

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING FÖR VÄGPLAN

Projekt Malmtransporter Kaunisvaara–Svappavaara Delen Väg 395 Junosuando by

Pajala kommun, Norrbottens län

BD-132256–395

2014-05-22 Kompletterad 2014-12-01



Titel: Miljökonsekvensbeskrivning för vägplan, delen väg 395 Junosuando by
Dnr: TRV 2012/64921
Utgivningsdatum: 2014-05-22 Kompletterad 2014-12-01
Utgivare: Trafikverket
Kontaktperson: Gun-Marie Mårtensson
Konsult: Sweco
Uppdragsansvarig: Thomas Sällström
Deluppdragsansvarig: Bodil Öhman
MKB: Britta Pedersen
Bullerberäkning: Linda Grenvall
GIS: Tobias Lustig
Interngranskning: Leif Wiklund
Distributör: Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå
Telefon: 0771-921 921
Underlagskartor ©Lantmäteriet, dnr 109-2010/2667



Innehåll

Sammanfattning.....	4
Inledning.....	6
Bakgrund	6
Brister och problem	6
Vägplanen	7
Väg- och trafikförhållanden	7
Tidigare utredningar och samråd.....	7
Kommunala planer	9
Riksintressen och Natura 2000	9
Beskrivning av projektet	10
Alternativa utformningar och motiv till valt utförande	11
Avgränsning.....	14
Nollalternativ.....	14
Miljökonsekvenser	15
Landskapsbild	15
Naturmiljö	19
Friluftsliv	25
Kulturmiljö	28
Boendemiljö och hälsa	29
Rennäring	39
Vattenresurser och dricksvatten	41
Jord- och skogsbruk.....	44
Masshantering och förorenade områden	45
Störningar och påverkan under byggtiden	47
Uppföljning.....	48
Miljömål.....	49
Nationella miljömål	49
Projekt mål	49
Allmänna hänsynsregler	50
Miljö kvalitetsnormer	51
Kommande sakprovningar	51
Källor.....	52
Tryckta referenser	52
Elektroniska referenser	53
Bilaga 1. Utdrag ur samrådsredogörelsen.....	54
Bilaga 2. Länsstyrelsens samrådsyttrande och beslut.....	68
Bilaga 3. Bullerkartor med skyddsåtgärder (separat)	
Bilaga 4. Bullertabell med läsanvisningar (separat)	

Sammanfattning

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

Denna vägplan omfattar väg 395 på delsträckan genom Junosuando by. Sträckan är ca 4,4 km lång.

Befintlig väg följs och breddas. Sidoområden ses över, block och sten inom vägområdet tas bort. Räcken byts ut och förlängs och tillkommer även på en del av sträckan. Uttjänta väg- och sidotrummor byts ut. Vägdiken och utlopps diken rensas för att få en fungerande avvattning.

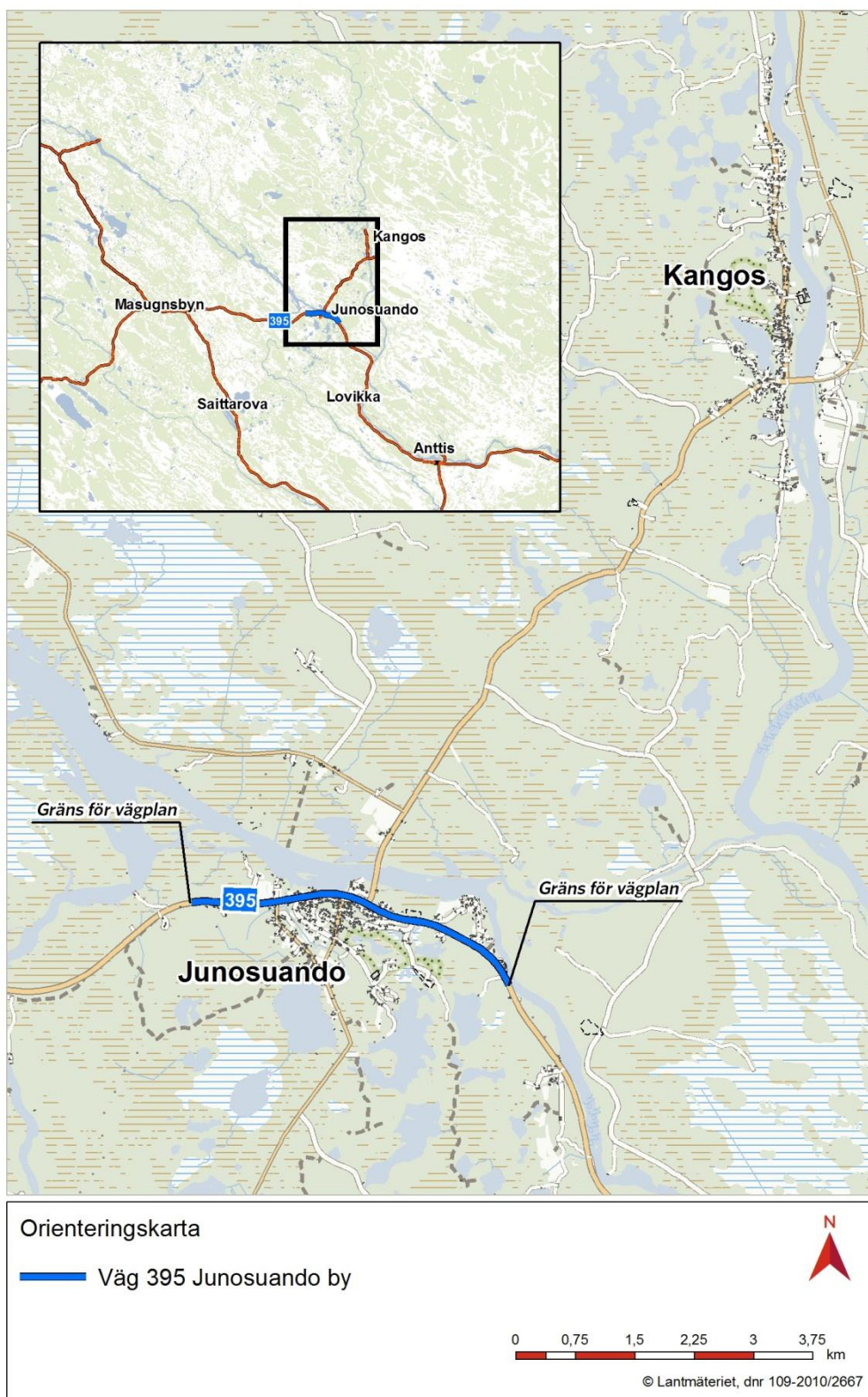
Gång- och cykelbana anläggs längs merparten av sträckan, kantstensbunden intill väg 395. I Junosuandos utkanter görs en bredare vägren istället för gång- och cykelbana. Belysning byts ut och anpassas till oskyddade trafikanter. Nya passagepunkter tillkommer.

Nollalternativet innebär att den framtida trafiken går på befintlig väg. Endast fasadåtgärder görs för att dämpa vägbullret för de boende. I nollalternativet kommer den ökade trafiken att ge upphov till bullerstörningar för de boende och försämrad trafiksäkerhet för de oskyddade trafikanterna och därmed stora konsekvenser för de boende. Vid en trafikolycka kan föroreningar även ge stora konsekvenser för samhällets vattentäkt. För friluftslivet, liksom för rennäringen innebär nollalternativet måttliga konsekvenser. Konsekvenserna för naturmiljön bedöms också som måttliga då bullerstörningar påverkar viktiga fågellokaler till viss del. För landskapsbild, kulturlandskapet, skogs- och jordbruk bedöms konsekvenserna som små. Vad gäller masshantering och förorenade områden ger nollalternativet inga konsekvenser.

Vägplanen innebär att trafiksäkerheten förbättras för de oskyddade trafikanterna jämfört med nollalternativet. För boendemiljön kan konsekvenserna bli stora avseende buller då ett flertal av de boende i Junosuando har tackat nej till Trafikverkets förslag på bullerskyddsåtgärder. Däremot blir konsekvenserna endast små till måttliga ur den aspekten att strukturer och visuella samband i stor utsträckning kvarstår genom byn och visuella barriärer bara uppstår i begränsad omfattning (boendemiljö och landskapsbild). Vägplanen innebär minskad olycksrisk vid vattentäkten och därmed minskad risk för ett eventuellt utsläpp. Konsekvenserna för naturmiljön blir liksom i nollalternativet måttliga, likaså konsekvenserna för rennäringen. För friluftslivet, kulturmiljön samt jordbruket blir konsekvenserna små. Vad gäller masshantering och förorenade områden bedöms konsekvenserna bli små.

Ingen påtaglig skada bedöms uppkomma för något riksintresse.

Projektet bedöms inte påverka bevarandestatusen för Natura 2000-arter eller -naturtyper.



Karta 1. Översiktskarta med aktuell del av väg 395.

Inledning

Bakgrund

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

Malmtransporter i Norrbotten (MINE)

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

Malmtransporter Kaunisvaara-Svappavaara (MaKS)

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

Sträckan delas upp i ca 20 etapper, där vägplaner och bygghandlingar tas fram succesivt under 2012–2014. Delen på E45 har rustats upp under 2012. Entreprenader pågår på väg 99, E10 och 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 planläggningsprocessen och är ännu inte prövad och fastställd av Trafikverket.

Brister och problem

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

Redan idag har väg 395 bärighetsskador. Vägens ytstandard och bärighet kommer att försämrast kraftigt om inte åtgärder vidtas.

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

Vägplanen

Ändamålet med vägplanen för väg 395, delen Junosuando by är att:

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

Vägplanen omfattar väg 395 genom Junosuando by, se karta 1. Sträckan är ca 4,4 kilometer lång.

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

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

Väg- och trafikförhållanden

Väg 395 är belagd och har den högsta bärighetsklassen, BK1. Bredden på väg 395 genom Junosuando varierar mellan 6,5- 7 m. Hastighetsbegränsningen varierar längs sträckan mellan 90, 80 och 60 km/h i timmen med den lägsta hastigheten i byns centrala delar.

År 2013 trafikerades väg 395 genom Junosuando av ca 965 fordon per dygn (årsmedeldygnstrafik, ÅDT) varav ca 157 var lastbilar. Utvecklingstrenden är att trafikmängderna kommer att öka i och med gruvnäringen och år 2015, när malmtransporterna är i full drift, förväntas trafikmängderna genom Junosuando bli ca 1550 fordon per dygn år, varav ca 550 lastbilar.

En etablering för förarbyten för personal som kör malmtransporter finns i Junosuando. Anläggningen ligger i samhällets västra del, med in- och utfart från väg 395.

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

Väg 395 trafikerar av busslinjerna 51 och 53 mellan Svappavaara–Pajala.

Oskyddade trafikanter rör sig längs aktuell sträcka av väg 395. Ingen gång- och cykelväg finns idag inom området. Då sträckan går genom Junosuando by finns både gott om boendemiljöer och målpunkter längs sträckan. I kartmaterial om barns skol- och fritidsvägar, vilket finns redovisat i samrådsunderlaget, framgår att många barn använder sig av huvudvägarna för trafik i Junosuando, både som skolvägar och som fritidsvägar.

Vägen ingår i Sverigeleden för cykel delen Karesuando – Karungi.

Tidigare utredningar och samråd

Under hösten 2011 genomförde Trafikverket en åtgärdsvalsstudie (Åtgärdsval Kaunisvaara-Malmbanan och Pajala med omnejd), där ett stort antal åtgärder från alla stegen i fyrstegsprincipen studerades, och kombinerades till 4 olika åtgärds paket. Trafikverket valde att arbeta vidare med åtgärds paket 3: En Genväg mellan Kaunisvaara och Junosuando samt upprustning av befintlig väg mellan Kaunisvaara och Svappavaara med förbifarter i Masugnsbyn, Junosuando och Vittangi.

En förstudie togs fram av Trafikverket 2012. I förstudien för väg 395, delen Junosuando redovisades två alternativ, dels upprustning av befintlig sträckning och dels en förbifart söder om Junosuando. Länsstyrelsen fattade beslut om betydande miljöpåverkan (2012-10-03) och Trafikverket beslöt att driva projektet vidare i en vägutredning för att jämföra de olika alternativa sträckningarna samt befintlig sträckning.

I och med en förändrad lagstiftning vid årsskiftet 2012- 2013 utgick begreppen förstudie och vägutredning och ersattes till stor del av vägplanens samrådsunderlag samt *Samrådshandling Vägplan Val av lokaliseringsalternativ*. Förstudien för Junosuando övergick därmed till att utgöra vägplanens samrådsunderlag.

I dokumentet *Samrådshandling Vägplan Val av lokaliseringsalternativ* har de två lokaliseringsalternativen förbifart och upprustning av befintlig sträckning utretts djupare och konsekvensbedömt mot ett nollalternativ.

I en samlad bedömning har sedan de olika alternativen jämförts mot varandra avseende huruvida de uppfyller projektmålen. Nollalternativet bedömdes inte vara realistiskt och valdes därför bort. Alternativ Förbifart bedömdes inte ge måluppfyllelse för projektmål Samhällsutveckling efter som alternativet inte tillgodoser en livskraftig rennärning. Inte heller bedömdes alternativet Förbifart tillgodose projektmålet Natur- och kulturmiljö eftersom värdefulla naturmiljöer riskerar att påverkas negativt. För alternativ Befintlig väg bedömdes samtliga uppställda projektmål uppfyllas varför det alternativet bedömdes vara det sammantaget bästa alternativet. Trafikverket har sedan beslutat sig att gå vidare med detta alternativ och ta fram denna vägplan.

Samråd har hållits under hela processen enligt 6 kap 4§ miljöbalken samt 14b § väglagen. Trafikverket har använt sig av utökad samrådsrets eftersom projektet anses ha betydande miljöpåverkan.

Under upprättandet av förstudien har samråd hållits med Länsstyrelsen i Norrbottens län, Pajala kommun, berörd allmänhet, berörda organisationer samt enskilda berörda.

Under upprättandet av *Samrådshandling Vägplan Val av lokaliseringsalternativ* har samråd hållits med berörd allmänhet, Pajala kommun, Northland Resources AB, Northland Logistics AB, Clifton Mining samt enskilda berörda. Samråd med samrådshandlingen som grund har hållits med Länsstyrelsen i Norrbottens län samt Pajala kommun.

I förstudieskedet hölls ett möte med allmänheten i Junosuando den 11 juni 2012.

Under framtagande av *Samrådshandling Vägplan Val av lokaliseringsalternativ* hölls ytterligare ett samrådsmöte för allmänheten den 11 mars 2013 i Junosuando by.

Ett samrådsmöte för planutformning i denna vägplan som även utgjorde samrådsmöte om vattenverksamhet och Natura 2000 hölls i Junosuando folkets hus den 10 april 2014. Synpunkter från mötet av relevans för MKB sammanfattas här nedan:

- Bullerskärmaras inverkan på utsikten i byn diskuterades. Synpunkter att det förstör utsikten och ser tråkigt ut framkom.
- Förslag att sätta buskar istället för skärmar framkom. Trafikverket svarade att det inte ger tillräcklig bullerdämpning.
- Problem med trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter framkom. Många fordon håller inte hastighetsbegränsningarna vilket skapar en farlig trafikmiljö.
- Förslag framkom om genomsiktliga skärmar. Trafikverket svarade att beslut är taget att skärmar ska vara av trä, då genomsiktliga skärmar är dyra och kräver mycket underhåll.
- Problem med ökad saltning togs upp och fråga om brunnarna påverkas av detta.

– Vibrationsproblem framfördes och vibrationerna befarades föranleda risk för att avloppsledning går sönder.

– Problem med damning från lastbilar togs upp.

Övriga skriftliga och muntliga synpunkter som framkommit under samrådsmötena samt under samrådstiden, liksom samrådsyttranden från myndigheter och föreningar redovisas i en samrådsredogörelse. Samrådsredogörelsen följer hela projektet och uppdateras kontinuerligt. Utdrag ur samrådsredogörelsen för de samråd som hållits fram till den 10 april, med det som är av relevans för miljön bilägges denna MKB (bilaga 1). Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan bilägges även MKB:n (Bilaga 2).

Kommunala planer

Pajala kommun har en översiktsplan, antagen 14 juni 2010.

Delar av Junosuando by är detaljplanlagt. Två gällande detaljplaner i Junosuando by berör väg 395. Det är förslag till ändring och utvigning av byggnadsplan för Junosuando kyrkby respektive byggnadsplan för Junosuando (Mäkitörmä). Vägplanen medför behov av detaljplaneändringar och arbetet med framtagande av nya detaljplaner för området pågår parallellt med vägplanen.

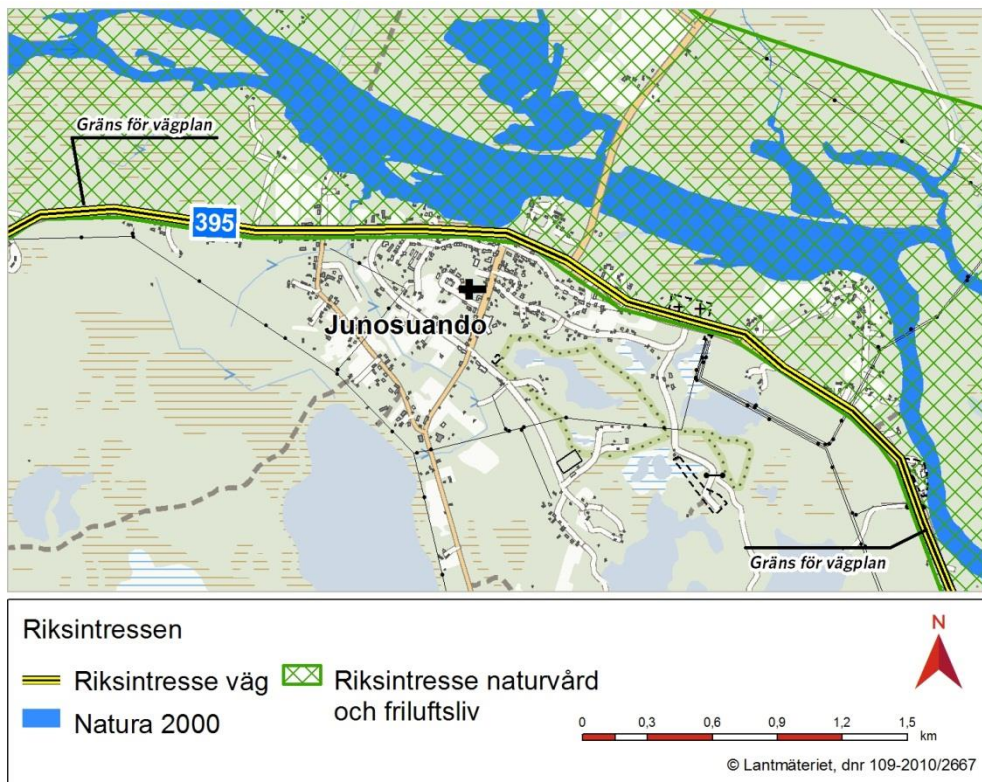
Riksintressen och Natura 2000

Torneälven är av riksintresse för naturvård och friluftsliv enligt 3 kap 6 § miljöbalken. Väg 395 är gränsen för riksintresseområdet.

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

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 i karta 2 samt i kapitlen om naturmiljö och friluftsliv.



Karta 2. Riksintressen i området.

Beskrivning av projektet

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

Vägen förstärks för att få avsedd bärighet. Höjden på vägen kan bli 15–20 cm högre än befintlig. Vägen breddas till 7, 25 m vid gång- och cykelbana och till 8 m belagd väg där gång- och cykelbana inte finns. Vägen kommer också att genomgå några mindre plan och profilförändringar.

Sidoområdena ses över. Oeftergivliga föremål som träd, block och sten inom säkerhetszonen tas bort. Även slyuppslag ska röjas inom säkerhetszonen, som utgör vägområde. Säkerhetszonens bredd varierar beroende på släntutformning, bank/skärning, väggeometri, hastighet m.m., men är som minst 3 m vid 60 km/h.

Vägräcke byts ut och förlängs vid slänt mot Torneälven mellan km 67/450 och 67/525. Nytt vägräcke sätts vid bäcken Myllyjoki.

En 2,5 m bred gång- och cykelbana anläggs genom Junosuando. Gång- och cykelbanan anläggs som kantstensbunden intill väg 395, i öster längs vägens norra sida mellan Kenttävägen och Skyttevägen vid Junosuando kyrkogård. Vid Skyttevägen byter gång- och cykelbanan sida och följer sedan väg 395s södra sida västerut till Kangasvägen (karta 3).

Passager för oskyddade trafikanter utförs med förstärkt belysning samt sänkt kantsten, vid Skyttevägen, vid Kangosvägen, vid Lautakoskivägen, vid Kangasvägen samt vid Mäkitörmäsvägen.

I utkanterna av samhället, där vägbredden är 8 meter anläggs en breddad vägren på båda sidor av vägen.

Vägbelysningen byts ut längs hela sträckan. Nya stolpar och armaturer anläggs enligt följande: Vid gång- och cykelbanan längs väg 395 genom Junosuando anläggs en belysning som följer gång- och cykelbanan. Stolphöjden är här 5 meter, ljusstyrka och stolpavstånd är anpassade för att ge en god belysning för de oskyddade trafikanterna. Där gång- och cykelbanan byter sida byter även belysningen sida så att den hela tiden följer gång- och cykelbanan. Där gång- och cykelbana saknas längs sträckan sätts samma armatur men på högre stolpar (8 m) så att hela vägen belyses. I östra delarna av Junosuando anläggs belysningen på vägens norra sida. I västra delen av samhället anläggs belysningen längs vägens södra sida. Vid passagepunkter sätts även förstärkt belysning anpassad för övergångsställen.

Bullerskyddsåtgärder utförs för samtliga hus längs sträckan för vilka bullernivåerna med ökade trafikmängder kommer att överstiga riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå eller 70 dBA maximal ljudnivå. Bulleråtgärder utförs med fönster- och fasadåtgärder, samt där berörda fastighetsägare så önskar med bullervallar och skärmar. Bullerkartor med skyddsåtgärder medföljer denna MKB i en separat bilaga (Bilaga 3).

Hastighetsbegränsningar föreslås ändras så att den sträckan genom byn som idag har 60 km/h förlängs västerut. Likaså förlängs sträckan som idag har 80 km/h västerut. Utanför byn, där tidigare hastighet varit 90 km/h blir nu 100 km/h. Genom byn föreslås att hastigheten begränsas till 40 km/h för att öka trafiksäkerheten och minska bullernivåer. Beslut om hastighetssänkning tas av Pajala kommun inom tätbebyggt område och av länsstyrelsen utanför tätbebyggt område.

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

Väg och sidotrummor längs väg 395 förlängs och uttjanta byts ut. Nya trummor läggs ner så att den inte utgör något vandringshinder. Inga naturliga vattendrag berörs av trumbyten längs sträckan. Vid bäcken Myllyjoki görs anpassningar för utter i anslutning till befintlig trumma.

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

Breddning och återställande av diken samt bulleråtgärder medför att vägområdet generellt utökas på båda sidor.

Alternativa utformningar och motiv till valt utförande

Val av lokalisering

Lokaliseringsfrågan har utretts i *Samrådshandling Vägplan Val av lokaliseringalternativ*, där två alternativa lokaliseringar (Förbifart och Befintlig väg) har jämförts och konsekvensbedömts mot nollalternativet. Alternativen har sedan utvärderats utifrån deras möjlighet att uppfylla projektmålen och en rangordning har gjorts för att se vilket av alternativen som uppfyller varje mål på bästa sätt.

Alternativ Förbifart bedömdes inte uppfylla projektmålet för natur- och kulturmiljö, då alternativ sträcka byggs i obruten terräng vilket innebär negativ påverkan av våtmark med höga värden, samt risk för störning av fåglar i näraliggande fågelskyddsområde, vilket innebär att målet naturmiljö inte uppfylls. Alternativ Förbifart uppfyller inte heller

projekt målet samhällsutveckling då målet att verka för en livskraftig rennäring inte uppfylls eftersom förbifarten skulle gå genom område av riksintresse för rennäringen. Alternativ Befintlig väg uppfyller samtliga projektmål.

I en samlad bedömning motiveras valet att gå vidare med befintlig väg: *De fördelar alternativ Förbifart ger genom att det minskar trafikmängden på väg 395 genom Junosuando är inte stora jämfört med alternativ Befintlig väg. Boendemiljön samt tillgängligheten för oskyddade trafikanter säkerställs i alternativ Befintlig väg genom bullerskyddsåtgärder och åtgärder för gående och cyklister, som separerar dem från övrig trafik på väg 395. Tillgängligheten till älven är svår att säkerställa för båda alternativen, genom att malmtransporter går på väg 395, vilket gör att denna negativa konsekvens inte bedöms som alternativskiljande. Inte heller barns bästa bedöms vara alternativskiljande. Därmed bedöms inte de positiva konsekvenser alternativ Förbifart för med sig uppväga de negativa konsekvenser för rennäring och känsliga naturmiljöer. Alternativ Befintlig väg är sammantaget det bästa alternativet för Vägplan Junosuando by.*

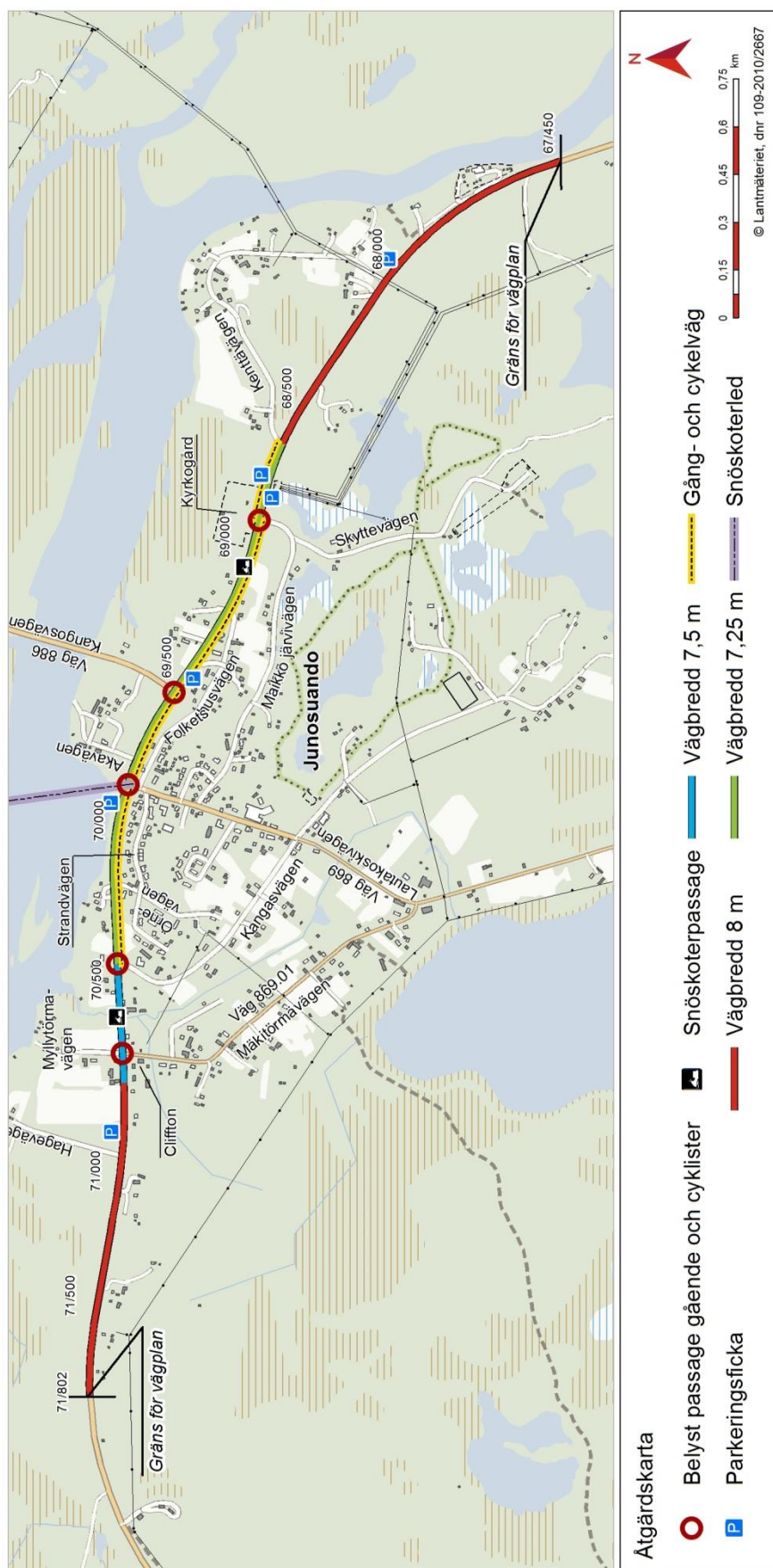
Trafikverket har därefter valt att gå vidare med alternativ Befintlig väg i vägplanen.

Alternativa utformningar inom vald lokalisering

Breddningen av vägen kan göras på olika sätt. I Junosuando by har breddning gjorts på dels södra sidan av vägen för att undgå att inkräkta på Junosuando vattenskyddsområdes brunnsområde samt på norra sidan för att så långt som möjligt även undgå att inkräkta på tomtmarker längs vägen.

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

En alternativ placering av gång- och cykelbana på norra sidan av väg 395 har studerats. Trafikverket har dock valt att gå vidare med förslaget att förlägga gång- och cykelbanan på södra sidan av vägen eftersom de flesta bostadshusen och de flesta målpunkterna i Junosuando finns på den sidan av vägen. Alternativet innebär även färre bilöverfarter än alternativet med gång- och cykelbana på norra sidan vägen.



Karta 3. Planerade åtgärder

Avgränsning

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

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

Av dessa intresseområden är för vägplanen särskilt viktiga aspekter hälsa och boendemiljö samt landskapsbild, medan rennäring och viltfrågor är relevanta endast i de delar av vägplaneområdet som ligger utanför tätbebyggt område.

Nollalternativ

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

Trafikmängder på väg 395 sträckan genom Junosuando

	Uppmätt ÅDT 2009	Uppmätt ÅDT 2013	Trafikprognos 2015 90-tons fordon
Total trafik	670	960	1550
Varav tung trafik	60	160	550

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 fler skyddsåtgärder för att mildra konsekvenserna av den ökade trafiken samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder genom byn.

Då inga åtgärder på vägen utförs i nollalternativet bedöms sträckan som befintlig miljö. Bulleråtgärder för nollalternativet utgörs därför av fasadåtgärder och utförs på de fastigheter som överstiger 65 dBA ekvivalent ljudnivå och 80 dBA maximal ljudnivå, enligt etappmål för befintlig miljö.

Vägplanens miljökonsekvenser jämförs med nollalternativet.

Miljökonsekvenser

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

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

Landskapsbild

Förutsättningar

Väg 395 är i sin helhet till största delen omgiven av skogar och myrar, där landskapsbilden ibland bryts av en utblick över Torne älv eller av att landskapet öppnar sig vid byar eller enstaka gårdar.

Den aktuella sträckan för denna MKB är 4,4 km lång och går genom byn Junosuando.

I byns västra och östra utkanter kantas vägen av barr-blandskog med enstaka hus och gårdar som vittnar om byns närhet. Närmare byns mitt öppnar landskapet sig, närheten till Torneälven, byns bebyggelse och öppna odlingslandskap skapar en öppen, pittoresk landskapsbild där vägen går mellan Torneälvens strand i norr och en de husbebyggda kullarna i söder.

Bostadsbebyggelsen ligger dels utspridd längs vägens norra sida, i älvens närhet, och dels mer samlad söder om vägen. I byn finns vegetation i trädgårdarna, uppvuxna träd, klippta gräsmattor, häckar och friväxande buskar och blommor.

Byns centrala delar utgörs av flera öppna landskapsrum med värdefulla vyer över bebyggelsen, odlingslandskapet och vattnet.

En kyrkogård ligger i byns östra utkant. Inne på kyrkogården växer stora björkar och kyrkogården är omgärdad av en stenmur.

Vid ett av husen i Junosuando finns en björkallé vid tomtgränsen. Många hus vid vägen har uppvuxen vegetation vid sina tomter. Trädrader utan alléstatus liksom uppvuxna häckar finns vid flera av husen vid vägen. En stor tall utgör ett solitärträd vid en av gårdarna i byn.

Väg 395 följer landskapets former och är anpassad till topografi. Bankar och skärningar förekommer i liten omfattning. Vägslänterna har ofta vegetation ända fram till körbanan. Vägen har landsvägskaraktär till största delen men i Junosuandos centrala delar har vägen mer karaktär av att vara byväg, där hus och trädgårdar ligger tätare vid vägen.

Landskapet i Junosuando är känsligt för de ingrepp som följer av en ombyggd väg, framför allt bulleråtgärder i form av plank och vallar.



Del av väg 395 genom Junosuando med byavägskaraktär. Husen ligger nära vägen.



Även i Junosuandos västra delar ligger hus och trädgårdar i nära anslutning till vägen.

Bedömningsgrunder

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

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

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

Effekter och konsekvenser

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

Nollalternativet

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

Vägplanen

För att åtgärda bullerpåverkan för de boende i Junosuando har Trafikverket tagit fram ett förslag med bullerskyddsåtgärder som omfattar bullerskärmar och vallar längs vägen. Förslaget skulle innebära att riktvärdena för buller inomhus skulle uppnås för de allra flesta fastigheterna längs vägen. Buller och boendemiljö beskrivs närmare i kapitel boendemiljö och hälsa.

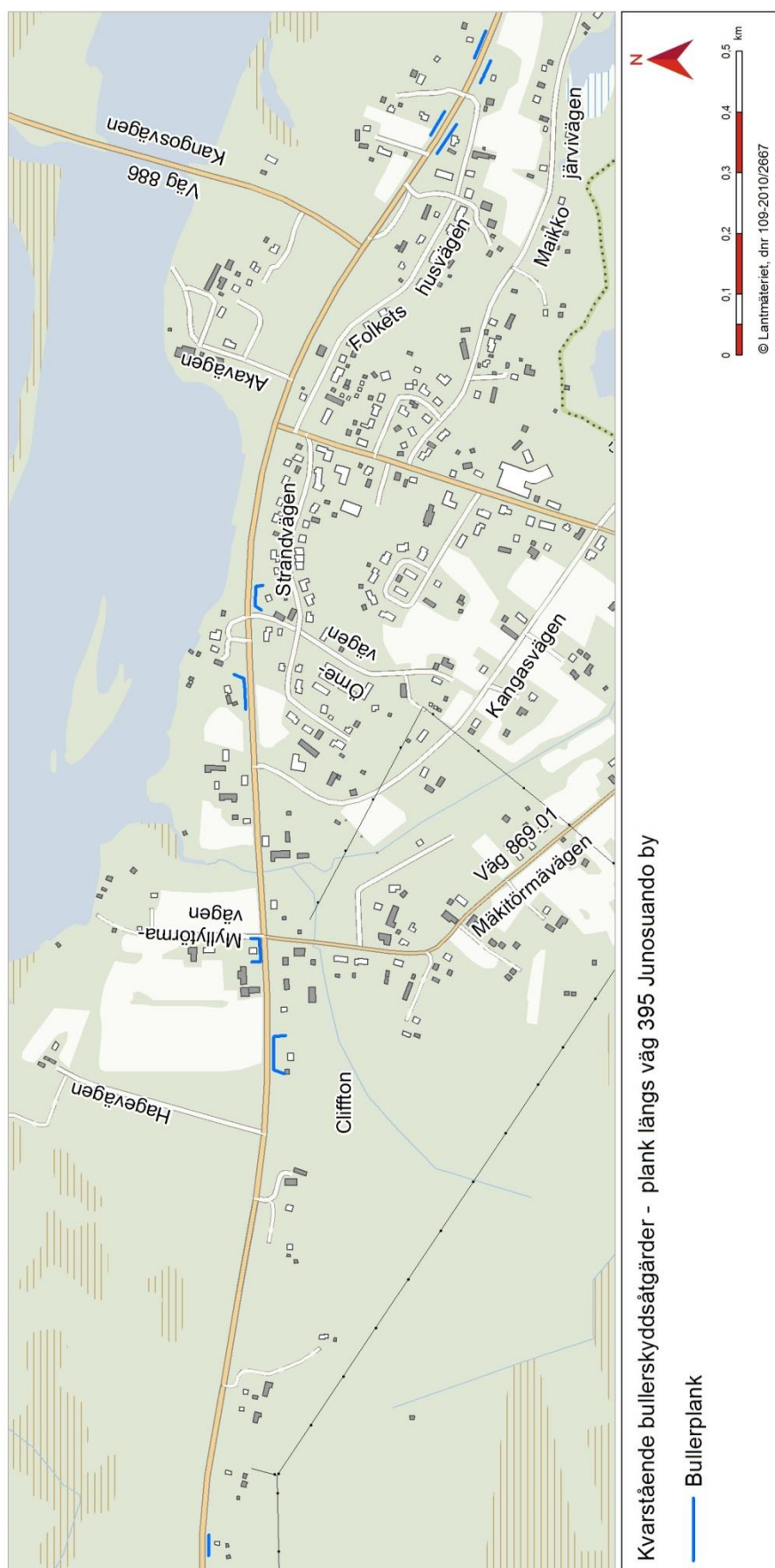
Ett flertal berörda fastighetsägare och boende längs sträckan har under samråd valt att tacka nej till de skärmar och vallar som Trafikverket erbjuder. Trafikverket avser att beakta inkomna synpunkter och sätter därför inte upp fysiska bullerskydd där de boende inte så önskar. En sammanställning av de fysiska bullerskydd som kvarstår efter beaktande av de boendes önskemål visas i karta 4.

Utformingen av plank följer i grunden samma formspråk som de skärmar som planeras och byggs i övriga delar av MaKS-projektet. I Junosuando är skärmarna 2,5 meter höga, faluröda och utförda i trä.

Belysningsstolpar och armaturer är anpassade till att ytterligare förstärka rumsligheten längs gång- och cykelbanan. Stolphöjden på 5 meter gör att belysningen koncentreras till gång- och cykelbanan och bidrar till en skala som är anpassad för de oskyddade trafikanterna. Belysningens skala signalerar även till fordonstrafikanterna att det är en bebyggd miljö och kan på så sätt påverka hastigheterna så att de hålls låga.

Vegetation i vägens närhet sparas i första hand, men på en del platser sammanfaller tänkta bullerskyddsåtgärder med befintlig vegetation. Solitärträd och uppvuxna trädtrader utan alléstatus kan på en del platser behöva tas bort i vägplaneförslaget där bullerskärmar behöver sättas upp, vilket också påverkar landskapsbilden.

Eftersom fysiska bullerskydd endast kommer att uppföras i begränsad omfattning kommer utblickar bara att påverkas lokalt och i liten grad. De visuella sambanden och orienterbarheten kommer i hög grad att bestå i byn. Konsekvenserna för landskapsbild blir små till måttliga.



Karta 4 Bullerskyddsåtgärder -bullerplank

Åtgärder i senare skeden

Åtgärder kan göras i senare skede för att förhindra att vägrummet inbjuder till högre hastigheter genom Junosuando. Exempelvis kan hastighetsbegräsningar, omkörningsförbud eller andra lösningar såsom fartkamera eller blinkande skyltar hjälpa till att hålla nere hastigheterna.

Naturmiljö

Förutsättningar

Natura 2000 och andra formella skydd

Torneälvens vattensystem i sin helhet har mycket höga naturvärden och utgör riksintresse för naturvård. I Junosuando förgrenar sig Torneälven i Tärendöälven som sedermera rinner ut i Kalixälven. En sådan flodförgrening som för över vatten från en älv till en annan kallas för bifurkation. Bifurkationen Tärendö älv, som för över cirka hälften av Torneälvens vatten till Kalixälven är skyddsvärd då den är en av världens största. Torneälven är också en viktig fågelflyttled och selens deltaområden är fågelrika häckningslokaler, vilket är en del av värdeomdömet för riksintresset.

Torneälven med biflöden utgör nationalälv och utgör en del av Natura 2000-området Torne- och Kalix älvsystem. Vattensystemet är en av de få oreglerade älvarna med ursprungliga, naturligt reproducerade bestånd av östersjölox och havsöring. Flera arter och naturtyper som ska skyddas enligt Natura 2000-direktiven finns representerade i vattensystemet. Av de arter som är utpekade finns kända förekomster utter i närheten av Junosuando. Lax och stensimpa förekommer i vattensystemet. Grön flodtrollslända har enligt Artportalen observerats vid Tornefors, söder om vägplaneområdet, vilket är den nordligaste observationen som gjorts. Inom Pajala kommun finns inga kända lokaler av flodpärlmusslor.

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.

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

I östra delen av byn finns en allé, vilken omfattas av biotopskydd.

Miljö kvalitetsnormer

Torneälven är ytvattenförekomst med fastställd miljö kvalitetsnorm, vilken är god ekologisk och kemisk status.

Vattendrag, våtmarker och skogliga värden

Torneälvens vatten rinner vid sidan av vägen i Junosuando. Mellan vägen och älven finns en flack strandäng.

Bäcken Myllyjoki rinner i en vägtrumma under väg 395 i västra Junosuando. En inventering av vägtrummor och broar för hela sträckan Kaunisvaara-Svappavaara har utförts av Länsstyrelsen i Norrbotten. Vägtrumman bedömdes vid inventeringen inte kunna utgöra vandringshinder eller partiellt vandringshinder för fisk. Däremot konstaterades att trumman inte är utteranpassad.

Inga våtmarker med utpekade naturvärden berörs av vägplanen.



Björkallé i östra Junosuando

Odlingslandskapet

Odlingslandskapet i Junosuando är småskaligt, ligger på båda sidor längs vägen vid Torneälven och i byn och är utpekade som klass 1 i länets program för bevarande av odlingslandskapets natur- och kulturvärden. Det hävdade landskap har goda förutsättningar för att hysa artrikedom. Utbredningen visas på karta 6 i kapitlet om Kulturmiljö, där även motiv för utpekande beskrivs.

Däggdjur

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

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

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

Utter, som är en Natura 2000-art, förekommer på många håll inom Torneälvens vattensystem och arten kan röra sig över långa sträckor. Det kan därför antas att utter finns i alla vattenmiljöer som är lämpliga för arten. I inventeringar gjorda mellan 1974 och 2007 visades på utterförekomst vid Junosuando.

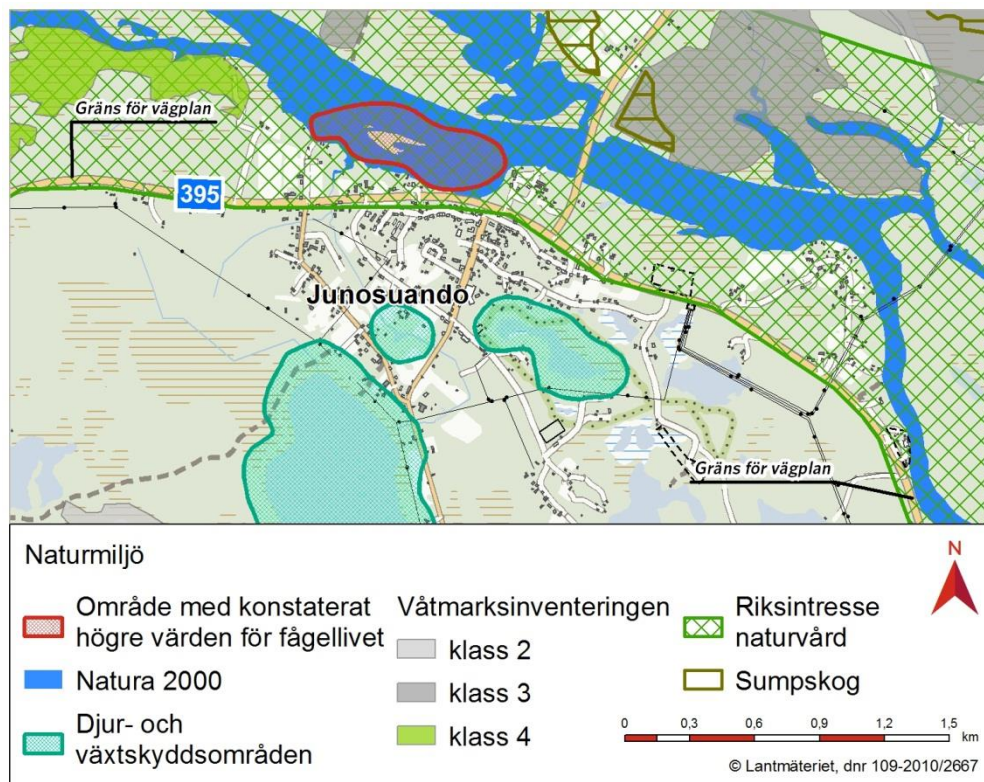
Naturvärdesinventeringar

En inventering av naturvärden längs sträckan har utförts under sommaren 2012. Inventeringen omfattar fjärranalys och analys av befintligt underlagsmaterial samt fältinventeringar med fokus på känsliga miljöer och arter som omfattas av artskyddsförordningen. Inga från inventeringen utpekade områden finns i utredningsområdet.

Inga artrika vägkanter finns i området.

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. I Junosuando finns Mustaniemenjärvi och Kaitjärvi fågelskyddsområden, vilka visas på karta 5 (djur- och växtskyddsområden). Fågelskyddsområdena ligger inte i anslutning till väg 395 och berörs inte direkt av vägplanen.



Karta 5. Naturmiljö

Under inventeringen identifierades en fågellokal i en grund och vegetationsrik del av Torneälven, i Junosuando, markerat som område med konstaterat högre värden för

fågellivet på karta 5. Lokalen bedömdes utgöra häckningslokal för ett relativt stort antal vanliga arter, däribland grönbena och drillsnäppa. Lokalen bedömdes även utgöra en relativt viktig rastlokal för främst änder, men även ett antal mindre vadare av flera arter, exempelvis brushane.

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)

Påverkan av befintlig trafik

Trafiken medför en störningseffekt för fågelfaunan i området. Den största effekten uppstår i anslutning till rastlokalen i Torneälven. Områdets öppna karaktär och direkta närhet till vägen gör att störningarna är märkbara. Det finns en risk att fåglar, känsliga för störning inte har vant sig vid den ökade trafiken med minskade lyckade häckningar som följd. De sjöar som ingår i Junosuando fågelskyddsområde ligger några hundra meter från vägen och påverkas inte i lika stor grad.

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

Bedömningsgrunder

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

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

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

Effekter och konsekvenser

Nollalternativet

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

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

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

Längs vägsträckan kommer trafikbullrets utbredning vid sidorna av vägen att variera på grund av bland annat landskapets topografi samt lägen på bebyggelse. Generellt kan

sägas att inom ett område av 200 meter från vägen kan ljudnivåerna vara upp till 45 dBA. 50 och 55 dBA överskrids upp till ca 100 respektive 60 meter från vägen. Trafiken på vägen kan alltså antas orsaka störningseffekt i nollalternativet i upp till en 400 meter bred zon längs vägen, jämfört med en idag ca 90 m bred zon.

Speciellt känsligt för framtida trafikbuller är den fågellokallokal i ligger i Torneälven. Grovt sett är det ca halva området som kommer att påverkas av bullernivåer högre än 45 dBA. I de sydöstra delarna av fågellokalen, närmast samhället och vägen, kommer bullernivåerna att ligga mellan 50-55 dBA och 55-60 dBA.

En artskyddsutredning har gjorts för att utgöra underlag för Länsstyrelsens synpunkter och vägledning när det gäller behovet av dispens enligt artskyddsförordningen. I utredningen har förutsättningar, påverkan samt betydelsen för bevarandestatus hos rödlistade arter och arter som är upptagna med bokstaven B i bilaga 1 till artskyddsförordningen och som påträffades under inventeringen i Junosuando beskrivits och analyserats. I utredningen görs bedömningen att fågelområdet vid Junosuando är en viktig viloplats (rastplats) av betydelse under sträcket, men att fågelmängderna inte utgör betydande delar av den regionala populationen. Området innefattar lämpliga habitat som utgör lämpliga häckmiljöer, men liknande förutsättningar bedöms dock finnas på andra ställen i älven uppströms och nedströms Junosuando. En viktig slutsats av utredningen är att det utpekade fågelområdet bara utgör en del av ett större rastområde för fåglar i Torneälven och att de höga antal fåglar som rapporterats från Junosuando bara delvis uppehåller sig i de delar av älven som kommer att påverkas av ökat vägbuller. Merparten av rastområdet i älven kommer inte att påverkas av det ökade bullret. Fågellokalens funktion bedöms inte sättas ur spel och de grunda stränderna och vattenområdets sammantagna ekologiska funktion som rastplatser i landskapet bedöms inte påverkas på ett sådant sätt att en dispensprövning enligt 4§ punkt 4 skulle aktualiseras. Fördjupad analys och bedömning finns i *Artskyddsutredning fågelokal Junosuando*.

Torneälvens betydelse som flyttled samt dess häckningslokaler är även en del av värdeomdömet för riksintresset Torneälven. I artskyddsutredningen påvisats att det område som påverkas av trafikbuller endast utgör en del av ett större rastområde för fåglar och att fågellokalens funktion inte bedöms sättas ur spel. Därför bedöms den påverkan som trafikbuller utgör inte medföra påtaglig skada på riksintresset för naturmiljö.

Konsekvenserna av trafikbullret för djur och fåglar i området bedöms bli måttliga, då delar av den viktiga rastlokal som finns i Torneälven kommer att få bullernivåer som påverkar fågellivet lokalt.

Vägen kan komma att saltas längs sträckan. 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 generellt 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. Konsekvenserna av saltning bedöms dock som små.

Sammantaget bedöms konsekvenserna för naturmiljön bli måttliga.

NATURA 2000: VATTENDRAGEN

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.

Under fågelinventeringen har ett flertal fågelarter påträffats vid Torneälven i Junosuando, bland annat Sångsvan, Stjärtand, Brushane och Grönben. Inga växtarter som är skyddade enligt artskyddsförordningen har påträffats i naturinventeringarna.

I en fördjupad artskyddsutredning görs bedömningen att dispens från bestämmelserna i artskyddsförordningen inte behöver sökas.

Vägplanen

Störningseffekten som den ökade trafiken medför i form av större risk för viltolyckor och minskad populationstäthet på grund av trafikbuller kvarstår i viss mån liksom i nollalternativet.

Vid fågellokalen i Torneälven har olika skyddsåtgärder utretts för att minska bullerstörningarna. Skärmar och vallar har bedömts som olämpliga på grund av bland annat terrängförhållandena på platsen. Stranden ligger lägre än vägen vilket innebär att det krävs höga skärmar (eller en hög vall) för att ge önskad bullerdämpande effekt. En sådan åtgärd tar mycket mark i anspråk och är olämplig då stranden utgör brunnsområde för Junosuando vattentäkt och ligger inom Torneälvens Natura 2000-område. Konsekvenserna för landskapsbild, boendemiljö samt kulturmiljö skulle också bli stora då bullerskyddet i hög grad skulle bryta det visuella sambandet mellan byn och Torneälven. Den skyddsåtgärd som bedömts som möjlig vid fågellokalen i Torneälven är att vägen beläggs av en finkornigare asfalt (max 11 mm), vilket ger en viss bullerdämpning. Trafikverket arbetar också för en sänkt hastighet genom Junosuando vilket skulle förbättra bullersituationen både för boende och för naturmiljön. Liksom i nollalternativet bedöms den påverkan som trafikbullret utgör inte medföra påtaglig skada på riksintresset för naturmiljö. Fågellokalens funktion bedöms inte sättas ur spel och de grunda stränderna och vattenområdets sammantagna ekologiska funktion som rastplatser i landskapet bedöms inte påverkas på ett sådant sätt att en dispensprövning enligt 4§ punkt 4 skulle aktualiseras. För fågellivet i Torneälven blir konsekvenserna något mindre än i nollalternativet.

Väg- och sidotrummor förlängs och uttjänta byts ut. Vid trumläggning tillses att det inte uppstår vandringshinder för fisk, oavsett om vattendraget är känt som fiskförande eller inte. Vid Myllyjoki behövs inget trumbyte göras utan befintlig trumma behålls. Utteranpassningar utförs i eller i närheten av befintlig trumma, aningen med spång eller torrtrumma, vilket bidrar till att uttern gynnas av åtgärderna jämfört med nollalternativet.

Vid vägdikenas anslutning till korsande naturliga vattendrag ska man avsluta diket på en sträcka före vattendraget, och låta vägdagvattnet passera genom och över naturlig

vegetation innan det hamnar i bäcken. På så sätt minskar grumling och föroreningar i bäcken. Vid bäcken Myllyjoki kan andra skyddsåtgärder för att minska risken för föroreningar i vattentäkten bli aktuella då bäcken ligger inom Junosuando vattenskyddsområde. En riskanalys för vattenskyddsområdet är under framtagande där behov av eventuella kompletterande skyddsåtgärder påvisas.

Åtgärderna med breddning och återställande av diken är begränsade och tar på de flesta håll 4-10 meter ny mark i anspråk på vardera sidan om vägen. För säkerhetszonen, där säkerhetshöjande åtgärder i form av exempelvis rövning sker, kan måttet öka till ca 15 meter som mest beroende på topografi och hastighet.

Att vägområdet utökas innebär att viss areal av naturmark kommer att tas i anspråk genom väg, diken eller säkerhetshöjande åtgärder (exempelvis rövning). Då inga områden med höga naturvärden finns identifierade vid vägen blir konsekvenserna av markanspråken för dessa åtgärder generellt små.

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.

Björkallén i östra Junosuando omfattas av generellt biotopskydd. Allén kommer att bevaras i förslaget. Hänsyn ska tas vid markarbeten intill allén.

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

Förslag till åtgärder i senare skeden

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

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

En hastighetsbegräsning vid fågellokalen vid Torneälven kan ge ännu bättre bullerdämpning. En hastighetssänkning från 60 km/h till 50 km/h bedöms tillsammans med den finkornigare asfalten kunna ge en bullerreduktion på 1-2 dB.

Friluftsliv

Förutsättningar

Hela Torneälvens vattensystem omfattas av riksintresse för friluftsliv enligt 3 kapitel 6§ miljöbalken med intresseaspekterna naturstudier, båtsport, kanotning, kulturmiljö och fritidsfiske.

För att ett område ska betraktas som riksintresse 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.

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

I området förekommer friluftsliv i form av exempelvis skid- och skoteråkning, bär- och svampplockning, jakt och fiske. I omgivningarna runt Junosuando bedrivs sportfiske både i de två älvarna samt i sjöarna söder om byn.

Grillplatser, skidspår, fågeltorn och små stugor i naturlandskapet söder om Junosuando vittnar om att området används för rekreation, I sjön Isojärvi finns en populär badplats. Badplatser finns även i Torneälven norr om väg 395 i Junosuando. Campingplats finns öster om Junosuando.

I Junosuando tätort finns sporthall, badhus, elljusspår, hockeyrink, fotbollsplan samt folkets hus med bio.

En skoterled korsar väg 395 i Junosuando.

Trafiken kan orsaka störningar och otrygghet för oskyddade trafikanter längs vägen.



Campingplats i östra Junosuando

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 upplevelsevärde försämras men möjligheten till rekreation kvarstår innebär det också måttlig negativ konsekvens.

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

Effekter och konsekvenser

Nollalternativet

Rekreationsområdena i vägens närhet vid Torneälvens strand påverkas av trafikökningen, upplevelsevärde försämras av trafikbullret och tillgängligheten mellan

de olika målpunkterna på båda sidor vägen försämras i och med trafikökningen och avsaknaden av trottoarer och passager.

Konsekvenserna bedöms därför till måttliga negativa.

Vägplanen

Ny gång- och cykelväg förbättrar säkerheten och tillgängligheten i Junosuando jämfört med nollalternativet för de oskyddade trafikanterna. Därmed förbättras tillgängligheten till olika målpunkter vilket är positivt för friluftslivet.

Projektet strider inte mot strandskyddets syften vad gäller friluftsliv, då allmänhetens tillgänglighet till Torneälven inte försämras.

Upplevelsevärde vid Torneälven kan lokalt påverkas av ökat trafikbuller, liksom i nollalternativet. Upplevelsevärde kan också påverkas lokalt av den förändrade landskapsbild som bullerskyddsåtgärderna ger.



Sparkåkare på väg mot Torneälven

Ingen påtaglig skada bedöms uppkomma på riksintresset för friluftsliv då ingen av bevarandaspekterna berörs mer än i liten grad.

Konsekvenserna för friluftslivet bedöms vara mindre negativa än nollalternativet, sammantaget små till måttliga.

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.

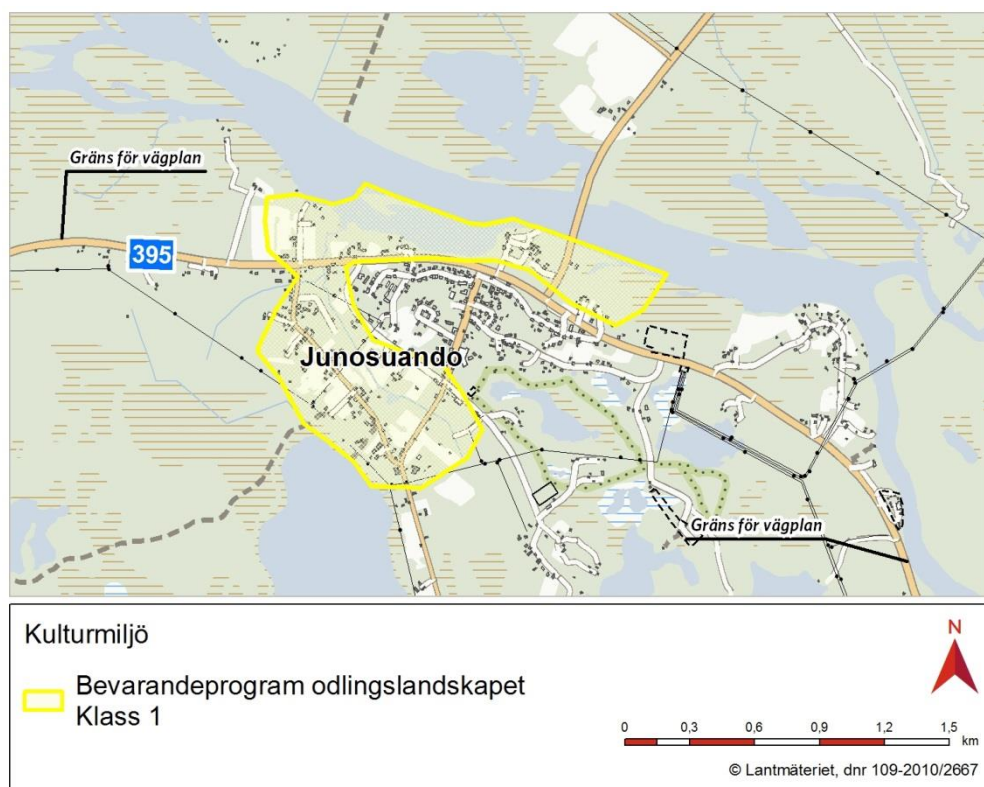
Skytning ses över för ökad tillgänglighet och synliggörande av områden av intresse för sina natur- och kulturvärden. Tänkbara målpunkter att se över skyltning och information är badplatserna i Junosuando samt fågellokalen vid Torneälven.

Kulturmiljö

Förutsättningar

Odlingsmarkerna i Junosuando finns med i länsstyrelsens program för bevarande av odlingslandskapets natur- och kulturmiljövärden i Norrbottens län. Odlingslandskapet i Junosuando är ett klass 1 område, vilket innebär att området har högsta naturmiljövärden och högsta kulturmiljövärden, ett område med mycket högt värde för odlingslandskapets bevarande. Det sammanfattande värdeomdömet lyder: ”*En för Tornedalen representativ natur- och kulturmiljö med ett välhävdat odlingslandskap.*”

Området är på samma gång en viktig naturmiljö, med förutsättningar för artrikedom, som en viktig kulturmiljö, vilken skapar sammanhang i bygden och berättar om dess historia. I Junosuando är de visuella sambanden mellan det låglänta odlingslandskapet och Torneälven viktiga ur ett kulturmiljöperspektiv då de historiskt utgjort livsvillkoren och försörjningen för byborna och tillsammans utgör ett historiskt kulturlandskap värdefullt att bevara. Området är idag i viss mån fragmenterat av väg 395.



Karta 6. Kulturmiljövärden

Det största hotet mot det öppna odlingslandskapet är att hävden ska upphöra med igenväxning som följd.

I detta kapitel koncentreras konsekvensbedömningen mot odlingslandskapets kulturella värden. Bedömning av odlingslandskapets naturvärden finns i kapitlet om naturmiljö.

Norrbottens museum har genomfört en särskild arkeologisk utredning för de delar av sträckan Kaunisvaara-Svappavaara som ska breddas och som inte tidigare omfattats av arkeologiska utredningar och inventeringar. Hela sträckan som ingår i denna vägplan omfattas. Utredningsområdet sträcker sig omkring 10-15 meter från befintlig väg. Inga fornlämningar påträffades vid inventeringen.

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

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

Den ökade trafikintensiteten, med fler fordon och ökat buller innebär att upplevelsen av odlingslandskapet i Junosuando förändras. Själva odlingsmarkerna ligger kvar och påverkas inte nämnvärt till sin storlek men landsvägen genom byn blir ett mer dominerande inslag i landskapet i och med trafikökningen. Strukturer och samband finns kvar visuellt i landskapet. Nollalternativet medför små konsekvenser för områdets kulturvärden.

Vägplanen

Planerade åtgärder längs vägen såsom breddning av väg, ny gång- och cykelväg samt bullerskyddsåtgärder påverkar kulturlandskapet på flera sätt.

I anspråkstagande av mark för väg och gång- och cykelväg är relativt små ytor vid vägen, vilket bara kommer att påverka odlingsmarkerna marginellt.

Fysiska bullerskydd kommer endast att utföras i begränsad omfattning och de visuella sambanden kan därför i hög grad bestå i byn. Inga bullervallar kommer att utföras längs sträckan och endast ett fåtal skärmar. Konsekvenserna för kulturmiljö blir därmed små. En sammanställning av de fysiska bullerskydd som kvarstår efter beaktande av de boendes önskemål visas i karta 4.

Förslag till åtgärder i senare skeden

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

Boendemiljö och hälsa

Förutsättningar

Boendemiljöer

Det bor 380 personer i Junosuando (SCB 2011). I tätorten finns flertalet boendemiljöer intill väg 395.

Rörelsemönster

I Junosuando ligger de flesta målpunkter och boendemiljöer söder om vägen men delar av bostadsbebyggelsen ligger längs eller norr om väg 395, samt även flera målpunkter, exempelvis badplatser, camping och kyrkogård.

En barnkonsekvensanalys har kartlagt barns rörelsemönster i tätorten och det har i analysen framkommit att väg 395 fungerar både som skolväg och fritidsväg för många av barnen. Då barnkonsekvensanalysen genomfördes våren 2012 framkom att de flesta barn på orten vid den tiden självständigt kunde gå och cykla och inte var beroende av sina föräldrar med undantag för några yngre barn. Den tunga trafiken på vägen hade då inte ökat.

Barnen har goda möjligheter att välja det lokala vägnätet men väljer ibland ändå väg 395 eftersom den är bredare och bättre att cykla på. På vissa sträckor där barn har behov att röra sig saknas andra alternativ. Barn som bor norr om väg 395 måste korsa den. Barnen passerar väg 395 där det passar eftersom det inte finns anvisade platser för passage över vägen. Flera barn på tätorten har angett att korsning väg 395 med väg 869 är särskilt farlig.

I barnkonsekvensanalysen har just barnens perspektiv och rörelsemönster undersökts. Resultaten kan dock ge en vägledning även av hur rörelsemönstren ser ut för Junosuandos övriga innevånare, då man kan anta att rörelsemönstren liknar barnens. Andra målpunkter kan också finnas för Junosuandos vuxna befolkning som inte framkommit i barnkonsekvensanalysen, exempelvis kyrkogården i östra Junosuando.

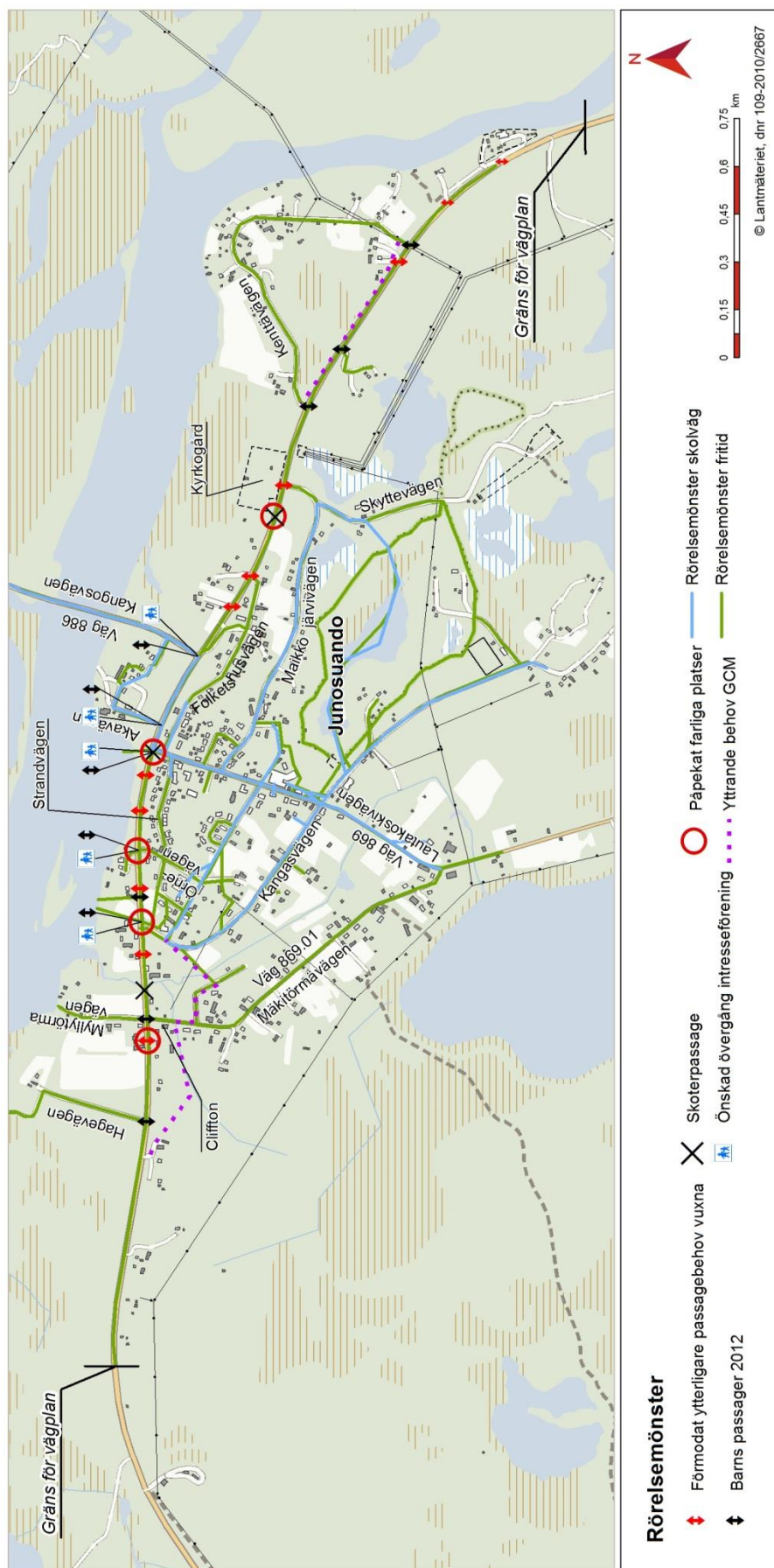
Barriäreffekter i boendemiljön

Barriäreffekter i boendemiljöer kan sägas ha två dimensioner. Den fysiska barriäreffekten innebär ett hinder att röra sig fritt mellan två platser. Den visuella barriäreffekten innebär ett visuellt hinder mellan betraktaren och det man vill se.

Visuella och fysiska barriärer påverkar upplevelsen av platsen och känslan av trygghet i miljön.

Fordonstrafikens inverkan på trygghet, trivsel och framkomlighet för oskyddade trafikanter och de därtill följande effekterna på rörelsemönster ger upphov till en fysisk barriäreffekt som i sin tur påverkar människors hälsa negativt.

Vägens placering i landskapsrummet är centralt vad gäller de visuella aspekterna och eventuella visuella barriäreffekter. Vägen genom Junosuando innebär inte någon visuell barriär, då den följer landskapets former och ligger placerad låglänt genom byn.



Karta 7. Rörelsemönster och målpunkter i Junosuando tätort.

Buller

Buller definieras som oönskat ljud och kan påverka människors hälsa och välbefinnande både direkt och indirekt. De vanligaste effekterna är sömnstörningar och svårigheter att föra samtal utomhus men även ökad risk för hjärt- och kärlsjukdomar kan påvisas vid exponering för höga ljudnivåer i boendemiljön under lång tid.

Två mått används för att beskriva buller; ekvivalent ljudnivå som är ett medelvärde för ett dygn, och maximal ljudnivå som avser den högsta ljudnivån från enstaka fordon. Den ekvivalenta ljudnivån blir högre ju fler fordon som passerar, medan den maximala nivån istället är beroende av det fordon som bullrar mest.

Den stora andelen tung trafik kommer att påverka boende längs befintlig väg genom ökade bullernivåer. De ljudnivåer som uppstår när malmtransporter passerar är mycket hög. Beräknade nivåer upp till 95 dBA vid fasad förekommer. De beräkningar som utförts har tagit hänsyn till att de fordon som kommer att trafikera sträckan är tyngre än vad som normalt är tillåtet på svenska vägar.

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.

Trafikverkets etappmål för befintlig miljö:

- 65 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus
- 55 dBA maximal ljudnivå inomhus nattetid

Trafikverkets inriktning för åtgärder i befintlig miljö utomhus är att med fysisk åtgärd nå bullernivåer som tillsammans med åtgärder vid källan kan nå riktvärdena.

Bullerskyddsåtgärder i form av fönsterbyten har utförts på de mest utsatta husen enligt etappmål för befintlig miljö, (se faktaruta). Efter genomförda åtgärder beräknas 37 bostäder exponeras för maximala ljudnivåer inomhus som överskrider det långsiktiga riktvärdet 45 dBA maximal ljudnivå inomhus. Även riktvärdet för ekvivalent ljudnivå inomhus riskerar också att överskridas för 32 hus. Riktvärdet för maximal ljudnivå på uteplats 70 dBA riskerar att överskridas för 44 fastigheter. Riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid fasad (55 dBA) riskerar att överskridas vid 32 bostadshus. Överskridandena av ekvivalenta ljudnivåer inomhus och utomhus är mindre till omfattning och storlek än överskridandet gällande maximal ljudnivå.

Vibrationer

I en bärighetsutredning för hela sträckan Kaunisvaara–Svappavaara har man identifierat sträckor där störande vibrationer i boendemiljöer kan befaras. En av dessa är längs väg 395 genom Junosuando. Bedömningen baseras på den befintliga vägens ojämnheter.

Risken för vibrationer beror också på jordarterna, där vibrationerna sprids lättare i finkorniga jordarter (silt, lera) än i grövre (morän, sand, grus).

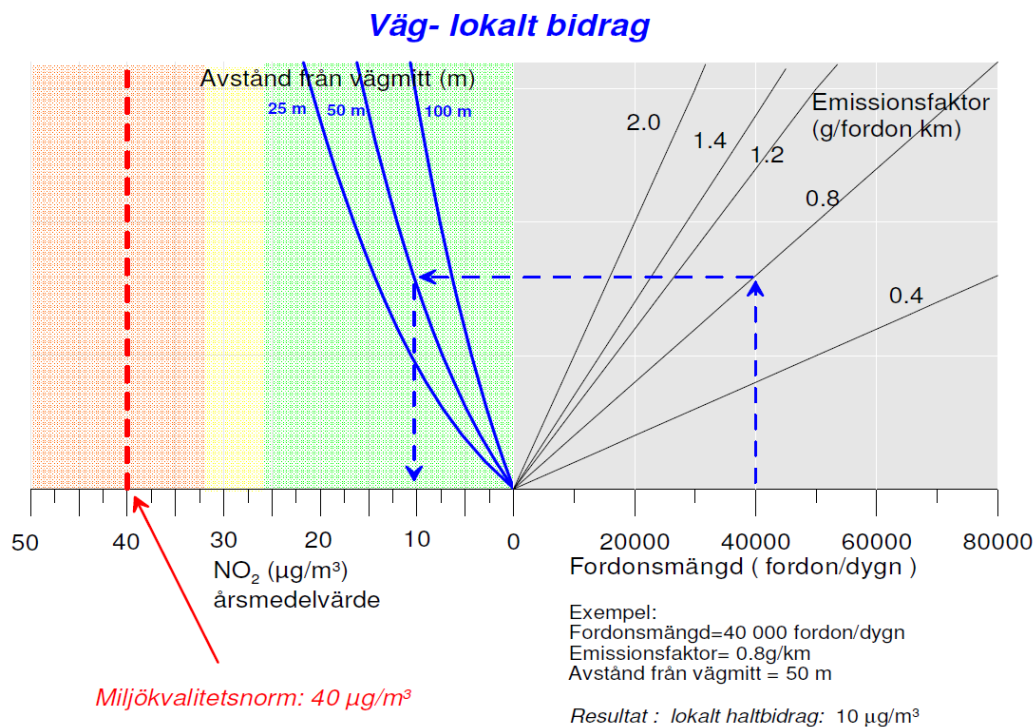
Det råder relativt goda markförhållanden genom den tätbebyggda delen av orten, men i västra delen förekommer sämre mark med risk för vibrationer. Det är dock även rimligt att anta att det förekommer siltiga (och möjligen även leriga) sediment närmast älven på andra delar. Norr om befintlig väg där väg 886 ansluter till väg 395 finns ett område där det kan förekomma risk för vibrationer i de älvsediment som finns där.

Luftkvalitet

Miljökvalitetsnormerna för luft överskrider inte men innebär ändå en viss hälsopåverkan. En viktig aspekt när det gäller den senaste forskningen kring hälsoeffekter och luftföroreningar är att inga helt säkra nivåer har kunnat identifieras utan alla minskningar eller öknings av luftföroreningshalten kan antas ha en påverkan på befolkningens hälsa särskilt vid långtidsexponering. Negativa hälsoeffekter på grund av luftföroreningar kan inte uteslutas.

Med aktuell trafikmängd ligger halterna långt under miljökvalitetsnormen för kvävedioxid och kväveoxider, maximalt omkring $10\mu\text{g}/\text{m}^3$ för årsmedelvärdet. Extremvärdena, så kallade 98-percentiler, som uppkommer vid exempelvis speciella vädersituationer följer samma mönster. De tunga malmtransporterna som utgör en mycket stor andel av all trafik längs sträckan sker med moderna nybyggda lastbilar med väsentligt högre krav på avgasrening än äldre lastbilar.

Miljökvalitetsnormen för partiklar bedöms inte heller överskridas. Det kan förväntas att perioden på våren med höga partikelhalter på grund av uppvirvlade slitagepartiklar på upptorkade vägbanor blir längre med de ökade trafikmängderna. Halterna brukar sjunka då dubbdäcken plockas bort och regn spolat vägbanan ren. Kravet som trädde i kraft vid årsskiftet 2012/2013 på dubbdäck för tunga lastbilar är inte gynnsamt ur luftmiljösynpunkt.



NOMOGRAM KVÄVEDIOXID

Nomogrammet kan användas för en grov bedömning av trafikens lokala bidrag till luftföroreningar, här årsmedelvärde av kvävedioxid, som har en miljö kvalitetsnorm. Bakgrundshalten, som är 4µg/m³ för landsbygd i Norrland, ska läggas till det lokala bidraget.

Den nedre utvärderingströskeln enligt miljö kvalitetsnormen är där det gröna fältet slutar, 26µg/m³. Extremvärdena, så kallade 98-percentiler, som uppkommer vid exempelvis speciella vädersituationer följer samma mönster. (källa: Trafikverkets handbok för vägtrafikens luftföroreningar)

Bedömningsgrunder

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

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

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

Effekter och konsekvenser

Nollalternativet

Den fysiska barriäreffekten för närboende förväntas vara stor år 2017, särskilt för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning på grund av den stora andelen tung trafik, avsaknad av gång-och cykelbanor och säkra passager. Det är särskilt svårt att passera och färdas vid väg 395 för dessa grupper. Flertalet barn kommer inte att kunna färdas självständigt på orten utan blir beroende av vuxna.

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

Då inga åtgärder på vägen utförs i nollalternativet bedöms sträckan som befintlig miljö. Bulleråtgärder för nollalternativet utgörs därför av de fasadåtgärder som utförs på de fastigheter som överstiger 65 dBA ekvivalent ljudnivå och 80 dBA maximal ljudnivå, enligt etappmål för befintlig miljö.

De boende exponeras för luftföroreningar, halterna ligger dock under miljö kvalitetsnormen.

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 får stora konsekvenser för de boende längs vägen, främst på grund av höga bullernivåer, men också för rörelsemönster då den ökade trafiken längs vägen och avsaknaden av gång- och cykelbana medför en försämring i trafiksäkerhet och trygghet för de oskyddade trafikanterna i Junosuando.

Vägplanen

En gång- och cykelbana anläggs längs väg 395 i större delen av tätorten vilket skapar bättre förutsättningar att röra sig längs vägen och avsevärt förbättrar tillgänglighet, trafiksäkerhet och trygghet för gående och cyklister jämfört med nollalternativet.

Boende i ortens västra delar är även i fortsättningen hänvisad till väg 395 när de går och cyklar men eftersom vägen breddas och vägrenen görs bredare blir det något tryggare och trafiksäkrare än nollalternativet. Den fysiska barriäreffekten kvarstår dock här för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Boende på norra sidan har behov att passera vägen utspritt längs hela sträckan för att ta sig till gång- och cykelbanan. På vissa av dessa platser förstärks belysningen för att öka trafiksäkerheten. Kantstenen sänks på gång- och cykelbanan för ökad tillgänglighet om det på motsatt sida vägen finns en enskild anslutning till bostadshus. Gång- och cykelbanan byter sida av väg 395 vid kyrkogården och där finns därför ett passagebehov av vägen. Där förstärks belysningen och kantstenen blir nedsänkt.

Förslag på bullerskydd före samråd

Trafikverket har under arbetet med vägplanen tagit fram förslag på bullerskyddsåtgärder med målet att de av riksdagen antagna riktvärdena för en god boendemiljö inte ska överskridas. De skyddsåtgärder som är bäst lämpade vid respektive hus har föreslagits. Bullerskyddsåtgärder har föreslagits för att, så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt, uppfylla riktvärdena gällande buller i bostäder. De åtgärder som har föreslagits utöver fönsterbyten är uppförande av bullerskyddsskärmar eller bullervallar. De föreslagna skärmarna är 2,5 och 3 meter höga, bullervallar varierar i höjd mellan 2-3 meter. Skärmar och vallar har placerats ut i den omfattning som ansetts vara möjlig med tanke på tillgänglighet till de hus som berörs.

Trots föreslagna åtgärder går det 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.

De framtida ljudnivåerna har beräknats med bedömd trafikmängd, trolig tillåten hastighet (40, 60 och 80 km/h längs sträckan), 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 som är inte känt.

Information om negativa hälsoeffekter av buller har redovisats vid samrådsmöte på orten. Efter samråd med de berörda fastighetsägarna längs sträckan och övriga innevånare i Junosuando by har synpunkter kommit in där det framgått att många av de som bor i anslutning till vägen inte vill ha bullerskärmar och vallar vid sina hus.

Några anser att bullerskärmar/vallar försämrar värdet på husen. Vissa vill ha fönsterbyte istället för att inte förstöra utsikten mot älven, som är en stor tillgång för byn.

De synpunkter som kommit in från allmänheten menar på att skärmarna förfular och att vackra Junosuando förlorar på att ha bullerskärmar och vallar, som ger barriäreffekt. De är måna om utsikten mot Torneälven, vilken ger byn attraktionsvärde. De poängterar att de vill att trafiken ska gå genom byn så att byn förblir livskraftig och att de inte anser att bullret från trafiken stör.

Ett fåtal fastighetsägare vill dock ha bullerskärmar. En vill ha inlösen och flytt p.g.a. att buller påverkar verksamheten. De som vill ha bullerskärmar vill kunna sitta ute på gården i lugn och ro samt önskar kunna sova med öppet fönster.

Trafikverket avser att beakta inkomna synpunkter från de boende och inte sätta upp skärmar och vallar där önskemålet från berörda fastighetsägare är att inte göra det. Detta innebär att riktvärdena för buller inte kan innehållas i lika hög utsträckning som det ursprungliga förslaget. Detta innebär att barriäreffekter som skärmar och vallar skapar kan undvikas längs delar av sträckan och att gång- och cykelbanan får en öppnare omgivning, vilket är att föredra ur trygghetsaspekt.

I tabellen nedan visas en jämförelse mellan nollalternativet, Trafikverkets förslag samt de kvarvarande bullerskyddsåtgärderna efter de boendes önskemål. Tabellen visar hur många hus som riskerar att få högre ljudnivåer än de långsiktiga riktvärdena samt hur många hus som riskerar särskilt bullerutsatt miljö.

Riktvärden	Antal bostadshus med risk för överskridna riktvärden.			
	<i>Vid noll-alternativet*</i>	<i>Enligt förslag med skärmar och vallar</i>	<i>Enligt planförslag där flera fastighetsägare tackat nej till skärmar och vallar</i>	<i>Överskrider med >10 dBA enligt planförslaget</i>
30dBA ekv inomhus***	21 (24)	0(0)	1(1)	troligen ingen
45 dBA max inomhus natt***	34 (27)	1(4)	4(4)	troligen ingen
55dBA ekv utomhus vid fasad	30	9	22, varav 18 hus får störd utomhusmiljö utan tyst sida. Måste söka sig bort från fastigheten för rekreation.	1
70 dBA max vid uteplats**	44	21	38, varav 18 hus får störd utomhusmiljö utan tyst sida. Måste söka sig bort från fastigheten för rekreation.	4, varav 3 inte har någon synlig uteplats vid fasad mot väg 395.

*Fasadåtgärder är utförda på bostadshus där ljudnivån överstiger 65 dBA ekvivalent ljudnivå och 80 dBA maximal ljudnivå, enligt etappmål för befintlig miljö. Nollalternativet finns med i tabellen som jämförelse, men omfattas egentligen inte av de riktvärden som anges i denna tabell.

**Ljudnivån är beräknad vid fasad, uteplatser är inte inventerade.

***För inomhusnivåerna redovisas dels antal hus där riktvärdena riskerar att överskridas i bottenvåningen. Inom parentes redovisas antal hus där riktvärdena riskerar att överskridas även på våning 1.

I riksdagens mål för att vid väsentlig ombyggnad uppfylla riktvärdena uttalas att i de fall utomhusnivåerna inte kan uppfylla riktvärdena bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

När fönsterbyten är genomförda beräknas de långsiktiga riktvärdena för inomhusmiljön att innehållas för de flesta av fastigheterna längs sträckan. Fyra fastigheter längs sträckan riskerar trots genomförda fönsteråtgärder att få högre bullernivåer inomhus än de långsiktiga riktvärdena. I bullertabellen (bilaga 4) visas inomhusvärdet för dessa fastigheter i grått. Då husens konstruktioner, vilka är okända, också påverkar inomhusljudet kan det i verkligheten vara så att riktvärdet ändå innehålls.

Negativ påverkan på de boendes hälsa till följd av buller kan inte uteslutas. Sömnstörningar bedöms vara den vanligaste följden av att människor störs av buller. Sömnstörningar kan få primära effekter (exempelvis svårigheter att somna, uppvaknanden och förändringar av sömndjupet, höjt blodtryck, ökad hjärt- och pulsfrekvens) men även sekundära effekter (exempelvis upplevelse av minskad sömnkvalitet, trötthet, nedstämdhet, olustkänsla och minskad prestationsförmåga).

Höga ljudnivåer när enstaka fordon passerar är en orsak till väckning och andra sömnstörningar. Flera undersökningar visar dock att upprepade störningshändelser med en ljudnivå under 45 dBA inte orsakar väckning. Vid maxnivåer på 50 dBA däremot uppger 10 % av de tillfrågade att de vaknar. I Junosuando kommer den tunga trafiken att gå genom byn dygnet runt. Ungefär nitton lastbilar per timme kommer att passera genom byn. Bullerstörningarna kommer att uppstå i det ögonblick varje lastbil passerar, varför maxnivåerna blir särskilt viktiga i bedömningen av de negativa hälsoaspekter som kan uppstå i Junosuando. Vid de fyra hus där riktvärdena för de maximala ljudnivåerna inomhus riskerar att överskridas kan störningarna bli påtagliga.

Att kunna sova med öppet fönster är i första hand en komfortfråga, en möjlighet som förhöjer livskvaliteten. I de flesta fall är det omöjligt att sova med öppet fönster trots att ekvivalentnivån ute är 55 dBA. För de hus där riktvärdena inomhus innehålls kan sömnstörningar uppstå om man vill sova med öppet fönster då ljudnivåerna utomhus är för höga vid många hus. Hur stora och var dess störningar kan uppstå beror förutom husets fasader på sovrummens placering i husen.

Andra hälsoeffekter såsom ökad stress, ökad risk för hjärt- och kärlsjukdomar och nedsatt prestationsförmåga kan också uppkomma av bullerstörning från vägtrafik. Forskning pågår kring sambandet mellan trafikbuller och hjärt- och kärlsjukdomar. Det är ännu för tidigt att dra några definitiva slutsatser men hälsofarorna med trafikbuller kan vara större än man tidigare trott. Exponering av trafikbuller kan leda till stressreaktioner som i sin tur ökar risken för högt blodtryck, kärlkramp och hjärtinfarkt. Det är dock svårt att få tillförlitliga mätningar eftersom symptomen utvecklas över tid och det faktum att buller utgör en av flera samverkande faktorer som bidrar till ohälsa, exempelvis ärftlighet och livsstil.

Där hus riskerar exponering för mer än 10 dBA över riktvärdena, betecknas det som särskilt bullerutsatt miljö. Risken för hälsopåverkan ökar vid högre ljudnivåer. Fyra hus riskerar särskilt bullerutsatt miljö.

Riktvärdena för buller i utomhusmiljö riskerar att överskridas för ett flertal fastigheter längs sträckan. 22 fastigheter riskerar att få ljudnivåer som överstiger riktvärdena för ekvivalent ljudnivå utomhus på marknivå. Vad gäller maxnivåerna riskerar 38 fastigheter att inte klara riktvärdena utomhus på marknivå.

Där bostäder utsätts för höga nivåer av buller utomhus är det att föredra att en ljuddämpad eller tyst sida finns, (mindre än 45 dBA dygnsekvivalent ljudnivå för tyst och 45-50 dBA för ljuddämpad samt 70 dBA maximal ljudnivå för båda). Vid nybyggnation är det lämpligt att sovrum förläggs mot den tysta sidan och att utomhusmiljön på den tysta/ljuddämpade sidan har visuella och akustiska kvaliteter. De flesta av fastigheterna längs vägen bedöms få en sida av huset som kan betecknas som tyst eller ljuddämpad, men för 20 hus kommer utomhusnivåerna enligt beräkningarna inte ner i dessa värden.

Detta innebär att 20 hus längs sträckan kan komma att få höga bullernivåer på hela sin närmaste utemiljö. Fyra av dessa hus riskerar också att få högre bullernivåer inomhus än det långsiktiga riktvärdet.

Hur bullret upplevs påverkas bland annat av hur ljudbilden ser ut i övrigt i miljön. Närhet till ostörda miljöer är viktig. Människor som bor i en bullerutsatt miljö bör ha en möjlighet till rekreation inom promenadavstånd. I Junosuando är bullerkällan lokalt knuten till vägen och samtliga av de boende längs sträckan har närhet till ostörda miljöer, och för många blir konsekvensen av vägplanen att de behöver söka sig bort från sina tomter för en rekreativ utomhusvistelse.

ANPASSNING AV BERÄKNINGSMODELL FÖR BULLER

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

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

En annan aspekt att beakta är i vilken utsträckning människor vistas i den bullerutsatta miljön. En person som är hemma på dagarna i en bullerstörd boendemiljö exponeras för de höga nivåerna i högre grad än den som yrkesarbetar eller går i skola.

En sammanställning av de fysiska bullerskydd som kvarstår efter beaktande av de boendes önskemål visas i karta 4. Kartor över framtida ljudnivåer utomhus med planerade bullerskyddsåtgärder redovisas i kartor, bilaga 3. En detaljerad redovisning för varje fastighet finns i bullertabell, bilaga 4.

Vibrationsstörningar från vägtrafik är relativt sällsynt, däremot är inte effekten från 90 tons lastbilar känd. Vägplanen ger bättre förutsättningar för låga vibrationsnivåer eftersom vägen kommer att få en jämnare yta vilket bidrar till mindre vibrationskrafter än i nollalternativet. På de ställen läng sträckan där risk föreligger för vibrationer på grund av lösa sediment kommer detta att beaktas i bygghandlingsskedet vid projektering av vägkropp och vägunderbyggnad.

Konsekvenserna blir stora vad gäller buller då riktvärdena riskeras att överskridas i ett stort antal fall utomhus, och i ett fåtal fall även inomhus. Konsekvenserna blir små vad gäller barriäreffekter och visuella samband då förslaget innebär en ökad tillgänglighet och då endast ett fåtal skärmar inte påverkar de visuella sambanden och orienterbarheten mer än i liten grad. Luftkvaliteten är densamma som i nollalternativet men avseende vibrationer innebär vägplanen troligtvis en förbättring jämför med nollalternativet. Sammantaget bedöms konsekvenserna bli måttliga till stora.

Rennäring

Förutsättningar

Renskötsel förekommer i omgivningarna kring Junosuando. Denna vägplan behandlar sträckan genom Junosuando by, till stora delar bebyggd miljö vilket är områden där renarna inte vistas. I den östra och västra delen av vägplaneområdet finns dock områden som kan vara av vikt för rennäringen.

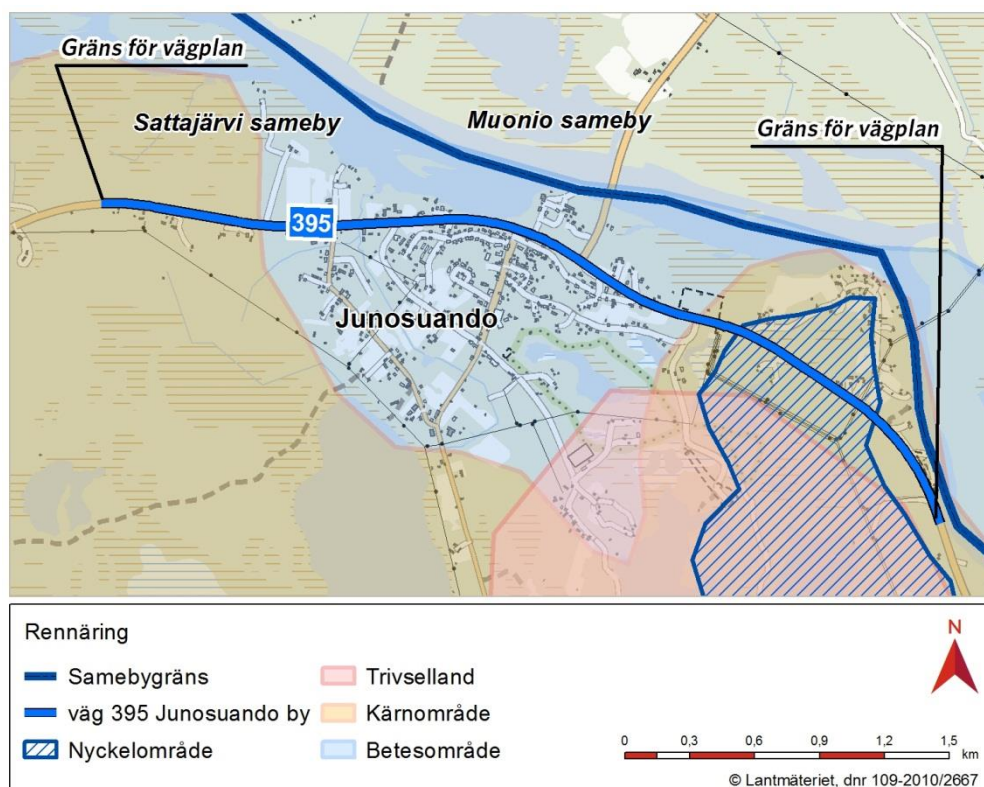
Sattajärvi sameby har upprättat en renbruksplan för sina marker. En renbruksplan används främst som ett planeringsverktyg för renskötseln och som underlag för andra markanvändare, där renbruksplanen belyser hur rennäringen använder området och vilka områden som är av större vikt vid renskötseln. Tre områden brukar förevisas i

renbruksplaner: Betesområden, kärnområden och nyckelområden där kärnområden och nyckelområden är särskilt viktiga områden som regelbundet används och är känsliga för ingrepp. Nyckelområden är bedömda som ytterst viktiga områden med en total kvalitet som har avgörande betydelse för möjligheterna att varaktigt bedriva renskötsel inom samebyn. Renbruksplanen ger därför en bättre bild av renskötseln i området än utpekade riksintresseområden.

Vägplaneområdet ligger inom Sattajärvi samebys vinterland. I områdets östra del finns ett område som i renbruksplanen beskrivs som nyckelområde för samebyn. I samråd har framkommit att Sattajärvi sameby har bra betesmarker längs med stora sträckor vid Torneälven.

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

Både trafikmängden och vägen i sig ger en barriäreffekt, störningar för rennäringen och en risk för renpåkörningar.



Karta 8. Rennäring

Bedömningsgrunder

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

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

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

Effekter och konsekvenser

Nollalternativet

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

Konsekvenserna för rennäringen av nollalternativet blir måttliga.

Vägplanen

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

De åtgärder som görs inom Junosuando by innebär inga ytterligare konsekvenser för rennäringen än i nollalternativet, eftersom renarna inte vistas i den bebyggda miljön i Junosuando.

Förslag till åtgärder

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

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

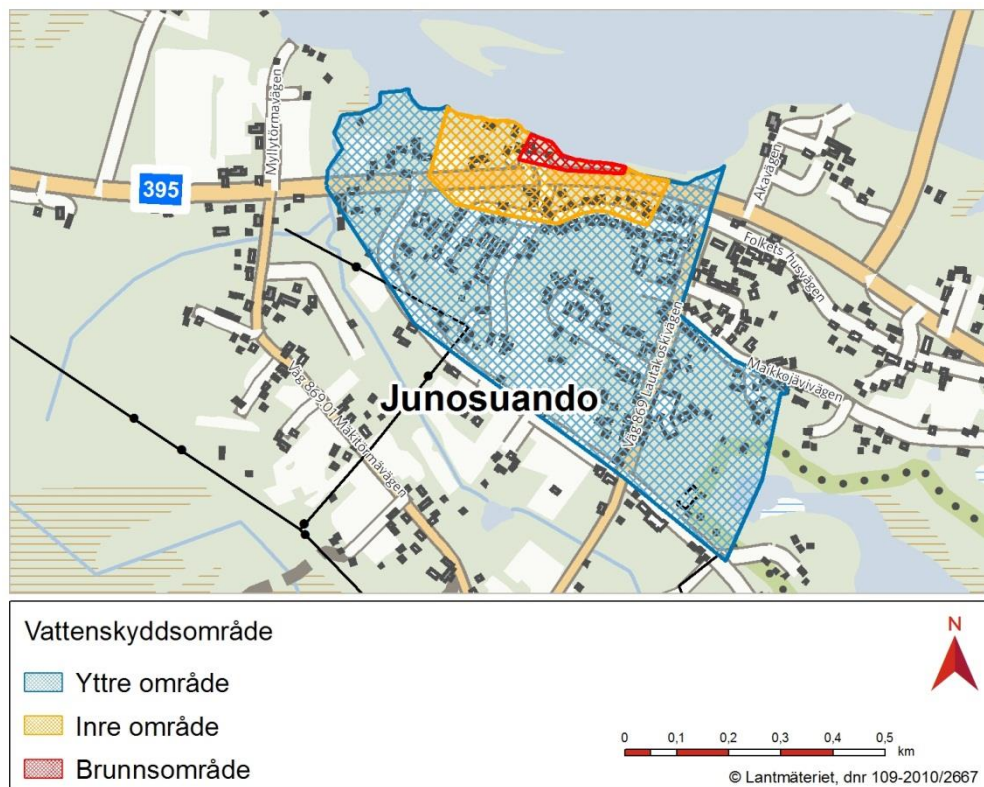
Vattenresurser och dricksvatten

Förutsättningar

I Junosuando, invid Torneälven och i väg 395:s närhet finns en vattentäkt med fastställt vattenskyddsområde. Vattenskyddsområdet är indelat i tre delar, brunnsområdet, en inre skyddszon och en yttre skyddszon. I brunnsområdet får endast vattentäktssverksamhet förekomma. Den inre skyddszonen är ett område som är avgränsat så att riskerna för akut förorening minimeras. En akut förorening ska hinna

upptäckas och åtgärder vidtas innan föroreningen hinner nå brunnsområdet. Det inre skyddsområdet ska skyddas mot sådan markanvändning och verksamheter som kan medföra risk för förorening av grundvattnet. Även den yttre skyddszonen bör skyddas mot sådan markanvändning och verksamheter som kan medföra risk för förorening av grundvattnet.

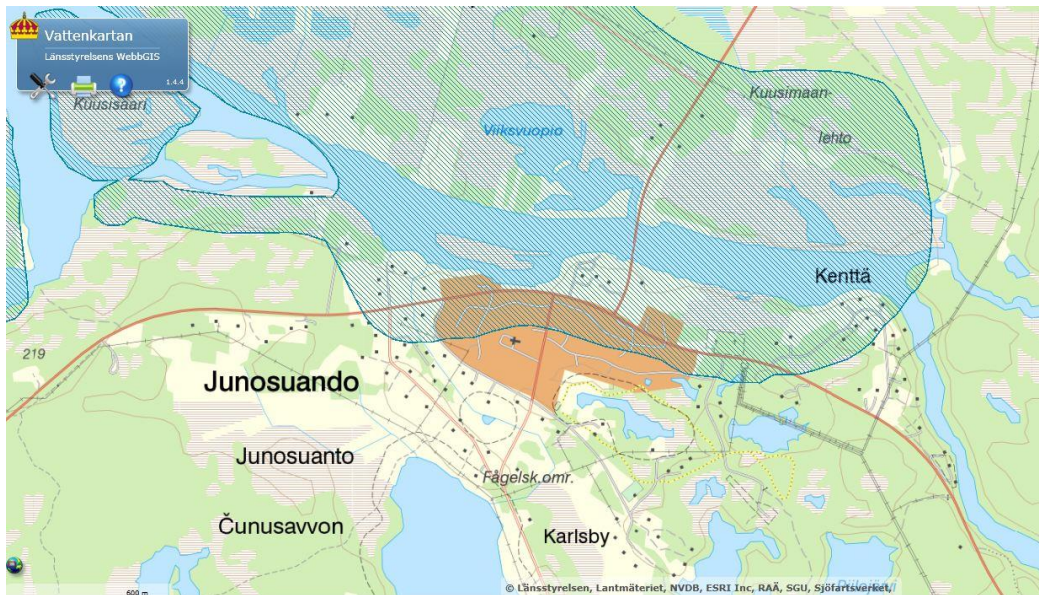
Väg 395 går både genom den yttre och den inre skyddszonen samt nära brunnsområdet. Geotekniska undersökningar visar att det är mest genomsläppliga jordarter inom vattenskyddsområdet, vilket innebär att jordlagren inte utgör någon naturlig barriär mellan ett eventuellt utsläpp och vattentäkt.



Karta 9. Junosuando vattenskyddsområde

För grundvattenförekomsten i Torneälven finns en fastställd miljö kvalitetsnorm. I en inventering som genomfördes 2009 bedömdes den ekologiska och kemiska statusen som god men känslig för påverkan.

En inventering av brunnar har genomförts längs sträckan Kaunisvaara-Svappavaara i enlighet med Trafikverkets publikation 2006:123 "Dricksvattenbrunnar – hantering av mindre vattentäkter utmed vägar". I Junosuando finns brunnar i väg 395:s närhet.



Karta 10. Grundvattenförekomst

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 försämrats. 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

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

Den ökande trafiken medför ökad risk för olyckor som kan orsaka utsläpp av farligt gods eller drivmedel. Inom vattenskyddsområdet kan en olycka få stora konsekvenser för vattenresurserna. Konsekvenserna för nollalternativet blir stora om Junosuandos vattenskyddsområde eller grundvattenförekomsten skulle långvarigt förorenas.

Vägplanen

Den ökade trafiken medför liksom i nollalternativet större risk för olyckor och därmed också större risk för utsläpp och föroreningar av vattnet.

Vid utformningen av vägen hanteras risken för olyckor och efterföljande påverkan genom ett flertal anpassningar. Vidtagna säkerhetszoner finns även invid vägen som röjs och rensas upp och där inga större objekt får finnas i marknivån, för att minimera eventuella effekter av en avkörning, ex. krock med träd eller sten samt voltningar.

Hastighetsbegränsning samt hastighetsbegränsande åtgärder inom vattenskyddsområdet minskar risken för svåra olyckor. Väg 395 genom Junosuando vattenskyddsområde kommer att efter utbyggnad ha 7,5 meter breda körfält, delvis med kantstensbunden gång- och cykelbana intill, och hastighetsbegränsning till 60 km/h.

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

Sårbara sträckor inom vattenskyddsområdet samt vid Myllyjoki kan komma att behöva skyddas ytterligare för att minimera att olycka uppstår eller att skadliga ämnen vid en eventuell olycka når och förorenar vattentäkten. En riskanalys för området är under framtagande (Översiktlig riskanalys av vattentäkten i Junosuando), och med hjälp av den kan val av ytterligare åtgärder göras. Åtgärder som kan bli aktuella kan vara administrativa, såsom exempelvis skyltning, information eller beredskapsplan eller fysiska, som exempelvis täta diken eller omhändertagande av vägdagvatten.

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

Konsekvenserna av en eventuell olycka bedöms kunna mildras jämfört med nollalternativet och blir därför måttliga.

Brunnar i väg 395s närhet hanteras enligt nedan. Med rätt hantering blir konsekvenserna för de enskilda brunnarna små.

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

I området kring Junosuando bedrivs ett aktivt skogsbruk. I Junosuando bedrivs ett småskaligt jordbruk, där delar av jordbruksmarkerna ligger invid, på båda sidor av vägen. Odlingsmarkerna i Junosuando finns med i länsstyrelsens program för bevarande av odlingslandskapets natur- och kulturmiljövärden i Norrbottens län.

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 för de den största delen av sträckan påverkar inte projektet förutsättningen för markanvändningen.

För att åtgärda bullerpåverkan för de boende i Junosuando har Trafikverket tagit fram ett förslag med bullerskyddsåtgärder som omfattar bullerskärmar och vallar längs vägen. Förslaget skulle innebära att en liten del jordbruksmark skulle tas i anspråk för bullervallar.

Ett flertal berörda fastighetsägare och boende längs sträckan har under samråd valt att tacka nej till de skärmar och vallar som Trafikverket erbjuder. Trafikverket avser att beakta inkomna synpunkter och sätter därför inte upp fysiska bullerskydd där de boende inte så önskar. En sammanställning av de fysiska bullerskydd som kvarstår efter beaktande av de boendes önskemål visas i karta 4. Inga bullervallar kommer efter samråd att utföras och därmed tas inte jordbruksmark i anspråk för detta.

Nya anslutningsvägar föreslås till vissa bostadshus i byn, där befintliga infarter behöver stängas för att åtgärda buller. De nya anslutningsvägarna tar i viss mån jordbruksmark i anspråk.

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

Masshantering och förorenade områden

Förutsättningar

Masshantering

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

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

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

Förorenade områden

Miljöfarliga ämnen har hamnat i miljön genom olika typer av verksamhet och mänsklig aktivitet. I syftet att nå miljömålet en giftfri miljö krävs att gamla miljösynder tas om hand.

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 mycket stor risk, 2 innebär stor risk, 3 innebär måttlig risk och 4 innebär låg risk. I Junosuando finns dessa två inventerade objekt som båda har tilldelats riskklass 3. Det är en nedlagd bilskrot och en skyttebana. Ingen av dessa ligger intill väg 395.

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

Bedömningsgrunder

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

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

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

Effekter och konsekvenser

Nollalternativet

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

Vägplanen

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

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

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

Schakt för utskiftningar i vägen och för slänter och diken har beräknats till ca 40000 m³.

Av detta återanvänds ca 10000 m³ på slänter och för terrassering.

30000 m³ blir ett överskott och behöver transporteras bort.

Ca 40000 m³ bergkross behöver tillföras utifrån, till vägens överbyggnad.

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. 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.

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

Om förorenade massor påträffas kommer dessa att hanteras i enlighet med Trafikverkets och tillsynsmyndighetens riktlinjer. Konsekvenserna bedöms som små.

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. Överskottsmassor bedöms ha den karaktären att uppläggning innebär ringa miljöpåverkan. Miljöprovningen av upplag ska göras i samråd med kommunens miljökontor.

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

Täkter för materialförsörjning hanteras också av entreprenören.

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

Särskilda skyddsåtgärder vidtas vid vattenskyddsområde och beskrivs närmare i kapitlet vattenförekomster och vattenförsörjning.

Störningar och påverkan under byggtiden

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

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

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

Bedömningsgrunder

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

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

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

Effekter och konsekvenser

Nollalternativet

Inga anläggningsarbeten sker och inga konsekvenser uppstår.

Vägplanen

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

Anläggningsarbetena och trafik med entreprenadmaskiner och transportfordon orsakar störningar i form av intrång, buller, luftföroreningar, vibrationer, damning samt risk för utsläpp som kan förorena mark och vatten. De boende nära vägen och trafikanterna på vägen drabbas av störningarna, i övrigt kan det rörliga friluftslivet och rennärningen påverkas. Både gående och cyklister är känsliga för avstånd, detta gör att det är särskilt viktigt att beakta möjligheterna till korta omledningsvägar då gående och cyklisters vägar måste stängas av. Då arbetena är tidsbegränsade kommer det sannolikt inte att medföra några bestående effekter på miljön.

Vid arbeten i vatten kommer grumling att uppstå.

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

Förslag till åtgärder i senare skeden

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

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

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

Uppföljning

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

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

Viltolyckor och renpåkörningar bör följas upp.

Miljömål

Nationella miljömål

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

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

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

Miljömålen som främst berörs av denna vägplan är:

Levande sjöar och vattendrag

Ett rikt växt- och djurliv

Naturmiljön längs vägen påverkas i liten grad av de intrång i marker med höga utpekade värden som blir följderna av att vägen breddas. Inventering har gjorts för att öka kunskapen om värdena och mindre anpassningar av projektet är möjliga.

Allén i Junosuando bevaras. Bullerdämpande åtgärder i form av tyst asfalt anläggs vid område av vikt för fågellivet i Torneälven.

Projektet bedöms inte motverka målen.

Grundvatten av god kvalitet

Skyddsåtgärder vidtas för att inte påverka vattenskyddsområdet och 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 för föroreningar av vattnet i vattentäkten då vägombyggnaden minskar risken för olycka inom vattenskyddsområdet. Genom de säkerhetshöjande åtgärderna bidrar projektet till att nå miljömålet.

God bebyggd miljö

Boende i vägens närhet kommer att utsättas för ökat buller. Många boende har valt att tacka nej till de bullerskydd som Trafikverket erbjudit. Detta innebär att risk finns att riktvärdena för buller inomhus och utomhus inte uppnås för dessa fastigheter. Projektet bidrar till att uppnå målen för de hus som tackat ja till bullerskydd. För övriga hus finns risk att projektet inte bidrar till att målet uppnås.

Ny gång- och cykelväg längs väg 395 förbättrar förutsättningarna för tillgänglighet i Junosuando. Denna del av projektet bidrar till att nå målet.

Projektmål

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

Ett av projektmålen i förstudien är att *"Söka klimatneutrala och resurseffektiva transportlösningar genom en ständig optimering av infrastruktur och*

transportteknik". I vägplanen och kommande bygghandling går det att sträva mot detta genom t.ex. materialval och optimering av masshantering (för att minimera energiförbrukning under byggandet). Vid kommande drift och underhåll eftersträvas energieffektiva lösningar.

Projekt målet 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–Malmbanan 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 projekt mål *"Natur- och kulturmiljö med höga värden i berörda områden ska så långt som möjligt bibehålla sina kvaliteter och ha förutsättningar för att utvecklas och synliggöras"*. Här uppfylls målet genom att minimera intrång och beredskap för skyddsåtgärder mot viltolyckor. Värden för natur och kultur ska synliggöras. Detta kan göras genom tillgänglighet och information om utpekade områden. Särskild hänsyn skall tas till kulturvärden kopplade till renskötsel i området. Samråden med samebyarna ska också omfatta kulturvärden.

Projekt målet om samhällsutveckling lyder *"En attraktiv boendemiljö och ett positivt företagsklimat har medfört ökade förutsättningar för att företag etableras och utvecklas och bidrar till den kommunala och regionala utvecklingen"*. Här uppfylls målet genom att vägen genom Junosuando och den ökade genomströmningen av människor möjliggör för nya etableringar i byn. Att transportföretaget som är knutet till gruvverksamheten har sin etablering längs sträckan och i Junosuando bidrar till den lokala utvecklingen. Förbättringar för oskyddade trafikanter i byn med ny belysning och ny gång- och cykelbana bidrar till att skapa en attraktiv boendemiljö.

Allmänna hänsynsregler

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

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

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

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

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

Hänsynsregel i 6§ (lokaliseringsprincipen) anger att platsen för en verksamhet ska väljas så att miljöpåverkan minimeras, vilket säkerställs genom Trafikverkets

planeringsprocess. I detta fall har de två olika lokaliseringarna förbifart och upprustning av befintlig väg utretts och jämförts mot ett nollalternativ i *Samrådshandling Vägplan Val av lokaliseringalternativ*. Lokaliseringsprincipen tillgodoses genom att det alternativ som bedöms uppfylla projektmålen bäst har valts efter en samlad bedömning. Alternativ förbifart bedömdes inte ge måluppfyllelse för projektmål Samhällsutveckling efter som alternativet inte tillgodoser en livskraftig rennärning. Inte heller bedömdes alternativet förbifart tillgodose projektmålet Natur- och kulturmiljö eftersom värdefulla naturmiljöer riskerar att påverkas negativt. För alternativ befintlig väg bedömdes samtliga uppställda projektmål uppfyllas varför det alternativet bedömdes vara det sammantaget bästa alternativet, varefter Trafikverket gått vidare med det alternativet.

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 miljökvalitetsnormer. Den ekologiska och kemiska statusen är god. En grundvattenförekomst med fastställd miljökvalitetsnorm finns 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 och erforderliga skyddsåtgärder vidtas.

Kommande sakprövningar

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

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.
- Boverket. 2008. Buller i planeringen – Planera för bostäder i områden utsatta för buller från väg- och spårtrafik. Allmänna råd 2008:1.
- Enetjärn Natur. 2012. Utredning, inventering och bedömning av påverkan på fåglar inför förväntad trafikökning på befintlig väg.
- Enetjärn Natur. 2012. Inventering och bedömning av naturvärden längs befintlig väg. Reviderad rapport 2013-10-31.
- Halldin, J-O m.fl. 2010. Vägar och järnvägar – Barriärer i landskapet. Centrum för biologisk mångfald, skriftserie, nr 42.
- Länsstyrelsen i Norrbottens län. 2011. Inventering av vägövergångar från Kaunisvaara i Pajala kommun till Svappavaara i Kiruna kommun juli 2011. Rapport, dnr 537-4689-11.
- Länsstyrelsen i Norrbottens län. 1993. Vårt hävdade Norrbotten. Program för bevarande av odlingslandskapets natur- och kulturmiljövärden i Norrbottens län. Rapport 6/1993.
- Länsstyrelsen i Norrbottens län. 2008. Inventering av förorenade områden i Norrbottens län. Rapport 8/2008
- Naturfakta, 2012. Fältundersökningar av groddjurslokaler för MaKS-projektet. Daterad 2012-05-28
- Norrbottens museum, 2012. Väg 99, 395, E10 Svappavaara-Kaunisvaara. Arkeologisk utredning i samband med planerad upprustning och breddning av väg, Norrbottens län. Rapport 2012:21
- Sattajärvi sameby. Renbruksplan 2012-01-02
- Pajala kommun. 2010 Översiktsplan antagen 2010, laga kraft 2011.
- Trafikverket. 2012. Förstudie, Projekt malmtransporter Kaunisvaara – Svappavaara, Väg 395 delen Junosuando. Beslutshandling 2012-10-25.
- Trafikverket, 2013. Samrådshandling, Projekt Malmtransporter Kaunisvaara-Svappavaara, Vägplan, Val av lokaliseringalternativ. 2013-05-03
- Trafikverket. 2010 Landskapsprogram Pajala driftområde
- Trafikverket. 2012. PM Förutsättningsanalys Rennäring.
- Trafikverket. 2012. PM Förutsättningsanalys Vilda djur.
- Trafikverket. 2012. PM Förutsättningsanalys Torne och Kalix Älvsystem.
- Vägverket. 2004. Hantering av tjärhaltiga beläggningar. Publikation 2004:90.
- Trafikverket. 2011. Handbok Miljökonsekvensbeskrivning för vägar och järnvägar, metodik. Publ. 2011:090.
- Trafikverket. 2014. Artskyddsutredning fågelokal Junosuando.
- Vägverket. Publikation 2004:80. Vägar och gators utformning.
- Naturvårdsverket. 2011. Naturvårdsverkets handbok 2010:5 om vattenskyddsområde
- Artskyddsutredning fågelokal Junosuando. Arbetsmaterial

Elektroniska referenser

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

Skogsstyrelsen. GIS-data om skogliga natur- och kulturvärden:

www.skogsstyrelsen.se/Aga-och-bruka/Skogsbruk/Karttjanster/Skogens-Kalla/

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

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

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

Länsstyrelsen i Norrbottens län. Norrbottens kulturmiljöprogram:

www.lansstyrelsen.se/norrboten/sv/om-lansstyrelsen/om-lanet/kulturmiljo/kulturmiljoprogrammet?keyword=kulturmilj%c3%b6program

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

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

Trafikverket. Handbok för vägtrafikens luftföroreningar:

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

Bilaga 1. Utdrag ur samrådsredogörelsen

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 vägplanen.

Samråd i förstudien

För att underlätta samrådet har myndigheter, organisationer samt allmänheten haft möjlighet att ta del av förstudien i skriftlig form under samrådstiden. Samrådsmöte har hållits med allmänheten. I arbetet av framtagandet av PM Förutsättningsanalys Rennäring har samråd har hållits med berörda samebyar.

Trafikverket annonserade i tidningarna Norrländska Socialdemokraten (NSD) och Norrbottenskuriren den 5 juni 2012. Förstudien fanns tillgänglig på Trafikverkets hemsida från den 11 juni 2012. Samrådstiden för skriftliga yttranden angående förstudien var under perioden 11 juni till 17 juli 2012. Samrådsmötet hölls i Folkets hus i Junosuando den 11 juni 2012.

Utredningsområdet för förstudien är större än utbredningen av vägplan Junosuando by och endast samråd som berör vägplanen tas med i denna samrådsredogörelse.

Samråd med allmänheten

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

Vid det allmänna samrådsmötet informerades om Trafikverkets planeringsprocess. Trafikverket redogjorde för förstudiens samrådshandling. Allmänheten fick möjlighet att ställa frågor och komma med synpunkter och dessa rörde följande områden.

Frågor som t.ex. vilken hastighet malmtransporterna kommer att hålla utanför tätorten och önskemål om sänkt hastighet genom byn till 40 km/timme ställdes. Vem som ska rusta upp gator i Junosuando och om Trafikverket kommer att finansiera detta? Hur ser finansieringen ut för projektet MaKS? Hur ska Kangoskorsningen byggas om? Framkomlighet på broar berördes. Kommer möjligheten att ansluta skogsbilsväg att påverkas? Parkeringsplatser för långa fordon. Blir vinterväghållningen bättre? Hur mycket bullrar en lastbil och kan det bli husflytt pga. buller? Påverkan på turistföretag som erbjuder en tyst miljö. Önskemål om förbifart. Passage av väg 395 diskuterades och Pajala kommuns önskemål är en gång-och cykelväg. De ansåg också att det behövs planskilda korsningar över vägen.

Trafikverket svarade att lastbilarna får köra max 80 km/h. Det har inte beslutats om hastighet genom Junosuando än. Det kommer att bli fler parkeringsplatser där lastbilarna med en längd på 25,5 meter ryms. Hela vägen breddas till 8 meter, även broarna. Om det blir 90-tonslastbilar så måste de köra mitt på bron och det kan bli aktuellt med trafikljus. Cliffon kommer att ha en trafikledningscentral och servicepersonal om det blir stopp på fordon. Malmtransporterna kommer att passera på vägen ungefär var 3 minut vilket gör att det kommer att gå bra att korsa vägen även i framtiden. Det kommer att finnas möjligheten att ansluta en skogsbilsväg till allmän väg. Det är möjligt att det kommer att ställas hårdare krav på vinterväghållningen. Trafikverket svarar också att det är svårt att ge en exakt siffra på hur mycket en lastbil bullrar men att gränsvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå ska klaras. Vid bullerstörning kan flera åtgärder behövas som t.ex. bullerplank eller fönsterbyte och i sista hand inlösen. Det blir i så fall en förhandling mellan Trafikverket och den enskilde. Kommunen har ansvar över de kommunala gatorna. Hur Kangoskorsningen kommer att utformas undersöks närmare när vägplan tas fram.

Skriftliga synpunkter från allmänheten

Totalt inkom sju skriftliga yttranden till Trafikverket från allmänheten efter det genomförda samrådet i Junosuando. Nedan redogörs sammanfattningar av dessa tillsammans med Trafikverkets svar.

För att kontrollera hastigheten på väg 395 önskas en fartkamera vid infarten till Junosuando och en mitt i byn. Det finns en rädsla för att lastbilarna kommer att köra i kolonner och dominera vägen. I yttranden lyfts att det finns risk för trafiksäkerhetsproblem för oskyddade trafikanter i Junosuando samt för fordonstrafik vid snörök vintertid. Det finns även dem som ser risk för problem att köra om malmtransporterna. En järnväg för att transportera malmen på borde ha planerats långt tidigare. Malmtransporter på väg 395 medför ett ständigt buller – och avgasmatta, samt en ökad olycksrisk och är ingen attraktiv livsmiljö. En förbifart önskas. I ett av yttrandena skrivs att genomfart genom Junosuando för malmtransporter kan inte accepteras. Oro för att bostadshus nära vägen kommer att störas av buller och vibrationer från den tunga trafiken.

Trafikverket svarade att beslut om uppsättande av hastighetskamera är ett myndighetsbeslut som fattas utanför detta projekt, men Trafikverket förmedlar önskemålet. Malmtransporterna kommer inte att köra i kolonn. De kommer att styras via en trafikledningscentral. I den vägplan som upprättas för ombyggnaden av vägen föreslås vägbredden bli 8 meter. Det medför att omkörningar kan ske när siktförhållandena medger detta. Planer på järnväg är långsiktiga och i dagsläget finns inget beslut om att en järnväg ska byggas. Därför kommer malmen köras på befintliga vägar. De ökade malmtransporterna kommer att ge störningar för de som bor intill vägen. För att minska störningar i form av buller och vibrationer kommer åtgärder att utföras. Även åtgärder för att göra trafikmiljön säkrare i Junosuando kommer att utföras. Trafikverket kommer i samråd med Pajala kommun utforma åtgärder för gående och cyklister i Junosuando.

Samråd med myndigheter och organisationer

Nedan sammanfattas samråd och yttranden samt Trafikverkets ställningstaganden. Sju skriftliga yttranden inkom till Trafikverket från myndigheter och organisationer. Till detta läggs även länsstyrelsens yttrande som inkom i samband med beslut om betydande miljöpåverkan. Här redogörs även yttranden från de av vägplanen berörda samebyarna.

Pajala kommun

Plan- och miljönämnden i Pajala kommun förespråkar alternativ 2 (förbifart) och anser att alternativ 1 (upprustning av befintlig väg) medför negativa konsekvenser för boende i Junosuando by. Attraktionskraften och förutsättningar för inflyttning i byn försämrar om malmtransporterna går genom byn eftersom dessa medför ökad olycksrisk och ökade störningar.

Förbifart medför tidsvinst för malmtransporterna, eftersom körsträckan blir cirka 2,5 km kortare enkel väg. Högre hastighet kan hållas på förbifarten än genom Junosuando. På förbifarten minskar inbromsningar och accelerationer, detta tillsammans med kortare körsträcka ger lägre bränsleförbrukning, vilket är positivt ur miljösynpunkt. Ur ekonomisk synpunkt är förbifart positiv på grund av minskat slitage på lastbilarna samt lägre bränsleförbrukning.

Sträckningen av eventuell genväg mellan Kaunisvaara och Junosuando är inte bestämd. Kommer den framtida genvägen att ansluta vid Tornefors eller blir det en annan sträckning? Att det anläggs förbifart kring Junosuando är relevant i synnerhet om en genvägssträckning via Tornefors blir verklighet.

Nämnden är av den åsikten att Junosuandos möjlighet till utveckling, i fråga om befolkningstillväxt, försämras om trafiken går igenom byn. Att det finns ett "slutdatum" för den tunga trafiken genom byn är viktigt, dels för den framtida utvecklingen men också för dem som bor i Junosuando. Tas inget beslut om framtida förbifart finns det risk att malmtransporterna under en mycket lång tidsperiod kommer att passera Junosuando by.

Det ska också tilläggas att utvecklingen i Pajala kommun innebär att trafiken i övrigt kommer att öka. I ett längre perspektiv kan också malmproduktionen komma att öka vilket innebär fler transporter. Vidare är transportsträckan för malmen från Hannukainen inte bestämd. Ifall malmen skulle komma att fraktas genom Sverige skulle det innebära en högre trafikmängd i Junosuando.

Av de tre förbifarter som presenteras i förstudien förespråkar nämnden de två sydliga. Vilken av dessa som ger bäst måloppfyllelse bör utredas vidare utifrån samebyns behov, markförutsättningar för anläggande av väg, kostnader, mm.

Det är positivt att resultatet av barnkonsekvensanalysen inkluderas i materialet. Plan- och miljönämnden vill dock poängtera att det inte är önskvärt att anlägga en vägren med målad linje för oskyddade trafikanter, eftersom vägen täcks med snö en stor del av året. Det bör också tydliggöras vilka vägar som berörs av insatser för gående och cyklister, detta preciseras inte i förstudien. Oavsett om förbifart anläggs eller ej är nämnden av den åsikten att gång- och cykelväg ska anläggas både på Kirunavägen samt Lautakoskivägen.

Sammanfattningen (sida 4) i dokumentet är otydligt när det gäller åtgärdsförslag. Under alternativ 1 går det att läsa, "Upprustning av miljön runt väg 395, 869 och 886 i Junosuando", vad som ingår i begreppet miljön bör förtydligas. Detta borde kunna göras eftersom detta beskrivs i kapitel 6.

Projektmålen som uttrycks i förstudien är bra och tydliga, vilket är positivt. Frågan när det gäller projektmålen är hur uppföljning kommer att ske? Vilken tyngd har dessa projektmål om det exempelvis visar sig att en genväg inte byggs? Finns det några garantier från Trafikverket att de kommer följa dessa uppsatta projektmål? Ett förslag är att en förutsättningsanalys upprättas där byarna finns beskrivna. Det skulle underlätta konkret uppföljning av projektmålen för Trafikverket, Pajala kommun samt de som bor i byarna.

Längs väg 395 samt väg 99 finns slambrunnar som ligger otillgängligt, vilket innebär att slambilen stannar i vägrenen när de ska tömmas. Pajala kommun har markerat ut slambrunnarna på karta. För att olycksrisken inte ska öka eller framkomligheten begränsas, bör kontakt mellan tekniska enheten, Pajala kommun och Trafikverket initieras innan vägplan färdigställs. En lösning kan vara att anpassa parkeringsplatserna för malmtransporterna längs väg 395 så att de även kan användas vid slamtömning.

Plan- och miljönämnden är också av den åsikten att trafik i nära anslutning till bebyggelse är en arbetsmiljöfråga för lastbilschaufförer då risken för olyckor mellan arbetstrafik (malmtransporter) och oskyddade trafikanter ökar.

Vidare anser Plan- och miljönämnden det som olyckligt att beslut om en eventuell genväg dröjer. Även om det klargörs att det saknas finansiering av vägprojektet är det inte lämpligt att det mindre än ett år innan malmproduktion saknas ett beslut om genväg eller ej. Slutligen så är Pajala kommun är emot en lösning i vilken malmtransporter långsiktigt sker per lastbil.

Trafikverket svarar att vid eventuell förbifart ställs kostnaden för att bygga samt underhålla den nya vägen mot vilka vinster som kan göras i form av ökad trafiksäkerhet, minskade intrång, minskade störningar samt minskade transportavstånd. Nödvändiga

åtgärder kommer att tas med i vägplanen för att skapa en trafiksäker miljö för de som går och cyklar. Pajalas kommun välkomnas att delta i ett samråd kring utformningen av dessa åtgärder. Projektmålen kommer att utvecklas under projektets gång och anpassas för de vägplaner och bygghandlingar som tas fram. Åtgärderna som föreslås kommer att utvärderas med hjälp av projektmålen. Trafikverket har inte för avsikt att upprätta en förutsättningsanalys för byarna. Byarna finns beskrivna i förstudierna och kommer att belysas ytterligare i de handlingar som ingår i vägplanen. Trafikverket kommer i samråd med Pajala kommun att föreslå lösningar så att slamtömningen av kommunens brunnar kan ske på ett trafiksäkert sätt. Trafikverkets uppdrag är att göra åtgärder för att malmtransporterna ska kunna ske med lastbil från 2013, men finansiering saknas. Beslut om eventuell järnväg är inte fattat.

Rennäringen

I arbetet av framtagande av PM Förutsättningsanalys Rennäring har samråd hållits med Muonio-, Sattajärvi-, Tarendö-, Vittangi- och Gabna sameby. För de samebyar som har verksamhet inom förstudieområdet sammanfattas deras synpunkter nedan. Gemensamt för sambyarna är att det finns en oro när det gäller renpåkörningar på grund av den ökade trafiken. Rutiner för renpåkörning måste tydliggöras för att minska merarbete för renskötarna och lidande för renarna. Den nya renskötselkonventionen oroar samebyarna då den kan innebära att de förlorar betesmarker i dess norra delar. Med den förändrade trafiksituationen på vägen ser inte Gabna sameby andra möjligheter än att stängsla in vägen. Även krav på ekodukter/enklare överfarter framfördes.

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.

Yttrande från Havs- och vattenmyndigheten och Naturvårdsverket

Havs- och vattenmyndigheten avstår från att yttra sig över förstudien. Naturvårdsverket avstår i dagsläget från att lämna synpunkter.

Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen skriver att förstudien visar på mycket stora förändringar på framför allt trafikmiljön för de boende i Junosuando. För att komma till rätta med den ökade trafikstörningen för boende i byn måste troligen en alternativ vägsträckning undersökas. Skogsstyrelsen har inga ytterligare synpunkter i ärendet.

Trafikverket beaktar Skogsstyrelsens yttrande i det fortsatta arbetet.

Junosuando intresseförening

Junosuandoborna vill att Trafikverket ser till så att alla ska kunna färdas trafiksäkert. De vill ha en gc-väg utanför väg 395 från Kenttävägens norra infart till Luhtimaa. Övergångsställen behövs vid Kenttäinfarten, södra infarten till Folketshusvägen, till Niemennokka, vid brandstationen, mitt emot Alskogs och Mäkitörmäavägens norra infart. Intresseföreningen förväntar sig att få vara med under hela planeringen av projektet. Intresseföreningen kräver av trafiksäkerhet- och miljöskäl att en förbifart för den tunga trafiken eftersom den kommer att öka med tiden. Till dess att en förbifart är anlagd är deras förslag/krav att sänka hastighet till 40 km/h från norra utfarten till sista huset efter Kirunavägen i norr, fartkameror genom byn, övergångar för gående och cyklister samt tunnlar för skotertrafik, gc-väg utmed väg 395 från nora utfaren av Kenttävägen till sista huset efter Kirunavägen norrut. På karta finns förslag på övergångar, parkering samt gc-väg inritade.

Trafikverket har tagit emot intresseföreningens synpunkter där det står att de anser att alternativ 2, förbifart, bör genomföras. Nödvändiga åtgärder kommer att tas med i vägplanen för att skapa en trafiksäker miljö för de som går och cyklar. Trafikverket ser fram emot att ha fortsatt samråd med Junosuando intresseförening kring dessa frågor.

Samråd under framtagande av samrådshandling Vägplan Junosuando by – val av lokaliseringsalternativ

En samrådshandling Vägplan, val av lokaliseringsalternativ har tagits fram där två alternativ, Befintlig väg och Förbifart studerats och jämförts med nollalternativet.

Samråd med allmänheten

Den 11 och 12 mars 2013 hölls samrådsmöten i Junosuando och Kaunisvaara Folkets Hus. Mötena rörde dels vägplan Junosuando by och dels Vägplan Genvägen Kaunisvaara-Junosuando. Trafikverket kallade till mötena genom annonsering i Norrländska socialdemokraten samt Norrbottens-Kuriren den 8 mars 2013. Ca 80 personer kom till de båda mötena, förutom de medverkande från Trafikverket samt Clifton Mining.

Efter Trafikverkets genomgång av utredningsläge och föreslagna lokaliseringsalternativ vidtog fråge- och diskussionsstund med mötesdeltagarna. De synpunkter som framfördes muntligt vid mötet skrevs ner i minnesanteckningar. De frågor som rörde Vägplan Junosuando by sammanfattas nedan.

Vilken vägförkortning ger en förbifart? Hur ser Clifton på förbifarten? De som jagar anser att projektet berör hela området och att malmtransporterna ska köra genom byn istället. Försvinner trafiken utanför byn så är risken påtaglig att byn dör ut. Idag finns företagsetableringar som ser möjligheter i att trafiken går igenom byn och arbetstillfällen får inte gå förlorade. Hur omfattande blir trafiken genom Junosuando? Vilka åtgärder kommer att utföras om trafiken går genom byn? Är kommunen med i planeringen av åtgärder för de som går och cyklar? Hur ser det ut med planering för trafik inne i Junosuando? Är det möjligt att sänka hastigheten vid Cliftons etablering och där det är som mest bebyggelse. Vem ansvarar för att ta bort de svarta isblock som ligger längs vägarna? Planeras järnväg?

Trafikverket svarar att Clifton har investerat i en etablering i byn. Om förbifarten byggs så kommer det att försvåra förarbyten, service mm. Det kommer eventuellt att behövas transfertrafik alternativt att dispens finns för att köra till etableringen. Om trafiken kommer att gå genom Junosuando by kan följande åtgärder komma att genomföras bullerplank, fasadåtgärder och åtgärder för oskyddade trafikanter. Hastigheten kommer att ses över efter ändrade förutsättningar. Trafiken kommer att öka till ca 1400 fordon per dygn varav ca 500 är tunga fordon. Trafikverket ansvarar för åtgärder på de allmänna vägarna. Kontinuerliga samråd sker med Pajala kommun. Svarta isblock tas bort med plogbilen. Trafikverket har fått i uppdrag att snabbt se över förutsättningarna kring ny järnväg mellan Kaunisvaara och Svappavaara. Frågeställningar som behandlas är kostnad, nytta, intressenter, ev. anslutning mot Finland, kända mineraliseringar mm. Resultatet ska vara klart i april. I den utredningen tas inte korridorer för järnvägen fram.

Totalt inkom fem skriftliga yttranden till Trafikverket från allmänheten efter det genomförda samrådet i Junosuando. Nedan redogörs sammanfattningar av dessa tillsammans med Trafikverkets svar.

En del vill ha en förbifart med anledning av den ökade malmtrafiken. De som bor nära väg 395 är mycket oroade över den stora tunga trafiken på vägen och som kommer att

öka mycket. Utöver detta belastas vägen med all övrig trafik, som också är stor. Alternativet Befintlig väg anses medföra sämre livsmiljö med ökade olycksfallsrisker, buller, vibrationer, avgaser, damm mm. En del vill att förbifarten ska läggas längre söderut pga. flertalet fågelsjöar som ligger i området.

Andra vill inte att Trafikverket ska bygga en förbifart då det skulle döda Junosuando by. Ett uppprop har gått ut bland privatpersoner där 79 privatpersoner har skrivit på att de vill att befintlig väg som går genom byn ska användas för malmtransporterna för att byn ska leva vidare.

Inne i Junosuando önskas en hastighetsbegränsning till 40 km/tim med fartkameror, gc-vägar, trafiksäkra övergångsställen och trafiksäkra vägkorsningar med stopplikt. Korsningarna vid ICA Alskog, Clifftons anläggning och Macken upplevs speciellt farliga, men också alla utfarter från gårdarna.

Trafikverket har noterat att det finns olika önskemål om alternativ. Den ökade trafiken och framför allt den tunga trafiken gör att riskerna i trafikmiljön i Junosuando ökar jämfört med hur det var innan malmtransporterna började trafikera väg 395. I samrådshandlingen utreds därför två alternativ för att förbättra trafiksituationen i Junosuando. Med en förbifart kan hälften av malmtransporterna, de som kräver dispens, flyttas ut ur Junosuando. De tomma lastbilarna kan inte utestängas från att köra genom Junosuando. Cliffton ser sin etablering i Junosuando som långsiktig. Alternativet innebär att endast begränsade åtgärder sker inne i Junosuando. Vid alternativ Befintlig väg kan åtgärder utföras för att förbättra trafikmiljön och boendemiljön. Det gäller åtgärder som bullerskydd och gång- och cykelvägar. Alternativet medför att alla malmtransporter går genom Junosuando, dygnet runt, året om. För näringslivet i Junosuando bedöms det som positivt att ha genomfartstrafik genom tätorten. Korridoren för förbifarten har valts med avsikten att ge en vägförkortning på sträckan. Läggs förbifarten för långt söderut sker ingen vägförkortning och då försvinner en stor del av nyttan med förbifarten. Vid val av lokaliseringsalternativ tas största hänsyn till allmänna intressen, även om enskilda intressen kan ha betydelse

Samråd med myndigheter och organisationer

Pajala kommun

I samrådet med Pajala kommun diskuterades tidplan för förankrat yttrande från Pajala. Pajala kommun vill gärna att en förbifart anläggs söder om Junosuando. Frågan om Clifftons etablering i Junosuando ska påverka val av lokaliseringsalternativ vid Junosuando diskuterades. Kommunen är intresserad av hur Trafikverket tänker kring en järnväg mellan Kaunisvaara och Svappavaara och hur en framtida järnvägskorridor kan tänkas se ut.

Trafikverket kommer inte att kunna redovisa en järnvägskorridor i närtid.

Northland Resources AB och Northland Logistics AB

Cliffton har etablerat sig i Junosuando och frågan ställdes om hur permanent denna etablering var. Svaret från Cliffton är att etableringen är långsiktig, vilket medför att Trafikverket tar hänsyn till den vid utvärderingen av val av lokaliseringsalternativ.

Nedan redogörs sammanfattningar av skriftliga yttranden till Trafikverket från myndigheter och organisationer samt ett uppprop från ett flertal sammanslutningar i Junosuando, vad gäller vägplan Junosuando, tillsammans med Trafikverkets kommentarer.

Tornefors fiskevårds områdes förening (TFVO) samt Junosuando fiskevårdsområde (FVO)

Bevarandegraden är mycket hög för området. De motsätter sig förbifart Junosuando. En förbifartsled skulle innebära mycket negativa konsekvenser för fisket och det rörliga friluftslivet. Istället så förordrar de upprustning, förstärkning av befintlig väg 395 och att järnvägen utreds vidare för framtida transporter. All service och näringsliv skulle påverkas positivt om trafiken går genom den befintliga vägsträckningen. De förutsätter att den befintliga vägen utformas trafiksäker. De vill diskutera ersättningar, kompensationer under projektets gång samt när det finns färdiga projektbeskrivningar. De vill ha fortsatt information under projektets gång och en dialog med Trafikverket.

Trafikverket noterar att FVO motsätter sig förbifarten och förordrar upprustning av befintlig väg. Fortsatt samråd kommer att ske kring vägplan Junosuando by. Vid valet av att genomföra förbifart vägs de allmänna intressena som finns i området mot de intressen som finns att anlägga en allmän väg i området. Det går inte att undvika känslig miljö om en förbifart ska anläggas söder om Junosuando. Det för med sig negativa effekter för friluftslivet samt naturvärdena. Positiva konsekvenser är att tillgängligheten till svårtillgängliga marker ökar, men samtidigt så ökar då den mänskliga påverkan på dessa relativt orörda områden. Frågor kring en eventuell ersättning eller kompensation tas upp senare i processen när planförslaget har upprättats.

Upprop till Plan- och miljönämnden Pajala kommun från Junosuandos föreningsliv

Junosuandos föreningsliv (JF) har till Plan- och miljönämnden på Pajala kommun skickat ett upprop där de kräver att tar ett nytt beslut som förordrar genomfart på befintlig vägsträckning. Skrivelsen har undertecknats av 10 olika representanter från Junosuandos föreningsliv. Följande skäl anges:

Den tilltänkta korridoren går rakt igenom byns största rekreationsområde och kommer att förorsaka stor skada.

Den förmodade besparingen av transportsträckan på ca 1,7 km kommer att gå om intet eftersom anslutningen av förbifartsvägen till väg 395 kommer att hamna 2 km från den etablerade transportcentralen, vilket innebär en förlängning av transportsträckan istället. Transporterna måste åka tillbaka mot byn som då innebär att det blir både en ekonomisk och miljömässig förlust.

Cliffon Minings etablering i byn kommer att generera ett stort antal arbetstillfällen beräknat till ca 250 st, till en mycket stor glädje för både boenden i Junosuando och för kommunen med ökade skatteintäkter mm.

Med det som Plan- och miljönämnden förordrar är JF fullständigt övertygade om att en flytt av transportcentralen kommer att ske utanför kommungränsen. Det skulle vara en katastrof för alla som satsat på en utveckling för Junosuando by och i en förlängning betyda en dödsstöt för byn.

Trafikverket noterar att representanter från Junosuandos föreningsliv inte vill ha en förbifart utan anser att malmtransporterna ska gå på befintlig väg.

Samråd med utgångspunkt från samrådshandling Vägplan Junosuando by – val av lokaliseringsalternativ daterad 2013-05-03

Länsstyrelsen Norrbotten samt Pajala kommuns sammanvägda ståndpunkter

Trafikverket har begärt att få Länsstyrelsen i Norrbotten samt Pajala kommuns sammanvägda ståndpunkter på samrådshandlingen – val av lokaliseringsalternativ.

Länsstyrelsen Norrbotten

Länsstyrelsen anser att utvecklandet av ett transportsystem för malmtransporter inte kan grundas på Clifftons lokalisering av sin verksamhet. Det leder till orimliga lösningar med en omfattande trafik som kvarstår genom Junosuando samt göra Förbifartsalternativet omöjligt. Med de investeringar och nya vägsträckor som tillkommer måste den vägtransportlösning som väljs kunna vara gällande under en relativt lång tid och även vara en gällande transportlösning för eventuellt tillkommande malmtransporter i området.

Länsstyrelsen menar också att det inte är rimligt att inte lägga in nödvändiga miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder genom Junosuando i förbifartsalternativet då returtrafiken ska ske genom byn. Den kraftigt ökade trafiken ställer krav på omfattande vägåtgärder för att säkerställa de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen. Länsstyrelsen anser att förbifartslösningen bör ges en utformning så att det blir ett relevant alternativ.

Alternativ Förbifart innebär en betydande påverkan på miljöer med höga naturvärden. Genom stort intrång i våtmarksområden med höga naturvärden, medför att detta alternativ har höga krav på relevanta skyddsåtgärder som länsstyrelsen anser ska redovisas. Länsstyrelsen anser också att Trafikverket bör avväga eventuella kompensationsåtgärder för de naturvärden som går förlorade genom detta alternativ.

Genom alternativet Förbifart påverkar rennäringen i området negativt bör även kompensations- och andra skyddsåtgärder för rennäringen redovisas enligt Länsstyrelsen.

I det fall alternativet Befintlig väg bedöms vara det bästa alternativet för Vägplan Junosuando förutsätts att skyddsåtgärder vidtas för att minimera påverkan på den värdefulla fågellokal som berörs i Torneälven och på Natura 2000-området Torne- och Kalix älvsystem.

En eventuell framtida järnvägskorridor bör översiktligt belysas i denna utredning. Det finns en rad intressekonflikter som kan medföra att utrymmet för ”nya intrång” kan vara begränsat och därmed skapa problem att hitta plats för en järnvägskorridor.

Som information meddelar länsstyrelsen att dispens kan ges från artskyddsförordningen när:

1. Det inte finns någon annan lösning
2. Om dispensen inte försvårar upprätthållandet av en gynnsam bevarandestatus hos artens bestånd i dess naturliga utbredningsområde men att det för arter i bilaga 1 i artskyddsförordningen även krävs att dispensen behövs för ett av de angivna skälen i punkterna a-f. Det är viktigt att detta också anges då det framför allt är det som kan vara svårt att uppfylla för olika typer av verksamheter.

Trafikverket noterar att Länsstyrelsen inte tar ställning till något utredningsalternativ, men att de anser att Clifftons lokalisering av sin verksamhet får för stor tyngd i vägplanen. Clifftons etablering i Junosuando är enligt dem själva en långsiktig planering. Malmtransporterna kommer att genomföra förarbyte och service vid anläggningen. Trafikverket har svårt att styra över detta och tar det som en förutsättning vid planeringen. De styrmedel Trafikverket kan använda för att hindra att Clifftons trafik går genom Junosuando vid alternativ Förbifart, är att inte ge dispens för 90 tonsfordon genom Junosuando. Ett sådant beslut skulle få till följd att fullastade malmtransporter inte kan välja väg 395 genom Junosuando.

Väg 395 kommer även fortsättningsvis att vara en allmän väg som är viktig för så väl enskilda som näringsliv i Junosuando med omnejd. Trafikverket planerar inte att försvåra användandet av väg 395 genom att göra avsmalningar eller fartgupp för att på så sätt styra bort malmtransporterna från vägen, vid alternativ Förbifart. Det skulle ge en negativ påverkan på övrig trafik genom samhället. Länsstyrelsen kan besluta om att sänka hastigheten genom Junosuando för att öka trafiksäkerheten samt göra det mindre attraktivt för genomfartstrafik. Med den placering Cliffton har i Junosuando så är det troligt att de ändå kommer att köra tomma lastbilar genom Junosuando.

Alternativ till detta är att Cliffton:

- a) väljer en annan etableringsplats som ligger vid förbifarten eller på ett annat ställe längs med väg 395 där det är tänkt att malmtransporterna ska gå. Cliffton har inte i dagsläget redovisat några sådana planer.
- b) att de parkerar vid förbifarten och chaufförsbyten sker via personbilar som går i skytteltrafik mellan anläggningen och denna parkeringsplats. Det gör att lastbilar inte kan servas i Junosuando, samt att persontransporterna ska ske till en parkeringsplats vid förbifarten under dygnets alla timmar. Cliffton har i dagsläget inte redovisat sådana planer och för att Cliffton ska ändra sina nuvarande planer krävs att det är företagsekonomiskt lönsamt för dem. Trafikverket kommer att ha fortsatt samråd med Cliffton, men planerar enligt de nu kända förutsättningarna.

Länsstyrelsen anser att även i förbifartsalternativet bör gång- och cykelåtgärder genomföras i Junosuando med tanke på returtrafik genom tätorten med tomma malmtransporter. Trafikverket menar att den lägre trafikmängden genom Junosuando vid anläggande av förbifart, medför att kostnaderna för att anlägga gång- och cykelåtgärder genom Junosuando kan bli något mindre än i alternativet Genomfart. I den samlade bedömningen bedöms och Förbifart ge större positiva trafiksäkerhetsaspekter än alternativet Genomfart. Med detta sagt medför ökad investering i trafiksäkerhetshöjande åtgärder för alternativ Förbifart att den samhällsekonomiska lönsamheten i beräkningsmodellen minskar något ytterligare än för alternativet Befintlig väg.

När det gäller miljöåtgärder för att skydda mot buller i tätorten Junosuando skiljer sig vilket riktvärde som tillämpas, beroende på lokaliseringsalternativ. Vid alternativ Förbifart har Trafikverket att förhålla sig till etappmålet för "befintlig miljö" inne i Junosuando, eftersom åtgärder inne i Junosuando då inte innebär väsentlig ombyggnad. Det medför att högre riktvärden tillämpas än i fallet vid val av alternativ Genomfart, där riktvärden för "väsentlig ombyggnad" tillämpas. Tillämpningen av riktvärden grundas på hur åtgärden på vägen bedöms, inte på antalet tunga fordon ökar genom tätorten. (För tabell som visar gränsvärden, se sidan 16 i samrådshandlingen Val av lokaliseringsalternativ 130503).

Trafikverket noterar länsstyrelsens önskemål att Trafikverket ska redovisa skydds- och kompensationsåtgärder vidtas för naturmiljö och rennäring, vid val av alternativ Förbifart. Trafikverket noterar också länsstyrelsens önskemål att skyddsåtgärder vidtas för att minimera påverkan på den värdefulla fågelokal som berörs i Torneälven och på Natura 2000-området Torne- och Kalix älvsystem vid ev. val av alternativ Befintlig väg.

I nuläget är det svårbedömt vilken påverkan en eventuell framtida järnvägskorridor kommer att ge på utredningsområdet. Trafikverket avser att genomföra en fördjupad åtgärdsvalsstudie för järnväg från Kaunisvaara till Svappavaara och i den processen kommer troligen ett utredningsområde för järnvägen att tas fram. Järnvägslösningen ska ses i ett större perspektiv, där den ska fungera för malmtransporter i norra Norrbotten, men där det även är aktuellt med transporter från Finland till Norge för att ge lönsamhet åt projektet. Trafikverket noteras också länsstyrelsens information om när dispens kan ges från artskyddsförordningen.

Pajala kommun

Pajala kommun ser för- och nackdelar med båda alternativen. Förbifarten skulle ge en kortare och smidigare körsträcka, säkrare och tryggare boende- och arbetsmiljö, minskade utsläpp, bättre luftkvalité i byn samt ökad komfort. Befintlig väg skulle innebära mindre intrång i natur- och kulturmiljön, färre konsekvenser för rennäringen, fler trafiksäkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter samt gynna näringslivet.

Kommunen anser att projektmålet trafiksäkerhet är det måla utifrån vilket de båda vägprojektalternativen bör värderas högst. En förbifart ger högre trafiksäkerhet enligt vägplanen, vilket har stor betydelse i kommunens val av alternativ. I vägplanen anges att åtgärder för oskyddade trafikanter begränsas vid alternativet förbifart. Oavsett om förbifart anläggs eller ej är kommunen av åsikten att gc-väg ska anläggas både längs väg 395 samt Lautakoskivägen.

Kommunen ser mycket positivt på Clifftons etablering i Junosuando, då den genererar arbetstillfällen. En fråga som aktualiserades är dock den vikt som vägplanen lägger vid Clifftons etablering. Flera bedömningar, inte minst den samhällsekonomiska lönsamheten, utgår ifrån att Clifftons tomma lastbilar kommer att fortsätta trafikera väg 395, trots en förbifart. Detta kan ifrågasättas, och kommunen är av den åsikten att en förbifart bör användas av samtliga malmtransportbilar. Exempelvis kan byte av chaufför ordnas längs förbifarten, söder truck-stoppet. Trafik i nära anslutning till bebyggelse är också en arbetsmiljöfråga för lastbilschaufförerna, då risken för olyckor mellan arbetstrafik (malmtransporter) och oskyddade trafikanter ökar.

Pajala kommun anser att en väg genom byn försämrar attraktionskraften och förutsättningarna för en eventuell inflyttning, då malmtransporterna medför en ökad olycksrisk samt ökade störningar. Det bör understrykas att en förbifart underlättar bebyggelseplaneringen och ger bättre förutsättningar för en attraktiv boendemiljö. Kommunen tror att antalet personer som väljer att flytta till Junosuando ökar om tung trafik leds utanför byn.

Väg 395 riskerar dessutom att bli en barriär för boende i Junosuando menar kommunen. Barriäreffekten tenderar att förstärkas av bullerplank, som enligt vägplanen ska anläggas om alternativet blir att rusta upp befintlig väg. I dialog med boende längs andra malmtransportsträckor, framkom att bullerplank enligt dem skulle förändra omgivningen och landskapsbilden till det sämre. I Junosuando går vägen nära alven och plank kan komma att försämma utsikten från delar av byn.

Kommunen upplyser om att längs väg 395 samt väg 99 finns slambrunnar som ibland behöver tömmas. Vissa av brunnarna ligger otillgängligt vilket innebär att slambilen stannar i vägrenen. För att tömning fortsättningsvis ska kunna utföras, utan att

olycksrisken ökar eller att framkomligheten begränsas, bör kontakt mellan tekniska enheten, Pajala kommun och Trafikverket initieras innan vägplan.

Oavsett om vägprojektet utförs i form av en förbifart eller upprustning av befintlig väg anser kommunen att gång- och cykelåtgärder ska prioriteras. Situationen för oskyddade trafikanter behöver åtgärdas, dels i form av nya gång- och cykelvägar, dels genom säkra passager över väg 395. Dessa åtgärder bör projekteras så snart som möjligt, oavsett om anläggandet av eventuell förbifart dröjer. Tung trafik passerar redan nu Junosuando by vilket påverkar trafiksäkerheten.

Kommunen anser inte att de trafiksäkerhetsåtgärder som omnämns i vägplanen för befintlig väg är tillräckliga. För att Junosuando ska kunna bli en attraktiv by att bo och verka i, trots genomfartstrafik med tunga malmtransporter, måste situationen för oskyddade trafikanter förbättras. Komplement till gång- och cykelvägar längs väg 395, inne i byn, bör utredas och gångpassager över väg 395 är en förutsättning. I vägplanen nämns det att passager över vägen är en utmaning och att detta ska utredas vidare i kommande planförslag. Planering av ovanstående lösningar måste ske i ett tidigt skede, och i samråd med kommunen, skola, bybor, för att garantera trafiksäkerheten menar kommunen. Pajala kommun anser att hastigheten genom byn bör sänkas till 40 km/h, istället för 60 km/h, framför allt vid Clifftons anläggning och vid gångpassager.

Kommunstyrelsen förordar att befintlig väg rustas upp. Detta kräver dock att insatser görs för att förbättra trafikmiljön för oskyddade trafikanter. De är emot en långsiktig lösning med malmtransporter med lastbil och anser att en järnväg bör anläggas.

Trafikverket noterar att Pajala kommun ser fördelar och nackdelar med båda alternativen, men förordar att befintlig väg genom Junosuando rustas upp och att kommunen är emot en långsiktig lösning där transporterna sker med lastbil.

Trafikverket delar Pajala kommuns åsikt att trafiksäkerheten är ett viktigt mål för projektet, men tar inte ställning till om det är det viktigaste målet. Det förändrar inte strävan att utforma väg 395 genom Junosuando på ett trafiksäkert sätt, i enlighet med nollvisionen, samt med de krav som ställs i Trafikverkets dokument Vägar och gators utformning. Trafikverket noterar att Pajala kommun anser att lokaliseringen av Clifftons verksamhet får för stor tyngd i vägplanen, samt att Clifftons trafikvering av väg 395 genom Junosuando som den beskrivs i samrådshandlingen kan ifrågasättas.

Clifftons etablering i Junosuando är enligt dem själva en långsiktig etablering, och Trafikverket hänvisar till det svar som lämnats till länsstyrelsen i frågan, se sidan 15 i denna samrådsredogörelse.

Trafikverket noterar att Pajala kommun anser att alternativet Förbifart ger positiva effekter på Junosuandos möjlighet att växa som bostadsort, samt att dess attraktivitet ökar. Trafikverket anser att frågan är svårbedömd. Med trafiksäkra lösningar för gående och cyklister, samt för såväl tunga lastbilar som för personbilstrafik bör väg 395 även fortsättningsvis vara en tillgång för Junosuandos attraktionsvärde. En utmaning är som tidigare nämnts att skapa trygga och säkra passager av vägen och här behövs ett fortsatt samråd med Pajala kommun samt med dem som bor och verkar på orten, t.ex. Junosuando intresseförening, Cliffton samt övrigt näringsliv i Junosuando.

Trafikverket noterar att Pajala kommun anser att bullerskydd kan förstärka väg 395 barriäreffekt. Samråd kommer att ske med fastighetsägarna kring uppförande av bullerskydd. Trafikverket kommer även att ha samråd med Pajala kommun angående bullerskyddens barriäreffekt i tätorten Junosuando, samt vad som är möjligt att göra för att minska barriäreffekten.

Trafikverket noterar att samråd ska ske kring vägutformning i anslutning till Pajala kommuns slambrunnar. Trafikverket är positiv till ett sådant samråd för att undersöka

om det finns kostnadseffektiva lösningar för att öka trafiksäkerheten vid denna typ av arbete vid vägen. I det fall detta inte är möjligt ska denna typ av arbeten utföras som "Arbeten av tillfällig karaktär längs väg" vilka ska utföras med stöd av upprättad trafikanordningsplan.

Trafikverket noterar att Pajala kommun inte anser att malmtransporter med lastbil är en långsiktig lösning och att transporterna bör ske med järnväg. Utgångspunkten för Trafikverkets uppdrag är transportpolitikens övergripande mål att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. De åtgärder som sker i projekt Malmtransporter Kaunisvaara- Svappavaara är ett steg i detta arbete.

Trafikverkets ställningstagande

Trafikverkets beslut är att projektet rörande ombyggnad av väg 395 ska drivas vidare och att alternativ Befintlig väg ska ligga till grund för den fortsatta planeringen. Bro över Tärendö älv som finns med i samrådshandlingen bryts ut från detta projekt och drivs vidare i en separat vägplan. Alternativet som valts följer befintlig väg 395, från Tornefors i öster till bron över Tärendö älv i öster. Vägen utformas för att klara de stora påfrestningarna som de tunga malmtransporterna innebär.

Samråd i vägplanen

Den 10 april 2014 hölls ett sakägarmöte i Junosuando Folkets Hus, protokoll finns diariefört hos Trafikverket TRV 2012/64921.

På mötet presenterades Trafikverkets planeringsprocess, Mark- och fastighetsfrågor och förslag på utformning av vägåtgärder med tillhörande process för miljökonsekvensbeskrivning. Tillfälle gavs sedan till allmänna synpunkter och frågor vilka sammanfattas nedan. Under efterföljande paus i dragningen kunde man studera projektritningen och även rita in de rörelsemönster som oskyddade trafikanter har utefter aktuell vägsträcka. Efter pausen gavs det möjlighet för berörda fastighetsägare att lämna synpunkter.

Inför mötet skickades kallelser ut till berörda fastighetsägare, indirekt berörda fastighetsägare samt övriga intressenter. Annonsering skedde även i lokalpress. På mötet redovisades förslag på utformning av vägåtgärder. Skriftligt inkomna synpunkter sammanfattas nedan.

Samråd med allmänheten

Synpunkter som inkom på mötet var exempelvis att få bilister håller hastigheten genom byn och en fråga om en fartkamera kommer att sättas upp i byn ställs. De undrar också om det kan bli aktuellt med en hastighetssänkning vid Clifftons anläggning. Det upplevs som när Clifftons lastbilar saktar in för att svänga vänster till anläggningen så kör många bilar om. Mellan Kangasvägen och Mäkitörmäsvägen finns nu ett förslag till gc-väg och de undrar om man istället kan göra en bilväg. Uppgifter angående farliga platser samt punkter där väg 395 korsades noterades på särskild karta. Det upplevs att vallar och plank förstör byn och de undrar hur utsikten mot älven påverkas om bullerplank anläggs. Frågan ställs om det inte räcker med att sänka hastigheten för att klara bullernivåerna. De undrar när arbetet med fönsteråtgärder i byn påbörjas och om fastighetsägaren själv får välja bulleråtgärd. De framför synpunkten om att det kommer att bli stora protester om bullerplank och bullervallar anläggs. En annan lämnade förslag om genomskinliga plank eller buskar istället för träplank. En fastighetsägare har fått nya fönster och störs numer ej av trafiken. På Clifftons anläggning är inte hela ytan asfalterad vilket innebär att damm dras med ut på vägen med damning som följd. Nu saltas det mer efter vägen och de undrar om brunnarna kan påverkas. De vill veta hur

det är tänkt kring den vattentäkt som ligger i närheten av väg 395. Intill vattentäkten ligger också en avloppsledning som riskerar att gå sönder.

Trafikverket svarade att en möjlighet att sänka hastigheten vid Clifftons anläggning utreds. När det gäller fartkamera så beslutar inte Trafikverket enväldigt i frågan. Det är viktigt att skrivelser kommer in till Trafikverket angående önskemål om fartkamera. Trafikverket ser över möjligheten att skylta omkörningsförbud och heldragen mittlinje vid Clifftons anläggning. Pajala kommun återkommer när det gäller frågan om bilväg mellan Kangasvägen och Mäkitörmäsvägen. Fönsteråtgärder är påbörjade. Det bullerplank som är projekterat är 2,5 meter högt över vägbanan och begränsar utsikten påtagligt beroende på var huset ligger i förhållande till vägen. Bullerberäkningen är beräknad på dagens hastighet om 60 km/h. En hastighetssänkning reducerar bullernivåerna, men inte så att riktvärden nås. Fastighetsägaren får inte själva välja bulleråtgärd om det påverkar närliggande fastigheter. Ett beslut om att träplank ska anläggas är taget. Pajala kommun återkommer när det gäller damning. Det saltas med små mängder vid få tillfällen och påverkar inte vattenkvalitén. Kommunen utreder tillsammans med Trafikverket en lämplig lösning för vattentäkten och frågan angående avloppsledning tas med Tekniska enheten.

Samråd med myndigheter och organisationer

Pajala kommun

Samråd har hållits med Pajala kommun angående omfattning av förändringar av detaljplan i Junosuando, hastighet, planerad gc-väg och vattentäkt mm. I Junosuando finns två detaljplaner idag intill väg 395 som står i konflikt med Trafikverkets kommande vägplan. Området måste detaljplaneläggas på nytt, vilket ska ske i en gemensam process där vägplanen och den nya detaljplanen följer varandra. I Junosuando finns en vattentäkt som är känslig för störning i form av utsläpp, t.ex. vid olycka på väg 395. Pajala kommun önskar att Trafikverket undersöker möjligheten att istället för att skydda befintlig vattentäkt under väg 395, ersätta den med en ny som inte påverkas av väg 395. De vill att Trafikverket ska utreda vilka åtgärder som behöver genomföras om vattentäkten ska ligga kvar på befintlig plats. Uppgifter gällande markförhållandena överlämnas från Trafikverket till Tekniska enheten på Pajala kommun. Frågor kring vattentäkten som bör utredas är:

- Hur genomsläpplig är marken?
- Vad är Trafikverkets kostnader för att minimera konsekvenser vid eventuell olycka?
- Om det sker en olycka – är det tätt nog? Hur lång tid tar det innan utryckning från Räddningstjänst är på plats? (Pajala? Luleå?)
- Hur stor del av kostnaden för flytt av vattentäkten, alternativt nytt skyddsområde, kan Trafikverket stå för?

Pajala kommun önskar dels att Trafikverket anlägger en gång- och cykelbana inom tätorten, skild från väg 395, så att den ansluter mellan Mäkitörmäsvägen och affären. De önskar vidare att en gång- och cykelväg anläggs väster om Clifftons anläggning för att knyta ihop hela Junosuando med ett gång- och cykel nät. Det kan vara möjligt att kommunen i så fall sköter drift och underhåll. Pajala kommun kan tänka sig en sänkning av hastigheten till 40 km/h i delar av tätorten. Inne i tätort är det kommunen som bestämmer hastigheterna i samråd med Länsstyrelsen. Diskussioner kring

omkörningsförbud vid Clifftons anläggning. Det är idag en trafikfara. Det är även höga hastigheter fram till Brandstationen. Vilken hastighet vägen ska ha påverkar även buller marginellt.

Trafikverket svarar att gc-väg behöver regleras i kommunens detaljplan och finansiering av gc-vägen är fortfarande i diskussion med Pajala kommun. En gång- och cykelbana anläggs vid väg 395 på den södra sidan vägen mellan Kangasvägen och Kenttävägen.

Svenska kyrkan

Samråd har genomförts med Svenska kyrkan angående utformningen vid Kyrkogården. De har informerades om planerad gång- och cykelväg samt att utrymmet är begränsat. Svenska kyrkan äger endast den fastighet som kyrkan ligger på vilket gör att den parkeringen blir för liten vid begravingar. De ser behov av tillgång till parkeringar vid begravingar där det annars finns risk att de parkerar mer utspritt efter väg 395. De vill att hastigheten sänks vid kyrkogården.

Trafikverket har tagit fram ett förslag till parkeringsfickor vid kyrkogården.

Havs- och vattenmyndigheten

Avstår från att medverka vid samrådsmötet i aktuellt ärende.

Juno Skoterklubb

Juno Skoterklubb har markerat ut på karta var skoteröverfarter finns idag. Skoterklubben vill ha en skoterledsöverfart mitt emot macken, vid älven.

Trafikverket kommer att göra det möjligt att passera vägen vid skoterlederna genom att bygga anslutningar och sänka kantstenen.

Junosuando intresseförening

Junosuando intresseförening vill att gc-väg förlängs till den bortre avtagsvägen till Kenttä och om möjligt särskilja den från huvudvägen. Fartkameror önskas i byn. En dialog mellan posten Trafikverket och Pajala kommun angående trafiksäkerhet kring pothämtning. Trafikverket föreslår att gång- och cykelbanan skiljs från vägens körbana med kantsten. Trafikverket föreslår ingen förlängning av gc-banan men breda vägrenar (0,75m) anläggs på vardera sida om vägen från den västra anslutningen om Kenttävägen till campingen.

Trafikverket utreder fartkamera. Gator inom tätort hanteras av Pajala kommun.

Bilaga 2. Länsstyrelsens samrådsyttrande och beslut



BESLUT
Datum
2012-10-03

1 (2)
Diarienummer
343-8323-12

Trafikverket
Ärendemottagningen
Anders Lindmark
Box 810
781 28 BORLÄNGE



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

Beslut och motivering

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

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

Beslutet får inte överklagas särskilt.

Samråd

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

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

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

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

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

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

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

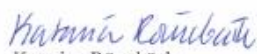
Bakgrund

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

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

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

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


Katarina Rönnbäck


Bo Erik Ekblom



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

www.trafikverket.se