

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING FÖR VÄGPLAN

Projekt Malmtransporter Kaunisvaara–Svappavaara Delen Väg 395 Bro över Tärendö älv

Pajala kommun, Norrbottens län

BD-135322- 395

2014-05-26



Titel: Miljökonsekvensbeskrivning för vägplan, delen väg 395 Bro över Tarendö älv

Dnr: TRV 2012/76950

Utgivningsdatum: 2014-05-26

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Simon Koskeniemi

Konsult: Sweco

Uppdragsansvarig: Thomas Sällström

Deluppgiftsansvarig: Svante Törnblom/Sofia Rosendahl

MKB: Anna Westerlund

GIS: Anders Ala-Häivälä

Interngranskning: Leif Wiklund

Distributör: Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå

Telefon: 0771-921 921

Underlagskartor © Lantmäteriet, dnr 109-2010/2667

Innehåll

Inledning.....	6
Bakgrund	6
Brister och problem	6
Vägplanen	7
Väg- och trafikförhållanden	7
Tidigare utredningar och samråd.....	7
Kommunala planer	9
Riksintressen och Natura 2000	9
Beskrivning av projektet	11
Alternativa utformningar och motiv till valt utförande	13
Avgränsning.....	13
Nollalternativ.....	13
Miljökonsekvenser	14
Landskapsbild	14
Naturmiljö	16
Friluftsliv	23
Kulturmiljö	25
Boendemiljö	27
Rennäring	33
Vattenresurser och dricksvatten	36
Jord- och skogsbruk.....	37
Masshantering och förorenade områden	38
Störningar och påverkan under byggtiden	39
Uppföljning.....	41
Miljömål.....	41
Nationella miljömål	41
Allmänna hänsynsregler	42
Miljö kvalitetsnormer	43
Kommande sakprövningar	43
Källor.....	43
Tryckta referenser	43
Elektroniska referenser	44

Bilagor:

Bilaga 1. Utdrag ur samrådsredogörelse från förstudien

Bilaga 2. Länsstyrelsens samrådsyttrande och beslut

Sammanfattning

Beskrivning av projektet

Den vägplan denna MKB tillhör omfattar väg 395 från väster om bro över Täreändö älv fram till Junosuando by. Sträckan är cirka 4,3 km lång.

För att klara den ökade trafiken som uppstår när malm ska transporteras från den nya gruvan i Kaunisvaara till omlastningsstationen i Svappavaara kommer vägen att förstärkas och breddas. Trafiken längs sträckan kommer att öka från ca 500 fordon per dygn (år 2013) till ca 900 fordon per dygn, med stor andel tung trafik.

Över Täreändö älv kommer en ny bro att byggas cirka 40 meter nedströms den befintliga. Vid anslutningen till den nya bron kommer ny väg att anläggas på en sträcka av cirka 1300 meter. Befintlig bro med tillhörande väg kommer sedan att rivas.

Nya parkeringsplatser kommer att anläggas längs vägen. Räcken ses över och byts eller förlängs. Sidoområdena ses över, block och sten inom vägområdet tas bort. Uttjänta väg- och sidotrummor byts ut. Vägdiken och utloppsdiken rensas upp för att få en fungerande avvattning. Anslutande vägar ses över och anpassas till den ombyggda väg 395.

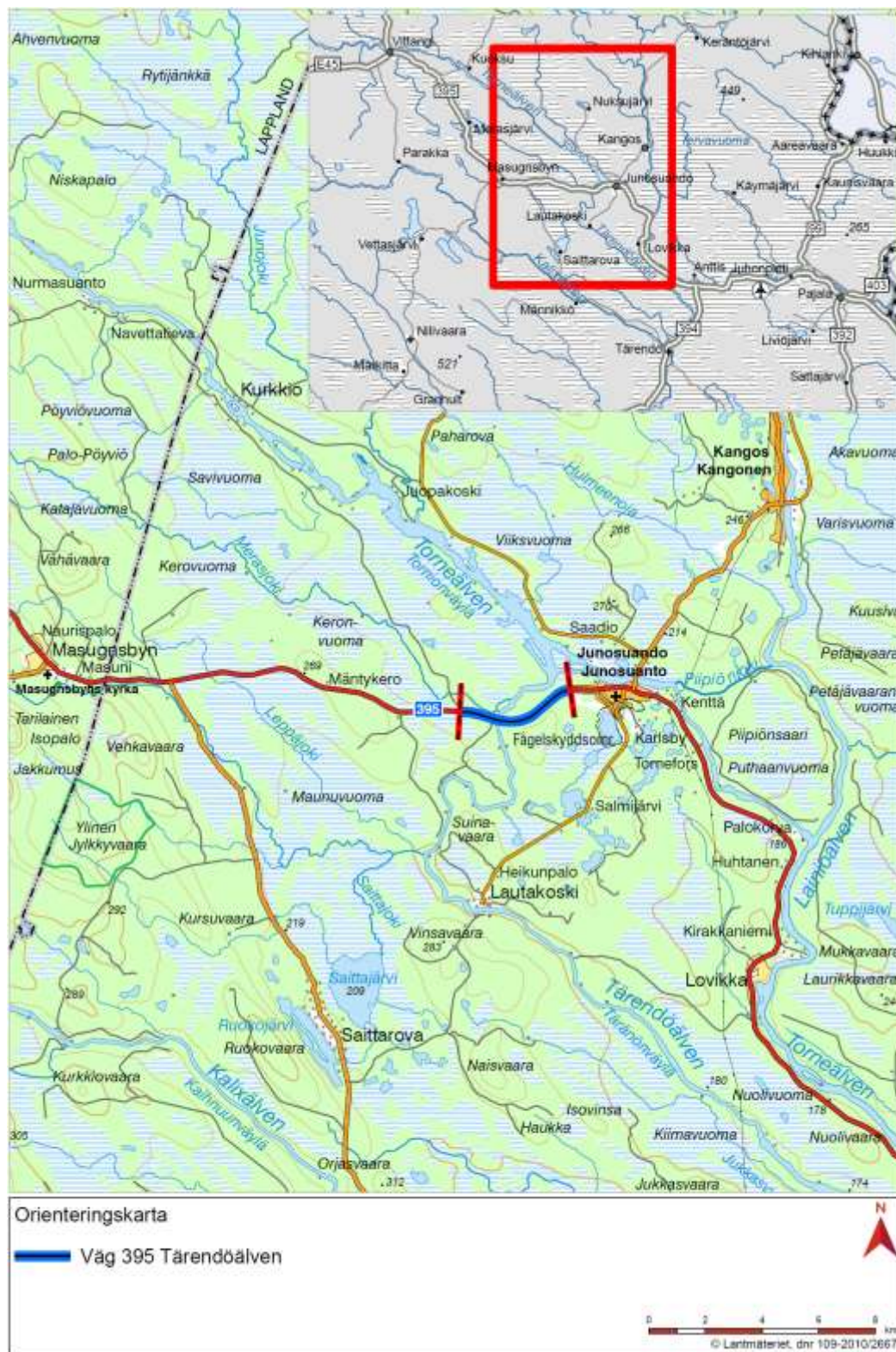
Miljökonsekvenser

Nollalternativet innebär att den framtida trafiken går på befintlig väg utan ombyggnad. Den ökade trafiken medför ökade störningar längs vägen. För boende längs vägen ökar bullret. För rennäringen ökar risken för påkörning av djur. Konsekvenserna för boendemiljön och rennäringen bedöms bli måttliga.

Genomförande av vägplanen innebär liksom nollalternativet måttliga konsekvenser för boendemiljön på grund av ökat buller. Vägen flyttas närmare befintlig bebyggelse men fasadåtgärder genomförs så att riktvärden för buller inomhus klaras. Konsekvenserna för rennäringen blir desamma som i nollalternativet. För landskapsbilden medför den nya bron utformning på sikt en förbättring jämfört med nollalternativet, samtidigt som konsekvenserna lokalt blir måttligt negativa den första tiden. Också för friluftslivet kommer störningar med måttliga konsekvenser att uppkomma vid älven under byggtiden. För övriga miljöaspekter bedöms konsekvenserna bli små, både i noll- och planalternativet.

I samband med planerade broarbeten kommer grumling att uppkomma i Natura 2000-området Täreändö älv. Lokalt och tillfälligt bedöms konsekvenserna bli små-måttliga. Projektet bedöms inte påverka bevarandestatusen för Natura 2000-arter eller -naturtyper. För bytet av bron över Täreändö älv kommer tillstånd för vattenverksamhet att sökas och en prövning enligt bestämmelserna för Natura 2000 kommer att ske.

Inga arter med skydd enligt artskyddsförordningen och inga rödlistade arter kommer att påverkas negativt av projektet. Ingen påtaglig skada bedöms uppkomma på något riksintresse.



Karta 1. Översiktskarta med aktuell del av 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 ta fram 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)

Syftet med Malmtransporter Kaunisvaara–Svappavaara (MaKS-projektet) är att möjliggöra malmtransporter på det allmänna vägnätet från 2013 och framåt. Denna 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 Pitkajärvi 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. Entreprenader pågår på väg 99, E10 och på en etapp av väg 395 öster om Vittangi.

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 bara kommer att nyttjas för malmtransporterna under några år. Genvägen befinner sig för närvarande i ett tidigt skede av planläggningsprocessen och är alltså ännu inte prövad och fastställd av Trafikverket.

Brister och problem

Transporter av malm från gruvan i Kaunisvaara till Narvik påbörjades under första kvartalet 2013. Transporterna kommer att innebära en stor ökning av trafiken. Den tunga trafiken kommer att 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 försämrats kraftigt om inte åtgärder vidtas. Längs vägsträckan finns också problem med tjällyft och dålig dränering.

På väg 395 blandas oskyddade trafikanter med övrig trafik. Detta medför brister i trygghet och tillgänglighet för dem som rör sig längs vägen.

Befintlig bro över Tärendö älv är för smal och är inte dimensionerad för att klara vikten av de 90 ton tunga dispensfordon som idag trafikerar den. Bron signalregleras därför så att endast ett fordon i taget befinner sig på bron och dispensfordonen kör i bromitt.

Trots detta uppvisar befintlig bro belastningsskador och dess livslängd är med nuvarande trafik och fordonssammansättning begränsad.

Vägplanen

Ändamålet med väg 395, delen Täreändö älv, är att:

- Säkerställa vägens och bronns framtida funktion för både malmtransporter och övrig trafik
- Skapa en säker trafikmiljö och en god boendemiljö för boende längs sträckan

Vägplanen omfattar området från utkanten av Junosuando tätort i väster, över bron över Täreändö älv i väster, se karta 1. Sträckan är cirka 4,3 kilometer lång.

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. Formell handläggning av vägplanen kommer att ske under hösten - vintern 2014. Under förutsättning att vägplanen vinner laga kraft är nybyggnationen planerad att starta hösten 2015.

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 cirka 6,5–7,5 meter bred. Vägen är belagd och har den högsta bärighetsklassen BK1. Siktförhållandena är överlag goda liksom vägens plan- och profilstandard. Skyltad hastighet är 90 km/h längs hela sträckan.

Väg 395 väster om Junosuando trafikerades år 2013, när de senaste mätningarna gjordes, av ca 500 fordon per dygn (årsmedeldygnstrafik, ÅDT) varav ca 140 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 trafikerar av busslinjerna 51 och 53 mellan Svappavaara och Pajala. Ett fåtal oskyddade trafikanter rör sig längs aktuell sträcka av väg 395, det finns ingen gång- och cykelväg. Vägen ingår i Sverigeleden för cykel, delen Karesuando–Karungi.

Tidigare utredningar och samråd

Trafikverket har tagit fram en förstudie för väg 395, delen Junosuando under 2012. Förstudien omfattar väg 395 mellan Tornefors, genom Junosuando över Täreändö älv, alltså ett större område än nu aktuell vägplan. I förstudien redovisades dels alternativ 1, upprustning befintlig sträckning och dels alternativ 2, förbifart Junosuando. Båda alternativen ansluter befintlig väg öster om befintligt broläge.

Samråd enligt 6 kap 4 § miljöbalken och 14a § väglagen har skett i förstudieskedet. Samråd har hållits med en utökad krets pga. betydande miljöpåverkan. Yttrandena har beaktats i det fortsatta arbetet med vägplanen. Inkomna synpunkter rör i huvudsak Junosuando by. Mer generella synpunkter rör rennäringen där berörda samebyar framfört oro över att renpåkörningar ska öka. Närboende uttrycker en oro för ökade barriäreffekter samt buller. Se samrådsredogörelse, bilaga 1.

Länsstyrelsen beslutade den 3 oktober 2012 att vägprojektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kap. 5§ miljöbalken. Beslutet grundas på att det förändrade trafikarbetet bedöms leda till betydande barriäreffekter, buller och utsläpp i Junosuando. Alternativet förbifart (som senare valts bort) hade inneburit relativt lång ny vägsträckning som berört sjöar, skog och våtmarker i ett mosaikartat landskap med potential för höga naturvärden. Länsstyrelsens samrådsyttrande och beslut finns i bilaga 2 till denna MKB.

Inför framtagande av MKB betonar Länsstyrelsen att resultaten av utförd arkeologisk utredning inarbetas i kommande MKB. Utöver detta rör Länsstyrelsens synpunkter i huvudsak delen genom Junosuando by samt den förbifart som inte blir av.

I och med en förändrad lagstiftning vid årsskiftet 2012- 2013 utgick begreppen förstudie och vägutredning och ersattes till stor del av vägplanens samrådsunderlag samt samrådshandling Vägplan Val av lokaliseringsalternativ. Förstudien för Junosuando övergick då till att utgöra vägplanens samrådsunderlag. I *Samrådshandling Vägplan, Val av lokaliseringsalternativ* har alternativen jämförts och beslut att gå vidare med alternativet befintlig väg har fattats med motiveringen att detta alternativ bäst uppfyller projektmålen.

Vägplanen motsvarar i detta fall det tidigare begreppet arbetsplan. I det fortsatta arbetet med att ta fram vägplan har sträckan som behandlades i förstudiesskedet delats upp.

Ett samrådsmöte vid planutformning för nu aktuell vägplan som även utgjorde samrådsmöte om vattenverksamhet och Natura 2000 hölls i Junosuando folkets hus den 15 april 2014. 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 nedan:

- Junosuando och Salmijärvi byars skifteslag uppger att området vid östra brofästet vid Tarendö älv används som sommarcamping/rastplats och nyttjas av både turister och lokalbefolkning. Vändmöjligheter, på samma sätt som det finns idag, är nödvändiga för att kunna köra runt med t.ex. husbil eller husvagn.
- De byggnader som finns vid älven är SMHI:s mätstation för vattenstånd och två toaletter som nyttjas av allmänheten under sommaren.
- Det föreslagna broläget för den nya bron är ungefär det läge där tidigare bro samt färjställe legat.
- Skifteslaget anser att träkajerna vid det tidigare färjeläget har ett kulturhistoriskt värde och bör bevaras.

Skriftligt samråd om Natura 2000 och vattenverksamheten för byte av bro har skett med utökad krets. Samrådstiden för skriftliga yttranden angående samrådsunderlaget omfattade perioden 10 januari 2014– 5 februari 2014. Synpunkter med relevans för vägplanen sammanfattas nedan:

- Pajala kommun, genom plan- och miljönämnden, har inget att anmärka emot eller tillägga i ärendet i detta skede. Det aktuella området har under långa tider på olika sätt utsatts för mänsklig påverkan. Den tänkta åtgärden kan ej anses hota eller påverka natur- eller kulturmiljövärden eller hindra det rörliga friluftslivet.

- Vattenfall anger att man har elanläggningar i närheten av arbetsområdet och kräver att hänsyn tas till dessa vid vägprojektets utförande.
Trafikverket svarar att informationen tas i beaktande i det fortsatta arbetet med vägplan och projektering av bro och vid behov tas kontakt med Vattenfall.

Sträckan väster om bron har studerats i en annan förstudie, Väg 395 delen Junosuando – Vittangi (Trafikverket 2012). För den del av sträckan som berörs i nu aktuell vägplan har Trafikverket beslutat att gå vidare med alternativet upprustning av befintlig väg. Ingenting har framkommit rörande denna sträcka i motsvarande samråd som hållits för denna förstudie/vägplan (Junosuando – Masugnsbyn).

Kommunala planer

Pajala kommun har en översiktsplan som vann laga kraft den 14 juni 2011. De planerade åtgärderna bedöms inte stå i konflikt med aktuell plan.

Inga detaljplaner berörs av aktuell vägplan.

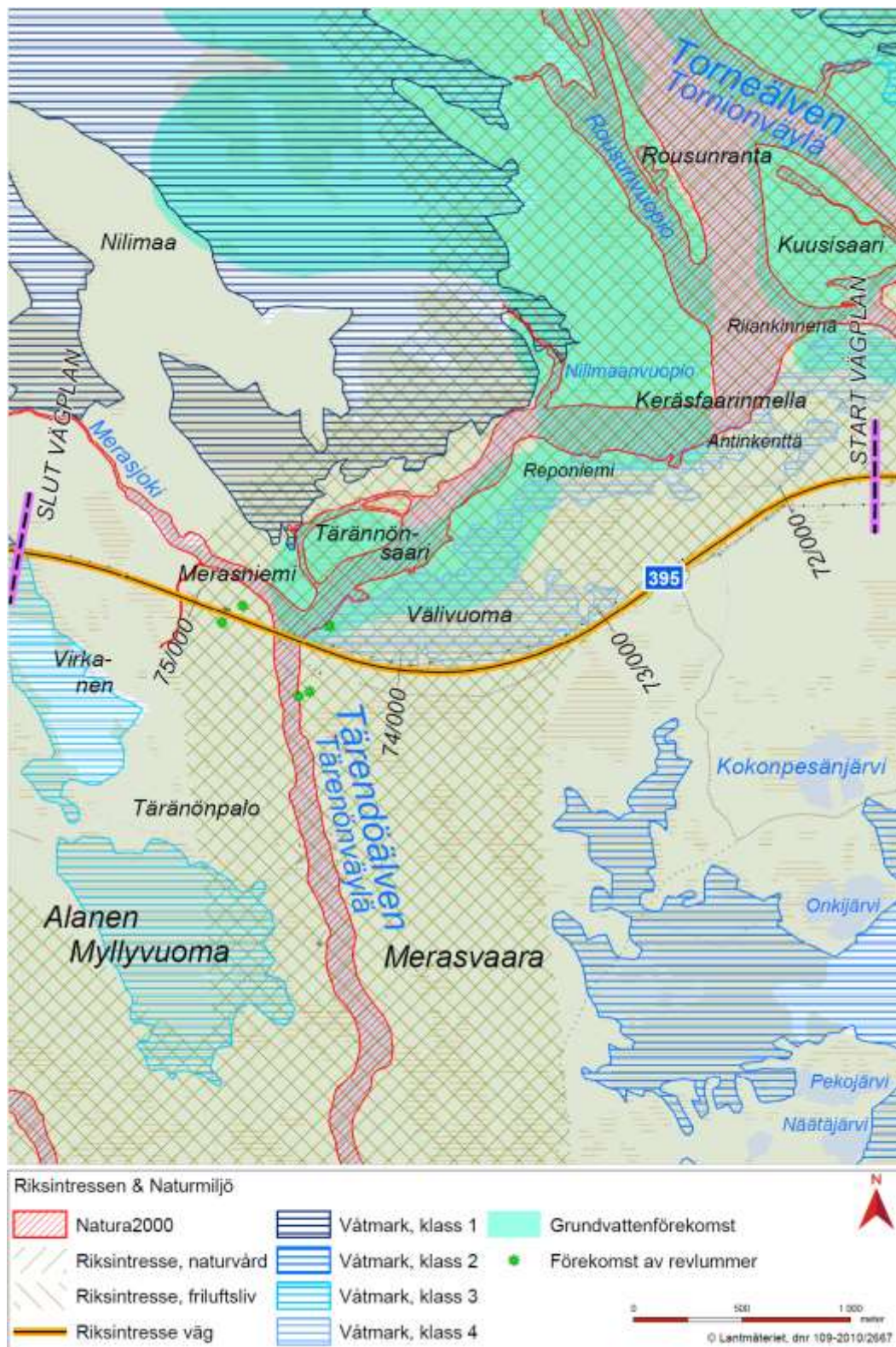
Riksintressen och Natura 2000

Tärendö älv samt ytterligare ett ej namngivet, mindre vattendrag väster om älven är en del av Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem. Natura 2000-områden har skydd enligt 7 kap 27§ miljöbalken samt är riksintressen enligt 4 kap 8§. Tärendö älv är också av riksintresse för naturvård (Torne älv) och friluftsliv (Torne och Muonio älvar).

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

Riksintressena redovisas på karta 2.

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



Karta 2. Riksintressen, naturresurser och naturmiljö i området.

Beskrivning av projektet

Väg 395, inklusive befintlig bro över Täreändö älv, har inte den bärighet och standard som krävs för malmtransporterna och den ökade trafiken. Den vägplan denna MKB tillhör omfattar delen från väster om bro över Täreändö älv fram till Junosuando by, där samlad bebyggelse tar vid. Sträckan är cirka 4,3 km lång.

För att nå projektmålen kommer följande åtgärder att utföras:

Planerad ombyggnad av befintlig väg kommer i huvudsak att utföras som en enkelsidig breddning på den norra sidan. Befintlig väg kommer att förstärkas för att få avsedd bärighet. Höjden på vägen kan bli 0-150 cm högre än befintlig väg på grund av anpassning till den nya bron och för att klara vattenavrinningen från vägbanan. Ny vägbredd blir 8 m belagd väg.

Vid Täreändö älv kommer en ny bro att byggas i nytt läge cirka 40 meter nedströms den befintliga. I och med att ny bro byggs kan den gamla bron användas tills den nya är färdigställd och ingen tillfällig förbifart behövs. Den befintliga bron över Täreändö älv är en fyrspanssbro med en totallängd på 143 meter och en bredd på 7 meter som byggdes år 1964. Den nya bron föreslås utformas som en cirka 140 meter lång samverkansbro med fyra spann, vilket innebär fem brostöd varav tre i vattnet vid normalflöden. Bron anläggs med en torr strandremsa på båda sidor bron där utter, annat småvilt samt människor kan passera upp till vattennivåer motsvarande medelhögvatten. Passagens bredd blir cirka 5 meter. Den nya bron kommer att bli något högre än befintlig bro. Vid vägens anslutning till den nya brons yttersta brostöd kommer vägen att ligga på en cirka 5 meter hög bank. Ett gestaltungsprogram kommer att tas fram för den nya bron.

För anslutning av den nya bron till befintlig väg anläggs ny väg på en cirka 1300 meter lång sträcka varav cirka 800 meter går i helt nytt vägområde. Som mest flyttas vägområdet här cirka 40 meter söderut.

Den gamla bron med anslutande väg kommer därefter att rivas och påverkade strandmiljöer samt tidigare vägområde ska återställas. Marken i befintligt vägområde kommer att återgå till markägarna. Tillstånd för vattenverksamheten för anläggande och rivning av ny respektive befintlig bro kommer att sökas hos mark- och miljödomstolen.

Vändslingan vid det östra brofästet kommer att ersättas av en ny, med samma funktion.

Mer parkeringsyta kommer att byggas i anslutning till vägen. Parkeringsplatserna ska kunna användas av transportfordonen och blir ca 100 meter långa inklusive utspetsningar med en maximal bredd av 5 m. Vissa av de befintliga parkeringsplatserna kommer att förlängas och några nya kommer att byggas. Totalt kommer det att finnas sex parkeringsplatser längs sträckan.

Sidoområdena ses över. Oeftergivliga föremål som träd, block och sten inom vägområdet tas bort. I skogsmark utökas vägområdet upp till cirka 10 meter längs befintlig väg eftersom träd faller. Även slyuppslag ska röjas inom vägområdet.

Behovet av vägräcken ses över vid t.ex. branta slänter, vid vattendrag eller på andra ställen där behov finns.

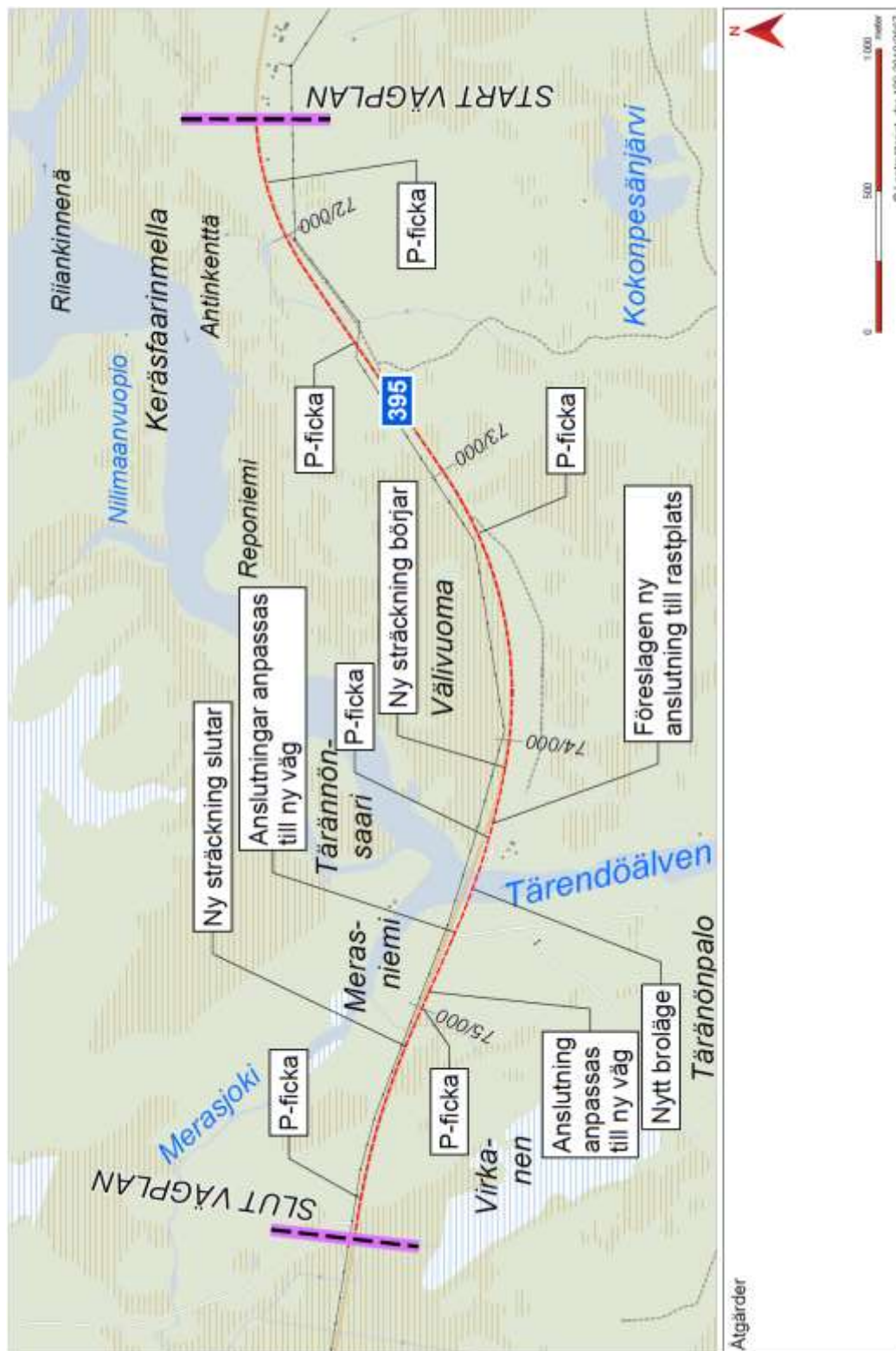
Väg- och sidotrummor förlängs och uttjänta trummor byts ut. Nya trummor läggs ner så att de inte utgör något vandringshinder för fisk eller andra vattenlevande organismer.

Vägdiken och utloppsdiken rensas upp för att få en fungerande avvattning. För att uppnå önskad avrinning från vägen kommer diken att 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 av befintlig

väg. På de ställen där vägen höjs blir vägområdet bredare som en följd av att slänterna tar mer utrymme i anspråk.

Enskilda vägar och skogsbilvägar ansluter till väg 395. Anslutningarna anpassas till den nya höjden på väg 395. Siktröjning sker för att ge god sikt i korsningarna.

En översikt av planerade åtgärder presenteras i karta 3.



Karta 3. Översikt av de planerade vägåtgärderna.

Alternativa utformningar och motiv till valt utförande

Breddningen av vägen kan göras på olika sätt. Vägen breddas så långt det är möjligt enkelsidigt på den norra/högra sidan där befintlig sträckning följs eftersom de tyngsta bilarna (de som är lastade med malm) går där, och att detta är enklast att utföra.

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), väggeometri (inte i uppførsbacke eller där sikten är dålig) och markslag (hellre på fastmark än på myr).

Profilförändringar görs för att vägen ska få tillräcklig geometrisk standard enligt gällande riktlinjer.

Olika lägen för ny bro har studerats i befintlig bros närområde. En ny bro norr om befintlig bro skulle medföra en längre älvpassage/bro till en högre kostnad. En kraftledning som löper på vägens norra sida hade behövt flyttas. Valt broläge söder om befintlig bro innebär en kortare älvpassage/bro i ett område som sedan tidigare är påverkat av bland annat färjeläge, tidigare broläge och genom en campingplats/vändplan vid vattnet.

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. Den ökade trafiken med tunga fordon kommer att leda till mer slitage på den befintliga vägen till följd av bärighetsproblem. På sikt medför detta ökat vägunderhåll. Befintlig bro över Tärendö älv klarar på sikt inte den belastning dispensfordonen medför. I förlängningen innebär nollalternativet att broförbindelsen över Tärendö älv upphör.

I nollalternativet beskrivs 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. Nollalternativets förlängning, där bron inte längre kan användas konsekvensbedöms inte, då det utifrån Trafikverkets väghållaransvar inte är ett realistiskt scenario.

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

Trafikmängder på väg 395, sträckan över Tärendö älv väster om Junosunado by

I kapitlet om miljökonsekvenser är det viktigt att vara uppmärksam på att konsekvenser som endast härrör från trafikökningen beskrivs under rubriken nollalternativet. Vägplanen beskriver den förstärkning, breddning och ombyggnad av vägen som krävs för att anpassa väg 395 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 genomförts.

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 genom ett flackt landskap dominerat av skogsmark. Landskapsbilden i det storskaliga skogslandskapet är mindre känslig för intrång av en ombyggd väg. Vid passagen av Tärendö älv finns utblickar över älven samt omgivande skog.

Sträckan är i huvudsak obebodd, ett hus som används som fritidshus ligger vid brofästet på älvens östra sida där också en sommarcamping/rastplats med ett fåtal byggnader ligger. Ytterligare ett bostadshus kan ses norrut från bron. Ingen samlad bebyggelse förekommer längs vägen.

Vägen svänger mjukt över merparten av sträckan utom vid broläget och västerut, där den har en rakare sträckning med längre sikt. Vägslänterna har oftast vegetation ända fram till körbanan.

Befintlig bro över Tärendö älv är en 143 meter lång fyrspanssbro. Från vägen syns inte brons utformning, utblickarna över älven är det som trafikanten upplever. Brons utförande uppfattas av de som befinner sig i omgivande landskap: från de två näraliggande husen, campingen/rastplatsen samt de som rör sig längs med älven. Brokonstruktionen med en tjock broöverbyggand och en låg fri höjd mellan broöverbyggnad och vattenyta ger ett tungt intryck och en viss visuell barriäreffekt.



Befintlig bro över älven.

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

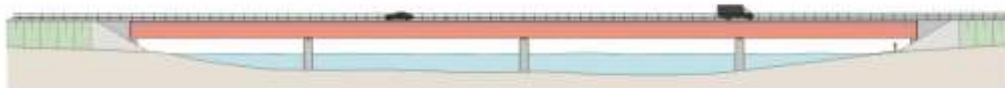
Då nollalternativet inte innebär några fysiska åtgärder påverkas inte något av perspektiven visuellt. Upplevelsen av landskapet kan däremot påverkas av den ökade trafikintensiteten och de tunga fordonen. Konsekvenserna blir ändå små.

Vägplanen

Ombyggnaden av vägen medför en liten påverkan på landskapsbilden ur åskådarperspektivet. Vägen byggs om i huvudsak i befintligt läge och förhållandet till omgivande landskap förändras inte. Även den del av projektet som rör ny sträckning, runt broläget, handlar om en mindre förändring jämfört med nollalternativet.

En ny bro ersätter den befintliga, av liknande typ och i ett läge nära befintliga. Den nya bron kommer att bli något högre än den befintliga, vilket innebär att även bankar och slänter i anslutning till bron blir någon meter högre.

Broutformningen påverkar landskapsbilden. Tänkbara gestaltningsåtgärder för vald brotyp är färgsättning och formgivning av balk. Genom att välja en annan utformning av brons överbyggnad kan den nya bron få ett lättare uttryck än den befintliga, vilket ger positiva konsekvenser vad gäller landskapsbilden för åskådare i brons omgivningar. Val av gestaltningsåtgärd är under framtagande.



Exempel på utformning med färgsättning



Exempel på utformning av broöverbyggnad

Vägen anpassas till den nya bronns höjd och för att få till en bra avvattning blir vägen väster om bron som mest cirka 1,5 meter högre än befintlig väg. Förändringen i höjd sker i huvudsak i ett mindre känsligt skogslandskap.

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.

För delen i ny sträckning tillkommer påverkan av att befintlig väg tas bort. På kort sikt kommer både det gamla och nya vägområdet att finnas kvar, vilket påverkar upplevelsen ur både åskådar- och trafikantperspektivet. Landskapet kommer att upplevas mer öppet. Med tiden kommer vegetation att återetableras i det gamla vägområdet.

Möjligheten till utblickar från vägen påverkas på längre sikt inte av ombyggnaden, och inte heller utblickarna i sig då det nya broläget ligger mycket nära det befintliga.

Konsekvenserna kan bli måttliga i början men på längre sikt blir de små.

Naturmiljö

Förutsättningar

Vägens omgivning väster om Junosuando by domineras av brukad skogsmark samt närhet till en i huvudsak skogbevuxen våtmark påverkad av storskalig dikning. Merparten av sträckan ligger inom eller utgör gräns för riksintresse för naturmiljön, Torneälven, där Tärendö älv ingår. Tärendö älv samt ett mindre vattendrag ingår i Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem.

I karta 2 redovisas naturmiljöförutsättningar, naturresurser och riksintressen. Redovisade naturvärden bygger i huvudsak på GIS-data som hämtats från länsstyrelsens och andra myndigheters dokumentation samt data från Trafikverkets kompletterade inventeringar och analyser.

Tärendö älv

Tärendö älv förbinder Torne älv med Kalix älv. Mer än hälften av vattnet från Torne älv rinner via Tärendö älv över till Kalix älv. Tärendö älv är därigenom en av få bifurkationer i Sverige och en av de största i världen. Älven är av riksintresse för naturvård och ingår i Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem. Naturvärdet består bland annat av den outbyggda älven med dess naturliga vattenståndsvariationer och ekosystem av naturliga, artrika strandområden, vacker landskapsbild med ängs- och hagmarker samt ett rikt växt- och djurliv.

Vattenflödet varierar kraftigt över olika årstider. När våfloden är som störst ökar flödet mångfalt jämfört med medelflödet. De stora variationerna i flödet beror på att det finns förhållandevis få sjöar inom det stora avrinningsområdet. Vårfloden inträffar vanligtvis under maj månad och is- och våflodserosionen sätter sin prägel på vegetationen längs stora delar av älvsystemet. Träd- och buskvegetation hålls tillbaka, varvid stränderna blir öppna och domineras av örter, ris och gräs.

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 samt barriäreffekter för utter.



Nytt broläge utstakat över isen vid befintlig bro över Tärendö älv. Fotot taget västerut.

Tärendö älv (SE748286-178927) omfattas av fastställda miljö kvalitetsnormer för vatten enligt vattendirektivet. Vattendraget håller god ekologisk status och god kemisk status.

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

Övriga vattendrag och våtmarker

Utöver Tärendö älv ingår ett mindre vattendrag väster om Tärendö älv i Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem. Detta vattendrag har i Länsstyrelsens inventering av vägövergångar bedömts sakna betydelse för vandrande fisk och inte befunnits hålla höga naturvärden i övriga inventeringar som utförts. Aktuellt vattendrag börjar i en våtmark söder om vägen och mynnar i Marasjoki vid Merasniemi cirka 200 meter nedströms vägpassagen.

Ytterligare ett ej namngivet vattendrag öster om Tärendö älv förekommer längs aktuell sträcka. Också detta vattendrag har av Länsstyrelsens bedömts sakna betydelse för vandrande fisk och inte befunnits hålla höga naturvärden i de inventeringar som utförts. Inget av dessa mindre vattendrag omfattas av miljö kvalitetsnormer.

Inga våtmarker med höga värden ligger i anslutning till vägen i utredningsområdet. I områdets östra del gränsar våtmarksområdet Välivuoma till vägen på vägens norra sida (klass 4 enligt Länsstyrelsens våtmarksinventering). Våtmarken är kraftigt påverkad av dikning och annan mänsklig aktivitet.

I områdets västra del tangeras våtmarken Myllyvuoma, klass 3 enligt våtmarksinventeringen, på vägens södra sida. Delen närmast vägen är skogbevuxen och torrare än andra delar av våtmarken.

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 inte kan anses hotad. Enligt analysen är sträckan för vägplanen inget utpekade område där älgstammen är särskilt stor eller där viltstråk för älg finns.

Utter, som är en Natura 2000-art, förekommer i Tarendö älv och har enligt artportalen observerats i broläget. Landskapet i hela området bedöms erbjuda ett antal viktiga funktioner för utter. Det kan antas att utter finns i alla vattenmiljöer som är lämpliga för arten. Utter förekommer på många håll inom älvsystemet och utter kan röra sig över långa sträckor.

Naturvärdesinventeringar

Inom ramen för MaKS-projektet har följande inventeringar utförts i syfte att skaffa kunskap om naturmiljöns förutsättningar på aktuell plats:

Titel	Typ av inventering	Syfte	År	Utförare
Inventering och bedömning av naturvärden längs befintlig väg	Översiktlig naturinventering	Identifiera högre naturvärden längs befintlig väg (land- och vattenmiljöer)	2012	Enetjärn natur
PM-Fördjupad fältinventering av område för ny bro över Tarendöälven	Fältinventering broområdet Tarendö älv	Identifiera naturvärden samt fridlysta eller rödlistade arter (landmiljöer)	2013	Licab AB
Biologiska undersökningar inom MaKS-projektet i utvalda vattendrag längs sträckan	Fältinventering vatten (mussel-inventering, elfiske, bottenfauna-undersökning)	Identifiera värdefulla arter/strukturer i vattenmiljön	2012	Hushållnings-sällskapet Rådgivning Nord
Utredning, inventering och bedömning av påverkan på fåglar inför förväntad trafikökning på befintlig väg.	Fågelinventering	Förekomst av rödlistade arter och arter utpekade i artskydds-förordningen	2012	Enetjärn Natur

Genomförda naturinventeringar längs aktuell vägsträcka: typ, syfte, utförare och aktualitet.

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. Utöver Tärendö älv har inga områden pekats ut längs aktuell sträcka.

Tärendö älv har undersökts avseende biologiska värden i vattnet 150-250 meter ned- respektive uppströms bron (Hushållningssällskapet 2012). Tärendö älvs vattenmiljö bedöms hålla höga naturvärden som helhet, inklusive i läget för bron. Genomförda elfisken och bottenfaunaundersökningar uppströms och nedströms bron visar på god vattenkvalitet och hög ekologisk status. Det finns partier med potentiell lekbotten för laxartad fisk i det undersökta området kring bron och öring fångades vid elfisket. Även ett årsyngel, vilket visar att det sker lek i brons närområde. Inga musslor hittades i inventeringen. Bottenfaunans artsammansättning visar på bra vattenkvalitet. Inga rödlistade arter hittades i proven.

Inför utredning av nytt broläge har en fältinventering av området kring bron genomförts med syfte att identifiera landbaserade naturvärden, fridlysta och rödlistade arter (Licab AB 2012). Artrikedomen på land i inventeringsområdet kring brofästena beskrivs som ordinärt- lågt. Förutsättningarna för en stor biologisk mångfald i området bedöms som begränsad då inventeringsområdet på flera sätt är kraftigt påverkat av mänsklig aktivitet. Stora ytor i det inventerade strandområdet utgörs av ruderatmark som sedan tidigare är exploaterad och artfattig (tidigare färjställe och broläge). Skogen runt broläget är i sin helhet påverkad av skogsavverkning och trädkontinuiteten är bruten. Äldre träd och död ved saknas. Med en storskalig utdikning av omkringliggande marker är områdets hydrologi tydligt påverkad. Trots detta förekommer den med stöd av artskyddsförordningen fridlysta revlummern på fem platser i undersökningsområdet, vilket redovisas i karta 2. Förekomsten är ytterst punktvis och gles på de växtplatser där den noterades. En av växtplatserna ligger inom 50 meter från vägområdet, övriga ligger längre bort.

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

Påverkan av befintlig trafik

Vid 1000–4000 ÅDT uppkommer en lätt barriäreffekt och olycksreducerande åtgärder bör övervägas (rekommendation i skriften "Vägar och järnvägar – barriärer i landskapet"). Trafiken understiger idag 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. Även för uttern bedöms konsekvenserna bli små då befintlig bro tillåter passage längs stranden under bron i vattennivåer upp till nivå för medelhögvatten.

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)

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.

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. Över vattnet blir ljudutbredningen större. Eftersom inga viktiga områden för fågellivet ligger nära vägen bedöms konsekvenserna av bullerstörningar för fågellivet som små.

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, men några vattentäkter finns inte längs vägen. Miljökonsekvenserna av saltning bedöms därför bli små.

Risken för olyckor i närheten av Tärendö älv som kan påverka utsläpp till vattnet ökar som en följd av den ökade trafiken. Konsekvenser av en eventuell olycka beror bland annat på vilka fordon som är inblandade, vad de har för last samt om utsläpp av förorenade ämnen sker. Konsekvenserna kan bli små eller måttliga, för en tid stora.

Vägplanen

Den befintliga bron över Tärendö älv kommer att rivas och ersättas med en ny bro av liknande typ med fem brostöd. Lekbottnar för lax och öring kan komma att tas i anspråk för brostöd, samtidigt som områden där befintliga brostöd finns efter rivning kan återställas till lekbottnar genom utläggning av lämpligt substrat. De långsiktiga konsekvenserna kommer att bli små, men lokal påverkan kommer att uppkomma under byggtiden.

Projektet bedöms inte komma att påverka bevarandestatusen för Natura 2000-arter eller -naturtyper då skydds- och skadeförebyggande åtgärder kommer att föreslås för den tillståndspliktiga vattenverksamheten i Tärendö älv, det enda vattendraget längs sträckan som bedömts vara av betydelse för vandrande fisk. I driftskedet kommer förutsättningarna i huvudsak att vara desamma som i nollalternativet. Utterns situation förändras inte jämfört med nollalternativet.

Vid trumläggning i naturliga vattendrag tillses att det inte uppstår vandringshinder för fisk, oavsett om vattendraget är känt som fiskförande eller inte.

I tabellen nedan redovisas de åtgärder som planeras i vattendrag längs sträckan.

Vattendrag	Längdmätning	Åtgärd	Kommande provning
Tärendö älv	74/500	Byte av bro	Tillståndsprövning vattenverksamhet
Ej namngivet vattendrag	75/050	Förlängning eller utbyte av trumma	Ingen, varken allmänna eller enskilda intressen bedöms komma att påverkas
Ej namngivet vattendrag	72/300	Förlängning eller utbyte av trumma	Ingen, varken allmänna eller enskilda intressen bedöms komma att påverkas

Befintliga väg- och sidotrummor förlängs och utjänta byts ut. Vid vägdikenas anslutning till korsande naturliga vattendrag ska diket avslutas några meter före vattendraget så att dikesvattnet passerar genom och över naturlig vegetation innan det hamnar i bäcken. På så sätt minskar tillförseln av grumlande material och föroreningar till vattendragen.

Rensning kommer att ske i utloppsdiken. Där befintlig väg följs tillkommer inga nya utloppsdiken i känsliga miljöer. Vid anläggande av den nya vägen kommer vattnet att ledas mot Tärendö älv, på samma sätt som vattnet går i nollalternativet längs befintlig väg. 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. Inga diken kommer att anslutas direkt till Tärendö älv.

Inga värdefulla våtmarker kommer att beröras av projektet. För de våtmarker som berörs innebär vägens breddning samt iordningställande av nya diken att den torrare miljö som idag kantar vägen kommer att flyttas i motsvarande grad. Konsekvenserna bedöms bli små och åtgärder för att begränsa påverkan på områdets hydrologi bedöms inte krävas.

För strandmiljön samt naturmiljön i övrigt i den nya vägens sträckning bedöms konsekvenserna bli små. Vid den nya vägen och broläget tas som mest cirka 20 meter ny mark i anspråk vid sidan av befintlig väg längs en sträcka på cirka 1300 meter. Både befintligt och nytt vägområde kommer under några år, till dess att ny vegetation etablerats i det gamla vägområdet, att vara trädfrött. Lägre markvegetation återkommer inom något/några år medan det tar längre tid för ny skog att växa upp. På sikt kommer situationen i huvudsak att vara densamma som idag. På den aktuella sträckan förekommer revlummer i brons närområde. Närmaste revlummerförekomst ligger cirka 20 meter söder om nytt vägområde på älvens västra sida, övriga ligger mer än 50 meter bort. Ingen påverkan på revlummer kommer att ske.

Att vägområdet utökas innebär att ny mark kommer att tas i anspråk genom väg, diken eller säkerhetshöjande åtgärder (exempelvis avverkning av träd eller rövning). 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 rövning sker, kan måttet öka till ca 15 meter som mest beroende på topografin.

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

Projektet bedöms inte medföra påtaglig skada på riksintresset för naturmiljö eftersom intrånget i riksintresseområdet är marginellt. Inget av riksintressevärdena påverkas av projektet. Projektet bedöms inte heller påverka bevarandestatusen för Natura 2000-arter eller -naturtyper

Bullerstörningen för naturmiljön är generellt lika som för nollalternativet.

Risken för olyckor ökar som en följd av den ökade trafiken på samma sätt som i nollalternativet. Samtidigt blir den nya vägen säkrare och den nya bron kommer att förses med högkapacitetsräcken på en sträcka av 40 meter innan påfart och 20 meter efter avfart, vilket minskar risken för direkt påverkan på älven i händelse av en olycka i anslutning till bron.

Om strandskydd, biotopskydd och 12:6-samråd

Byggnad av ny bro inklusive ny väganslutning samt rivning av befintlig bro innebär framförallt en tillfällig påverkan på strandmiljöerna kring broläget vid Tärendö älv. Bron utformas med passagemöjlighet under bron för människa, uter och annat vilt. För övriga vattendrag som korsas av väg 395 kommer en tillfällig störning att uppkomma i samband med förlängning eller utbyte av trummor. Trummor kommer att läggas så att inga vandringshinder uppkommer. Projektet strider därför inte mot strandskyddets syften vad gäller djur- och växtliv. Fastställelsebeslutet inkluderar prövning enligt bestämmelser om strandskydd.

Inga områden som omfattas av generellt biotopskydd påverkas av planen.

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

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. Skydds- och skadeförebyggande åtgärder kommer att föreslås i MKB för tillståndsprövningen för byggande och rivning av bro över Tärendö älv.

Tillståndskravet aktualiseras när det finns risk för en negativ påverkan av betydelse för naturmiljön i det förtecknade området. Prövning enligt bestämmelserna kring Natura 2000 bedöms nödvändig för Tärendö älv men inte för det ej namngivna vattendraget väster om älven.

ARTSKYDDSFÖRORDNINGEN

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

Revlumner har påträffats i området runt broläget vid Tärendö älv. Inga kända växtplatser kommer att tas i anspråk för den nya vägen. Fågelinventeringen har inte visat på några platser med höga värden för fågellivet på sträckan.

Därför bedöms att dispens från bestämmelserna i artskyddsförordningen inte krävs.

Förslag till åtgärder i senare skeden

I samband med tillstånd för vattenverksamhet för ny bro över Tärendö älv kan mark- och miljödomstolen komma att ställa villkor för verksamheten. Dessa villkor kommer att arbetas in i bygghandlingarna.

Viltolyckor bör följas upp. Om det visar sig att antalet trafikdödade djur blir stort kan konsekvensbedömningen komma att ändras och åtgärder som fler trummor, hastighetssänkning, viltvarningssystem och/eller viltstängsel 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

Merparten av sträckan går genom eller utgör gräns för riksintresse för friluftslivet, Torne och Muonio älvar, där också Tärendö älv ingår. Bevarandenaspekterna för riksintresset utgörs av naturstudier, båtsport, kanoting, kulturmiljö och fritidsfiske. För att ett område ska betraktas som riksintressant för friluftsliv ska området ha så stora värden på grund av natur och kulturkvaliteter att de är eller kan bli attraktiva för besökare från hela eller en stor del av landet eller utlandet. Även förutsättningarna för naturupplevelser och friluftsverksamhet samt tillgänglighet för allmänheten spelar stor roll.

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

I anslutning till det östra brofästet vid Tärendö älv finns en mindre rastplats/sommarcamping som ägs och sköts av Junosuando och Salmijärvi byars skifteslag, med byggnader, grillplats samt uppställningsyta och vändslinga för husvagnar och husbilar. Platsen är också en populär utgångspunkt för sportfiskare.

Samtliga vattendrag 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, tex de som cyklar Sverigeleden.



Vy över samfällighetens anläggning vid det tidigare färjeläget.

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 rekreativområden starkt påverkas eller om tillgängligheten till områden försämras betydligt. Om mindre delar av ett större rekreativområde 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 friluftslivet samt störningar av buller. Miljön längs de delar av älven som går nära vägen kan få minskad attraktivitet på grund av buller. Trafikmängden blir inte så stor att det blir någon svårighet att korsa vägen. Påtaglig skada bedöms inte uppkomma på riksintresset då ingen av bevarandenaspekterna berörs mer än i liten grad.

I nollalternativet tas ingen ny mark i anspråk för ny bro och väg i befintlig brosnärområde och ingen påverkan sker på rastplatsen/campingen. Konsekvenserna bedöms bli små.

Vägplanen

I anslutning till det östra brofästet vid Tarendö älv tas mark från befintlig vändslinga och sommarcamping/rastplats i anspråk som vägområde. En ny infart och vändslinga föreslås anläggas så att möjligheten att köra ner och vända med husbil eller husvagn till området består. Inga byggnader kommer att påverkas på annat sätt än väg 395 kommer att ligga närmare. Efter färdigställande av ny väg bedöms situationen vara ungefär densamma som idag och konsekvenserna blir små. Det blir fortsatt möjligt att nyttja campingen och passera gående under den nya bron längs strandremsan på samma sätt som idag.

Fler parkeringsplatser längs vägen ger ökad tillgänglighet till markerna runt omkring.

Trafikbuller och barriäreffekt blir desamma som i nollalternativet. Inga skyddsåtgärder för friluftslivet bedöms nödvändiga.

Projektet strider inte mot strandskyddets syften vad gäller friluftsliv. Allmänhetens tillgänglighet till Tärendö älv och andra vattendrag försämras inte.

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

Några kända fornlämningar finns inte längs den aktuella vägsträckan. Närmast belägna kända fornlämningar finns cirka 2 kilometer söder om bron.

Norrbottnens 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. Hela sträckan som ingår i denna vägplan omfattas. Utredningsområdet sträcker sig omkring 10-15 m från befintlig väg. I området för denna vägplan påträffades inga hittills okända forn- eller kulturlämningar i utredningen. Efter samråd med Länsstyrelsen beslutades att ingen särskild arkeologisk utredning behöver utföras i nysträckningen runt broläget.

Befintlig bro över Tärendö älv ingår inte bland de som bedömts vara kulturhistoriskt intressanta i Länsstyrelsens inventering.

Den nya bron kommer att anläggas ungefär där en tidigare bro samt tidigare färjeläge legat. Under samrådet har framkommit att skifteslaget har intresse av att ur kulturhistorisk aspekt bevara de restaurerade träkajer som finns i anslutning till det gamla färjeläget.



Vy över vändplan samt träkaj i strandlinje vid tidigare färjeläge. Foto Håkan Tyrén, Licab AB.

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 förlorat.

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.

Effekter och konsekvenser

Nollalternativet

Nollalternativet medför inga konsekvenser för kulturmiljö.

Vägplanen

I vägplanen tas mark i anslutning till det gamla färjeläget och tidigare bro i anspråk som vägområde. Träkajerna ligger i strandlinjen i södra kanten av föreslaget vägområde och kommer troligen inte att kunna bevaras då erosionsskydden för brostöden kommer att ta en del av strandlinjen i anspråk.

Vägplanen bedöms medföra små konsekvenser för kulturmiljön.



Kartutsnittet visar passagen vid Tärendö älv med befintlig väg och nytt vägområde (rosa). Nytt vägområde sammanfaller med tidigare broläge och färjeställe med restaurerade träkajer i strandkanten.

Förslag till åtgärder i senare skeden

Vid fortsatt projektering av väg och bro tas hänsyn till tråkajerna för att minimera påverkan.

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

Boendemiljö

Förutsättningar

Ingen samlad bebyggelse förekommer längs aktuell del av väg 395. Ett hus som används som fritidshus ligger vid det östra brofästet på vägens södra sida, cirka 90 meter söder om befintlig väg. Norr om bron, på andra sidan vattnet, finns ytterligare en fastighet på längre avstånd från vägen.



Kartutsnittet visar befintlig bebyggelse vid broläget. Förslaget vägområde anges i rosa.

Trafiken kan orsaka störningar och otrygghet för boende längs vägen och för oskyddade trafikanter som rör sig längs vägen. I samband med kartläggning av rörelsemönster i Junosuando by har ingenting framkommit med koppling till denna sträcka väster om byn. Inga busshållplatser finns längs aktuell sträcka. Flödet av oskyddade trafikanter längs aktuell del av väg 395 bedöms därför vara litet.



Fritidshus vid Tärendö älv.

En bullerberäkning har utförts med syfte att klargöra om boende längs vägen kan utsättas för ljudnivåer som överstiger planeringsmålen 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, innan gruvtransporterna startade. 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) har i nuläget (2009 års trafik) inte beräknats överskridas för något hus längs sträckan.

Beräknade bullernivåer redovisas i tabell på nästa sida.

Fastighet och åtgärd	Vån.	Nuläge Ljudnivå (år 2009)		Nollalternativ Ljudnivå med ökad malm-trafik utan vägåtgärder		Vägplan Ljudnivå efter vägåtgärd inklusive föreslagna bullerskyddsåtgärder			
		Lekv dB(A)	Lmax dB(A)	Lekv dB(A)	Lmax dB(A)	Lekv dB(A)	Lekv dB(A) inomhus	Lmax dB(A)	Lmax dB(A) inomhus
PAJALA JUNOSUANDO 3:2	Bv	45	62	55	70	56	<30	71	<45
Fasadåtgärd	V1	46	62	56	70	58	<30	72	<45
PAJALA JUNOSUANDO 12:25	Bv	40	54	51	62	50	25	60	35
Ingen åtgärd	V1	41	54	51	62	50	25	61	36

Tabell över beräknade bullernivåer för aktuell vägsträcka. Röd ruta innebär överskridande av riktvärde. Beräknade värden visar utomhusmiljö där annat ej anges.

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 buller

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.

Effekter och konsekvenser

Nollalternativet

Den ökade trafiken kommer att påverka boendemiljöer längs vägen genom ökade bullernivåer. Den tunga trafiken kommer att gå dygnet runt vilket medför störningar även nattetid. I nollalternativet kommer ekvivalent ljudnivå utomhus att understiga riktvärden för trafikbuller i befintlig miljö, men ekvivalentnivån ökar med ca 10 dBA jämfört med nuläget. Jämfört med dagens situation är även buller strax under riktvärdena en stor förändring i boendemiljön. I nollalternativet genomförs inga bullerskyddsåtgärder. Bullernivåer för aktuella fastigheter redovisas i tabell ovan.

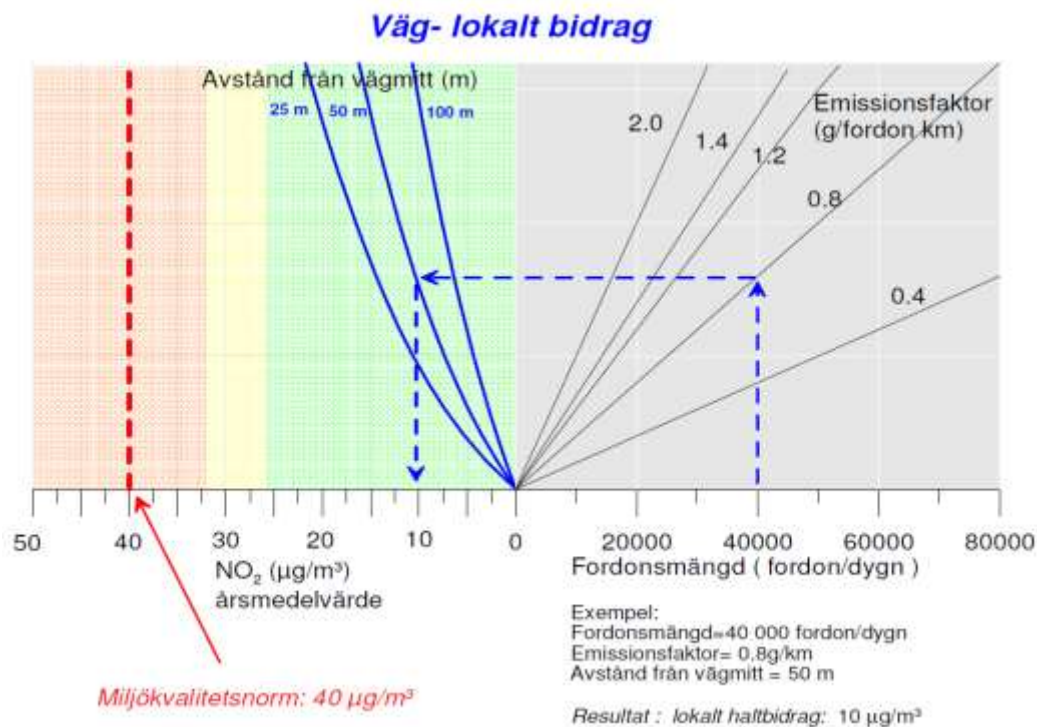
Halterna av luftföroreningar kommer att vara låga. Nomogrammet nedan (från Trafikverkets handbok för vägtrafikens luftföroreningar) kan användas för en grov bedömning av trafikens lokala bidrag till luftföroreningar, här årsmedelvärde av kvävedioxid, som har en miljö kvalitetsnorm. Bakgrundshalten, som är 4 µg/m³ för landsbygd i Norrland, ska läggas till det lokala bidraget.

Vid den framtida trafikmängden, ca 1000 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 malmlasterna 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, barriäreffekter och genom försämringar för oskyddade trafikanter, måttliga konsekvenser.



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 innebär att den nya vägen och bron kommer närmare det befintliga huset vid broläget. Även vändplatsen/campingsytan flyttas närmare huset. Fastigheten Junosuando 3:2 förses med en ny infart i samband med att ny vändplats anläggs.

Vägplanen omfattar bullerskyddsåtgärder med målet att de av riksdagen antagna riktvärdena för en god boendemiljö inte ska överskridas. De skyddsåtgärder som är bäst lämpade har föreslagits och innebär i detta fall fasadåtgärder

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.

(t.ex. tilläggsrutor, fönsterbyten och åtgärder på ventiler) som dämpar ljudnivån inomhus. Bullerskärmar bedöms inte vara ett genomförbart alternativ i det aktuella husets läge, där vägen kommer att gå på bank och bro.

De framtida ljudnivåerna har beräknats med bedömd trafikmängd, trolig tillåten hastighet, väg- och terrängmodell samt fastighetskartan som underlag. Beräkningsmodellen har anpassats (se faktaruta nedan) 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 husets skick är inte känt.

Riktvärdena utomhus kommer att överskridas vid Junosuando 3:2, och ljudnivån blir 1-2 dBA högre än i nollalternativet. Skyddsåtgärderna medför att vägplanens konsekvenser avseende inomhusmiljön blir mindre negativa än nollalternativets konsekvenser samtidigt som konsekvenserna för utomhusmiljön blir något större. Eftersom riktvärden inomhus inte överskrids efter vidtagna skyddsåtgärder bedöms konsekvenserna avseende buller, i likhet med nollalternativet bli måttliga.

Vibrationsstörningar från vägtrafik är relativt sällsynt, däremot är inte effekten från 90 tons lastbilar känd. Bedömningen görs dock att vibrationer från malmtransporterna samt vägtrafiken i övrigt inte kommer belasta närliggande hus. Detta eftersom bebyggelsen är belägen på fast mark av morän eller sand som inte är vibrationsfarlig. Det bedöms därför att konsekvenserna av vibrationer blir små.

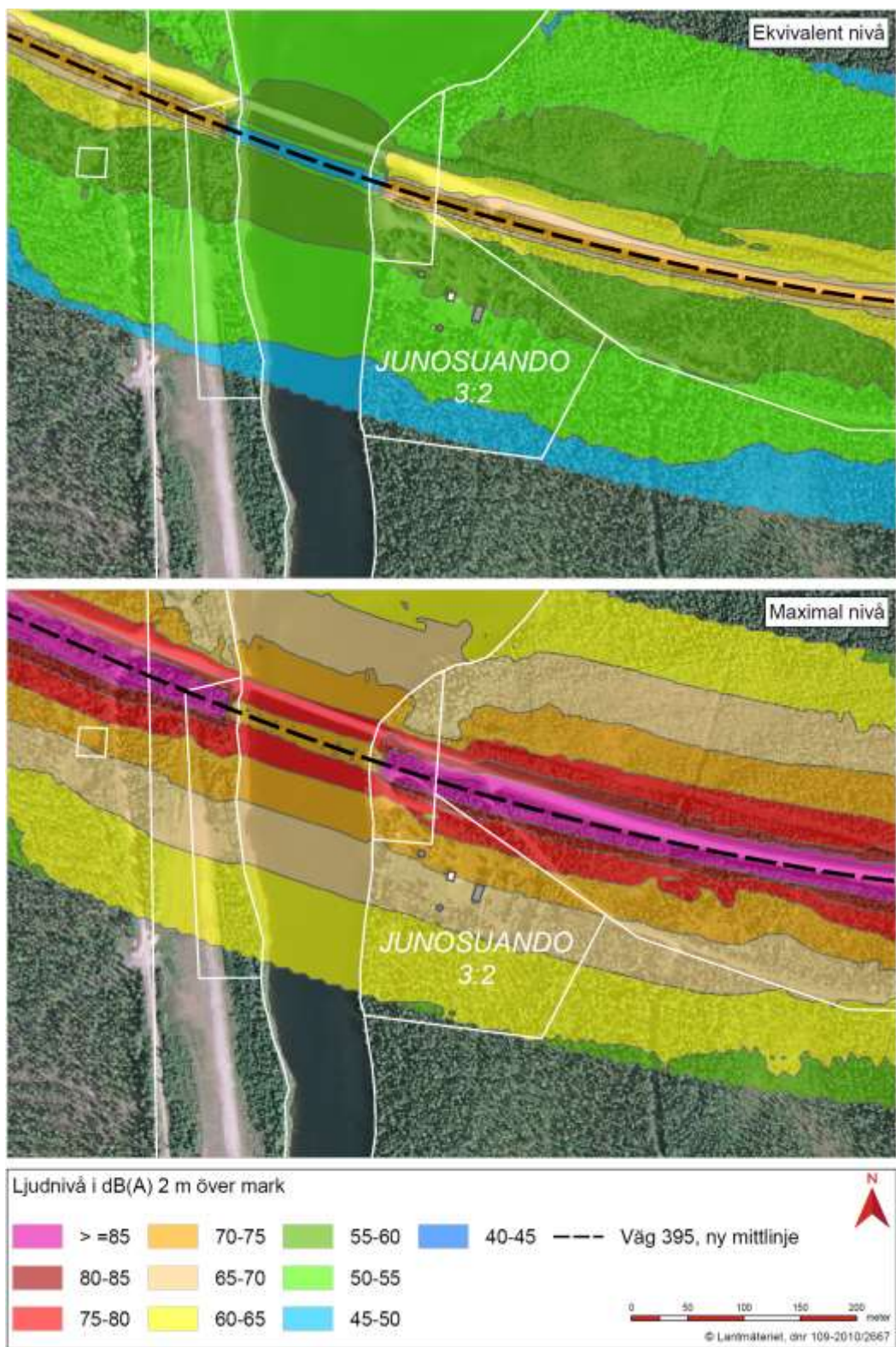
ANPASSNING AV BERÄKNINGSMODELL FÖR BULLER

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 då dessa inte hör till den fordonspark som vanligtvis trafikerar Sveriges vägar. Eftersom 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 Strömmer, 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.



Karta 4. Bullerutbredningskarta ekvivalent ljudnivå och maximal ljudnivå utomhus för aktuell vägplan. Kartorna visar ett utsnitt vid den enda berörda boendemiljön.

Rennäring

Förutsättningar

Tärendö älv utgör gräns mellan samebyarna Gabna och Sattajärvi. Gabna samebys marker ligger på den västra sidan och Sattajärvi samebys marker på den östra sidan av älven. Gabna sameby använder området som vinter- och vårvinterland medan området redovisas som vinterland för Sattajärvi sameby. Inga riksintressen för rennäringen kommer att bli berörda av projektet. I renbruksplanen för Sattajärvi sameby anges området öster om bron som betesområde och kärnområde. Betesområden utgör delar av samebyns hela betesområde där renarna hålls en viss årstid. Kärnområden utgör kraftcentra inom samebyn och används regelbundet.

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.

Av samråd med Sattajärvi sameby framgår att samebyn bedömer att renpåkörningar kommer att öka som en följd av den ökade trafiken på väg 395. Bra bete finns längs med Torne älv. Renarna befinner sig på hedarna vid älven vintertid. Aktuell vägsträcka ingår inte bland de som samebyn pekat ut som mest problematiska.

I ett större perspektiv påverkar MaKS-projektet Gabna sameby i stor omfattning eftersom vägarna E45 och 395 zick-zackar genom samebyns område. Sattajärvi sameby påverkas i mindre grad.

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 samt nybyggnation av väg vid brons anslutningar tar för en tid mark i anspråk som skulle kunna användas som renbete samt som ingår i kärnområde för Sattajärvi sameby. Intrånget bedöms ge små konsekvenser.

Konsekvenserna av ökad trafik, den faktor som påverkar rennäringen mest, blir samma som i nollalternativet.

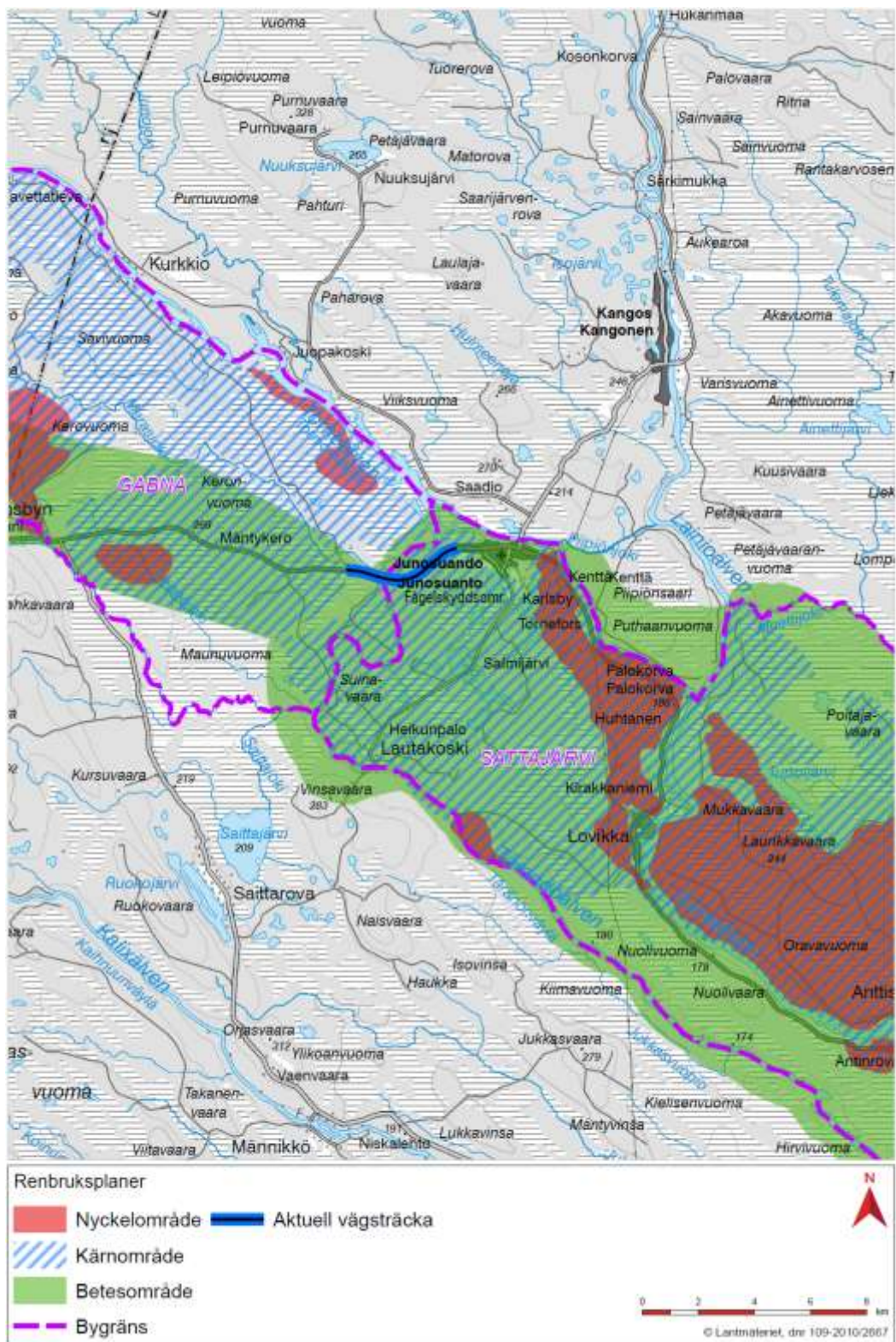
Förslag till åtgärder

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 kunskapsuppbyggnad. 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.



Karta 5. Renbruksplan Gabna och Sattajärvi sameby

Vattenresurser och dricksvatten

Förutsättningar

En grundvattenförekomst med fastställd miljö kvalitetsnorm sträcker sig längs Torne älv, ner i Täre ndö älv till befintligt broläge (SE750482-177929). Grundvattenförekomsten är en sand- och grusförekomst med god kemisk och kvantitativ status (se karta 2).

Vattenförekomsten är skyddad enligt vattendirektivets artikel 7. Eftersom den har sin utbredning norr om och uppströms befintlig väg bedöms den inte komma att beröras av projektet.

Täre ndö älv är också en ytvattenförekomst med fastställda miljö kvalitetsnormer för vatten enligt vattendirektivet (SE748286-178927). Vattendraget håller god ekologisk och god kemisk status.

Det finns inga dricksvattenbrunnar längs vägen enligt SGUs brunnarsarkiv. I brunnarsarkivet finns i första hand borrade brunnar i berg. Grävda brunnar finns oftast inte upptagna och är sällan registrerade hos någon myndighet. Endast en fastighet ligger längs sträckan och det är idag inte känt hur de löser sin vattenförsörjning. En bedömning av provtagningsbehovet kommer att göras under våren 2014. Om brunnen kan komma att påverkas av vägbygget kommer provtagning att ske.

Bedömningsgrunder

Stora konsekvenser uppstår när utsläpp av vissa förorenande ämnen, kontinuerligt eller tillfälligt, orsakar långvarig förore ning 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 förore ningar 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 försämr as. 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 förore ningar 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

Då vägen kommer att få högre standard jämfört med befintlig minskar risken för större olyckor jämfört med nollalternativet.

Vid passagen över Täre ndö älv föreses bron med högkapacitetsräcken 40 meter före påfart och 20 meter efter avfart, vilket minskar risken för direkt påverkan på älven i händelse av en olycka. Konsekvensen av en eventuell olycka blir dock densamma som i nollalternativet och beror på typ av olycka och de fordon som är inblandade.

Vid utformningen av vägen hanteras risken för olyckor och efterföljande påverkan genom ett flertal anpassningar. Säkerhetszoner längs vägen röjs och rensas upp. Inga större objekt får finnas i marknivån. Detta ska minimera eventuella effekter av en avkörning, till exempel krock med träd eller sten samt vltningar.

Vid vägar med låga trafikmängder bedöms både risken för utsläpp i samband med olycka och den kontinuerliga dagvattenpåverkan vara så liten att det inte är motiverat att vidta åtgärder för omhändertagande eller rening av dagvatten från vägen (*TRV rådsdokument Väg dagvatten, Trafikverket 2011*). I och med att trafiksäkerhetshöjande åtgärder genomförs görs bedömningen att inga särskilda skyddsåtgärder krävs, utöver de skadeförebyggande åtgärder som föreslås för byggskedet.

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.

Eventuell förekomst av enskild brunn hanteras enligt nedan. Med rätt hantering blir konsekvenserna små på sådana objekt.

Förslag till åtgärder i senare skeden

Åtgärder ska vidtas under projektering och byggande så att arbetena inte ska påverka berörd fastighets 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. Inget jordbruk förekommer.

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. Där ny väg byggs tas mer mark i anspråk, samtidigt som befintligt vägområde återgår till tidigare markanvändning.

Den ökade trafiken påverkar skogsbruket som i nollalternativet, men eftersom vägen breddas finns mer utrymme på vägen för skogsbruksfordon.

Konsekvenserna för 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.

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. Inga identifierade objekt finns längs aktuell sträcka.

Väg 395 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.

En översiktlig massberäkning har gjorts. Dessa siffror är preliminära men visar storleksordningen på de massor som hanteras:

Jordschakt för ny väg samt utskiftningar i befintlig väg inklusive slänter och diken har beräknats till cirka 27 000 m³. 40 000 m³ material i form av grovkornig jord/frikionsmaterial kommer att behövas till terrassfyllning mm. De geotekniska åtgärderna är inte slutligt bestämda, vilket påverkar hur massorna kan användas. Ett massunderskott bedöms uppkomma i projektet. Under förutsättning att all jordschakt kan återanvändas behöver cirka 13 000 m³ material tillföras. Det är troligt att mängden material som behöver tillföras blir större. Material som inte kan återanvändas måste transporteras bort.

Vägens överbyggnad kräver material av hög kvalitet och här används bergkross, cirka 53 000 m³ behövs. Inom projektet sker ingen bergschakt och detta kommer att tas från täkter.

Rivningsrester från befintlig bro med anslutande väg ska tas om hand, sorteras och om möjligt återanvändas. I och med att den nya vägen måste byggas innan den gamla kan rivas blir det svårt att återanvända massor från befintlig väg inom aktuell etapp i MaKS-projektet. 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 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.

Konsekvenserna avseende masshantering bedöms bli små, om uppläggning av massor 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

Förslag till ytor för etablering etc. under byggtiden anges på bifogade planritningar som ytor med tillfällig nyttjanderätt. Ytorna kan komma att ändras till den vägplan som ställs ut för granskning. Om fler platser krävs för t.ex. tillfällig uppläggning av massor ska anmälan/tillstånd i samband med detta skötas av entreprenören. Val av upplagsplatser ska ske med beaktande av de värden som belyses i miljökonsekvensbeskrivningen. Överskottsmassor bedöms ha den karaktären att uppläggning innebär ringa miljöpåverkan. Miljöprövningen av upplag ska göras i samråd med kommunens miljökontor.

Täkter för materialförsörjning hanteras 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.

De åtgärder som blir nödvändiga för att bygga ny bro samt riva befintlig bro kommer att innebära schaktning och markarbeten i anslutning till älven samt i älvbotten där grumling kommer att uppkomma.

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

Vid arbeten i vatten kommer grumling att uppstå. Lokalt kan framförallt fiskrom och yngel under bygg- och rivningsskedet drabbas av försämrad överlevnad som en följd av uppkommen grumling. Bottenfauna kan förväntas drifva iväg från grumlingspåverkat område, men bedöms ha goda möjligheter till återkolonisation när arbetet är klart. Förutsättningarna att vidta åtgärder för att minska uppkomst av grumling samt begränsa spridningen är goda. Konsekvenserna för Täreändö älv bedöms bli små, men kan lokalt vid brolägena bli måttliga.

Under byggtiden kommer arbeten med tunga maskiner att pågå i området. Anläggningsarbeten 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.

Trafikanterna på vägen drabbas av störningarna, i övrigt kan det rörliga friluftslivet och rennäringen påverkas. Under anläggningstiden kommer störningar på friluftslivet i form av försämrad tillgänglighet till älven i broläget, buller och anläggningstrafik att lokalt ge måttligt negativa konsekvenser.

Förslag till åtgärder i senare skeden

Trafikverket anvisar endast vägområdet samt eventuellt 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. Våtmarker, tomtmark samt mark i anslutning till vattendrag bör undvikas.

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

I kommande tillståndsansökan för vattenverksamhet beskrivs förslag på skyddsåtgärder för att minska påverkan på Tärendö älv under byggtiden.

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

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.

Viltolyckor och renpåkörningar bör följas upp. Någon övrig effektorienterad uppföljning anses inte vara motiverad, då de förväntade miljökonsekvenserna är små.

I tillståndsprövningen för Tärendö älv kan det komma krav på uppföljning, som i så fall kommer att inarbetas i kommande skeden.

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 miljökvalitetsmål. Ett 16:e mål, om den biologiska mångfalden, antogs i november 2005. De 16 miljökvalitetsmålen 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

Ett rikt växt- och djurliv

God bebyggd miljö

Åtgärder i vattendrag ska göras med bibehållen eller förbättrad biologisk mångfald som mål. Projektet motverkar inte miljömålet Levande sjöar och vattendrag eller Ett rikt växt- och djurliv. Inventeringar har gjorts för att öka kunskapen om värdena och mindre anpassningar av projektet är möjliga.

Naturmiljön längs vägen påverkas i liten grad av det intrång som sker. Inget intrång sker i marker med höga utpekade värden.

Då projektets inte klarar riktvärden för buller utomhus för en fastighet trots inarbetade åtgärder uppnås inte målet för bullerstörningar.

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.

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 åtgärder i vattendragen för utter och fisk, säkerhetshöjande åtgärder vid Tärendö älv samt beredskap för skyddsåtgärder mot viltolyckor. Man ska också synliggöra värden för natur och kultur. Detta kan göras genom information om utpekade områden, till exempel genom att skylta upp Tärendö älv som en bifurkationsälv. Särskild hänsyn ska tas till kulturvärden kopplade till renskötsel. Samråden med samebyarna ska också omfatta kulturvärden.

Projektmålet 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"*. Projektet förbättrar förutsättningarna för näringslivets transporter samt rese- och transportmöjligheter för de boende i Junosuando genom säkrare och bättre väg. Projektmålet 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 där lokaliseringsregeln har mindre betydelse. Miljöhänsyn har varit en faktor som påverkat val av nytt broläge vid Tärendö älv.

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 överskrids inte. 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.

Tärendö älv är en ytvattenförekomst med fastställda miljökvalitetsnormer. Projektet bedöms inte ha någon långsiktig påverkan på vattenkvaliteten då endast tillfälligt arbete i vattnet kommer att utföras.

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.

- Natura 2000-prövning och tillstånd för vattenverksamhet kommer att sökas för den nya bron och rivning av den gamla bron över Tärendö älv.
- 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. Rapport daterad 2012-11-30.

Enetjärn Natur. 2012. Inventering och bedömning av naturvärden längs befintlig väg. Rapport daterad 2012-12-10.

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.

Länsstyrelsen i Norrbottens län. 2005. Broarna i Norrbottens län, Inventering av kulturhistoriskt värdefulla vägbroar. Rapport nr 4/2005

Trafikverket 2013. Biologiska undersökningar inom MaKS-projektet i utvalda vattendrag längs sträckan Sahavaara och Svappavaara. Utförare: Hushållningssällskapet Rådgivning Nord AB. 2012-12-13

Trafikverket 2013. Fördjupad fältinventering av område för ny bro över Tarendöälven. Utförare: Licab AB. 2013-09-12.

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

Trafikverket 2012. Förstudie Malmtransporter Kaunisvaara - Svappavaara, väg 395 delen Junosuando. Beslutshandling 2012-08-24.

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

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. Vägdragvatten – Råd och rekommendationer för val av miljöåtgärd. Publikation 2011:112.

Vägverket 2006. Dricksvattenbrunnar – Hantering av mindre vattentäkter utmed vägar. Publikation 2006:123.

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

Vattenkartan, miljökvalitetsnormer för vatten: www.viss.lansstyrelsen.se/MapPage.aspx

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

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 5 juni 2012. Förstudien har funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida sedan den 11 juni. Samrådstiden för skriftliga yttranden angående förstudien var under perioden 11 juni till 17 juli 2012.

Samrådsmötet hölls i Folkets hus i Junosuando den 11 juni 2012.

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 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.

Sattajärvi sameby, datum 2012-03-01

Sattajärvi sameby påverkas av den utökade trafiken på väg 395. Oro finns för att renpåkörningar kommer att öka. Vidare befarar samebyn att trafiken på övriga vägar (392, 394 och 99) inom området kommer öka med samma effekt på renskötseln. Slutligen, den nya renskötselkonventionen oroar då samebyn riskerar att förlora områden i dess norra delar.

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 Folkets hus i Junosuando den 11 juni 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 5: Hur mycket bullrar det från en lastbil?

Trafikverket svarade att det är svårt att ge en exakt siffra på, däremot ska bullerkravet om 55 dBA i genomsnitt klaras.

Fråga 6: Påverkas möjligheten att ansluta skogsbilväg?

Trafikverket svarade att det inte kommer att förändras.

Fråga 8: Kan det bli aktuellt med husflytt?

Trafikverket svarade Vid bullerstörning kan flera åtgärder behövas. Det kan t ex. vara bullerplank eller fönsterbyte. Blir kostnaden för åtgärder hög jämfört med husets värde kan en diskussion föras mellan Trafikverket och den enskilda fastighetsägaren om inlösen. Vid inlösen ersätts fastighetsägaren enligt fastställda normer som styrs av fastighetens marknadsvärde.

När arbetsplanen upprättas utförs noggranna bullerberäkningar. Dessa ligger till grund för beslut om vilka åtgärder som blir aktuella för varje fastighet som berörs av buller från vägen. Husflytt är inte aktuellt.

Fråga 11: Hur blir det med de smala broarna?

Trafikverket svarade Hela vägen ska breddas till 8 meter, även broarna.

Fråga 16: Hur långa lastbilar ska köra? 50 meter? Det är idagsvårt att rymmas med lastbilar på de parkeringsplatser som finns!

Trafikverket svarade: Lastbilarna kommer att vara 25,5 meter långa.

(F16) Parkeringsplatserna måste bli fler, man måste kunna ta pauser i rätt tid för att undvika böter. P-platserna måste vara nog långa.

(T) Det ska bli fler parkeringsplatser, önskemål från Cliffton har varit en p-plats på varje kilometer. P-platserna byggs troligen 35+35+35m långa. Det ska vara tillräckligt för lastbilarna att rymmas.

Fråga 18: Blir vinterväghållningen bättre?

Trafikverket svarade: Den sköts av entreprenör. Ja, möjligen lite bättre.

Fråga 19: Vilken fart kommer lastbilarna att hålla?

Trafikverket svarade: Max 80 km/timme, snittfart 68 km/timme.

Skriftliga synpunkter från allmänheten

Totalt inkom fem skriftliga yttranden till Trafikverket från allmänheten efter det genomförda samrådet. Samtliga rör Junosuando tätort och återges därför inte här.

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

Yttranden från myndigheter och organisationer

Totalt inkom sju skriftliga yttranden till Trafikverket från myndigheter och organisationer efter det genomförda samrådet. Inga rör nu aktuell sträcka och återges därför inte här.

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

Bilaga 2. Länsstyrelsens samrådsyttrande och beslut



BESLUT
Datum
2012-10-03

1 (2)
Diarienummer
343-8323-12

Trafikverket
Ärendemottagningen
Anders Lindmark
Box 810
781 28 BORLÄNGE



Samråd och beslut om betydande miljöpåverkan projektet malmtransporter Kaurisvaara – Svappavaara Väg 395 delen Junosuando, inom Pajala kommun, TRV 2012/26150A

Beslut och motivering

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

Länsstyrelsen grundar sitt beslut på de kriterier som anges i Förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (1998:905), bilaga 2. Detta med hänsyn taget till att det förändrade trafikarbetet bedöms leda till betydande barriäreffekter, buller och utsläpp i Junosuando. Alternativet förbifart Junosuando innebär en relativt lång ny vägsträcka som berör sjöar, skog och våtmark i ett mosaikartat landskap som kan hysa höga naturvärden.

Beslutet får inte överklagas särskilt.

Samråd

Länsstyrelsen bedömer att den fortsatta planeringsprocessen kan ske med utgångspunkt i den redovisade samrådshandlingen. I det fortsatta arbetet inklusive vid upprättandet MKB bör följande beaktas.

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

Mot bakgrund av att den planerade s k genvägen mellan gruvområdet och området kring Junosuando med säkerhet bedöms byggas bör det i handlingen beskrivna alternativet till förbifart samordnas med lokaliseringen av den s k genvägen.

Av samrådshandlingen framgår att ett antal detaljplaner berörs av projektet. I det fall detaljplaneändringar krävs bör detta klargöras omgående då en planändring kräver en relativt lång process. Av handlingen framgår vidare att av kommunen föreslagna LIS-områden kan komma att påverkas av en förbifart. Det är viktigt att denna fråga klargörs i den fortsatta arbetet.

I det fall chaufförsbyte planeras att ske i Junosuando bör denna verksamhet samordnas med planeringen av vägprojektet då det kan innebära intrång och andra störningar bl a buller och trafiksäkerhetsrisker som lämpligen hanteras samordnat med vägprojektet. Det är angeläget att lokaliseringen är väl avvägd med tanke på den miljöhänsyn som måste tas samt malmtrafikens höga funktionskrav.

I det fall man väljer att gå vidare med förbifart bör MKB, förutom de som föreslås i kapitel 11.2, även beskriva naturvärden och geomorfologi söder om Junosuando och hur dessa kan påverkas. Kapitel 11.3 bör kompletteras med mer relevant information. Att åtgärderna stämmer överens med kommunens översiktsplan är viktig information men passar inte under denna rubrik.

Under sommaren 2012 har en arkeologisk utredning genomförts längs väg 395. Resultatet av den bör inarbetas i kommande MKB. MKB:n bör även beskriva alternativet till förbifart samordnat med byggandet av den sk genvägen. Samtliga förbifarts alternativ kräver en arkeologisk utredning enligt kapitel 2, 11 § KML innan arbetet kan påbörjas.

Bakgrund

Vägsträckan blir del av transportvägen för de kommande malmtransporterna mellan Kaunisvaara – Svappavaara.

Den kraftigt ökade trafiken ställer sammantaget krav på omfattande väгатgärder 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



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

www.trafikverket.se