

SAMRÅDSUNDERLAG – Norra Viltåtgärder söder Kaitumälven Bandel 113 (Gällivare – Kiruna)

Gällivare kommun, Norrbottens län

Järnvägsplan, 2026-03-02



Trafikverket

Postadress: 972 42 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG – Norra Viltåtgärder söder Kaitumälven Bandel 113 (Gällivare – Kiruna)

Författare: Frederik Højgaard, IVnrj1

Dokumentdatum: 2026-03-02

Ärendenummer: TRV 2026/16687

Åtgärdsnummer: SSP136624

Uppdragsnummer: 195346

Version: 1.0

Kontaktperson: Frederik Højgaard, Trafikverket

SAMRÅDSUNDERLAG – Norra Viltåtgärder söder Kaitumälven Bandel 113 (Gällivare – Kiruna)

Innehåll

1. Sammanfattning	5
2. Inledning.....	6
2.1. Bakgrund	6
2.2. Ändamål och projektmål	7
2.3. Planlägningsprocessen	7
2.3.1. Tidigare arbete	7
3. Avgränsningar.....	8
3.1. Utrednings- och influensområde.....	8
3.1.1. Utredningsområde	8
3.1.2. Influensområde	8
3.2. Tidsmässig avgränsning.....	9
4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	9
4.1. Riksintressen.....	9
4.2. Rennäring	10
4.3. Naturmiljö/landskap.....	10
4.4. Kulturmiljö.....	11
4.5. Malmбанan	12
4.5.1. Stängsel och befintliga faunapassager	12
4.5.2. Ren- och viltolyckor	12
4.6. Övrig infrastruktur	12
4.7. Geotekniska förutsättningar	12
5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper.....	13
5.1. Utformning	13
5.2. Lokalisering och omfattning	14
5.3. Byggskedet	15
5.4. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.	16
5.4.1. Riksintressen.....	16
5.4.2. Rennäring	16
5.4.3. Landskap.....	16
5.4.4. Naturmiljö.....	16
5.4.5. Friluftsliv	17
5.4.6. Yt- och grundvatten.....	17
5.4.7. Kulturmiljö	17
5.4.8. Resurshushållning.....	17

6. Åtgärder för att undvika negativa effekter	18
7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan.....	18
8. Fortsatt arbete.....	19
8.1. Planläggning	19
8.2. Viktiga frågeställningar.....	19
9. Källor.....	19

1. Sammanfattning

Detta samrådsunderlag avser planerad anläggning av en faunapassage samt cirka 10 km viltstängsel längs Malmbanan söder om Kaitumälven, inom Gällivare kommun. Åtgärden är en del av Trafikverkets arbete med att minska järnvägens barriäreffekter och antalet olyckor med ren och annat klövvilt på sträckan mellan Gällivare och Kiruna (bandel 113).

Malmbanan är Sveriges tyngst trafikerade järnväg och transporterar årligen omkring 30 miljoner ton malm mellan gruvorna i Kiruna, Svappavaara och Gällivare samt hamnarna i Narvik och Luleå. Järnvägen har stor betydelse för både gods- och persontrafik, men utgör samtidigt en tydlig barriär i landskapet.

Under perioden 2014–2018 rapporterades totalt 1 382 olyckor mellan tåg och klövdjur på den aktuella sträckan, varav 1 308 avsåg ren. Olyckorna medför negativa konsekvenser för rennäringen, viltförvaltningen och trafiksäkerheten. Rennäringen har i flera fall svårt att nyttja betesmarker nära järnvägen på grund av olycksrisken, vilket leder till betesbortfall och ökade kostnader.

Projektets övergripande ändamål är att minska järnvägens barriäreffekt och underlätta renskötseln i området. De specifika målen är att:

- minska antalet ren- och viltolyckor,
- möjliggöra säker och planfri passage för ren, vilt och friluftsliv,
- förbättra rennäringens tillgång till betesmarker nära järnvägen.

Efter tidiga samråd med berörda samebyar har ett läge kring km 1371+800, mellan två mindre sjöar söder om Kaitumälven, identifierats som mest gynnsamt. Området används redan idag som passage vid flyttning av ren.

Faunapassagen planeras som en ekodukt – en bred bro över järnvägen – med en fri bredd om cirka 20–25 meter och en fri höjd över spåret om minst 7 meter. Markytan på bron anläggs med morän och ges en naturlig utformning för att främja vegetation och djurens nyttjande. Ramperna beräknas sträcka sig 40–60 meter ut från bron på vardera sida och nå cirka 8–10 meter över omgivande marknivå. Passagen ansluts till nytt viltstängsel längs sträckan km 1364–1374. Ingen belysning planeras och skyddsskärmar ska minska störningar från tågtrafiken.

Området ligger inom riksintresse för rennäring samt inom påverkansområden kopplade till totalförsvaret. Rennäring bedrivs av Báste čearrus och påverkar även Girjas sameby. Platsen är utpekad som svår passage och används under vårvinter- och vinterperioder.

I närområdet finns Natura 2000-området Torne- och Kalix älvsystem samt naturreservat. Den planerade passagen lokaliseras dock till fast moränmark och bedöms inte innebära ingrepp i vattenmiljöer eller skyddade områden. Inga kända fornlämningar bedöms påverkas.

Trafikverkets samlade bedömning är att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. De negativa effekterna bedöms vara lokala och begränsade, medan nyttan för rennäring, trafiksäkerhet och naturmiljö är betydande.

2. Inledning

2.1. Bakgrund

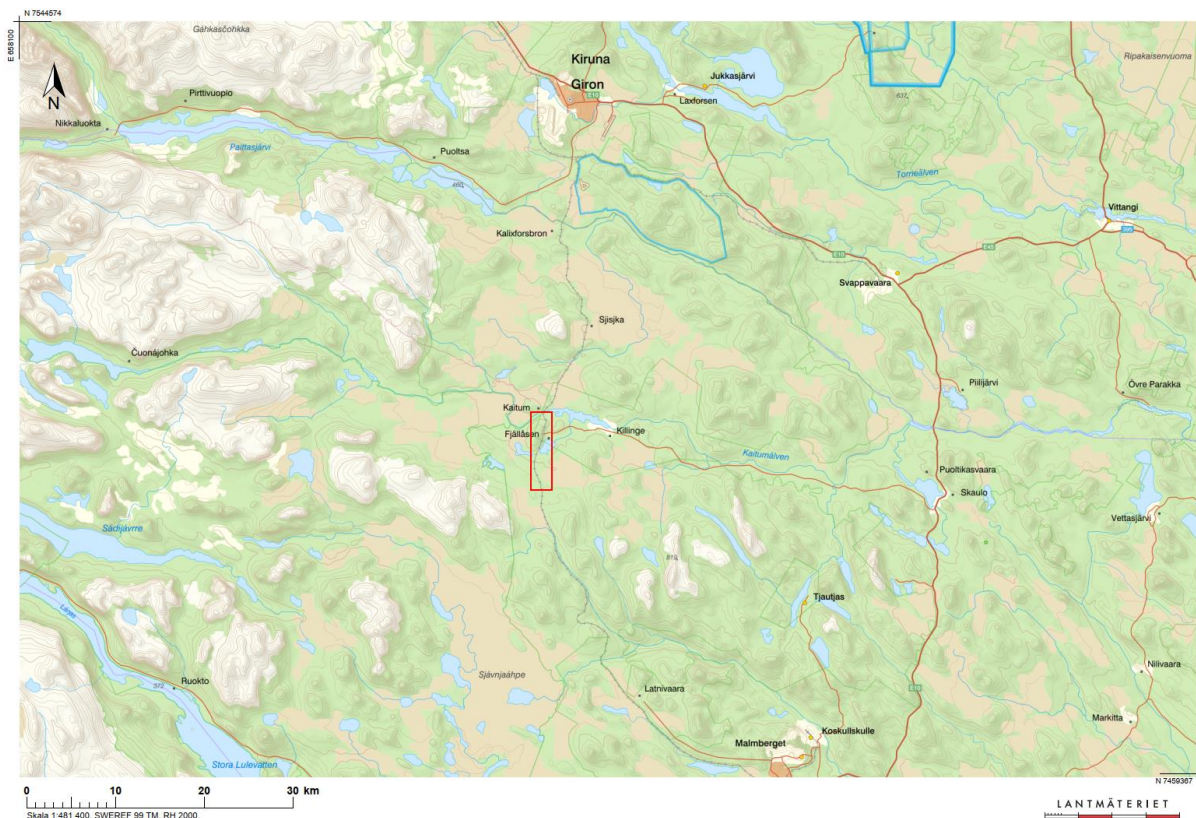
Malmbanan är Sveriges tyngst trafikerade järnväg, där årligen 30 miljoner ton malm transporteras från gruvorna i Kiruna, Svappavaara och Gällivare till hamnarna i Narvik och Luleå. Insatsvaror till gruvindustrin går åt andra hållet. Stråket har även en betydande funktion för transittransporter, bland annat färska livsmedel till och från norra Norge. Banan är också viktig för persontrafiken, framför allt för turist- och tjänsteresor.

Järnvägen innebär samtidigt en barriär i landskapet med stor påverkan på rennäring och vilt. Rennäringen har på flera platser svårt att nyttja betesmark intill järnvägen på grund av risken att få djuren påkörda, vilket har lett till betesbortfall. På sträckan Gällivare – Kiruna rapporterades det, under perioden 2014–2018, in över 1300 olyckor med ren och 74 med älg.

Järnvägen är även av betydelse för jakt och viltförvaltning då den kan påverka älgpopulationer inom stora områden. Älgpåkörningar innebär ett minskat jaktutbyte och järnvägens barriäreffekter påverkar viltets möjlighet att nyttja olika områden.

För att minska antalet olyckor med vilt och ren och minska järnvägens barriäreffekter krävs väl fungerande stängsel längs järnvägen i kombination med passager på lämpliga platser som ger djuren möjlighet att vandra mellan och inom olika årstidsland och hemområden.

Trafikverket planerar nu för flera olika åtgärder för att minska olycksriskerna och underlätta för vilt vid passage över järnvägen mellan Kiruna och Gällivare. En viktig del i detta arbete är anläggande av en planfri faunapassage på sträckan mellan Kaitum och Fjällåsen samt ca. en (1) mil stängsling, som behandlas i detta samrådsunderlag (se Figur 1).



Figur 1. Orienteringskarta. Aktuell sträcka för åtgärderna visas inom den röda rektangeln.

2.2. Ändamål och projektmål

Projektets övergripande ändamål är att minska barriäreffekten av järnvägen samt underlätta för renskötseln i området.

För att uppnå detta har projektet satt upp följande specifika projektmål:

- att minska antalet ren- och klövviltolyckor
- att möjliggöra säker planfri passage för ren, vilt och rörligt friluftsliv
- att underlätta för rennärningen att nyttja marker (betesmarker) nära järnvägen

2.3. Planläggningsprocessen

Ett järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en järnvägsplan.

I början av planläggningen tas ett underlag fram som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

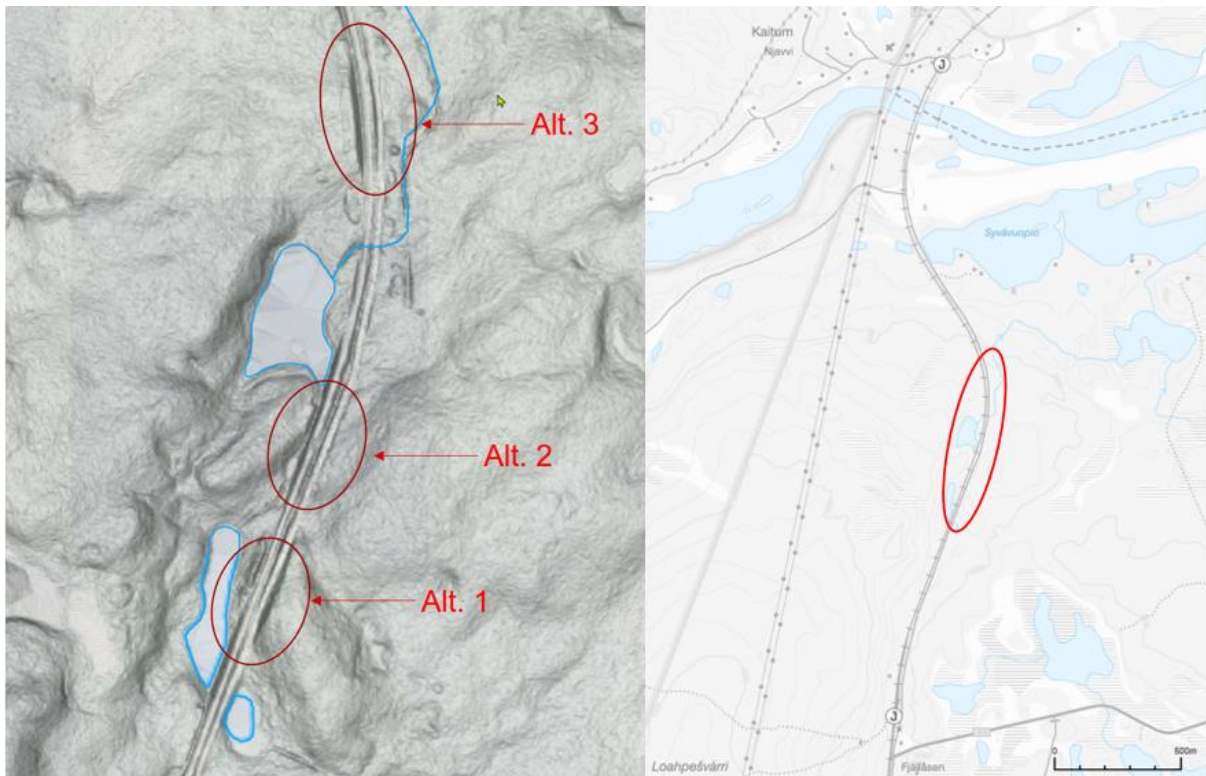
Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs och bemöts av Trafikverket i en *samrådsredogörelse*.

2.3.1. Tidigare arbete

I tidigare skede har Trafikverket genomfört tidiga samråd med berörda samebyar, som omfattat flera tänkbara lokaliseringar för större planskilda faunapassager mellan Kiruna och Gällivare (bandel 113).

För sträckan mellan Kaitumälven och Fjällåsen identifierades och studerades följande tre tänkbara lägen, se Figur 2:

1. Ny faunapassage vid KM 1371+650
2. Ny faunapassage vid KM 1371+800
3. Ny faunapassage vid KM 1372+200



Figur 2. T.v. i figur Identifierade lokaliseringalternativ för faunapassage, t.h. i figur orienteringskarta

3. Avgränsningar

3.1. Utrednings- och influensområde

3.1.1. Utredningsområde

Slutsatsen från de tidiga samråden är att det bästa alternativet för en faunapassage, sett till projektets ändamål, är vid ca. km 1371+800, det vill säga alternativ 2 ovan. Den exakta placeringen av faunapassagen kommer att fastställas vid en detaljprojektering, men sträckan är begränsat utifrån terrängen. Det är detta område (se **Fel! Hittar inte referensskälla.**) som utgör utredningsområdet i det nu pågående samrådsskedet.

3.1.2. Influensområde

Influensområdet är det område runt den planerade åtgärden inom vilket miljön eller människors hälsa på något sätt kan påverkas av dess genomförande. Vid bedömningar av hur långt bort påverkan kan ske ska såväl direkta som indirekta effekter, som kan uppstå på både kort och lång sikt, beaktas. Hänsyn ska även tas till eventuella samverkande (så kallade kumulativa) effekter som det aktuella projektet kan orsaka tillsammans med andra pågående eller planerade verksamheter.

Influensområdet varierar ofta kraftigt för olika miljöaspekter, och kan även sträcka sig utanför utredningsområdet. Som exempel kan nämnas bullerpåverkan och förändrad landskapsbild som kan påverka ett stort omland. Av detta skäl anges ingen avgränsning på karta. Istället beskrivs hur olika miljöaspekter påverkas i text i kapitel 5.

3.2. Tidsmässig avgränsning

Efter att samrådet om faunapassagen är avslutat är avsikten att Trafikverket ska ta fram en järnvägsplan som slår fast var passagen ska anläggas och huvuddragen gällande utformning. En sådan plan bedöms kunna färdigställas tidigast under 2027.

Därefter tas ett förfrågningsunderlag fram och en entreprenör, som ska genomföra anläggningsarbetet, upphandlas. Byggstart bedöms kunna ske under 2029.

Horisontår för bedömningarna av den påverkan, positiv och negativ, som bedöms uppkomma vid ett anläggande av en faunapassage inom utredningsområdet har satts till 2040. Även om en eventuell passage kommer att ha en betydligt längre livslängd än så har ytterligare utblickar längre in i framtiden inte bedömts meningsfulla då de riskerar att bli alltför osäkra.

4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1. Riksintressen

Utredningsområdet ligger inom område av riksintresse (strategisk plats) för rennäringsområdet. Riksintressen för rennäringsområdet är uppdelade i kärnområden respektive strategiska platser. Kärnområdena är de allra viktigaste områdena där renarna hålls stationärt medan strategiska platser utgör viktiga områden där renarna kan röra sig mellan samebyns olika betesområden. Riksintressenas gränser är inte exakta. Ett utpekande anger att området bör skyddas då det är avgörande för möjligheterna att varaktigt bedriva renskötsel.

Friluftsliv längs med Kaitumälven främst avsedd för aktiviteter såsom, jakt, bär- och svampplockning, ridning samt vandring.

Kaitum är ett utpekat riksintresse för kulturmiljövården [BD 11]. Kaitum är ett modernt samiskt storvise för Girjas sameby. Uttrycket för riksintresset är enligt riksintressebeskrivningen; enkla bostadshus med småhus och bodar från 1900-talets mitt samt moderna småhus, ett kapell från 1957, byggt i form av en kåta och klätt med spån samt en modern rengärda i anslutning till byn. I riksintresseområdet finns även ett antal fornlämningar som boplatsgropar, boplatsvallar, härdar, fångstgropar, kokgropar och boplatser av stenålderskaraktär.

Trafikverkets planerade verksamhet berör den södra gränsen av riksintresse för kulturmiljövård.

Även naturvård finns representerad som riksintresse på platsen för faunapassagen, detta beskrivs mer under kapitel 4.3.

Malmbanan utgör ett riksintresse för kommunikationer enligt Miljöbalken 3 kap 8 §.

Utredningsområdet ligger också inom flera typer av påverkansområden från militär verksamhet. Detta är områden inom vilka åtgärder kan påverkas av, eller påverka, verksamheter kopplade till totalförsvarets riksintressen. Alla plan- och lovärenden inom påverkansområden ska remitteras till Försvarsmakten. Därutöver ligger utredningsområdet inom:

- Norrbottens lågflygningsområde med påverkansområde
- Påverkansområde väderradar
- MSA-yltor

4.2. Rennäring

Rennäring har en särskild status i Sverige genom att samerna har ett grundlagsskydd i egenskap av etnisk minoritet. Renskötsel får bedrivas på såväl statlig och kommunal som på enskild mark och renskötare har en lagstadgad rätt att begagna mark och vatten till underhåll för sig och sina renar.

Utmed Malmbanan söder om Kaitum drivs renar av Báste čearrus. Även Girjas sameby kommer påverkas av åtgärderna söder om Kaitumälven.

4.3. Naturmiljö/landskap

Platsen för faunapassagen ligger mellan Fjällåsen och Kaitum driftplats. Den tänkta lokaliseringen av passagen ligger mellan två mindre ej namngivna sjöar. Omgivningen utgörs huvudsakligen av skog och mindre inslag av fjäll och myrmark. Dominerande jordarter är morän följt av isälvmaterial.

På platsen eller i direkt närhet finns det ett flertal skydd för miljön.

Den norra sjön ingår i Natura 2000, Torne- och Kalix älvsystem. Natura 2000-området utgörs av Torne, Tärendö och Kalix älvars vattensystem med huvudfåror, sjöar och biflöden. Torne älv och Kalix älv är svenska nationalälvar och deras vidsträckta avrinningsområde sträcker sig från Treriksröset och nordvästra Lappland och ned till Bottenviken. Ytan täcker ca 46 000 kvadratkilometer på svensk mark. Den sammanlagda sträckan av vattensystemets vattendrag omfattar tusentals mil och antalet sjöar i området överstiger 3 000. Älvsystemet är ovanligt även därför att de två stora älvarna binds ihop av Tärendöälven i en så kallad bifurkation. I bifurkationen leds Torneälvens vatten vidare i två olika riktningar vid Junosuando. Mer än hälften av vattnet rinner via Tärendöälven över till Kalixälven på sin väg mot kusten. Resten av vattnet fortsätter i Torneälven.

Det övergripande syftet för områdets bevarande är att ska bidra till bevarandet av biologisk mångfald genom att upprätthålla eller återskapa gynnsam bevarandestatus för de ingående naturtyperna och arterna på biogeografisk nivå, det vill säga för hela Natura 2000-nätverket. Det enskilda Natura 2000-områdets syfte är också att lokalt bevara eller återskapa ett gynnsamt bevarandetillstånd för de naturtyper och arter som utpekats.

Arter från art- och habitatdirektivet som pekats ut som värdefulla i Torne och Kalix älvsystem och som ska bevaras är; flodpärlmussla, grön flodtrollslända, lax, stensimpa, utter, venhavre, samt ävjepilört. Naturtyper som pekats ut som värdefulla är; ävjestandsjöar, Myrsjöar, större vattendrag, alpina vattendrag samt mindre vattendrag.

I närområdet, väster om järnvägen, finns Lina- och Kaitum fjällurskogsreservat.

Ingen av de två närliggande sjöarna är klassade vattenförekomster.

Enligt artportalen finns inga rödlistade arter upptagna för platsen.

Berörd sameby på platsen för passagen är Báste čearrus. För renskötseln är platsen utpekad som svår passage och vårvinterland.

Norr om platsen, vid Kaitumälven berörs Girjas sameby. För renskötseln är platsen utpekad som svår passage, ej röjd led, vårländ, vinterland samt kalvningsland.

4.4. Kulturmiljö

Trafikverkets planerade verksamhet berör den södra gränsen av riksintresse för kulturmiljövård se Figur 3, riksintresset beskrivs i kapitel 4.1.

Området är även utpekat i Norrbottens läns kulturmiljöprogram med motivet: ”Kaitum är ett representativt exempel på ett modernt storsvete, vars lokalisering bestämdes av järnvägens dragning. Området har ett högt kulturhistoriskt värde och är riksintressant”. Den sydliga delen av utpekat område ligger inom Trafikverkets verksamhetsområde.

Malmbanen är en del av Norrbottens teknologiska megasystem som är sammanlänkat med Bodens försvarsanläggningar och vattenkraftens anläggningar från samma tid. Ett industriminne som Riksantikvarieämbetet bedömer som ett av Sveriges viktigaste. Längs den aktuella sträckan är järnvägen moderniserat.

Inga kända forn- eller kulturhistoriska lämningar finns inom Trafikverkets verksamhetsområde. Ett flertal fornlämningar finns längs Kaitumälven. Den närmast liggande fornlämningen utgörs av en kokgrop och ligger enligt kulturmiljöregistret ca 70 m från verksamhetsområdet.



Figur 3 Riksintresse för kulturmiljövården markerat med rött, område i Norrbottens kulturmiljöprogram markerat med blå rastrering.

4.5. Malmbanan

Malmbanan, som är Sveriges tyngst trafikerade järnväg, utgörs inom bandel 113, mellan Gällivare och Råtsi, av en enkelspårig järnväg med hastighet 135 km/h. Trafiken på sträckan utgjordes 2020 av åtta godståg, sex malmtåg och tio persontåg per dygn. Trafiken beräknas öka markant i framtiden och trafikprognosen till 2040 är fyra snabbtåg, 14 övriga persontåg och 20 godståg.

4.5.1. Stängsel och befintliga faunapassager

Trafikverket planerar för två stängslingsprojekt som berör Báste čearrus, varav ena ingår i denna åtgärd km 1364 – km 1374. När dessa stängselprojekt är klara har nästan hela sträckan av malmbanan inom Báste čearrus stängslats. Söder om Kaitumälven, km-tal ca 1364–1374 skall nytt viltstängsel anläggas, vilket anläggas inom Trafikverkets egen fastighet. Denna sträcka påverkar även Girjas sameby. Faunapassager inom Báste čearrus bör prioriteras högt, jämfört med övriga delsträckor. Det kommer finnas stort behov av passagemöjligheter för ren och vilt när järnvägen stängslats. Flera riksintressen för renled bryts när stängslet sätts upp.

4.5.2. Ren- och viltolyckor

Varje år rapporteras cirka 5 000 påkörningar av klövvilt och stora rovdjur till Trafikverket. Rennäringen har på flera platser svårt eller näst intill omöjligt att nyttja betesmark intill järnväg på grund av risken att få djuren påkörda, vilket har lett till betesbortfall. På bandel 113 (Gällivare – Kiruna) rapporterades det, mellan 2014 - 2018, in olyckor mellan tåg och klövdjur i enlighet med Tabell 1.

Tabell 1. Rapporterade olyckor mellan tåg och klövdjur på bandel 113 under åren 2014 - 2018 (Öhmark et al.,2020).

Art/år	2014	2015	2016	2017	2018	Summa
Ren	334	261	172	189	146	1308
Älg	14	20	14	14	11	74
Summa	348	281	186	203	157	1382

4.6. Övrig infrastruktur

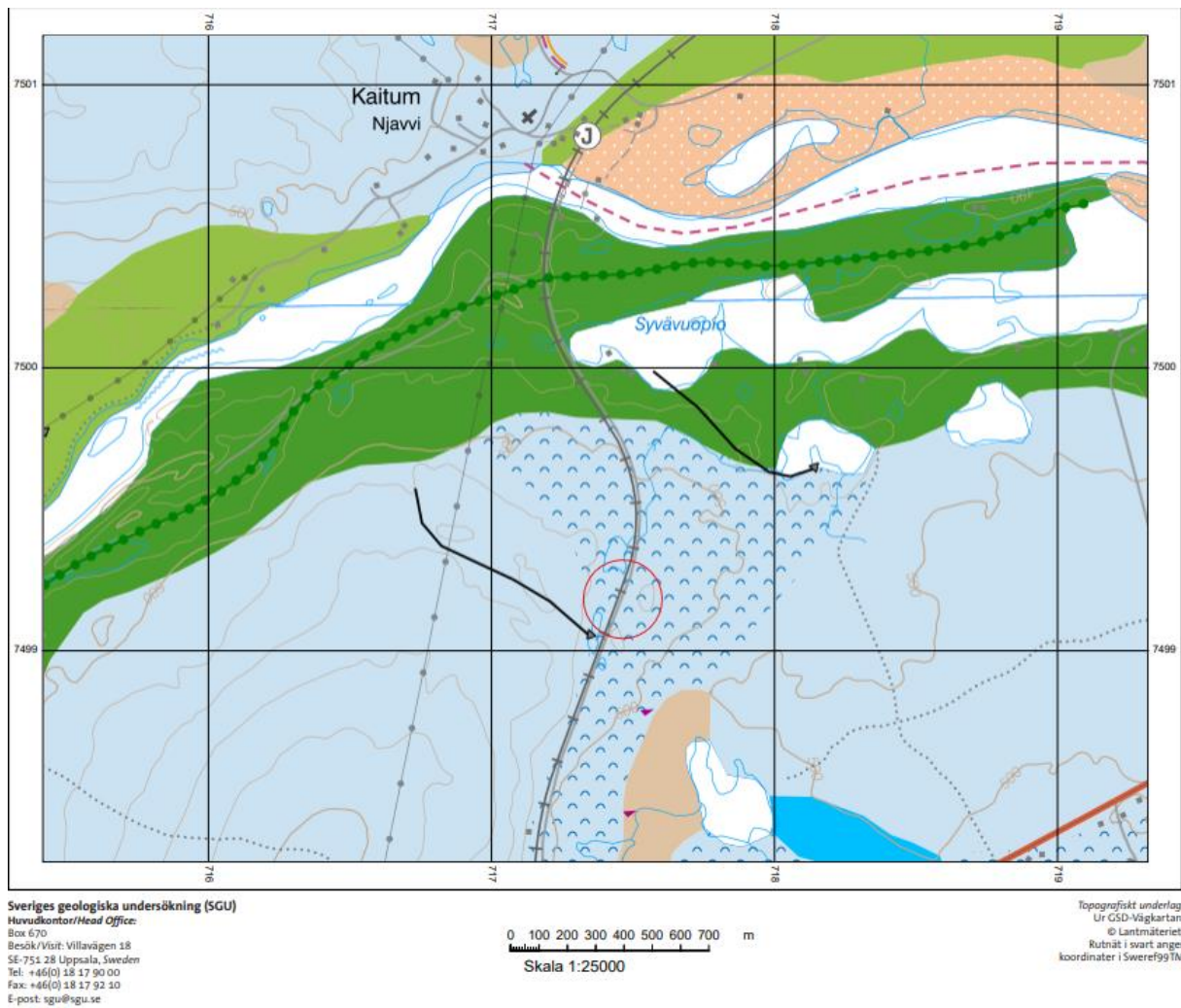
Utredningsområdet ligger Fjällåsen och Kaitumälven. Närmaste större väg är E10 som ligger ca 50 km ost om området. Från väg E10 går en allmängrusväg (BD833) med skyltad hastighet 80 km/h som slutar vid Fjällåsen.

Från Fjällåsen till Kaitum går en serviceväg parallellt med järnvägen, förbi utredningsområdet.

4.7. Geotekniska förutsättningar

Enligt SGU: s jordartskarta utgörs de ytliga jordlagren av morän och isälvsavlagringar, se Figur 4.

Området är moränbacklandskap med kullig morän.



Figur 4. Enligt SGU: s jordartskarta består markerna inom utredningsområdet av morän (blått).

5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

5.1. Utformning

Faunapassagen utformas som en ekodukt, det vill säga en större bro över järnvägen som binder samman naturmiljön och landskapet på var sida om järnvägen. faunapassagen ska placeras så att den upplevs som en fortsättning på omgivande natur.

Brons öppning över spåret kommer att bli minst 7 meter hög. Exakt höjd bestäms utifrån val av lämplig brotyp. Passagen över järnvägen får en fri bredd på 20–25 m och breddas på sidorna genom att sidoskärmarna vinklas ut där ramperna ansluter mot bron.

Hur stor markyta som behöver tas i anspråk vid det läge som slutligen väljs beror främst av storleken på de ramper som behöver byggas upp i anslutning till faunabron. Slutlig markyta uppe på faunabron bedöms därmed hamna cirka 8–10 meter ovan omgivande marknivå. Ramperna bedöms därmed troligen komma att sträcka sig omkring 40–60 meter ut från bron på var sida av järnvägen.

Terrängen i området är flack, men om det är möjligt placeras passagen så att ett visst stöd kan fås från omgivande terräng. Rampernas lutning, från omgivningen upp över passagen, anpassas på ett lämpligt sätt mot den omgivande terrängen. Markytan på passagen anläggs med morän för att ge en så naturlig ytstruktur som möjligt. Därefter får naturlig återetablering ske i de påförda avbaningsmassorna. Eventuellt kompletterat med viss sådd och/eller plantering av arter som ansluter till omgivande, naturlig vegetation.

Ingen belysning kommer att anläggas på ekodukten och den kommer att förses med skärmar som skyddar passerande djur från att falla ner och från störande ljus från tågtrafiken. Skärmarna kommer att dras ut i omgivande terräng på ekoduktens sidor och anslutas till befintligt renstängsel.

Ett exempel på en närbelägen, 50 meter bred, faunapassage vid Kalixfors visas i Figur 5.

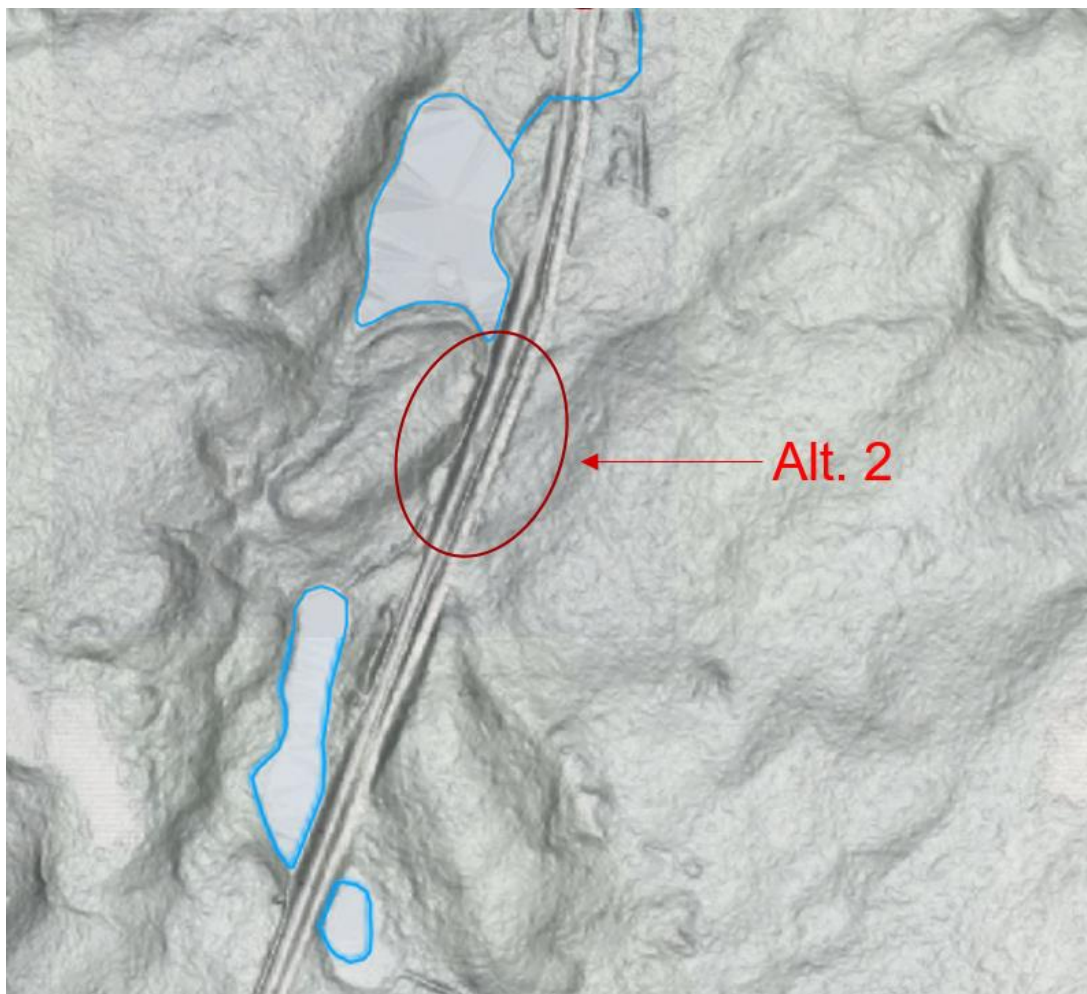


Figur 5. Exempel på befintlig närliggande ekodukt, vid Kalixfors.

5.2. Lokalisering och omfattning

Exakt läge för passagen inom utredningsområdet är ännu inte bestämt. Vid avstämning mellan Trafikverket, Girjas sameby och Báste čearrus under vintern 2025 har det dock framkommit att det för rennäringen vore gynnsamt att förlägga passagen mellan de två sjöar enligt. Detta eftersom huvuddelen av renarna vid flyttning rör sig i detta område.

Ett ungefärligt läge som av Girjas sameby och Báste čearrus som det mest förmånliga har lyfts fram under tidiga samråd med Trafikverket (Figur 6). Detta läge sammanfaller ungefärligt med en av de platser där man idag korsar järnvägen.



Figur 6. Ungefärlig avgränsning av det föreslagna läget (vid röd ring) för en större faunapassage mellan Kaitumälven och Fjällåsen.

Därutöver kommer mark att påverkas lokalt i anslutning till den befintliga serviceväg som går längs med järnvägen, denna bedöms behövas upprustas för att klara byggtrafiken under byggskedet.

5.3. Byggskedet

Slutligt val av utformning av faunapassagen avgörs i senare skede. Själva brodelen av passagen kan antingen helt eller delvis, byggas vid sidan av järnvägen och sedan lyftas (lanseras) på plats. Denna lösning tillåter järnvägstrafiken trafikera spåret även under byggtid. Det bedöms att bron kan byggas utan några speciella markförstärkningar.

Storleken på det arbetsområde som krävs för entreprenadens utförande varierar beroende på vilka lösningar och byggmetoder som väljs. Vid eventuell lansering krävs till exempel en byggyta bredvid spåret. Denna bör dock till största delen kunna ligga inom de ytor som sedan ändå ska nyttjas för uppbyggnad av ramper till passagen. Byggtiden bedöms till två byggsäsonger.

Inför anläggningsarbetena kan servicevägen som går parallellt med järnvägen upprustas för att klara byggtrafik. Avsikten är att inte anlägga en byggväg på västra sidan om järnvägen, men använda befintlig serviceväg. För att möjliggöra åtkomst till hela arbetsområdet kan därmed byggtrafik komma att behöva korsa spåret under byggtiden på en tillfälligt anordnad överfart. Om och i vilken omfattning detta behövs är avhängigt byggmetoden.

5.4. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

5.4.1. Riksintressen

Riksintresset för rennäring bedöms påverkas positivt av stängsel och en faunapassage, vilket belyses under nedanstående rubrik. Anläggande av en faunapassage bedöms inte vara en typ av åtgärd som riskerar att påverka totalförsvarets riksintressen negativt. På sikt kan träd komma att växa upp på faunapassagens ramper. Dessa bedöms då kunna få en totalhöjd motsvarande 10 meter över befintlig marknivå.

Trafiken på Malmbanan påverkas i viss mån under byggskedet. Banan kommer dock att kunna trafikeras kontinuerligt, om än med sänkt hastighet. Denna påverkan bedöms inte vara av sådan art och omfattning att det innebär skada på riksintresset. Det bedöms även som gynnsamt för tågtrafiken att risken för djurkollisioner minskar.

5.4.2. Rennäring

Vid de diskussioner som förts med Báste čearrus och Girjas sameby i samband med tidiga samråd, har samebyn pekat ut sträckan kring KM 1371–1372 och då särskilt runt KM 1371+800, som det mest gynnsamma alternativ för placering av faunapassage för deras vidkommande. Detta då den föreslagna platsen ligger i anslutning till ett stråk där den största delen av renhjorden passerar. Man korsar också redan idag järnvägen i plan i anslutning till utredningsområdet.

En faunapassage i kombination med stängsel i detta läge bedöms därför bli väl använd och leda till att risken för att olyckor med ren minskar påtagligt. Dessutom kommer faunapassagen att förbättra djurens möjlighet att vandra fritt inom och mellan olika årstidsland och hemområden. Sammantaget bedöms därmed att anläggande av en faunapassage skulle innebära stora positiva konsekvenser för rennäringen, i synnerhet om den anläggs i utredningsområdet vid KM 1371+800.

Stängselsåtgärd kommer anläggas inom Trafikverkets egen fastighet på sträckan ca. KM 1364 – 1374.

5.4.3. Landskap

Anläggningen ska så långt det är möjligt ges en utformning som ansluter till omgivande landskap. Den flacka topografin gör emellertid att faunapassagen med nödvändighet kommer att bryta av mot de naturliga landskapsformerna. Lokalt medför anläggningen en påverkan på landskapet då den nya faunabron kommer att resa sig 8–10 meter över omgivande mark. Genom att göra anslutningarna mot bron förhållandevis flacka och utforma markytan över bron så lik omgivande mark som möjligt begränsas dock påverkan på landskapet.

I en större skala blir konsekvenserna för landskapet små eftersom denna landskapstypen gör att siktlinjerna i allmänhet är korta och landskapet ganska svårt att överblicka.

5.4.4. Naturmiljö

Anläggande av stängsel och en faunapassage med 20 till 25 meters bredd innebär att passagemöjligheterna för faunan i området förbättras påtagligt. Negativa fragmenteringseffekter minskar och landskapets konnektivitet förbättras. Även risken för att djur dödas eller skadas vid kollisioner med tåg bedöms minska. Detta gör att förutsättningarna för lokala populationer av ett flertal djurarter blir mer gynnsamma.

Ett anläggande av en passage innebär samtidigt ingrepp i naturen. Där passagen med tillhörande ramper anläggs kommer befintlig vegetation att försvinna. Eftersom passagen så långt möjligt lokaliseras till fast mark bedöms detta främst påverka fjällnära skog. Ingreppen kommer lokalt och

SAMRÅDSUNDERLAG – Norra Viltåtgärder söder Kaitumälven Bandel 113 (Gällivare – Kiruna)

temporärt att medföra en viss negativ påverkan. Förutsatt att ytjorden banas av inför anläggandet och sedan används som ytskikt på de nya ramperna bedöms dock att en liknande vegetation på sikt kan återetablera sig. Marken uppe på ramperna bedöms visserligen bli något torrare än den orörda marken, vilket kan medföra en viss förändring av floran.

Sammantaget kommer de positiva effekterna för miljön att vara större än de negativa. effekter som förmodas uppkomma för naturmiljön.

5.4.5. Friluftsliv

Påverkan på friluftslivet bedöms bli positiv, då en faunapassage möjliggör skotertrafik samt promenader över järnvägen i planfrihet.

5.4.6. Yt- och grundvatten

En ny faunapassage kommer till största delen att anläggas på fast mark. Därmed bedöms inga ingrepp i vattenmiljöer bli aktuella.

Vid stängsling kommer inga vattenmiljöer påverkas.

Det bedöms uppenbart att åtgärderna inte riskerar att påverka miljökvalitetsnormer för vatten negativt och inte äventyrar möjligheterna att nå uppsatta normer.

5.4.7. Kulturmiljö

Planerade åtgärder planeras söder om Kaitumälven och berör därför endast en mycket liten del av riksintresse för kulturmiljö och utpekad kulturmiljö. Åtgärderna som planeras inom dessa områden innebär anläggande av viltstängsel som ligger intill och längs befintlig järnväg, och inga av de utpekade uttrycken för riksintresset eller redovisade motiv för utpekande i kulturmiljöprogrammet bedöms beröras.

Inga anläggningar knutna till malmbanan berörs och anläggande av en passage bedöms endast manifesteras ytterligare ett kapitel i banans utveckling och anpassning till tidens växlande krav på de funktioner som Malmbanan ska tillgodose. Anläggande av en faunapassage bedöms ha en tydlig positiv inverkan på renskötseln i området. Detta då den påtagligt främjar rennäringen, som utgör ett traditionellt brukande av marken med mycket långa anor, och förbättrar möjligheterna för att rennäring långsiktigt kan bedrivas i området.

Det finns inte heller några kända forn- och kulturlämningar inom verksamhetsområdet.

5.4.8. Resurshushållning

Hushållning med resurser kan i viss mån komma att påverkas negativt eftersom främst uppbyggnaden av ramperna till en faunapassage kommer att kräva relativt stora volymer av jord- och stenmaterial som måste transporteras till platsen. Förhållandet bedöms inte gå att undvika men bör i viss mån kunna begränsas genom att material så långt möjligt hämtas lokalt. För att möjliggöra anläggandet kan en täkt behövas i närområdet. Tillgång till vissa massor kan hanteras via LKAB:s överskottsmassor i deras gruvverksamhet.

Markens ytskikt där ramperna anläggs bör kunna avbanas och lagras temporärt för att sedan återanvändas som jordmån uppe på de nya ramperna. Detta ger en materialinbesparing samt en naturlig fröbank vid återetablering av floran.

6. Åtgärder för att undvika negativa effekter

För att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa negativa miljöeffekter planeras bland annat följande åtgärder:

- Faunapassagen förläggs på fast moränmark.
- Markens ytskikt där ramperna anläggs avbanas och lagras temporärt för att sedan återanvändas vid etablering av jordmån med fröbank på de nya ramperna.
- För att dämpa effekterna på landskapsbilden anpassas faunabrons ramper så långt möjligt till det omgivande landskapets karaktär, vilket innebär att de utförs relativt flackt. Detta gör även att djuren får bättre överblick och vidare synfält vilket bedöms främja nyttjandegraden. Vid utformningen av ramperna beaktas även rennäringens behov, ingreppen i omgivande naturmarker, resurshushållning och kostnader.
- Krav kommer att ställas på miljöklassade drivmedel och oljor under entreprenadskedet.
- Identifiera och koordinatsätta fornlämningen som ligger närmast spåret.
- Material och kemikalier som används under entreprenaden ska förtecknas i Trafikverkets mallar. Ur miljösynpunkt ska så miljövänliga material som möjligt användas.
- I byggskedet ska beredskap finnas för att fånga upp och ta om hand spill av föroreningar.
- Uppställningsplatser för fordon, tankställen samt förvaringsplatser för drivmedel och andra potentiellt förorenande ämnen ska lokaliseras så att läckage inte kan nå vattenmiljöer.

7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Mot bakgrund av de rådande förhållandena inom utredningsområdet och de tidiga påverkansanalyser som görs i detta samrådsunderlag bedömer Trafikverket att projektet ej bör antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Visserligen är den areal som berörs vid ett genomförande relativt stor. Då de berörda naturmarksytorerna främst utgörs av fastmark med fjällnära skog som bedöms ha en relativt låg känslighet för ingreppen och som på sikt bör kunna återskapas uppe på de nya ramperna blir de negativa effekterna på naturmiljön små och begränsade. Inga områdesskydd för naturen berörs och även om bedömningen är osäker, eftersom naturvärdesinventering ännu inte utförts, bedöms det som troligt att åtgärden kan genomföras utan att populationer av skyddade eller hotade arter påverkas negativt lokalt.

Åtgärden bedöms inte ske i strid med miljökvalitetsnormer för vatten eller äventyra möjligheten att sådana normer nås. Inte heller kulturmiljön bedöms påverkas negativt.

Viss lokal inverkan på landskapsbilden kan uppkomma med hänsyn till att omgivande terräng är förhållandevis flack och att passagen kommer att resa sig uppemot 10 meter ovan omgivningen. I en större skala blir dock konsekvenserna för landskapet små då landskapstypen begränsar siktlinjerna och gör landskapet mer svåröverblickbart. Genom god anpassning av ramper och med hänsyn till att för trakten naturlig vegetation bör kunna återetableras på passagen bedöms därmed även effekten på landskapsbilden bli liten.

Anläggande av en passage kommer att kräva att stora mängder massor som behöver transporteras till området. Det finns möjlighet att få tillgång till överblivna massor från LKAB:s gruvdriften i området

vilket vore positivt från ett hushållningsperspektiv. Transporterna av massor, liksom byggmaterial och anläggningsarbeten i övrigt, innebär ett visst utsläpp av växthusgaser. Trafikverket kommer att arbeta för att minimera dessa genom kravställning i det förfrågningsunderlag som ska tas fram. Trafikverket kommer även att överväga att upprätta ansökan om en täckt i anslutning till faunapassagen.

Utredningsområdet ligger isolerat i ett vidsträckt naturområde och såvitt känt finns inga andra planer som riskerar att orsaka kumulativa effekter som förändrar bedömningen av passagens miljökonsekvenser. Risker för tillkommande sådan påverkan i framtiden begränsas också av att området till stor del ligger inom påverkansområde för totalförsvarets riksintressen.

8. Fortsatt arbete

8.1. Planläggning

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Det beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket. Bedömningen är att det inte utgör betydande miljöpåverkan enligt ovan.

Om länsstyrelsen beslutar att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning upprättas som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådsrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Resultat från samråd som genomförs kommer att beskrivas i projektets samrådsredogörelse.

8.2. Viktiga frågeställningar

Viktiga frågor att bevaka och utreda vidare i det fortsatta arbetet är bland annat:

- Resultatet av de geotekniska undersökningar som kommer att ske utmed spåret inom utredningsområdet.
- Resultatet av den naturvärdesinventering i fält som kommer att ske inom utredningsområdet.
- Om plantering och insådd på anlagda ramper bedöms lämpligt eller om endast spontan återetablering av växter ska ske.
- Behov av anmälan och samråd enligt miljöbalken.
- Samråd enligt kulturmiljöagens 2 kap. 10 § gällande Länsstyrelsens ställningstagande om krav på arkeologisk utredning
- Fortsatt dialog med samebyn och andra berörda.

9. Källor

Prioriteringsanalys för faunapassager längs Malmbanan – sträckan Gällivare till Kiruna daterad 2023-02-10



Trafikverket, 972 42 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2.
Telefon: 0771-921 921

www.trafikverket.se

SAMRÅDSUNDERLAG – Norra Viltåtgärder söder Kaitumälven Bandel 113 (Gällivare – Kiruna)