vilken tid på året effekten uppkommer eller pågår kopplat till aspekten.

## 4 Förutsättningar

### 4.1 Järnvägens funktion och standard

Järnvägsanläggningen ligger på bandel 113 mellan km 1319+000 – 1323+965 i Norrbottens län och är en del av Malmbanan. Järnvägen omfattar ett elektrifierat enkelspår som trafikeras av godståg, malmtåg och persontåg. Inom utredningsområdet finns registrerade plankorsningar och olovliga korsningar över järnvägen.

### 4.2 Trafik och användargrupper

#### 4.2.1 Tågtrafik

Sträckan används idag av både godståg, malmtåg och persontåg. Det är Sveriges tyngst trafikerade järnväg och har stor betydelse för industrin och även turismen i norra Sverige.

#### 4.2.2 Vägtrafik

Norr om och parallellt med befintlig järnväg sträcker sig Harrå Sikträskvägen i östvästlig riktning. Väghållare är Gällivare kommun. Utmed Harrå Sikträskvägen finns det idag flertal parkeringsytor med anslutningar till vägen. Dessa ytor används av de fastigheter som ligger söder om järnvägen.

Cirka 500 m väster om utredningsområdet planeras en ny plankorsning som ingår i Sikträsk bangårdsförlängning. Den utrustas med en självstängande grind och järnvägsbommar för trafik med fordon. Ett viltstängsel kommer att omgärda bangårdsförlängningen.

En befintlig smal enskild grusväg finns delvis längs med utredningsområdet, mellan järnvägsanläggningen och Sikträsket.

### 4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling

Inom utredningsområdet följer Malmbanan Sikträskets norra strand. Runt Sikträsket finns fritidshusbebyggelse samt några fastboende. För järnvägsplanen finns större delen av fritidshusbebyggelsen söder om järnvägen, som är längs med sjön Sikträskets norra strand. Några av fritidshusen används som permanentboende.

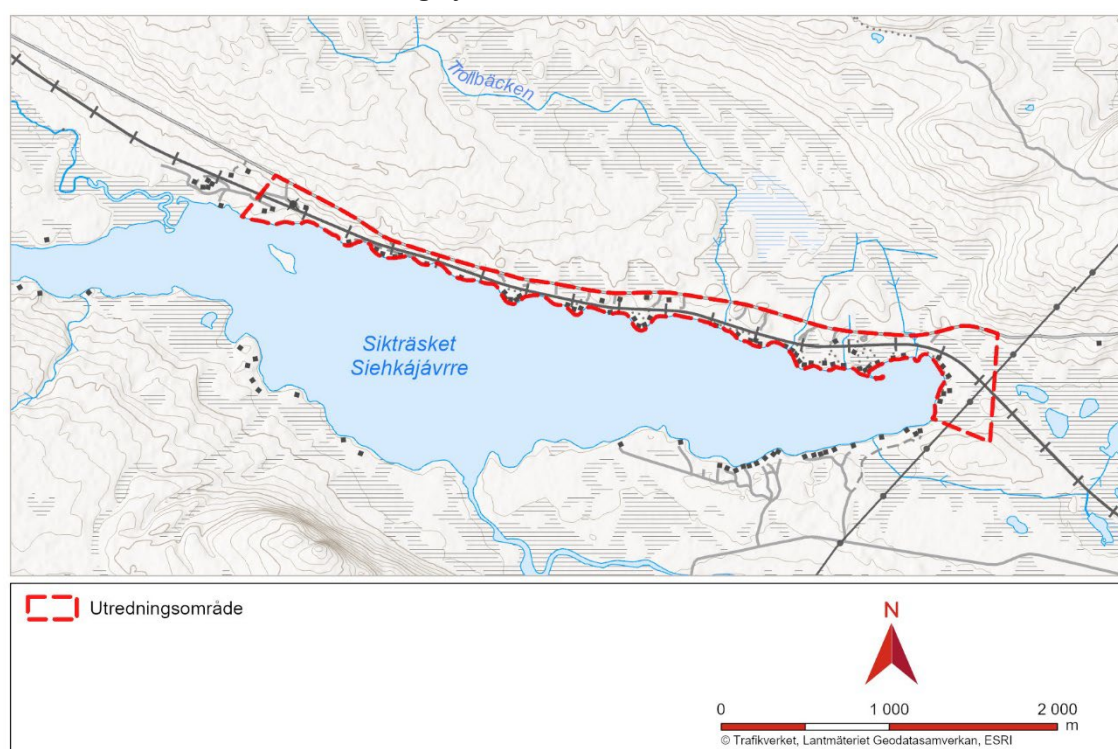
För området gäller Gällivare Översiktsplan, antagen av Kommunfullmäktige 2014-11-17. Området är utpekad som "Prioriterat järnvägsstråk – Stråk prioriterat för person och godstrafik på järnväg". Detta innefattar även markanspråk vid framtida utveckling av järnvägen (exempelvis mötesstationer och dubbelspår).

Järnvägen ligger inom gräns för områdesbestämmelser för Sikträsket (25-P97/5), laga kraftvinnande 1996-12-03. Områdesbestämmelserna anger bland annat största tillåtna byggnadsarea per tomt (100 kvadratmeter) och minsta tillåtna tomtstorlek för fritidshus (1 500 kvadratmeter).

Enligt områdesbestämmelserna rubriceras all bebyggelse som fritidshus, förutom tre byggnader norr om järnvägen som rubriceras som permanentbostadshus. Inom aktuellt område finns inga verksamheter som genererar arbetstillfällen eller service för lokalsamhället.

## 4.4 Landskapet

Sikträsk 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, se karta med höjdkurvor över topografin i Figur 3. I området lutar terrängen svagt ner mot sjön och på andra sidan sjön kan man se Dundret, vilket är ett lågt fjäll.



Figur 3 Topografisk karta över området och befintligt järnvägsspår.

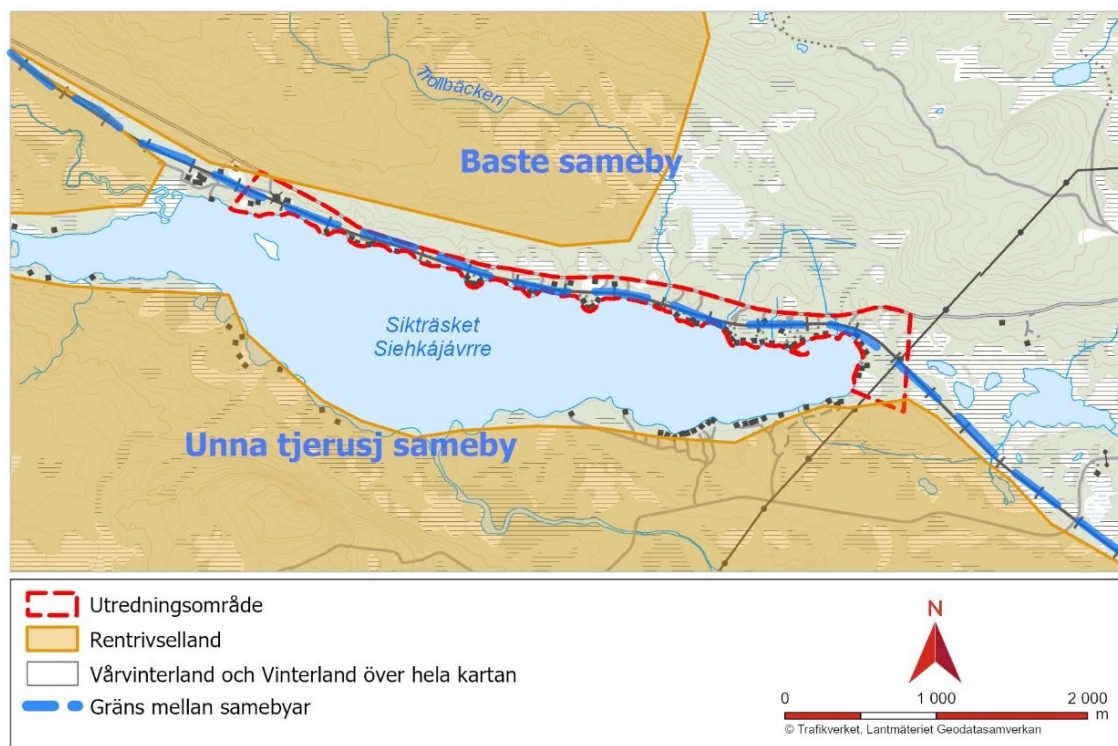
## 4.5 Miljö och hälsa

### 4.5.1 Rennäring

I anslutning till utredningsområdet finns två fjällsamebyar, Unna Tjeursj sameby söder om järnvägen och Baste čearru sameby norr om järnvägen. Både Unna Tjeursj sameby och Baste čearru sameby nyttjar marken 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 čearru sameby på norra sidan av järnvägen. Gränsen mellan samebyarna går längs järnvägen, järnvägen utgör en barriär som hindrar renarna att ströva mellan betesmarkerna.

Figur 4 visar samebyarnas användning av marken i området samt gränsen mellan de två samebyarna.

I Åtgärdsvalsstudien ren och vilt, E10 och Malmbanan söder om Kiruna (Trafikverket, 2016) beskrivs aktuellt område enligt följande ”Sikträsket 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”.



Figur 4 Samebyar inom och i anslutning till utredningsområdet.

## 4.5.2 Riksintressen

### Riksintresse rennäring

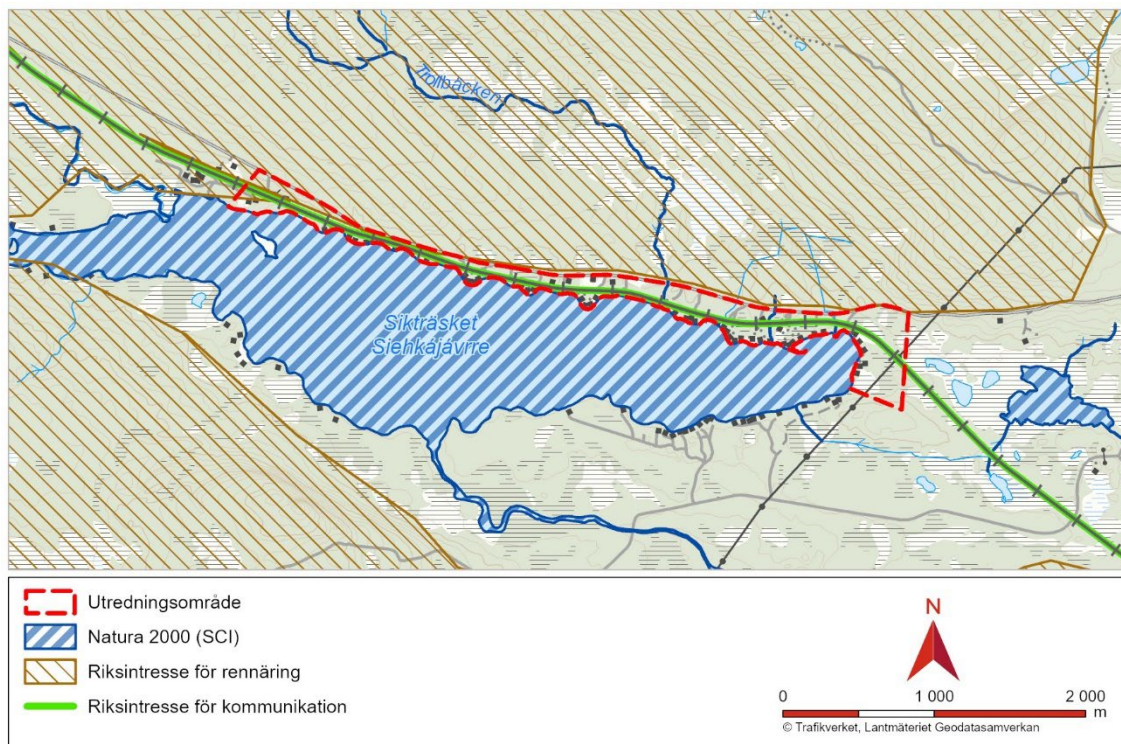
Projektet berörs av riksintresse för rennäringen, med utpekade områden för renskötsel, se Figur 5.

### Riksintresse kommunikation

Malmbanan är av riksintresse för kommunikation, Figur 5. Banan ingår i det utpekade strategiska godsnätet och i en av EU föreslagen prioriterad transportkorridor i öst-västlig riktning i norra Europa (NEW-korridoren) och i Botniska korridoren samt är utpekad i TEN-T (Trans-European Transport Network).

### Riksintresse Natura 2000

I anslutning till utredningsområdet finns delar av Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem (SE0820430). Natura 2000-området omfattar bland annat vattendraget Trollbäcken och sjön Sikträsket söder om järnvägen. Befintlig järnvägsanläggning berör riksintresset i och med att järnvägsfastighetens avvattning sker mot Sikträsket, se Figur 5.



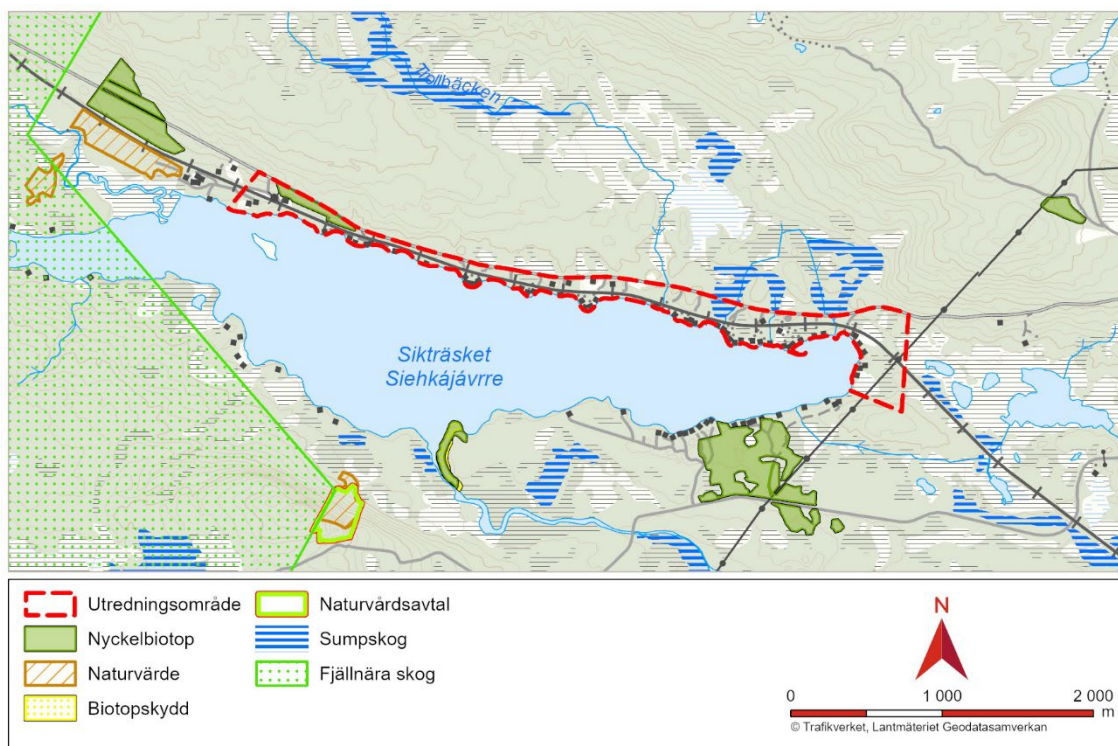
Figur 5 Riksidress karta

### 4.5.3 Naturmiljö

Inför att en naturvärdesinventering i fält skulle utföras, genomfördes en förstudie. 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 86 hektar och omfattar befintligt järnvägsområde och omgivande skogsmark, se Figur 6. Naturmiljön som omger utredningsområdet utgörs huvudsakligen av skog och träd med inslag av infrastruktur och bebyggd mark.

#### Nyckelbiotoper, naturvärden och naturvårdsavtal

I den västra delen av det aktuella utredningsområdet finns ett skogligt bevarandevärde i form av en nyckelbiotop, på norra sidan av järnvägen. Inga objekt som uppfyller kriterier för generellt biotopskydd har identifierats inom inventeringsområdet. Figur 6 visar de naturvärden som finns registrerade i området.



Figur 6 kända naturvärden som är registrerade i området.

## Arter

Ett utsök har gjorts från artportalen (SLU, 2025) som omfattar inrapporterade artobservationer under perioden 2015–2025. Inom utredningsområdet finns det cirka 36 inrapporterade fynd av rödlistade arter till artportalen, se Tabell 3.

Tabell 3 Inrapporterade rödlistade arter inom utredningsområdet enligt Artportalen)

| Art               | Rödlistekategori |
|-------------------|------------------|
| Smålom            | Nära hotad       |
| Talltita          | Nära hotad       |
| Lappmes           | Nära hotad       |
| Grönfink          | Starkt hotad     |
| Tretåig hackspett | Nära hotad       |
| Björktrast        | Nära hotad       |
| Havsörn           | Nära hotad       |
| Tallbit           | Sårbar           |
| Videsparv         | Nära hotad       |
| Stenfalk          | Nära hotad       |
| Fjällvråk         | Nära hotad       |
| Kungsörn          | Nära hotad       |
| Blå taggsvamp     | Nära hotad       |
| Äggvaxskivling    | Nära hotad       |
| Tallgråticka      | Sårbar           |
| Skogshare         | Nära hotad       |
| Berghumla         | Nära hotad       |
| Järpe             | Nära hotad       |
| Granticka         | Nära hotad       |
| Tallticka         | Nära hotad       |
| Dvärgbägarlav     | Nära hotad       |
| Granlav           | Nära hotad       |

## **Naturvärdesinventering**

En naturvärdesinventering (NVI) i fält genomfördes av Pelagia den 21-08-2025 till 23-08-2025 på en detaljnivå motsvarande medel. Inventeringen genomfördes längs Sikträskets norra sida inom ett ca 4,5 km långt och 45–270 m brett område. Inventeringsområdet är det samma som utredningsområdet. Resultaten från NVI, med biotopernas värden, redovisas i Bilaga 2. Nedan följer en sammanfattning av resultaten.

### *Skogsmark*

Den största delen av inventeringsområdet utgörs av skogsmark som aldrig kalhuggits men däremot genomhuggits en eller flertal gånger. I väster och på de högre belägna delarna, norr om järnvägen, utgörs skogen av barrskog och i de lägre delarna är det betydligt fuktigare varvid det finns flera barr- och sumpskogsområden. I den västra delen av området, tillika nyckelbiotopen, förekommer tämligen rikligt med äldre tallar, det vill säga tallar som uppnått en ålder uppemot 200 år.

### *Våtmark*

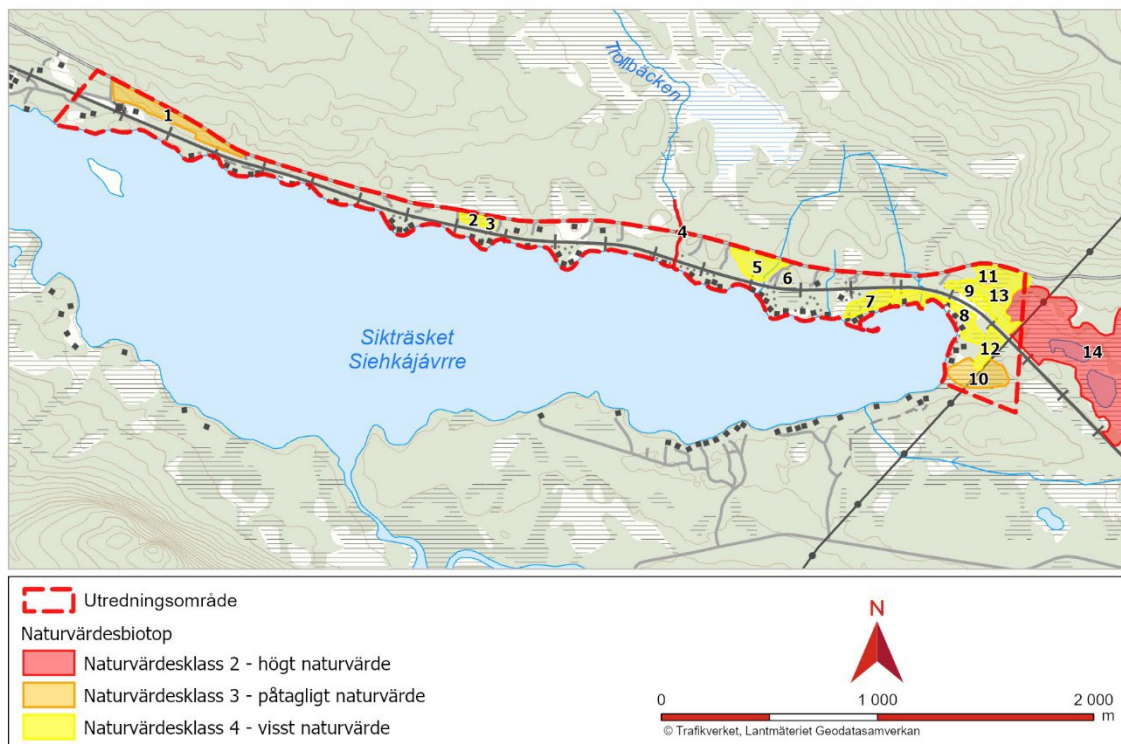
I inventeringsområdet finns ett flertal våtmarker, såväl öppna som trädklädda och mer eller mindre skogbevuxna. De flesta våtmarker i inventeringsområdet har en historik av plockhuggning, vilket medfört att de generellt har sparsamma mängder gamla träd och död ved. De flesta våtmarkerna i inventeringsområdet karaktäriseras av att de inte dikats ur men däremot har väg och järnväg till viss del påverkat myrarnas hydrologi i en negativ riktning.

### *Naturvärdesbiotoper*

I det inventerade området identifierades vid inventeringen 2025 sammanlagt 14 naturvärdesbiotoper fördelat på

- 2 naturvärdesbiotoper med naturvärdesklass 2 (högt naturvärde). Största delen av ena biotopen ligger utanför inventeringsområdet. Den andra biotopen är Trollbäcken,
- 3 naturvärdesbiotoper med naturvärdesklass 3 (påtagligt naturvärde) och
- 9 naturvärdesbiotoper med naturvärdesklass 4 (visst naturvärde).

Naturvärdesbiotoperna finns redovisade översiktligt på karta i Figur 7 samt mer i detalj i Figur 8 till Figur 10 och beskrivs i detalj i Bilaga 2.



Figur 7 Naturvärdesbiotoper

### Arter

Inom inventeringsområdet påträffades fridlysta arter, rödlistade arter och signalarter.

Värdearterna inom inventeringsområdet är främst knutna till våtmarksmiljöer.

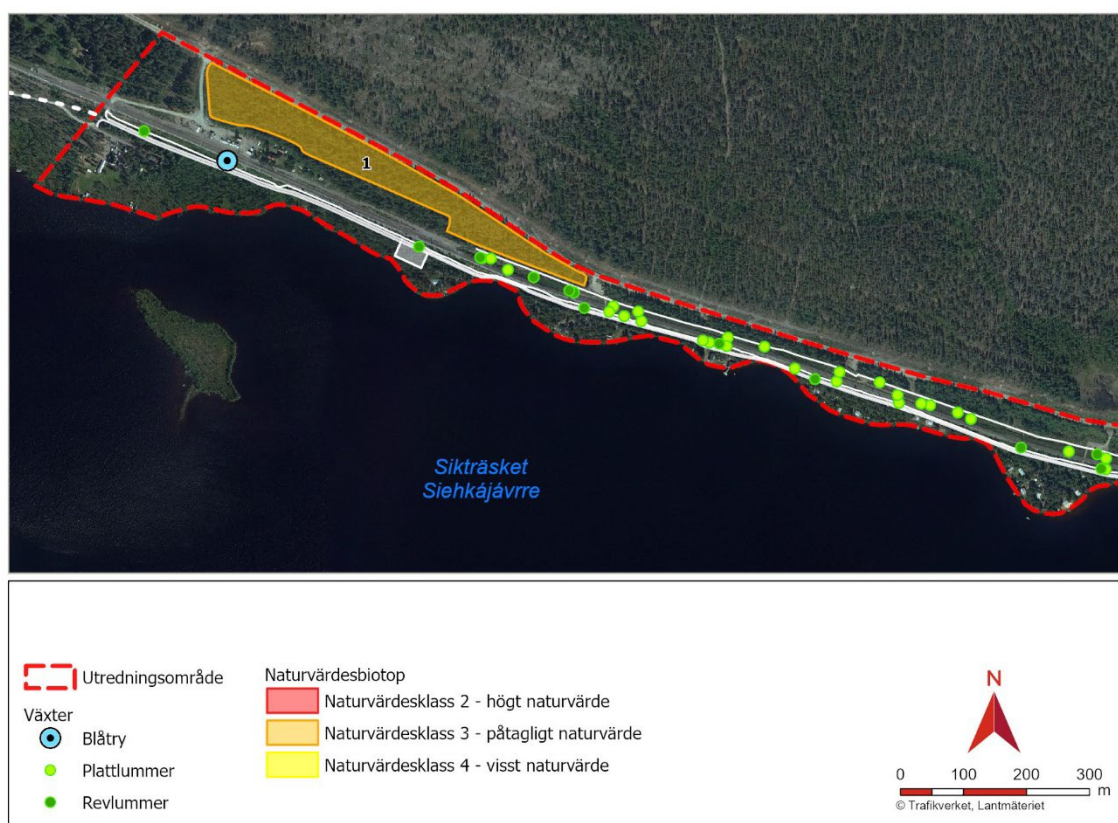
I utredningsområdet finns de fridlysta arterna revlummer och plattlummer längs hela järnvägssträckan. Arterna finns inte med i rödlistan och är livskraftiga, samt att de finns utspridda i området samt i hela Norrbotten.

Utöver lummerarterna förekommer vanlig groda och skogsödla, som är fridlysta men inte rödlistade. Vanlig groda påträffades i den östra delen av inventeringsområdet, nära järnvägen, se Figur 10. Skogsödla påträffades vid Trollbäcken, se Figur 9. Vanlig groda och skogsödla finns väl utspridda i hela landet och förekommer på flera platser i Norrbotten och Gällivare kommun. Arterna skogsödla och vanlig groda är rörliga och fynd av en individ säger inte särskilt mycket om platsens vikt som livsmiljö för arten.

Den invasiva arten vresros påträffades på en plats i inventeringsområdet.

Blåtry påträffades på en plats i inventeringsområdet, men är inte naturligt förekommande i området utan anses vara en trädgårdsrympling.

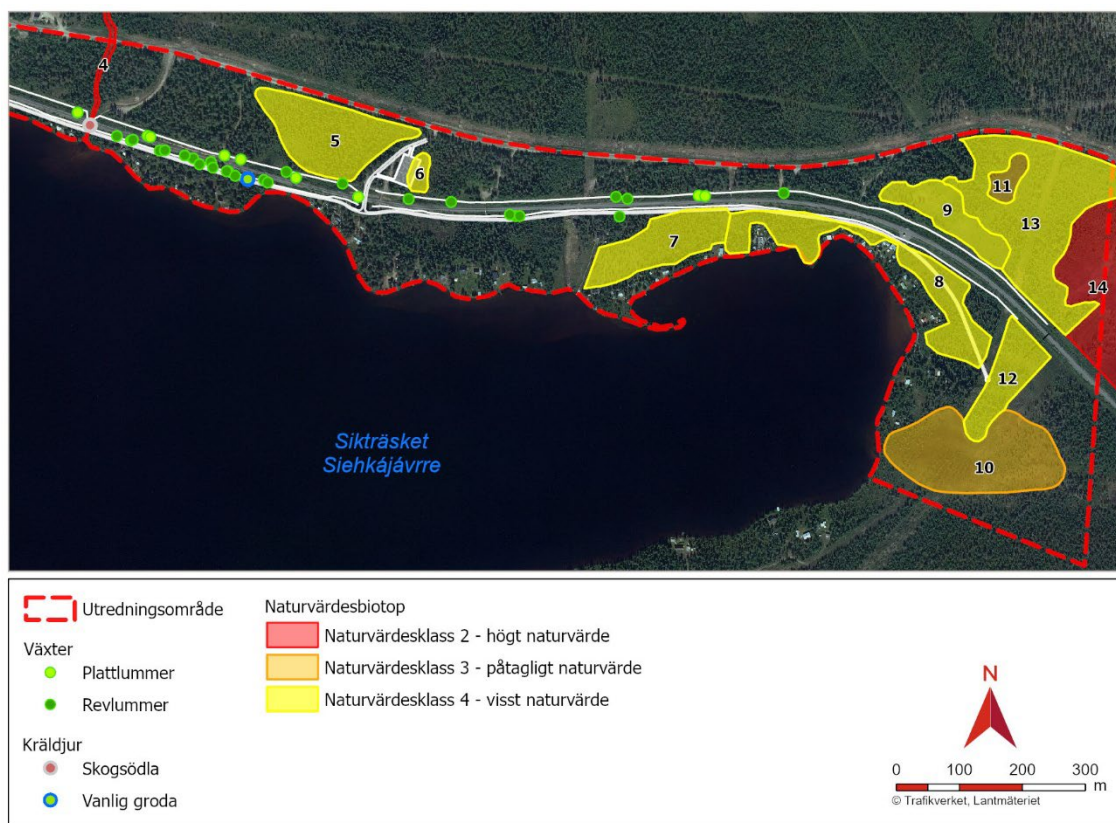
I Figur 8 till Figur 10 redovisas de arter samt naturbiotoper som påträffats vid naturvärdesinventeringen.



Figur 8 Arter och naturbiotoper, västra delen av området



Figur 9 Arter och naturbiotoper, mitten av området



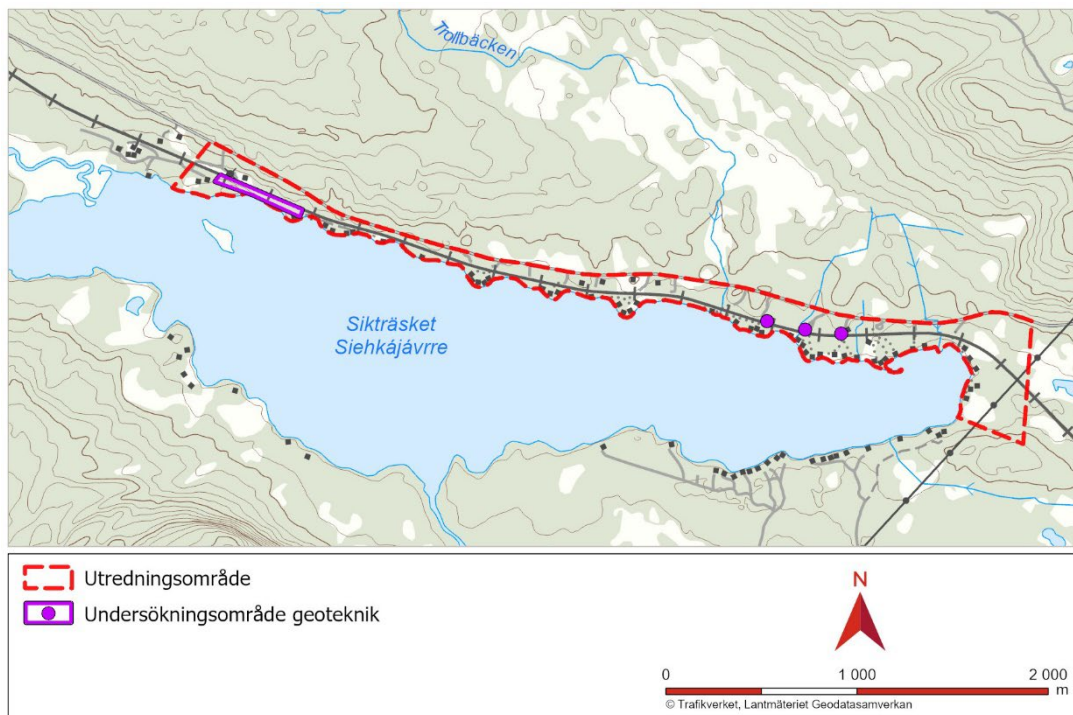
Figur 10 Arter och naturbiotoper, östra delen av området

#### 4.5.4 Grundvatten

Det finns ingen grundvattenförekomst i Sikträsk (VISS, 2025). Enligt Sveriges Geologiska Undersöknings (SGU) jordartskarta bedöms grundvattnets strömningsriktning vara i sydlig riktning från spårömråden ner mot sjön. Enligt uppgifter från Trafikverket finns en grundvattendelare mellan järnvägen och myrmarken vid föreslagna ny parkering norr om järnvägen.

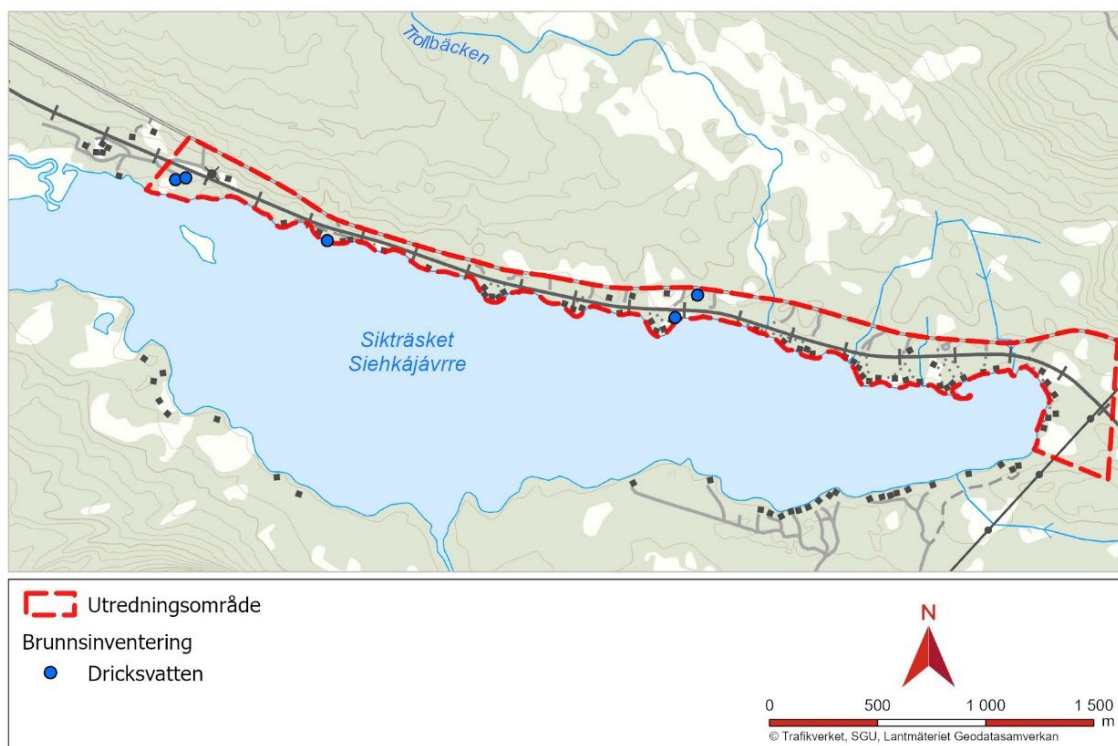
Vid angränsande projekt Sikträsk bangårdsförlängning (Trafikverket, 2023b) har grundvattenprovtagning genomförts. Vid undersökningen påträffades inga höga halter av tungmetaller i vattnet. Det har inte heller påträffats organiska föroreningar i grundvattnet. Erhållna resultat från fältmätning av temperatur, pH och konduktivitet bedöms vara normala och ger inte upphov till misstanke om att grundvattnet är påverkat. Undersökningen visar inga tecken på att det sker en föroreningsspridning från järnvägsområdet via grundvattnet.

Ingen grundvattenprovtagning har utförts för aktuell järnvägsplan. Mätningar av grundvattennivå har utförts norr om järnvägen inom blåmarkerade områden, se Figur 11. Nivån varierar mellan 0,55 och 1,31 meter under markytan (m.u.my.). I grundvattenröret längst i öst ligger nivån på 0,55 m.u.my., i röret i mitten 1,14 m.u.my. och i väst 1,31 m.u.my.



Figur 11 Undersökningsområde geoteknik. Installerade grundvattenrör, markeras med blå prick, på norra sidan av järnvägen.

Enligt SGU:s kartvisare Brunnar finns tre registrerade enskilda dricksvattenbrunnar i utredningsområdet. Vid inmätningstillfälle kunde ingen av ovan nämnda brunnar lokaliseras. Därav har en brunnsinventering utförts, genom en digital enkät. De identifierade brunnarna redovisas i Figur 12. Samtliga brunnar som identifierats är enskilda vattenbrunnar.



Figur 12 Resultat från brunnsinventering. Brunnarnas lokalisering har markerats i webbformulär, varför brunnarnas lokalisering är ungefärlig.

## 4.5.5 Ytvatten

### Vattenmiljö

Vattenförekomsten Sikträsket är en oreglerad, naturlig sjö som ligger 389 m över havet och avvattnas av vattendraget Sikabäcken. Sjöns nivå ligger ca 4 m under järnvägens nivå. Sjöns vattennivåer varierar naturligt med årstidernas skiftningar men ingen dokumentation över dessa variationer har framkommit vid sökning.

Järnvägsanläggningen sträcker sig längs med sjöns norra strand och avståndet till sjön varierar mellan 10 – 140 m, förutom längst österut i utredningsområdet där avståndet är ca 270 m mellan strandkanten och järnvägen. Marken lutar till största delen brant ner mot sjön.

Det finns en olämplig planskild korsning vid Trollbäcken som enligt uppgifter från Trafikverket orsakar dämning av vattenflödet i Trollbäcken, se figur Figur 13.

### Naturvärdesinventering

Det rinner fyra mindre vattendrag genom inventeringsområdet, Trollbäcken samt tre vattendrag som saknar namn. De tre namnlösa vattendragen utgörs idag mer eller mindre av diken som har påverkats kraftigt av såväl väg som järnväg. Trollbäcken samt två av de namnlösa vattendragen utgör delar av Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem (SE820430).

Trollbäcken är något större än de övriga vattendragen och sträcker sig flera kilometer nordväst från inventeringsområdet. Bäckens bedöms preliminärt ha naturvärdesklass 2, högt naturvärde. I de delar där bäcken rinner genom inventeringsområdet porlar den fram

ganska snabbt på småblockig botten med små insprängda ytor med sten. Vegetationen i vattnet är begränsad till viss mosspåväxt på stenar, större makrofyter saknas. Inga fynd av flodpärlmussla hittades.

### **Miljökvalitetsnormer**

Det finns en ytvattenförekomst som kan beröras av planerade åtgärder, Trollbäcken. Ytvattenförekomsten Trollbäcken (SE746135-170277) har måttlig ekologisk status men uppnår ej god kemisk status enligt statusklassningar från VISS (Vatteninformationssystem Sverige). Enligt miljökvalitetsnormer ska vattenförekomsten uppnå god ekologisk status och uppnå god kemisk ytvattenstatus med undantag för kvicksilver och bromerad difenyleter.

Gränsvärden för kvicksilver och polybromerade difenyletrar (PBDE) överskrids i alla Sveriges ytvattenförekomster till följd av atmosfärisk deposition. Detta medför att samtliga ytvatten i Sverige klassificeras till ”Uppnår ej god kemisk status” med avseende på kvicksilver och PBDE.

### **Avrinningsområde**

Sikträsk tillhör huvudavrinningsområdet Kalixälven som är 112 km<sup>2</sup> stort. Den sammanlagda ytan som avrinner genom trummor under järnvägen, mot Sikträsket, är cirka 13,3 km<sup>2</sup>.

### **Avvattning**

Tio trummor och en bro har identifierats längs aktuell järnvägssträcka. Samtliga trummor är över hundra år gamla och är sådant skick att de uppfyller sin funktion. Samtliga trummor ägs av Trafikverket. Bron beskrivs i avsnitt 4.6.1.

### **Strandskydd**

Utredningsområdet berör strandskyddat område för Sikträsket. Undantag från krav på strandskyddsdispens gäller bland annat byggande av järnväg med fastställd järnvägsplan.

## **4.5.6 Allmänhetens möjlighet till rekreation och friluftsliv**

Inom utredningsområdet och i dess närhet finns ett flertal möjligheter för allmänheten till reaktion och friluftaktiviteter. Det finns dock få möjligheter för allmänheten att korsa järnvägen då majoriteten av de befintliga korsningarna är anlagda av fritidshusägare, och leder in på någons fastighet. Möjligheter 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.

## **4.5.7 Barriärpåverkan för fritidshusområde**

Befintlig järnväg utgör idag både en fysisk och en visuell barriär för fritidshusområdet längs Sikträskets strand. På båda sidor om spårområdet finns renstängsel. De olovliga och registrerade plankorsningarna längs sträckan nyttjas främst av fastighetsägare och stugägare. Den olämpliga planskilda korsningen vid Trollbäcken nyttjas av skoteråkare, fastighetsägare och fotgängare, se figur Figur 13.

## 4.6 Byggnadstekniska förutsättningar

### 4.6.1 Byggnadsverk

Inom projektets utredningsområde finns idag ett byggnadsverk i form av en järnvägsbro över Trollbäcken. Bron är konstruerad med en överbyggnad av typen fritt upplagd trågbalkbro av armerad betong, medan underbyggnaden består av stenlandfästen. Den totala längden på bron uppgår till 5,4 meter i ett spann och den fria brobredden är 5,8 meter. Nybyggnadsåret är 1902 och ett utbyte av överbyggnaden genomfördes år 1977.

Den olämpliga planskilda korsningen vid Trollbäcken består av en ståldurk med ovanliggande slitplank, och orsakar enligt uppgifter från Trafikverket dämning av vattenflödet i Trollbäcken, se figur Figur 13.



Figur 13 Fotografi av passage under järnvägen.

### 4.6.2 Geoteknik

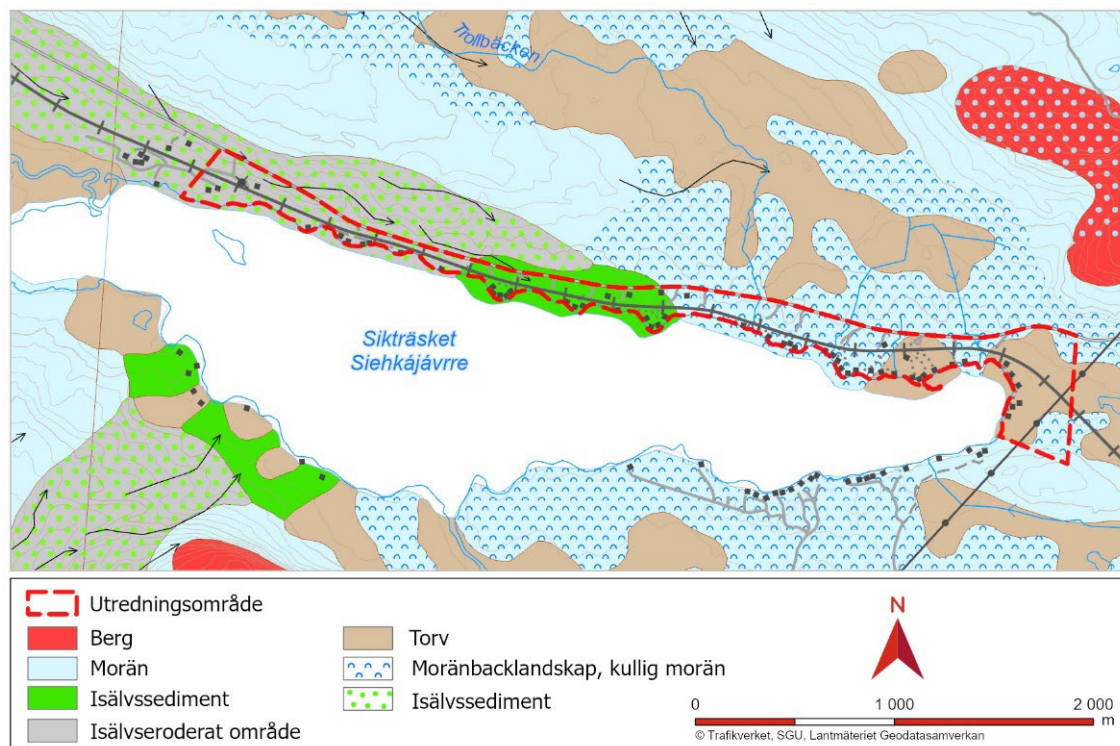
Marken utgörs generellt av isälvsediment av silt, sand och grus i väster och i öster av ett omväxlande morän- och myrlandskap, se Figur 14.

Inom det undersökta området har hydrogeologiska undersökningar utförts. Installation av grundvattenrör i tre punkter samt avläsning av vattennivåer utfördes, se Tabell 4. Avläsning av utförda hydrogeologiska undersökningar redovisas i tabellen nedan samt i Markteknisk undersökningsrapport, Geoteknik (Ramboll, 2026).

Tabell 4 Installerade grundvattenrör och grundvattennivåer.

| ID<br>Grundvatten<br>rör | Installationsanvisningar |                    | Avläsning av grundvatten                     |                                        | Datum |
|--------------------------|--------------------------|--------------------|----------------------------------------------|----------------------------------------|-------|
|                          | Spetsnivå<br>[RH2000]    | Filterlängd<br>[m] | Grundvatten-<br>ytans läge under<br>markytan | Grundvatten-<br>ytans nivå<br>[RH2000] |       |

|          |        |     | [m u. my.] |        |            |
|----------|--------|-----|------------|--------|------------|
| 25R105GW | +391,2 | 0,7 | 1,9        | +394,5 | 2025-09-25 |
| 25R207GW | +391,8 | 0,7 | 2,5        | +394,0 | 2025-09-25 |
| 25R305GW | +392,0 | 0,7 | 2,7        | +392,1 | 2025-09-25 |



Figur 14 SGU Jordartskarta

### 4.6.3 Ledningar

Inom och i angränsning till området finns befintliga ledningar för bland annat el, tele och opto. Samordning sker med berörda ledningsägare under projektets gång.

#### *Signalledningar*

Utmed järnvägen finns kabelskåp och teknikhus, där teknikhusen innehåller el-, signal- och teleutrustning.

#### *El, tele- och fiberledningar*

Längsmed järnvägen finns optoledning i kabelränna och ett antal skarvskåp tillhörande mulitdukt, vilka är i drift. Inom området finns en kopparkabel tagen ur drift.

Det finns även både längsgående markförlagda och luftburna lågspänningsledningar i drift, med tillhörande elskåp.

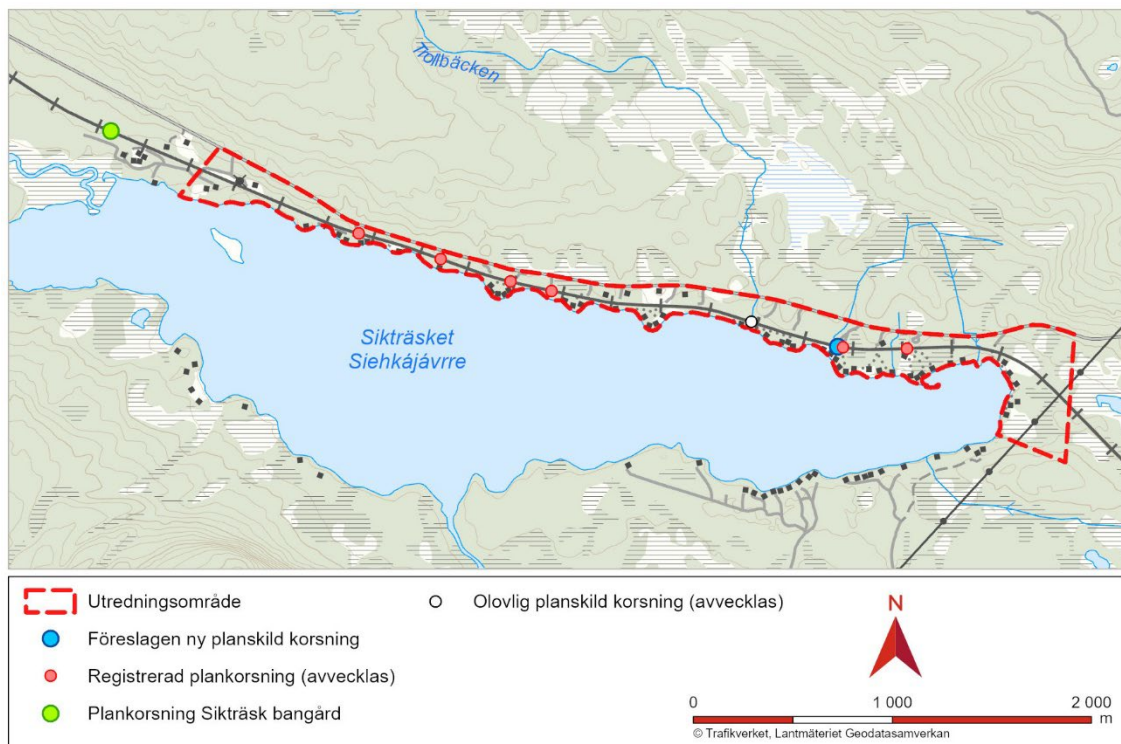
## 5 Planförslag

Sex registrerade plankorsningar och alla olovliga plankorsningar planeras att stängas i samband med stängselåtgärder, se kapitel 5.2. Olämplig planskild korsning under järnvägen, över Trollbäcken, rivs. Korsningarna som avvecklas kommer att ersättas med en ny planskild korsning i den östra delen av utredningsområdet.

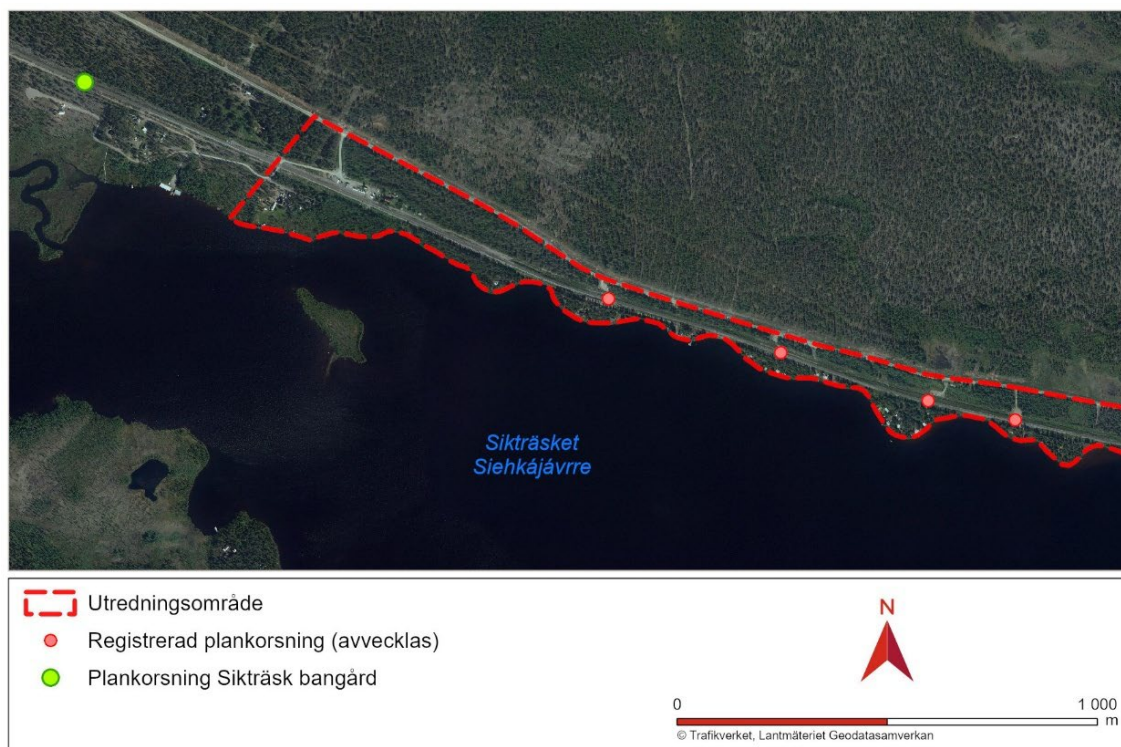


Figur 15 Befintlig planskild korsning

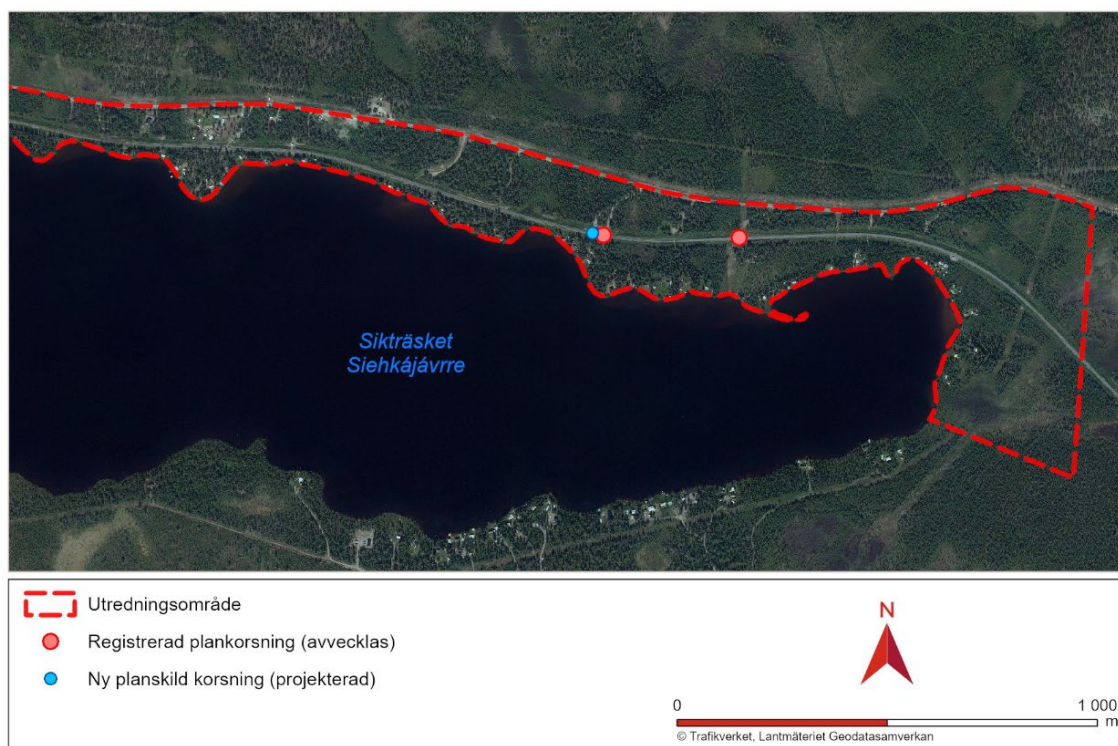
Planförslaget innebär att befintligt renstängsel, som ägs och underhålls av Trafikverket, kommer att bytas ut till nytt stängsel längs södra och norra sidan av järnvägen. Figur 16 till Figur 18 visar de plankorsningar som stängs, plankorsningen som byggs vid Sikträsk bangård samt den planerade planskilda korsningens lokalisering. Planförslaget redovisas i plankarta se Bilaga 1.



Figur 16 Plankorsningar som stängs och föreslagna korsningar



Figur 17 Plankorsningar som stängs och plankorsning (västra delen av sträckan)



Figur 18 Plankorsningar som stängs och planerad planskild korsning (östra delen av sträckan)

## 5.1 Planskild korsning

### 5.1.1 Val av lokalisering för planskild korsning

En ny planskild korsning planeras i den östra delen av utredningsområdet, ca km 1320 + 150.

Platsen för den nya planskilda korsningen har valts utifrån följande:

- Tillgänglig yta och höjd.
- Goda markförhållanden.
- Rimliga förutsättningar gällande grundvattennivåer.
- Möjlighet att avleda ytvatten.
- Skapar god möjlighet till åtkomst till fastigheter söder om järnvägen. Korsningens placering är vald för att gynna flest fastigheter med sin placering.

### 5.1.2 Utformning av planskild korsning

Den planskilda korsningen utformas som en prefabricerad rektangulär betongbro/sluten plattrambro med fri höjd 2,5 meter och minsta fri öppning 2 meter under järnvägen. Denna typ av bro bedöms uppfylla Trafikverkets krav på fritt utrymme, samt att den möjliggör en säker korsning under järnvägen för gående och enklare fordon.

För att förhindra att renar rör sig mellan de två intilliggande samebyarna ska skyddsåtgärder placeras i den planskilda korsningen. Syftet med åtgärderna är att hindra att renar rör sig genom den planskilda korsningen.

### 5.1.3 Avvattning

Under byggskedet kommer tillfällig grundvattensänkning att behövas för att undanhålla vatten i schakt för ny planskild korsning. Även ytvatten kommer att behöva avledas och läns pumpas i byggskedet. Under driftskedet kommer den planskilda korsningen att avvattnas via självfall till dike och trummor vid föreslaget gångstråk vidare till recipient.

## 5.2 Stängselåtgärder

För att förhindra spårspring, minska risker och för olyckor med ren och vilt och för att förhindra att nya olovliga korsningar över järnvägen, anläggs stängsel på bägge sidor om järnvägen. Planerade stängselåtgärder innebär att befintligt stängsel rivs och ersätts med nytt stängsel enligt erforderlig standard ur säkerhetssynpunkt.

Vid samråd med Baste čearru sameby för aktuella åtgärder uttrycker samebyn ett behov av evakueringsgrindar för renar som tagit sig in på spårområdet. Trafikverket kommer att beakta samebyns synpunkter och utreda var evakueringsgrindar kan placeras. Evakueringsgrindar behöver inte redovisas i plankarta.

## 5.3 Byggskedet

Under byggskedet kommer arbetsområden för bland annat etablering, byggväg och område för upplag av massor att krävas. Dessa områden definieras med tillfällig nyttjanderätt i järnvägsplanen. Den nya planskilda korsningen föreslås anläggas som första moment. Därefter föreslås stängselarbeten att utföras etappvis längs sträckan.

Vid den nya planskilda korsningen planeras förarbeten i form av avverkning av skog samt röjning av sly, även vid plats för föreslagen ny parkering i anslutning till ny planskild korsning. Vid ny parkering påverkas del av naturvärdeområde 6. Viss avverkning och röjning kan komma att planeras inom sumpskogsområde med naturvärdesklass 4 (område 5 i NVI). Avverkning och röjning sker då marginellt i områdets östra kant. Därefter kommer schaktarbeten att utföras, djupet på schakten väntas bli cirka 4,5–7,5 m under överkanten på järnvägsbanken.

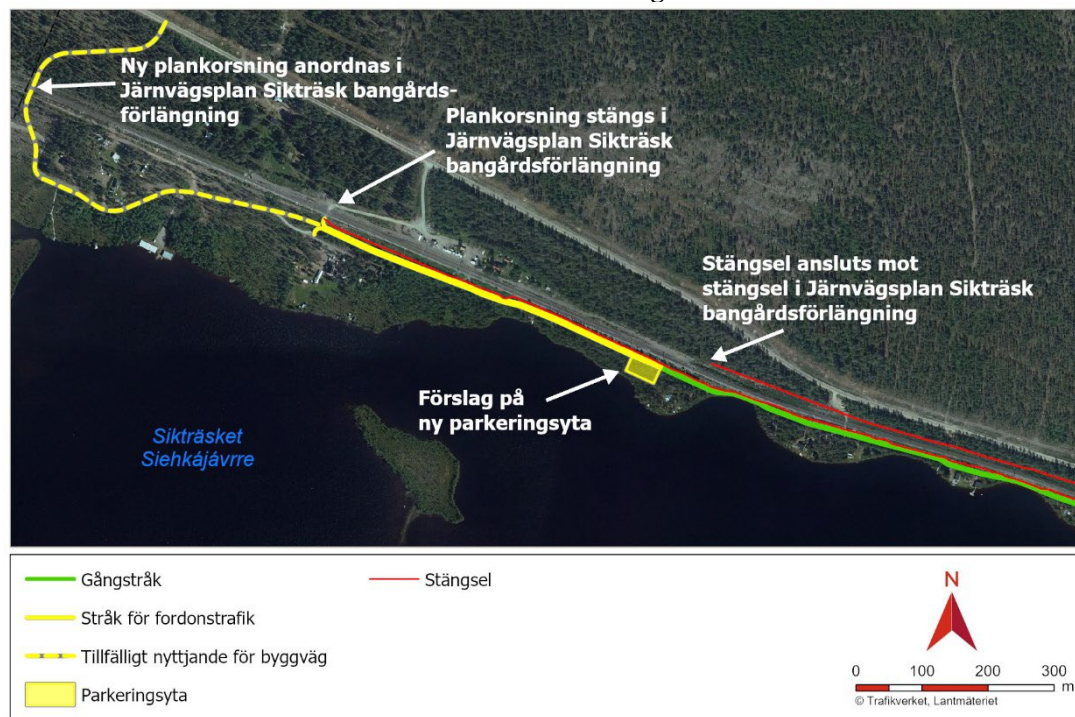
Inför stängselåtgärder kan det krävas förarbeten i form av röjning av sly och eventuell avverkning av enstaka träd. Om avverkning och röjning av sly är aktuellt, kommer det marginellt beröra de naturvärdesklassade biotoperna 2, 3, 7, 8, 9, 12 och 13 närmast järnvägen, se Figur 8 till Figur 10. Vid område 1, i Figur 22, ska stängselåtgärder anpassas så intrång undviks. Stängselarbeten kommer främst att utföras inom järnvägsanläggningen för att minimera påverkan.

## 5.4 Förslag till åtgärder utanför järnvägsplan

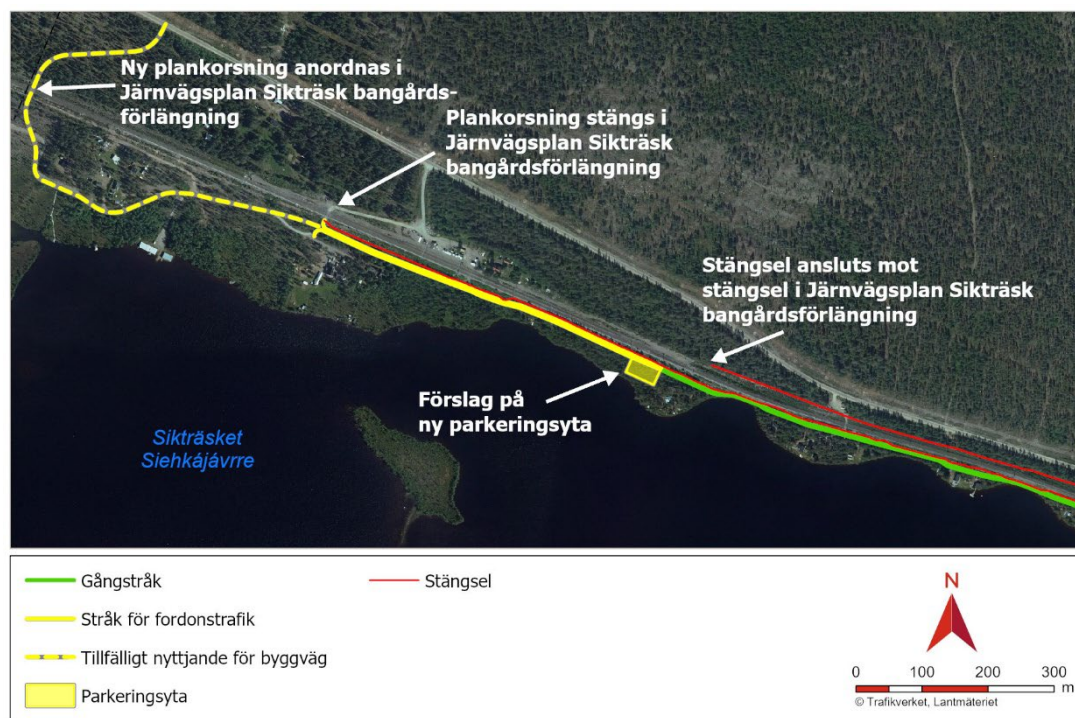
För att minska barriäreffekten och möjliggöra åtkomst till stugorna efter stängningen av plankorsningarna föreslår Trafikverket att ett gemensamt, enskilt förvaltadt, gångstråk samt nya parkeringsytor inrättas, detta säkerställs genom att Trafikverket ansöker om

lantmåteriförrättning för bildandet av en gemensamhetsanläggning för stråket samt eventuella gemensamma parkeringsytor.

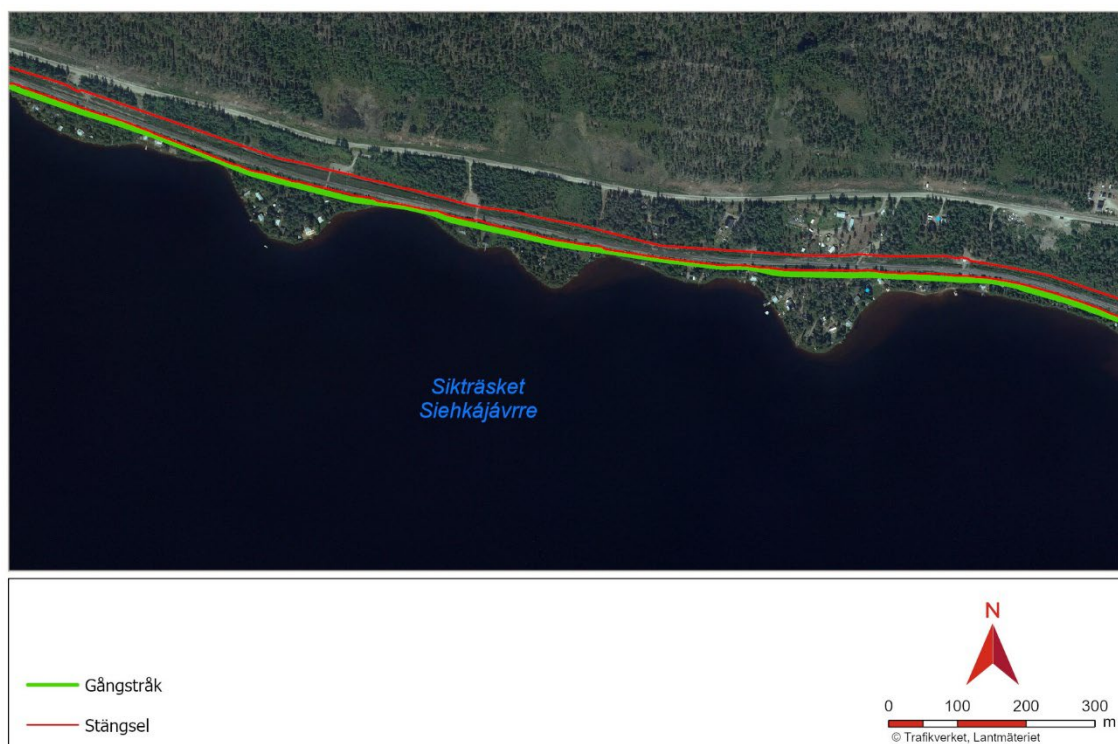
Alla åtgärder som Trafikverket föreslår är endast att se som förslag till hur åtkomsten till fastigheterna kan lösas och ingår inte i prövningen av järnvägsplanen. Förslaget presenteras för att illustrera hur en helhet skulle kunna se ut. Slutlig utformning och miljöpåverkan kommer att hanteras i kommande lantmåteriförrättning.



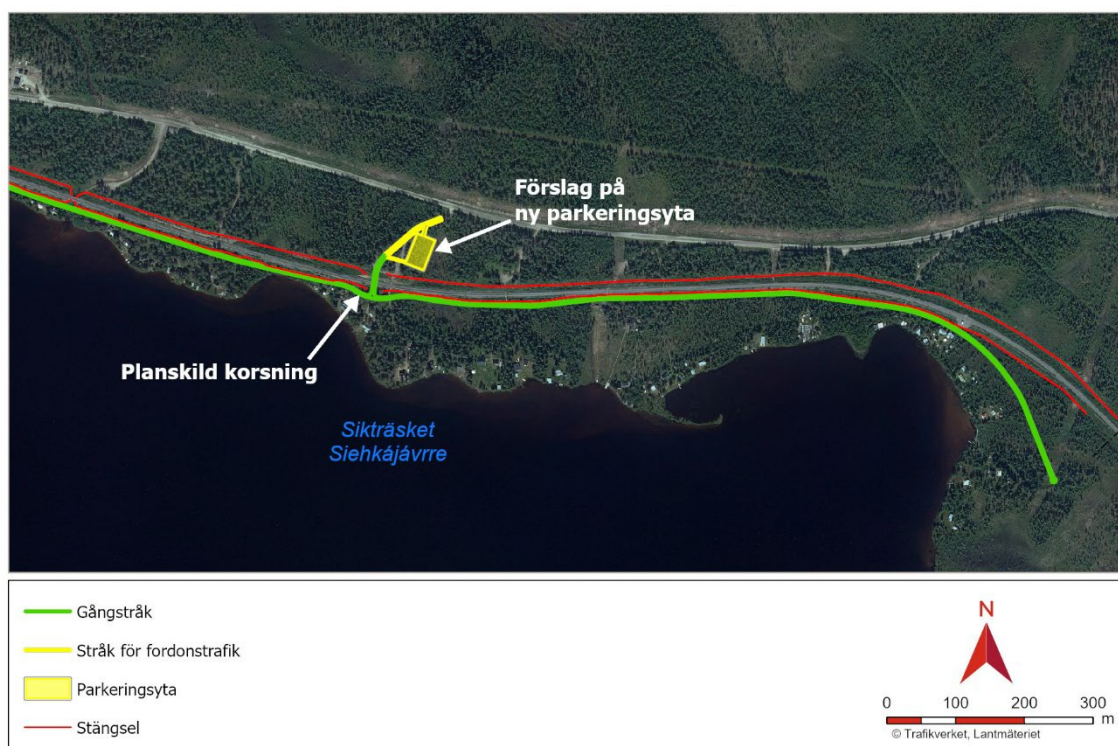
Figur 19 till Figur 21 visar föreslaget gångstråk och parkeringar längs sträckan.



Figur 19 Föreslaget gångstråk och parkering, västra delen av sträckan.



Figur 20 Föreslaget gångstråk, mitten av sträckan



Figur 21 Föreslaget gångstråk och parkering, östra delen av sträckan

## Gångstråk

I dagsläget finns stigar eller mindre gångstråk från de befintliga korsningarna i plan till respektive fastighet. Det finns dock inte stigar eller gångstråk längs hela sträckan, vilket innebär att åtgärder krävs för att möjliggöra åtkomst till fastigheterna från den planerade

korsningen. Därav föreslås att anlägga ett nytt gångstråk längs hela sträckan som berörs av de planerade åtgärderna inom järnvägsplanen.

För gångstråket kommer standard, förvaltning, drift och underhåll att beslutas i Lantmäteriförrättning. Trafikverkets förslag är att det hanteras som en gemensamhetsanläggning/enskild väg så att drift och underhåll sköts av gemensamhetsanläggningen. På enskild väg så är det väghållaren själva som bestämmer om motorfordon får färdas eller inte. Föreslaget gångstråk är projekterat så att enklare motorfordon kan färdas på stråket.

### **Åtgärder i Sikträsket**

På ett antal platser längs sträckan är det trångt mellan järnvägsanläggningen och Sikträsket. För att rymma ett gångstråk föreslås utfyllning i Sikträsket på vissa ställen. Preliminärt uppgår den totala yta av Sikträsket som fylls ut till maximalt 600 kvadratmeter. Vidare utredning av påverkan föreslås till Lantmäteriförrättningen. Den preliminära bedömningen av utfyllnadsarea medför att anmälan om vattenverksamhet bör upprättas.

Potentiella lekområden för fisk har identifierats vid naturvärdesinventeringen längs Sikträskets strand. Med anledning av att åtgärder som kommer att utföras i Sikträsket är avgränsade till en liten yta av Natura 2000-området, bedöms att det inte krävs ett separat tillstånd för intrång i Natura 2000-området. För de föreslagna utfyllnadsarbetena i Sikträsket bedöms att en anmälan om vattenverksamhet behövs.

### **Bäckar**

Vid de fyra vattendragen, inklusive Trollbäcken, föreslås enklare brokonstruktioner att anläggas över vattendragen. Ytterligare fyra broar föreslås över diken där det inte finns plats för trummor under gångstråket. Vid övriga diken som korsar föreslaget gångstråk föreslås trummor. För den föreslagna brokonstruktionen i vid Trollbäcken bedöms att en anmälan om vattenverksamhet behövs eftersom utfyllnad krävs inom vattenområdet vid högsta högvatten. Utfyllnad kommer inte påverka vattendraget vid normalvattenstånd.

### **Parkeringsytor**

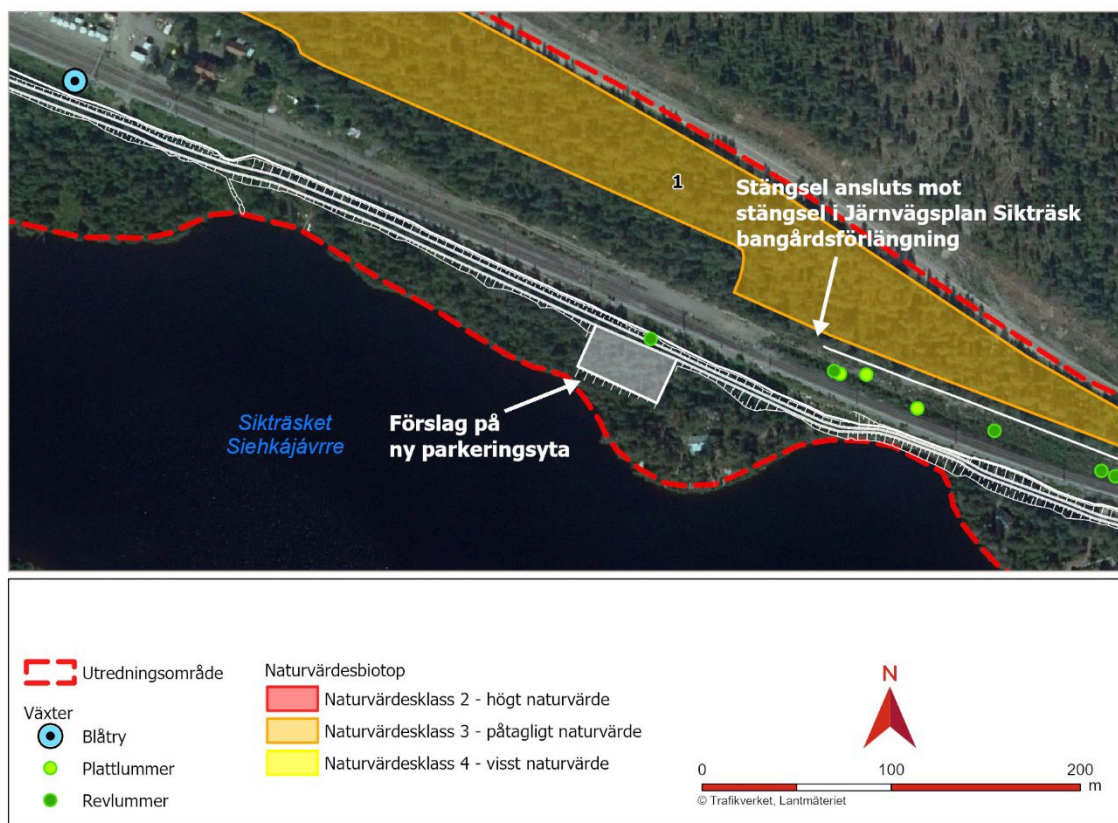
Nya parkeringsytor föreslås för att möjliggöra parkering intill föreslaget gångstråk, för att sedan kunna ta sig till fots eller eventuellt med lättare terrängfordon vidare till fastigheterna. Parkeringsytorna föreslås att rymma parkeringsplatser för 50 bilar per parkering.

Parkering vid Sikträsk bangård föreslås söder om järnvägen, se Figur 22.

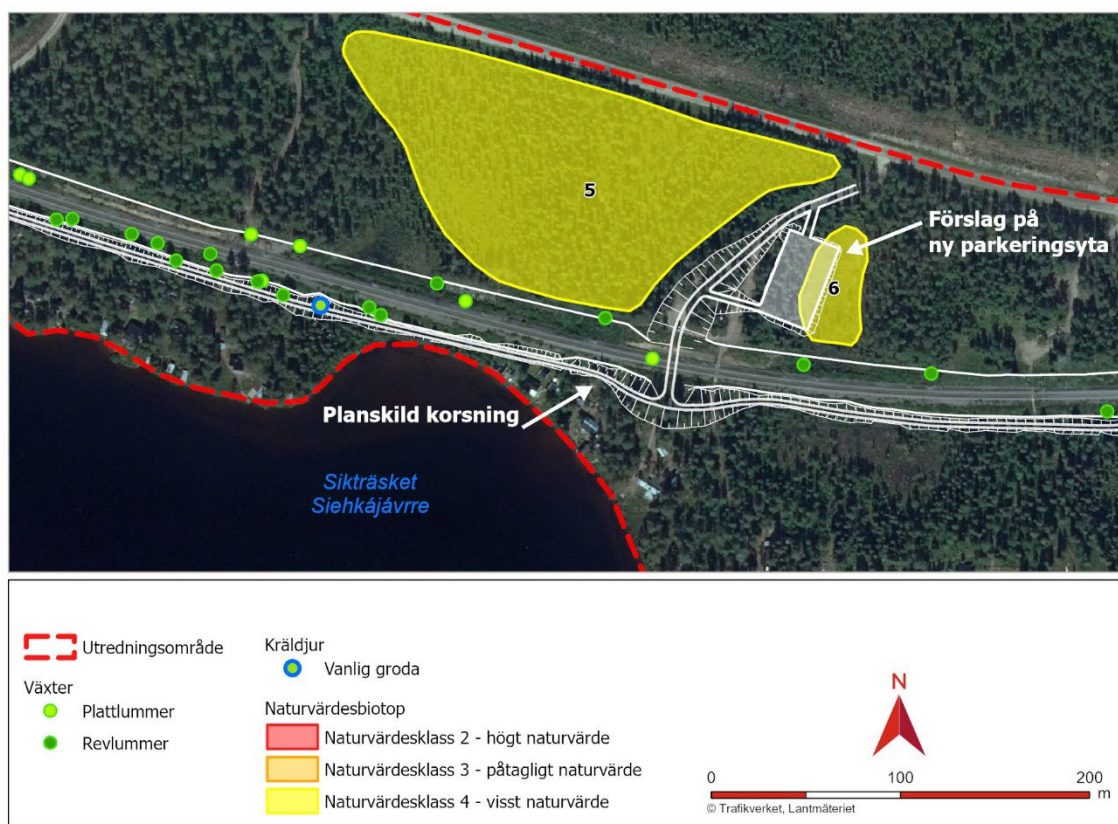
Vid den nya planskilda korsningen föreslås att en parkering anläggs vid myrmarken nordost om den nya planskilda korsningen, se Figur 23.

### **Anmälan om vattenverksamhet**

Enligt förslaget kommer anmälan om 12:6 samråd att upprättas i samband med godkänd lantmäteriförrättning. 12:6 samrådet avser att behandla de åtgärder som kan komma att väsentligt påverka naturmiljön till följd av åtgärder för föreslaget gångstråk. Vidare ska anmälan om vattenverksamhet upprättas för den utfyllnad i Sikträsket som krävs för föreslaget gångstråk. Trafikverket åtar sig att utföra anläggningen.



Figur 22 Parkeringsyta vid Sikträsk bangård



Figur 23 Parkeringsyta vid ny planskild korsning

## 6 Effekter och konsekvenser av projektet

### 6.1 Nollalternativ

Nollalternativet innebär att projektet inte genomförs. Det skulle innebära att plankorsningar inte stängs och ingen ny planskild korsning byggs. Nollalternativet innebär fortsatt osäkra korsningar av järnvägen för människor i befintliga plankorsningar. Kortsiktigt blir nollalternativet billigare eftersom det inte blir någon byggkostnad samt att spårspring kan fortsatt förekomma.

Nollalternativet att inga renstängsel byts ut mot högre stängsel, med högre säkerhet, medför att vilt och ren fortsatt riskerar att ta sig in på spårområdet, vilket medför fortsatta risker för vilt- och renolyckor längs sträckan.

### 6.2 Järnvägens funktion och standard

Järnvägens funktion och standard bedöms ha högt värde i och med att området är utpekad som "Prioriterat järnvägsstråk – Stråk prioriterat för person och godstrafik på järnväg".

Med färre korsningar minskas risken för olyckor och driftsäkerheten för järnvägen ökas. Genom den planskilda korsningen kan fastighetsägare passera under järnvägen oberoende av trafiken på järnvägen. När järnvägens osäkra och olovliga plankorsningar tas bort ökar säkerheten och driftsäkerheten, vilket bedöms ge en positiv effekt på järnvägens funktion. Sammantaget bedöms planförslaget medföra en positiv konsekvens för järnvägens funktion och standard.

### 6.3 Trafik och användargrupper

Värdet för trafik och användargrupper bedöms som högt då malmbanan har stor betydelse för industrin och turismen i norra Sverige.

En planskild korsning ökar säkerheten på sträckan då de olika trafikslagen separeras. Punktlighet för tågtrafik ökar. Effekten bedöms därför som positiv.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra en positiv konsekvens för trafik och användargrupper.

### 6.4 Lokalsamhälle och regional utveckling

Lokalsamhället bedöms ej påverkas av planförslaget, inga arbetstillfällen eller service bedöms påverkas av järnvägsplanen. Järnvägsplanen bedöms vara förenlig med gällande översiktsplan och bedöms inte motverka områdesbestämmelser. Lokala fritidshus påverkas av förslaget och får förändrade angoringsvägar, konsekvensbedömning för barriärpåverkan för fritidshusområdet beskrivs i avsnitt 6.6.7.

Den regionala utvecklingen bedöms påverkas positivt genom ökad pålitlighet för järnvägstrafiken, då järnvägen är viktigt för den regionala utvecklingen.

## **6.5 Landskapet och bebyggelsen**

Planförslaget medför ingen betydande konsekvens för landskapet. Den befintliga barriäreffekten av järnvägen består även om det blir en marginell försämring i upplevelse då högre stängsel sätts upp på båda sidorna utmed järnvägen, vilket påverkar det visuella intrycket. Sammantaget bedöms planförslaget medföra en neutral konsekvens för landskapet och staden.

## **6.6 Miljö och hälsa**

### **6.6.1 Rennäring**

Området för planerade åtgärder bedöms ha ett högt värde för rennäringen, då vinterbete sker inom området. När järnvägen stängslas in minskar risken att renar beträder spårområdet.

I tidigare utförda samråd, vid framtagning av Prioriteringsanalys för faunapassager längs Malmbanan (Trafikverket, 2023a), med fjällsamebyarna Unna Tjerusj sameby och Baste čearru sameby har samebyarna varit positiva till stängselåtgärder eftersom det dels minskar risken för olyckor samtidigt som det blir en barriär som hindrar att renar strövar mellan de båda samebyarna (Trafikverket, 2023b). Planförslaget bedöms alltså inte försvåra för näringens bedrivande. Planförslaget innebär säkerhetshöjande åtgärder och har därför positiv effekt på rennäringen i området.

Trafikverket kommer att beakta samebyns synpunkter och utreda var evakueringsgrindar kan placeras i samråd med samebyarna.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra positiv konsekvens för rennäringen efter färdigställda åtgärder.

Under byggskedet föreligger en risk att renar tar sig in på järnvägen när arbeten med stängselåtgärder utförs. För att minimera risken att renar tar sig in på järnvägen planeras skyddsåtgärder som beskrivs i avsnitt 6.6.8. Med tillämpade skyddsåtgärder bedöms effekten på rennäringen bli neutral.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra neutral konsekvens för rennäringen i byggskedet.

### **6.6.2 Riksintressen**

#### **Riksintresse rennäring**

Riksintresse för rennäring bedöms ha högt värde med anledning av att det är ett riksintresse samt att det finns goda förutsättningar för att bedriva rennäring i området.

Planförslaget bedöms inte motverka riksintresset för rennäringen.

Planförslaget bedöms ha en positiv effekt för riksintresset för rennärning eftersom planerade åtgärder bidrar till förbättrade förutsättningar för att bedriva rennärning i området.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra positiv konsekvens för riksintresset rennärning efter färdigställda åtgärder.

Under byggskedet bedöms effekten på riksintresset för rennärning som neutral utifrån de skyddsåtgärder som beskrivs i avsnitt 6.6.8.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra neutral konsekvens för rennärningen i byggskedet.

### **Riksintresse kommunikation**

Malmbanan bedöms ha ett högt värde eftersom den är av riksintresse för kommunikation.

Planförslaget innebär att plankorsningar längs sträckan stängs, vilket bidrar till att säkerheten förbättras. Förslaget bidrar även till en bättre arbetsmiljö för lokförare.

Planförslaget bedöms innebära positiv effekt på riksintresset för kommunikation.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra positiv konsekvens för riksintresset kommunikation efter färdigställda åtgärder.

Under byggskedet, vid arbeten med byggnation av den nya planskilda korsningen kan det krävas att järnvägen stängs av under pågående arbeten, beroende på byggmetod. I sådant fall bedöms effekten som liten negativ.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra måttligt negativ konsekvens för riksintresset kommunikation i byggskedet.

### **Riksintresse Natura 2000**

Utpekade vattendrag inom utredningsområdet, bland annat Trollbäcken, bedöms ha ett högt värde eftersom vattendragen är utpekade riksintresse enligt Natura 2000 Art- och habitatdirektivet.

Planerade åtgärder i planförslaget innebär ingen förändring av vattendragen. Därav bedöms effekten som neutral.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra neutral konsekvens för riksintresse Natura 2000 Art- och habitatdirektivet efter färdigställda åtgärder.

Under byggskedet kan arbeten vid rivning av den olämpliga planskilda korsningen komma att påverka vattendraget Trollbäcken, beroende på hur korsningen planeras att rivas.

Bedömningen av effekter utgår från att maskiner inte kommer att användas i vattendraget, det vill säga om arbetet utförs manuellt. Effekten bedöms då som neutral.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra neutral till måttligt negativ konsekvens för riksintresse Natura 2000 i byggskedet.

## **6.6.3 Naturmiljö**

Planförslaget bedöms medföra liten negativ konsekvens för naturmiljö, se resonemang nedan och Figur 8 till Figur 10 för de naturvärden som beskrivs.

### **Naturvärdesbiotoper**

*Skogsmark*

De skogsmarker som kan komma att påverkas är naturvärdesbiotoperna 12, 8, 7 och 2, för biotopernas lokalisering se Figur 7. Områdena består främst av sumpskog med naturvärdesklass 4. Skogsmarksbiotoperna bedöms därför ha lågt värde, med undantag för nyckelbiotopen, naturvärdeområde 1 enligt NVI, i väst som bedöms ha måttligt värde.

Arbeten kommer främst att utföras inom järnvägsanläggningen. Där avverkning eller röjning krävs kommer markintrånget att minimeras. Lövträd äldre än 140 år och barrträd äldre än 200 år som finns inom nyckelbiotopen kommer att bevaras då det inte kommer utföras några åtgärder inom nyckelbiotopen. Effekten bedöms därför vara liten negativ.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra liten negativ konsekvens för skogsmark efter färdigställda åtgärder.

#### *Våtmark*

Identifierade våtmarksbiotoper bedöms ha lågt värde, med undantag för området längst i öst, naturvärdeområde 14 enligt NVI, som bedöms ha högt värde.

Planförslaget innebär begränsad påverkan på biotoper med naturvärdesklass 4, men ingen påverkan på biotoper med naturvärdesklass 3 respektive naturvärdesklass 2, för biotopernas lokalisering se Figur 7. Planerade arbeten vid den nya planskilda korsningen kommer till viss del att påverka en våtmark med naturvärdesklass 4, naturvärdeområde 6 enligt NVI. Åtgärder har anpassats för att minimera intrånget i det området. Då utredningsområdet innehar flertalet liknande våtmarksområden bedöms planerade åtgärder medföra liten negativ effekt för den typen av våtmarksområden.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra liten negativ konsekvens för våtmarker och naturvärdesbiotoper efter färdigställda åtgärder.

Under byggskedet kan viss påverkan på biotoper i området uppstå till följd av stängselåtgärder och byggnation av den nya planskilda korsningen samt tillfälliga markanspråk. Effekten på biotoper bedöms som liten negativ.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra liten negativ konsekvens för våtmarker och naturvärdesbiotoper i byggskedet.

#### **Arter**

Med de åtgärder som föreslås i planen påverkas revlumner och plattlumner eftersom de växer nära spåret och det nya stängslet. Lummerväxterna är fridlysta men inte rödlistade och bedöms som livskraftiga. Utöver lummerväxterna förekommer vanlig groda och skogsödlå, som är fridlysta men inte rödlistade. Artvärdet bedöms som lågt i utredningsområdet.

Samtliga fridlysta arter som påträffats i inventeringsområdet är tämligen vanliga och förekommer i en stor variation av miljöer i större delen av landet. Det tas därför sällan särskild hänsyn till enskilda fynd av de fyra arterna. Undantaget från detta är viktiga fortplantningsmiljöer för vanlig groda. Den observationen som gjordes rör sig om en individ utan direkt koppling till sådana miljöer. Utifrån detta resonemang samt att åtgärderna berör en begränsad yta till störst del inom järnvägsfastigheten bedöms effekten som neutral.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra neutral konsekvens för artvärden efter färdigställda åtgärder.

Effekter som kan uppstå i byggskedet följer likande resonemang som för driftskedet. Under byggskedet finns dock en risk att enstaka individer av skogsödlor och vanlig groda påverkas av planerade stängselsarbeten. Då arterna är rörliga samt att skyddsåtgärder, som beskrivs i avsnitt 6.6.8, vidtas för att minimera påverkan på naturmiljön, bedöms effekten som neutral.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra neutral konsekvens för artvärden i byggskedet.

## **6.6.4 Grundvatten**

Under byggskedet medför schaktarbeten, vid ny planskild korsning, att tillrinnande grundvatten behöver avledas. Eftersom grundvattennivån ligger nära markytan, kan schaktarbeten medföra tillfällig grundvattensänkning. Den geotekniska undersökningen visar på grovkornigt material som har låg sättningsbenägenhet. I närområdet finns järnvägen, myrmark och enstaka fritidshus.

Området för planerade åtgärder är begränsat och närmsta enskilda vattenbrunn ligger cirka 800 m från planerad planskild korsning och påverkas därför inte av grundvattensänkning. Mellan den planerade planskilda korsningen och myrmarken vid föreslagen parkering finns en grundvattendelare som medför att myrmarken inte avvattnas vid grundvattensänkning. På grund av markens egenskaper bedöms att risken för sättningar är låg till försumbar till följd av grundvattensänkning.

Trafikverket bedömer enligt ovanstående att inga allmänna eller enskilda intressen påverkas till följd av eventuell grundvattensänkning.

## **6.6.5 Ytvatten**

### **Vattenmiljö och miljö kvalitetsnormer**

Vattenmiljön i angränsande vattendrag, inklusive Trollbäcken, bedöms ha ett måttligt värde utifrån dess ekologiska status och naturvärdesklass 2.

De planerade åtgärderna innebär inga bestående ingrepp i vattendragen. Tvärtom förväntas borttagandet av den olämpliga planskilda korsningen vid Trollbäcken minska risken för dämning och därmed ge en positiv effekt på vattenmiljön efter färdigställande. Under driftskedet bedöms planförslaget inte påverka möjligheten att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer för vattenförekomsten Trollbäcken.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra positiv konsekvens för vattenmiljö och miljö kvalitetsnormer i driftskedet.

Under byggskedet sker rivningsarbeten manuellt utan att maskiner används i vattendraget, vilket medför endast liten till försumbar påverkan, exempelvis i form av viss grumling. Med planerade skyddsåtgärder, som beskrivs i avsnitt 6.6.8, bedöms effekten under byggskedet som neutral.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra en neutral konsekvens för vattenmiljö och miljö kvalitetsnormer under byggskedet.

### **Avrinningsområde**

Avrinningsområdet inom utredningsområdet ska inte förändras utan avrinningen leds som tidigare till befintligt vattendrag, via trummor under järnvägen, inom avrinningsområdet utan att påverka dess vattendelare.

### **Avvattning**

Befintliga trummor under järnvägen kommer inte att påverkas av planerade arbeten. Sammantaget bedöms planförslaget medföra neutral konsekvens för ytvatten avseende avvattning i driftskedet.

Under byggskedet medför schaktarbeten för den nya planskilda korsningen att tillrinnande ytvatten behöver avledas och läns pumpas mot exempelvis angränsande dike längs järnvägen. Diket avleder vatten från området i dagsläget som sedan diffust sipprar genom järnvägsbanken. Effekten på ytvatten bedöms som neutral.

Samtantaget bedöms planförslaget medföra neutral konsekvens för ytvatten avseende avvattning i byggskedet.

### **Strandskydd**

Planerade åtgärder att stänga befintliga korsningar över järnvägen minskar antalet möjligheter att ta sig till Sikträskets strand. Föreslagen nya planskild korsning, tillsammans med plankorsningen vid Sikträsk bangård, kommer att möjliggöra fortsatt åtkomst till Sikträskets strand. Planförslaget innebär ingen förändring för djur och växtliv inom strandområdet, då förslaget innebär att nytt stängsel sätts upp på ungefär samma plats som i dagsläget.

Under byggskedet kommer majoriteten av planerade arbeten att utföras inom strandskyddsområdet för Sikträsket. Planerade arbeten längs järnvägen begränsar antalet möjligheter att ta sig till Sikträskets strand, i och med att byggstängsel föreslås att sättas upp etappvis längs sträckan. Med föreslagen ordning på utförande av arbeten kommer strandskyddets syfte att tillgodose allemansrättsliga tillgångar till strandområden att uppfyllas.

Järnvägsplanen bedöms inte motverka strandskyddets syfte med att trygga förutsättningarna för allemansrättsliga tillgångar till strandområden och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten.

## **6.6.6 Allmänhetens möjlighet till rekreation och friluftsliv**

Allmänhetens möjlighet till rekreation och friluftsliv bedöms ha ett måttligt värde i och med att det finns goda möjligheter för vistelse i naturen samt vinteraktiviteter i området.

Allmänhetens tillgång till sjön bedöms inte begränsas med anledning av projektet, möjlighet att korsa spåret kommer att finnas vid den nya planskilda korsningen, tillsammans med plankorsningen vid Sikträsk bangård. Dessa korsningar blir säkrare än i dagsläget på grund av att den ena är planskild och den andra är bevakad. Med anledning av den ökade säkerheten bedöms effekten som positiv för det rörliga friluftslivet och rekreationsmöjligheterna för allmänheten.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra positiv konsekvens för allmänhetens möjlighet rekreation och friluftsliv efter färdigställda åtgärder.

### **6.6.7 Barriärpåverkan för fritidshusområde**

Värdet av de befintliga korsningarna längs sträckan bedöms som stort, då fastighetsägare och stugägare nyttjar korsningarna för åtkomst till deras fastigheter.

I och med att stängsel sätts längs båda sidor av järnvägen samt att alla korsningar längs aktuell järnvägssträcka stängs, så kommer möjligheten att nyttja tidigare korsningar försvinna. Barriäreffekten för fritidshusområdet längs Sikträskets strand kommer att öka längs med sträckan och vara som störst för de fritidshus som ligger längst ifrån en korsning. Den längsta sträckan till fritidshus blir över 1 km längre jämfört med dagsläget. Med anledning av det ökade avståndet mellan korsningarna bedöms effekten som stor negativ för fritidshusen längst ifrån en korsning. För fritidshusen närmast korsningarna bedöms effekten som neutral.

Sammantaget bedöms konsekvensen för barriärpåverkan som neutral till stor negativ efter färdigställda åtgärder.

Under byggskedet kommer byggstängsel att sättas upp runt arbetsområdet vilket medför en begränsad framkomlighet runt arbetsområdet. Arbeten utförs främst inom järnvägsanläggningen och föreslås att utföras i etapper för att möjliggöra åtkomst. Effekten bedöms utifrån resonemanget som liten negativ.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra liten negativ konsekvens för barriärpåverkan under byggskedet.

### **6.6.8 Skyddsåtgärder under byggtiden**

Trafikverkets generella skyddsåtgärder avseende återställning av naturmark, kulturhistoriska lämningar, förorenad mark, vattenbrunnar, skydd av naturområden, störningar och eventuella skador med mera ska följas under byggtiden. Nedan beskrivs de projektspecifika skyddsåtgärderna och försiktighetsmåten:

- För att skydda vattentillgångar, vattendrag och Sikträsket under byggtiden får tankning av fordon endast ske på anvisade platser.
- Vid arbeten som medför risk för grumling i Trollbäcken vidtas åtgärder för att minska grumling. Om bottenstrukturer förändras i samband med arbeten i Trollbäcken ska de återställas. Det översta bottenlagret ska bestå av material med rundade kanter så nära ursprunglig botten som möjligt.
- För att skydda den fridlysta arten skogsödla får inga stenrösen förstöras under byggtiden. Om de steniga miljöerna vid bäcken påverkas, ska de återställas.
- För att inte störa fiskars lek får inga arbeten utföras i Trollbäcken under perioden 1 maj till 15 juni eller 15 september till 15 oktober. Dessa restriktioner gynnar även enstaka individer av vanlig groda.
- Åtgärder bör utföras under barmarkssäsongen för att inte påverka rennäringen.

- Karaktärisering av massor ska genomföras för bedöma om de kan återanvändas eller transporteras till avfallsanläggning.
- Trafikverket försöker förebygga och begränsa störningar samt skador under byggtid för fritidshusägare i närheten genom att stängsla in arbetsområdet och utföra arbeten i etapper. Det gäller även miljö med värdefulla natur- eller kulturvärden.

## **6.7 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser**

### **6.7.1 Förslag till åtgärder utanför järnvägsplan**

Nedan beskrivs de ytterligare effekter och konsekvenser som kan uppstå till följd av arbeten som ingår i lantmåteriförrättningen, utöver de effekter och konsekvenser som uppstår i järnvägsplanen.

#### **Ytvatten**

Intill inventeringsområdet för NVI ligger Sikträsket som ingår i Natura 2000-området Torne och Kalix älvssystem (SE820430). Bottenmiljöerna och stränderna utmed inventeringsområdet utgörs av sand, sten och grus på långgrund botten. Potentiella lekområden för fisk har identifierats vid naturvärdesinventeringen längs Sikträskets strand. Vattnet är förhållandevis klart, men något brunfärgat av humussyror.

I och med att viss utfyllnad i Sikträsket föreslås, kommer delar av Sikträskets strand och Natura 2000 att påverkas. Preliminärt uppgår den totala yta av Sikträsket som fylls ut till maximalt 600 kvadratmeter. Vidare utredning av påverkan föreslås till Lantmåteriförrättningen. Med anledning av att åtgärder som kommer att utföras i Sikträsket är avgränsade till en liten yta av Natura 2000-området, bedöms att det inte krävs ett separat tillstånd för intrång i Natura 2000-området. För de föreslagna utfyllnadsarbetena i Sikträsket bedöms preliminärt att en anmälan om vattenverksamhet behövs.

De enklare brokonstruktionerna som föreslås över de fyra vattendragen, inklusive Trollbäcken, väntas medföra påverkan på vattendragen. För den föreslagna brokonstruktionen i vid Trollbäcken bedöms att en anmälan om vattenverksamhet behövs eftersom utfyllnad krävs inom vattenområdet vid högsta högvatten. Utfyllnad kommer inte påverka vattendraget vid normalvattenstånd. Ställningstagande om behov av anmälan eller tillstånd för vattenverksamhet upprättas av Trafikverket för övriga vattendrag.

#### **Strandskydd**

Gångstråket berörs av strandskyddat område. Gångstråket bedöms inte motverka strandskyddet. Det kommer dock krävas en ansökan om strandskyssdispens för att anlägga gångstråket.

#### **Allmänhetens möjlighet till rekreation och friluftsliv**

Gångstråket möjliggör åtkomst till Sikträskets strand. Gångstråket bidrar även till att möjligheten för rekreation och friluftsliv bibehålls i området.

#### **Barriärpåverkan för fritidshusområde**

Gångstråket möjliggör åtkomst till Sikträskets strand. Gångstråket bidrar även till att möjligheten för stugägare, fotgängare och förare av enklare fordon att röra sig längs Sikträskets strand bibehålls.

### **6.7.2 Ledningar**

Längsgående ledningar som inte påverkas ska hanteras i dialog med ledningsägaren, så att de skyddas på lämpligt vis under byggnation.

Den markförlagda lågspänningsledningarna och den luftburna lågspänningsledningen påverkas bitvis av det planerade gångstråket, vilka behöver samordnas med berörd ledningsägare.

Kopparkabeln som är tagen ur drift är blymantlad och ska därför hanteras därefter, om den schaktas fram.

Utifrån ovanstående resonemang bedöms påverkan på ledningarna som försumbara.

### **6.7.3 Sikträsk bangårdsförlängning**

Arbeten vid Sikträsk bangårdsförlängning påbörjades under 2025. Åtgärderna, ny järnvägs korsning med viltstängsel, bommar och trafikljus, i kombination med planerade åtgärder i aktuell järnvägsplan, medför säkra anslutningsvägar och ökar den generella säkerheten inom området.

## 7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

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

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

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

Sammanfattningsvis bedömer Länsstyrelsen att åtgärdens miljöpåverkan bör bli begränsad.

## 8 Samlad bedömning

Tabell 5 redovisar den samlade bedömningen av planförslaget. För motivering och konsekvenser se kapitel 6.

Tabell 5 Samlad bedömning av planförslaget

| Aspekter                   |                                                        | Samlad bedömning          | Samlad bedömning byggskede |
|----------------------------|--------------------------------------------------------|---------------------------|----------------------------|
| Trafik och användargrupper | Järnvägens trafik och standard                         | Positiv                   | -                          |
|                            | Trafik och användargrupper                             | Positiv                   | -                          |
| Landskapet och bebyggelsen | Lokalsamhälle och regional utveckling                  | Neutral/<br>Positiv       | -                          |
|                            | Landskapet och bebyggelsen                             | Neutral                   | -                          |
| Miljö och hälsa            | Rennäring                                              | Positiv                   | Neutral                    |
|                            | Riksintressen                                          | Positiv/<br>neutral       | Måttligt negativ/neutral   |
|                            | Naturmiljö                                             | Liten negativ             | Liten negativ              |
|                            | Grundvatten                                            | -                         | -                          |
|                            | Ytvatten                                               |                           |                            |
|                            | - Vattenmiljö och MKN                                  | Positiv                   | Neutral                    |
|                            | - Strandskydd                                          | Neutral                   | Neutral                    |
|                            | Allmänhetens möjlighet till rekreation och friluftsliv | Positiv                   | -                          |
|                            | Barriärpåverkan för fritidshusområde                   | Neutral till Stor negativ | Liten negativ              |

### 8.1 Bedömd måluppfyllelse

**Ändamål:** Projektet bedöms uppnå ändamålet med att förbättra trafiksäkerheten och förbättra arbetsmiljön för lokförare.

**Projektmål:** Projektmålet att ta bort samtliga registrerade plankorsningar och olovliga korsningar längs Sikträskets strand bedöms uppnås. Projektmålet att ersätta samtliga

registrerade plankorsningar och olovliga korsningar med en ny planskild korsning bedöms uppnås. Projektmålet att anlägga ett stängsel längs med järnvägen bedöms uppnås.

**Transportpolitiska mål:** Projektet bedöms bidra till det övergripande målet eftersom projektet bidrar till ökad robusthet för järnvägsanläggningen. Projektet bedöms bidra till funktionsmålet eftersom projektet bidrar till ökad robusthet för järnvägsanläggningen, även om antalet plankorsningar minskar. Projektet bedöms bidra till hänsynsmålet eftersom säkerheten på sträckan förbättras.

## 9 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler

Miljöbalkens allmänna hänsynsregler ska följas av alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet.

### **Bevisbörderegeln**

I projektet har Trafikverkets verktyg för miljösäkring använts i syfte att säkerställa hanteringen av de miljöfrågor som uppstår. Genom uppföljnings- och kontrollprogram som tas fram inför byggskedet kan effekten av föreslagna åtgärder följas upp.

### **Kunskapskravet**

Kunskapskravet uppfylls genom att Trafikverket har initierat utredningar på områden där kunskapen varit bristfällig samt genom att samråd ska hållas med myndigheter och enskilt berörda. Den kunskap som har inhämtats i detta tidiga skede, har påverkat järnvägsplanen så att negativa miljökonsekvenser kan undvikas eller begränsas. Kunskapskravet bedöms även tillgodoses genom att Trafikverket har kompetent personal inom den egna organisationen samt genom att kunskapskrav ställs vid upphandling av konsulttjänster och entreprenader.

### **Försiktighetsprincipen**

Försiktighetsprincipen följs genom att åtgärder föreslås, eller anpassningar av järnvägsutformningen görs, för att begränsa eller förhindra negativ påverkan, redan där risk för negativ påverkan uppstår.

### **Produktvalsprincipen, Hushållnings- och kretsloppsprinciperna, Lokaliseringsprincipen och Skälighetsregeln**

Genom järnvägsplanens utförande, miljöskyddsåtgärder samt att Trafikverket ställer krav på materialanvändning och val av produkter i upphandlingen, tillgodoses produktvalsprincipen, hushållnings- och kretsloppsprinciperna, lokaliseringsprincipen och skälighetsregeln. Massbalans eftersträvas vid byggnationen och där överskott av massor uppstår eftersträvas återanvändning.

### **Skadeansvaret**

Som verksamhetsutövare har Trafikverket ansvaret för de åtgärder som genomförs och uppfyller därmed skadeansvaret.

# 10 Markanspråk och pågående markanvändning

Den mark som tas i anspråk redovisas i plan som järnvägsmark med äganderätt eller tillfällig nyttjanderätt. Markanspråk för järnvägsplanen redovisas på illustrationskartor, se Bilaga 1.

## 10.1 Järnvägsmark med äganderätt

Den mark som tas i anspråk med äganderätt är sådan mark som behövs för järnvägsanläggningen och som inte kan kombineras med annan markanvändning. Markanspråket krävs för att ge plats åt den nya plankorsningen, skärning, diken, stängsel och övriga anläggningsdelar.

## 10.2 Mark med tillfällig nyttjanderätt

Under byggnadstiden behövs mark för etableringsytor (ytor för uppställning av arbetsbodar, maskiner etc.), tillfälliga upplag, anläggningsarbeten, byggtrafik, samt åtkomst till arbetsområdet. Marken behövs för att arbetena ska kunna bedrivas effektivt.

## 10.3 Järnvägsmark med servitutsrätt

Järnvägsmark med servitutsrätt innebär mark som tas i anspråk för järnvägsanläggningen. Markanspråket utgörs av en serviceväg för åtkomst till den planskilda korsningen på båda sidor om järnvägen. Den totala ytan för servituträtt är 1973 kvm.

## 10.4 Konsekvenser för pågående markanvändning

Konsekvenser för pågående markanvändning innebär att sex registrerade plankorsningar inom järnvägsplanen tas bort och ersätts med en ny planskild korsning. Den nya planskilda passagen placeras huvudsakligen inom befintlig järnvägsanläggning.

De fastigheter som påverkas av att dessa passager stängs får andra angöringsvägar via det föreslagna gångstråket. Detta regleras i den framtida lantmäteriförrättningen.

De fastigheter som ligger vid den planskilda korsningen påverkas av järnvägsplanen. Konsekvenserna för dessa är neutral.

# 11 Fortsatt arbete

## 11.1 Bygghandling

När järnvägsplanen fastställts kommer en bygghandling att upprättas. Bygghandlingen innehåller tekniska beskrivningar med krav som gäller järnvägens funktion. Bygghandlingen fungerar som underlag för byggarbetet och innehåller också krav på försiktighetsmått och skyddsåtgärder.

## 11.2 Lantmäteriförrättning

Se kapitel 5.4 Förslag till åtgärder utanför järnvägsplan och kapitel 6.7.1 Förslag till åtgärder utanför järnvägsplan.

Trafikverket kommer att ansöka om lantmäteriförrättning för anordnande av gångstråk samt upphävande av befintliga rättigheter att passera järnvägen i plan.

För den föreslagna brokonstruktionen i vid Trollbäcken bedöms att en anmälan om vattenverksamhet behövs eftersom utfyllnad krävs inom vattenområdet vid högsta högvatten. Utfyllnad kommer inte påverka vattendraget vid normalvattenstånd.

Inga plankorsningar eller passager stängs förrän lantmäteriförrättningen är antagen och alternativ angöringsväg är färdigställd.

## 11.3 Utredning av grundvatten och geohydrologi

Inför arbeten med ny planskild korsning ska en utredning av grundvattennivå och geohydrologi utföras för att bedöma påverkan och åtgärder till följd av tillfällig eller permanent grundvattensänkning.

## 11.4 Dispenser, tillstånd och anmälningar

I arbetet med järnvägsplanen har nedanstående behov av anmälningar, dispenser och tillstånd identifierats. I senare skeden kan ytterligare behov komma att identifieras, varför listan kan komma att ändras. Identifierade behov av anmälningar, tillstånd och dispenser:

- Vid tillfällig grundvattensänkning ska eventuellt tillstånd för vattenverksamhet upprättas, beroende på vad undersökningar av geohydrologi och grundvatten resulterar i.

### 11.4.1 Strandskydd och 12:6-samråd

Åtgärder enligt en fastställd järnvägsplan är undantagna från vissa förbud och skyldigheter enligt miljöbalken.

Förbuden mot åtgärder inom strandskyddsområde enligt 7:15 MB gäller inte byggande av allmän järnväg. Prövning enligt dessa bestämmelser inkluderas i planens fastställelse.

För åtgärder som innebär en väsentlig ändring av naturmiljön krävs ingen separat anmälan för samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken om de behandlas i samråd i planläggningsprocessen och fastställs i en järnvägsplan. Undantaget gäller samtliga verksamheter och åtgärder som behövs för att bygga järnvägen och som fastställs och ingår i järnvägsmark eller område för tillfällig nyttjanderätt. Exempel på verksamheter och åtgärder är bland annat upplag och etableringsytor.

## 11.5 Uppföljning och kontroll

Trafikverket kommer att följa upp miljöåtgärder och arbetar systematiskt med miljösäkring i projektet. Trafikverket använder mallen "Miljösäkring plan och bygg" för att systematisera alla miljökrav som ställs på projektet. Mallen fungerar som ett hjälpmedel för att kvalitetssäkra att miljökrav som t.ex. skyddsåtgärder och försiktighetsmått utreds mer i detalj när det behövs och inarbetas i bygghandlingar och förfrågningsunderlag för entreprenaden. Under entreprenaden används denna mall för att kvalitetssäkra att åtgärder och kontroller genomförs.

Vid upphandling av entreprenör kommer miljökrav att ställas. Entreprenören ska upprätta en miljöplan för arbetets genomförande innan arbetena påbörjas. I miljöplanen ska bland annat skyddsåtgärder och försiktighetsmått beskrivas.

Ett kontrollprogram kommer att upprättas där projektets påverkan under byggskede och drifttid följs upp.

# 12 Genomförande och finansiering

## 12.1 Formell hantering

### 12.1.1 Fastställelseprövning

Denna järnvägsplan kommer att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar järnvägsplanen. De sakägare som berörs kommer då att kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Järnvägsplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på järnvägsplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa järnvägsplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur järnvägsplaner och vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 2 kap 12–15 §§ lag (1995:1649) om byggande av järnväg respektive 17–18 §§ väglagen (1971:948).

När järnvägsplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att järnvägsbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för järnvägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Inlösen kan ske genom att Trafikverket ansöker om lantmäteriförrättning hos lantmäterimyndigheten eller genom att Trafikverket träffar avtal med berörda fastighetsägare i förväg och sedan lämna över avtalet till lantmäterimyndigheten, där den förvärvade marken överförs till en av Trafikverkets fastigheter. Lantmäteriets beslut kan överklagas till mark- och miljödomstolen

Järnvägsplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja

använda mark tillfälligt så fort järnvägsplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i järnvägsplanen.

### **12.1.2 Fastställelsebeslutets omfattning**

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs och eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när järnvägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till järnvägsplanens plankartor.

### **12.1.3 Rättsverkningar och fastställelsebeslut**

Inlösen kan ske genom att Trafikverket ansöker om lantmäteriförrättning hos lantmäterimyndigheten eller genom att Trafikverket träffar avtal med berörda fastighetsägare i förväg och sedan lämna över avtalet till lantmäterimyndigheten, där den förvärvade marken överförs till en av Trafikverkets fastigheter. Lantmäteriets beslut kan överklagas till mark- och miljödomstolen.

Järnvägsplanen ger också rätt till att tillfälligt använda mark som behövs för byggandet av anläggningen. I fastighetsförteckningen samt på plankartorna framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, arealer som berörs, under hur lång tid den ska användas samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

### **12.1.4 Kommunal planer**

Den fysiska planeringen i Gällivare kommun utgår från Översiktsplan Gällivare kommun 2014 antagen 14-11-17. Sikträsk ligger utanför detaljplanlagt område och berör därför inga detaljplaner. I översiktsplanen ligger Sikträsk inom prioriterat järnvägsstråk för person- och godstrafik. Marken är avsatt för framtida utveckling av järnvägen med bland annat mötesstationer och dubbelspår.

Planen berörs av områdesbestämmelser för Sikträsket (25-P97/5). Områdesbestämmelserna styr största tillåtna byggnadsarea per tomt (100 kvadratmeter) och minsta tillåtna tomtstorlek för fritidshus (1500 kvadratmeter). Järnvägsplanen strider inte emot områdesbestämmelserna för Sikträsket (25-P97/5).

## **12.2 Genomförande**

### **12.2.1 Organisation**

Trafikverket ansvarar för upprättande och granskning av järnvägsplanen.

Järnvägsplanens fastställelse prövas av enheten för juridik och planprövning inom Trafikverket.

Trafikverket handlägger marklösenfrågor samt ansvarar för upphandling av konsulter och entreprenörer. Trafikverket utför även byggledning och kontrollerar arbetet under byggtiden.

### **12.2.2 Tidplan**

En preliminär tidplan är satt till att färdigställa järnvägsplan under perioden 2025–2026, varefter projektering sker under 2027 och byggandet startar tidigast 2027.

### **12.2.3 Kostnadsbedömning**

Kalkylerad totalkostnad för Anläggningskostnad är 28 678 000 kr

### **12.2.4 Finansiering**

Åtgärderna som presenteras inom järnvägsplanen ryms inom Trafikverkets SINV (Små Investeringar i Nationell Statlig Infrastruktur).

# Referenser

- Gällivare Kommun. (1996-12-03). *Områdesbestämmelser för Sikträsket (25-P97/5) Laga kraftvinnande 1996-12-03.*
- Gällivare Kommun. (2014-11-17). *Översiktsplan*. Gällivare Kommun. Hämtat från Gällivare översiktsplan, antagen av Kommunfullmäktige 2014-11-17.
- Ramboll. (2026). *Markteknisk undersökningsrapport, Geoteknik (MUR Geo)*.
- SFS 1995:1649. (u.d.). Lagen om byggande av järnväg. *Ändrad t.o.m. SFS 2017:963.*
- SFS 1998:808. (u.d.). Miljöbalken. *Ändrad t.o.m. SFS 2017:1274.*
- SLU. (2025). *Artdatabanken*. Hämtat från Artfakta: <https://www.slu.se/artdatabanken/>
- Sveriges radio. (den 22 11 2022). *Sveriges radio*. Hämtat från Trafiksäkerhet: <https://www.sverigesradio.se/artikel/trafikverket-satter-upp-sakrare-stangsel-efter-dodsolycka-pa-jarnvagssparet-i-ostersund>
- Trafikverket. (2016). *Åtgärdsvalstudie - Ren och vilt, E10 och Malmbanan söder om Kiruna*. Luleå: Trafikverket.
- Trafikverket. (2023a). *Prioriteringsanalys för faunapassager längs Malmbanan - sträckan Gällivare till Kiruna*. Luleå: Trafikverket.
- Trafikverket. (2023b). *Sikträsk bangårdsförlängning*. Trafikverket.
- VISS. (2025). *Vatteninformationssystem Sverige*. Hämtat från Vattenkartan: <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=1589fd5a099a4e309035beb900d12399>

## Geodata

Geodata användes som underlag till kartillustrationer:

Trafikverket (2025-07-23)

Sametinget (2025-07-22)

Skogsstyrelsen (2025-07-22)

Naturvårdsverket (2025-07-22), Natura2000 (2025-09-17)

Sveriges geologiska undersökning (2025-09-19)

Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå.

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

**[trafikverket.se](http://trafikverket.se)**