



SWEDISH ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY

Wisén, Åsa  
 Tel: 010-698 11 09  
 asa.wisen@naturvardsverket.se

YTTRANDE  
 2017-02-16 Ärendenr:  
 NV-00594-17, NV-00595-17

Trafikverket  
 investeringsprojekt@trafikverket.se

**Samråd för Malmbanan Dubbelspår, Järnvägsplan 3 och 4 delen Rautas-Rensjön respektive Rensjön-Bergfors, Kiruna kommun, Norrbottens län (TRV 2016/49695 respektive TRV 2016/49696)**

**Naturvårdsverkets ställningstagande**

Naturvårdsverkets bedömning är att dubbelspårsutbyggnad på aktuella sträckor av Malmbanan innebär stora konflikter med naturvårdens intressen. Arbetet med att minimera påverkan på naturmiljön måste ges hög prioritet i planeringen. Naturvårdsverket anser att processen med tillståndsprövning enligt 7 kap. 28 a § bör integreras med planprocessen.

**Skäl**

Den befintliga Malmbanan går på de aktuella delsträckorna genom ett landskap med mycket höga naturvärden som till största del skyddas som Natura 2000-område samt naturreservat. Naturvårdsverket har tidigare yttrat sig över fördjupad åtgärdsvalsstudie om utbyggnad av dubbelspår på Malmbanan<sup>1</sup>. Vi vidhåller den bedömning vi gjorde då, att en utbyggnad till dubbelspår oundvikligen skulle innebära stora konflikter med naturvårdens intressen och att arbetet med att minimera påverkan på naturmiljön måste ges hög prioritet i den fysiska planläggningsprocessen.

*Natura 2000-prövning och dess samordning med planarbetet*

Tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken krävs för planerad dubbelspårsutbyggnad. Utifrån samrådsunderlaget<sup>2</sup> ser inte Naturvårdsverket skäl att ändra verkets tidiga bedömning att utbyggnaden innebär betydande risk för skada på Natura 2000 området Rautas utpekade värden. Både direkta intrång samt indirekt hydrologisk påverkan riskerar att ske till följd av dubbelspårsutbyggnaden.

<sup>1</sup> Yttrande daterat 2015-04-21. Yttrande över fördjupad åtgärdsvalsstudie om utbyggnad av dubbelspår på Malmbanan mellan Kiruna och riksgården, NV-02015-15

<sup>2</sup> Naturvårdsverket har under samrådet inte haft tillgång till inventeringsrapporter utan enbart rapporterna samrådsunderlag med bilagorna 1-3 för respektive delsträcka.

Processen med tillståndsprövning enligt 7 kap. 28 a § bör integreras med planprocessen enligt lagen om byggande av järnväg. Processen med framtagande av miljökonsekvensbeskrivning för olika provningar bör också samordnas. En väg-/järnvägsplan där projektet riskerar att påverka ett Natura 2000-område på ett betydande sätt, kan enligt Naturvårdsverkets tolkning av rättsläget, inte fastställas innan tillståndsfrågan har prövats (jämför 4 kap. 8 § miljöbalken och lagens motiv Prop. 2000/01:111 s. 48). Tillståndsprövningen enligt 7 kap 28 a och b §§ miljöbalken måste omfatta alla åtgärder som planeras på Malmbanan och som kan komma att påverka Natura 2000-området Rautas. Prövningsunderlaget kan därför inte avgränsas med utgångspunkt i den indelning i delsträckor som skett i planarbetet.

Rautas fjällurskog är också skyddat som naturreservat vilket innebär att det kommer att krävas tillstånd enligt föreskrifter enligt 7 kap. 7 § miljöbalken. Tillståndsprövning enligt Natura 2000-bestämmelserna bör ske innan tillstånd enligt reservatsföreskrifterna prövas. För att länsstyrelsen ska kunna ge tillstånd måste åtgärderna vara förenliga med reservatets syfte.

Naturvårdsverket uppmanade Trafikverket, i vårt tidigare yttrande över fördjupad åtgärdsvalsstudie, att ta höjd kostnads- och tidsmässigt för de anpassningar samt tillstånds- och tillåtlighetsprovningar samt eventuella kompensationsåtgärder som kan komma att bli nödvändiga i projektet med hänsyn till områdets mycket höga naturvärden. Naturvårdsverket noterar att Trafikverkets tidplan för järnvägsplanen innebär att planen planeras lämnas för fastställelseprövning i slutet av år 2017. Vi anser inte att det är tidsmässigt ta höjd för anpassningar respektive tillståndsprövningar. Även om Trafikverket i dagsläget anser sig ha ett gediget inventeringsmaterial att tillgå behöver tidplanen medge utrymme att göra kompletterande inventeringar och undersökningar i fält utifrån de behov som identifieras under miljökonsekvensbedömningsprocessen med tillhörande samråd.

#### *Anpassning till naturlandskapets värden*

Naturvårdsverket förutsätter att Trafikverkets Riktlinje Landskap<sup>3</sup> tillämpas i projektet. I riktlinjen finns flera viktiga principer som är aktuella för dubbelspårsprojektet. Naturvårdsverket vill särskilt påtala följande princip ur riktlinjen: ”Vid nyanläggning ska ekologiskt viktiga naturmiljöer som förstörs dokumenteras och ersättas med likvärdiga miljöer. Oersättnliga livsmiljöer ska inte skadas.”

När det kommer till vad som är ”ekologiskt viktiga naturmiljöer” anser Naturvårdsverket inte att det enbart är de områden som Trafikverket har pekat ut som ”känsliga områden” i *bilagorna 3, Planritningar Känsliga områden*, som är att betrakta som ekologiskt viktiga och som därför ska dokumenteras och ersättas i det fall att de förstörs. Vidare noterar vi att på avsnittet Rautas Rensjön berörs ett rikkärr, vilket är en av de naturtyper som Trafikverket har pekat ut som oersättnliga i Trafikverkets publikation *Icke-förhandlingsbara biotoper*.<sup>4</sup>

<sup>3</sup> TDOK 2015:0323

<sup>4</sup> TDOK 2015:211

I samrådsunderlagen anges att det är de ”känsliga områdena” som markerats ut i bilaga 3 som är viktiga att inarbeta i den fortsatta planprocessen och ta hänsyn till vid val av lokaliseringsalternativ. Naturvårdsverket har förståelse för att Trafikverket i någon mån, vid anpassning av linjen, behöver försöka prioritera mellan alla de skyddsvärda biotoper och arter som omger nuvarande järnväg. Naturvårdsverket anser emellertid att arbetssättet behöver vara inriktat på att hitta en linje och utformning som sammantaget ger minst påverkan på landskapets naturvärden och det är inte acceptabelt att avgränsa anpassningsarbetet till att enbart omfatta de naturområden som har fått högsta naturvärdesklass (klass 1)<sup>5</sup> i naturvärdesinventeringen.

Naturvårdsverket vill också återupprepa vår tidigare synpunkt att Trafikverket behöver identifiera och vidta åtgärder för att avhjälpa brister på den befintliga spåranläggningen (barriäreffekter, vandringshinder i vattendrag, hydrologisk påverkan på våtmarker etc.) inom ramen för arbetet med dubbelspårsutbyggnaden. Identifiering och avhjälpande av eventuella motsvarande brister vid E10 bör också samordnas med dubbelspårsprojektet.

#### *Kompensation*

Eftersom att behovet av ekologisk kompensation kan aktualiseras i projektet dubbelspårsutbyggnad vill Naturvårdsverket poängtera att skadelindringshierarkin ska tillämpas. Den innebär att skador vid exploatering i första hand ska undvikas genom god planering, i andra hand ska hänsyn tas vid utformning av verksamheten för att minimera skadan av exploatering. I tredje hand ska återställande åtgärder på plats genomföras för att så långt som möjligt mildra de negativa effekter som uppstår. Det är först om skadan kan förväntas kvarstå trots att samtliga dessa åtgärder vidtagits som kompensation kan bli aktuell.

---

Beslut om detta yttrande har fattats av enhetschefen Christian Haglund.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit handläggaren Åsa Wisén, föredragande, handläggaren Jörgen Sundin och miljöjuristen Joel Grede.

För Naturvårdsverket

Christian Haglund

Åsa Wisén

Kopia till:  
Länsstyrelsen i Norrbottens län

---

<sup>5</sup> Enligt Naturvärdesinventering avseende biologisk mångfald (NVI), Svensk standard SS 199000:2014