

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING FÖR VÄGPLAN

Projekt Malmtransporter Kaunisvaara–Svappavaara Delen Väg 395 Junosuando-Masugnsbyn

Pajala kommun, Norrbottens län

BD-109134- 395

2013-11-19 Kompletterad 2014-01-29



Titel: Miljökonsekvensbeskrivning för vägplan, delen väg 395 Junosuando-Masugnsbyn
Dnr: TRV 2012/64908
Utgivningsdatum: 2013-11-19 Kompletterad 2014-01-29
Utgivare: Trafikverket
Kontaktperson: Kenneth Enbom
Konsult: Vectura
Uppdragsansvarig: Thomas Sällström
Deluppdragsansvarig: Erik Maksimainen
MKB: Elin Oja
GIS: Joacim Svahn
Bullerberäkning: Linda Grenvall
Interngranskning: Malin Lindmark
Distributör: Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå
Telefon: 0771-921 921
Underlagskartor ©Lantmäteriet, dnr 109-2010/2667



Innehåll

Sammanfattning.....	4
Inledning.....	6
Bakgrund	6
Brister och problem	6
Vägplanen	7
Väg- och trafikförhållanden	7
Tidigare utredningar och samråd.....	7
Kommunala planer	8
Riksintressen och Natura 2000	8
Beskrivning av projektet	9
Alternativa utformningar och motiv till valt utförande	10
Avgränsning.....	12
Nollalternativ.....	12
Miljökonsekvenser	12
Landskapsbild	13
Naturmiljö	15
Friluftsliv	24
Kulturmiljö	25
Boendemiljö	28
Rennäring	33
Vattenresurser och dricksvatten	37
Jord- och skogsbruk.....	38
Masshantering och förorenade områden	39
Störningar och påverkan under byggtiden	41
Uppföljning.....	42
Miljömål	42
Nationella miljömål	42
Projekt mål	43
Allmänna hänsynsregler	44
Miljö kvalitetsnormer	44
Kommande sakprovningar	45
Källor.....	45
Tryckta referenser	45
Elektroniska referenser	46
Bilaga 1. Utdrag ur samrådsredogörelse från förstudien	47
Bilaga 2. Länsstyrelsens samrådsyttrande och beslut.....	51
Bilaga 3. Detaljkartor med natur- och kulturmiljö (separat)	

Sammanfattning

Väg 395 kommer att förstärkas och breddas för att klara den ökade trafiken som uppstår när malm ska transporteras från gruvan i Kaunisvaara till omlastningsstationerna i Svappavaara och Pitkäjärvi.

Vägplanen omfattar väg 395 på delsträckan mellan Junosuando och Masugnsbyn, alltså inte vägen genom de två orterna. Sträckan är ca 11,4 km lång.

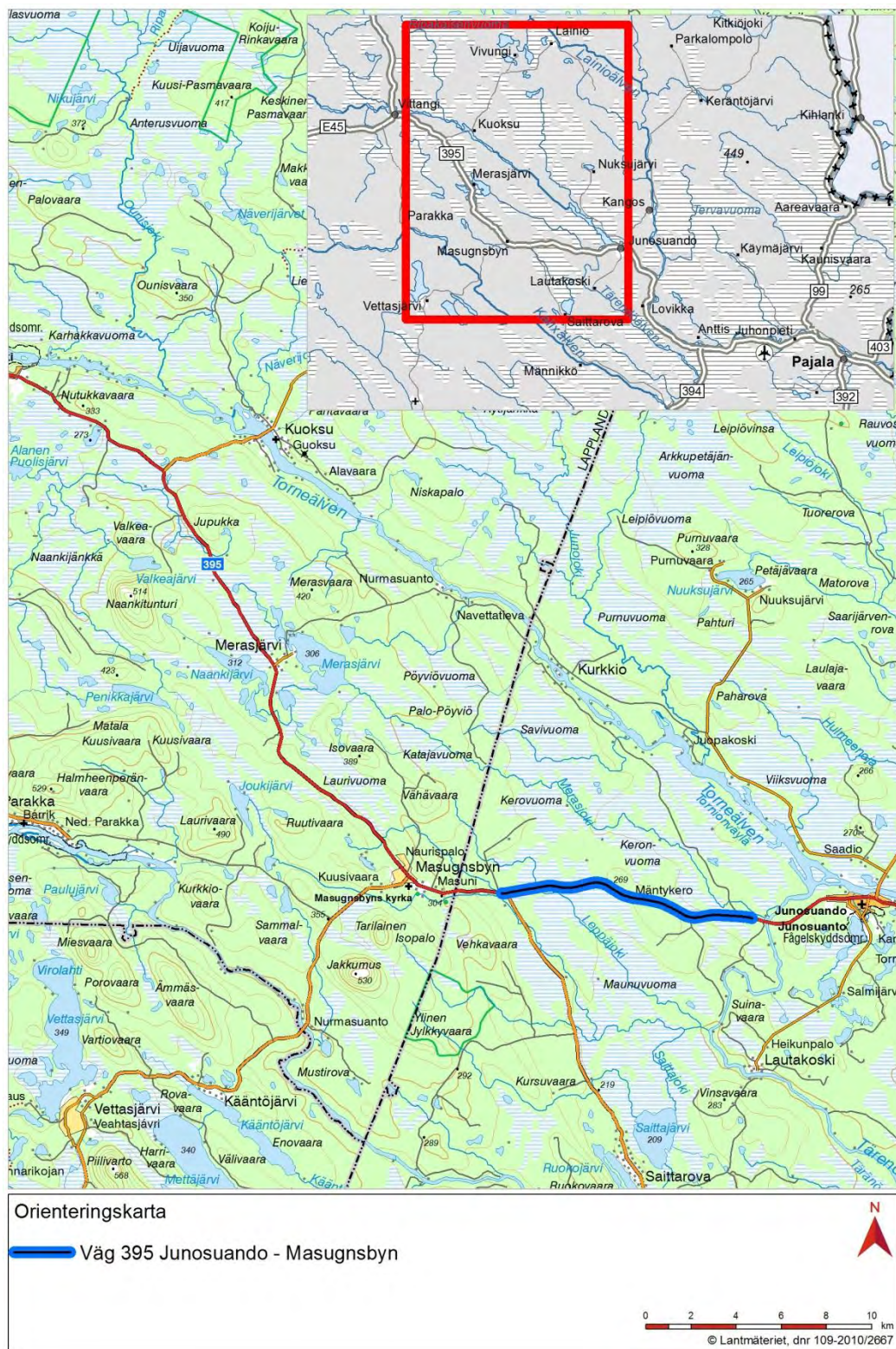
Befintlig väg följs, bortsett från vid ny bro över Leppäjoki. Sidoområdena ses över, block och sten inom vägområdet tas bort. Räcken ses över och byts eller förlängs. Uttjänta väg- och sidotrummor byts ut. Vägdiken och utloppsdikey rensas upp för att få en fungerande avvattning.

Nollalternativet innebär att den framtida trafiken går på befintlig väg. I nollalternativet kommer störningar och barriäreffekter längs vägen att öka i och med den ökade trafiken. De boende längs vägen får stora konsekvenser. Måttliga konsekvenser kan uppkomma för rennärigen i kärnområdet i väster samt för naturmiljön i form av barriäreffekt för uter och andra vilda djur.

Bullerskyddsåtgärderna medför att vägplanens konsekvenser blir mindre negativa än nollalternativets konsekvenser. Eftersom riktvärden inomhus inte överskrids efter vidtagna skyddsåtgärder bedöms konsekvenserna avseende buller bli måttliga.

I vägplanen bedöms måttliga konsekvenser uppstå för de våtmarker av klass 1 som ligger intill vägen samt lövsumpskogen och rikkärret som ligger i anslutning till den nya bron. Måttliga konsekvenser uppkommer för kulturmiljö i Mäntykero när tre tjärdalar tas bort eller skadas. För övriga miljöaspekter blir konsekvenserna små, både i noll- och vägplanealternativet. Ingen påtaglig skada bedöms uppkomma för något riksintresse.

Projektet bedöms inte påverka bevarandestatusen för Natura 2000-arter eller - naturtyper. Uttern gynnas av åtgärderna jämfört med nollalternativet.



Karta 1. Översiktskarta med aktuell del av väg 395.

Inledning

Bakgrund

I norra Sverige, inom bland andra Kiruna kommun och Pajala kommun finns det rikligt med mineralfyndigheter. I Tapuli vid Kaunisvaara bryter Northland Resources AB malm och malmtransporterna går på lastbil till Svappavaara för vidare transport på järnväg till hamnen i Narvik. Gruvdriften har påbörjats och planeras att ha full produktion 2015.

Malmtransporter i Norrbotten (MINE)

Projektet Malmtransporter i Norrbotten, MINE, drivs av Trafikverket och syftet är att möjliggöra hållbara gruvtransporter från Kaunisvaara till Narviks hamn. Under 2011 har en åtgärdsvalsanalys genomförts. Det är tydligt att de allmänna vägarna i området åtminstone till en början måste användas för transporterna. På längre sikt kan andra lösningar bli aktuella, t.ex. järnväg.

Malmtransporter Kaunisvaara-Svappavaara (MaKS)

I projektet Malmtransporter Kaunisvaara–Svappavaara (MaKS) planeras upprustning av det befintliga vägnätet. Denna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) hör till en vägplan som är en del av MaKS-projektet. Projektet omfattar väg 99 mellan Kaunisvaara och Autio, väg 395 från Autio till Vittangi, E45 från Vittangi till Svappavaara och vidare E10 fram till omlastningsstationen till järnväg i Pitkäjärvi väster om Svappavaara.

Sträckan delas upp i ca 20 etapper, där vägplaner och bygghandlingar kommer att tas fram succesivt under 2012–2014. Delen på E45 har rustats upp under 2012.

I tätorterna Masugnsbyn och Vittangi planeras förbifarter i nya sträckningar för att minska malmtransporternas störningar för boende och samhällsfunktioner. En helt ny väg planeras från Kaunisvaara rakt västerut till Junosuando. Denna s.k. genväg förkortar transportsträckan betydligt och medför att väg 99 och väg 395 öster om Junosuando, om genvägen byggs, bara kommer att nyttjas för malmtransporterna under några år. Genvägen befinner sig för närvarande i ett tidigt skede av planlägningsprocessen och är alltså ännu inte prövad och fastställd av Trafikverket.

Brister och problem

Transporter av malm från gruvan i Kaunisvaara till Narvik har påbörjats under första kvartalet 2013. Transporterna kommer att innebära en stor ökning av trafiken. Den tunga trafiken kommer att mångdubblas och pågå dygnet runt. De befintliga vägarna har inte tillräcklig bärighet och standard för att klara av de tunga transporterna. Människor och miljö kring vägen kommer att påverkas av störningar.

Redan idag har väg 395 bärighetsskador. Vägens ytstandard och bärighet kommer att försämrast kraftigt om inte åtgärder vidtas. På väg 395 blandas oskyddade trafikanter med övrig trafik. Detta medför brister i trygghet och tillgänglighet för dem som rör sig längs vägen.

Vägplanen

Vägplanen omfattar väg 395 på delsträckan mellan Junosuando och Masugnsbyn, se karta 1 och 3. Sträckan är ca 11,4 kilometer lång. Tätorterna ingår inte i delsträckan.

Åtgärderna i vägplanen syftar till att väg 395 ska bli en fungerande del i vägtransportsystemet mellan Kaunisvaara och Svappavaara så att näringslivet och allmänheten ges en god tillgänglighet med hänsyn tagen till de värden som finns längs vägen.

Framtagande av en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ingår i upprättandet av vägplanen. Enligt väglagen ska en MKB finnas med i en vägplan om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan, vilket är fallet här.

Väg- och trafikförhållanden

Väg 395 är ca 6 meter bred. Vägen är belagd och har den högsta bärighetsklassen BK1. Skyltad hastighet är 90 km/h längs hela sträckan.

Väg 395 mellan Junosuando och Masugnsbyn trafikerades år 2009 av ca 380 fordon per dygn (årsmedeldygnstrafik, ÅDT) varav ca 50 var lastbilar. Under den senaste mätningen 2013 trafikerades vägen av ca 500 fordon per dygn (årsmedeldygnstrafik, ÅDT) varav 143 var lastbilar.

Väg 395 är en transportled för farligt gods. Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och produkter, som är så beskaffade att de kan skada människor, miljö, egendom och annat gods, om det inte hanteras rätt under transport.

Väg 395 trafikeras av busslinjerna 51 och 53 mellan Svappavaara–Pajala. Ett fåtal oskyddade trafikanter rör sig längs aktuell sträcka av väg 395, det finns ingen gång- och cykelväg. Få boendemiljöer finns längs sträckan.

Vägen ingår i Sverigeleden för cykel delen Karesuando – Karungi som är 389,2 km.

Tidigare utredningar och samråd

Trafikverket har tagit fram en förstudie under 2012 (Trafikverket 2012). Förstudien rörde hela sträckan mellan Junosuando och Vittangi. I förstudien föreslogs värden som bör belysas i miljökonsekvensbeskrivningarna till vägplanerna för hela sträckan Junosuando-Vittangi. De värden som är relevanta för denna miljökonsekvensbeskrivning är följande:

- Påverkan på vattendrag och våtmarker
- Bullerstörningar
- Påverkan på rennäring och vilda djur

Samråd enligt 6 kap 4 § miljöbalken och 14a § väglagen har skett i förstudieskedet. Samråd har hållits med en utökad krets pga. betydande miljöpåverkan. Några yttranden avseende förstudien gäller miljöfrågor och dessa delar från förstudiens samrådsredogörelse biläggs denna MKB (bilaga 1). Yttrandena har beaktats i det fortsatta arbetet med vägplanen.

Länsstyrelsens beslutade den 22 augusti 2012 att vägprojektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kap. 5§ miljöbalken. Beslutet grundas på att främst det förändrade trafikarbetet bedöms leda till betydande barriäreffekter, buller och

utsläpp. I samband med beslutet finns också synpunkter på förstudien och råd inför det kommande arbetet med MKB. Länsstyrelsens samrådsyttrande och beslut finns i bilaga 2.

I förstudien presenterades två alternativ, alternativ 1 där befintlig väg byggs om för att klara de ökade transporterna och alternativ 2 där en förbifart byggs vid Masugnsbyn (på övriga sträckan samma som alternativ 1). Trafikverket beslutade att gå vidare med vägplaner för befintlig väg och dels för förbifart Masugnsbyn. Denna vägplan är en av vägplanerna för befintlig väg som nu tas fram för sträckan som hanterades i förstudien.

Ett samrådsmöte för vägplanen hölls i Masugnsbyn den 12 november 2013. Inför mötet skickades kallelser ut till berörda fastighetsägare, indirekt berörda fastighetsägare samt övriga intressenter. Annonsering skedde även i lokalpress. Synpunkter från mötet och i skriftliga yttranden efter mötet redovisas i vägplanens samrådsredogörelse. Synpunkter från mötet med relevans för MKB sammanfattas här nedan.

Vid mötet framkom uppgifter om att utter observerats i Leppäjoki. Det framkom även att fisk förekommer i Leppäjoki, men främst nedströms aktuellt område.

Trafikverket svarar att hänsyn tas till utter och fisk i projektet genom anpassning av bron över Leppäjoki där utterpassage anläggs och att hänsyn tas i byggskedet genom tidsstyrning av grumlande arbeten samt att broar och trummor anläggs så att vandringshinder inte uppstår eller förändrar bäckens flöde eller botten i driftskedet. Hänsyn tas då vattendragen har potential att hysa dessa arter, oavsett om de faktiskt förekommer eller ej.

Vidare framkom att älgstråk finns på flera ställen längs sträckan, vid Huhtavaara, strax innan Mäntykero, strax efter Mäntykero vid Keronvaara samt intill Leppäjoki.

På samrådsmötet lyftes frågan om möjlig plats för etableringsytor i projektet. Eventuella förslag på etableringsytor tas fram i samråd med markägare och väljs där miljökonsekvenserna blir så små som möjligt.

Kommunala planer

Pajala kommun har en översiktsplan, antagen 14 juni 2010. De planerade åtgärderna bedöms inte stå i konflikt med planen.

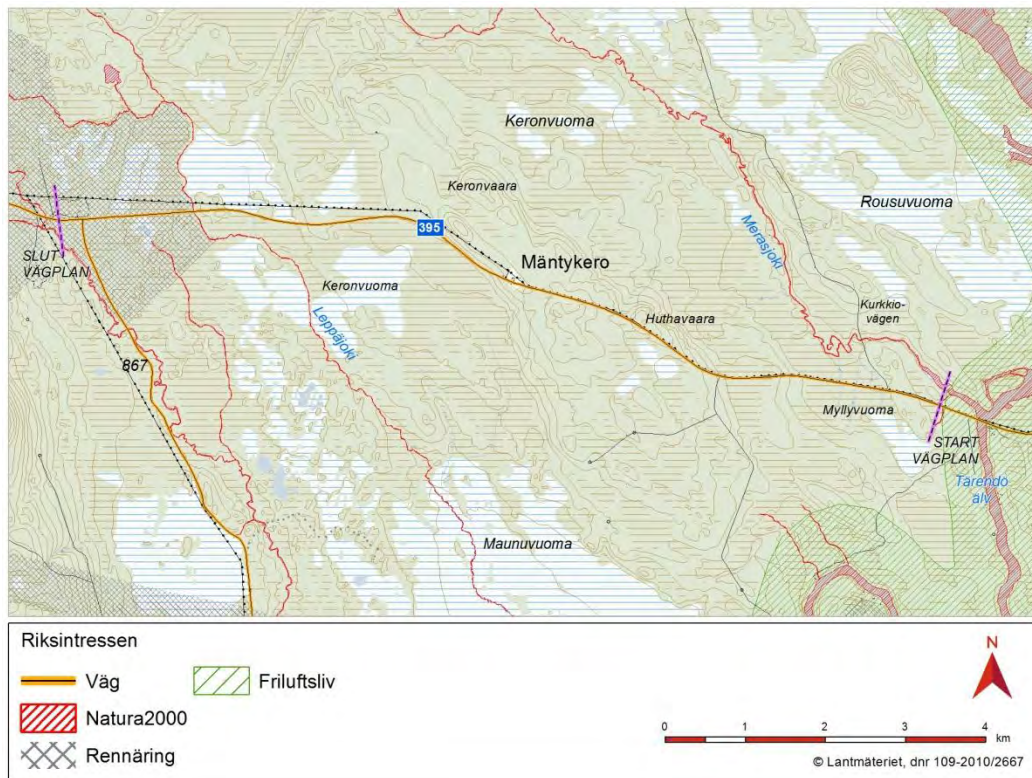
Riksintressen och Natura 2000

Inom området finns ett vattendrag (Leppäjoki) som ingår i Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem. Natura 2000-områden har skydd enligt 7 kap 27§ miljöbalken samt är riksintressen enligt 4 kap 8§.

I västra delen av vägplanen finns kärnområde Vuostokangas som är riksintresse för rennäring enligt miljöbalken 3 kap 5§.

Väg 395 är av riksintresse för kommunikationer enligt miljöbalken 3 kap 8§.

Planerade åtgärder bedöms inte medföra någon påtaglig skada för något riksintresse eller betydande påverkan på Natura 2000-område. Riksintressena redovisas också i respektive kapitel nedan.



Karta 2. Riksentressen i området.

Beskrivning av projektet

Väg 395 har inte den bärighet och standard som krävs för malmtransporterna och den ökade trafiken. För att nå projektmålen kommer följande åtgärder att utföras:

Vägen kommer att förstärkas för att få avsedd bärighet. Höjden på vägen kan bli 15–20 cm högre än befintlig. Den breddas till 8 m belagd väg. Vägen kommer att siktförbättras genom mindre plan och profilförändringar. Ny väg kommer att byggas för den nya bron över Leppäjoki och som mest flyttas vägområdet 40 meter.

Sidoområdena ses över. Oeftergivliga föremål som träd, block och sten inom säkerhetszonen tas bort. Även slyuppslag ska röjas inom säkerhetszonen, som utgör vägområde. Säkerhetszonens bredd varierar beroende på släntutformning, bank/skärning, väggeometri, hastighet m.m. men är ca 11-13 meter från vägkant vid 100 km/tim. Behovet av vägräcken ses över vid t.ex. branta slänter eller på andra ställen där behov finns.

Parkeringsfickor kommer att byggas med ca 1 km mellanrum. Dessa ska kunna användas av transportfordonen och blir ca 100 meter långa inklusive utspetsningar och som mest 5 m breda.

Vid Leppäjoki kommer en ny bro i nytt läge uppströms befintlig bro att byggas. Vägområdet flyttas här som mest 40 meter. I och med att ny bro byggs kan den gamla användas tills den nya är färdigställd och ingen tillfällig bro måste byggas. Den befintliga bron är en plattrambro med spännvidden 4,4 m. Den nya bron, även den en plattrambro, placeras uppströms jämfört med den gamla. Den gamla bron plockas bort och bäcken återställas. En torr passage för utter kommer att anordnas under bron. Schakt under högsta högvatten för vattendraget bedöms uppgå till 441 m². Detta är emellertid en uppskattning och den totala schakten kan komma att uppgå till mer varför

det i dagsläget är osäkert om det blir anmälan eller tillstånd för vattenverksamheten. När bron är byggd kommer marken i det gamla vägområdet att återgå till markägarna.

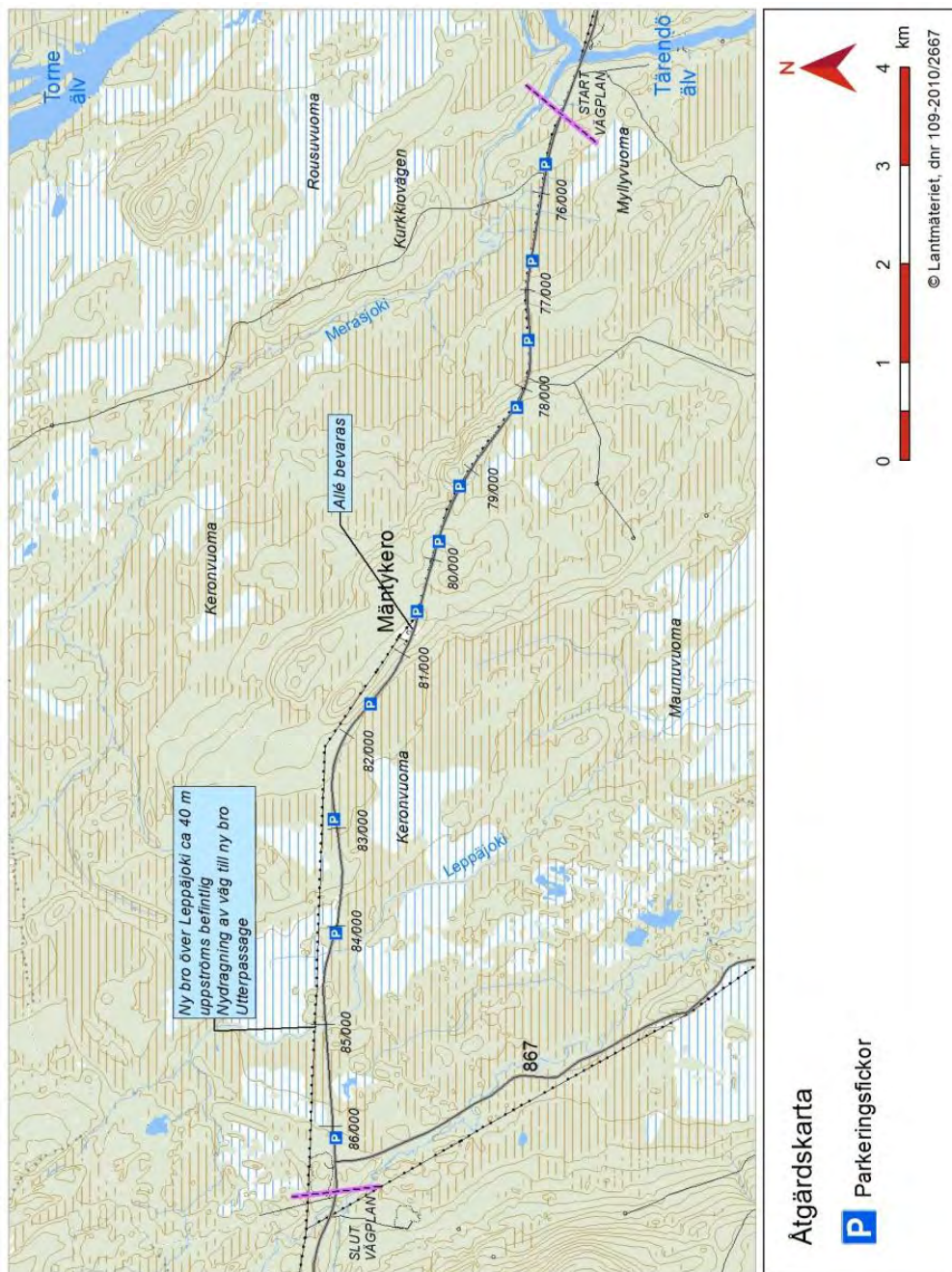
Väg- och sidotrummor förlängs och uttjänta byts ut. Nya trummor läggs ner så att de inte utgör något vandringshinder. Vägdiken och utloppsdiken rensas upp för att få en fungerande avvattning. Diken ska vara minst 1,3 m djupa där det är möjligt. I och med att vägen breddas kommer vägdikena att flyttas ut.

Breddning och återställande av diken medför att vägområdet generellt utökas på båda sidor. I skogsmark utökas vägområdet upp till 15 meter eftersom träd fälls inom säkerhetszonen.

Alternativa utformningar och motiv till valt utförande

Breddningen av vägen kan göras på olika sätt. Vägen breddas mestadels enkelsidigt antingen till vänster eller höger sida om befintlig väg.

Parkeringsfickorna görs större än vad som är standard. Olika storlekar på parkeringsfickor har studerats med tanke på de stora fordonen. Placeringen har valts med tanke på befintliga p-fickor (nyttja befintliga så långt möjligt), (inte i uppførsbacke eller där sikten är dålig) och markslag (hellre på fastmark än på myr).



Karta 3. Planerade åtgärder

Avgränsning

Geografiskt avgränsar sig denna MKB till det område som berörs av ombyggnaden samt ett bedömt influensområde för trafikbuller, grumling i vattendrag m.m. från vägprojektet.

De intresseområden som studeras är riksintressen och Natura 2000, landskapsbild, kulturmiljö, naturmiljö, boendemiljö, rekreation och friluftsliv, rennäring, vatten, jord- och skogsbruk, masshantering och förorenade områden samt störning och påverkan under byggtiden. Av dessa redovisas nedan de förutsättningar, effekter och konsekvenser som anses vara relevanta för planen.

Nollalternativ

Nollalternativet innebär en bedömd framtida situation om inte projektet där MKB:n ingår (denna vägplan) genomförs. I många vägprojekt finns liten skillnad mellan nollalternativet och nuläget eftersom samhället och trafikeringen kring vägen inte förändras så mycket. I detta projekt kommer gruvtransporterna att medföra en stor ökning av trafiken längs väg 395. Trafikverket har gett dispens för att använda 90 tons fordon. I nollalternativet beskrivs alltså vägen i dess nuvarande skick men med den trafikmängd och 90 tons fordon som bedöms gå på vägen när malmbrytningen är i full drift, från år 2015.

Trafikmängder på väg 395 sträckan Junosuando-Masugnsbyn.

	Uppmätt trafikflöde 2009	Uppmätt trafikflöde 2013	Nollalternativ och vägplanen (90 tons fordon prognos 2015)
Total trafik ÅDT	380	500	925
Varav tunga fordon	50	143	485

I kapitlet om miljökonsekvenser är det därför viktigt att vara uppmärksam på att konsekvenser som endast härrör från trafikökningen beskrivs under rubriken nollalternativet. Vägplanen beskriver den förstärkning och breddning av vägen som krävs för att anpassa vägen till den ökade trafiken. Vägplanen omfattar också vissa skyddsåtgärder för att mildra konsekvenserna av den ökade trafiken.

Vägplanens miljökonsekvenser jämförs med nollalternativet.

Miljökonsekvenser

Vid bedömningen av miljökonsekvenser har utformningen enligt "Beskrivning av projektet" förutsatts. Förutsättningar och inarbetade skadeförebyggande och skadebegränsande åtgärder, där sådana finns, presenteras under respektive intresseområde. Miljökonsekvenserna är bedömda under förutsättning att dessa åtgärder genomförs.

För vissa intresseområden redovisas dessutom ytterligare förslag till åtgärder i senare skeden. Dessa förslag är åtgärder som inte kan fastläggas i vägplanen och ska ses som en riktlinje för det fortsatta arbetet i bygghandlings- och byggskedena. Det är också möjligt att beslutet om fastställelse av vägplanen förknippas med villkor om att ytterligare skyddsåtgärder ska genomföras.

Landskapsbild

Förutsättningar

Vägen går till allra största delen genom ett skogslandskap. Kring vägen finns vidsträckta våtmarker, men oftast finns en skogsriddå längs vägen som begränsar utblickar.

Landskapet är relativt flackt och består av blandskog med tall, gran och björk. Undervegetationen är riklig. Det finns höjdskillnader vid den lilla byn Mäntykero där de få gårdarna ligger i ett höjdläge intill en sydsluttning som i slutänden angränsar mot en myr.

I Mäntykero finns en björkallé mellan vägen och huset.

Det finns en sandtäkt på norra sidan av väg 395 vid korsningen med väg 867. Ett större vattendrag, Leppäjoki, passeras på bro. Vägen saknar vägrenar och upplevs som smal.

Landskapet i stort är mindre känsligt för ingrepp av en ombyggd väg. Där man passerar nära bebyggelse är det viktigt att ta hänsyn till landskapsbilden.





Bedömningsgrunder

Stora konsekvenser – där föreslagen väg står i stor kontrast till omgivande landskap eller där omfattande väganläggning påverkar orienterbarhet, invanda stråk, avgränsningar, landmärken och utblickar.

Måttliga konsekvenser - där föreslagen väg kontrasterar omgivningen i liten grad och där föreslagen väg påverkar orienterbarhet, invanda stråk, avgränsningar, landmärken och utblickar i begränsad omfattning.

Små konsekvenser uppstår där vägen harmonierar med omgivande landskap och underordnar sig landskapets skala och struktur, vilket påverkar upplevelsen av landskapet i liten grad.

Effekter och konsekvenser

Projektets konsekvenser ur visuell synpunkt kan bedömas både utifrån hur en betraktare vid sidan ser på vägen – åskådarperspektivet – och utifrån hur trafikanterna upplever vägen och omgivande miljö – trafikantperspektivet.

Nollalternativet

Då nollalternativet inte innebär några fysiska åtgärder påverkas inte något av perspektiven visuellt. Upplevelsen av landskapet kan däremot påverkas av den ökade trafikintensiteten och de tunga fordonen. Konsekvenserna blir ändå små.

Vägplanen

Ombyggnaden av vägen medför en liten påverkan på landskapsbilden ur åskådarperspektivet. Vägen byggs om i befintligt läge och förhållandet till omgivande landskap förändras inte. I Mäntykero bevaras allén vid huset genom att vägen breddas på motsatt sida.

För trafikanterna kommer vägen att få en större skala än idag i och med att vägen och vägområdet blir bredare. Vägens karaktär påverkas genom att markvegetationen som idag går ända fram till asfalten tas bort. Påverkan på de estetiska värdena kommer att vara störst under och direkt efter byggtiden. Med tiden etableras vegetation kring vägen som så småningom smälter in på nytt i landskapet. Möjligheten till utblickar från vägen påverkas inte av ombyggnaden. Konsekvenserna kan bli måttliga i början men på längre sikt blir de små.

Naturmiljö

Förutsättningar

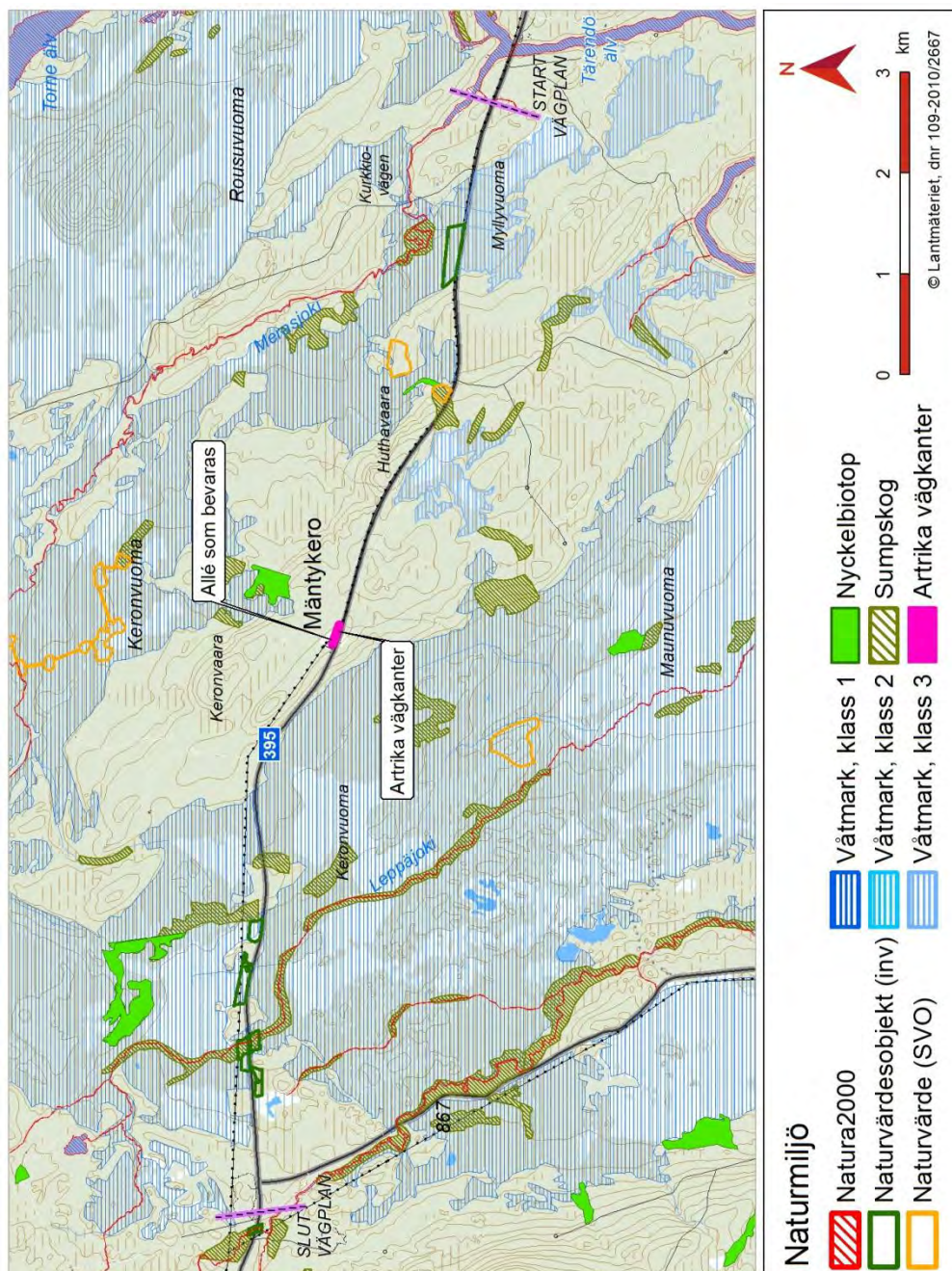
Natura 2000 och andra formella skydd

Leppäjoki ingår i Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem

En förutsättningsanalys avseende Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem har gjorts för hela sträckan Kaunisvaara–Svappavaara i projektet. Analysen pekar på att de värden som främst kan påverkas av vägprojektet är vandringsvägar och lekbottnar för laxfisk och barriäreffekter för utter.

Tidigare inventeringar och uppgifter från samråd visar att utter, som är en Natura 2000-art, förekommer på flera ställen i området kring Masugnsbyn och Junosuando. Det kan därför antas att utter har möjlighet att finnas i alla vattenmiljöer som är lämpliga för arten.

Leppäjoki innefattas av strandskyddet. Syftet med strandskyddet är att säkra allmänhetens tillgänglighet till stränder och att skydda växt- och djurlivet.



Karta 4. Naturmiljövärden

Vattendrag, våtmarker och skogliga värden



Vattendraget Leppäjoki

Leppäjoki har sitt ursprung ca 3 km nordost om Masugnsbyn tillsammans med Pahtajoki. Bäckarna förenas någon kilometer innan de rinner under väg 395. Leppäjoki rinner sedan ihop med Vuostojoki strax innan denna rinner ut i Tärendö älv och tillhör Kalix älvs avrinningsområde.

Vid befintligt broläge är bäcken uppströms väg 395 sedan tidigare påverkad av avvattningen från en gammal vägkropp. Bäckfåran har ändrats och går längs med det gamla vägdiket en sträcka innan den sedermera åter följer naturlig bäckfåra vid broläget.

Aktuell del av Leppäjoki saknar fastställd miljö kvalitetsnorm. Fastställd miljö kvalitetsnorm finns ca 4 km nedströms väg 395 (SE749285-177734) med kvalitetskravet god ekologisk och kemisk status 2015. Den ekologiska och kemiska statusen är god. Enligt VISS finns ingen risk att kvalitetskravet ej uppfylls.

Leppäjoki är ett av de utvalda vattendragen inom MaKS-projektet där biologiska undersökningar har genomförts. Resultatet av denna visar att botten substratet dominerades av mo-mjåla med inslag av sand. Det hittades ingen flodpärlmussla på den undersökta lokalen nedströms bron. Det undersökta partiet hade inte vad som kan karaktäriseras av lekbotten. Materialet var överlag finkornigt med lite inslag av sand. Vid elfisket fångades ingen fisk. Bottenfaunaundersökningen påvisade inte några rödlistade arter. (Trafikverket 2012b).

I en inventering av vägtrummor och broar som länsstyrelsen genomfört juli 2011 visar att Leppäjoki kan ha betydelse för vandrande fisk och att bron för väg 395 över vattendraget inte är uttaranpassad. Bron utgör i dagsläget inget vandringshinder för fisk.



Gammalt brofäste NO om bro över Leppäjoki

Längs vägen finns tre våtmarker av klass 1 ”mycket höga naturvärden” enligt Länsstyrelsens våtmarksinventering. Den ena, Rousuvuoma, är belägen på den norra sidan av väg 395 mellan Kurkkiovägen och Mäntykero. Myren beskrivs på följande sätt i inventeringen:

”Objektet är stort, nästan orört och har en mosaikartad mångfald myrtyper och element representerade. Miljön är allt från fattig till rik och uppvisar en stor botanisk spännvidd. Delar av berggrunden är basisk och torde ha förutsättningar att ge flera mineralrika kärr. Myren är representativ för området med flacka kullar i mosaik med myrmarker. Närheten till Torne och Tändö älvar, som är av riksintresse, och att myren utgör en del av ett mycket stort relativt orört och ostört myrrikt område tillsammans med mosaiken av myr och fastmark ger goda förutsättningar för ett rikt och mångformigt växt och djurliv.”

De andra två våtmarkerna av klass 1, Kerovuoma och Maununvuoma, är belägna på vardera sidan om vägen mellan Mäntykero och väg 867. Myren norr om vägen beskrivs på följande sätt i inventeringen:

”Objektet utgörs av många olika delobjektstyper däribland två olika typer av mossar, vilka inte är så vanliga i regionen. Det finns flera stora ytor med bladvass på Kerovuoma, både i norr och i söder. Det finns även andra arter som indikerar på näringsrikare förhållanden t ex korvskorpionmossa, kärrull och lockvitmossa.”

Myren söder om vägen beskrivs på följande sätt i inventeringen:

”Maununvuoma som tillsammans med intilliggande våtmarker bygger upp en storvåtmark vilket är gynnsamt för ett rikt djur och växtliv. Objektet som är mosaikartat uppbyggt innehåller en mångfald olika myrtyper och myrelement vilket skapar förutsättning för en rik artvariation. Områdets närhet till Masungsbyn och den lokala berggrundens basiska sammansättning ger upphov till flera rikkärr. Artrika sumpskogar finns längs de bäckar som genomkorsar objektet.”

Längs vägen finns även en våtmark, Myllyvuoma, av klass 3 ”vissa naturvärden”. Våtmarken är belägen på den södra sidan av väg 395 mellan Kurkkiovägen och Mäntykero.

På några ställen längs vägen finns naturvärden och sumpskogar enligt skogsstyrelsen. En björkallé finns i Mäntykero. Alléer omfattas av generellt biotopskydd.

Däggdjur

Vad gäller djurlivet i området så förekommer här troligen den nordliga taigans alla vanliga arter. Bland allmänna skogsarter i området kan nämnas älg, björn, räv, mård, hare och ekorre.

En förutsättningsanalys avseende vilda djur har gjorts för hela sträckan Kaunisvaara–Svappavaara i projektet. Analysen bygger på studier av befintliga inventeringar, rapporter inom vilt- och naturvård samt muntliga kontakter med bl.a. driftpersonal. I analysen föreslås att älg och utter blir fokusarter. Fokusarter i detta sammanhang är arter som har stor känslighet för vissa typer av åtgärder och kan därmed utgöra indikatorer för påverkan hos många andra arter som påverkas på liknande sätt.

Av analysen framgår att älgstammen i området ökar. Det noteras också att älg är en vanlig art i norra Sverige och kan inte anses hotad. Enligt analysen är sträckan för vägplanen inget utpekade område där älgstammen är särskilt stor eller där viltstråk för älg finns.

Landskapet i hela området bedöms erbjuda ett antal viktiga funktioner för utter, som är en Natura 2000-art. Det är okänt om utter förekommer i Leppäjoki. Enligt artportalen har utter emellertid påträffats i Tarendöälven samt de närliggande vattendragen Vuostojoki och Merasjoki. Utgångspunkten är att utter även kan finnas i Leppäjoki.

Naturvärdesinventeringar

En inventering av naturvärden längs sträckan har utförts under sommaren 2012. Inventeringen omfattar fjärranalys och analys av befintligt underlagsmaterial samt fältinventeringar med fokus på känsliga miljöer och arter som omfattas av artskyddsförordningen. Vägen passerar fyra områden som pekats ut i inventeringen. Ett område, ett rikkärr, har befunnits ha mycket höga naturvärden (klass 1). Tre områden har befunnits ha höga naturvärden (klass 2), en blandmyr, blandkärr med strängflarksstruktur och en lövsumpskog. Inget av dessa områden har utpekats ha rödlistade arter eller arter som omfattas av artskyddsförordningen.

Vid Mäntykero finns artrika vägkanter enligt dåvarande Vägverkets inventering 1998 och beskrivs på följande sätt: ”Ängar vid vägkanten, lador, omgivet av skogsmark. Hävdgynnat med daggkåpor, ängsskallra, prästkrage mm. Dikning och släntarbeten ska ske så att vägkantens värden bevaras och förutsättningar för den bevarandevärda växtligheten fortlever.”

Känsliga områden enligt naturinventeringen som genomfördes 2012, artrika vägkanter och våtmarker finns på mer detaljerade kartor i bilaga 4. Området som berörs av vägen, längsgående diken och säkerhetshöjande åtgärder i sidoområdet beskrivs där som ”vägområde” och utloppsdiken där det planeras rensning är markerade som ”inskränkt vägområde”.

Fågelinventering

En fågelinventering har utförts under sommaren 2012. Inventeringen omfattade hela sträckan Kaunisvaara–Svappavaara och inriktades på rödlistade arter och arter som är utpekade i artskyddsförordningen. Inventeringen visar att fågelfaunan längs hela den långa sträckan är relativt likartad. Av de utpekade arterna är grönbena, sångsvan och

backsvala vanligast och förekom i varierande antal längs hela vägsträckningen. Områden med flera utpekade arter eller hög koncentration av individer bedöms ha högre värden för fågellivet. Inga sådana områden berörs av denna vägplan.

Vid korsningen med väg 867, på den norra sidan om vägen finns en grusgrop som inventerades. Området bedömdes nyttjas eller åtminstone ha nyttjats av häckande backsvala. Fem bohål noterades i en sandbrink i de västra delarna men inga svalor sågs vid inventeringen. Grusgropen har med sina 5 bohål i dagsläget ett relativt lågt värde.

Groddjur

Fältundersökningar med avseende på eventuella groddjursförekomster som kan påverkas av den förändrade användningen av vägsträckan har genomförts inom ramen för MaKS-projektet. På sträckan för denna vägplan har ett område mellan Leppäjoki och väg 867 undersökts, ett mindre vatten på södra sidan om väg 395. Inga yngel av några groddjur påträffades vid fältundersökningen. Inga observationer av grodor eller paddor på land.

Påverkan av befintlig trafik

Trafiken innebär en barriäreffekt för vilt. Vid 1000–4000 ÅDT uppkommer en lätt barriäreffekt och olycksreducerande åtgärder bör övervägas (rekommendation i skriften ”Vägar och järnvägar – barriärer i landskapet”). Den framtida trafiken ligger strax under detta intervall.

Trafiken orsakar en störningseffekt kring vägen. Den befintliga trafiken är sparsam och störningarna bedöms som små. Se resonemang under nollalternativet nedan

Bedömningsgrunder

Stora konsekvenser uppstår när värdekärnan i områden med höga dokumenterade naturvärden, såsom värdefulla vattendrag eller områden med hög biodiversitet eller som hyser sårbara/hotade arter, förstörs eller försvinner. Vägen leder till fragmentering av naturmiljön som starkt påverkar organismers rörelsemönster och spridningsförmåga.

Måttliga konsekvenser uppstår när delar av områden med höga naturvärden förstörs eller påverkas negativt på annat sätt.

Små konsekvenser uppstår när projektet till största del påverkar naturområden utan högre naturvärden eller när påverkan på ekosystem eller biologisk mångfald är obetydlig.

Effekter och konsekvenser

Nollalternativet

I nollalternativet är det sannolikt att fler viltolyckor än idag kommer att ske. Den framtida trafikmängden ligger strax under gränsen för lätt barriäreffekt enligt ovan. Lastbilstrafiken kommer att gå dygnet runt, till skillnad från de flesta andra vägar som har låg trafikintensitet nattetid då djuren är mer aktiva.

Konsekvenserna för älgpopulationen bedöms ändå bli små. För uttern bedöms konsekvenserna bli måttliga eftersom uttern är en utpekad art och sannolikheten är stor att fler uttrar än idag kommer att dödas av trafiken.

Trafiken orsakar också en störningseffekt kring vägen. En pilotstudie har genomförts inom ”TRIEKOL–Ett forskningsprogram om transportinfrastruktur och ekologi”. Studien har identifierat samband mellan dos och effekt avseende trafikbullrets påverkan på biologisk mångfald, då särskilt fågelfaunan. I studien har gränsvärden för vägtrafikbuller i värdefulla naturmiljöer föreslagits.

En översiktlig bullerberäkning visar att 45 dB(A) ekvivalent ljudnivå överskrider i nollalternativet i ett avstånd på 180 meter från vägen. 50 och 55 dB(A) överskrider upp till ca 100 resp. 60 meter från vägen.

Trafiken på vägen kan alltså antas orsaka störningseffekt

i nollalternativet i en upp till ca 360 meter bred zon längs vägen, där färre individer av häckande fåglar finns jämfört med om miljön vore helt ostörd. Fågelinventeringen har inte påvisat att områden med höga värden för fågellivet påverkas längs vägen. Eftersom inga viktiga områden för fågellivet ligger nära vägen bedöms konsekvenserna av bullerstörningar för fågellivet som små.

BULLERSTÖRNING I NATURMILJÖ

- 45 dBA ekvivalentnivå – ingen påvisbar effekt
- 50 dBA ekvivalentnivå – 20 % minskad populationstäthet
- 55 dBA ekvivalentnivå – 50 % minskad populationstäthet
(påverkan på fåglar enligt TRIEKOL:s pilotstudie)

Vägen kan komma att saltas. Saltning har god effekt som halkbekämpning vid temperaturer strax under noll. Längs väg 395 är vintrarna kalla och saltning kan bli aktuell under korta perioder vår och höst. Även vid mer omfattande saltning påverkas naturen i mycket begränsad omfattning. En del växter i vägens närmaste omgivning kan påverkas negativt. Ytvatten i vägens närhet påverkas nästan inte alls, därför att vattnets genomströmning är så stor. Grundvattnet närmast vägen kan få en sämre kvalitet vid ogynnsamma förhållanden. Miljökonsekvenserna av saltning bedöms bli små.

Vägplanen

Väg- och sidotrummor förlängs och uttjanta byts ut. Vid trumläggning tillses att det inte uppstår vandringshinder för fisk, oavsett om vattendraget är känt som fiskförande eller inte.

Vid vägdikenas anslutning till Leppäjoki ska man avsluta diket några meter före vattendraget, och låta dikesvattnet passera genom och över naturlig vegetation innan det hamnar i bäcken. På så sätt minskar grumling och föroreningar i bäcken

Bro över Leppäjoki kommer att flyttas, en ny bro byggs och utteranpassning genomförs. I samband med att den nya bron byggs kommer bäckfåran att grävas om en bit, ca 20 m, där bäckfåran följer den gamla vägkroppen. På så sätt återställs den gamla bäckfåran. I samband med omgrävning av bäcken, rivande av den gamla bron och byggande av den nya kommer grumlande arbeten att uppstå. De långsiktiga konsekvenserna kommer att bli små, men vattendraget kommer att påverkas under byggtiden. För att minimera påverkan på vattendraget kommer grumlande arbeten att ske under perioder med lågvattenföring och låg biologisk aktivitet. Arbeten i vatten bör undvikas maj-juni samt från mitten av september till slutet av oktober.

En torr passage för utter kommer att anordnas vid den nya bron, antingen i form av en strandpassage eller hylla. Åtgärden bedöms förbättra situationen och minska barriäreffekten för uttern jämfört med nollalternativet.

Projektet bedöms inte påverka bevarandestatusen för Natura 2000-arter eller -naturtyper på grund av liten påverkan på Leppäjoki. Uttern gynnas av åtgärderna jämfört med nollalternativet. Därför bedöms också att ingen påtaglig skada uppstår på riksintresset.

NATURA 2000: VATTENDRAGEN

För vattendragen har en förutsättningsanalys för hela Natura 2000-området Torne och Kalix älv genomförts. Där bedöms att, om skyddsåtgärder genomförs, kommer åtgärderna inte på ett betydande sätt påverka miljön i Natura 2000-området. Skyddsåtgärder kommer att utföras för att minimera påverkan på Leppäjoki. Utterpassagen förbättrar förhållandena för uttern.

Tillståndskravet aktualiseras när det finns risk för en negativ påverkan av betydelse för naturmiljön i det förtecknade området. Om tillstånd för vattenverksamhet blir aktuell bedöms även prövning enligt Natura 2000 vara nödvändig.

ARTSKYDDSFÖRORDNINGEN

Artskyddsförordningens bestämmelser innebär fridlysning av ett antal arter och alla vilda fåglar samt skydd av deras livsmiljöer.

Inga arter som är skyddade enligt artskyddsförordningen har påträffats i naturinventeringarna.

Fågelinventeringen har inte visat på några platser med höga värden för fågellivet längs sträckan.

Därför görs bedömningen att dispens från bestämmelserna i artskyddsförordningen inte krävs.

Åtgärderna med breddning och återställande av diken är begränsade och tar på de flesta håll 4-10 meter ny mark i anspråk på vardera sidan om vägen. För säkerhetszonen, där säkerhetshöjande åtgärder i form av exempelvis röjning sker, kan måttet öka till ca 15 meter som mest beroende på topografin och vid den nya bron 40 meter. Den torrare miljö som redan idag kantar vägen genom våtmarkerna och sumpskogarna kommer att flyttas i motsvarande grad. Den påverkan vägen har idag på hydrologin, där vägen korsar våtmarker, kommer att finnas kvar men inte öka.

Rensning kommer att ske i utloppsdiken. Inga nya utloppsdiken tillkommer i känsliga miljöer. Inga specifika åtgärder för att minska påverkan på hydrologin har bedömts nödvändiga eftersom påverkan även fortsättningsvis kommer att ha samma karaktär och omfattning som idag.

Att vägområdet utökas innebär att viss areal av marker med höga naturvärden, naturvärden utpekade i inventeringen och våtmarker av klass 1 (se bilaga 3-1 -3-3), kommer att tas i anspråk genom väg, diken eller säkerhetshöjande åtgärder (exempelvis röjning). På dessa platser uppkommer måttliga konsekvenser för naturmiljön. Denna lokala påverkan bedöms ändå ha liten betydelse för naturvärdena i stort eftersom endast en liten andel av de värdefulla naturområdena berörs.

Våtmark av klass 1 (Kerovuoma), naturvärde klass 1 (mindre rikkärr) samt naturvärde klass 2 (naturlig lövsumpskog) berörs av att den nya bron byggs i Leppäjoki. På detta ställe påverkas även naturvärde klass 2 (blandkärr med strangflärkstruktur), om än i mindre omfattning. Det nya vägområdet vid bron är inte helt fastställt i dagsläget, men en grov uppskattning finns i bilaga 3-3. Det gamla vägområdet kommer att återgå till markägaren i samband med att den gamla bron rivs. Som mest tas ca 40 m ny mark i anspråk i samband med det nya vägområdet, på höger sida i längdriktningen. Området är på detta ställe sedan tidigare påverkat av en gammal vägkropp och dess avvattningskonsekvenserna för naturmiljön i området bedöms som måttliga.

De artrika vägkanterna kommer att påverkas. På den sida där vägen breddas kommer både inner- och ytterslänt att schaktas bort, vilket innebär att den befintliga växtligheten försvinner. På motsatt sida kan befintlig ytterslänt troligen bevaras till viss del.

Avbaningsmassor från sträckan tas tillvara och återförs på nya ytterslänter så att återetablering gynnas. Då blir konsekvenserna för de artrika vägkanterna endast måttliga.

Barriäreffekten för älg och andra större djur blir lika som i nollalternativet. Inga åtgärder mot viltolyckor planeras i dagsläget.

Bullerstörningarna för naturmiljön är generellt lika som för nollalternativet.

Om strandskydd, biotopskydd och 12:6 samråd

Byggandet av bron innebär endast en tillfällig påverkan på strandmiljöerna kring broläget. Bron utformas med passage för utter vilket minskar vägens barriäreffekt. Projektet strider därför inte heller mot strandskyddets syften vad gäller djur- och växtliv. Fastställelsebeslutet inkluderar prövning enligt bestämmelser om strandskydd.

Björkallén i Mäntykero omfattas av generellt biotopskydd. Allén kommer att bevaras, men för att göra plats för en ny infart vid huset i Mäntykero kommer ett av träden i allén att avverkas. Hänsyn ska tas vid markarbeten intill allén.

Samråd enligt miljöbalken 12:6 för väsentlig ändring av naturmiljön behöver inte göras för åtgärder inom vägområde som fastställs.

Förslag till åtgärder i senare skeden

I samband med anmälan/tillstånd för vattenverksamhet för Leppäjoki kan villkor komma att ställas för verksamheten. Dessa villkor kommer att arbetas in i bygghandlingarna.

Utterpassagen ska kontrolleras för att säkerställa dess funktion. Viltolyckor och renpåkörningar bör följas upp. Om det visar sig att antalet trafikdödade djur blir stort kan åtgärder som fler trummor, viltstängsel eller viltvarningssystem komma att övervägas.

Om stängsel blir aktuellt ska man se till den ekologiska funktionen i ett större sammanhang och även ta hänsyn till övriga vägsträckor mellan Kaunisvaara och Svappavaara som kommer att åtgärdas inom MaKS-projektet. Viltstängsel ska kombineras med faunapassager på lämpliga ställen så att viltet även i fortsättningen ska kunna röra sig i området. Sådana passager minskar också den barriäreffekt för friluftslivet som viltstängsel innebär.

Friluftsliv

Förutsättningar

I området förekommer fritidsaktiviteter som exempelvis jakt och fiske, skidåkning, skoteråkning samt svamp- och bärplockning.

Leppäjoki innefattas av strandskyddet. Syftet med strandskyddet är att säkra allmänhetens tillgänglighet till stränder och att skydda växt- och djurlivet.

Trafiken kan orsaka störningar och otrygghet för oskyddade trafikanter längs vägen, t.ex. de som cyklar Sverigeleden.

Bedömningsgrunder

Stor negativ konsekvens uppstår om områden som har höga dokumenterade värden för det rörliga friluftslivet starkt påverkas och möjligheten att utöva aktiviteter med rekreativa värden förstörs eller starkt försämras. Om tillgängligheten till dessa områden drastiskt försämras genom barriäreffekter innebär det också stora negativa konsekvenser.

Måttliga konsekvenser uppstår om mindre rekreationsområden starkt påverkas eller om tillgängligheten till områden försämras betydligt. Om mindre delar av ett större rekreativt område påverkas negativt innebär det också måttlig negativ konsekvens. Om upplevelsevärde försämras men möjligheten till rekreation kvarstår innebär det också måttlig negativ konsekvens.

Små konsekvenser uppstår om vägen medför mindre försämringar vad gäller tillgänglighet eller upplevelsevärde i ett område.

Effekter och konsekvenser

Nollalternativet

Den ökade trafiken kommer att innebära ökade barriäreffekter för de som vill korsa vägen. Det blir också högre ljudnivåer i områdena längs vägen. Det bedöms som mindre försämringar av tillgänglighet och upplevelsevärde och nollalternativet medför därför små konsekvenser.

Vägplanen

Projektet strider inte mot strandskyddets syften vad gäller friluftsliv. Allmänhetens tillgänglighet till vattendraget försämras inte.

Trafikbuller och barriäreffekt blir samma som i nollalternativet. Inga skyddsåtgärder för friluftsliv bedöms nödvändiga.

Vägplanen medför i princip oförändrade konsekvenser för friluftslivet jämfört med nollalternativet.

Förslag till åtgärder i senare skeden

Om viltstängsel blir aktuellt (se förslag till åtgärder i senare skeden för naturmiljön) ska passager planeras för att minska den barriäreffekt för friluftslivet som viltstängsel innebär.

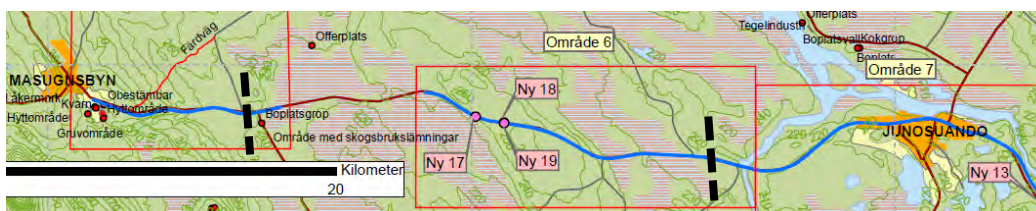
Kulturmiljö

Förutsättningar



Bron över Leppäjoki

Norrbottens museum har genomfört en särskild arkeologisk utredning för de delar av sträckan Kaunisvaara-Svappavaara som ska breddas och som inte tidigare omfattats av arkeologiska utredningar och inventeringar. De delar av denna vägplan som utretts framgår av karta nedan. Utredningsområdet sträcker sig 10 m på vardera sidan vägen räknat från dikets bakslänt.



Utredningsområdena visas med blå färg. Klipp ur arkeologisk utredning. Vägplanens gränser har lagts in som streckade linjer.

Utförd arkeologisk utredning resulterade i att tre anläggningar av lämningstypen *Kemisk industri* vilka påträffades omedelbart invid aktuell väg (nr 17, 18 och 19) och ca 200 meter väster om (nr 17) respektive ca 500 meter öster om Mäntykero. Samtliga utgörs av tjärdalar och de har den antikvariska bedömningen *Övrig kulturhistorisk lämning*. En sökning i FMIS visar att lämningstypen *Kemisk industri* förekommer på mer än 600 registrerade lokaler i Pajala kommun vilket visar verksamhetens omfattning i regionen.

Utvinningen av tjära var från 1600-talet och fram till 1800-talet en viktig exportvara och Sverige dominerade tillsammans med Finland marknaden, Centrum för tillverkningen låg i skogsmarkerna. Tjärdalens lokalisering styrdes av tillgången på råvara (tallved), arbetskraftens bostad och möjligheten till transport av färdig produkt. Ytterligare viktiga

faktorer var att torv och fordringmaterial fanns att tillgå. (Källa: Kol och tjära – Arkeologi i norra Upplands skogsmarker. Undersökningar för E4. Vendel, Tierp och Tolfta socknar Upplandsmuseet, Rapport 2005:02, avdelningen för arkeologiska undersökningar).

Behovet av tjära var särskilt stort för skeppbyggeri för impregnering av trävaror och tågvirke. Omkring 1,4 mil söder om Junosuando ligger en färdväg (Raä Pajala 657:1) vilken enligt beskrivningen är en tjärtransportväg mellan Muotkanlahti i Tarendö älv och Anttis i Torneälv. I en uppteckning i Nordiska museet (E.U 52703) beskriver sagesmannen, född 1884, transporten av tjärtunnor nedströms Torneälven.

De påträffade tjärdalarna söder om kan sättas i ett lokalt perspektiv genom dess närhet till Mäntykero och att tjärtillverkningen varit av ekonomisk betydelse för böndena i byn. Tjärbränningen kan även ses i ett regionalt perspektiv och så sammankopplas men de samtida järnbruken i Masugnsbyn, Tornefors, Palokorva och Kengis. Dels kan det funnits ett behov av tjära för impregnering av brukens byggnader såsom tak och bottensyllar men även för andra anläggningar inom bruken såsom bryggor och pråmar kan tjäran ha varit värdefull. Möjligen kan även tjärtillverkningen i området sättas i ett nationellt perspektiv och att tjärtunnorna transporterats vidare till Kengis för avsalu och utskippning.

Tjärdalarna, nr 17, 18 och 19 är lokaliserade omedelbart invid väg 395. Nr 17 och nr 19, ligger SSV om vägen och nr 18 NNO om vägen. Tjärdal nr 17 och 18 uppvisar mindre skador orsakade av vägdket. Idag har tjärdalarna ett pedagogiskt värde då de berättar om områdets historiska skogsbruksverksamhet. De har även ett upplevelsevärde. En arkeologisk undersökning skulle innebära en datering och därmed fördjupa kunskapen om tjärbränningens verksamhet. I den arkeologiska utredningen har ytterligare sju tjärdalar registerats.

Längs aktuell vägsträcka finns i övrigt inga tidigare registrerade forn- eller kulturlämningar.

Bron över Leppäjoki är en plattrambro. Bron har visst kulturhistoriskt värde, motsvarande klass 3 i länsstyrelsens inventering av kulturhistoriskt värdefulla vägbroar.

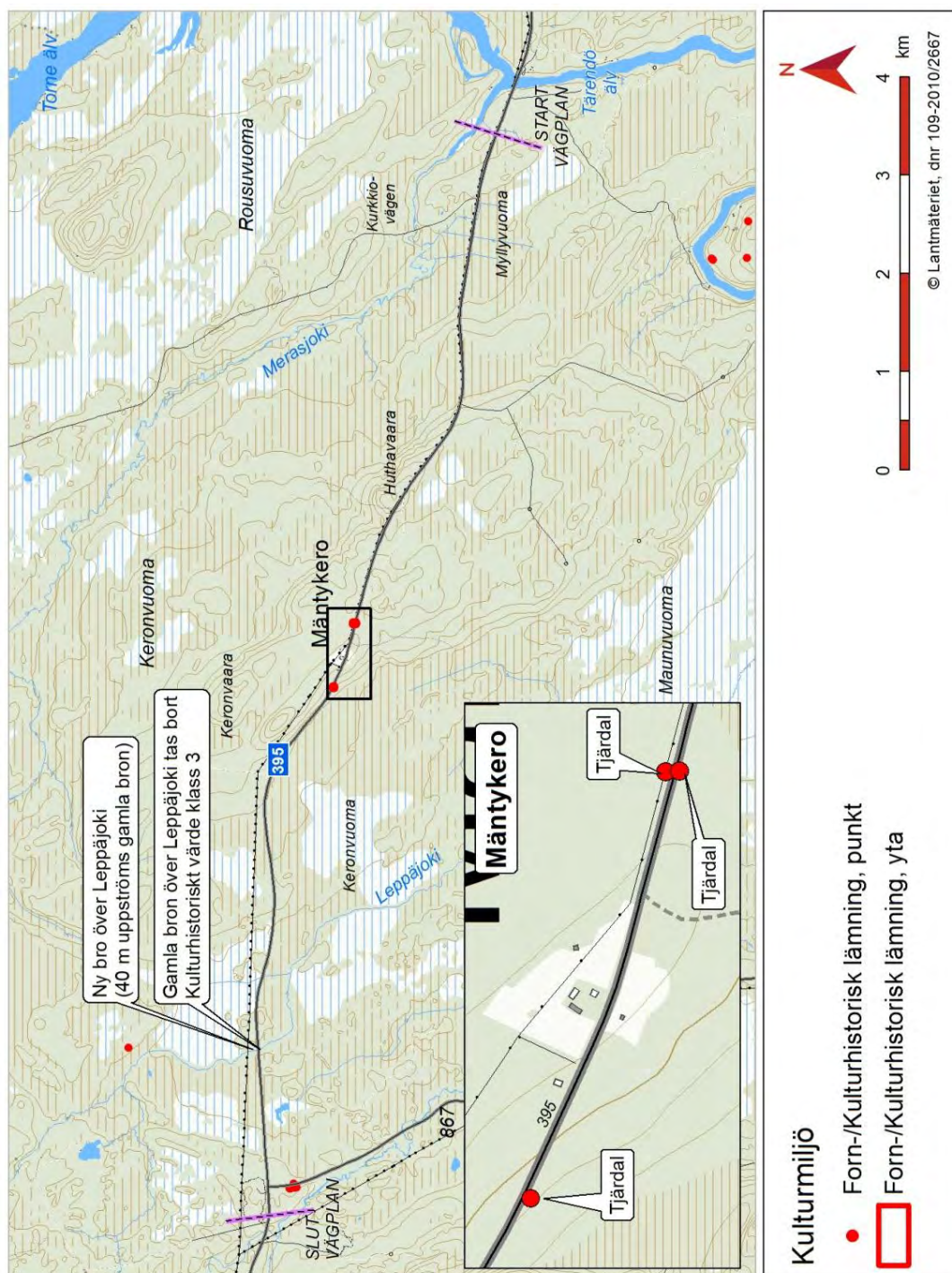
Detaljerad karta över kulturlämningarna i Mäntykero finns i bilaga 3-2.

Bedömningsgrunder

Stora konsekvenser uppstår när påverkan sker i kulturmiljö med högt bevarandevärde (i ett nationellt perspektiv). Påverkan innebär ett direkt intrång i miljöns värdekärnor eller ett indirekt intrång vilket får till följd att samband och strukturer bryts. Intrånget i miljön får till följd att dess upplevelsevärde och pedagogiska värde går förlorad.

Måttliga negativa konsekvenser uppstår när en kulturmiljö fragmenteras så att dess helhet inte kan uppfattas. Strukturer och samband försvagas och blir mindre tydliga. Enstaka kulturvärden, välbevarade, unika eller på annat sätt värdefulla i ett regionalt perspektiv går förlorade.

Små konsekvenser uppstår när enstaka kulturmiljöobjekt påverkas eller tas bort. De enstaka objekten är inte betydelsebärande för kulturmiljöns helhet. Samband och strukturer kan även i framtiden uppfattas.



Karta 5. Kulturmiljövärdan

Effekter och konsekvenser

Nollalternativet

Nollalternativet medför inga konsekvenser för områdets kulturvärden.

Vägplanen

Planerade åtgärder av vägsträckningen före och efter Mäntykero innebär att tre nyregistrerade tjärdalar kommer att påverkas. I Mäntykero breddas vägen på den vänstra sidan i längdriktningen vilket innebär att nr 17 och nr 19 kommer att hamna i den nya dikesbotten respektive innerslänt på det nya diket. Nr 18 kommer att ligga inom det nya vägområdet intill bakslänt på dike och kommer troligen att påverkas ytterligare av de planerade åtgärderna.

Samråd har hållits med Länsstyrelsen gällande lämningarna. Länsstyrelsen anser att lämningarna i första hand ska bevaras, om de inte är möjligt önskar länsstyrelsen att en datering utförs.

Tjärdalarna antas genom dess geografiska närhet ha ett samband med byn Mäntykero och de har genom sin närhet till vägen idag potential till att ha ett upplevelsevärde. Vägplanens påverkan innebär att ett stycke av byns historiska verksamhet går förlorad och att det sker en fragmentering av kulturmiljön. I ett regionalt perspektiv kan tjärbränningen vid Mäntykero även ha varit betydelsefull för områdets järnbruk och i ett nationellt perspektiv eventuellt även för export av tjära. De negativa konsekvenserna för kulturmiljön bedöms genom vägplanens påverkan på tjärdalarna bli måttlig.

Kulturmiljöobjektet bro över Leppäjoki kommer att tas bort i samband med att den nya bron byggs. Bron kommer att dokumenteras och dokumentationsmaterialet kommer att förvaras på lämplig plats i samråd med Länsstyrelsen. Att bron rivs bedöms medföra små konsekvenser eftersom den är lågt klassad och kommer att dokumenteras.

Förslag till åtgärder i senare skeden

Om någon misstänkt fornlämning påträffas i byggskedet ska arbetet omedelbart avbrytas och beställaren kontaktas. Anmälan ska göras till länsstyrelsens kulturmiljöenhet.

Boendemiljö

Förutsättningar

Det finns två hus längs väg 395 (i Mäntykero) och en stuga (mellan Kurkkiovägen och Mäntykero). Husen ligger i nära anslutning till vägen. Ett av husen i Mäntykero är ej bebott.

Trafiken kan orsaka störningar och otrygghet för boende längs vägen och för oskyddade trafikanter som rör sig längs vägen. Då trafikmängden är relativt liten bedöms sådana problem bedöms vara av liten omfattning.



Husen i Mäntykero.

En bullerberäkning har utförts, med syfte att klargöra om boende längs vägen kan utsättas för ljudnivåer som överstiger riktvärdena, före eller efter ombyggnaden av vägen. Maximal och ekvivalent ljudnivå har beräknats enligt Nordiska beräkningsmodellen för buller från vägtrafik, Naturvårdsverkets rapport 4653, i datorprogrammet Soundplan 7.1. Osäkerheten i beräkningarna är plus/minus 3 dBA. Beräkningar av nuläget har gjorts med den uppmätta trafikmängden 2009.

Ekvivalentnivån, ett medelvärde över dygnet, beror bland annat på trafikmängden. Den beräknade ekvivalentnivån vid husen längs hela vägsträckan underskrider i nuläget riktvärdet 65 dB som gäller i befintlig miljö.

Maximalnivån uppkommer vid varje fordonspassage och är högre för tunga fordon än för personbilar. Maximalnivån 55 dB inomhus (riktvärde i befintlig miljö, som får överskridas högst fem gånger per natt) överskrids inte i nuläget (2009 års trafik).

I en bärighetsutredning för hela sträckan Kaunisvaara–Svappavaara har man identifierat sträckor där störande vibrationer i boendemiljöer kan befaras. Det finns inga sådana sträckor på aktuell del av väg 395.

Bedömningsgrunder

Stora konsekvenser uppstår om riktvärden överskrids och inte kan åtgärdas inom vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Såväl synliga som mentala samband och strukturer i bebyggelsen bryts. Barriäreffekterna ökar betydligt. Många fastigheter löses in.

Måttliga konsekvenser uppstår om trafiken orsakar buller över riktvärdena men dessa endast överskrids i ett fåtal fall efter vidtagna skyddsåtgärder. Samband och strukturer i bebyggelsen försvagas. Fysisk och visuell barriäreffekt ökar. Enstaka fastigheter löses in.

Små konsekvenser uppstår om boendekvaliteten påverkas utan att riktvärden överskrids. Projektet innebär visuell påverkan, men den fysiska barriäreffekten ökar inte.

RIKTVÄRDEN FÖR BULLER

Riksdagen har antagit följande riktvärden för buller från vägtrafik:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Dessa riktvärden är vägledande vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av väg. Projektet är en väsentlig ombyggnad.

Effekter och konsekvenser

Nollalternativet

Den ökade trafiken kommer att påverka boende längs vägen genom ökade bullernivåer. Den tunga trafiken kommer att gå dygnet runt vilket medför störningar även nattetid. Det finns risk för att störande vibrationer uppkommer. Trafiken orsakar också ökade problem för trafiksäkerhet och trygghet för boende och oskyddade trafikanter, eftersom den befintliga vägen är smal och separering av gång- och cykeltrafik saknas.

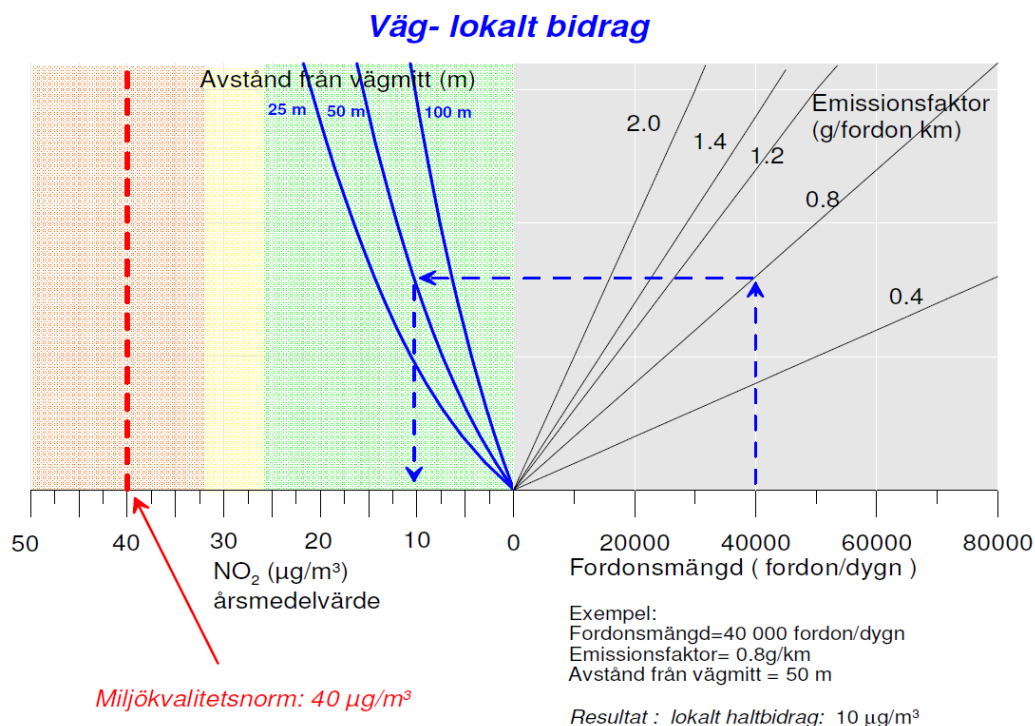
Trafikbullernivåerna i nollalternativet har beräknats. Riktvärden för trafikbuller, både ekvivalent och maximal ljudnivå kommer att överskridas vid de hus som finns längs vägen. Ekvivalentnivån ökar med ca 10 dBA jämfört med nuläget. I nollalternativet genomförs inga bullerskyddsåtgärder. Bullernivåer för varje fastighet i nollalternativet kommer att redovisas i vägplanens beskrivning.

Halterna av luftföroreningar som orsakas av vägtrafik kommer att vara låga.

Nomogrammet nedan (från Trafikverkets handbok för vägtrafikens luftföroreningar) kan användas för en grov bedömning av trafikens lokala bidrag till luftföroreningar, här årsmedelvärde av kvävedioxid, som har en miljö kvalitetsnorm. Bakgrundshalten, som är $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ för landsbygd i Norrland, ska läggas till det lokala bidraget.

Vid den framtida trafikmängden, ca 925 fordon/dygn, kommer man inte i närheten av de halter där mer detaljerade beräkningar behöver övervägas med tanke på miljö kvalitetsnormen. Den s.k. nedre utvärderingströskeln enligt miljö kvalitetsnormen är där det gröna fältet slutar, $26 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Extremvärdena, s.k. 98-percentiler, som uppkommer vid t.ex. speciella vädersituationer följer samma mönster.

Det finns risk för att malmasterna dammar. Det är dock fordonsägarens ansvar att se till att inte störande damning uppkommer, enligt 3 kap 80 § i trafikförordningen. Damning behandlas därför inte vidare i MKB:n.



Nollalternativet medför på grund av ökade bullerstörningar för boende längs vägen, och genom försämringar för alla oskyddade trafikanter stora konsekvenser. Antalet personer som berörs av detta är dock mycket få.

Vägplanen

Möjligheten att gå och cykla längs vägen förbättras genom en breddning av vägen. Inga övriga åtgärder görs för oskyddade trafikanter då flödet av dessa är litet.

Konsekvenserna av vägförslaget bedöms som positiva för oskyddade trafikanter.

Vägplanen omfattar bullerskyddsåtgärder med målet att de av riksdagen antagna riktvärdena för en god boendemiljö inte ska överskridas. De skyddsåtgärder som är bäst lämpade vid respektive hus har föreslagits. Bullerskyddsåtgärder kommer att vidtas för att, så långt det är tekniskt möjligt, uppfylla riktvärdena gällande buller i bostäder. De åtgärder som planeras är uppförande av bullerskyddsskärmar samt förbättring, alternativt byte, av fönster. Det går inte att utesluta risk för att fasadernas ljudisolering i vissa fall begränsar den maximala ljudisolering som går att erhålla, med ljudnivåer över riktvärden inomhus som följd. I de fall där fastighetsägarna tackar nej till erbjudna bullerskyddsskärmar ökar risken för överskridanden av riktvärden.

De framtida ljudnivåerna har beräknats med bedömd trafikmängd, trolig tillåten hastighet, väg- och terrängmodell samt fastighetskartan som underlag.

Beräkningsmodellen har anpassats (se faktaruta) för att ge en så rättvisande bild som möjligt med den särskilt stora andel av de tyngsta fordonen som är aktuell. För inomhusnivåerna har beräkningsprogrammets schablonvärden för fasaddämpning använts. Det faktiska värdet beror på husens konstruktion, och husens skick är inte känt.

De föreslagna skärmarna är 2,5 meter höga och har placerats ut i den omfattning som ansetts vara möjlig med tanke på tillgänglighet till de hus som berörs. Skärmarna dämpar ljudnivån inne och ute men riktvärdena nås inte. Skärmarna kompletteras därför med fasadåtgärder så att inomhusnivån inte ska överskridas.

En detaljerad redovisning av ljudnivåer för varje fastighet kommer att göras i vägplanens beskrivning. Kartor över framtida ljudnivåer utomhus med planerade bullerskärmar redovisas i karta 6 och karta 7.

Skyddsåtgärderna medför att vägplanens konsekvenser blir mindre negativa än nollalternativets konsekvenser. Eftersom riktvärden inomhus inte överskrids efter vidtagna skyddsåtgärder bedöms konsekvenserna avseende buller bli måttliga.

ANPASSNING AV BERÄKNINGSMODELL FÖR BULLER

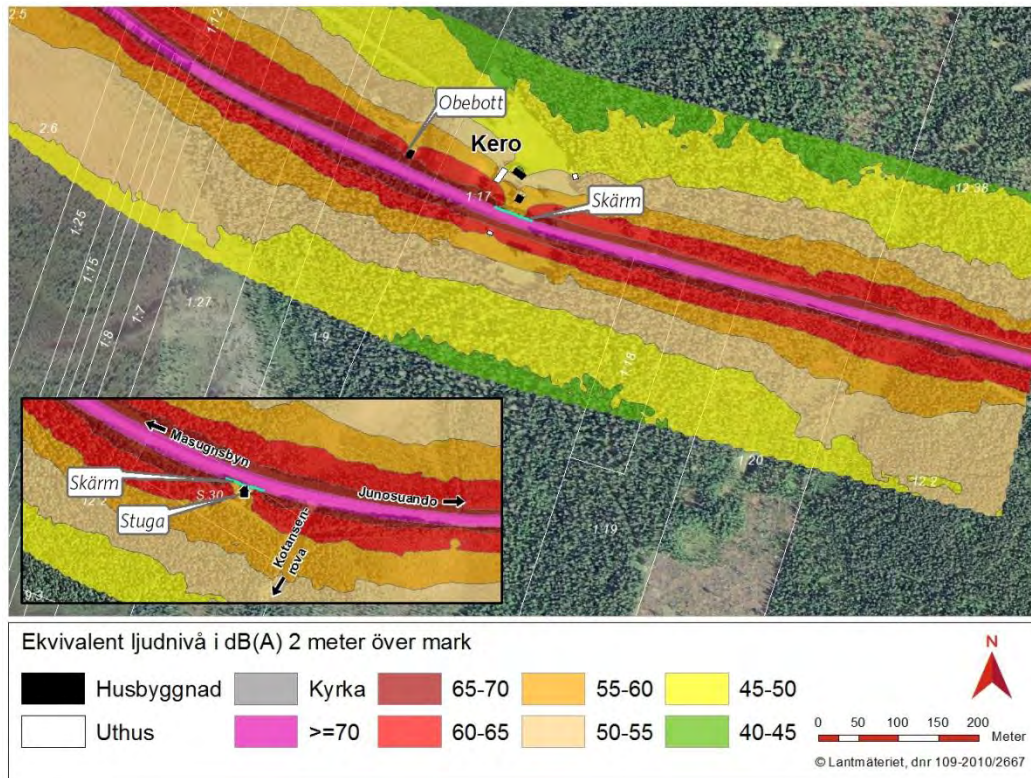
Malmtransporterna kommer att ske med 90 tons dispensfordon. Den nordiska beräkningsmodellen för beräkning av trafikbuller använder sig av en normalfördelning av tunga fordon (3,5–60 ton) där de tyngsta fordonen, som bullrar mest, utgör en liten del av den totala andelen tunga fordon.

För att anpassa modellen till de aktuella förhållandena med mycket stor andel av de tyngsta fordonen har Trafikverket utgått från de mest bullrande fordonen i beräkningsmodellen. Indata i modellen har anpassats efter fordon som avger mer buller än "medellastbilen". Beräkningsmodellen är inte heller anpassad till 90-tonsfordon eftersom att dessa inte hör till den fordonspark som vanligtvis trafikerar Sveriges vägar. Eftersom att 90-tonsfordonen har fler axlar och däck än 60-tonsfordonen och fordonet är 50 % tyngre innebär det en förväntad ökning av ljudnivån med ca 2 dBA för maximalbullernivån (Kjell Strømmer, bullerexpert Trafikverket). För ekvivalentnivån förväntas ökat buller från varje fordon och färre fordonspassager ta ut varandra.

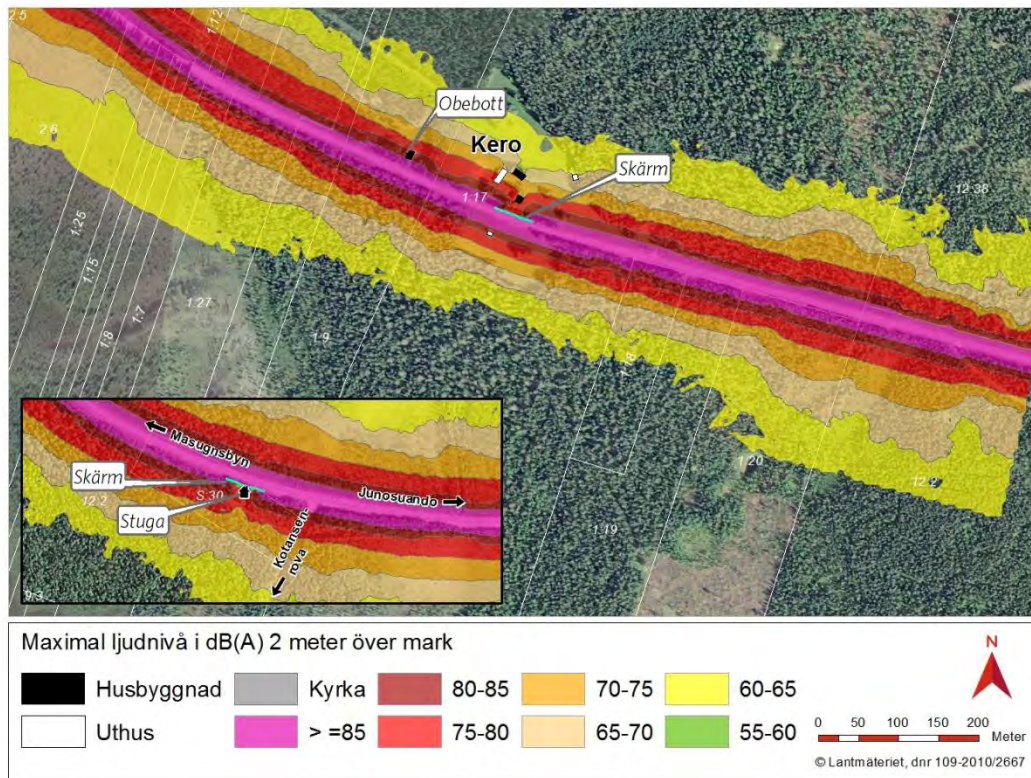
Detta innebär att de redovisade bullernivåerna utgår från det faktiska förhållandet med mycket tunga fordon och dispensfordon. Vid beräkningar av bullernivåer för specifika hus beaktas förutom dessa utgångsvärden även avstånd till huset från vägens mitt och terrängförhållanden mellan huset och vägen.

Samråd pågår med de berörda fastighetsägarna i Mäntykero gällande bulleråtgärder. Planerade åtgärder kan komma att ändras i samråd med fastighetsägarna.

Vibrationsstörningar från vägtrafik är relativt sällsynt, däremot är inte effekten från 90 tons lastbilar känd. Bedömningen görs dock att vibrationer från malmtransporterna samt vägtrafiken inte kommer belasta närliggande hus trots att de ligger väldigt nära vägen. Detta eftersom bebyggelsen är belägen på fast mark av morän eller sand som inte är vibrationsfarlig. Överbyggnaden kommer dessutom att förstärkas samt få en jämnare yta vilket bidrar till en dämpad vibrationsspridning.



Karta 6. Ekvivalent ljudnivå i dB(A) utomhus med planerade skärmar.



Karta 7. Maximal ljudnivå i dB(A) utomhus med planerade skärmar.

Rennäring

Förutsättningar

Renskötsel förekommer i hela området, se karta 8 och karta 9. Markerna kring vägen nyttjas under vinter och vårvinter (januari–april) av Gabna sameby. I västra delen av vägplanen finns kärnområdet Vuostokangas som är riksintresse för rennäring enligt miljöbalken 3 kap 5§. Området utgör ett viktigt vinterbetesområde av kärnkaraktär p.g.a. dess sammanhängande lavrika barrskogar.

Gabna sameby arbetar med att ta fram en renbruksplan. I arbetsmaterialet till renbruksplanen anges betesområden, kärnområden och nyckelområden (se karta 9). Betesområdena utgör delar av samebyns hela betesområde där renarna hålls en viss årstid. Kärnområdena utgör kraftcentrum inom samebyn och används regelbundet. Nyckelområdena är ytterst viktiga områden vars total kvalitet är avgörande för möjligheterna att varaktigt bedriva renskötsel inom samebyn.

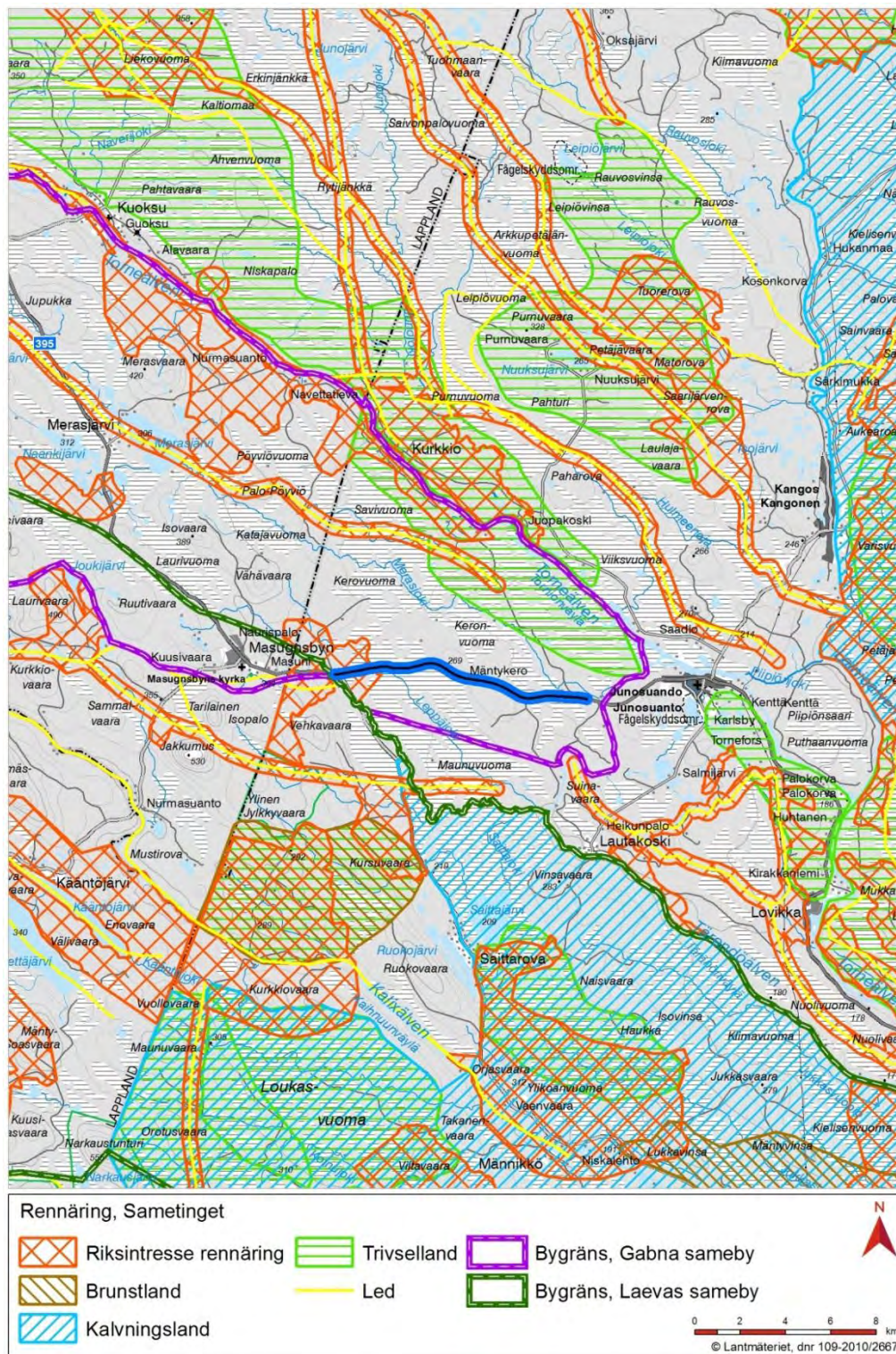
Enligt arbetsmaterialet till renbruksplanen finns ett betesområde och kärnområde på ömse sidor av väg 395. Strax söder om väg 395, vid Leppäjoki, finns ett nyckelområde.

Rennäringen är en arealkrävande näring eftersom det finns behov av olika säsongsbetesland. Renarna strövar eller flyttas inom och mellan beteslanden under året. Då betesförhållanden och andra förutsättningar förändras över tid ligger det i näringens natur att det är svårt att exakt beskriva vilka marker som nyttjas och under vilka perioder.

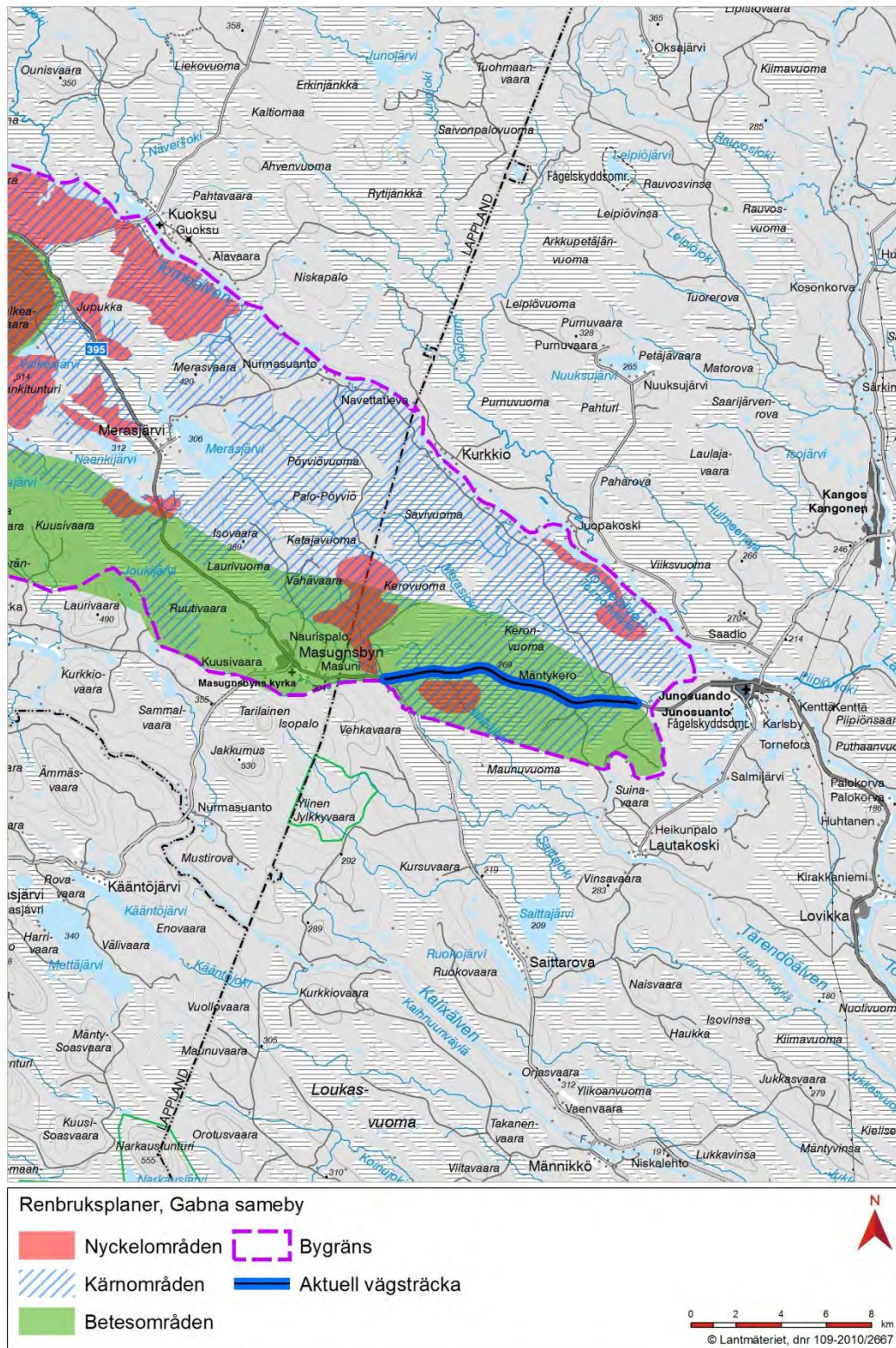
Av samråd med Gabna sameby framgår att väg 395 går i sick-sack genom Gabna samebys vinterbetesland och skär av området i väst-östlig och nord-sydlig riktning. Samebyn strävar efter att hålla 4-6 separata vintergrupper med renar och för detta tas samebyns hela vinterbetesland i anspråk. Det gör att de allmänna vägarna ofta passeras. Renarna

uppehåller sig vid vägen eftersom den ofta går över hedmark där det finns vinterbete för renarna. Det kräver en stor arbetsinsats att hålla renarna borta från vägen, samt att se till att de olika renhjordarna inte blandar sig med varandra. Samebyn påverkas även negativt av annan markanvändning t.ex. skogsbruk, skotertrafik, rovdjurstryck, vindkraftsparker, vilket påverkar deras möjlighet att bedriva rennäring.

I ett större perspektiv påverkar MaKS-projektet Gabna sameby i stor omfattning eftersom vägarna E45 och 395 går sick-sack genom samebyns område.



Karta 8. Rennäring, sametinget



Karta 9. Rennäring, renbruksplan

Bedömningsgrunder

Stora konsekvenser uppstår när det är betydande påverkan på kärnområde eller flyttled av riksintresse, eller betydande påverkan på samebyns möjlighet att passera och nyttja för samebyn viktiga marker. Antalet trafikolyckor med renar ökar betydligt. Påverkan bedöms kunna medföra att rennäring i området inte längre kan bedrivas.

Måttliga konsekvenser uppstår om det är en begränsad påverkan på kärnområde eller flyttled av riksintresse, eller begränsad påverkan på samebyns möjlighet att passera och nyttja för samebyn viktiga marker. Trafikolyckor med ren ökar i mindre omfattning. Påverkan bedöms försvåra långsiktigt bedrivande av rennäring i området.

Små konsekvenser uppstår då projektet innebär liten påverkan på samebyns möjlighet att passera och nyttja för samebyn viktiga marker. Förutsättningarna för långsiktigt bedrivande av rennäring påverkas i liten grad. Antalet trafikolyckor med renar förändras i liten grad.

Effekter och konsekvenser

Nollalternativet

Den ökade trafiken, samt att transporterna sker dygnet runt, medför större risk för renpåkörningar. Om saltning av vägen sker lockas renen dit vilket ökar risken ytterligare för påkörningar. Trafiken på vägen ger redan idag en barriäreffekt. Den kommer att öka i och med att trafiken ökar. Trafikbullret ökar också.

Konsekvenserna för rennäringen av nollalternativet blir måttliga

Vägplanen

Breddningen av vägområdet tar en liten del mark i anspråk som skulle kunna användas som renbete. Intrånget ger små konsekvenser. Konsekvenserna av ökad trafik, som är den faktor som påverkar rennäringen mest, blir samma som i nollalternativet.

Projektet bedöms inte medföra påtaglig skada för kärnområde av riksintresse för rennäringen. Konsekvenserna för den enskilda samebyn är måttliga men förorsakas inte främst av påverkan på området av riksintresse. Området kommer fortsatt att kunna nyttjas av samebyn.

Förslag till åtgärder

Kontinuerliga samråd hålls med berörda samebyar i den omfattning som krävs för att förebygga störningar på renskötseln. Åtgärdsförslag utgår från det som framkommit i förutsättningsanalysen för rennäringen berörande hela sträckan Kaunisvaara - Svappavaara. Enligt förutsättningsanalysen kan åtgärder som upprättande av rutiner för informationsutbyte, trafikledning, övervakare (supervisor), siktröjning, stängsling mm bli aktuellt.

Trafikverket tar fram renpåkörningsstatistik för hela sträckan Kaunisvaara – Svappavaara. Om det visar sig att renpåkörningarna ökar markant på någon delsträcka kan åtgärder som stängsling och någon typ av säkra passager över vägen bli aktuella. Det är lämpligt med uppföljning av effekterna av sådana åtgärder. Samråd med samebyarna kommer att fortgå under en tid efter att projektet har avslutats.

Ett samarbetsavtal har tecknats mellan Trafikverket och Gabna sameby och kontinuerligt samråd hålls med samebyn. Inom ramen för det samarbetet kommer åtgärder att tas fram som minskar konsekvenserna för Gabna sameby.

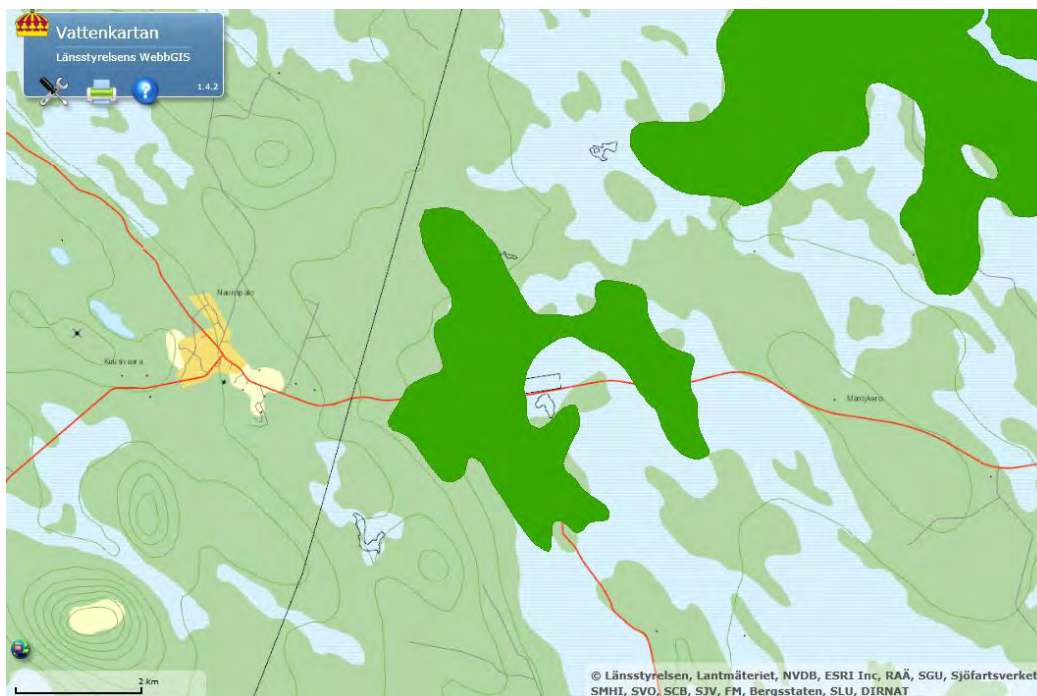
Trafikverket verkar för att ett utvecklingsprojekt med ny teknik kopplat till Gabna sameby kommer till stånd. Projektet ska utgå från genomförda och pågående liknande projekt inom området med fokus på kunskapsuppgynnad. Koppling till akademisk

institution och universitet är möjlig. Resultat från utvecklingsprojektet kan användas i MaKS projektet samt även i kommande projekt. Förutsättningar att koppla projektet till transportören samt till Trafikverkets intelligenta transport system (ITS) är möjlig.

Vattenresurser och dricksvatten

Förutsättningar

En grundvattenförekomst med fastställd miljökvalitetsnorm korsas av väg 395 mellan Mäntykero och Masugnsbyn i vägplanens västra del (se karta 10). Förekomsten har god kemisk och kvantitativ status.



Karta 10. Vattenförekomster (Källa: Vattenkartan)

En inventering av brunnar har genomförts längs hela sträckan Kaunisvaara-Svappavaara i enlighet med Trafikverkets publikation 2006:123 ”Dricksvattenbrunnar – hantering av mindre vattentäkter utmed vägar”. En dricksvattenbrunn har vid inventeringen påträffats i Mäntykero.

Bedömningsgrunder

Stora konsekvenser uppstår när utsläpp av vissa förorenande ämnen, kontinuerligt eller tillfälligt, orsakar långvarig förorening av grundvatten- eller ytvattenresurser. Stora konsekvenser uppstår om större vattentäkter slås ut eller om framtida grundvattenuttag omöjliggörs.

Måttliga konsekvenser uppstår då enstaka enskilda brunnar ej längre kan användas för vattenförsörjning eller då tillfälliga utsläpp av vissa föroreningar sker till yt- eller grundvatten. Konsekvenserna kan mildras genom åtgärder av olika slag.

Små konsekvenser uppstår om vattenkvaliteten i yt- och grundvatten som redan har låg status försämras. Små konsekvenser uppstår om grundvattennivån sänks i grundvattenmagasin som redan är kraftigt avsänkta och påverkade av mänsklig verksamhet. Små konsekvenser uppstår då tillfälliga utsläpp av vissa föroreningar sker till yt- eller grundvatten. Konsekvenserna kan mildras genom åtgärder av olika slag.

Effekter och konsekvenser

Nollalternativet

Den ökande trafiken medför ökad risk för olyckor som kan orsaka utsläpp av farligt gods eller drivmedel. Konsekvenserna för nollalternativet kan vara små, måttliga eller stora beroende på typ av olycka.

Vägplanen

Den enskilda brunnen i Mäntykero hanteras enligt nedan. Med rätt hantering blir konsekvenserna små.

När det gäller risk för påverkan på vattenförekomster intill vägar finns en uppsatt gräns för större risk på 200 tunga fordon per dygn (årsmedeldygnstrafik, ÅDT). Mängden tung trafik överskrider gränsen och en större risk föreligger för grundvattenförekomsterna.

Vid utformningen av vägen hanteras risken för olyckor och efterföljande påverkan genom ett flertal anpassningar. Sidoområden till vägen har utformats för att minska risken att bilar voltar vid avkörningar genom att slänterna gjorts flackare (lutning 1:4). Vidtagna säkerhetszoner finns även invid vägen (bredd mellan 9-15 m från väggkant beroende på hastighet m.m.) som röjs och rensas upp och där inga större objekt får finnas i marknivån, för att minimera eventuella effekter av en avkörning, ex. krock med träd eller sten samt vilt.

Vägen kommer få en högre klassning än före ombyggnaden vad gäller vägunderhåll, där snöunderhåll och halkbekämpning sker mer frekvent. Halkrisken och risken för olyckor blir därav mindre. Vid halkbekämpning kan saltning av vägen ske, vilken kan påverka närliggande markområden. Saltning beskrivs också i avsnittet Naturmiljö.

Då vägen kommer att få högre standard jämfört med befintlig minskar risken för större olyckor. Konsekvensen av en eventuell olycka blir dock samma som i nollalternativet och beror på typ av olycka och de fordon som är inblandade. I och med att hänsyn tas och trafiksäkerhetshöjande åtgärder genomförs görs bedömningen att inga särskilda skyddsåtgärder krävs, utöver de krav som Trafikverket ställer för masshantering och påverkan under byggskedet, se nedan.

Ingen risk bedöms föreligga för grundvattenförekomstens status, där en god status kan bibehållas.

Förslag till åtgärder i senare skeden

Åtgärder ska vidtas under projektering och byggande så att arbetena inte ska påverka de berörda fastigheternas vattenförsörjning negativt. Hanteringen kommer att följa Trafikverkets publikation 2006:123 ”Dricksvattenbrunnar–hantering av mindre vattentäkter utmed vägar”.

Jord- och skogsbruk

Förutsättningar

Skogsbruk bedrivs i de skogsområden som finns längs vägen. Småskaligt jordbruk förekommer kring bebyggelsen i Mäntykero.

Bedömningsgrunder

Stora konsekvenser uppstår om tillgängligheten till produktiv jordbruks/skogsmark försvinner och ett ekonomiskt lönsamt jord/skogsbruk inte kan bedrivas.

Måttliga konsekvenser uppstår om tillgängligheten till produktiv jordbruks/ skogsmark minskar men inte är avgörande för att ekonomiskt lönsamt jord/ skogsbruk kan bedrivas även fortsättningsvis.

Små konsekvenser uppstår då mark tas i anspråk men tillgängligheten till produktiv jordbruks/skogsmark kvarstår och därmed möjliggör ekonomiskt lönsamt nyttjande av naturresursen.

Effekter och konsekvenser

Nollalternativet

Inga anläggningsarbeten sker och ingen mark tas i anspråk. Den ökade trafiken medför krav på ökad försiktighet vid t.ex. uttransport av avverkad skog. Konsekvenserna blir små.

Vägplanen

Åtgärderna medför ett smalt intrång längs befintlig väg på hela sträckan och projektet påverkar inte förutsättningarna för markanvändningen.

Den ökade trafiken påverkar som i nollalternativet, men eftersom vägen breddas finns mer utrymme på vägen för jord- och skogsbruksfordon. Konsekvenserna för jord- och skogsbruk bedöms bli små.

Masshantering och förorenade områden

Förutsättningar

Vägbyggnadsprojekt innebär en omfattande hantering av massor. I ett förstärkningsprojekt som detta sker ofta en urgrävning av massor som är mindre lämpliga som vägbyggnadsmaterial samtidigt som krossmaterial till vägens överbyggnad måste tillföras utifrån. Vid entreprenaderna eftersträvas i regel så korta transporter som möjligt av ekonomiska skäl. Det är därför sannolikt att överskottsmassor i möjligaste mån kommer att användas lokalt för t.ex. återställning av täkter. Korta transporter är också att föredra ur miljösynpunkt.

I MaKS-projektet kommer många entreprenader att pågå i anslutning till varandra. Det är önskvärt att överskott från en entreprenad kan ses som en materialresurs i närliggande entreprenader. Underskott kan på samma sätt ses som en möjlighet att ta hand om överskottsmassor från en annan entreprenad. Då minskar totalt sett behovet av både upplag och material från täkter.

Oftast har entreprenören ansvaret för masshanteringen. I projektet arbetar Trafikverket för att hitta resurs- och energieffektiva lösningar i samarbete med entreprenörerna.

Länsstyrelsen har identifierat och inventerat potentiella förorenade områden i länet. I första skedet sker en identifiering av möjliga platser. Av dessa väljs efter en prioritering vissa objekt ut till inventering, där de tilldelas en riskklass 1–4 där klass 1 innebär störst risk. Längs aktuell vägsträckning finns ett objekt med riksklass 4 (liten risk), en avfallsdeponi vid Huhtavaara. Infarten till deponin ligger i anslutning till väg 395.

Vägen är idag en rekommenderad transportled för farligt gods. Vid en olycka kan miljöfarliga ämnen läcka ut och förorena omgivningen. Så kan också ske vid ”vanliga” trafikolyckor om drivmedel kommer ut i miljön.

Bedömningsgrunder

Stora konsekvenser uppstår om vägen medför stora ingrepp i viktiga grus- och bergresurser eller medför stora mängder överskottsmassor som är svåra att inpassa i landskapet. Omfattande hantering av förorenade massor.

Måttliga konsekvenser uppstår om vägen medför måttliga ingrepp i viktiga grus- och bergresurser eller medför måttliga mängder överskottsmassor. Hantering av förorenade massor.

Små konsekvenser uppstår om vägen medför små ingrepp i grus- och bergresurser eller medför små mängder överskottsmassor. Ingen eller obetydlig hantering av förorenade massor.

Effekter och konsekvenser

Nollalternativet

Inga anläggningsarbeten sker och inga konsekvenser avseende masshantering uppstår. Risken för trafikolyckor ökar i och med att trafiken ökar.

Vägplanen

Vid projekteringen har massbalans eftersträvat. Alla massor som uppfyller kraven på material i olika delar av anläggningen återanvänds inom projektet. Detta görs för att minimera över- och underskottsmassor, vilket innebär en god resurshushållning och även en god ekonomi.

Eftersom den befintliga vägen har dålig bärighet behöver delar av överbyggnaden bytas ut mot "bättre" material. Överbyggnaden ska också vara tjockare än den befintliga för att få högre bärighet. Detta material måste tillföras utifrån. "Dåliga" massor från den befintliga överbyggnaden återanvänds som terrasseringsmaterial där vägen breddas, eller som tjälskydd vid tjälfarlig undergrund.

I detta skede har inte projekteringen gått så långt att några mängder av massor kan redovisas. De geotekniska åtgärderna är inte heller slutligt bestämda, och det påverkar hur massorna används.

Trafikverket kommer i samarbete med entreprenörerna att arbeta för att massorna kan användas som resurs i angränsande etapp eller något annat byggprojekt. Upplag kommer förmodligen ändå att behövas.

Där vägen går över torvmark måste torven från markytorna där vägen breddas schaktas bort. Torv kan ibland finnas under hela vägkroppen. Vegetationsmassor från befintliga igenvuxna slänter och markytor där vägen breddas kan delvis återanvändas för täckning av nya slänter. Sammantaget uppstår, trots ambitioner om återanvändning, ett massöverskott.

Det förorenade området intill Huhtavaara bedöms inte påverkas av projektet då inga arbeten sker inom området.

Konsekvenserna blir små, om uppläggning av överskottsmassor sker på ett lämpligt sätt.

De ombyggnadsåtgärder som föreslås i vägplanen bidrar till att trafiksäkerheten på sträckan förbättras och därmed minskar risken att miljön förorenas av läckage som uppstår vid trafikolyckor.

Förslag till åtgärder i senare skeden

Lämpliga ytor för etablering etc. under byggtiden anges i vägplanen som ytor med tillfällig nyttjanderätt. Om fler platser krävs för t.ex. tillfällig uppläggning av massor ska anmälan/tillstånd i samband med detta skötas av entreprenören. Överskottsmassor bedöms ha den karaktären att uppläggning innebär ringa eller ingen miljöpåverkan. Miljöprovningen av upplag ska göras i samråd med kommunens miljökontor.

Val av upplagsplatser ska ske med beaktande av de värden som belyses i miljökonsekvensbeskrivningen.

Täkter för materialförsörjning hanteras också av entreprenören.

Om förorenade massor påträffas i byggskedet ska dessa hanteras efter tillsynsmyndighetens och Trafikverkets riktlinjer.

Störningar och påverkan under byggtiden

Byggskedet i ett vägprojekt innebär en rad åtgärder och arbetsmoment som genererar störningar för närboende och risk för att skador uppstår på miljön. Även om påverkan i många fall är begränsad i tiden kan den ofta vara tillräckligt stor för att särskilda försiktighetsåtgärder ska vara motiverade.

Under byggskedet hanteras en rad ämnen som vid olycka eller spill kan påverka mark och vatten negativt. Bland dessa finns bland annat petroleumprodukter i form av drivmedel, hydrauloljor och smörjmedel. Tankning innebär hantering av större volymer av diesel, som kan ha stor negativ påverkan på miljön vid spill. Lokalisering och utformning av platser för tankning, förvaring och annan hantering av större mängder miljöskadliga produkter har stor påverkan på risken för en olycka med allvarliga konsekvenser.

För vägbyggnadsprojekt ställer Trafikverket krav på kvalitets- och miljöstyrning (TDOK 2012:1039 och TDOK 2012:93). I 2012:93 regleras entreprenörens miljöarbete, kemiska produkter och andra material samt miljökrav för fordon och arbetsmaskiner.

Bedömningsgrunder

Stora konsekvenser uppstår om projektet medför långvariga (>år) och omfattande störningar i känsliga miljöer.

Måttliga konsekvenser uppstår om projektet medför långvariga (>år) och måttliga störningar eller kortvariga (månader) och omfattande störningar i känsliga miljöer.

Små konsekvenser uppstår om projektet medför kortvariga (månader) och mindre störningar i känsliga miljöer.

Effekter och konsekvenser

Nollalternativet

Inga anläggningsarbeten sker och inga konsekvenser uppstår.

Vägplanen

Under byggtiden kommer arbeten med tunga maskiner att pågå i området. Anläggningsarbetena och trafik med entreprenadmaskiner och transportfordon orsakar störningar i form av intrång, buller, luftföroreningar, vibrationer, damning samt risk för utsläpp som kan förorena mark och vatten. De boende nära vägen och trafikanterna på vägen drabbas av störningarna, i övrigt kan det rörliga friluftslivet och rennärningen påverkas. Då arbetena är tidsbegränsade kommer det sannolikt inte att medföra några bestående effekter på miljön.

Vid arbeten i vatten kommer grumling att uppstå.

Där vägen passerar tomtmark bedöms konsekvenserna för boende i de berörda husen bli måttliga, i övrigt små.

Förslag till åtgärder i senare skeden

Trafikverket anvisar endast vägområdet och vissa ytor med tillfällig nyttjanderätt som arbetsområde. I det fall ytterligare mark behövs ansvarar entreprenören för val av plats och att erforderliga avtal och tillstånd anskaffas. Sådana platser ska lokaliseras i samråd med kommun och markägare. Tomtmark, brukad jordbruksmark, våtmarker, grundvattenförekomsten samt mark i anslutning till vattendrag bör undvikas.

Områden som har höga naturvärden enligt den inventering som genomförts ska skyddas mot påverkan under byggtiden. Dessa kan till exempel inhägnas under byggtiden för att undvika oavsiktliga skador.

I kommande anmälan/tillstånd för vattenverksamhet beskrivs förslag på skyddsåtgärder för att minska påverkan på vattendraget under byggtiden.

Om någon misstänkt fornlämning påträffas i byggskedet ska arbetet omedelbart avbrytas och beställaren kontaktas. Anmälan ska göras till länsstyrelsens kulturmiljöenhet.

Vid arbeten i närheten av boendemiljöer bör arbetena anpassas så att inte störningar sker vid olämpliga tider. De bullerskyddsåtgärder som beslutas ska om möjligt genomföras i tidigt skede så att de ger skydd även under byggtiden.

Uppföljning

Den miljöhänsyn och föreslagna skyddsåtgärder som tas upp i denna MKB överförs till projektets bygghandling. En checklista–miljö tas fram för att säkerställa att åtgärder från MKB förs vidare till vägplan, bygghandling och byggskede.

Tillsammans med Trafikverkets generella och objektspecifika miljökrav utgör de miljökraven som ställs i projektet. Uppföljning av dessa krav sker genom entreprenörens egenkontroll, på byggmöten samt vid slutbesiktning.

I anmälan/tillstånd för Leppäjoki eller andra sakprovningar kan det komma krav på uppföljning, som i så fall kommer att inarbetas i kommande skeden.

Utterpassagen ska kontrolleras för att säkerställa dess funktion. Viltolyckor och renpåkörningar bör följas upp. Någon övrig effektorienterad uppföljning anses inte vara motiverad, då de förväntade miljökonsekvenserna är små.

Miljömål

Nationella miljömål

Till nästa generation ska vi kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Riksdagen antog i april 1999 15 miljö kvalitetsmål. Ett 16:e mål, om den biologiska mångfalden, antogs i november 2005. De 16 miljö kvalitetsmålen ska leda vägen för vår strävan att åstadkomma en miljömässigt hållbar samhällsutveckling.

Flera av miljömålen rör storskaliga miljöeffekter som klimatpåverkan eller ozonskiktet. Dessa miljömål påverkas av mer övergripande faktorer som val av transportslag och teknikutveckling för fordonen och i mindre grad av hur vägen utformas i en vägplan. I detta fall har lastbilstransporter valts i ett tidigare skede och vägplanen ska möjliggöra detta.

En del av miljömålen rör naturtyper som inte finns i området.

Miljömålen som främst berörs av denna vägplan är:

Levande sjöar och vattendrag

Myllrande våtmarker

Ett rikt växt- och djurliv

Naturmiljön längs vägen påverkas i liten grad av de intrång i marker med höga utpekade värden som blir följderna av att vägen breddas. Inventering har gjorts för att öka kunskapen om värdena och mindre anpassningar av projektet är möjliga. Skyddsåtgärder kommer vidtas för att återställa den artrika vägkanten i Mäntykero. Allén i Mäntykero bevaras. Den torra passagen under Leppäjoki förbättrar förutsättningarna för utter.

Projektet bedöms inte motverka målen.

Grundvatten av god kvalitet

Skyddsåtgärder vidtas för att inte påverka enskilda brunnar.

Om naturgrus används kan målet motverkas till viss del. Risken för förorening av grundvattenförekomsten blir större i nollalternativet eftersom trafiken ökar. Vägplanen minskar risken något, men då risken kvarstår motverkas målet.

God bebyggd miljö

Boende i vägens närhet kommer att utsättas för ökat buller. Då riktvärden för buller utomhus ej uppnås trots inarbetade åtgärder motverkas målet.

Projektmål

Under hela planeringsprocessen har mål diskuterats, med utgångspunkt från de transportpolitiska målen och de nationella miljömålen. I förstudien redovisas projektmål för väg 395. Vissa mål har fokus på miljöfrågor, andra på t.ex. funktion och samhällsutveckling. Här tas de mål upp som har relevans för denna MKB.

Ett av projektmålen i förstudien är att *"Söka klimatneutrala och resurseffektiva transportlösningar genom en ständig optimering av infrastruktur och transportteknik"*. I vägplanen och kommande bygghandling går det att sträva mot detta genom t.ex. materialval och optimering av masshantering (för att minimera energiförbrukning under byggandet). Vid kommande drift och underhåll eftersträvas energieffektiva lösningar.

Projektmålet om god hälsa *"Transportlösningar bidrar till människors goda hälsa tack vare ett tryggt samhälle, god boende- och levnadsmiljö och möjligheter till medinflytande längs sträckan Kaunisvaara–Malmaban och Pajala med omnejd"* kan stödjas i vägplanen genom att bullerskyddsåtgärder planeras, att de fysiska åtgärderna om möjligt utförs i början av byggtiden för att även skydda mot byggbuller, att god tillgänglighet till rekreationsområden och utflyktsmål säkerställs.

Natur- och kulturmiljö berörs i ett projektmål *"Natur- och kulturmiljö med höga värden i berörda områden ska så långt som möjligt bibehålla sina kvaliteter och ha förutsättningar för att utvecklas och synliggöras"*. Här uppfylls målet genom att utterpassage byggs i Leppäjoki, minimerande av intrång och beredskap för skyddsåtgärder mot viltolyckor. Värden för natur och kultur ska synliggöras. Detta kan göras genom tillgänglighet och information om utpekade områden. Särskild hänsyn skall tas till kulturvärden kopplade till renskötsel i området. Samråden med samebyarna ska också omfatta kulturvärden.

Projekt målet om samhällsutveckling lyder *”En attraktiv boendemiljö och ett positivt företagsklimat har medfört ökade förutsättningar för att företag etableras och utvecklas och bidrar till den kommunala och regionala utvecklingen”*, och innefattar också rennäringen. Vägprojektet ska verka för en livskraftig rennäring och en god arbetsmiljö för rensköterna. Detta sker genom kontinuerliga samråd med samebyarna och en gemensam strategi för hur t.ex. barriäreffekter och renpåkörningar ska hanteras. I vägplanen ingår i detta skede inga fysiska åtgärder som stängsel eller renpassager.

Allmänna hänsynsregler

I miljöbalkens andra kapitel finns ett antal allmänna hänsynsregler som ger uttryck för olika principer som är hörnstenar i strävan mot en ekologiskt hållbar samhällsutveckling. Det är enligt 1 § (bevisbörderegeln) verksamhetsutövarens ansvar att visa att de allmänna hänsynsreglerna följs.

I detta projekt har hänsynsreglerna beaktats genom att Trafikverkets planeringsprocess följts och olika alternativ har bedömts ur miljösynpunkt.

För vägbyggnadsprojekt ställer Trafikverket krav på kvalitets- och miljöstyrning (TDOK 2012:1039 och TDOK 2012:93) och har möjlighet att ställa objektspecifika miljökrav för entreprenaden. Detta berör hänsynsreglerna i 2 § (kunskapskravet), 3 § (försiktighetsprincipen och principen om bästa möjliga teknik), 5 § (hushållnings- och kretsloppsprinciperna) och 4 § (produktvalsprincipen).

Trafikverket tillgodoser också kunskapskravet genom att ha välutbildad och kompetent personal i den egna organisationen och genom att ställa relevanta kompetenskrav vid upphandling av konsulttjänster och entreprenader.

Hänsynsreglerna i 3, 4 och 5 §§ tillgodoses också genom att Trafikverket styr projektets materialanvändning och utförande, och åtar sig att genomföra de miljöskyddsåtgärder som krävs för att undvika skada på viktiga miljöintressen. Trafikverkets krav på kemiska produkter innebär att miljömässigt sämre alternativ kontinuerligt fasas ut när bättre alternativ finns på marknaden, vilket är i linje med 4 § (produktvalsprincipen).

Hänsynsregel i 6§ (lokaliseringsprincipen) anger att platsen för en verksamhet ska väljas så att miljöpåverkan minimeras, vilket säkerställs genom Trafikverkets planeringsprocess. I detta fall åtgärdas en befintlig väg och lokaliseringsregeln har mindre betydelse. Miljöhänsyn har varit en faktor som påverkat val av breddningssida.

Trafikverket har som verksamhetsutövare att ta hänsyn till 7 § (rimlighetsavvägning) och 8 § (ansvar för skadad miljö) i sin verksamhet.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer finns för närvarande för föroreningar i utomhusluft (SFS 2010:477), för vattenkvalitet i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554), för omgivningsbuller (SFS 2004:675) samt för olika parametrar i vattenförekomster (SFS 2004:660). Detta vägprojekt medför inte att några gällande miljökvalitetsnormer åsidosätts.

Miljökvalitetsnormen för utomhusluft berörs, men bedöms inte överskridas. Enligt nomogram i Vägverkets publikation 2001:128 ger årsmedeldygnstrafiken på sträckan ej upphov till att luftföroreningar överskrider miljökvalitetsnormerna och trafikmängden ligger långt under de värden där mer detaljerade beräkningar behöver övervägas.

Inga vatten där förordningen för fisk- och musselvatten ska tillämpas berörs. Normen för omgivningsbuller gäller vägar med betydligt högre trafikmängd.

Aktuell del av Leppäjoki saknar fastställd miljökvalitetsnorm, men fastställd miljökvalitetsnorm finns ca 4 km nedströms i vattendraget. Grundvattenförekomst med fastställd miljökvalitetsnorm finns i området. Projektet bedöms inte ha någon långsiktig påverkan på vattenkvaliteten då endast tillfälligt arbete i vattnet kommer att utföras. Inte heller bedöms grundvattnet påverkas om skyddsåtgärder gällande lokalisering av etableringsytor följs.

Kommande sakprövningar

Under vägplanens framtagande har följande behov av tillstånd och dylikt identifierats. Ytterligare tillstånd/anmälningar etc. kan komma att identifieras i senare skeden. Listan ska således inte betraktas som heltäckande.

- För byggande av den nya bron och rivning av den gamla bron över Leppäjoki kommer anmälan eller tillstånd att ansökas. Natura 2000 prövning krävs om tillstånd blir aktuellt.
- Täkter och uppläggning av massor samt eventuella andra följdverksamheter av projektet kan kräva anmälan eller samråd enligt miljöbalken. Detta sköts av entreprenören. Om förorenade massor påträffas ska de anmälas till tillsynsmyndigheten enligt 10 kap 11 § miljöbalken.

Källor

Tryckta referenser

Collinder, P. m.fl. 2012. Trafikbuller i värdefulla naturmiljöer—en metod att identifiera konfliktpunkter. Centrum för biologisk mångfald, skriftserie, nr 62.

Enetjärn Natur. 2012. Utredning, inventering och bedömning av påverkan på fåglar inför förväntad trafikökning på befintlig väg.

Enetjärn Natur. 2012. Inventering och bedömning av naturvärden längs befintlig väg. Reviderad rapport 2013-10-31.

Helldin, J-O m.fl. 2010. Vägar och järnvägar—Barriärer i landskapet. Centrum för biologisk mångfald, skriftserie, nr 42.

Länsstyrelsen i Norrbottens län. 2011. Inventering av vägövergångar från Kaunisvaara i Pajala kommun till Svappavaara i Kiruna kommun juli 2011. Rapport, dnr 537-4689-11.

Naturfakta. 2012. Fältundersökningar av groddjurslokaler för MaKS—projektet. Daterad 2012-05-28

Norrbottens museum, 2012. Väg 99, 395, E10 Svappavaara-Kaunisvaara. Arkeologisk utredning i samband med planerad upprustning och breddning av väg, Norrbottens län. Rapport 2012:21

Trafikverket. 2012a. Förstudie, Projekt malmtransporter Kaunisvaara – Svappavaara, Väg 395 delen Junosuando – Vittangi. Beslutshandling 2012-09-10.

Trafikverket 2012b. Biologiska undersökningar inom MaKS-projektet i utvalda vattendrag längs sträckan Projekt Malmtransporter Kaunisvaara–Svappavaara. Utförare: Hushållningssällskapet Rådgivning Nord AB. 2012-12-13

Vectura. 2012. PM Förutsättningsanalys Rennäring.

Vectura. 2012. PM Förutsättningsanalys Vilda djur.

Vectura. 2012. PM Förutsättningsanalys Torne och Kalix Älvsystem.

Vägverket. 2004. Hantering av tjärhaltiga beläggningar. Publikation 2004:90.

Trafikverket. 2011. Handbok Miljökonsekvensbeskrivning för vägar och järnvägar, metodik. Publ. 2011:090.

Elektroniska referenser

Länsstyrelsen. GIS-data: gis.lst.se/lstgis/

Skogsstyrelsen. GIS-data om skogliga natur- och kulturvärden:
www.skogsstyrelsen.se/Aga-och-bruka/Skogsbruk/Karttjanster/Skogens-Kalla/

Riksantikvarieämbetet Fornsök: www.fmis.raa.se/cocoon/fornsok/search.html

Sametinget. Rennäringens markanvändning: www.sametinget.se/underlag

Länsstyrelsens våtmarksinventering: geoservices.lst.se/webbgis_bd/lstmap.aspx

Länsstyrelsen i Norrbottens län. Norrbottens kulturmiljöprogram:
www.lansstyrelsen.se/norrboten/sv/om-lansstyrelsen/om-lanet/kulturmiljo/kulturmiljoprogrammet?keyword=kulturmilj%c3%b6program

Sveriges Geologiska Undersökning. Beslut om riksintresse för malmfyndigheter:
www.sgu.se/dokument/riksintressen/46-972-2010_beslut.pdf

VISS, VattenInformationSystem Sverige: www.viss.lansstyrelsen.se/MapPage.aspx

SGU:s brunnsarkiv: www.sgu.se/sgu/sv/produkter-tjanster/tjanster/kart-tjanst_start.htm#brunn

Trafikverket. Handbok för vägtrafikens luftföroreningar:
www.trafikverket.se/Privat/Miljo-och-halsa/Halsa/Luft/Dokument-och-lankar-om-luft/Handbok-for-vagtrafikens-luftfororeningar/

Bilaga 1. Utdrag ur samrådsredogörelse från förstudien

Anmärkning: Endast samrådssynpunkter som kan relateras till någon fråga som hanteras i denna MKB har tagits med. För att se samrådsredogörelsen i sin helhet hänvisas till förstudien.

Samrådets genomförande

Samråd syftar till en kommunikation och innebär att Trafikverket fortlöpande skall ta tillvara synpunkter under hela planeringsarbetet. Samråd kan vara såväl muntligt som skriftligt. Trafikverket har redan i förstudien utökat samrådet till berörd allmänhet, kommun, myndigheter och organisationer eftersom projektet medför betydande miljöpåverkan.

För att underlätta samrådet har myndigheter, organisationer samt allmänheten möjlighet att ta del av förstudien i skriftlig form under samrådstiden. Då kan de lämna synpunkter och upplysningar som kan påverka det fortsatta arbetet. Trafikverket annonserade i tidningarna NSD och Norrbottenskuriren den 14 mars 2012. Förstudien har funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida sedan den 19 mars. Samrådstiden för skriftliga yttranden angående förstudien var under perioden 19 mars till 13 april 2012.

Samrådsmötet hölls i Masugnsbyns kapell den 19 mars.

Efter Trafikverkets genomgång av utredningsläge och föreslagna åtgärder vidtog fråge och diskussionsstund med mötesdeltagarna.

De synpunkter som framfördes muntligt vid mötet skrevs även ner och diariefördes som inkomna yttranden. Dessa finns att läsa nedan.

De svar och yttranden som kommit in sammanfattas i förstudien och utgör sedan tillsammans med förstudien en förslagshandling som ligger till grund för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. När länsstyrelsen fattat sitt beslut tar Trafikverket ställning till om projektet ska drivas vidare. Trafikverkets ställningstagande dokumenteras i en beslutshandling och därmed är förstudien färdig.

Möten med myndigheter och organisationer

Rennäringen

I arbetet av framtagandet av PM Förutsättningsanalys Rennäring har samråd har hållits med berörda samebyar. De synpunkter som framfördes muntligt vid mötena skrevs ner i minnesanteckningar. För de samebyar som har verksamhet inom förstudieområdet sammanfattas dessa nedan.

Gabna sameby, datum 2012-02-29

De allmänna vägarnas sträckning genom Gabna samebys vinterbetesland är olycklig. De går i sick-sack och skär därigenom av området i både väst-östlig som nord-sydlig riktning. Samebyn beskriver hur deras område används och hur användandet påverkas negativt av annan markanvändning.

Med den förändrade trafiksituationen på vägen ser inte Gabna sameby andra möjligheter än att stängsla in vägen. Även krav på ekodukter/enklare överfarter framfördes.

Gabna sameby har mest intrång av alla samebyar. I diskussioner med staten om toleransnivåer för rovdjurstryck har det föreslagits 5 % av nettohjorden, Gabna har för egen del föreslagit en toleransnivå på 3 % av nettohjorden. Detta med anledning av de många intrång som Gabna sameby har att hantera. Störningarnas sammantagna effekt på renskötsel företagen är av den storleksordningen att några kan tvingas att upphöra med sin verksamhet. I och med ökad konkurrens om renbetesmarker kan det uppstå interna konflikter inom samebyn vilket inte främjar samebyns utveckling. En viss risk föreligger att det kan uppstå konflikter mellan samebyar av samma skäl, vilket inte gynnar renskötseln och det samiska samhället. Rekryteringen av framtida renskötare försvåras då de ser hur renbetesmarkerna kontinuerligt krymper.

Trafikverket svarar (gäller samtliga samebyar)

Trafikverkets uppdrag är att säkerställa vägarnas funktion och utformning. Konkretisering av nödvändiga åtgärder inom vägområdet kommer att utarbetas under vägplaneskedet. Arbetet kommer att ske i samråd med berörda, bland annat samebyarna. Framförda synpunkter och argument har inarbetats i förstudiens förslagshandling.

Synpunkter vid allmänna samrådsmöten

Samrådsmötet hölls i Masugnsbyns kapell den 19 mars 2012.

Efter Trafikverkets genomgång av utredningsläge och föreslagna åtgärder vidtog fråge och diskussionsstund med mötesdeltagarna. De synpunkter som framfördes muntligt vid mötet skrevs ner i minnesanteckningar. Dessa sammanfattas nedan.

Fråga 2: Varför har man inte gjort nya slangmätningar till detta projekt? De siffror som finns är från 2009 och visar inte på den situation som råder idag. Trafiken har ökat betydligt sedan 2009.

Trafikverket svarade att dimensionering av vägåtgärder utgår från ökningen av tung trafik, inte från ökad personbilstrafik. Ökningen av tung trafik har vi koll på, prognosen bygger på Northlands egna siffror av hur stora mängder produkter som ska fraktas med lastbil.

Fråga 5: Vilken hastighet får lastbilarna köra?

Trafikverket svarade 80 km/h.

Fråga 11: Bor i fritidshus öster om Masugnsbyn april – oktober och blir nu berörd av malmtransporterna. Hur går processen till för exempelvis bullerskydd?

Trafikverket svarade att för buller gäller teoretiska beräkningar vid fasad och åtgärder kan bli aktuella i form av fönsterbyte. Om åtgärder blir allt för dyra i förhållande till fastighetens värde kan det bli tal om inlösen. Trafikverket kontaktar berörda i ett senare skede. Arbetsplan för denna del startar till hösten 2012.

Fråga 16: Finns planer på att bygga viltstängsel längs väg 395?

Trafikverket svarade att nej, viltstängsel dimensioneras efter trafikmängder och denna väg har för lite trafik.

Fråga 17: Finns risk för saltning som locka vilt upp på körbanan?

Trafikverket svarade att det blir aktuellt med förstärkta driftsåtgärder och det finns olika metoder för halkbekämpning.

Skriftliga synpunkter från allmänheten

Totalt inkom 14 skriftliga yttranden till Trafikverket från allmänheten efter det genomförda samrådet. Nedan redogörs sammanfattningar av dessa tillsammans med Trafikverkets kommentarer. För att skydda privatpersonernas identiteter vid publicering på Internet skrivs inte namnen ut.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda hos Trafikverket.

Privatperson (11)

Personen tycker att det är positivt att berörda beretts möjlighet att lämna synpunkter under samrådstiden. Personen anser att väg 395 lider av bärighetsproblem och det finns för få p-platser och omkörningssträckor. Vägen är kurvig och överlag är sikten dålig. Skyltad hastighet är 90 km/h vilket gör det svårt att köra om tunga, långa fordon vid regn, dimma, halka eller snörök.

Personen ger förslag på en generell hastighetsöversyn längs väg 395 men även vid korsningarna i Masugnsbyn och Merasjärvi. I korsningarna föreslås hastigheten sänkas till 40-50 km/h samt en generell hastighetssänkning på väg 395 till 80 km/h. Busshållplatser längs sträckan bör förse med bussficka och busskur. Omledning av viss tung trafik kan ske på nordvästra sidan av Masugnsbyn. P-platser bör anläggas var annan kilometer för att förenkla omkörning av tung trafik.

Trafikverket svarar

Nödvändiga åtgärder kommer att tas med i vägplanen. Kurvrätningar samt stigningsfält kan bli aktuella, detta utreds vidare under arbetet med vägplan. Vägen kommer att ha en bredd av ca 8 m och det gör att det blir möjligt att göra omkörningar vid raksträckor och om behov finns kan det bli aktuellt att se över hastigheterna. Behov av parkeringsfickor utreds vidare under arbetet med vägplan.

Yttranden från myndigheter och organisationer

Totalt inkom sju skriftliga yttranden till Trafikverket från myndigheter och organisationer efter det genomförda samrådet. Nedan redogörs sammanfattningar av dessa tillsammans med Trafikverkets kommentarer.

Yttrande från Kiruna kommun

Förstudien omfattar Masugnsbyn och Merasjärvi i Kiruna kommun. Det finns inga detaljplaner inom den aktuella vägsträckningen. Väg 395 går igenom samhället Masugnsbyn och fungerar även som bygata. Den delar samhället i två delar. Trafiksäkerhetsåtgärder är nödvändiga och stor hänsyn måste tas till oskyddade trafikanter. En tydlig beskrivning av konsekvenserna för miljö och hälsa förutsätts utvecklas i vägplanen.

Kiruna kommun förordar att konsekvenserna för Masugnsbyn utreds ytterligare i vägplanen.

Barriäreffekten för rennäringen bör beskrivas i vägplanen och åtgärder såsom lämpliga passager anordnas.

Ur miljösynpunkt poängteras fördelarna med järnvägstransporter jämfört med vägtransporter. Kiruna kommun förordar att utredning av järnvägssträckning skall, från ett miljömässigt perspektiv påbörjas omgående.

Trafikverket svarar

Nödvändiga åtgärder kommer att tas med i vägplanen för att skapa en trafiksäker miljö för de som går och cyklar.

Den samlade effekten för rennäringen beskrivs i ett särskilt PM, PM Förutsättningsanalys Rennäring. PM:et behandlar hur berörda samebyar påverkas av malmtransporterna, den ökade trafiken och vägåtgärder. Även påverkan från övriga verksamheter i området beskrivs.

Trafikverkets uppdrag är att göra åtgärder för att malmtransporter ska kunna ske med lastbil från 2013. Beslut om eventuell järnväg är inte fattat.

Yttrande från Gabna sameby

Vägens sträckning genom Gabna samebys vinterbetesland är olycklig. Den går i sickback och skär därigenom området både i väst-östlig som nord-sydlig riktning. Samebyn strävar efter att hålla 4-6 separata vintergrupper med renar och för detta tas samebyns hela vinterbetesland i anspråk. Detta medför att de allmänna vägarna ofta måste passeras. Renarna uppehåller sig vid vägen eftersom den ofta går över hedmark där det finns vinterbete för renarna. Det krävs stora arbetsinsatser att hålla renarna borta från vägen, samt att se till att de olika renhjordarna inte blandar sig med varandra.

Gabna samebys renskötsel drabbas väldigt hårt av kommande malmtransporter. Samebyn påverkas även negativt av annan markanvändning t.ex. skogsbruk, skotertrafik, rovdjurstryck, vindkraftsparker. Detta påverkar deras möjligheter att bedriva rennäring i området. Skadelindrande åtgärder bl. a i form av viltstängsel på ömse sidor av transportvägen, uppförande av enklare ekodukter utefter hela sträckan mm bör upprättas.

Trafikverket svarar

Samebyarnas påverkan och behov har utretts i särskild förutsättningsanalys. Resultatet av förutsättningsanalysen har arbetats in i den förslagshandling som ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Samråd med samebyar kommer att fortgå under hela projektets gång.

Yttrande från Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen skriver att förstudien visar på stora förändringar i trafikmiljön men att det inte till så stor del berör skogliga miljöer. Dessa är redan påverkade av vägen och en breddning ger endast marginella förändringar.

Yttrande från Naturskyddsföreningen Pajala

Naturskyddsföreningen betonar att intrång i värdefull natur och kulturmiljöer bör begränsas. Vidare skall vägdragvatten hanteras på ett sådant sätt att det inte tillåts kontaminera värdefulla vattendrag i området. Arbete i, vid och längs vattendrag skall också ske med försiktighet, där särskild hänsyn skall visas under fiskens lekperioder. På lång sikt bör en järnvägslösning eftersträvas.

Trafikverket svarar

Allt arbete kommer att utföras med beaktande av omgivande natur- och kulturmiljöer och nödvändigt intrång minimeras.

Yttrande från Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten avstår från att yttra sig över förstudien.

Yttrande från Försvarmakten Försvarmakten har inget att erinra om förstudien.

Bilaga 2. Länsstyrelsens samrådsyttrande och beslut



BESLUT
Datum
2012-06-29

Diarienummer
343-5297-12

1 (3)

Trafikverket
Ärendemottagningen
Anders Lindmark
Box 810
781 28 BORLÄNGE

Samråd och beslut om betydande miljöpåverkan projektet malmtransporter Kaurisvaara – Svappavaara väg 395 delen Junosuando - Vittangi inom Kiruna och Pajala kommuner, TRV 2012/16605A

Beslut och motivering

Länsstyrelsen beslutar med stöd av 6 kap. 5 § MB att rubricerade projekt kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Beslutet får inte överklagas särskilt.

Länsstyrelsen grundar sitt beslut på de kriterier som anges i Förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (1998:905), bilaga 2. Detta med hänsyn taget till att främst det förändrade trafikarbetet bedöms leda till betydande barriäreffekter, buller och utsläpp. Vi vill särskilt poängtera trafikens påverkan på boendemiljön i byarna längs vägsträckan.

Samråd

Länsstyrelsen förordar alternativ 2. I det fortsatta arbetet inklusive framtagandet av MKB:n bör bl a följande belysas.

Inledningsvis bör Mark och miljödomstolen ha behandlat frågan om malmtransporterna innan processen går vidare.

Med hänvisning 14 b § Väglagen är det länsstyrelsens mening att man bör överväga att genomföra en vägutredning som nästa steg i projektet med alternativet att behålla befintlig väg. Detta då ett av åtgärdsförslagen på befintlig väg är delvis beroende av byggande av förbifart Masugnsbyn.

Den planerade vägutformningen behöver redovisas så att det tydligt framgår hur vägen kommer att förändras. Särskilt hög detaljeringsnivå när det gäller vägens utformning krävs där samhällen/ bostäder passerar. Det handlar både om gestaltningsmässiga förändringar samt hur vägens funktion bl a när det gäller infarter, möjligheter att röra sig längs och tvärs vägen. Detta är viktigt för att berörda ska kunna sätta sig in i hur deras boendemiljö kommer att påverkas av vägåtgärderna. Det behöver även förtydligas

vad som avses med "en mer bearbetat gestaltning" som enligt förstudien ska gälla genom byar.

Trafiksäkerheten, särskilt för oskyddade trafikanter är en central fråga som måste redovisas och konsekvensbedömas. Skillnaden mellan förbifart Masugnsbyn och befintlig väg behöver belysas bl a i detta avseende.

Buller och vibrationer behöver redovisas på detaljerad nivå i bebyggelseområden. En bullerutredning måste genomföras, denna omfattar bl a vilka ljudnivåer som både människor/djur och naturområden kommer att utsättas för, dag som natt, samt vilka skyddsåtgärder som kommer att vidtas för hålla bullernivån under angivna riktvärden. Annan miljöpåverkan som fordrar uppmärksamhet är påverkan av vägsalt i förekommande fall, trafikolyckor eller haverier med läckage av t ex petroleumprodukter. Spill (smygläckage) av främst petroleumprodukter från fordon, förvaringskärl m m, däckslitage, slitage av vägbeläggning och påverkan på MKN. Vidare bör rutiner för viltolyckor, punktering etc inklusive generella föreskrifter för stopp längs vägen för malmtrafiken utvecklas och redovisas.

Utöver en barnkonsekvensanalys bör en social konsekvensanalys, som omfattar alla grupper i samhället, göras. Analyserna bör ta upp bl a rörelsemönster eller beteenden och hur de kan komma att påverkas/förändras med anledning av den nya malmtransporterna. Det behöver också redovisas vilka åtgärder som avses vidtas för att öka boendes och oskyddade trafikanters trygghet och säkerhet.

Det bör även ingå en utredning av den barriäreffekt som den faktiska trafikintensiteten genom malmtransporterna kommer att innebära för det rörliga djurlivet och vilka skyddsåtgärder man tänker vidta för att förebygga djurolyckor.

Risk för skred (markområden) eller sättningsskador (byggnader) på kort och lång sikt till följd av ökad trafik samt damningseffekter bör utredas.

Vidare bör man tydligare beskriva eventuella effekter projektet kommer att innebära för vattentäkten, samt vilka skyddsåtgärder man tänker vidta för att den inte ska påverkas negativt.

Det ska även framgå vilket material man avser att använda vid vägbygget och då speciellt inom vattentäktens skyddsområde och inom vattenområdena i övrigt bl a vid broövergångar

MKN (miljökvalitetsnormerna) för de vattenförekomster som påverkas och vilka åtgärder som kommer att vidtas så att dessa inte påverkas negativt.

Eventuella förorenade områden längs med vägprojektet måste redovisas.

Påverkan, effekter och konsekvenser för de fornlämningar som finns i vägens omedelbara närhet och som kan komma att beröras av åtgärderna ska beskrivas i MKB:n tillsammans med förslag på skyddsåtgärder. Det är viktigt att redovisa hur bedömningarna har gjorts, även för de närliggande lämningar som har bedömts att inte påverkas. Samma beskrivningar och bedömningar ska göras för utpekade områden,

broar och vägar. MKB:n bör även redovisa vilken hänsyn som kommer att tas gällande övriga kulturhistoriska lämningar inom området. Det kan vara lämpligt att redovisa lämningarna i en tabell samt med detaljkartor. Om utpekade objekt eller vägar inte kan bevaras ska det anges vilka dokumentationer man avser att genomföra innan bron tas bort och var dokumentationsmaterialet sedan ska förvaras.

Under sommaren 2012 kommer en arkeologisk utredning att genomföras längs sträckan, resultatet av den bör inarbetas i MKB:n.

MKB:n ska även redovisa eventuell påverkan på fornvårdsmiljön, Masugnsbyn, vid och då inte endast om själva lämningarna påverkas utan även om t ex skyltar och stigar berörs samt hur området som sammanhängande kulturmiljö påverkas.

Längs vägsträckan, öster och väster om Vuosotkangas, finns två utpekade broar, klass 3, påverkan och konsekvenser för dessa ska slutligen redovisas i MKB:n.

Bakgrund

Vald vägsträcka blir en viktig transportväg för de kommande malmtransporterna mellan Kaunisvaara – Svappavaara.

Den kraftigt ökade trafiken ställer sammantaget krav på omfattande vägåtgärder för att säkerställa de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen.

Enligt väglagen 14 a § ska den som planerar att bygga en väg alltid genomföra en förstudie. I förstudien ska förutsättningarna för den fortsatta planeringen klarläggas. Vid utarbetandet av förstudien ska samråd enligt 6 kap. 4 § MB ske med bl a länsstyrelsen.

I beredningen av detta ärende har enheterna för tillväxt och kommunikation-, miljöskydd-, naturvård-, kulturmiljö- samt plan och bostad deltagit.

Katarina Rönnbäck

Bo Erik Ekblom

Kopia till (via E-post)

Nä Lantbruksenheten
Nä Plan och bostadsenheten
M Miljöskyddsenheten
M Naturvårdsenheten
M Kulturmiljöenheten
M Naturresurs och rennäringsenheten



Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2–4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

www.trafikverket.se