



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

YTTRANDE  
2017-03-31 Ärenden:  
NV-02019-17  
NV-02020-17  
NV-02022-17

Trafikverket  
investeringsprojekt@trafikverket.se

**Samråd för Malmbanan Dubbelspår, Järnvägsplan 1, 2 och 12, delarna Peuravaara-Krokvik, Krokvik-Rautas respektive Kopparåsen-Vassijaure, Kiruna kommun, Norrbottens län (TRV 2016/49690, TRV 2016/49693 respektive TRV 2017/4661)**

**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. Utredningsområdet för miljökonsekvensbeskrivning gällande Kopparåsen-Vassijaure behöver vidgas så att det omfattar hela det område som kan komma att påverkas av en tunnelsträckning med tillhörande grundvattenbortledning. Naturvårdsverket anser liksom Trafikverket att processen med tillståndsprövning enligt 7 kap. 28 a § bör integreras med planprocessen

**Skäl**

Den befintliga Malmbanan går på de tre aktuella delsträckorna genom ett landskap med mycket höga naturvärden. När det gäller sträckorna Peuravaara-Krokvik och Krokvik-Rautas skyddas de till största del som Natura 2000-område samt naturreservat (Rautas). 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.

<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

När det gäller sträckan Kopparåsen-Vassijaure anges i samrådsunderlaget (sida 32) att varken naturreservat, nationalpark och riksintressen berörs förutom själva järnvägen som i sig utgör riksintresse. Detta är inte korrekt eftersom utredningsområdet berör flera riksintressen, något som beskrivs i andra delar av samrådsunderlaget. När det gäller riksintressen för naturvård och friluftsliv berör utredningsområdet Natura 2000-området Torne- och Kalix älvsystem samt Torneträsk (riksintresse naturvård, miljöbalken 3 kap. 6 §) och Norrbottens fjällområde (riksintresse friluftsliv, miljöbalken 3 kap. 6 §).

#### *Studie av eventuell tunnelsträckning på sträckan Kopparåsen-Vassijaure*

Av samrådsunderlaget för sträckan Kopparåsen-Vassijaure framgår att tunnelsträckning kan komma att studeras utanför den utredningskorridor som definierades i åtgärdsvalsstudien. Naturvårdsverket vill poängtera vikten av att miljökonsekvensbeskrivningens utredningsområde vidgas så att det omfattar hela det område som kan komma att påverkas av en tunnelsträckning med tillhörande grundvattenbortledning. Avgränsningen av det område som har naturvärdesinventerats behöver ses över med hänsyn tagen till eventuell tunnelsträckning utanför utredningskorridoren.

#### *Natura 2000-prövning och dess samordning med planarbetet*

Som framgår ovan berör alla tre delsträckorna Natura 2000-områden, vilket gör att tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken kommer att krävas för planerad dubbelspårutbyggnad. Utifrån samrådsunderlaget ser inte Naturvårdsverket skäl att ändra verkets tidiga bedömning att utbyggnaden innebär betydande risk för skada på Natura 2000 området Rautas utpekade värden (gäller sträckorna Peuravaara-Krokvik och Krokvik-Rautas). Både direkta intrång samt indirekt hydrologisk påverkan riskerar att ske till följd av dubbelspårutbyggnaden.

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 prövningar 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 respektive Natura 2000-område.

Naturvårdsverket har tagit del av Trafikverkets samrådsunderlag *Natura 2000 och Artskyddsförordningen Malmbanan Peuravaara-Bergfors*<sup>2</sup>, och vi uppfattar att Trafikverket planerar för samlad utredning och tillståndsprövning för respektive Natura 2000-område, dvs. att prövningsunderlaget inte kommer att avgränsas med utgångspunkt i den indelning i delsträckor som skett i planarbetet. Naturvårdsverket stödjer en sådan samlad utredning och prövning.

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

---

<sup>2</sup> Rapport daterad 2017-02-23

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 tillåtlighetsprövningar samt eventuella kompensationsåtgärder som kan komma att bli nödvändiga i projektet med hänsyn till områdets mycket höga naturvärden. Naturvårdsverket noterar att Trafikverkets tidplan för järnvägsplanerna Peuravaara-Krokvik, Krokvik-Rautas respektive Kopparåsen-Vassijaure innebär att planerna planeras lämnas för fastställelseprövning i början av år 2018. 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 tidplanerna 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. Oersättliga 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.

I samrådsunderlagen anges att det är de ”särskilt 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>4</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 dubbelspårs-

---

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

<sup>4</sup> Enligt Naturvärdesinventering avseende biologisk mångfald (NVI), Svensk standard SS 199000:2014

utbyggnaden. 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 och miljöjuristen Joel Grede.

För Naturvårdsverket

Christian Haglund

Åsa Wisén

Kopia till:  
Länsstyrelsen i Norrbottens län