

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING FÖR VÄGPLAN

Projekt Malmtransporter Kaunisvaara–Svappavaara Delen väg 395 Anttis–Lovikka

Pajala kommun, Norrbottens län

BD-109133-395

2013-12-10 Kompletterad 2014-02-25



Titel: Miljökonsekvensbeskrivning för vägplan, delen väg 395 Anttis–Lovikka

Dnr: TRV 2012/64895

Utgivningsdatum: 2013-12-10 Kompletterad 2014-02-25

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Gun-Marie Mårtensson

Konsult: Vectura

Uppdragsansvarig: Thomas Sällström

Deluppdragsansvarig: Erik Maksimainen

MKB: Leif Wiklund

GIS: Anders Ala-Häivälä

Bullerberäkning: Andreas Persson

Interngranskning: Malin Lindmark

Distributör: Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå

Telefon: 0771-921 921

Kartmaterial: © Lantmäteriet, dnr 109-2010/2667

The logo for Vectura, featuring the word "Vectura" in a bold, red, sans-serif font. The letter 'V' is stylized with a horizontal line extending to the left.

Innehåll

Inledning	6
Bakgrund	6
Brister och problem	6
Vägplanen	7
Väg- och trafikförhållanden	7
Tidigare utredningar, samråd och samrådsmöte	7
Kommunala planer	8
Riksintressen och Natura 2000	8
Beskrivning av projektet	9
Alternativa utformningar och motiv till valt utförande	10
Avgränsning	10
Nollalternativ	11
Miljökonsekvenser	11
Landskapsbild	12
Naturmiljö	15
Friluftsliv	21
Kulturmiljö	22
Boendemiljö	25
Rennäring	29
Vattenresurser och dricksvatten	33
Jord- och skogsbruk.....	34
Masshantering och förorenade områden	35
Störningar och påverkan under byggtiden	37
Uppföljning	38
Miljömål	38
Nationella miljömål	38
Projekt mål	39
Allmänna hänsynsregler	40
Miljö kvalitetsnormer	40
Kommande sakprövningar	41
Källor	41
Tryckta referenser	41
Elektroniska referenser	42
Bilaga 1. Utdrag ur samrådsredogörelse från förstudien	43
Samrådets genomförande.....	43
Möten med myndigheter och organisationer	43
Rennäringen	43
Synpunkter från allmänheten	44
Yttranden från myndigheter och organisationer	45
Bilaga 2 Samrådsyttrande och beslut från länsstyrelsen	46
Bilaga 3 Detaljkartor med natur- och kulturmiljö (separat)	
Bilaga 4 Kartor med buller från trafik efter planerade bullerskyddsåtgärder (separat)	
Bilaga 5 Illustrationskartor (separat)	

Sammanfattning

Beskrivning av projektet

Väg 395 kommer att förstärkas och breddas för att klara den ökade trafiken som uppstår när malm ska transporteras från den nya gruvan i Kaunisvaara till omlastningsstationen i Svappavaara. Trafiken kommer att öka från ca 500 fordon per dygn (år 2009) mellan Anttis och Junosuando till ca 1400, med stor andel tung trafik.

Denna vägplan omfattar en delsträcka mellan Anttis och Lovikka, ca 14 km, och passerar byn Antinrova. Vägen breddas från dagens 6–7,5 till 7,5 m bred belagd väg och förstärks.

Befintlig väg följs till största delen. Fyra kurvor kommer att rätas och några svackor jämnas ut. Fler parkeringsplatser kommer att byggas.

Sidoområdena ses över, block och sten inom vägområdet tas bort. Vägräcken ses över och byts ut eller förlängs. Uttjänta väg- och sidotrummor kommer att bytas ut vid behov. Vägdiken och utloppsdiken rensas upp för att få en fungerande avvattning.

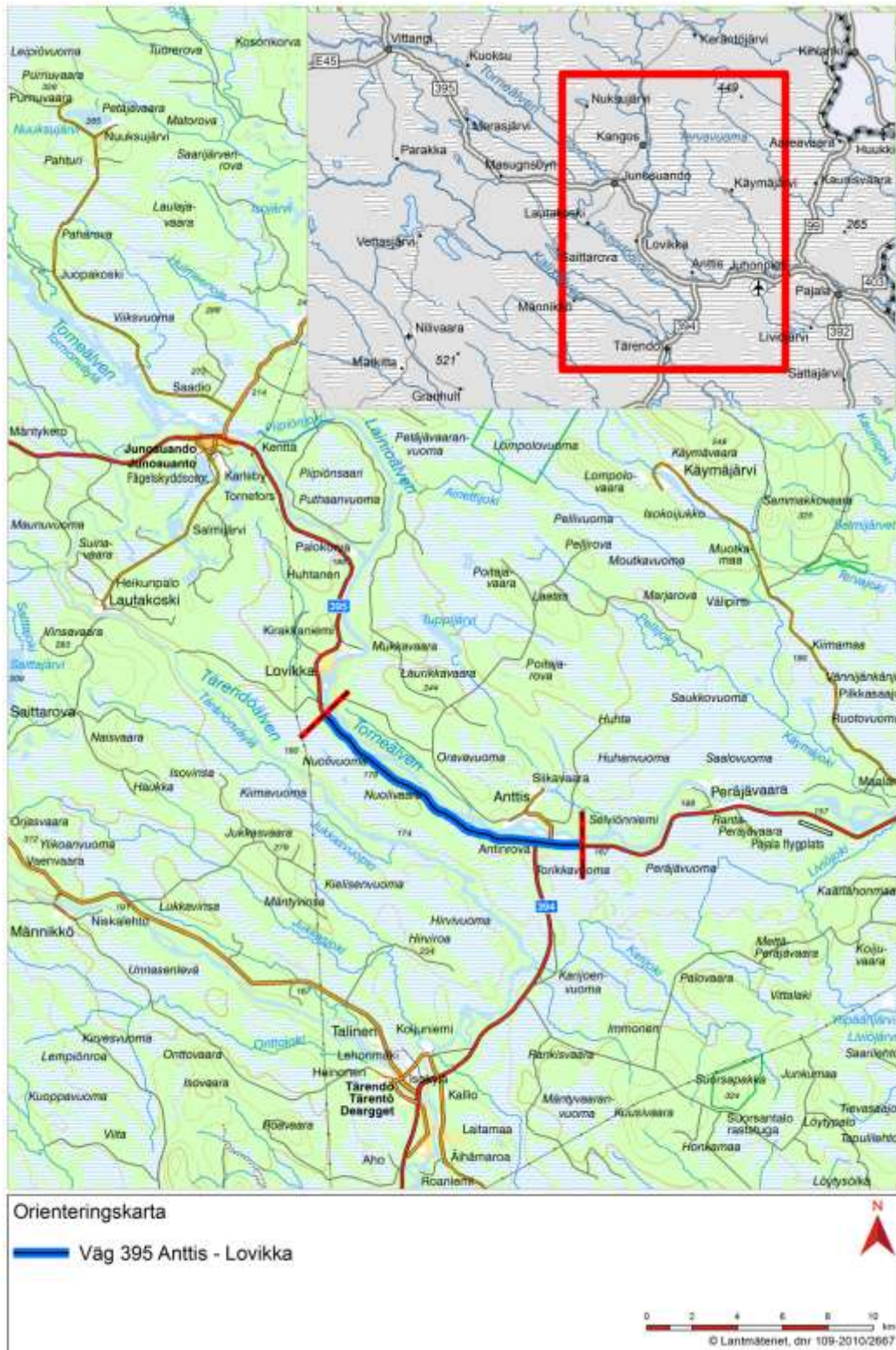
Miljökonsekvenser

Nollalternativet innebär att framtida trafik går på befintlig väg utan fysiska förändringar av vägens utformning. I nollalternativet kommer störningar längs vägen att öka betydligt till följd av den ökade trafiken. Stora konsekvenser väntas för boendemiljön i form av buller och barriäreffekter. För rennäringsvägen väntas måttliga konsekvenser uppstå på grund av ökad trafik. Måttliga konsekvenser kan också uppstå för vilt i området på grund av ökad barriäreffekt.

I vägplanen föreslås bullerskärmar och fasadåtgärder för att dämpa buller i boendemiljöer. Bullerskyddsåtgärderna medför att vägplanens konsekvenser blir mindre negativa än nollalternativets konsekvenser. Eftersom riktvärden inomhus inte överskrids efter vidtagna skyddsåtgärder bedöms konsekvenserna avseende buller bli måttliga.

Konsekvenserna för landskapsbildningen blir stora i Antinrova pga bullerskärmar. På resten av sträckan blir konsekvenserna för landskapsbildning måttliga just efter ombyggnaden, på längre sikt små. Måttliga konsekvenser uppkommer också pga intrång i höga naturvärden på en kort sträcka. Konsekvenserna för rennäringsvägen och viltet blir samma som i nollalternativet. Uttern gynnas av åtgärderna jämfört med nollalternativet.

För övriga miljöaspekter blir konsekvenserna små, både i noll- och vägplanalternativet. Under byggtiden kommer boende längs vägen och trafikanter att få tillfälliga störningar. Ingen påtaglig skada bedöms uppkomma för något riksintresse. Prövning enligt bestämmelser för Natura 2000 krävs inte.



Översiktskarta med vägplanens omfattning.

Inledning

Bakgrund

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

Malmtransporter i Norrbotten (MINE)

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

Malmtransporter Kaunisvaara-Svappavaara (MaKS)

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

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

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

Brister och problem

Transporter av malm från gruvan i Kaunisvaara till Narvik påbörjades under första kvartalet 2013. Transporterna kommer vid full trafikering att innebära en stor ökning av trafiken, som 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.

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

Under sällsynta förhållanden vid islossningen i Torneälven översvämmas vägen på ömse sidor om Antinrova. Vägbanken fungerar också som en fördämning och bebyggelse i närheten påverkas. Om vägen översvämmas stängs den av och trafiken leds om på andra vägar. För malmtransporterna kan detta innebära att malmen måste lagras till vägen öppnas.

Vägplanen

Ändamålet med väg 395, delen Anttis–Lovikka är att:

- säkerställa vägens framtida funktion både för malmtransporter och för övrig trafik
- skapa en säker trafikmiljö och en god boendemiljö för boende längs sträckan

Vägplanen omfattar väg 395 mellan Anttis och Lovikka. Sträckan är ca 14 kilometer lång och passerar genom byn Antinrova. Formell handläggning av vägplanen kommer att ske under våren och sommaren 2014. Under förutsättning att vägplanen vinner laga kraft är nybyggnationen planerad att starta hösten 2014.

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 mellan Anttis och Lovikka har en varierande bredd av 6,0–7,5 meter. Vägen är belagd och har den högsta bärighetsklassen BK1. Plan- och profilstandard samt siktförhållanden är i huvudsak goda men är otillfredställande på några ställen.

Skyldad hastighet på större delen av sträckan är 100 km/h. Genom Antinrova är det 60 km/h på en kort sträcka med 80 km/h på ömse sidor.

Trafikmätningar gjordes under 2009. Då hade väg 395 mellan Anttis och Junosuando 480 fordon per dygn (årsmedeldygnstrafik, ÅDT), var av 70 fordon är tung trafik. Nya mätningar har gjorts under 2013, som visar att trafiken ökat till 770 fordon per dygn varav 180 tunga.

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.

Sträckan trafikeras av Länstrafiken med busslinjerna 46, 51 och 53. En busshållplats med väderskydd finns för trafik västerut i Antinrova.

Oskyddade trafikanter passerar och rör sig längs väg 395 främst i Antinrova där bebyggelse finns kring vägen. Det finns ingen separerad gång- och cykelväg. Vägen ingår i Sverigeleden för cykel delen Karesuando–Karungi.

Tidigare utredningar, samråd och samrådsmöte

Trafikverket har tagit fram en förstudie enligt väglagens tidigare lydelse som berör hela sträckan mellan Autio och Tornefors.

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

Länsstyrelsens beslutade den 29 juni 2012 att vägprojektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kapitlet 5 § miljöbalken. Beslutet grundas på att områden med mycket höga naturvärden berörs och på effekterna av den förväntade trafikökningen. I samband med beslutet finns också synpunkter på förstudien och råd inför det kommande arbetet med MKB. Länsstyrelsens samrådsyttrande och beslut finns i bilaga 2.

Trafikverket har efter förstudien tagit ställning för att driva projektet vidare i en vägplan enligt förstudiens alternativ 2, upprustning av befintlig väg för malmtransporter under viss tid. Åtgärden planeras utifrån att en ny väg byggs mellan Kaunisvaara och Junosuando. Planeringsprocessen för denna nya väg har påbörjats.

Den 1 januari 2013 förändrades väglagen och en ny sammanhållen planläggningsprocess infördes. Projektet drivs vidare som en vägplan. Vägplanen motsvarar i detta fall det tidigare begreppet arbetsplan.

Ett samrådsmöte för vägplanen hölls i Anttis den 18 november 2013. Inför mötet skickades kallelser ut till berörda fastighetsägare, indirekt berörda fastighetsägare samt övriga intressenter. Annonsering skedde även i lokalpress. Synpunkter från mötet och i skriftliga yttranden efter mötet redovisas i vägplanens samrådsredogörelse. Synpunkter från mötet med relevans för MKB sammanfattas här nedan.

Viltstråk pekades ut på två ställen längs sträckan. Dessa redovisas på karta Naturmiljö. Inga uppgifter om fisk i de korsande bäckarna fanns.

Trafikbuller och säkerhet för oskyddade trafikanter är viktiga frågor för boende längs vägen. Påverkan på brunnar av saltning togs upp.

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

Kommunala planer

Pajala kommun har en översiktsplan, antagen 14 juni 2010. De planerade åtgärderna bedöms inte stå i konflikt med aktuell plan. Inga detaljplaner berörs.

Riksintressen och Natura 2000

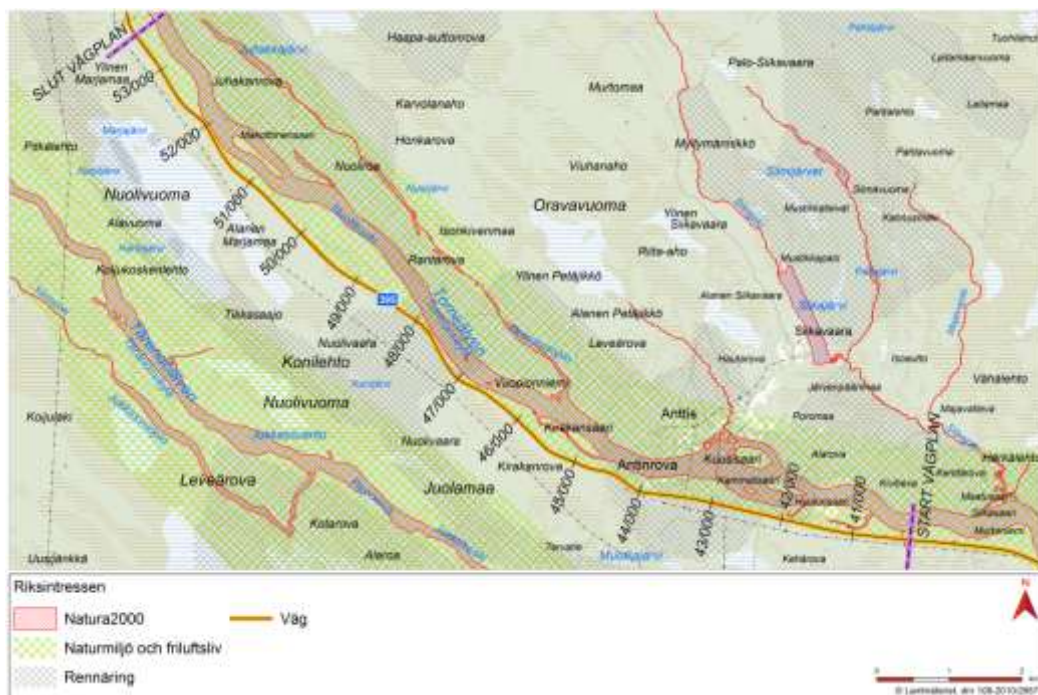
Torneälven är av riksintresse för naturvård och friluftsliv enligt 3 kap 6 § miljöbalken. Väg 395 är gränsen för riksintresseområdet. Gränsdragningen är förmodligen av praktisk karaktär och innebär då inte att naturvärdena skiljer mellan vägens båda sidor.

Älven med käll- och biflöden är riksintresse och nationalälv enligt 4 kap 6 § samt Natura 2000-område. Natura 2000-områden har skydd enligt 7 kap 27 § samt är riksintressen enligt 4 kap. 8 §.

Områdena kring Antinrova och Nuolivaara utgör riksintresse för rennäringen.

Väg 395 är av riksintresse för kommunikationer, som en väg av särskild betydelse för regional eller interregional trafik.

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



Karta över riksintressen.

Beskrivning av projektet

Väg 395 mellan Anttis och Lovikka har bärighetsproblem. För att nå målet om ett fungerande vägtransportsystem mellan Kaunisvaara och Svappavaara kommer följande åtgärder att utföras:

Trafikverket har gett dispens för att genomföra malmtransporter med totalvikt 90 ton. Malmtransporterna trafikerar väg 395 på sträckan inom aktuell vägplan till dess att genväg Kaunisvaara–Junosuando tas i bruk, vilket beräknas ske 2017.

Planerad ombyggnad av vägen kommer i huvudsak att utföras som en enkelsidig breddning på norra sidan, vilket bedöms ge en stabilare vägkonstruktion. Genom byn Antinrova anpassas väglinjen till bebyggelsen.

Vägen kommer att förstärkas för att få avsedd bärighet. Vägen kommer generellt att höjas ca 30 cm. Där bebyggelse finns nära vägen läggs profilhöjden i princip som befintlig väg.

På ömse sidor om Antinrova kommer vägen att byggas på bergbank som är genomsläpplig för vatten. Detta minskar vägens påverkan vid översvämningar. Vägen har hittills fungerat som fördämning och bebyggelse i närheten riskerar att skadas. Två ”extra” trummor kommer att läggas vid Muotkanoja väster om byn för att kunna leda mer vatten. De kommer att ligga högre än trumman för bäcken och blir torra förutom vid högvatten i älven. De kan fungera som smådjurspassage, bland annat för utter, utom vid dessa höga flöden. Trummor kommer också att läggas genom banken på östra sidan om byn.

Fyra kurvor längs vägen kommer att rätas. På några ställen kommer svackor att jämnas ut, oftast vid kurvvrätningarna, vilket innebär att vägens höjdläge kan bli mellan 1,5 meter högre och 50 cm lägre än befintlig väg. Detta görs för att förbättra vägens plan- och profilstandard och ger även bättre sikt.

Den nya vägen föreslås bli 7,5 m bred på hela sträckan. Genom Antinrova, från anslutningen för väg 885 och fram till strax före skoteröverfarten, föreslås bredare vägen på norra sidan och något smalare körfält.

Från att bara en busshållplats funnits i riktning mot Junosuando så byggs nu även en hållplats i riktning mot Pajala. De nya plattformarna för busshållplats anpassas för personer med funktionsnedsättning, får belysning och väderskydd.

Vid bebyggelsen finns behov av bullerdämpande åtgärder. Bullerplank och bullervall föreslås och för att grundlägga dessa krävs utrymme som ingår i vägområdet. Beslut om vilka åtgärder som ska genomföras fattas efter samråd med respektive fastighetsägare.

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. Totalt kommer det att finnas omkring 13 st parkeringsplatser längs sträckan med ca 1 km mellanrum.

Skoterpassagen i Antinrova kommer att anpassas till den nya vägen och få samma utformning som idag.

Sidoområdena ses över, block och sten inom vägområdet tas bort.

Räcken ses över och byts eller förlängs vid t.ex. branta slänter, mot vattendrag eller på andra ställen där behov finns.

Väg- och sidotrummor förlängs vid behov och utjänta byts ut.

Vägdiken, in- och utloppsdiken rensas upp för att få en fungerande avvattningsdiken ska vara minst 1,3 m djupa där det är möjligt. I och med att vägen breddas kommer vägdikena att flyttas ut.

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

Alternativa utformningar och motiv till valt utförande

Breddningen av vägen kan göras på olika sätt. Vid val av sida för breddningen och olika slags förstärkningsåtgärder har angränsande tomtmark och infarter samt närheten till Torneälven varit faktorer som beaktats. Vägens geometri påverkar också breddningen.

Genom bebyggelsen har en lösning med lite smalare körfält och en bredare vägren valts för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

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 samband med angränsande sträckor, väggeometri (inte i uppforsbacke eller där sikten är dålig) och markslag (hellre på fastmark än på myr).

Där översvämningsrisk finns studeras olika alternativ för att minska vägens påverkan. Lägre vägprofil och mer genomsläpplig vägbank är alternativ. Bergbank (se ovan) har valts då det bedöms ge bäst resultat och påverka framkomligheten minst. Det kommer även fortsättningsvis att finnas risk för att vägen behöver stängas vid översvämningar.

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 och hushållning med naturresurser, masshantering samt störning och påverkan under

byggtiden. Av dessa redovisas nedan de förutsättningar, effekter och konsekvenser som anses vara relevanta för projektet.

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 sker stora samhällsförändringar i och med etableringen av gruvorna, som medför en betydande ökning av trafiken längs väg 395.

I nollalternativet beskrivs alltså vägen i dess nuvarande skick men med den trafikmängd som bedöms gå på vägen när malmbrytningen är i full drift, från år 2015.

Trafikverket har gett dispens för att använda 90 tons fordon. I nollalternativet kommer då den totala trafikmängden att uppgå till ca 1 400 fordon per dygn varav ca 500 fordon utgör tung trafik.

Konsekvenserna i nollalternativet utgörs av ökad trafik som leder till ökade bullerstörningar och barriärverkan. Problemen är störst i områden med bebyggelse nära vägen där boende och oskyddade trafikanter rör sig. Den ökade trafiken med tunga fordon kommer också att leda till mer slitage på den befintliga vägen till följd av bärighetsproblem. Konsekvenserna innebär på sikt ökat vägunderhåll.

I det fall en ny väg mellan Kaunisvaara och Junosuando tas i bruk kommer malmtransporterna att flyttas till den nya vägen. Det innebär att en stor del av den tunga trafiken på väg 395 längs aktuell sträcka kommer att försvinna när den nya vägen tas i bruk. Förändringen leder till ändrade trafikströmmar och trafiken kommer att minska betydligt längs väg 395 vilket leder till minskade störningar från trafiken.

”Genvägen” är ännu inte prövad och fastställd av Trafikverket. Även om planering och byggande av denna sker på snabbast möjliga sätt kommer transporterna att gå på väg 395 i flera år framöver. Miljöskyddsåtgärder har därför inarbetats i denna vägplan i samma omfattning som om genvägen inte skulle komma till stånd.

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

Vägplanens miljökonsekvenser jämförs med nollalternativet.

Miljökonsekvenser

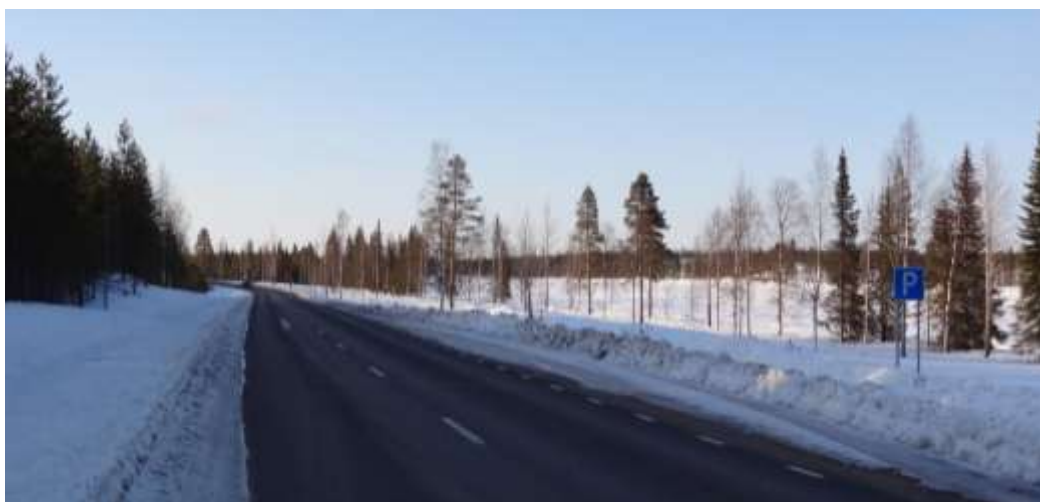
Vid bedömningen av miljökonsekvenser har utformningen enligt avsnittet ”Beskrivning av projektet” förutsatts. Förutsättningar och inarbetade skadeförebyggande och skadebegränsande åtgärder, där sådana finns, presenteras under respektive intresseområde. Miljökonsekvenserna är bedömda under förutsättning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

Väg 395 följer Torne älv på dess södra sida. Älven är 200–300 m bred och är ett storslaget landskapselement och landmärke. Landskapet i älvdalen domineras av tallskog med inslag av björk. Några stora hyggen finns längs vägen. På några sträckor går vägen tätt intill älven, men det finns oftast en smal, genomsiktig, trädridå emellan. De vackra utblickarna över älven är värdefulla för upplevelsen av landskapet men också för områdets identitet.



Väg 395 intill Torneälven väster om Antinrova.

Vägen går oftast mellan skogklädda höjder och älven. På vissa ställen ansluter flack myrmark mot vägen. Myrarna avskiljs från vägen med en smal, torrare, skogsridå.

I Antinrova finns gles småhusbebyggelse och små ytor med odlingsmark. Bebyggelsen och den öppna odlingsmarken är värdefulla för landskapsbilden i ett annars storskaligt skogsdominerat landskap. På några ställen finns rader av träd som avgränsar tomten från vägen. I Antinrova finns också en stor tomt med verksamheter och "ostädad" miljö intill vägen. Sträckan väster om Antinrova är obebodd.





Småhusbebyggelse i Antinrova, av varierande karaktär, ålder och skick



Diversehandeln i Antinrova.



Småskalig odlingsmark i västra delen av Antinrova, med björkallé in till ett hus.

Vägen följer landskapets former och är anpassad till topografi. Bankar och skärningar förekommer i liten omfattning. Vägslänterna har oftast vegetation ända fram till körbanan.

Landskapsbilden i det storskaliga skogs- och älvlandskapet är mindre känslig för intrång av en ombyggd väg. Byarna har större känslighet för nya intrång av väganläggningar än landskapet i stort.

Två avsnitt av älvdalen omfattas av bestämmelser om landskapsbildsskydd enligt den äldre lydelsen av naturvårdslagen (se karta Kulturmiljö). Skyddet innebär förbud mot nybyggnad och upplag. De skyddade områdena går delvis fram till väg 395.

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.



Torne älv som flyter genom milsvida skog- och myrmarker

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.

På sikt kan dock vegetationen utvecklas så att öppna marker växer igen och utblickar i landskapet avskärmas. Slyrjöning inom vägområdet kan ske som normala driftåtgärder, som gör att utblickarna mot älven bibehålls.

Vägplanen

Ombyggnaden av vägen utanför byarna medför en liten påverkan på landskapsbilden ur åskådarperspektivet. Vägen byggs om i stort sett i befintligt läge och förhållandet till omgivande landskap förändras inte. 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. Konsekvenserna kan bli måttliga i början men på längre sikt blir de små.

I projektets gestaltningsprogram föreslås att gallring och röjning görs inom och utanför vägområdet på ett ställe för att förbättra utblickar från vägen. Det gäller en sträcka vid en befintlig grillplats vid älven vid ca km 52, som ger en förbättrad utblick över älven.

Denna åtgärd är positiv för trafikantupplevelsen genom att älven framhålls och variationen i landskapet ökar.

Projektet bedöms inte kräva tillstånd avseende landskapsbildsskydd eftersom det gäller ombyggnad av en befintlig väg med små långsiktiga konsekvenser för landskapsbilden.

I Antinrova sker större förändringar i och med att bullerplank sätts upp. Dessa ges en likartad placering i sidled och har samma höjd ca 2,5 meter, för att ge ett sammanhållet intryck. Höjden har bedömts vara den som är rimlig ut landskapsbildssynpunkt. Skärmarna påverkar landskapsbilden i byn eftersom de blir ett nytt byggt inslag och det redan smala vägrummet kommer att upplevas ännu smalare. Dessa förändringar påverkar både åskådare- och trafikantperspektiv. Konsekvensen för landskapsbilden i Antinrova blir stor på grund av bullerskärmarna.

De bullervallar som föreslås ligger i skogsmiljö (utom en i byns västra del) och påverkar landskapsbilden i mindre utsträckning än skärmarna.

Förslag till åtgärder i senare skeden

Röjningsåtgärder utanför vägområdet säkerställs, om det blir aktuellt, genom avtal med markägare.



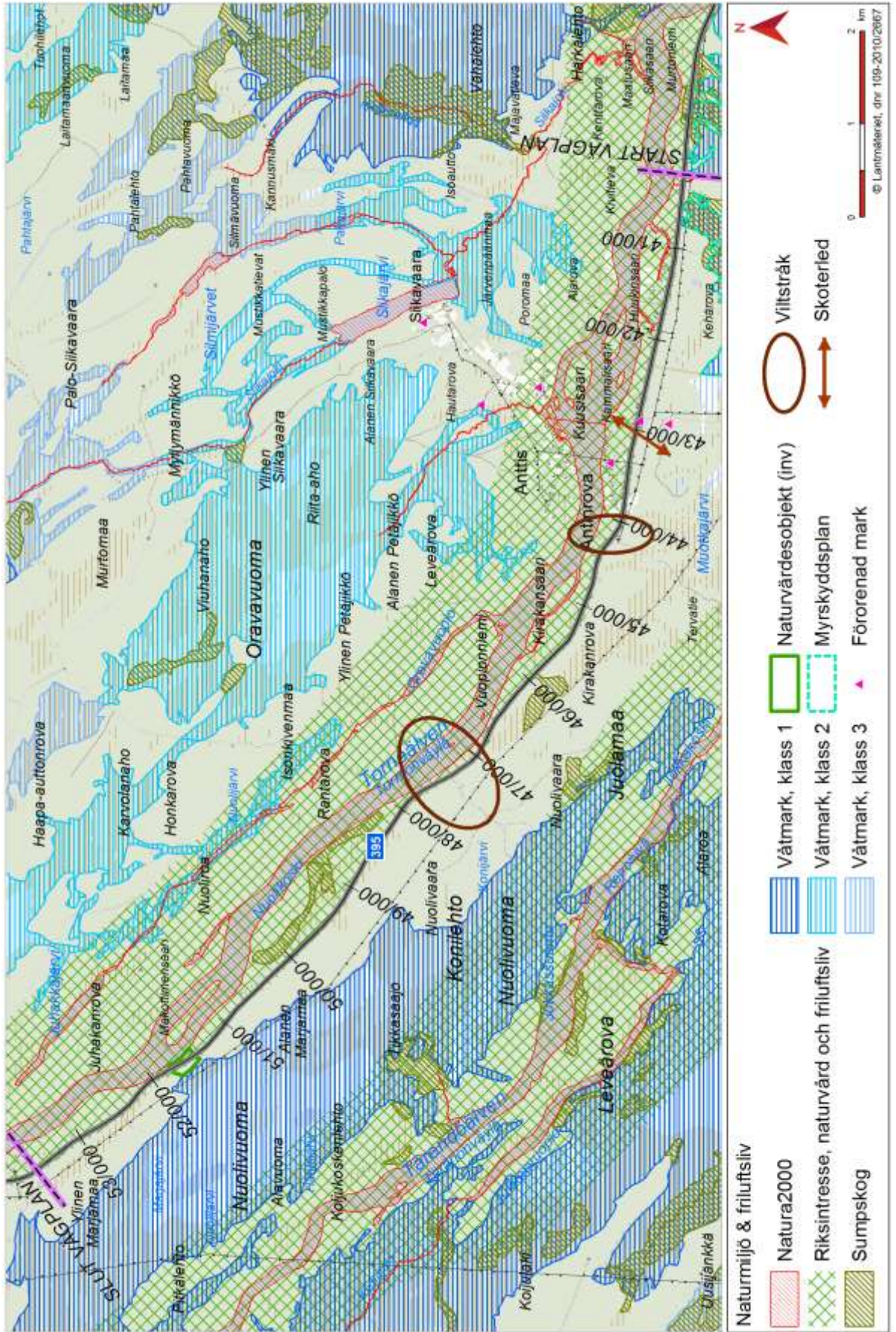
Illustration av en framtida situation med bullerskärm i bymiljö.

Naturmiljö

Förutsättningar

I landskapet mellan Anttis och Lovikka förekommer varierande naturmiljöer med höga naturvärden. I området ingår bland annat Torneälven, som utgör riksintresse för naturmiljön och är Natura 2000-område.

Nedan redovisade naturvärden bygger i huvudsak på GIS-data som hämtats från länsstyrelsens dokumentation med Trafikverkets kompletterade inventeringar och analyser. Områdena redovisas på karta Naturmiljö i detta avsnitt. För att få en mer komplett bild hänvisas även till avsnitt Kulturmiljö och Rennäring med tillhörande kartor.



Karta över naturmiljö- och friluftslivsintressen

Naturvärden

Torne älv med omgivande stränder är av riksintresse för naturvård enligt miljöbalken 3 kap 6 § och utgör en del av Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem.

Torneälven är en av de få stora oreglerade älvarna med ursprungliga, naturligt reproducerade bestånd av östersjölox och havsöring. I området finns flera arter och naturtyper representerade som ska skyddas enligt Natura 2000-direktiven. Den stora variationen i flöde samt den ofta dramatiska islossningen i Torne älv ger förutsättningar för en speciell vegetation längs stränderna. Kring älven finns också strandslättermarker.

Torneälven är en ytvattenförekomst med fastställda miljö kvalitetsnormer. Både ekologisk och kemisk status (exklusive kvicksilver) är god.

Länsstyrelsen i Norrbotten har genomfört en inventering av vägtrummor och broar för hela sträckan Kaunisvaara–Svappavaara. Av inventeringen framgår att det finns två bäckar på sträckan som har betydelse för vandrande fisk, bäcken från Muotkajärvi i Antinrova och en namnlös bäck nära Lovikka. Ingen av trummorna är utteranpassad.

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

Naturmiljön söder om väg 395 är till stor del myrmarker med mycket höga naturvärden (klass 1) enligt länsstyrelsens våtmarksinventering. På de flesta håll skiljs vägen från dessa marker med ett högre beläget stråk med skogsmark utan utpekade värden. Längst i öster går värdefull våtmark nära vägen på en kort sträcka.

På några ställen längs vägen finns sumpskogar enligt Skogsstyrelsen.

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. I denna vägplan berörs ett litet område av klass 2 ”Höga naturvärden”, en äldre granskog med naturskogskaraktär vid ca 51/500 som beskrivs så här:

”Objektet utgörs av ett äldre granskogsbestånd med ett rikligt inslag av yngre och medelålders björk. Objektet är påverkat av en genomgående landsväg. Väster om vägen är granskogen tät och med en viss sumpskogskaraktär. Fältskiktet är av frisk blåbärstyp med inslag av bräken, fräken, midsommarblomster, ormbär och revlumner. Beståndet öster om vägen i anslutning mot älven är glesare, men fältskiktet är av fortsatt frisk blåbärstyp. Död ved förekommer måttligt i form av självgallrade granlågor i olika nedbrytningsstadier. Objektet är påverkat av dikning i söder.”

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 och vandringsälg rör sig vintertid längs hela den aktuella sträckan. Det noteras också i analysen att älg är en vanlig art i norra Sverige och inte kan anses hotad. Vid samrådsmöte pekades två ställen längs sträckan ut som viltstråk.

Landskapet i hela området bedöms erbjuda ett antal viktiga funktioner för utter, som är en Natura 2000-art. Det kan antas att utter finns i alla vattenmiljöer som är lämpliga för arten. Utter förekommer på många håll inom älvssystemet och utter kan röra sig över långa sträckor. ~~De bäckarna som korsas inom denna vägplan är små är det dock inte troligt att utter finns kring dessa.~~

Fåglar

En fågelinventering har 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 backsvala vanligast och förekom i varierande antal längs hela vägsträckningen. Inga områden längs vägen bedöms ha höga värden för fågellivet.

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

Den ökade trafiken kommer att innebära ökade barriäreffekter för vilt. Vid 1000–4000 fordon per dygn (ÅDT) uppkommer en lätt barriäreffekt och olycksreducerande åtgärder bör övervägas (rekommendation i skriften "Vägar och järnvägar – barriärer i landskapet").

I nollalternativet är det sannolikt att fler viltolyckor än idag kommer att ske.

Lastbilstrafiken kommer att gå dygnet runt på väg 395, till skillnad från de flesta andra vägar som har låg trafikintensitet nattetid då djuren är mer aktiva.

Konsekvenserna för älgpopulationen i stort bedöms bli små. Vintertid kan dock konsekvenserna för vandrande älg bli små till måttliga eftersom viltstråk korsar vägen. Uttrar bedöms röra sig i vägens närhet i begränsad omfattning, med små konsekvenser.

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

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)

gränsvärden för vägtrafikbuller i värdefulla naturmiljöer föreslagits.

En översiktlig bullerberäkning visar att 45 dB(A) ekvivalent ljudnivå överskrider i nollalternativet i ett avstånd på 170 meter från vägen. 50 och 55 dB(A) överskrider upp till ca 100 resp. 60 meter från vägen. Trafiken på vägen kan alltså antas orsaka störningseffekt i nollalternativet i en upp till ca 350 meter bred zon längs vägen, där färre individer av häckande fåglar finns jämfört med om miljön vore helt ostörd. 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 större vattentäkter finns inte längs vägen. Miljökonsekvenserna av saltning bedöms därför bli små.

Vägplanen

Torne älv berörs inte direkt av vägplanen men några mindre biflöden passerar under väg 395 i området som har sitt utflöde i älven.

Befintliga väg- och sidotrummor förlängs och uttjänta trummor byts ut. Vid vägdikenas anslutning till korsande naturliga vattendrag ska man avsluta diket några meter före vattendraget, och låta dikesvattnet passera genom och över naturlig vegetation innan det hamnar i bäcken. På så sätt minskar grumling och föroreningar i bäcken.

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

Vattendrag	Längdmätning	Åtgärd	Kommande prövning
Muotkanoja	44/000	Ny heltrumma, även två översvämningstrummor som fungerar som smådjurspassager	Anmälan om vattenverksamhet
Namnlös	53/400	Ny heltrumma och separat smådjurspassage.	Anmälan om vattenverksamhet

Trumläggning kommer att göras så att inga vandringshinder uppstår. Arbetena styrs i tid för att inte störa eventuella fiskars vandring eller lek. Beroende på jordart kring trummorna kan åtgärder för att minska grumling bli aktuella. Detta kommer att redovisas i anmälan om vattenverksamhet.

Åtgärderna med breddning och återställande av diken är begränsade och tar några meter ny mark i anspråk. Vid kurvvrätningar blir intrången större men i direkt anslutning till det befintliga vägområdet. Ingen kurvvrätning görs på platser med utpekade naturvärden.

Måttliga konsekvenser uppkommer lokalt i den utpekade granskogen med höga naturvärden, eftersom det nya vägområdet och rensning av ett utloppsdike tar en mindre del av skogen i anspråk. Intrånget görs i direkt anslutning till befintlig väg, som redan idag korsar objektet. Vägområdet breddas mest på den östra sidan, som har mindre sumpkogs-karaktär.

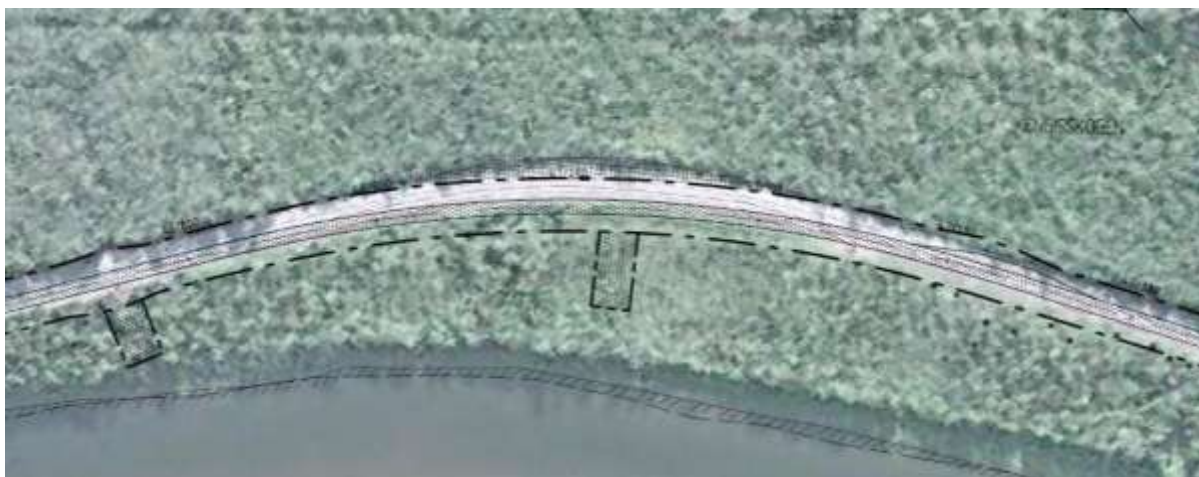


Illustration som visar omfattningen av den största kurvrätningen. Ny väg visas med heldragna kantlinjer, befintlig med streckade. De tjocka linjerna är det nya vägområdet.

Den värdefulla våtmarken längst i öster, som enligt länsstyrelsens underlagsmaterial går ända fram till vägen, slutar enligt fastighetskartan ett 20-tal meter från vägen. Då vägområdet utökas ca fem meter bedöms våtmarken inte påverkas. Inga **andra** värdefulla våtmarker kommer att beröras av projektet. Åtgärder för att begränsa påverkan på hydrologi bedöms inte krävas.

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 bedöms vara marginellt. Inget av riksintressevärdena påverkas av projektet. Projektet bedöms inte heller påverka bevarandestatusen för Natura 2000-arter eller -naturtyper på grund av minimal påverkan på vattendragen. Torneälven berörs endast indirekt genom att vara recipient för vägdagvatten, på samma sätt som idag. Uttern gynnas av åtgärderna jämfört med nollalternativet i och med de oftast torrlagda översvämningstrummorna vid Muotkanoja och den nya smådjurspassagen vid 53/400.

Bullerstörningen för naturmiljön är generellt lika som för nollalternativet.

NATURA 2000: Torne älv

För vattendragen har en förutsättningsanalys för hela Natura 2000-området Torne och Kalix älvar genomförts. Där bedöms att, om skyddsåtgärder genomförs, kommer åtgärderna inte på ett betydande sätt påverka miljön i Natura 2000-området. Skyddsåtgärder kommer att utföras.

Tillståndskravet aktualiseras när det finns risk för en negativ påverkan av betydelse för naturmiljön i det förtecknade området. Det innebär att ingen prövning enligt bestämmelserna kring Natura 2000 bedöms nödvändig.

ARTSKYDDSFÖRORDNINGEN

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

Projektet kommer att påverka en växtplats för revlummer. Några andra arter som är skyddade enligt artskyddsförordningen har inte påträffats i naturinventeringarna.

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

Dispens från bestämmelserna i artskyddsförordningen kommer att sökas för revlummer.

Om strandskydd, biotopskydd och 12:6-samråd

Projektet strider inte mot strandskyddets syften avseende djur- och växtliv då inga åtgärder görs förutom breddning av befintlig väg inom strandskyddsområde (100 meter från Torneälven). Fastställelsebeslutet inkluderar prövning enligt bestämmelser om strandskydd.

Inget som omfattas av generellt biotopskydd berörs av planen.

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

Förslag till åtgärder i senare skeden

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

Viltolyckor och renpåkörningar bör följas upp. Om det visar sig att antalet trafikdödade djur blir stort kan åtgärder som viltstängsel eller viltvarningssystem komma att övervägas.

De utpekade viltstråken kan skyltas med varningsmärken för vilt.

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

Torneälven är i sin helhet av riksintresse för friluftsliv (MB 3:6), Torne och Muonio älvar (F4). 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 friluftsliv i form av t.ex. skid- och skoteråkning, bär- och svampplockning, jakt och fiske.

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

En grillplats med vindskydd finns där vägen går nära älven vid ca km 52.

En markerad skoterled passerar över väg 395 i Antinrova.

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

Bedömningsgrunder

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

Måttliga konsekvenser uppstår om mindre rekreationsområden starkt påverkas eller om tillgängligheten till områden försämras betydligt. Om mindre delar av ett större rekreationsområde påverkas negativt innebär det också måttlig negativ konsekvens. Om upplevelsevärdet 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 Torneälven 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, även om förändringen jämfört med nuläget är betydande. Nollalternativet medför små konsekvenser.

Påtaglig skada bedöms inte uppkomma på riksintresset då ingen av bevarandenaspekterna berörs mer än i liten grad.

Vägplanen

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

Skoterleden kommer att korsa väg 395 på samma sätt som idag.

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

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

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

Förslag till åtgärder i senare skeden

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

Tillgänglighet till grillplatsen ska säkerställas.

Kulturmiljö

Förutsättningar

Området kring Torneälven i Anttis och Antinrova är rikt på fornlämningar. Ingen av dessa kända lämningar påverkas av ombyggnaden av väg 395.

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 utredningen påträffades två hittills okända kulturhistoriska lämningar, två tjärdalar.

I västra delen av Antinrova korsar en äldre färdväg väg 395. Den kallas ”Tjärans väg” och är en övrig kulturhistorisk lämning. Vägen är skyltad som sevärdhet.

I tabellen nedan redovisas lämningarna. Tjärdalarna finns också på kartor i bilaga 3.

Lämning	Längdmätning	Läge enligt utredning	Bedömd påverkan
Tjärans väg (Pajala 657:1)	44/200	Korsar vägen, används som skogsbilväg på södra sidan av väg 395	Påverkas intill väg 395 eftersom vägområdet breddas
Tjärdal nr 14	47/900	5 m från yttre dikeskant	Ingen
Tjärdal nr 9	52/600	4 m från vägbank	Påverkas delvis av ny vägslänt

Dessa tre lämningar är de som kan komma att påverkas av projektet.

Bedömningsgrunder

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

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

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

Effekter och konsekvenser

Nollalternativet

Nollalternativet medför inga konsekvenser för områdets kulturvärden.

Vägplanen

Tjärdalen vid 52/600 kan komma att påverkas av projektet eftersom den delvis kommer att ligga inom säkerhetsområdet, som ska röjas från träd. Samråd ska hållas med länsstyrelsen om denna påverkan. Tjärdalen vid 47/900 påverkas inte eftersom vägområdet inte utökas där. Färdvägen Tjärans väg påverkas inte mer än genom att vägområdet breddas.

Konsekvenserna för kulturmiljön bedöms sammantaget som små.

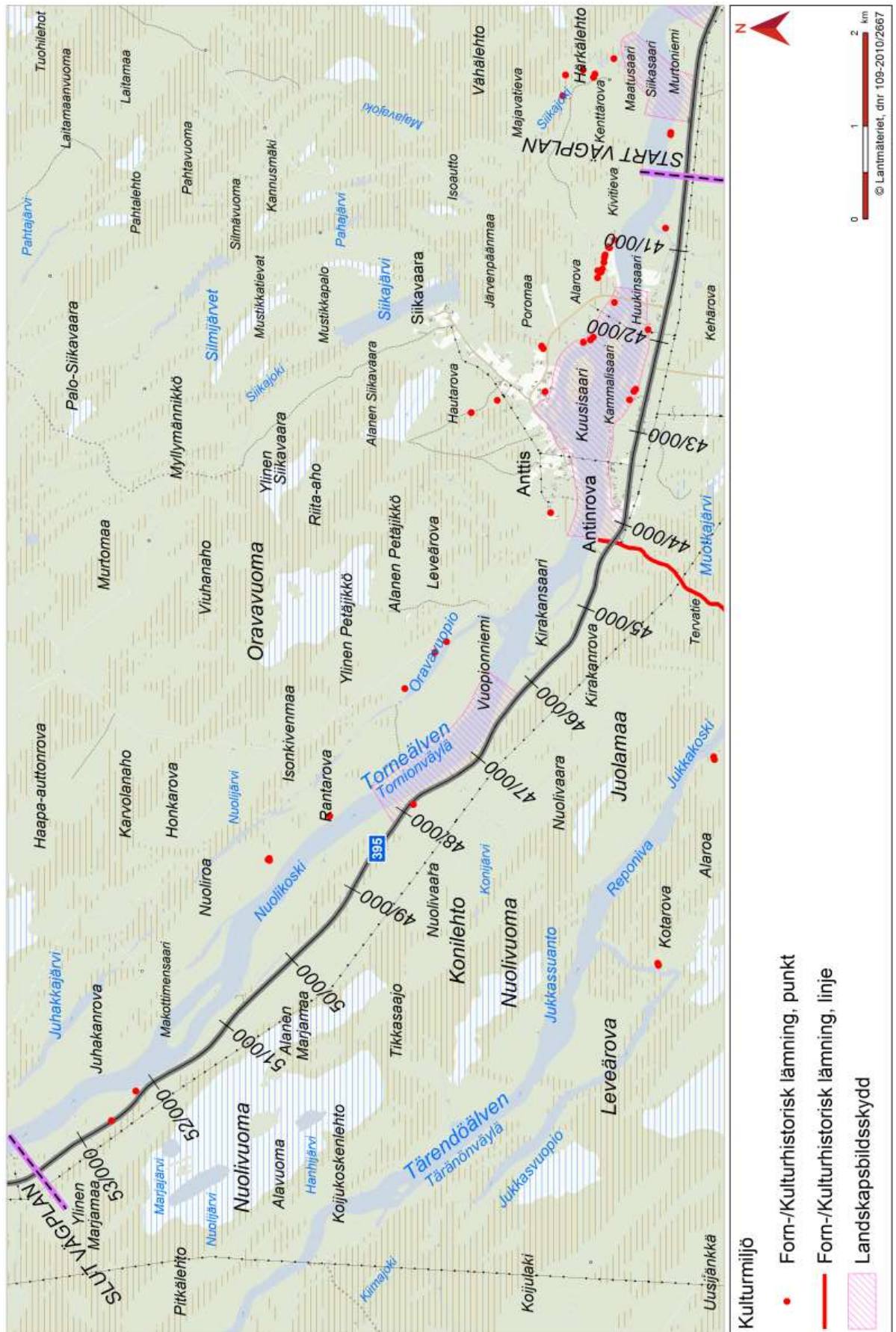
Förslag till åtgärder i senare skeden

För de kulturlämningar som ligger närmast arbetsområdet föreslås skyddsåtgärder i form av markering eller stängsling under byggtiden. Läge och omfattning av åtgärderna avgörs under bygghandlingsskedet. När arbetena är avslutade tas stängslet bort.

Slänter och diken kommer också att detaljstuderas i bygghandlingsskedet då ytterligare anpassning kan komma att göras.

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

Länsstyrelsen nämner särskilt Tjärans väg, och att denna väg inte bör användas av tunga fordon, eller för upplägg av massor, uppställning av byggbaracker etc. Detta ska säkerställas under byggskedet. Tillgänglighet och skyltning till Tjärans väg ska säkerställas efter byggtiden.



Karta över kulturmiljöintressen och landskapsbildsskydd

Boendemiljö

Förutsättningar

Vägen passerar bostadshus i Antinrova. Många hus ligger i direkt anslutning till vägen och flertalet tomter har egen utfart mot väg 395. Öster om Antinrova finns några hus på lite längre avstånd från vägen.



Trång passage med bostadshus på båda sidor om vägen. Se också foton i kapitel Landskapsbild.

Oskyddade trafikanter och barnperspektivet

Antal boende i vägens närhet är enligt SCB 2011 ca 25 personer. Rörelser till fots, spark, cykel, moped, skoter m.m. sker inom Antinrova. De oskyddade trafikanternas rörelsemönster längs vägen har kartlagts via barnkonsekvensanalysen i förstudieskedet samt genom att deltagare på samrådsmötet berättat om sina rörelsemönster.

Gång- och cykelvägar saknas på orten utan oskyddade trafikanter är hänvisade till smal vägren.

En busshållplats finns idag på vägens norra sida, i riktning mot Junosuando. Det är en fickhållplats med busskur. Ingen busshållplats finns i riktning mot Pajala. Det är främst resor in mot Pajala som sker med kollektivtrafik och då främst i samband med skolskjuts. I barnkonsekvensanalysen i förstudieskedet våren 2012 framkom att ett barn dagligen åker kollektivtrafik från orten. Barnet berättade att hans pappa fick skotta upp med traktorn för att han ska kunna vänta på bussen vid sidan av vägen och inte behöva stå på vägen. Vid samrådet hösten 2013 informerade barnens föräldrar om att barnet fortfarande har sin skolskjutshållplats på vägrenen.

Bullerplank kan minska tryggheten för dem som går och cyklar på vägen då kontakten till bostadshuset minskar.

Buller och vibrationer

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) beräknats överskridas för sex av husen längs sträckan vid passage av tunga fordon. Då i medeltal 70 tunga fordon trafikerar vägen per dygn innebär det att ungefär sex störningar per natt uppstår (som schablon beräknas 8 % av trafiken ske nattetid).

Då trafiken, och i synnerhet den tunga, ökat sedan 2009 och malmtransporterna pågår dygnet runt så har antalet störningar per natt ökat betydligt från 2009 fram till 2013.

I Antinrova har en bärighetsutredning visat att störande vibrationer i boendemiljöer kan befaras på grund av den befintliga vägens ojämnheter.

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 göra stor skillnad för boende längs vägen genom ökade bullernivåer och vibrationer. Den tunga trafiken kommer att gå dygnet runt vilket medför störningar även nattetid. Trafiken orsakar också problem för trafiksäkerhet och trygghet för boende och oskyddade trafikanter, eftersom den befintliga vägen är smal och separering av gång- och cykeltrafik saknas. Den ökade trafiken innebär också att vägen som barriär genom byarna ökar.

I stort kommer riktvärden för trafikbuller, både ekvivalent och maximal ljudnivå, att överskridas vid de hus som ligger mindre än ca 100 meter från vägmitt. Det berör alla boende i de hus som ligger längs vägen. Jämfört med dagens situation är även buller strax under riktvärdena en stor förändring i boendemiljön. I nollalternativet genomförs inga bullerskyddsåtgärder. Bullernivåer för varje fastighet i nollalternativet kommer att redovisas i vägplanens beskrivning.

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 miljökvalitetsnorm. Bakgrundshalten, som är 4 µg/m³ för landsbygd i Norrland, ska läggas till det lokala bidraget.

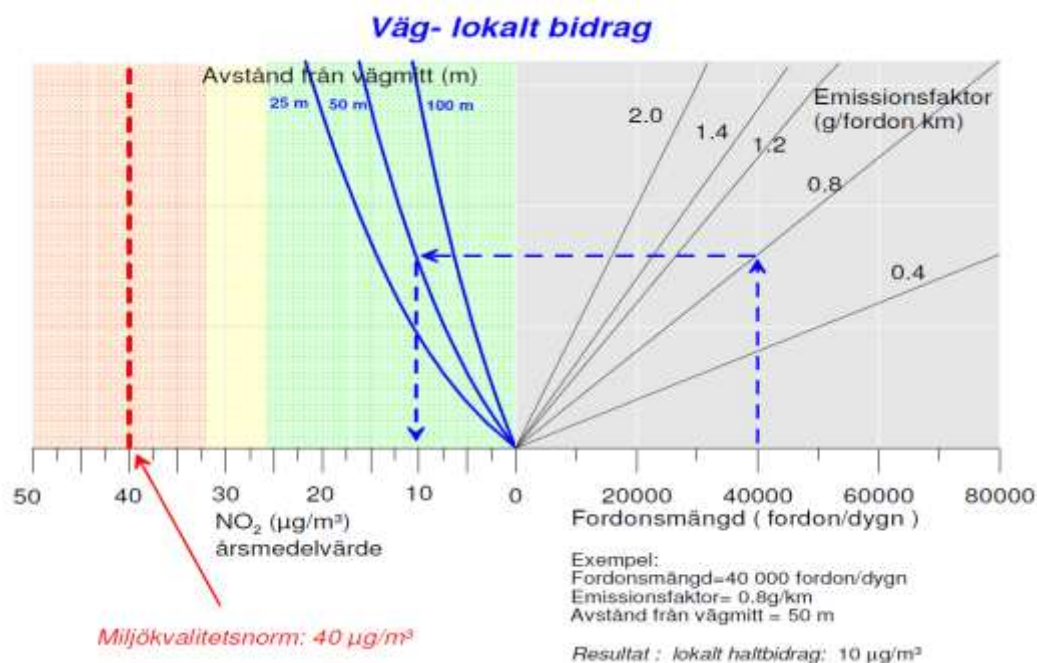
RIKTVÄRDEN FÖR BULLER

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.

Vid den framtida trafikmängden, ca 1400 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 bullerstörningar för boende längs vägen, barriäreffekter och genom försämringar för alla oskyddade trafikanter, stora konsekvenser.

Vägplanen

Biltrafikens inverkan på trygghet, trivsel och framkomlighet för oskyddade trafikanter och de därav följande effekterna på rörelse- och kontaktmönster, kallas för barriäreffekter. Under tiden malmtransporterna går på väg 395 har vägen en ökad barriäreffekt. För de oskyddade trafikanterna förbättras trafiksäkerheten något med bredare vägen på norra sidan samt bättre belysning.

Från att bara en busshållplats funnits i riktning mot Junosuando så byggs nu även en hållplats i riktning mot Pajala. Dessa är anpassade för var barn bor idag och förbättrar även trafiksäkerheten vid skolskjuts.

De nya plattformarna för busshållplats anpassas för personer med funktionsnedsättning, får belysning och väderskydd vilket ger en trygg och säker hållplats.

Vägplanen omfattar bullerskyddsåtgärder med målet att de av riksdagen antagna riktvärdena för en god boendemiljö inte ska överskridas. De skyddsåtgärder som är bäst lämpade vid respektive hus har föreslagits. Bullerskärmar (plank och vallar) är en åtgärd som övervägts som huvudalternativ, eftersom de dämpar ljudnivån både utomhus och inomhus. Plank föreslås där tomterna angränsar till vägen. Bullervallar föreslås på några ställen i skogsmiljö. Där skärmar på grund av t.ex. topografi inte är lämplig föreslås fasadåtgärder (t.ex. tilläggsrutor, fönsterbyten och åtgärder på ventiler) som dämpar ljudnivån inomhus.

Det går inte att utesluta risk för att fasadernas ljudisolering i vissa fall begränsar den maximala ljudisolering som går att erhålla, med ljudnivåer över riktvärden inomhus som följd. I de fall där fastighetsägarna tackar nej till erbjudna bullerskyddsskärmar ökar risken för överskridanden av riktvärden.

På vissa tomter föreslås att infarten flyttas för att skärmen ska kunna bli så lång som möjligt och inte ha "hål" för en infart. På många fastigheter är det aktuellt med både bullerplank och fasadåtgärder. Se också illustration i avsnittet Landskapsbild.

De framtida ljudnivåerna har beräknats med bedömd trafikmängd, trolig tillåten hastighet, väg- och terrängmodell samt fastighetskartan som underlag. Beräkningsmodellen har anpassats (se faktaruta) för att ge en så rättvisande bild som möjligt med den särskilt stora andel av de tyngsta fordonen som är aktuell. För inomhusnivåerna har beräkningsprogrammets schablonvärden för fasaddämpning använts. Det faktiska värdet beror på husens konstruktion, och husens skick är inte känt.

De föreslagna skärmarna är 2,5 meter höga och har placerats ut i den omfattning som ansetts vara möjlig med tanke på tillgänglighet till de hus som berörs. Skärmarna dämpar ljudnivån inne och ute men riktvärdena nås inte. Skärmarna kompletteras därför med fasadåtgärder så att inomhusnivån inte ska överskridas. Många hus ligger i direkt anslutning till vägen. Detta gör tillsammans med tomtens planering eller topografin att skärmarna inte får tillräcklig effekt utan att behöva ha en höjd som inte är tekniskt rimlig eller lämplig av landskapsbildsskäl.

Vid några hus som ligger långt från vägen skulle en skärm bli orimligt lång. Här föreslås endast fasadåtgärder.

En detaljerad redovisning av ljudnivåer för varje fastighet kommer att göras i vägplanens beskrivning. Kartor över framtida ljudnivåer utomhus med byggda skärmar finns i bilaga 4.

Riktvärdena utomhus kommer att överskridas vid ett flertal hus längs vägen, men i mindre omfattning än i nollalternativet. Eftersom riktvärden inomhus inte överskrids efter vidtagna skyddsåtgärder bedöms konsekvenserna avseende buller bli måttliga. Jämfört med dagens situation är dock buller strax under riktvärdena en stor negativ förändring i boendemiljön. Skyddsåtgärderna medför att vägplanens konsekvenser blir mindre negativa än nollalternativets konsekvenser.

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 trots att de ligger väldigt nära vägen. Detta eftersom bebyggelsen är belägen på fast mark av morän eller sand som inte är vibrationsfarlig. Överbyggnaden kommer dessutom att förstärkas samt få en jämnare yta vilket bidrar till en dämpad energiöverföring till omgivande mark. 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.

Rennäring

Förutsättningar

Renskötsel förekommer i hela området som ligger inom Sattajärvi sameby. Området kring vägen nyttjas främst som vinterland (januari-mars).

Vägen går genom två små områden av riksintresse, vid Antinrova resp. Nuolivaara. Dessa hänger samman med ett större riksintresseområde norr om Torneälven och binder ihop det med en flyttled av riksintresse söder om väg 395.

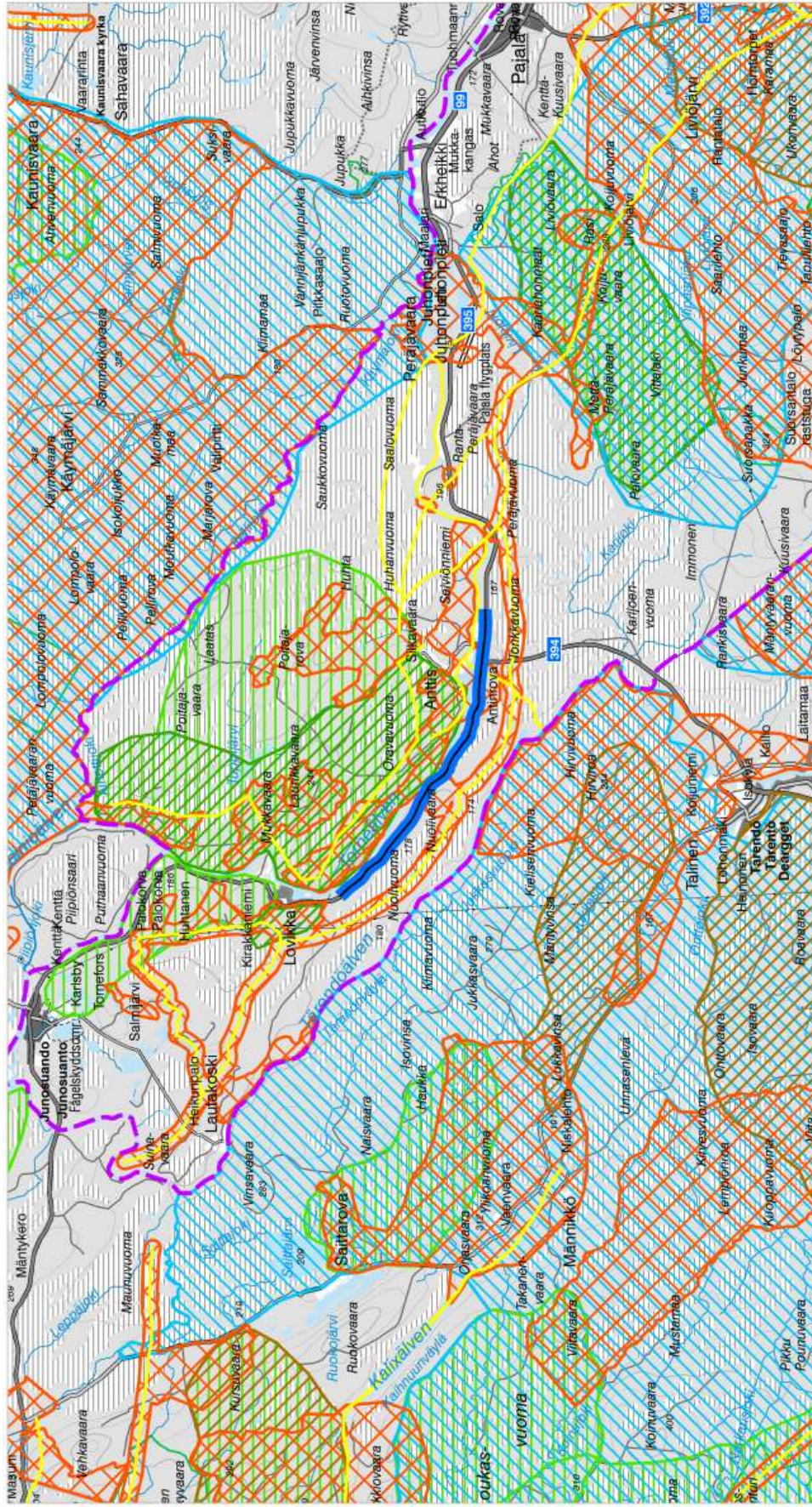
Rennäringen är en arealkrävande näring eftersom det finns behov av olika säsongsbetesland. Renarna strövar eller flyttas inom och mellan beteslanden under året. Då betesförhållanden och andra förutsättningar förändras över tid ligger det i näringens natur att det är svårt att exakt beskriva vilka marker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

På södra sidan av vägen vid Antinrova finns ett område som i renbruksplanen beskrivs som ett nyckelområde. Nyckelområden är ytterst viktiga områden med en total kvalitet som har avgörande betydelse för möjligheterna att varaktigt bedriva renskötsel inom samebyn.

Samebyn har i samråd pekat ut extra problematiska sträckor men ingen av dessa sträckor ligger inom denna vägplan.

Samebyn påverkas av skogsbruket, där skötselmetoderna innebär att renens huvudföda lavarna minskar. Samebyn upplever också problem med det rörliga friluftslivet som jakt och skoteråkning.

Samebyn drabbas av ökande trafik året om då de vägar som förväntas få ökad trafik går genom samebyns vinter- och sommarbetesland.

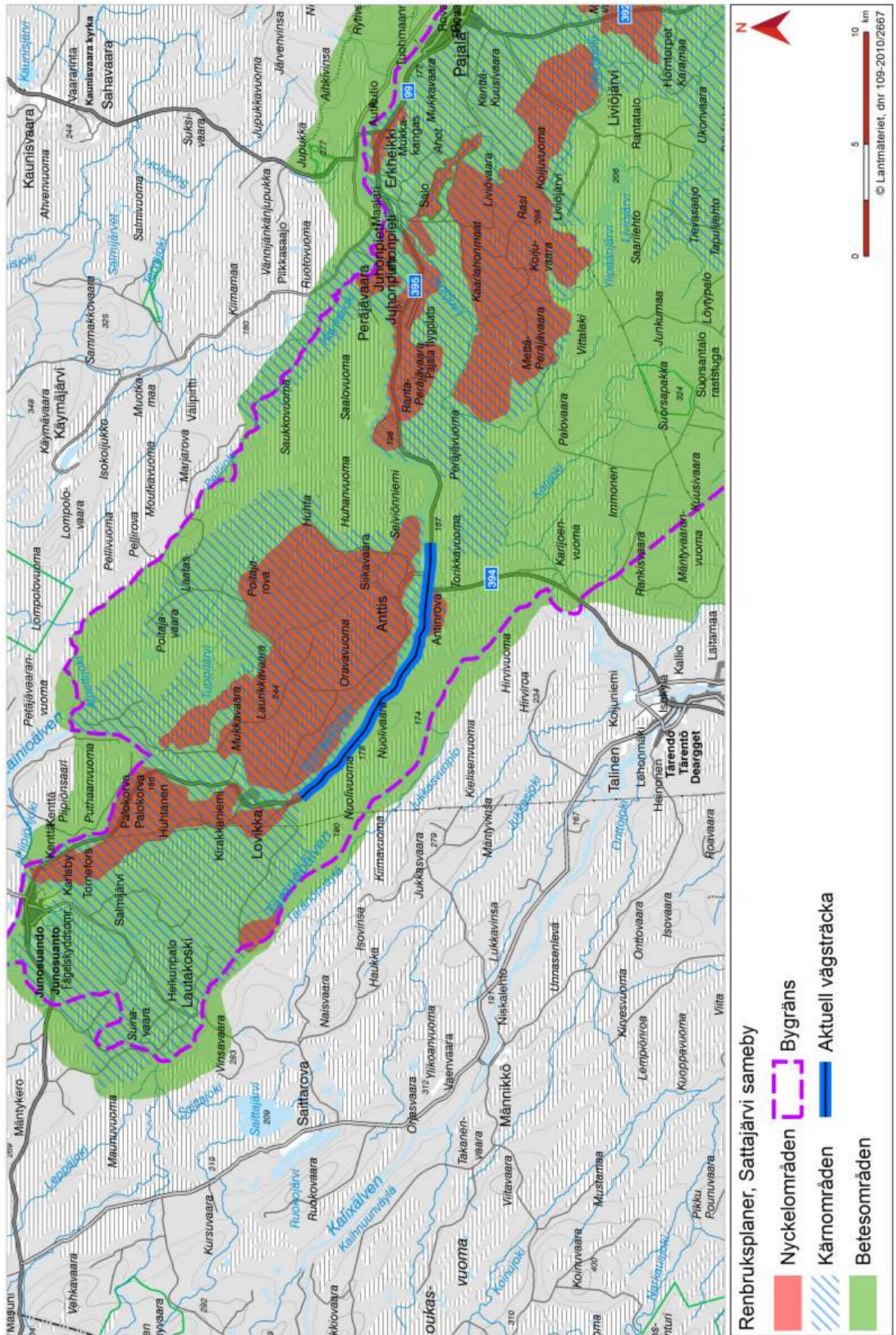


Rennäring, Sametinget

-  Riksstresse rennärning
-  Trivsellsland
-  Kalvingsland
-  Brunstland
-  Samlingsland
-  Flyttled
-  Bygräns, Sattajärvi sameby
-  Aktuell vägsträcka



© Lantmateriet, nr 105-2010/2667



Rennäringsens intressen. Kartorna visar underlag från Sametinget och från Sattajärvis renbruksplan.

Bedömningsgrunder

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

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

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

Effekter och konsekvenser

Nollalternativet

Den ökade trafiken kommer att innebära större risk för renpåkörningar eftersom det finns bra bete längs hela vägen. Om saltning av vägen sker lockas renen dit vilket ökar risken ytterligare.



Renar som rör sig i området kan påverkas negativt av den ökade trafiken genom olyckstillbud men också av buller från trafiken.

Flytt av renar över vägen försvåras och innebär tillsammans med ökad risk för renpåkörningar ett arbetsmiljöproblem för renskötarna. Korridoren mellan väg 395 och Täreändö samebys marker är smal. Med ökade trafikmängder krävs en större säkerhetszon vid vägen. Det kan i sin tur innebära att renarna trycks österut mot Täreändö sameby med sammanblandning av renar som resultat.

Konsekvenserna för rennäringen av nollalternativet blir måttliga. Trafikökningen påverkar riksintresseområden för rennäring men påtaglig skada bedöms inte uppkomma eftersom det inte blir några intrång i nyckelområdet och trafiken ger begränsad påverkan.

Vägplanen

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

Förslag till åtgärder i senare skeden

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 rennaringen berörande hela sträckan Kaunisvaara– Svappavaara. Enligt förutsättningsanalysen kan åtgärder som upprättande av rutiner för informationsutbyte, trafikledning, övervakare (supervisor), siktröjning, stängsling m.m. 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.

Vattenresurser och dricksvatten

Förutsättningar

Enskilda brunnar längs vägen har inventerats inom projektet. De flesta boende längs vägen har egna brunnar.

En stor del av sträckan går över en grundvattenförekomst i sand/grus med fastställda miljökvalitetsnormer. Den har god kemisk och kvantitativ status.



Grundvattenförekomster (Källa: Vattenkartan)

Bedömningsgrunder

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

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

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

Effekter och konsekvenser

Nollalternativet

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

Vägplanen

De enskilda brunnarna hanteras enligt nedan. Med rätt hantering blir konsekvenserna små.

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

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

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

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

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

Förslag till åtgärder i senare skeden

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

Jord- och skogsbruk

Förutsättningar

Skogsbruk bedrivs i de skogsområden som finns längs vägen. Småskaligt jordbruk förekommer i Antinrova.

Bedömningsgrunder

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

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

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

Effekter och konsekvenser

Nollalternativet

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

Vägplanen

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

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

Konsekvenserna för jord- och skogsbruk bedöms bli små.

Masshantering och förorenade områden

Förutsättningar

Vägbyggnadsprojekt innebär en omfattande hantering av massor. I ett förstärkningsprojekt som detta sker ofta en urgrävning av massor som är mindre lämpliga som vägbyggnadsmaterial samtidigt som krossmaterial till vägens överbyggnad måste tillföras utifrån. Vid entreprenaderna eftersträvas i regel så korta transporter som möjligt av ekonomiska skäl

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

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

Länsstyrelsen har identifierat och inventerat potentiella förorenade områden i länet. I första skedet sker en identifiering av möjliga platser. Av dessa väljs efter en prioritering vissa objekt ut till inventering, där de tilldelas en riskklass 1–4 där klass 1 innebär störst risk. Skrothandeln i Antinrova är det enda objekt som ligger nära väg 395. Platsen identifierats och därefter inte prioriterats. Risken för att förorenade massor kan beröras av projektet bedöms därmed som liten.

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.

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

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

Schakt för utskiftningar i vägen och för slänter och diken har beräknats till 70 000 m³. Av detta återanvänds ca 50 000 m³ på slänter m.m. 20 000 m³ blir överskott och behöver transporteras bort. Trafikverket kommer i samarbete med entreprenörerna att arbeta för att massorna kan användas som resurs i angränsande etapp eller något annat byggprojekt. Upplag kommer förmodligen ändå att behövas.

Ca 20 000 m³ friktionsmaterial/grovkornig jord behöver tillföras utifrån.

Vägens överbyggnad kräver material av hög kvalitet och här används bergkross, 90 000 m³ behövs. Inom projektet sker ingen bergschakt och detta kommer att tas från täkter.

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

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

Förslag till åtgärder i senare skeden

Ett 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.

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

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.

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 (publikation 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 vägen medför kortvariga (månader) och mindre störningar i känsliga miljöer.

Effekter och konsekvenser

Nollalternativet

Inga anläggningsarbeten sker och inga konsekvenser uppstår.

Vägplanen

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

Vid arbeten i vatten kommer grumling att uppstå.

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

Förslag till åtgärder i senare skeden

Trafikverket anvisar endast vägområdet och 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. Tomtmark, brukad jordbruksmark, våtmarker, grundvattenförekomsten 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. De bullerskyddsåtgärder som beslutas ska om möjligt genomföras i tidigt skede så att de ger skydd även under byggtiden.

Det område som har höga naturvärden enligt den inventering som genomförts ska skyddas mot påverkan under byggtiden. Området ska markeras i terrängen under byggtiden för att undvika oavsiktliga skador. Verksamhet utanför vägområdet ska undvikas.

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

För de kulturlämningar som ligger närmast arbetsområdet föreslås skyddsåtgärder i form av markering eller stängsling under byggtiden. Läge och omfattning av åtgärderna avgörs under bygghandlingsskedet. När arbetena är avslutade tas stängslet bort.

Länsstyrelsen nämner särskilt kulturlämningen Tjärans väg. Denna väg bör inte användas av tunga fordon, eller för upplägg av massor, uppställning av byggaracker etc. Detta ska säkerställas under byggskedet.

Om någon misstänkt fornlämning påträffas i byggskedet ska arbetet omedelbart avbrytas och beställaren 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.

I anmälan om vattenverksamhet kan det komma krav på uppföljning, som i så fall kommer att inarbetas i kommande skeden.

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

Miljömål

Nationella miljömål

Till nästa generation ska vi kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Riksdagen antog i april 1999 15 miljö kvalitetsmål. Ett 16:e mål, om den

biologiska mångfalden, antogs i november 2005. De 16 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 skogar

Ett rikt växt- och djurliv

Naturmiljön längs vägen påverkas i liten grad av breddningen av vägen.

Grundvatten av god kvalitet

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

God bebyggd miljö

Boende i Antinrova kommer att utsättas för ökat buller. Då riktvärden för buller utomhus inte uppnås trots inarbetade åtgärder motverkas målet.

Projektmål

Under hela planeringsprocessen har mål diskuterats, med utgångspunkt från de transportpolitiska målen och de nationella miljömålen. I förstudien redovisas projektmål för väg 395. Vissa mål har fokus på miljöfrågor, andra på t.ex. funktion och samhällsutveckling. Här tas de mål upp som har relevans för 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 kan man sträva mot detta genom t.ex. materialval och optimering av masshantering (för att minimera energiförbrukning under byggandet). Vid kommande drift och underhåll eftersträvas energieffektiva lösningar.

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

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

Projekt målet om samhällsutveckling lyder *”En attraktiv boendemiljö och ett positivt företagsklimat har medfört ökade förutsättningar för att företag etableras och utvecklas och bidrar till den kommunala och regionala utvecklingen”*, och innefattar också rennäringen. Vägprojektet ska verka för en livskraftig rennäring och en god arbetsmiljö för renskötarna. 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 (publikation TDOK 2012:1039 och TDOK 2012:93) och har möjlighet att ställa objektspecifika miljökrav för entreprenaden. Detta berör hänsynsreglerna i 2 § (kunskapskravet), 3 § (försiktighetsprincipen och principen om bästa möjliga teknik), 5 § (hushållnings- och kretsloppsprinciperna) och 4 § (produktvalsprincipen).

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

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

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

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

Miljökvalitetsnormer

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

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

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

Torneälven är en ytvattenförekomst med fastställda miljö kvalitetsnormer. Den ekologiska och kemiska statusen (exklusive kvicksilver) är god. Grundvattenförekomster med fastställda miljö kvalitetsnormer finns också i området. Projektet bedöms inte ha någon långsiktig påverkan på vattenkvaliteten då älven endast påverkas indirekt och i liten grad. Inte heller bedöms grundvattnet påverkas om skyddsåtgärder gällande lokalisering av etableringsytor följs.

Kommande sakprövningar

Under vägplanens framtagande har följande behov av tillstånd och dylikt identifierats. Ytterligare tillstånd/anmälningar etc. kan komma att identifieras i senare skeden.

Trumläggning i två bäckar kommer att anmälas som vattenverksamhet.

Dispens från artskyddsförordningen kommer att sökas för påverkan på en växtplats för revlumner.

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

Enetjärn Natur. 2012. Utredning, inventering och bedömning av påverkan på fåglar inför förväntad trafikökning på befintlig väg. Rapport daterad 2012-11-30.

Länsstyrelsen i Norrbottens län. 2008. Inventering av förorenade områden i Pajala kommun. Länsstyrelsens rapportserie nr 8/2008.

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.

Norrbottens museum. 2012. Väg 99, 395, E10 Svappavaara – Kaunisvaara. Arkeologisk utredning i samband med planerad upprustning och breddning av väg 99,395 och E10, sträckan Svappavaara – Kaunisvaara. Kiruna kommun och Pajala kommun. Norrbottens län. Rapport 2012:21 Arkeologi.

Sattajärvi sameby. Renbruksplan 2012-01-02

Trafikverket 2010, Bedömning av risk och otrygghet vid busshållplatser på landsbygd, Publikation: 2010:110

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

Trafikverket. 2012. Förstudie. Projekt malmtransporter Kaunisvaara–Svappavaara. Väg 395 Autio-Tornefors. Beslutshandling

Vectura. 2012. PM Förutsättningsanalys Rennäring.

Vectura. 2012. PM Förutsättningsanalys Torne och Kalix Älvsystem.

Vectura. 2012. PM Förutsättningsanalys Vilda djur.

Elektroniska referenser

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

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

Riksantikvarieämbetet Fornsök, <http://www.fmis.raa.se/cocoon/fornsok/search.html>

Sametinget. Rennäringens markanvändning <http://www.sametinget.se/underlag>

Vattenkartan, miljö kvalitetsnormer för vatten:
<http://www.viss.lansstyrelsen.se/MapPage.aspx>

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

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

Bilaga 1. Utdrag ur samrådsredogörelse från förstudien

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

Samrådets genomförande

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

För att underlätta samrådet har myndigheter, organisationer samt allmänheten möjlighet att ta del av förstudien i skriftlig form under samrådstiden. Då kan de lämna synpunkter och upplysningar som kan påverka det fortsatta arbetet. Trafikverket annonserade i tidningarna Norrländska Socialdemokraten (NSD) och Norrbottens-Kuriren den 24 mars 2012. Förstudien finns tillgänglig sedan den 28 mars 2012. Dels på Trafikverket, Residensgatan 18, Sundsbacken 2–4, Luleå samt hos Pajala kommun, dels på Trafikverkets hemsida. Samrådstiden för skriftliga yttranden angående förstudien var under perioden 28 mars till 20 april 2012.

De svar och yttranden som kommit in sammanfattas här 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

Pajala kommun

Informationsmöte har hållit med Pajala kommun inför deras yttrande. På mötet redogjorde för projektet Malmtransporter i Norrbotten och projektet Malmtransporter Kaunisvaara – Svappavaara.

Rennäringen

I arbetet av framtagandet av PM Förutsättningsanalys Rennäring har samråd har hållits med berörda samebyar. De synpunkter som framfördes muntligt vid mötena skrevs ner i minnesanteckningar. För de samebyar som har verksamhet inom förstudieområdet sammanfattas dessa nedan. (*Anm: endast Sattajärvi berörs av vägplanen*)

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 renskötsel. Slutligen, den nya renskötselkonventionen oroar då samebyn riskerar att förlora områden i dess norra delar.

Trafikverket svarar 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 från allmänheten

Synpunkter vid allmänna samrådsmöten

Samrådsmötet hölls i Träffen i Anttis den 28 mars 2012.

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

Fråga 3

Ett problem är att trafiken håller hög hastighet genom byarna och åtgärder de kunde tänka sig var hastighetskamera samt hastighetssänkande åtgärder.

Trafikverket

Lastbilarna som kör malmtransporterna kommer att hålla 80 km/timme som maxhastighet och att de kommer att övervakas via GPS.

Ytterligare synpunkter från mötet:

Bland byborna finns en önskan att bebyggelse och bosättning ska ske i byarna, inte bara koncentreras till tätorten Pajala.

Önskemål finns om gång- och cykelväg från Pajala flygplats och västerut.

Mötesdeltagarna tyckte att det var viktigt med bättre belysning vid vägen genom byarna.

De vill gärna se fortsatt samråd med byborna.

Många mötesdeltagare såg stora fördelar i att genvägen mellan Kaunisvaara och Junosuando anläggs.

Skriftliga synpunkter från allmänheten

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

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

Privatperson (2)

Privatpersonen tycker att det realistiska alternativet för framtiden är att bygga järnväg mellan Kaunisvaara - Svappavaara. Under en övergångstid är kanske vägalternativet en förutsättning för att snabbt komma igång med verksamheten.

För vägalternativet är privatpersonens krav att fastighetens inomhusmiljö åtgärdas med bullerisolering av fönstren och utomhusmiljön med bullerskärm mellan vägen och fastigheten.

Trafikverket svarar

Trafikverkets uppdrag är att förbättra befintlig väg. Bullermätningar kommer genomföras och nödvändiga bulleråtgärder tas fram individuellt för varje fastighet.

Yttranden från myndigheter och organisationer

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

Yttranden från Pajala kommun

Pajala kommun anser inte att alternativ 1 är lämpligt utan ställer sig bakom alternativ 2. En utebliven genväg skulle medföra negativa konsekvenser för Pajala kommun och dess invånare.

Oavsett alternativ anser Pajala kommun att det ska anläggas en gång- och cykelbana där olycksrisken för oskyddade trafikanter bedöms som stor. Att bara anlägga vägren för oskyddade trafikanter är otillfredsställande eftersom vägen är snötäckt till stor del av året. Trafiksäkerhetsåtgärder bör göras oavsett antalet byinvånare utan bero på den faktiska olycksrisken.

I båda alternativen breddas och rätas den befintliga vägen. En rakare och bredare väg inbjuder till högre hastigheter och därför vore det lämpligt att begränsa hastigheten genom åtgärder i trafikmiljön i de samhällena som vägen passerar.

Längs väg 395 finns ett antal slambrunnar som med jämna mellanrum töms. För att tömningen även i fortsättningsvis ska kunna utföras, utan att olycksrisken ökar eller att framkomligheten begränsas, bör samband mellan tekniska enheten, Pajala kommun och Trafikverket initieras innan vägplan fastställs.

Mycket positivt att frågorna kring bullerstörningar och trygghet i byarna kommer att behandlas.

Pajala kommun undrar hur projektmålen kommer att följas upp av Trafikverket. Pajala kommun vill att byarna fanns beskrivna i en förutsättningsanalys. Då skulle det vara lätt för Pajala kommun, Trafikverket och de boende i byarna att följa upp projektmålen.

De tycker att det är olyckligt att beslutet om en eventuell genväg dröjer. Pajala kommun är emot en lösning i vilken malmtransporter långsiktigt sker per lastbil.

Trafikverket svarar

Trafikverkets uppdrag är att förbättra befintlig väg och att förbättra förutsättningarna att gå och cykla inom byarna.

Varje förstudie tar om hand de specifika intressen som är för respektive by, förutsättningsanalyserna är till för att säkra dem som har intresseområden som sträcker sig över flera förstudieområden.

Projektmålen följs upp genom mätningar där så är möjligt (exempelvis bullermätning, anmälda olyckor m.m.)

Yttrande från Havs- och vattenmyndigheten

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

Bilaga 2 Samrådsyttrande och beslut från länsstyrelsen



BESLUT

Datum
2012-06-29

Diarienummer
343-5289-12

I (3)

Trafikverket
Ärendemottagningen
Gun-Marie Mårtensson
Box 810
781 28 BORLÄNGE



Samråd och beslut om betydande miljöpåverkan projektet malmtransporter Kainisvaara – Svappavaara väg 395 delen Autio - Tornefors inom Pajala kommun, TRV 2012/19444

Beslut och motivering

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

Beslutet får inte överklagas särskilt.

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

Samråd

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

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

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

Utöver det som redovisas i samrådshandlingen bör MKB redogöra för projektets påverkan på våtmarker, vattendrag samt friluftsliv ur såväl lokalt/regionalt perspektiv som nationellt dvs riksintresset för naturvård och friluftsliv.

Med hänvisning 14 b § Väglagen är det länsstyrelsens mening att man bör överväga att genomföra en vägutredning som nästa steg i projektet med alternativet att behålla befintlig väg. Detta då ett av åtgärdsförslagen på befintlig väg är beroende av byggande av genvägen och att det i annat fall kan vara svårt att jämföra alternativen med varandra.

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

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

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

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

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

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

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

Eventuella förorenade områden längs med vägprojektet måste redovisas.

Påverkan och konsekvenser för de fornlämningar som finns i vägens omedelbara närhet och som kan komma att beröras av åtgärderna ska beskrivas tillsammans med förslag på skyddsåtgärder. Det är viktigt att redovisa hur bedömningarna har gjorts, även för de närliggande lämningar som har bedömts att inte påverkas. Samma beskrivningar och bedömningar ska göras för utpekade områden, broar och vägar. Man bör även redovisa vilken hänsyn TRV kommer att ta gällande övriga kulturhistoriska lämningar inom området. Det kan vara lämpligt att redovisa lämningarna i en tabell samt med



Länsstyrelsen
Norrbotten

3 (3)

BESLUT

Datum
2012-06-29

Diarienummer
343-5289-12

detaljkartor. Om utpekade objekt eller vägar inte kan bevaras ska det anges vilka dokumentationer man avser att genomföra innan bron tas bort och var dokumentationsmaterialet sedan ska förvaras.

Under sommaren 2012 kommer en arkeologisk utredning att genomföras längs aktuell sträcka, resultatet av den bör inarbetas i kommande KMB.

Utöver Palokorva finns en till miljö som Länsstyrelsen skyltar i fornvårdsprogrammet, det är Tervaniemi ca 1,2 mil väster om Pajala. Eventuell påverkan på dessa två fornvårdsmiljöerna ska redovisa och då inte endast om själva lämningarna påverkas utan även om t ex skyltar och stigar berörs samt hur området som sammanhängande kulturmiljö påverkas.

Kartor i handlingen ska redovisa registrerade lämningar och det är bäst att göra det med punkter (förutom ytor och linjer) kartan på sidan 17 visar fornlämningarna med tecknet (, vilket gör den svår att tolka.

Slutligen bör riksintresset för väg 99 korrigeras. Riksintresset för väg 99 går fram till korsningen i Autio för att sedan följa väg 395 till Vittangi.

Bakgrund

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

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

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

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

Katarina Rönnbäck

Katarina Rönnbäck

Bo Erik Ekblom

Bo Erik Ekblom

Kopia till (via E-post)
Nä Lantbruksenheten
Nä Plan och bostadsenheten
M Miljöskyddsenheten
M Naturvårdsenheten
M Kulturmiljöenheten
M Naturresurs och rennäringssenheten



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

www.trafikverket.se