

Samrådsunderlag Malmbanan, Plankorsningar Sikträsk

Gällivare kommun, Norrbottens län

Järnvägsplan

Samrådsunderlag, 2025-10-08



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Planbeskrivning Malmbanan, Plankorsningar Sikträsk

Författare: Ramboll

Dokumentdatum: 2025-10-08

Ärendenummer: TRV 2025/46904

Objektsnummer: 189458

Uppdragsnummer: 189458

Version: 1.0

Kontaktperson: Peter Keisu, Trafikverket.

Innehåll

Innehåll	3
1 Sammanfattning	4
2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projekt mål	5
3 Miljöbeskrivning	7
4 Förutsättningar	10
5 Planförslag	23
6 Effekter och konsekvenser av projektet.....	31
7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan.....	40
8 Samlad bedömning	41
9 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler	43
10 Markanspråk och pågående markanvändning.....	44
11 Fortsatt arbete	45
12 Genomförande och finansiering	47
Referenser.....	50

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, då man på vissa ställen inte kommer till stugorna på annat sätt än genom olovliga korsningar. På sträckan är det också nära mellan plankorsningarna och situationen leder till spårspring längst hela Sikträsket. Lokförare har rapporterat om tillbud och incidenter på denna sträcka.

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 olovligt byggda durken under bron dämmer vattenflödet. De befintliga plankorsningarna och olovliga korsningarna avses ersättas med en trafiksäkrare korsningsmöjlighet.

Ett stängsel ska anläggas norr och syd om järnvägsanläggningen för att förebygga framtida spårspring efter färdigställd ombyggnation. Alla planerade åtgärder som ingår i järnvägsplanen kommer att utföras inom järnvägsfastigheten.

Som en effekt av järnvägsplanen kommer en separat lantmäteriförrättning hantera ett förslag på ett nytt enskilt sammanhängande gångstråk på den södra sidan om järnvägen och enskilda parkeringsytor på den norra sidan om järnvägen för stugägare för bättre framkomlighet.

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

Detta dokument är ett kombinerat samrådsunderlag och miljöbeskrivning.

Trafikverket bedömer ej att planen medför betydande miljöpåverkan.

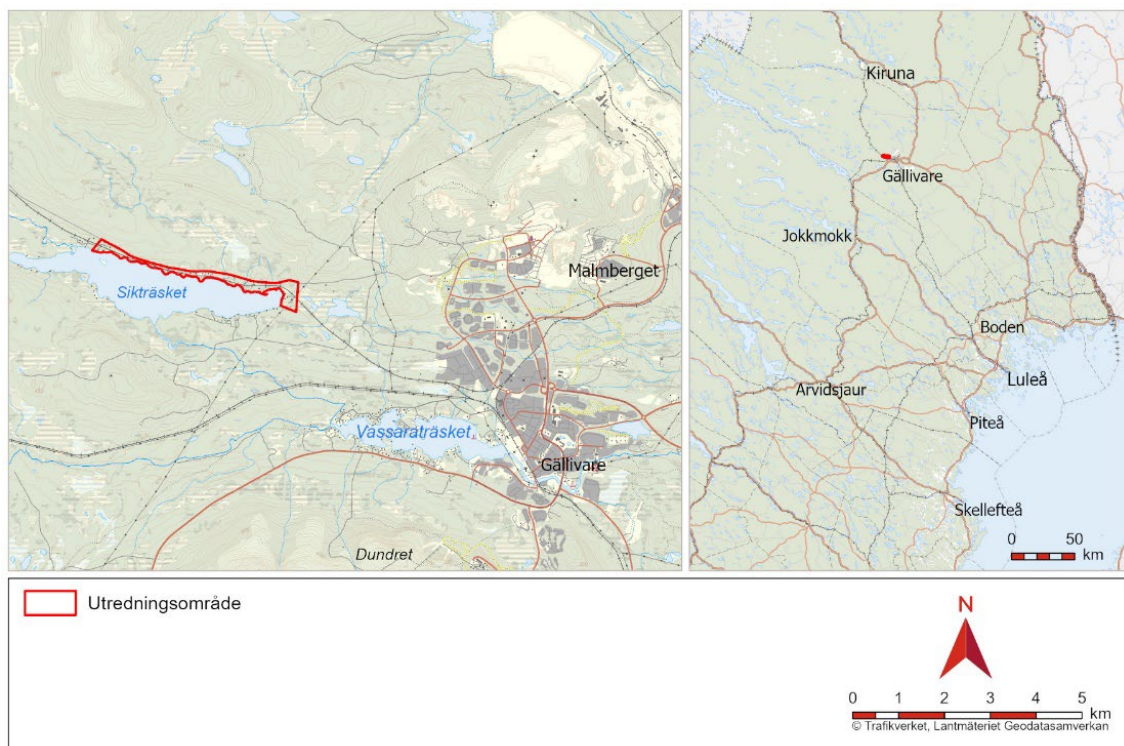
2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

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, då man på vissa ställen inte kommer till stugorna på annat sätt än genom olovliga korsningar. Vid Trollbäcken finns även en olovligt byggd planskild korsning som går över Trollbäcken. På sträckan är det också nära mellan plankorsningarna och situationen leder till spårspring längst hela Sikträsket. Det är olagligt att beträda järnvägen på annat än ordnade överfarter.

Lokförare har rapporterat om tillbud och incidenter på sträckan.

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



Figur 1 Karta över vart utredningsområdet är beläget.

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 ett kombinerat samrådsunderlag 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:

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

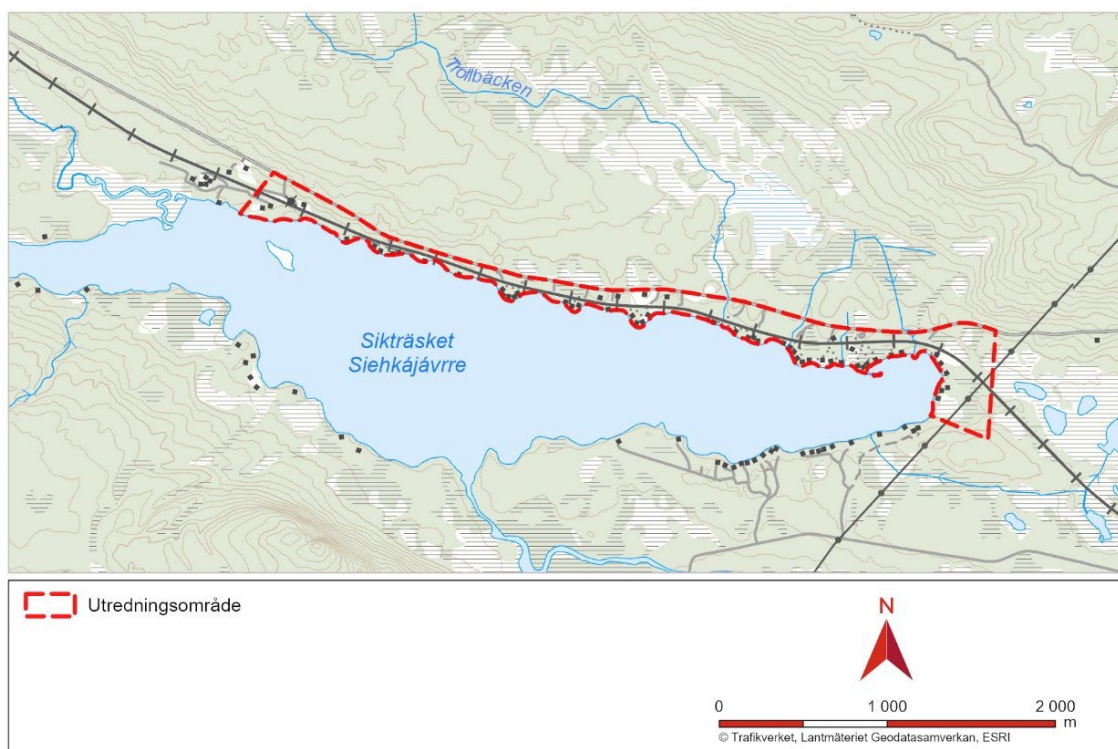
- Övergripande mål: Säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.
- Funktionsmål: Skapa tillgänglighet för resor och transporter
- Hänsynsmål: Främja säkerhet, miljö och hälsa

3 Miljöbeskrivning

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+300 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.

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 utrednings- och inventeringsområde

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.

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 lantmäteriförrättning. De miljöaspekter och intressen som avgränsats bort presenteras i Tabell 1.

Tabell 1 Aspekter som avgränsats bort

Aspekt	Motivering till avgränsning
Buller	Planerade åtgärder är begränsade i tid och antas inte medföra bullernivåer högre än redan befintliga bullernivåer från järnvägen.
Kulturmiljö	Vid sökning i Fornsök finns det inga kulturhistoriska lämningar registrerade inom utredningsområdet för planerade åtgärder.
Förorenad mark	Enligt EBH-karta finns inga identifierade eller riskklassade föroreningar inom påverkansområdet. Planerade åtgärder antas inte medföra spridning av föroreningar.
Areella näringar	Inom påverkansområdet förekommer inget jordbruk eller skogsbruk, enligt Skogsstyrelsen.
Samhällsekonomisk bedömning	Ingår inte i järnvägsplanen
Våtmarksobjekt	I Länsstyrelsens våtmarksinventering finns ett utpekat 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.
Ytvattenförekomsten Sikträsket	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. Planerade åtgärder bedöms inte motverka möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormer för vattenförekomsten.

3.4 Bedömningsgrunder

I bedömningen av miljökonsekvenser vägs miljöaspektens värde samman med effekten. 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

4 Förutsättningar

4.1 Järnvägens funktion och standard

Järnvägsanläggningen ligger på bandel 113 mellan km 1319+000 – 1323+300 i Norrbottens län och är en del av Malmbanan. Järnvägen omfattar ett elektrifierat enkelspår som trafikeras av godståg och järnvägstrafik. Inom utredningsområdet finns registrerade plankorsningar och olovliga korsningar över järnvägen.

4.2 Trafik och användargrupper

4.2.1 Tågtrafik

Sträckan används idag till både godstrafik, 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

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

Norr om och parallellt med befintlig järnväg sträcker sig Harrå Sikträskvägen i östvästlig riktning. Vaghållare 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 meter 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 200 cm högt viltstängsel kommer omgärda bangårdsförlängningen.

4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling

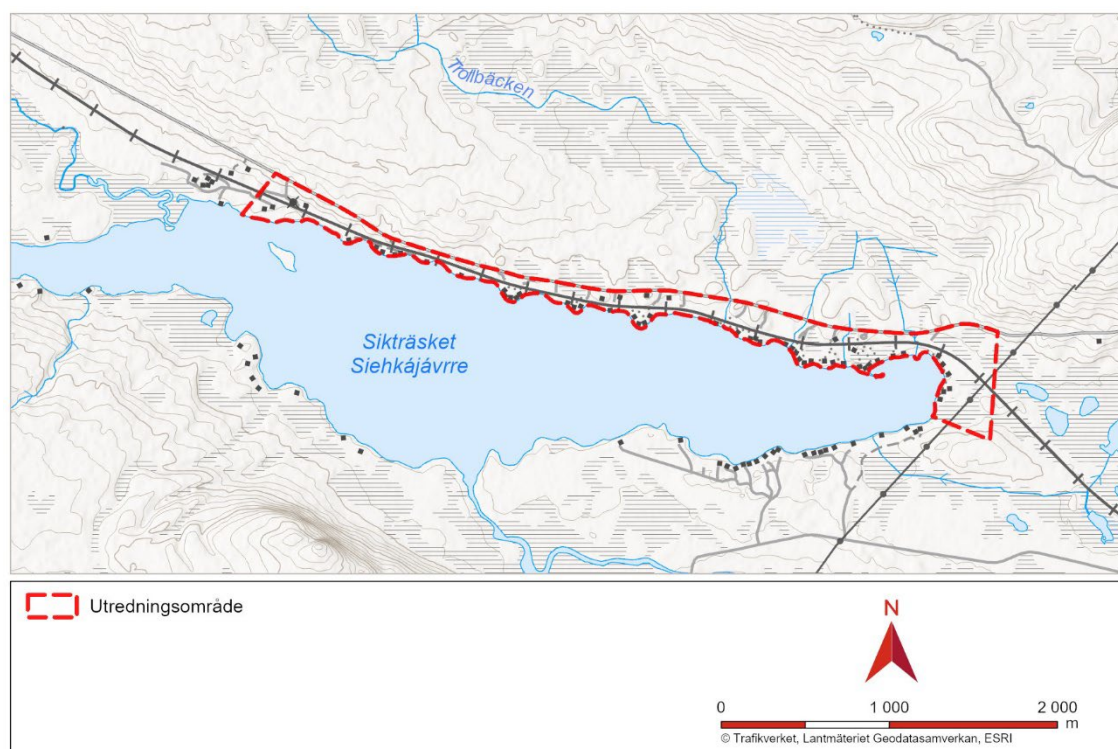
Inom utredningsområdet följer Malmbanan Sikträskets norra strand. Runt Sikträsket finns fritidshusbebyggelse samt några fastboende. För järnvägsplanen finns större delen av fritidshusbebyggelsen söder om järnvägen d.v.s. längs med Sikträskets norra strand.

För området gäller Gällivare Översiktsplan, antagen av Kommunfullmäktige 2014-11-17. Området är utpekat som ”Prioriterat järnvägsstråk – Stråk prioriterat för person och godstrafik på järnväg”. 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).

4.4 Landskapet och staden

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, 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.



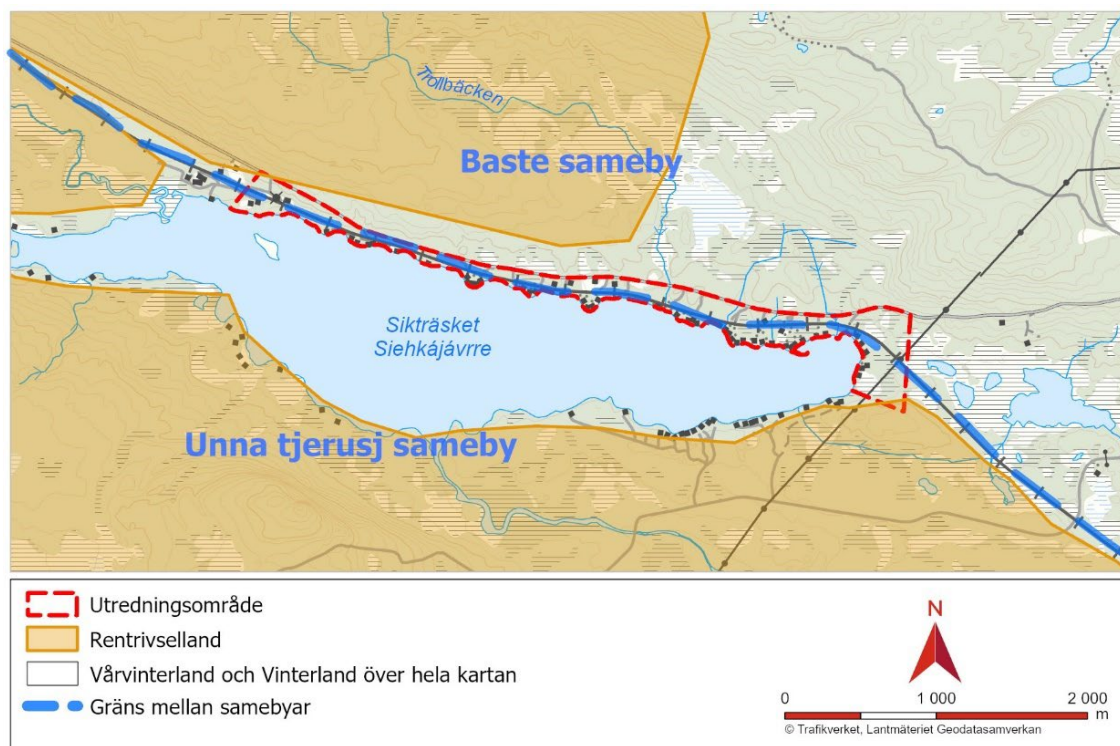
Figur 3 Topografisk karta över området och befintligt järnvägsspår.

4.5 Miljö och hälsa

4.5.1 Rennäring

I anslutning till utredningsområdet finns två fjällsamebyar Unna Tjeursj sameby i söder och Baste čearru sameby i norr. 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 Malmбанan söder om Kiruna (Trafikverket, 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".



Figur 4 Samebyar inom och i anslutning till påverkansområdet.

4.5.2 Riksintressen

Riksintresse rennäring

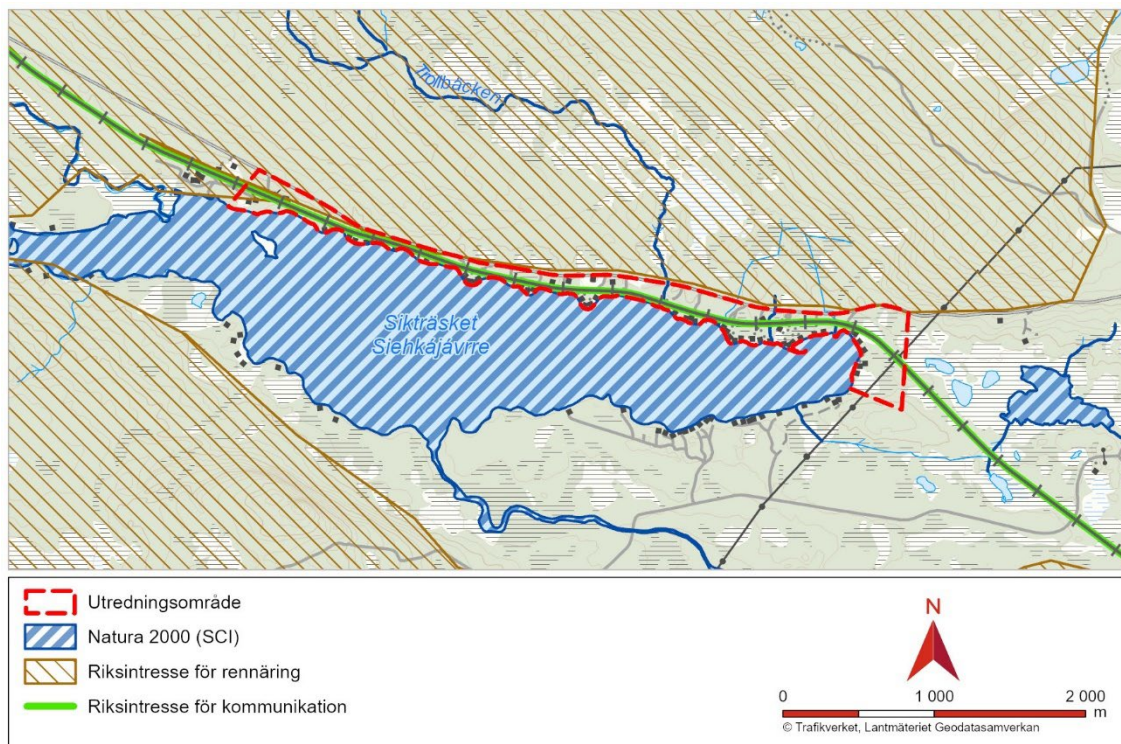
Projektet berörs av riksintresse för rennäringen, med utpekade områden för renskötsel, se Figur 5.

Riksintresse kommunikation

Malmбанan 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 utpekat 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 avvattnings sker mot Sikträsket, se Figur 5.



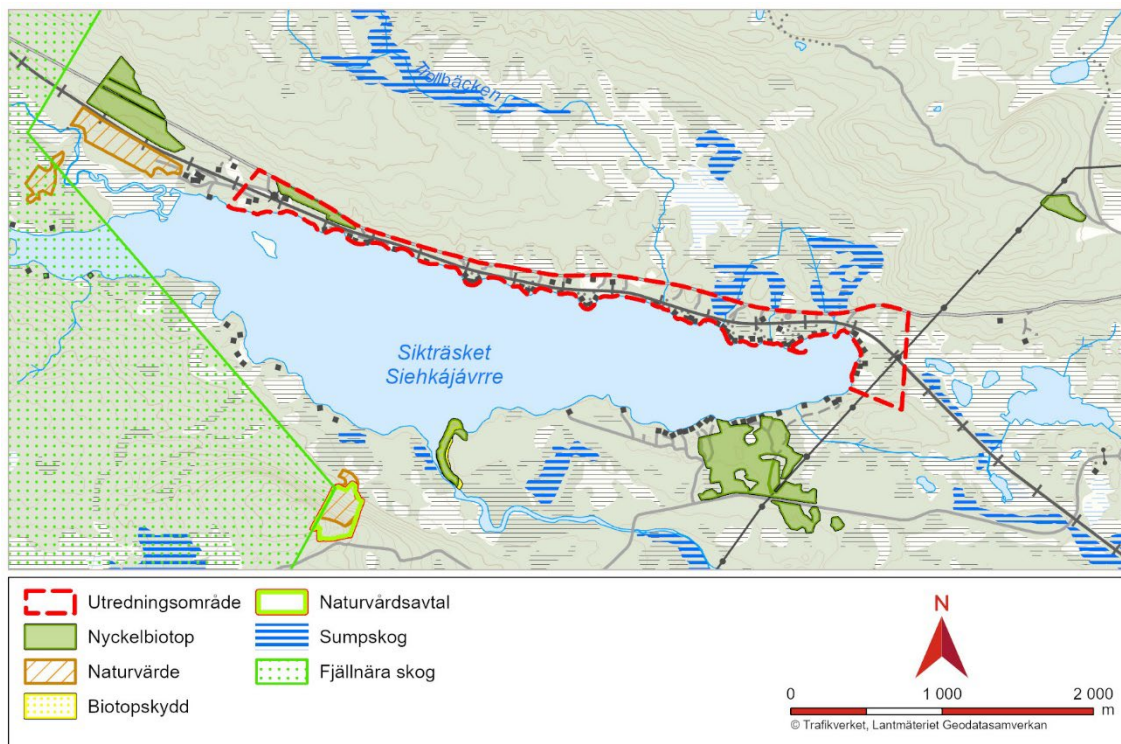
Figur 5 Riksintresse karta

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

Inom det aktuella utredningsområdet finns ett skogligt bevarandevärde i form av en nyckelbiotop, norr om järnvägen men söder om vägen. 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.

Artrik järnvägsmiljö och artportalen

Ett utsök har gjorts från artportalen (SLU, 2025) som omfattar inrapporterade artobservationer under perioden 2015–2025, det vill säga de senaste 10 åren. 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 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 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 utgörs skogen av barrskog och i de lägre delarna är det betydligt fuktigare varvid det finns flera sumpskogsområden, Bilaga 2 beskriver naturbiotopernas artvärden. I den västra delen av området är marken förhållandevis torr och det förekommer tämligen rikligt med äldre tallar, det vill säga tallar som uppnått en ålder uppemot 200 år.

Våtmark

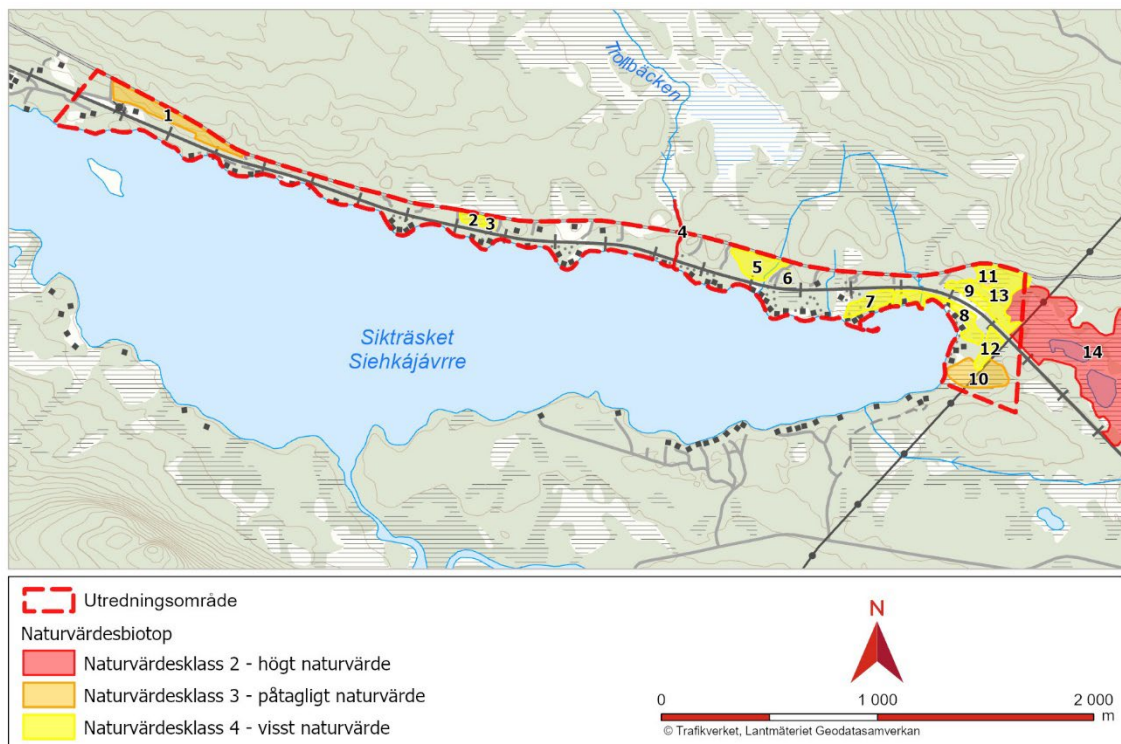
I inventeringsområdet finns ett flertal våtmarker, såväl öppna som trädklädda och mer eller mindre skogbevuxna. De flesta våtmarker i inventeringsområdet har en historik av plockhuggning, vilket medfört att de generellt har sparsamma mängder gamla träd och död ved. De flesta våtmarkerna i inventeringsområdet 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.
- 2 naturvärdesbiotoper med naturvärdesklass 3 (påtagligt naturvärde)
- 10 naturvärdesbiotoper med naturvärdesklass 4 (visst naturvärde)

Naturvärdesbiotoperna finns redovisade översiktligt på karta i Figur 7, samt 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.

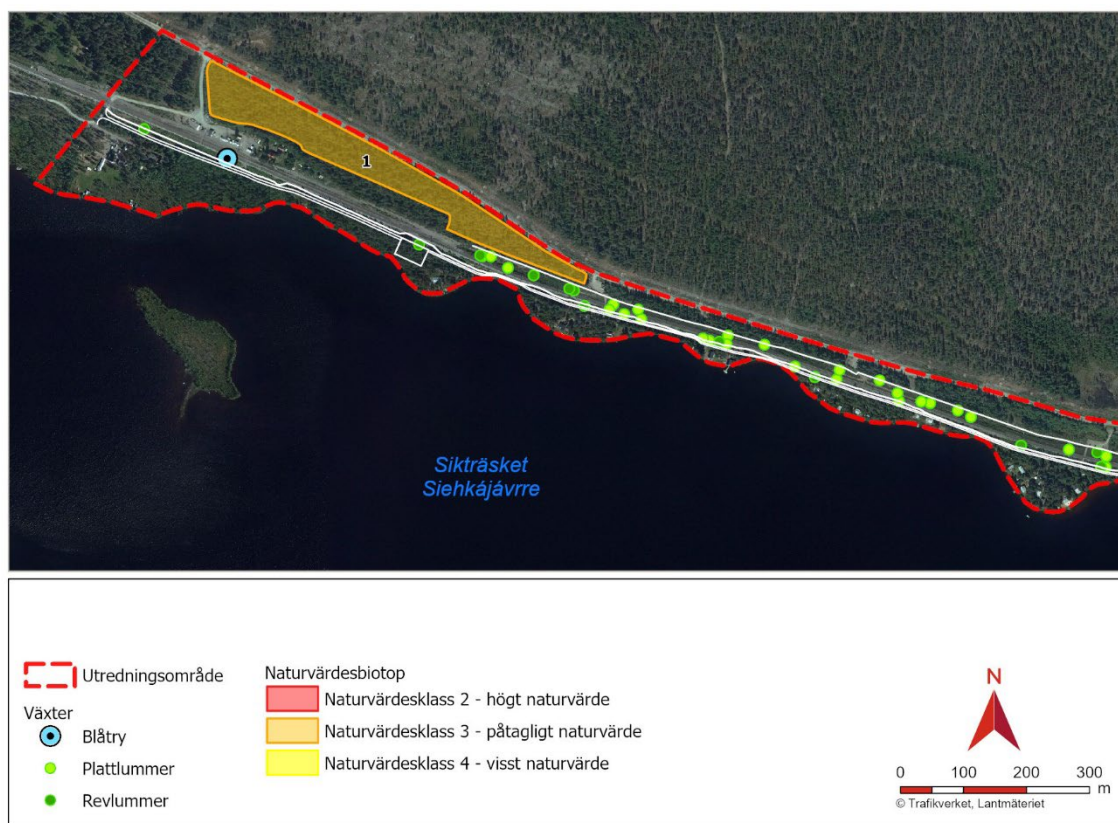
Värdearterna inom inventeringsområdet är främst knutna till våtmarksmiljöer.

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.

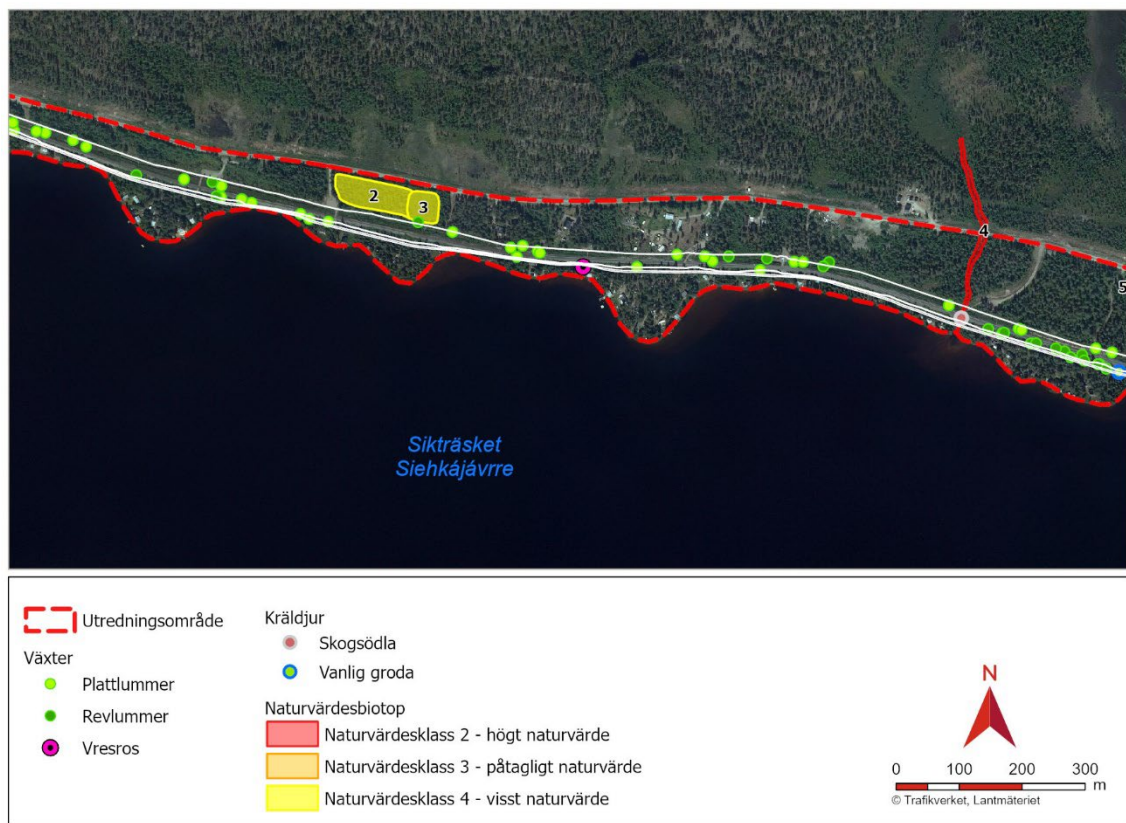
Utöver lummerarterna förekommer vanlig groda och skogsödlor, som är fridlysta men inte rödlistade. Vanlig groda påträffades i den östra delen av inventeringsområdet, nära järnvägen, se Figur 10. Skogsödlor påträffades vid Trollbäcken, se Figur 9. Vanlig groda och skogsödlor finns väl utspridda i hela landet och förekommer på flera platser i Norrbotten och Gällivare kommun. Arterna skogsödlor 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.

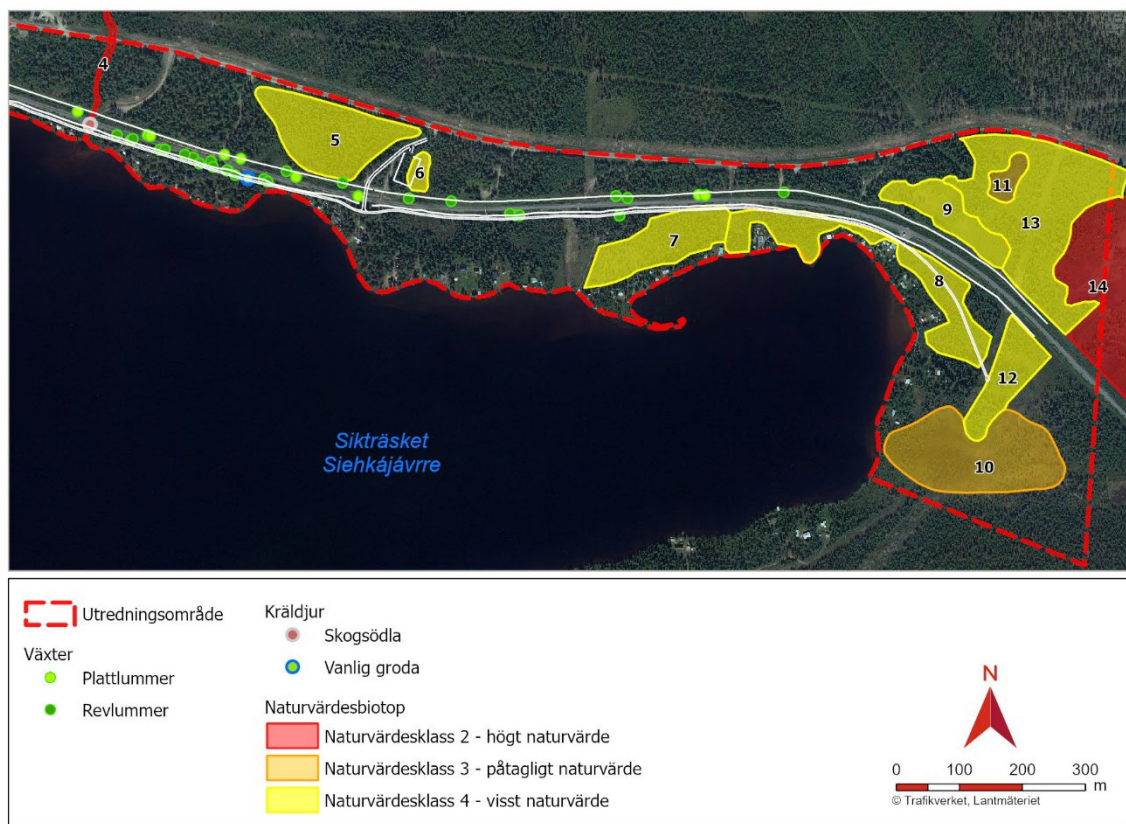
I Figur 8 till Figur 10 redovisas de arter samt naturbiotoper som påträffats vid naturvärdesinventeringen.



Figur 8 Arter och naturbiotoper, västra området



Figur 9 Arter och naturbiotoper, mitten av området



Figur 10 Arter och naturbiotoper, östra området

4.5.4 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 meter mellan strandkanten och järnvägen. Marken lutar till största delen brant ner mot sjön.

Naturvärdesinventering

Det rinner tre mindre bäckar genom inventeringsområdet, Trollbäcken samt två bäckar som saknar namn. Samtliga tre utgör delar av Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem (SE820430). Två av bäckarna utgörs idag mer eller mindre av diken som har påverkats kraftigt av såväl väg som järnväg.

Trollbäcken, är något större än de övriga vattendragen och sträcker sig flera kilometer nordväst från inventeringsområdet. 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. Bottenmiljön utgör inte lekmiljö för fisk, det finns heller inga fynd av flodpärlmussla. I VISS har den ekologiska statusen i Trollbäcken bedömts som måttlig.

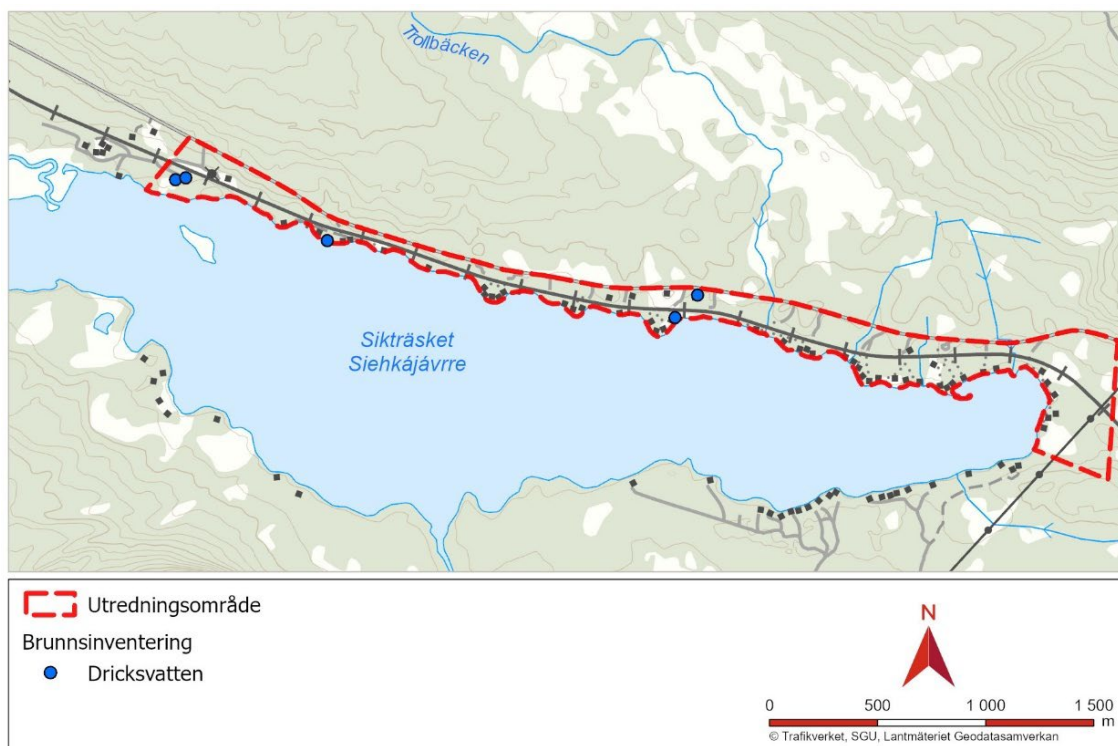
4.5.5 Grundvatten

Det finns ingen grundvattenförekomst i Sikträsk (VISS, 2025). Enligt Sveriges Geologiska Undersöknings (SGU) jordartskarta bedöms grundvattnets strömningsriktning vara i sydlig riktning från spårområden ner mot sjön.

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. Då området runt järnvägen består av flertalet myrmarker antas att grundvattennivån ligger nära markytan.

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, identifierade brunnar redovisas i Figur 11. Samtliga brunnar som identifierats är enskilda vattenbrunnar. Avståndet mellan närmsta brunn och planerad planskild korsning är ca 800 meter.



Figur 11 Resultat från brunninventering. Brunnarnas lokalisering har markerats i webbformulär, varför brunnarnas lokalisering är ungefärlig.

4.5.6 Ytvatten

Vattendraget 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 km² stort. Den sammanlagda ytan som avrinner genom trummor under järnvägen, mot Sikträsket, är ca 13,3 km².

Avvattning

Tio trummor och en bro har identifierats längs aktuell järnvägssträcka. Samtliga trummor är byggda år 1900 och ägs av Trafikverket. Bron beskrivs i avsnitt 4.6.1.

4.5.7 Strandskydd

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

4.5.8 Rekreation och friluftsliv

Inom utredningsområdet och i dess närhet finns ett flertal möjligheter till reaktion och friluftsaktiviteter. 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.

Barriärpåverkan

Befintlig järnväg utgör idag både en fysisk och en visuell barriär. På båda sidor om spårområdet finns renstängsel. De olovliga och registrerade plankorsningarna längs sträckan nyttjas av fastighetsägare och fotgängare. Den olovliga planskilda korsningen vid Trollbäcken nyttjas av skoteråkare, fastighetsägare och fotgängare.

4.6 Byggnadstekniska förutsättningar

4.6.1 Byggnadsverk

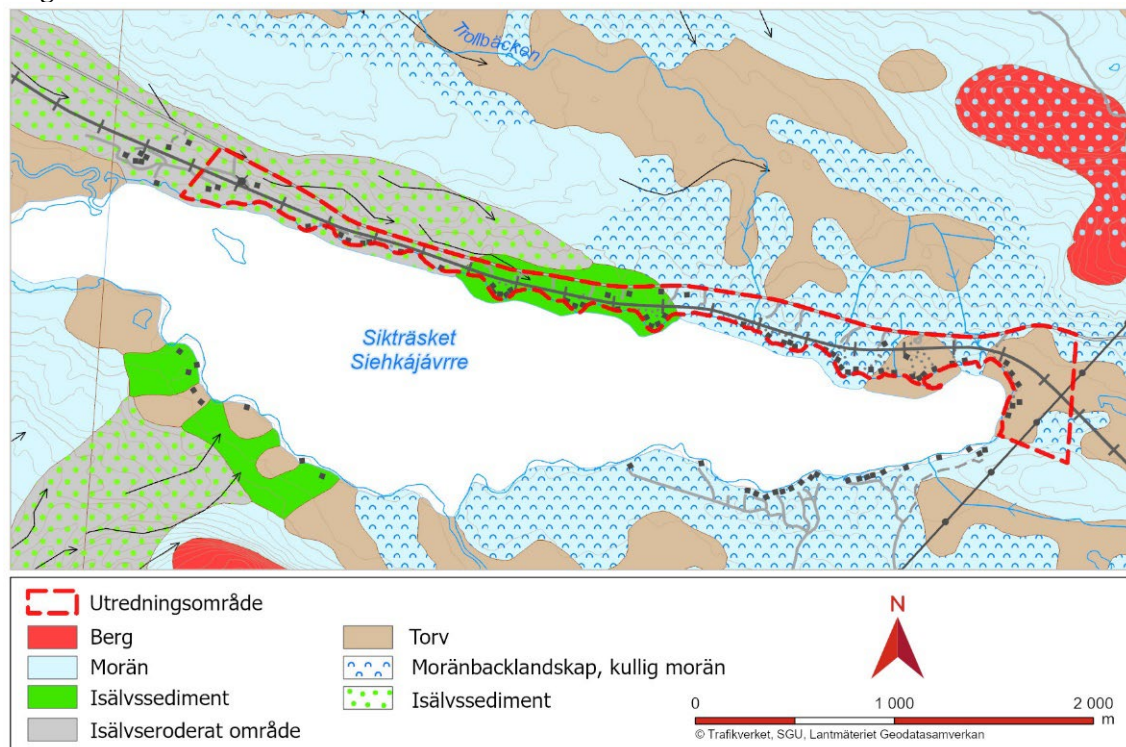
Inom projektets utredningsområde finns idag ett byggnadsverk i form av en järnvägsbro över Trollbäcken. Bron är konstruerad med en överbyggnad av typen fritt upplagd trågbalkbro av armerad betong, medan underbyggnaden består av stenlandfästen. Den totala längden på bron uppgår till 5,4 m i ett spann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

Den olovliga planskilda korsningen vid Trollbäcken består av en ståldurk med ovanliggande slitplank, och orsakar dämning av vattenflödet i Trollbäcken.

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 12. Inga kända grundvattennoteringar finns

längs sträckan.



Figur 12 SGU Jordartskarta

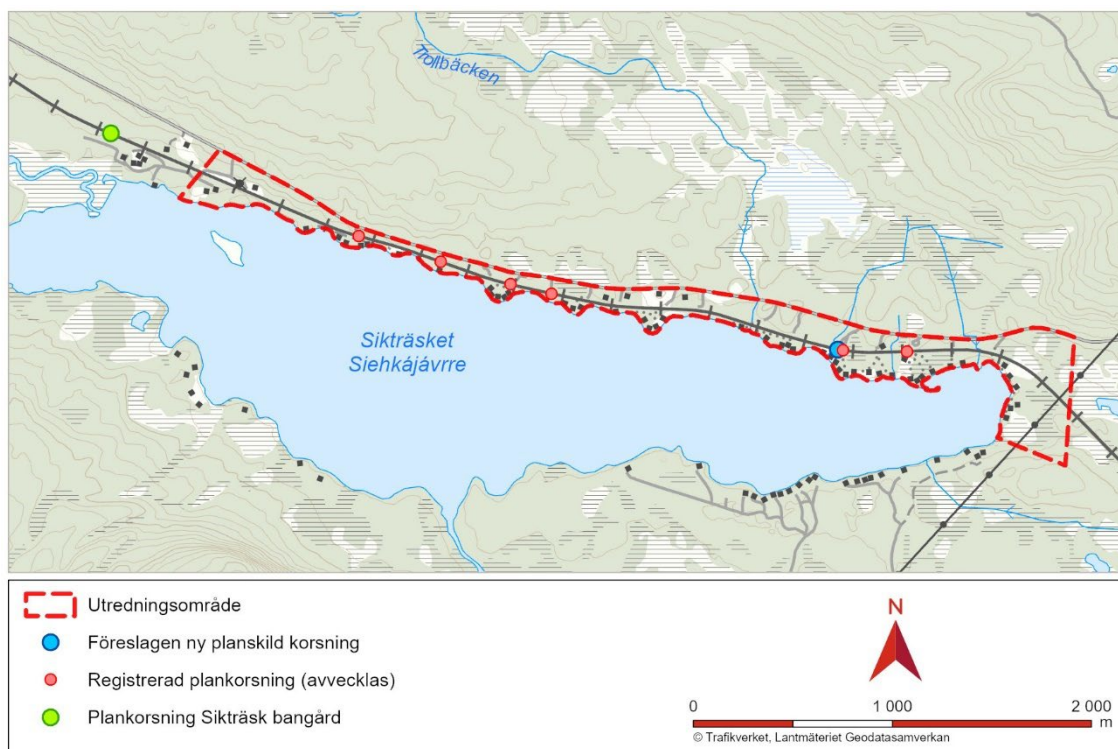
4.6.3 Ledningar

Det finns både nedgrävda, längsgående och korsande luftledningar inom utredningsområdet.

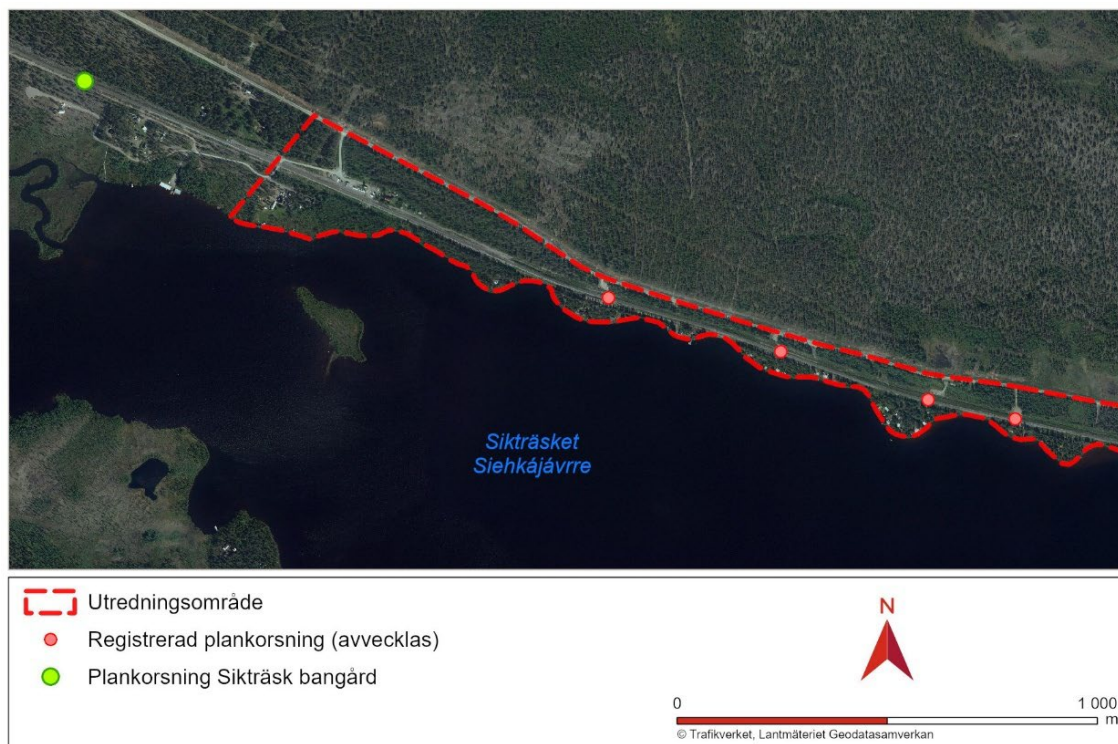
5 Planförslag

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

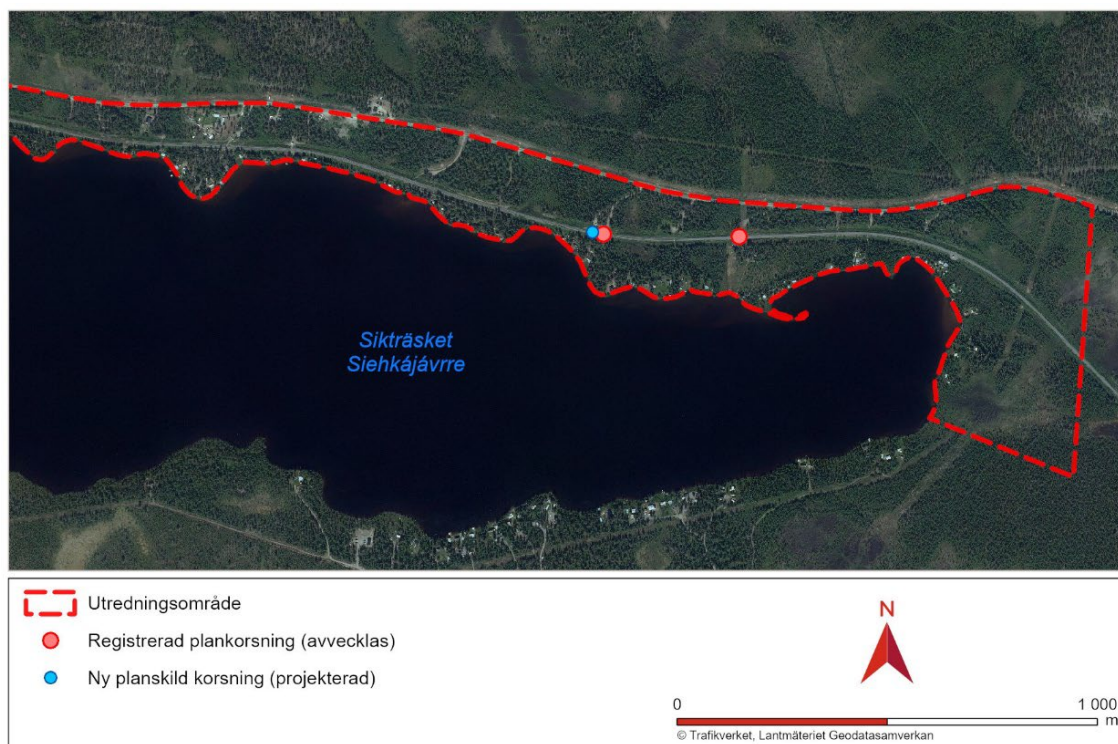
Planförslaget innebär att befintligt renstängsel, som ägs och underhålls av Trafikverket, kommer att bytas ut till nytt viltstängsel längs den södra sidan av järnvägen och till nytt panelstängsel längs den norra sidan av järnvägen. Figur 13 till Figur 15 visar de plankorsningar som stängs, plankorsningen som byggs vid Sikträsk bangård samt den planerade planskilda korsningens lokalisering. Planförslaget redovisas även i illustrationskartor i Bilaga 1.



Figur 13 Plankorsningar som stängs och föreslagna korsningar



Figur 14 Plankorsningar som stängs och plankorsning (västra delen av sträckan)



Figur 15 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 avseenden:

- Tillgänglig yta och höjd.
- Goda markförhållanden.
- Låga 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 m och spännvidd 2-3 m, exklusive snötillägg. Denna typ av trumma bedöms uppfylla Trafikverkets krav på fri höjd och spännvidd, samt att den möjliggör en säker korsning under järnvägen för gående, skoter och fyrhjuling.

5.1.3 Avvattning

En ny trumma planeras eventuellt att anläggas genom järnvägsbanken öster om planerad planskild korsning. Trumman sätts på erforderlig höjd för att hantera ytvatten som uppkommer vid större regnmängder. Trumman sätts på sådan höjd att myrmarken uppströms trumman inte avvattnas eller riskerar att torrläggas.

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.

5.2 Stängselåtgärder

För att förhindra spårspring på järnvägen och för att förhindra att nya olovliga korsningar över järnvägen, samt att minska risken för olyckor med ren och vilt, anläggs stängsel på bägge sidor om järnvägen:

- På norra sidan om järnvägen planeras ett panelstängsel (Personskydd), se exempel i Figur 16.
- På södra sidan om järnvägen planeras ett viltstängsel.

Panelstängsel (Personskydd) är mer robust än viltstängsel och har överklättringsskydd, vilket bidrar till att förhindra nya olovliga korsningar. Längs den södra sidan av järnvägen bedöms viltstängsel vara tillräckligt, eftersom detta i kombination med panelstängslet längs den norra sidan minskar risken för intrång i anläggningen samt att inga nya olovliga korsningar upprättas.

Planerade stängselåtgärder innebär att befintligt stängsel rivs och ersätts med nytt stängsel.



Figur 16 Exempel på panelstängsel (Sveriges radio, 2022)

5.3 Byggskedet

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

Vid den nya planskilda korsningen krävs förarbeten i form av avverkning av skog samt röjning av sly. Viss avverkning och röjning kan komma att krävas inom sumpskogsområde med naturvärdesklass 4 (område 5 i NVI), avverkning och röjning sker då marginellt i områdets östra kant, se Figur 21. Därefter kommer schaktarbeten att utföras, djupet på schakten väntas bli ca 4,5–7,5 meter under överkanten på järnvägsbanken.

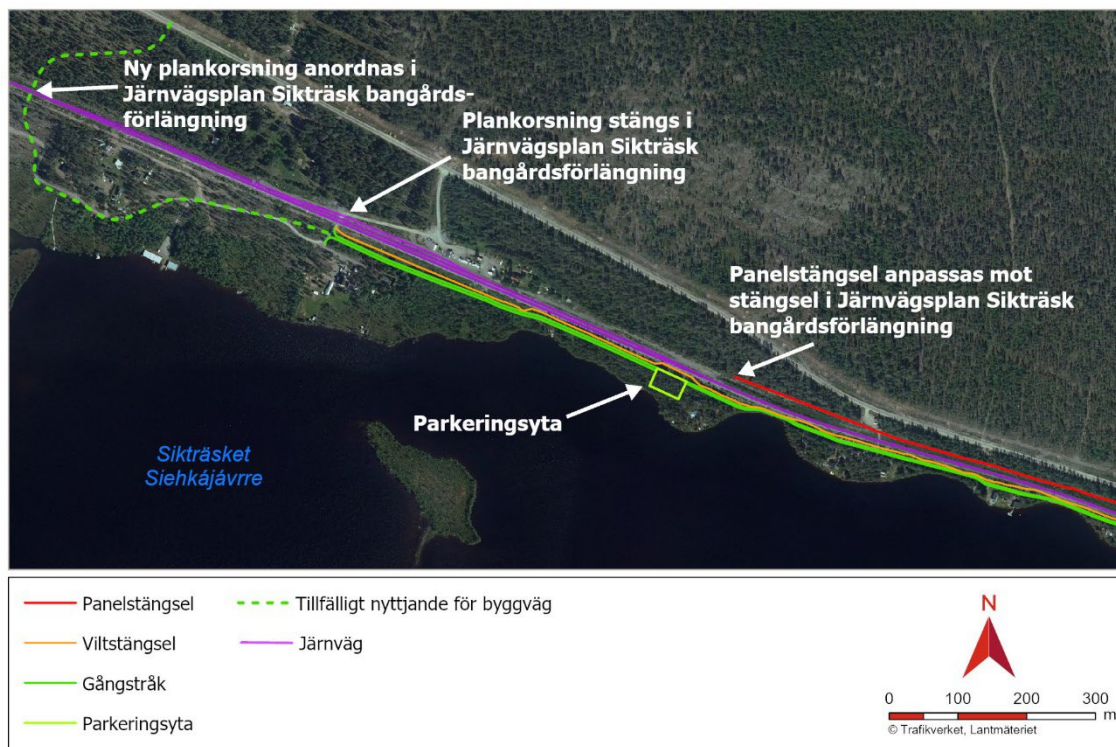
Inför stängselåtgärder kan det krävas förarbeten i form av röjning av sly och eventuellt avverkning av enstaka träd. Om avverkning och röjning av sly är aktuellt, kommer det marginellt beröra de naturvärdesklassade biotoperna 2, 3, 7, 8, 9, 12 och 13 närmast järnvägen, se Figur 19 till Figur 21. Vid område 1, i Figur 20, ska stängselåtgärder anpassas så intrång undviks. Arbetena kommer främst att utföras inom järnvägsanläggningen för att minimera påverkan.

5.4 Förslag till åtgärder utanför järnvägsplan

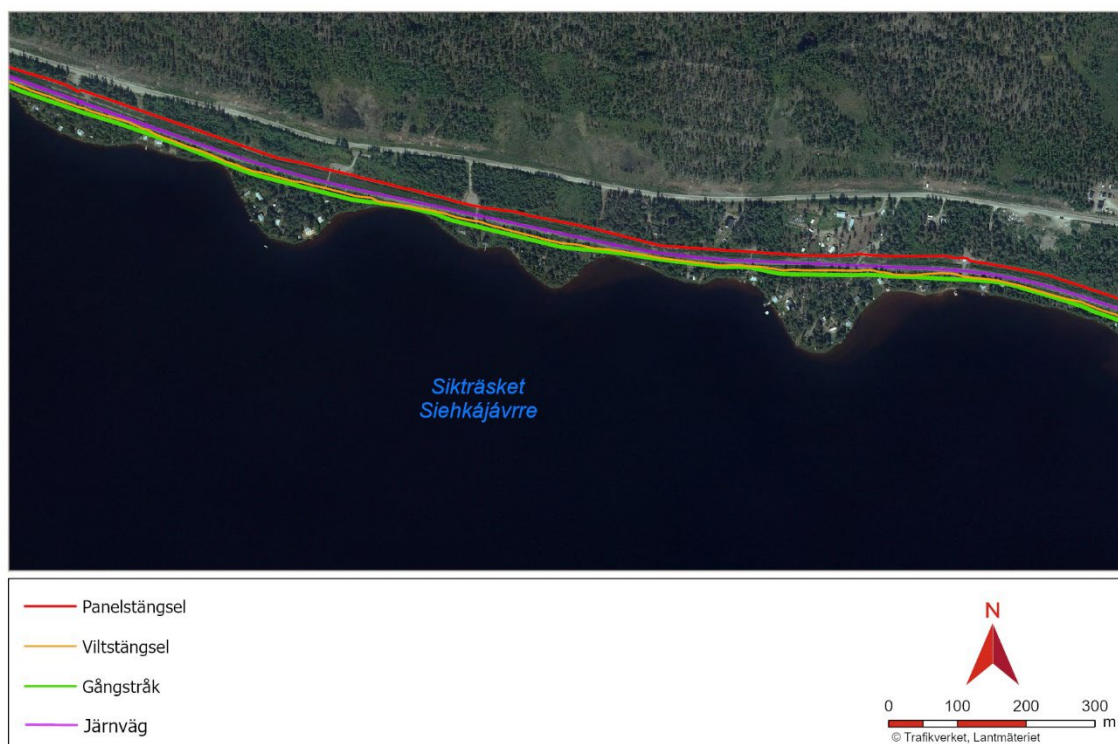
För att minska barriäreffekten och möjliggöra åtkomst till stugorna efter stängningen av plankorsningarna föreslår Trafikverket att ett gemensamt, enskilt förvaltadt, gångstråk samt parkeringsytor inrättas. Trafikverket avser att ansöka om lantmäteriförrättning för bildandet av en gemensamhetsanläggning för detta stråk samt eventuella gemensamma

parkeringsytor. Alla åtgärder som Trafikverket föreslår med anledning av dessa åtgärder är endast att se som förslag till hur åtkomsten kan lösas och ingår inte i prövningen av järnvägsplanen. Förslaget presenteras för att illustrera hur en helhet skulle kunna se ut. Slutlig utformning och påverkan kommer att hanteras i kommande lantmäteriförrättning. Trafikverket åtar sig att utföra anläggningen.

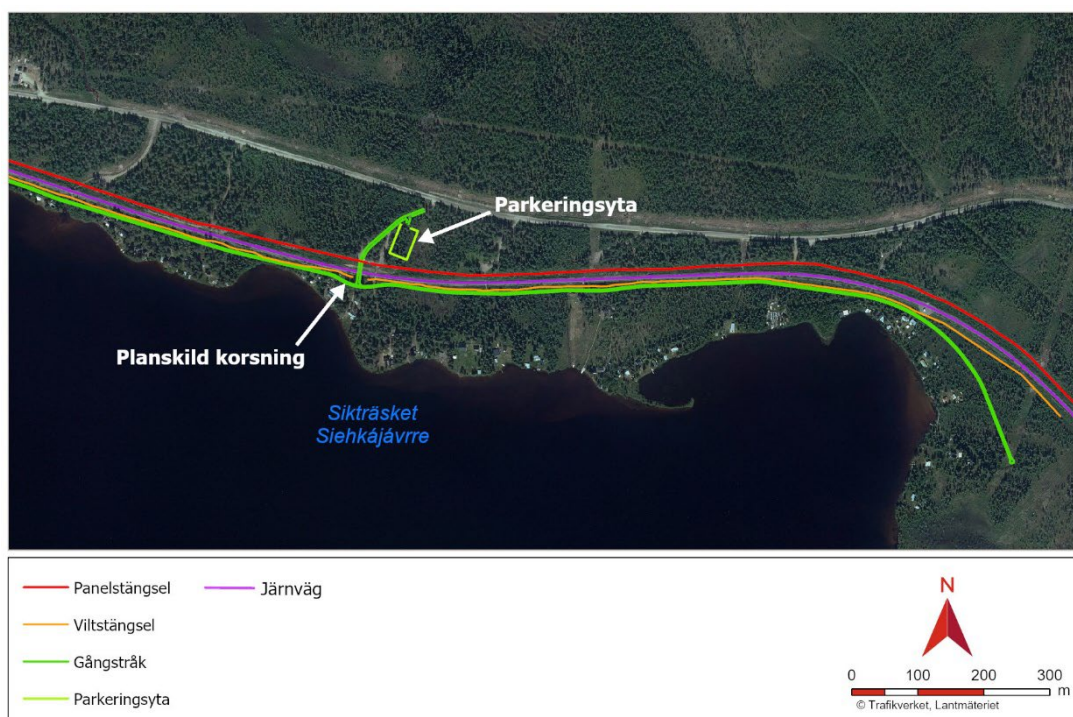
Figur 17 till Figur 19 visar föreslaget gångstråk och parkeringar längs sträckan.



Figur 17 Planerat gångstråk och parkering, västra delen av sträckan



Figur 18 Planerat gångstråk, mitten av sträckan



Figur 19 Planerat 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 planerade

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

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, om maximalt 1000 kvadratmeter.

Eftersom avstånden mellan korsningar och fastigheter ökar föreslås att gångstråket dimensioneras med möjlighet att framföra lättare motordrivna fordon, såsom skoter eller fyrhjuling, längs sträckan.

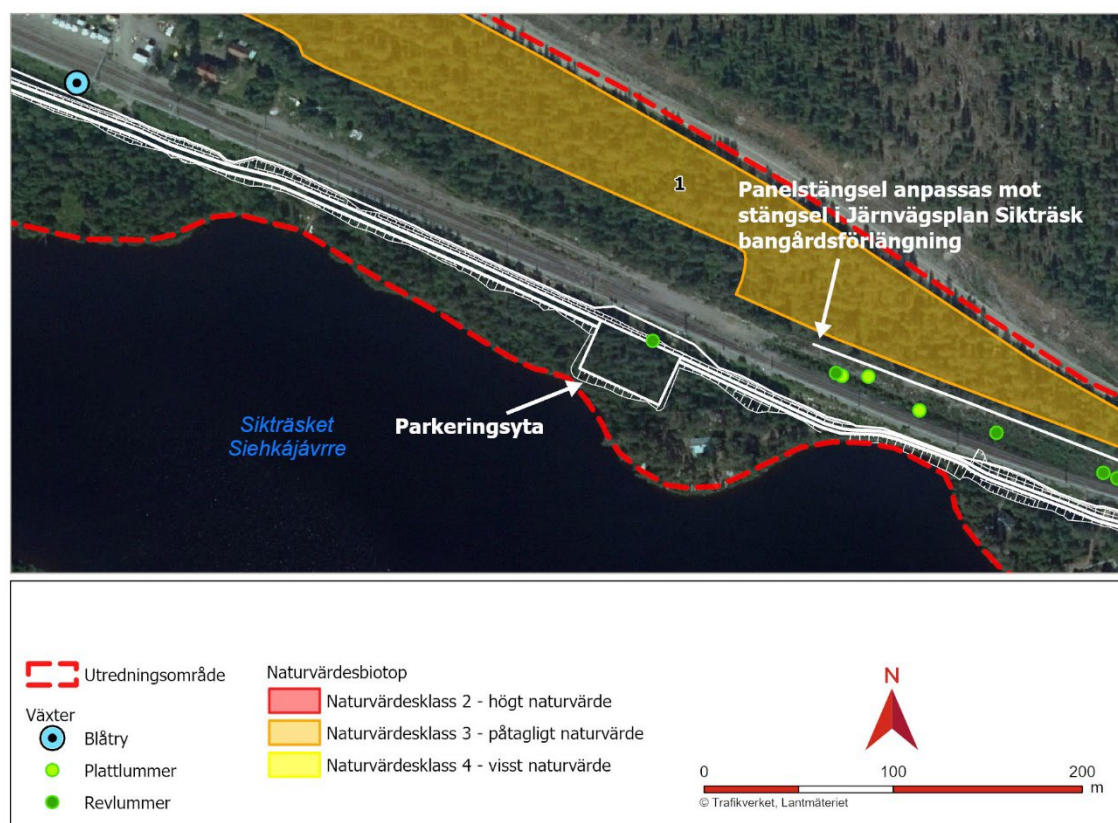
Vid de fyra vattendragen, inklusive Trollbäcken, föreslås enklare brokonstruktioner att anläggas över vattendragen. Trummor föreslås att anläggas under gångstråket där diken som korsar det föreslagna gångstråket går.

Parkeringsytor

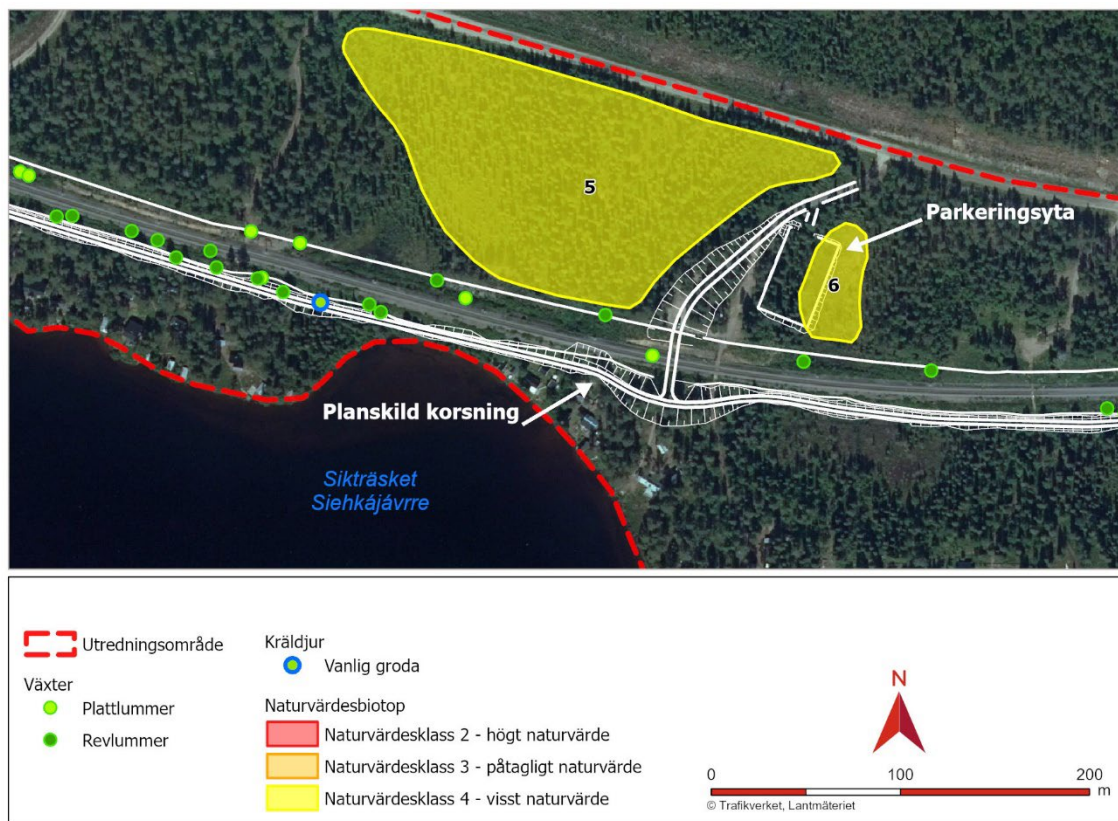
Parkeringsytorna föreslås att rymma parkeringsplatser för 50 bilar per parkering.

Parkering vid Sikträsk bangård föreslås söder om järnvägen, se Figur 20.

Vid den nya planskilda korsningen föreslås att en parkering anläggs vid myrmarken nordost om den nya planskilda korsningen, se Figur 21.



Figur 20 Parkeringsyta vid Sikträsk bangård



Figur 21 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.

Nollalternativet att inga renstängsel byts ut mot viltstängsel och panelstängsel 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

När järnvägens osäkra och olovliga plankorsningar tas bort, får det en positiv effekt på järnvägens funktion i och med att säkerheten ökar. Med färre korsningar minskas risken för olyckor och driftsäkerheten för järnvägen ökas.

En planskild korsning ökar säkerheten på sträckan då de olika trafikslagen separeras.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra en positiv konsekvens för järnvägens funktion och standard.

6.3 Trafik och användargrupper

En planskild korsning ökar säkerheten på sträckan då de olika trafikslagen separeras.

Punktlighet för tågtrafik ökar. Sammantaget bedöms planförslaget medföra en neutral konsekvens för trafik och användargrupper.

6.4 Lokalsamhälle och regional utveckling

Lokalsamhället får ett annat trafikmönster kopplat till förändrade enskilda vägar till fastigheter. Den regionala utvecklingen påverkas ej av järnvägsplanen.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra en positiv konsekvens för lokalsamhälle och regional utveckling genom ökad pålitlighet för järnvägstrafiken.

6.5 Landskapet och staden

Planförslaget medför ingen betydande konsekvens för landskapet. Den befintliga barriäreffekten av järnvägen består även om det blir en marginell försämring i upplevelse då stängsel sätts upp på båda sidorna utmed järnvägen. 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 spårområde.

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

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 6.6.9. 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

Planförslaget bedöms inte motverka riksintresset för rennäringen.

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

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

Under byggskedet bedöms effekten på riksintresset för rennäring som neutral utifrån de skyddsåtgärder som beskrivs i avsnitt 6.6.9.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra neutral konsekvens för rennäringen i byggskedet.

Riksintresse kommunikation

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

Planförslaget innebär att plankorsningar längs sträckan stängs, vilket bidrar till att säkerheten förbättras längs Malmбанan. Förslaget bidrar även till en bättre arbetsmiljö för lokförare längs Malmбанan. Planförslaget bedöms innebära positiv effekt på riksintresset för kommunikation.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra positiv konsekvens för riksintresse 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 riksintresse kommunikation i byggskedet.

Riksintresse Natura 2000

Utpekade vattendrag inom utredningsområdet, bland annat Trollbäcken, bedöms ha ett högt värde eftersom vattendragen är utpekade riksintresse enligt NV 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 olovliga 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 och vattenmiljö 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.

Skogsmark

De skogsmarker som kan komma att påverkas är naturvärdesbiotoperna 12, 8, 7, och 2. Områdena består främst av sumpskog med naturvärdesklass 4. Skogsmarkerna bedöms därför ha lågt 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 kommer bevaras. Effekten bedöms därför vara liten negativ.

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

Våtmark och naturvärdesbiotoper

Naturvärden bedöms ha lågt värde, med undantag för nyckelbiotopen i väst som bedöms ha måttligt värde samt området längst i öst som bedöms ha högt värde.

Planförslaget innebär begränsad påverkan på naturvärden med naturvärdesklass 4, men ingen påverkan på nyckelbiotopen eller området med naturvärdesklass 4. Planerade arbeten vid den nya planskilda korsningen kommer till viss del att påverka en våtmark med

naturvärdesklass 4. Då utredningsområdet består av flertalet liknande våtmarksområden bedöms planerade åtgärder medföra liten negativ effekt för naturvärden.

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. Effekten på biotoper bedöms som liten negativ.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra liten negativ konsekvens för naturmiljö i byggskedet.

Artrik järnvägsmiljö

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 skogsödla, som är fridlysta men inte rödlistade. Värdet bedöms som lågt.

Lummerarterna har med god marginal en gynnsam bevarandestatus både nationellt, regionalt och lokalt, arbeten utförs inom begränsade områden inom järnvägens anläggning. Den lokala bevarandestatusen för skogsödla och vanlig groda bedöms inte påverkas av planförslaget. Utifrån detta resonemang bedöms effekten för artvärden som neutral.

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

Under byggskedet finns risk att enstaka individer av skogsödla och vanlig groda påverkas av planerade arbeten. Då arterna är rörliga samt att skyddsåtgärder som beskrivs i avsnitt 6.6.9 vidtas för att minimera påverkan på naturmiljön, bedöms effekten som neutral.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra neutral konsekvens för naturmiljö i byggskedet.

6.6.4 Vattenmiljö

Vattenmiljön i angränsande vattendrag bedöms ha lågt värde eftersom det inte finns potentiella lekplatser för fisk eller livsmiljöer för flodpärlmussla i vattendragen.

I om med att inga åtgärder ska utföras i vattendragen, samt att den olovliga planskilda korsningen vid Trollbäcken tas bort, bedöms planerade åtgärder medföra neutral effekt.

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

Under byggskedet kommer rivning av den olovliga planskilda passagen att utföras manuellt, vilket innebär liten till ingen påverkan på bottenstrukturer och vattenmiljö, därav bedöms effekten som neutral.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra neutral konsekvens för Trollbäcken i byggskedet.

6.6.5 Grundvatten

Då det inte finns någon grundvattenförekomst i Sikträsk (VISS, 2025) bedöms värdet som lågt.

Ingen permanent grundvattensänkning väntas uppstå till följd av planerade åtgärder. Inga brunnar väntas påverkas. Effekten på grundvattnet bedöms därför som neutral.

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

Under byggskedet medför schaktarbeten, vid ny planskild korsning, att tillrinnande grundvatten behöver avledas. Eftersom grundvattennivån antas ligga nära markytan, kan schaktarbeten medföra tillfällig grundvattensänkning. Området för planerade åtgärder är begränsat. Närmsta enskilda vattenbrunn ligger cirka 800 meter från planerade åtgärder. I närområdet finns järnvägen samt enstaka bostäder och fritidshus. Grundvattnets strömningsriktning antas vara i sydlig riktning från spårområden ner mot sjön.

Då den tillfälliga grundvattensänkningen i byggskedet är begränsad i tid samt att området är begränsat till en liten yta bedöms effekten som neutral.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra neutral konsekvens för grundvatten i byggskedet.

6.6.6 Ytvatten

Vattendraget Trollbäcken (SE746135-170277) bedöms ha måttligt värde utifrån miljö kvalitetsnormer.

Vattendraget Trollbäcken (SE746135-170277) bedöms inte påverkas av järnvägsplanen under driftskedet, förutsatt att eventuell påverkan under byggskedet åtgärdas. Planerade åtgärder bedöms inte motverka möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormer för vattenförekomsten, effekten bedöms därför som neutral.

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

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.

Den eventuella nya trumman som anläggs öster om den planerade planskilda korsningen kommer endast att avleda ytvatten som uppkommer vid stora regnmängder och bedöms inte avleda ytvatten vid normala vattenstånd.

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

Sammantaget bedöms planförslaget medföra neutral konsekvens för ytvatten i byggskedet.

6.6.7 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 kommer att utföras inom strandskyddsområdet för Sikträsket. Planerade arbeten längs järnvägen begränsar antalet möjligheter att ta sig till Sikträskets strand, i och med att byggstängsel kommer att sättas upp etappvis längs sträckan. Med föreslagen ordning på utförande av arbeten kommer strandskyddets syften att tillgodoses.

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.

6.6.8 Rekreation och friluftsliv

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

Planerade åtgärder kommer att minska antalet möjligheter att passera järnvägen. Det kommer därmed medföra längre färdsträckor för att ta sig över eller under spåret. Allmänhetens tillgång till sjön bedöms inte begränsas med anledning av projektet, möjlighet att korsa spåret föreslås i stället ske via en ny säkrare planskild korsning, tillsammans med plankorsningen längst i väst av utredningsområdet. Med anledning av den ökade säkerheten bedöms effekten som positiv för det rörliga friluftslivet.

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

Barriärpåverkan

Värdet av korsningarna längs sträckan bedöms som måttligt, då fastighetsägare nyttjar korsningarna för åtkomst till deras fastigheter.

I och med att stängsel sätts längs båda sidor av järnvägen samt att alla korsningar längs Sikträskets strand stängs, så kommer möjligheten att nyttja tidigare korsningar försvinna. Barriäreffekten inom området kommer att öka i och med avståndet mellan tillgängliga korsningar av järnvägen blir större. Med anledning av det ökade avståndet mellan korsningarna bedöms effekten som måttlig negativ.

Sammantaget bedöms konsekvensen för barriärpåverkan som måttlig 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 kommer att utföras i etapper för att möjliggöra åtkomst. Effekten bedöms utifrån resonemanget som liten negativ.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra liten negativ konsekvens för rekreation och friluftsliv i byggskedet.

6.6.9 Skyddsåtgärder under byggtiden

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 berörts av företaget genomförs alltid enligt Trafikverkets miljökrav vid upphandling av entreprenader.

Uttekade skyddsvärda naturområden som gränsar till järnvägsområde eller område för tillfälligt nyttjanderätt märks ut under byggtiden med hjälp av sakkunnig expertis. De områden som är utpekade med höga naturvärden ska om möjligt skyddas mot påverkan under byggtiden.

Även okända fornlämningar är skyddade. Om en fornlämning påträffas inom vägområdet ska arbetet omedelbart stoppas, lämningen märkas ut och Länsstyrelsen kontaktas.

Befintliga enskilda vattenbrunnar inventeras. Bedömning av risker för kapacitet och vattenkvalitet i var och en av dem görs före anläggningsarbeten påbörjas. För att kunna säkerställa om det skett en påverkan eller inte på vattenkvaliteten på vattenresurserna görs en miljöuppföljning.

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, exempelvis siltgardiner. Om bottenstrukturer förändras i samband med arbeten i Trollbäcken ska de återställas.

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 skydda den fridlysta arten vanlig groda får inga stenrösen förstöras under byggtiden. Om de steniga miljöerna vid bäcken påverkas, ska de återställas. Arbeten får inte utföras under perioden maj-juni för att inte störa under dess lekperiod.

Om massor som innehåller föroreningar upptäcks under byggskedet ska tillsynsmyndigheten underrättas. Eventuell förorenad mark som schaktas i samband med välgångsgrävningar omhändertas och transporteras av en transportör som innehar tillstånd för att transportera avfall till en godkänd mottagare för omhändertagande. Vid schakt och bortskaffning av massor i byggskedet ska massor provtas för bedömning av masshantering. Stängsel skall under byggtiden bibehålla sin funktion så att renar inte kommer in på spåret, exempelvis genom att byggstängsel sätts runt arbetsområdet. Åtgärder bör utföras under barmarkssäsongen för att inte påverka rennäringen.

Trafikverket försöker förebygga och begränsa störningar samt skador under byggtid för boende och arbetande i närheten genom att stängsla in arbetsområdet och utföra arbeten i etapper. Det gäller även miljö och värdefulla natur- eller kulturvärden. Riskfyllda

arbetsmoment kommer ske i kontrollerade former. Byggarbetare skyddas genom arbetsmiljöregler.

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.

Om störningar inte går att undvika informerar Trafikverket om vad som ska ske och hur länge störningarna beräknas pågå. I vissa fall kan Trafikverket, efter dialog med drabbad, genomföra särskilda skyddsåtgärder. Det är däremot oundvikligt med en del störningar under ett järnvägsbygge.

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 lantmäteriförrättningen, utöver de effekter och konsekvenser som uppstår i järnvägsplanen.

Ytvatten

I och med att viss utfyllnad i Sikträsket föreslås, kommer delar av Sikträskets strand och Natura 2000 att påverkas. Den totala yta av Sikträsket som fylls ut uppskattas till maximalt 1000 kvadratmeter. 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 en separat utredning om tillstånd för intrång i Natura 2000-området. För de föreslagna utfyllnadsarbetena kommer en anmälan om vattenverksamhet för utfyllnadsarbeten i Sikträsket att behövas.

De enklare brokonstruktionerna som föreslås över de fyra vattendragen, inklusive Trollbäcken, väntas medföra påverkan på vattendragen. Anmälan om vattenverksamhet bedöms behövas om föreslaget alternativ genomförs.

Strandskydd

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

Rekreation och friluftsliv

Gångstråket möjliggör åtkomst till Sikträskets strand. Gångstråket bidrar även till att möjligheten för rekreation och friluftsliv bibehålls i området. Utifrån detta resonemang väntas gångstråket ha en neutral konsekvens för rekreation och friluftsliv.

Barriärpåverkan

Gångstråket möjliggör åtkomst till Sikträskets strand. Gångstråket bidrar även till att möjligheten för stugägare, fotgängare och skoteråkare att röra sig längs Sikträskets strand

bibehålls. Utifrån detta resonemang bedöms gångstråket ha en neutral konsekvens avseende barriärpåverkan.

6.7.2 Sikträsk bangårdsförlängning

Sikträsk bangårdsförlängning har i sin tidplan en planerad byggstart under 2025. De planerade 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

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan, eftersom området för planerade åtgärder som ingår i järnvägsplanen redan är exploaterat av Malmbanan. Planerade åtgärder kommer främst att utföras inom befintlig anläggning med undantag för den nya planskilda korsningen, där relativt lite mark tas i anspråk, samt enstaka sträckor där stängselåtgärder kräver mark i anspråk.

Konsekvenserna bedöms sammantaget medföra positiva eller neutrala konsekvenser med avseende på säkerhet, framkomlighet och miljö och hälsa, med undantag för barriärpåverkan som bedöms få måttligt negativa konsekvenser.

8 Samlad bedömning

Tabell 4 redovisar den samlade bedömningen av planförslaget. För motivering och konsekvenser se kapitel 6.

Tabell 4 Samlad bedömning av planförslaget

Aspekter		Samlad bedömning	Samlad bedömning byggskede
Trafik och användargrupper	Järnvägens trafik och standard	Positiv	-
	Trafik och användargrupper	Neutral	-
Landskapet och bebyggelsen	Lokalsamhälle och regional utveckling	Positiv	-
	Landskapet och staden	Neutral	-
Miljö och hälsa	Rennäring	Positiv	Neutral
	Riksintressen	Positiv/neutral	Måttligt negativ/neutral
	Naturmiljö	Liten negativ	Liten negativ
	Vattenmiljö	Neutral	Neutral
	Grundvatten	Neutral	Neutral
	Ytvatten	Neutral	Liten negativ/neutral
	Strandskydd	Neutral	Neutral
	Rekreation och friluftsliv	Positiv	Liten negativ
	Barriärpåverkan	Måttlig 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. Det totala markanspråket redovisas på plankartor som tas fram i nästa skede.

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 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 Konsekvenser för pågående markanvändning

Konsekvenser för pågående markanvändning innebär att sex registrerade plankorsningar tas bort och ersätts med en ny planskild passage. Den nya planskilda passagen placeras huvudsakligen inom befintlig järnvägsanläggning, och får en obetydlig konsekvens för den pågående markanvändningen.

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.

11.3 Dispenser, tillstånd och anmälningar

Då arbeten främst utförs inom järnvägsfastigheten samt att eventuella konsekvenser är begränsade till yta och tid, bedöms att inga dispenser, tillstånd eller anmälningar behövs.

11.3.1 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.

11.4 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).

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

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 16 000 km² Översiktsplan Gällivare kommun 2014 antagen 14-11-17. Sikträsk ligger utanför detaljplanelagt 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 sker under 2028.

12.2.3 Kostnadsbedömning

Kalkylerad totalkostnad för projektet tas fram i nästa skede.

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.

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>

Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå.

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

trafikverket.se