

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING FÖR VÄGPLAN

Projekt Malmtransporter Kaunisvaara–Svappavaara Delen väg 395 Palokorva–Junosuando

Pajala kommun, Norrbottens län

BD-133036-395

2015-02-24



2014/10/29

Titel: Miljökonsekvensbeskrivning för vägplan, delen väg 395 Palokorva-Junosuando

Dnr: TRV 2012/64904

Utgivningsdatum: 2015-02-24

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Gun-Marie Mårtensson

Konsult: Sweco

Uppdragsansvarig: Thomas Sällström

Deluppdragsansvarig: Sofia Rosendahl

MKB: Eva Espling, Leif Wiklund

GIS: Eva Espling

Bullerberäkning: Linda Grenvall

Interngranskning: Leif Wiklund

Distributör: Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå

Telefon: 0771-921 921

Kartmaterial: © Lantmäteriet, dnr 109-2010/2667

Innehåll

Inledning	6
Bakgrund	6
Brister och problem	6
Vägplanen	7
Väg- och trafikförhållanden	7
Tidigare utredningar, samråd och samrådsmöte	7
Kommunala planer	8
Riksintressen och Natura 2000	8
Beskrivning av projektet.....	10
Alternativa utformningar och motiv till valt utförande	11
Avgränsning.....	11
Nollalternativ.....	11
Miljökonsekvenser.....	12
Landskapsbild	12
Naturmiljö	14
Friluftsliv	19
Kulturmiljö	21
Boendemiljö	24
Rennäring	28
Vattenresurser och dricksvatten	31
Jord- och skogsbruk.....	32
Masshantering och förorenade områden	33
Störningar och påverkan under byggtiden	34
Uppföljning.....	36
Miljömål	36
Nationella miljömål	36
Projekt mål	36
Allmänna hänsynsregler	37
Miljökvalitetsnormer	38
Kommande sakprövningar	38
Källor.....	39
Tryckta referenser	39
Elektroniska referenser	39
Bilaga 1. Utdrag ur samrådsredogörelse från förstudierna.....	40
Samrådets genomförande.....	40
Rennäringen	40
Synpunkter från myndigheter, organisationer och allmänheten	41
Bilaga 2 Samrådsyttrande och beslut från länsstyrelsen	43
Bilaga 3 Detaljkartor med natur- och kulturmiljö (separat)	
Bilaga 4 Kartor med buller från trafik efter planerade bullerskyddsåtgärder (separat)	
Bilaga 5 Illustrationskartor (separat)	
Bilaga 6 Protokoll från sakägarmöte december 2014 (separat)	

Sammanfattning

Beskrivning av projektet

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

Denna vägplan omfattar en delsträcka mellan Palokorva och Junosuando, ca 8,5 km, och passerar byn Tornefors. Vägen breddas från dagens 6–7,5 till 7,5 m bred belagd väg och förstärks.

Befintlig väg följs till största delen. Fler parkeringsplatser kommer att byggas.

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

Miljökonsekvenser

Nollalternativet innebär att framtida trafik går på befintlig väg utan fysiska förändringar av vägens utformning. I nollalternativet kommer störningar längs vägen att öka betydligt till följd av den ökade trafiken. Stora konsekvenser väntas för boendemiljön i form av buller och barriäreffekter. Kengis Bruks fiskecamp kan komma att få måttliga konsekvenser av buller pga försämrat upplevelsevärde.

I vägplanen föreslås fasadåtgärder för att dämpa buller i boendemiljöer.

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

Konsekvenserna för landskapsbild blir måttliga just efter ombyggnaden, på längre sikt små. Konsekvenserna för fiskecampen blir samma som i nollalternativet.

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



Översiktskarta med vägplanens omfattning.

Inledning

Bakgrund

I området kring Pajala finns fyndigheter som är intressanta ur ett gruvperspektiv. Vid Kaunisvaara, beläget 25 km norr om Pajala, finns en uppbyggd gruvverksamhet. Brytning av malm påbörjades under första kvartalet 2013, och under en period har järnmalmskoncentratet transporterats på lastbil mellan Kaunisvaara och Svappavaara, där det omlastats för vidare transport längs järnväg till Narviks hamn. Malmtransporter är tänkta att ske på de befintliga allmänna vägarna väg 99, väg 395, E45 och E10.

Malmtransporter i Norrbotten (MINE)

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

Malmtransporter Kaunisvaara-Svappavaara (MaKS)

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

Sträckan delas upp i ca 20 etapper, där vägplaner och bygghandlingar kommer att tas fram succesivt. Delar av sträckan har byggts om och på andra delar pågår entreprenader.

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 Palokorva/Tornefors, 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 alltså ännu inte prövad och fastställd av Trafikverket.

Brister och problem

Transporter av malm från gruvan i Kaunisvaara till Narvik har pågått under 2013 och 2014. Transporterna kommer vid full trafikering att innebära en stor ökning av trafiken, som kommer att pågå dygnet runt. De befintliga vägarna har inte tillräcklig bärighet och standard för att klara av de tunga transporterna. Människor och miljö kring vägen kommer att påverkas av störningar.

Redan idag har väg 395 bärighetsskador. Vägens ytstandard och bärighet kommer att 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 väg 395, delen Palokorva-Junosuando är att:

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

Vägplanen omfattar väg 395 mellan Palokorva och Junosuando. Sträckan är ca 6,8 kilometer lång och passerar genom byn Tornefors. Formell handläggning av vägplanen kommer att ske under 2015. Arbetet med bygghandling och produktion kommer att ske senare eftersom det är oklart när gruvdriften återupptas.

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

Väg- och trafikförhållanden

Väg 395 mellan Palokorva och Junosuando har en varierande bredd av 6,5–7,5 meter. Vägen är belagd och har den högsta bärighetsklassen BK1. Plan- och profilstandard samt siktförhållanden är i huvudsak goda men är otillfredsställande på några ställen.

Skyltad hastighet på större delen av sträckan är 90 km/h. När man närmar sig Junosuando är det 80 km/h.

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

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

Sträckan trafikeras av Länstrafiken med busslinjerna 46, 51 och 53.

Oskyddade trafikanter kan röra sig längs väg 395 främst i Tornefors där bebyggelse finns. Det finns ingen separerad gång- och cykelväg. Vägen ingår i Sverigeleden för cykel delen Karesuando–Karungi.

Tidigare utredningar, samråd och samrådsmöte

Trafikverket har tagit fram en förstudie enligt väglagens tidigare lydelse för sträckan Autio-Tornefors och en annan förstudie för sträckan Junosuando. Delsträcka Palokorva-Junosuando berörs av förstudierna.

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

Länsstyrelsens beslutade, för de två förstudierna, den 29 juni 2012 respektive 3 oktober 2012 att vägprojektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kapitlet 5 § miljöbalken. Beslutet grundas på att områden med höga naturvärden berörs och på effekterna av den förväntade trafikökningen. I samband med beslutet finns också synpunkter på förstudien och råd inför det kommande arbetet med MKB. Länsstyrelsens samrådsyttrande och beslut finns i bilaga 2.

Trafikverket har efter förstudien tagit ställning för att driva projektet vidare i en vägplan enligt förstudiens alternativ 2, upprustning av befintlig väg för malmtransporter under viss tid. Åtgärden planeras utifrån att en ny väg byggs mellan Kaunisvaara och Junosuando, den så kallade Genvägen. Planeringsprocessen för förstärkning och breddningsåtgärder för denna delsträcka Palokorva-Junosuando har påbörjats i och med framtagande av vägplan. Det är inte beslutat om planen kommer att övergå till bygghandling då gruvdriften stoppats under hösten 2014.

Ett samrådsmöte avseende förstudien för delsträcka Autio-Tornefors hölls i Träffen i Anttis den 28 mars. Samrådsmöte avseende förstudie för delsträcka Junosuando hölls på Folkets hus i Junosuando den 11 juni 2012, se bilaga 1. Inför mötet skickades kallelser ut till berörda fastighetsägare, indirekt berörda fastighetsägare samt övriga intressenter. Annonsering skedde även i lokalpress. Synpunkter från mötet och i skriftliga yttranden efter mötet redovisas i vägplanens samrådsredogörelse. Sammanfattning av de synpunkter från mötet med relevans för MKB är att säkerhet för oskyddade trafikanter och bevarandet av friluftslivsintressen är viktiga frågor för boende längs vägen.

Ett samrådsmöte med sakägare för delsträcka Palokorva-Junosuando hölls på skolan i Junosuando den 8 december 2014. Inför mötet skickades kallelser ut till berörda fastighetsägare, indirekt berörda fastighetsägare samt övriga intressenter. Annonsering skedde även i lokalpress. Minnesanteckning från mötet bifogas. Samrådsmötet gällde även prövning av vattenverksamhet och Natura 2000.

Kommunala planer

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

Riksintressen och Natura 2000

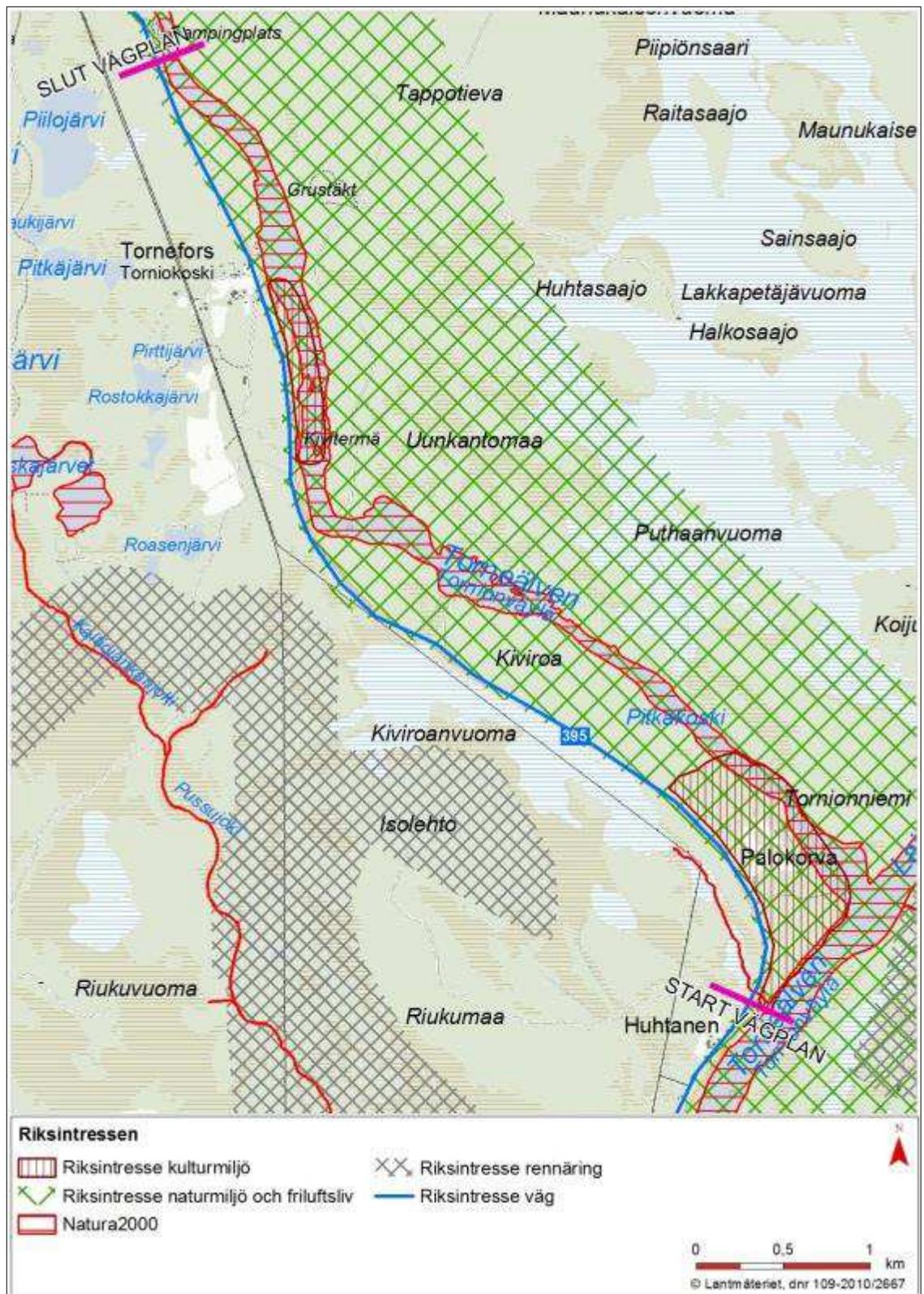
Torneälven är av riksintresse för naturvård och friluftsliv enligt 3 kap 6 § miljöbalken. Väg 395 är gränsen för riksintresseområdet. Gränsdragningen är förmodligen av praktisk karaktär och innebär då inte att naturvärdena skiljer mellan vägens båda sidor.

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

Palokorva och ett område öst om väg 395 i Tornefors är utpekade som riksintresseområde för kulturmiljö.

Området väst om väg 395 och öst om Palokorva utgör riksintresse för rennäringen.

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



Karta över riksintressen.

Beskrivning av projektet

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

Trafikverket har gett dispens för att genomföra malmtransporter med totalvikt 90 ton.

Planerad ombyggnad av vägen kommer i huvudsak att utföras som en enkelsidig breddning på västra sidan av vägen. I överlag så breddas vägen mot väster för att vägen i dag ligger så nära Torneälven. Ett undantag är förbi naturvårdsobjektet där vägen främst breddas på östra sida.

Vägen kommer att förstärkas för att få avsedd bärighet. Vägen kommer generellt att höjas ca 30 cm.

Genom Tornefors kommer vägen att breddas dubbelsidigt och anslutningarna in till bebyggelsen från väg 395 kommer att behållas som de är. Nuvarande parkeringsfickor blir kvar och byggs ut.

I norra delen av delsträckan Palokorva-Junosuando finns en ca 90 meter lång passage (riskobjekt) där det finns risk för att vägen på sikt skadas av älvens erosion. Slänten ner till älven kommer att förstärkas. Detta innebär åtgärder med fyllning av slänten och arbete i vattenområdet. Åtgärden fordrar att befintlig träd- och buskvegetation på slänten tas bort. Erosionsskyddets anläggs med sorterad krossten, 0-300 mm, material i ett lager om cirka 0,6 meter. Utfyllnaden av vägbanken kommer att utföras så att en släntlutning motsvarande cirka 1:2 från vägen ner mot älven erhålls.

Erosionsskyddet bedöms ta i anspråk en yta som överskrider 500 m² i vattenområdet. Tillstånd för vattenverksamhet och Natura 2000-prövning enligt 7 och 11 kap MB kommer därför att sökas separat.

Förbi riskobjektet läggs profilen i princip som befintlig väg.

Där bebyggelse finns nära vägen läggs profilhöjden i princip som befintlig väg.

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

Bullervall föreslås vid en fastighet och för att grundlägga denna krävs utrymme som ingår i vägområdet. Beslut om vilka åtgärder som ska genomföras fattas efter samråd med respektive fastighetsägare.

Mer parkeringsyta kommer att byggas i anslutning till vägen. Parkeringsplatserna ska kunna användas av transportfordonen och blir ca 100 meter långa inklusive utspetsningar med en maximal bredd av 5 meter. Totalt kommer det att finnas omkring 8 st parkeringsplatser längs sträckan med ca 1 km mellanrum. Vid Tornefors blir det en parkeringsplats på varje sida av vägen.

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

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

Uttjanta vägtrummor byts ut.

Vägdiken, in- 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.

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

Alternativa utformningar och motiv till valt utförande

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

Parkeringsfickorna görs större än vad som är standard. Olika storlekar på parkeringsfickor har studerats med tanke på de stora fordonen. Placeringen har valts med tanke på samband med angränsande sträckor, väggeometri (inte i brant uppförsbacke eller där sikten är dålig) och markslag (hellre på fastmark än på myr).

Avgränsning

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

De intresseområden som studeras är riksintressen och Natura 2000, landskapsbild, kulturmiljö, naturmiljö, boendemiljö, rekreation och friluftsliv, rennäring och hushållning med naturresurser, masshantering samt störning och påverkan under byggtiden. Av dessa redovisas nedan de förutsättningar, effekter och konsekvenser som anses vara relevanta för projektet.

Nollalternativ

Nollalternativet innebär en bedömd framtida situation om inte projektet där MKB:n ingår (denna vägplan) genomförs. I många vägprojekt finns liten skillnad mellan nollalternativet och nuläget eftersom samhället och trafikeringen kring vägen inte förändras så mycket. I detta projekt sker stora samhällsförändringar i och med etableringen av gruvorna, som medför en betydande ökning av trafiken längs väg 395.

I nollalternativet beskrivs alltså vägen i dess nuvarande skick men med den trafikmängd som bedöms gå på vägen när malmtransporteringen är i full drift.

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

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

I det fall en ny väg mellan Kaunisvaara och Junosuando tas i bruk kommer malmtransporterna att flyttas till den nya vägen. "Genvägen" är nu i skedet där lokaliseringsalternativ ska väljas. De två alternativa lösningarna är att genvägen ansluter till befintlig väg 395 antingen söder om Palokorva eller i Tornefors. I denna vägplan förutsätts att genvägen ansluter i Palokorva, dvs att vägplanens sträcka kommer att användas permanent för malmtrafiken.

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

Vägplanens miljökonsekvenser jämförs med nollalternativet.

Miljökonsekvenser

Vid bedömningen av miljökonsekvenser har utformningen enligt avsnittet "Beskrivning av projektet" förutsatts. Förutsättningar och inarbetade skadeförebyggande och skadebegränsande åtgärder, där sådana finns, presenteras under respektive intresseområde. Miljökonsekvenserna är bedömda under förutsättning att dessa åtgärder 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 följer Torne älv på dess södra sida. Älven är 200–300 m bred och är ett storslaget landskapselement och landmärke. Landskapet i älvdalen domineras av tallskog med inslag av björk. Några stora hyggen finns längs vägen. På några sträckor går vägen tätt intill älven, men det finns oftast en smal, genomsiktig, trädridå emellan. De vackra utblickarna över älven är värdefulla för upplevelsen av landskapet men också för områdets identitet.



På några sträckor går vägen nära älven. Foto vid byn Tornefors längs väg 395 i sydgående riktning.

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

Väg 395 passerar Tornefors. Bebyggelsen i Tornefors ligger främst väst om väg 395 och med några enskilda hus på östra sidan. Byn ligger i ett inslutet öppet landskap med endast en liten öppning mot vägen och älven på andra sidan vägen. Dock skymts

älvutsikten i dag av vegetation. Bebyggelsen och den öppna odlingsmarken är värdefulla för landskapsbilden i ett annars storskaligt skogsdominerat landskap.



Foto på bebyggelse vid Tornefors längs väg 395.

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

Bedömningsgrunder

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

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

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

Effekter och konsekvenser

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

Nollalternativet

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

Vägplanen

Ombyggnaden av vägen medför en liten påverkan på landskapsbilden ur åskådarperspektivet. Vägen byggs om i stort sett i befintligt läge och förhållandet till omgivande landskap förändras inte. För trafikanterna kommer vägen att få en större skala än idag i och med att vägen och vägområdet blir bredare. Vägens karaktär påverkas genom att markvegetationen som idag går ända fram till asfalten tas bort. Påverkan på de estetiska värdena kommer att vara störst under och direkt efter byggtiden. Med tiden etableras vegetation kring vägen som så småningom smälter in på

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

Naturmiljö

Förutsättningar

Nedan redovisade naturvärden bygger i huvudsak på GIS-data som hämtats från länsstyrelsens dokumentation med Trafikverkets kompletterade inventeringar och analyser. Områdena redovisas på karta Naturmiljö i detta avsnitt. För att få en mer komplett bild hänvisas även till avsnitt Kulturmiljö och Rennäring med tillhörande kartor samt kartor i bilaga 3.

Naturvärden

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

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

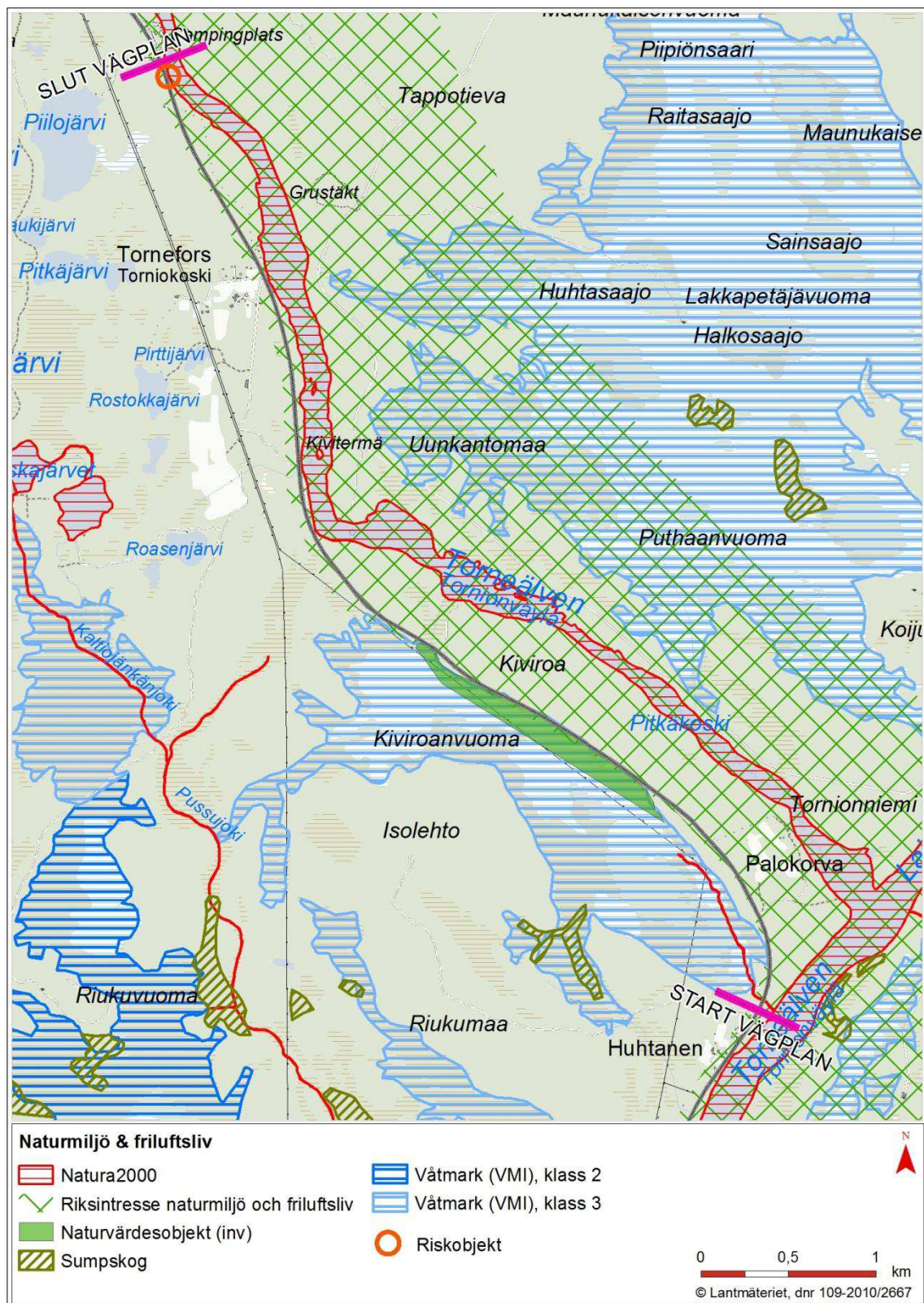
Torneälven är en ytvattenförekomst med fastställda miljö kvalitetsnormer. Både ekologisk och kemisk status (exklusive kvicksilver) är god.

Strax norr om Huhtanen passerar vägen en bäck som rinner ut i Torneälven och som ingår i Natura 2000-området. Länsstyrelsen i Norrbotten har genomfört en inventering av vägtrummor och broar för hela sträckan Kaunisvaara–Svappavaara. Inga bäckar inom denna vägplan bedöms ha betydelse för vandrande fisk. Den nämnda bäcken bedöms därmed ha låga naturvärden.

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. I dag finns ingen rapporterad förekomst av flodpärlmussla i Torneälven.



Foto över våtmarken Kiviroanvuoma söder om väg 395 i höjd med Palokorva.



Karta över naturmiljö- och friluftslivsintressen.

Våtmarken Kiviroanvuoma, söder om väg 395 längs delsträckan i höjd med Palokorva, är till stor del myrmark utpekad som klass 3-område enligt länsstyrelsens våtmarksinventering. På de flesta håll skiljs vägen från dessa marker med ett högre

beläget stråk med skogsmark utan utpekade värden. I mitten av delsträckan går värdefull våtmark nära vägen på en kort sträcka.

På några ställen i landskapet finns sumpskogar enligt Skogsstyrelsen, dock ingen i närheten av vägen.

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 arter som är skyddade enligt artskyddsförordningen påträffades inom vägplanens område.

Inom denna vägplan pekas den del av Kiviroanvuoma som gränsar till vägen ut i inventeringen och ges klass 2 ”Höga naturvärden”. Det är en öppen starrdominerad våtmark som beskrivs så här:

”Objektet utgörs av en mindre del av en större värdefull öppen starrdominerad våtmark. Våtmarken har växelvis mjuk och fast matta, med ett bottenskikt dominerat av vitmossor. Strukturellt förekommer rikligt av flarksträngstruktur och inslag av enstaka skogsbeklädda holmar. Fältskiktet i de blöta områdena utgörs till stor del av starrarter, men även fräken, kallgräs och vattenklöver förekommer. De torrare partierna utgörs av fattigris som kråkbär, odon och dvärgbjörk.”

Däggdjur

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

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

Av analysen framgår att älgstammen i området ökar och vandringsälg rör sig vintertid längs hela den aktuella sträckan. Det noteras också i analysen att älg är en vanlig art i norra Sverige och inte kan anses hotad.

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

Fåglar

En fågelinventering har utförts under sommaren 2012. Inventeringen omfattade hela sträckan Kaunisvaara–Svappavaara och inriktades på rödlistade arter och arter som är särskilt utpekade i artskyddsförordningen. Inventeringen visar att fågelfaunan längs hela den långa sträckan är relativt likartad. Av de utpekade arterna är grönbena, sångsvan och backsvala vanligast och förekom i varierande antal längs hela vägsträckningen. Inga områden längs vägen bedöms ha höga värden för fågellivet.

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

Bedömningsgrunder

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

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

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

Effekter och konsekvenser

Nollalternativet

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

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

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

Konsekvenserna för älgpopulationen i stort bedöms bli små. Uttrar bedöms röra sig i vägens närhet i begränsad omfattning, med små konsekvenser.

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

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)

En översiktlig bullerberäkning visar att 45 dB(A) ekvivalent ljudnivå överskrids i nollalternativet i ett avstånd på 170 meter från vägen. 50 och 55 dB(A) överskrids upp till ca 100 resp. 60 meter från vägen. Trafiken på vägen kan alltså antas orsaka störningseffekt i nollalternativet i en upp till ca 350 meter bred zon längs vägen, där färre individer av häckande fåglar finns jämfört med om miljön vore helt ostörd. Eftersom inga viktiga områden för fågellivet ligger nära vägen bedöms konsekvenserna av bullerstörningar för fågellivet som små.

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

Nollalternativet innebär att risken för ras vid riskobjektet består. Vid ras riskerar en större mängd jordmaterial att hamna i älven under längre tidsperioder.

Vägplanen

Befintliga väg- och sidotrummor förlängs och uttjänta trummor byts ut. Vid vägdikenas anslutning till korsande naturliga vattendrag kommer diket att avslutas några meter före vattendraget, och dikesvattnet låtes passera genom och över naturlig vegetation innan det hamnar i bäcken. På så sätt minskar grumling och föroreningar i bäcken och risken för att sådana sprids till älven.

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

Åtgärderna med breddning och återställande av diken är begränsade och tar några meter ny mark i anspråk.

Den utpekade naturobjektet med höga naturvärden, som är en del av våtmarken Kiviroanvuoma som utpekats som klass 3-område enligt länsstyrelsens våtmarksinventering, kommer inte påtagligt att påverkas eftersom breddning av vägen främst sker på motsatta sidan som är av skogskaraktär. Den begränsade breddning av vägen och röjning inom säkerhetsområdet som sker mot naturvärdet kommer endast att beröra nuvarande dikesområde och på sin höjd det smala stråk med skogsmark utan utpekade värden. Därmed påverkas inte våtmarkens hydrologi och konsekvenserna för naturobjektet bedöms som små.

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

Projektet bedöms inte medföra påtaglig skada på riksintresset för naturmiljö eftersom intrånget i riksintresseområdet bedöms vara marginellt. Inget av riksintressevärdena påverkas av projektet. Projektet bedöms inte heller påverka bevarandestatusen för Natura 2000-arter eller -naturtyper på grund av minimal påverkan på vattendragen. Torneälven berörs endast indirekt genom att vara recipient för vägdagvatten, på samma sätt som idag, och genom en liten temporär grumling under byggtiden.

Bullerstörningen för naturmiljön är generellt lika som för nollalternativet.

Erosionsskyddet vid riskobjektet läggs ut på befintlig mark och vegetationsklädda ytor. Om schaktning sker kommer materialtransport från blottlagda ytor att uppkomma. Påverkan på vattenmiljön bedöms därför huvudsakligen utgöras av en liten och temporär grumling i byggskedet i direkt samband med utläggning av sorterad sprängsten, då botten sediment virvlar upp samt till följd av den sand som finns på krossmaterialet. Då älvens vattenvolym och flöde är stora bedöms konsekvenserna av denna grumling bli små.

Skyddsåtgärder och miljökonsekvenser vid erosionsskyddet kommer att redovisas närmare i kommande tillståndsprövning för vattenverksamhet.

NATURA 2000: Torne älv

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

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.

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

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

Därför bedöms att dispens från bestämmelserna i artskyddsförordningen inte krävs.

Om strandskydd, biotopskydd och 12:6-samråd

Projektet strider inte mot strandskyddets syften avseende djur- och växtliv. Strandskyddsdispens krävs inte inom fastställt vägområde.

Inget som omfattas av generellt biotopskydd berörs av planen.

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

Förslag till åtgärder i senare skeden

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

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

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

Friluftsliv

Förutsättningar

Torneälven är i sin helhet av riksintresse för friluftsliv, Torne och Muonio älv (F4). Bevarandaspekterna för riksintresset utgörs av naturstudier, båtsport, kanoting, kulturmiljö och fritidsfiske.

För att ett område ska betraktas som riksintressant för friluftsliv ska området ha så stora värden på grund av natur och kulturkvaliteter att de är eller kan bli attraktiva för besökare från hela eller en stor del av landet eller utlandet. Även förutsättningarna för naturupplevelser och friluftsverksamhet samt tillgänglighet för allmänheten spelar stor roll. I området förekommer friluftsliv i form av t.ex. skid- och skoteråkning, bär- och svampplockning, jakt och fiske.

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

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

Kengis Bruk AB (KBAB) bedriver kommersiell verksamhet i området, innefattande skogsbruk och turistisk verksamhet. Den turistiska verksamheten består av jakt-, fiske-, och upplevelseturism. KBAB har en strandnära jakt- och fiskecamp på motsatta sidan av älven i Tornefors. Kengis Bruk AB befarar (i samrådsyttrande till förstudie Junosuando by) att utveckling av deras verksamhet omöjliggörs av den ändrade trafiksituationen.

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

Den ökade trafiken kommer att innebära ökade barriäreffekter för friluftslivet samt störningar av buller. Miljön längs de delar av Torneälven som går nära vägen kan få minskad attraktivitet på grund av buller. Trafikmängden blir inte så stor att det blir någon svårighet att korsa vägen, även om förändringen jämfört med nuläget är betydande. Kengis Bruks fiskecamp kan komma att få måttliga konsekvenser av buller pga försämrat upplevelsevärde. Nollalternativet medför i övrigt små konsekvenser.

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

Vägplanen

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

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

Rörligheten längs älven i stort förändras inte. Vid riskobjektet, där fysiska åtgärder planeras i strandområdet, gör den branta terrängen att platsen inte används för friluftsliv. Projektet strider inte mot strandskyddets syften vad gäller friluftsliv. Allmänhetens tillgänglighet till Torneälven försämras inte.

Vägplanen medför inga begränsningar på varken Kengis Bruks verksamhet i området eller deras jakt- och fiskecamp på motsatta sidan av älven.

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

Förslag till åtgärder i senare skeden

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

Kulturmiljö

Förutsättningar

På östra sidan av väg 395 vid Tornefors finns ett större sammanhängande riksintresseområde för kulturmiljövård. Området omfattas av andra kapitlet i lag om kulturminnen m m. (1988:950). Riksintresset består av en bruksmiljö med masugn från 1706 och kvarnplats med kanal. Tornefors ingår i Kengisverken (BD 50) och var i drift till 1715 då den brändes av ryska trupper.



Foto på nedfarten till kulturmiljöområdet vid Tornefors.

Palokorva är ett långsträckt riksintresseområde för kulturmiljövård längs Torne älv på östra sidan av väg 395. Området är en bruksmiljö med masugn som uppfördes som ersättning för masugnen i Tornefors (BD 51). I riksintresset ingår även en välbevarad masugnspipa, kanal, husgrunder, slagghvarp, två bruksbodar, rostugnar och en kolbotten. Palokorva ingår i Kengisverken (BD 50) och var i drift från 1744 fram till 1873.

Norrbottens museum genomförde 2012 en särskild arkeologisk utredning för de delar av sträckan Kaunisvaara-Svappavaara som ska breddas och som inte tidigare omfattats av arkeologiska utredningar och inventeringar. Hela sträckan som ingår i denna vägplan omfattas. Utredningsområdet sträcker sig omkring 10-15 m från befintlig väg. Museet gjorde också en utredning 2013 i södra delen av riksintresset Palokorva. I utredningarna påträffades ett antal hittills okända kulturhistoriska lämningar längs sträckan Palokorva-Junosuando, varav 3 stycken ligger inom 15 meter från väg 395 och som kan komma att påverkas av ombyggnationen.

I övrigt har riksantikvarieämbetet registrerat ett antal lämningar, varav 2 stycken ligger inom 15 meter.

I tabellen nedan redovisas de lämningar som ligger inom 15 meter från väg 395. Alla lämningar ligger inom vägens säkerhetsområde där röjning av träd kommer att ske.

Lämning	Bedömd påverkan
Nr 5 Kolbotten Övrig kulturhistorisk lämning	Påverkas inte fysiskt eftersom vägområdet breddas på västra sidan.
Nr 12 Stenupplag Övrig kulturhistorisk lämning	Påverkas inte fysiskt eftersom vägområdet breddas på västra sidan.
Nr 13 Kolbotten Övrig kulturhistorisk lämning	Lämningen är delvis förstörd sedan tidigare vägarbete, men påverkas inte ytterligare.
Junosuando 2:1 Hyttområde Fast fornlämning Ingår i riksintresseområde för kulturmiljövård (Tornefors)	Påverkas inte fysiskt eftersom vägområdet breddas på västra sidan.
Junosuando 182:1 Kvarn Övrig kulturhistorisk lämning Ingår i riksintresseområde för kulturmiljövård (Tornefors)	Påverkas inte fysiskt eftersom vägområdet breddas på västra sidan.

Bedömningsgrunder

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

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

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

Effekter och konsekvenser

Nollalternativet

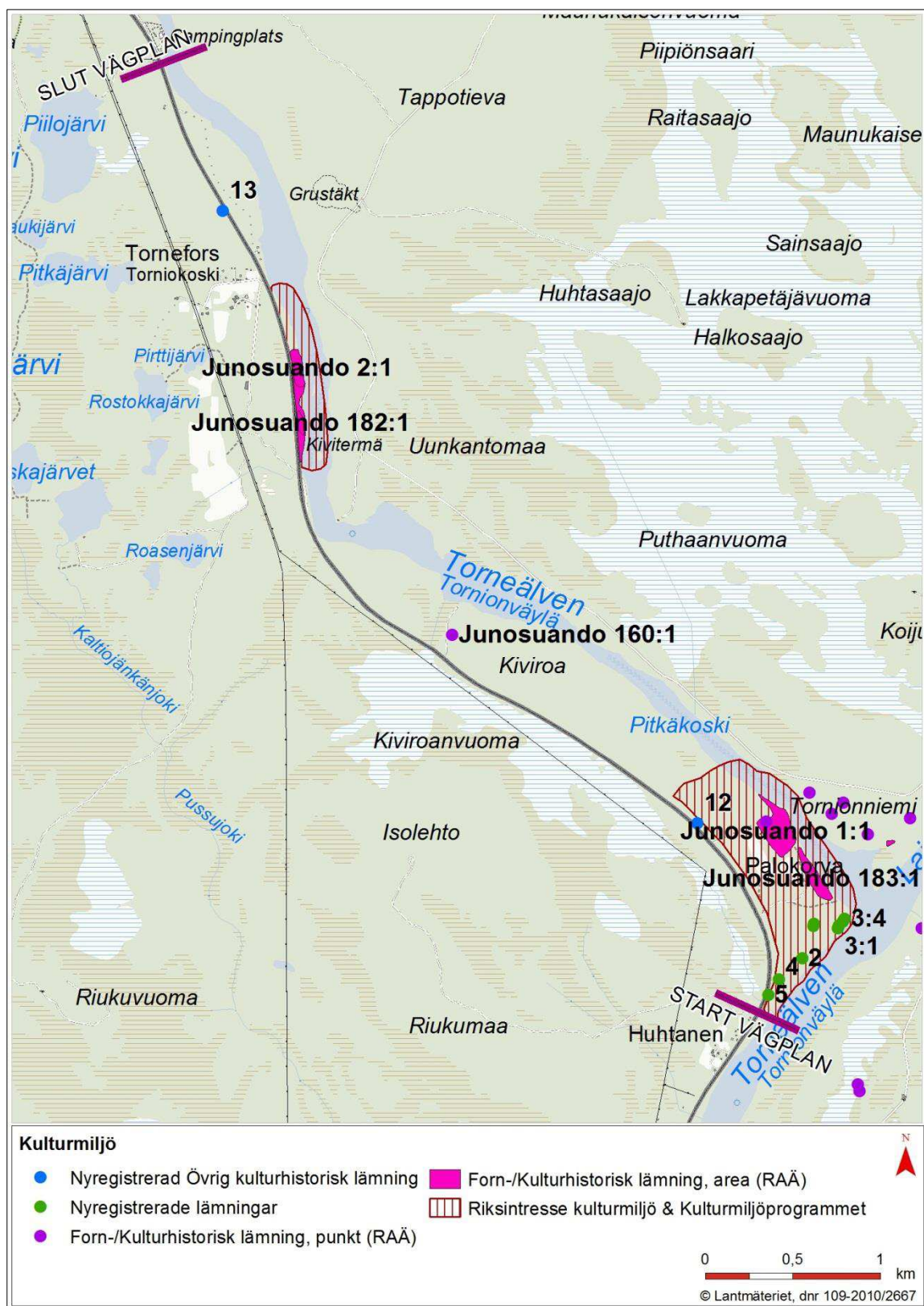
Nollalternativet medför inga konsekvenser för områdets kulturvärden.

Vägplanen

Vid Tornefors riksintresseområde och tillhörande lämningsområden Junosuando 2:1 och Junosuando 182:1 kommer vägen att breddas på västra sidan och ingen fysisk påverkan sker då på riksintresset eller lämningsområdena. Vegetationen i säkerhetsområdet längs riksintresseområdet kommer att röjas ca 13 m vilket kan påverka eventuella lämningar inom lämningsområdena, dock påverkas inte riksintresset visuellt.

Bruksmiljön i riksintresseområde Palokorva kommer varken påverkas fysiskt eller visuellt på grund av mellanliggande vegetation.

Genom att bredda den nya vägen till väster vid Kolbotten (nr 5) och stenupplaget (nr 12) berörs inte lämningarna av breddningen eftersom de ligger öster om vägen. Dock kan lämningarna påverkas eftersom de ligger inom säkerhetsområdet som ska röjas från träd.



Karta över kulturmiljöintressen.

Kolbotten (nr 13) är delvis förstörd sedan tidigare vägarbete, men den kommer inte att påverkas direkt av vägbreddningen. Dock ligger den inom säkerhetsområdet som ska röjas från träd.

Samråd ska hållas med länsstyrelsen om påverkan och skyddsåtgärder vid röjning inom säkerhetsområdet. Med vidtagna skyddsåtgärder bedöms påverkan på kulturmiljövärdena kunna undvikas.

Konsekvenserna för kulturmiljön bedöms sammantaget som små. Påtaglig skada på riksintressena uppstår inte eftersom inga skador bedöms uppkomma på vare sig lämningar eller helhetsmiljö.

Förslag till åtgärder i senare skeden

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

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

Vid röjning inom vägens säkerhetsområde kommer skyddsåtgärder att vidtas inom lämningarnas skyddsområden. Körning i dessa områden kommer inte att ske och avverkning och röjning föreslås ske manuellt.

Boendemiljö

Förutsättningar

Väg 395 passerar Tornefors som har utfarter till vägen. Vid Tornefors ligger bebyggelsen som närmast ca 25 m på östra sidan om vägen.

Oskyddade trafikanter och barnperspektivet

De oskyddade trafikanternas rörelsemönster längs vägen har kartlagts via barnkonsekvensanalysen i förstudieskedet samt genom att deltagare på samrådsmötet berättat om sina rörelsemönster.

Tornefors är, trots få bofasta, en välbesökt plats av sommargäster som främst utgörs av barn och släktingar. Huvudattraktion är älvens möjligheter till fiske och bad. Detta innebär att väg 395 korsas av barn, husdjur, fyrhjulingar och båttrailers. Byns sommargäster trafikerar även väg 395 med cykel norrut för att ta sig till logen/campingen och Junosuando by, samt söderut till grillplatser invid Torneälvens forsar.

Gång-och cykelvägar saknas längs väg 395 utan oskyddade trafikanter är hänvisade till smal vägren.

I dag finns ingen bullhållplats vid Tornefors men det finns P-fickor på båda sidorna av vägen. Det är främst resor in mot Pajala som sker med kollektivtrafik.



Bebyggelse på västra sidan av vägen i Tornefors.

Buller och vibrationer

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

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

Maximalnivån uppkommer vid varje fordonspassage och är högre för tunga fordon än för personbilar. Maximalnivån 55 dB inomhus (riktvärde i befintlig miljö, som får överskridas högst fem gånger per natt) har i nuläget (2009 års trafik) beräknats överskridas för ett av husen längs sträckan vid passage av tunga fordon. Då i medeltal 70 tunga fordon trafikerar vägen per dygn innebär det att ungefär sex störningar per natt uppstår (som schablon beräknas 8 % av trafiken ske nattetid).

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

I en bärighetsutredning för hela sträckan Kaunisvaara–Svappavaara har man identifierat sträckor där störande vibrationer i boendemiljöer kan befaras. Inom denna vägplan finns inga sådana.

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.

Bedömningsgrunder buller

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

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

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

Effekter och konsekvenser

Nollalternativet

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

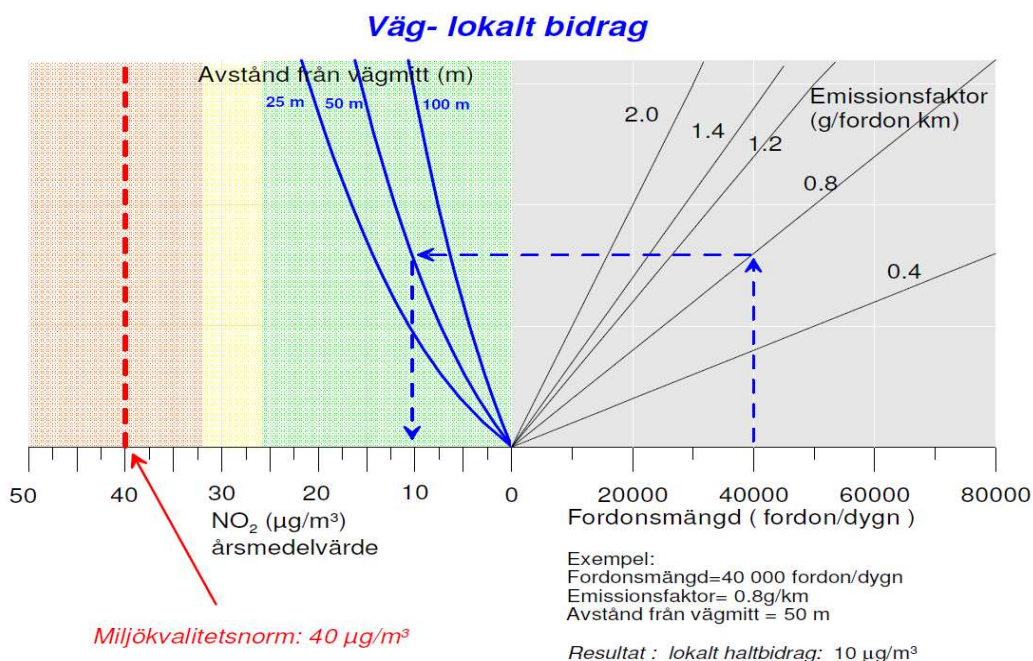
I stort kommer riktvärden för trafikbuller, både ekvivalent och maximal ljudnivå, att överskridas vid de hus som ligger mindre än ca 60 meter från vägmitt. Det berör alla boende i de hus som ligger längs vägen. Jämfört med dagens situation är även buller strax under riktvärdena en stor förändring i boendemiljön. I nollalternativet genomförs inga bullerskyddsåtgärder. Bullernivåer för varje fastighet i nollalternativet kommer att redovisas i vägplanens beskrivning.

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

Vid den framtida trafikmängden, ca 1400 fordon/dygn, kommer man inte i närheten av de halter där mer detaljerade beräkningar behöver övervägas med tanke på miljökvalitetsnormen. Den s.k. nedre utvärderingströskeln enligt miljökvalitetsnormen är där det gröna fältet slutar, $26 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Extremvärdena, s.k. 98-percentiler, som uppkommer vid t.ex. speciella vädersituationer följer samma mönster.

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

Nollalternativet medför på grund av bullerstörningar för boende längs vägen, barriäreffekter och genom försämringar för alla oskyddade trafikanter, stora konsekvenser.



Vägplanen

Vägplanen omfattar bullerskyddsåtgärder med målet att de av riksdagen antagna riktvärdena för en god boendemiljö inte ska överskridas. Åtgärder för bullerdämpning kan delas in i globala åtgärder, som avser insatser i anslutning till källan exempelvis bullervall, och lokala åtgärder, som innebär åtgärder i anslutning till mottagaren, vanligtvis på den enskilda fastigheten. De skyddsåtgärder som är bäst lämpade vid respektive hus har föreslagits. Bullerskärmar (plank och vallar) är en åtgärd som övervägts som huvudalternativ, eftersom de dämpar ljudnivån både utomhus och inomhus. Plank föreslås där tomterna angränsar till vägen. Bullervallar föreslås på några ställen i skogsmiljö. Där skärmar på grund av t.ex. topografi inte är lämplig föreslås fasadåtgärder (t.ex. tilläggsrutor, fönsterbyten och åtgärder på ventiler) som dämpar ljudnivån inomhus.

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

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

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

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

Vibrationsstörningar från vägtrafik är relativt sällsynt, däremot är inte effekten från 90 tons lastbilar känd. Bedömningen görs dock att vibrationer från malmtransporterna samt vägtrafiken i övrigt inte kommer belasta närliggande hus. Detta eftersom bebyggelsen är belägen på fast mark av morän eller sand som inte är vibrationsfarlig. Överbyggnaden kommer dessutom att förstärkas samt få en jämnare yta vilket bidrar till en dämpad energiöverföring till omgivande mark. Det bedöms därför att konsekvenserna av vibrationer blir små.

ANPASSNING AV BERÄKNINGSMODELL FÖR BULLER

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

För att anpassa modellen till de aktuella förhållandena med mycket stor andel av de tyngsta fordonen har Trafikverket utgått från de mest bullrande fordonen i beräkningsmodellen. Indata i modellen har anpassats efter fordon som avger mer buller än "medellastbilen".

Beräkningsmodellen är inte heller anpassad till 90-tonsfordon då dessa inte hör till den fordonspark som vanligtvis trafikerar Sveriges vägar. Eftersom 90-tonsfordonen har fler axlar och däck än 60-tonsfordonen och fordonet är 50 % tyngre innebär det en förväntad ökning av ljudnivån med ca 2 dBA för maximalbullernivån (Kjell Strömmer, bullerexpert Trafikverket). För ekvivalentnivån förväntas ökat buller från varje fordon och färre fordonspassager ta ut varandra.

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

Rennäring

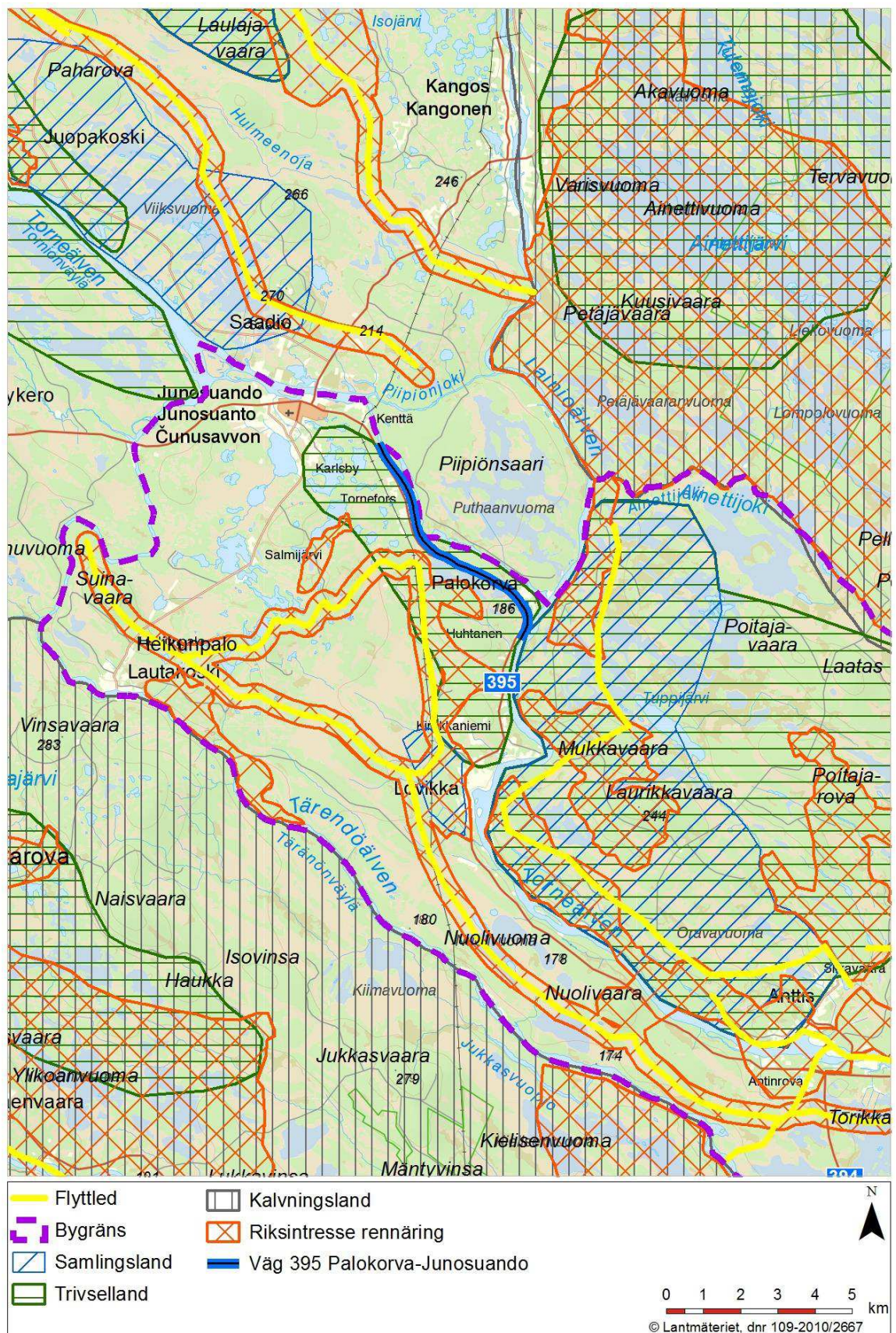
Förutsättningar

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

Vägen går delvis genom ett trivsellomland. Trivsellomlandena är viktiga för renen då de söker sig dit naturligt för bete och vila under en längre period. Dessa har betingelser i topografin och betet som gör att renarna trivs där.

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

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



Rennåringens intressen.

Samebyn drabbas av ökande trafik året om då de vägar som förväntas få ökad trafik går genom samebyns vinter- och sommarbetesland. Samebyn har i samråd uttryckt oro för att renpåkörningar kommer att öka.

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

Samebyn har påpekat att den ökade trafiken kommer att innebära större risk för renpåkörningar om renarna rör sig över vägen inom trivsallandet. Dock är den sträcka som renarna kan passera längs vägen mellan Palokorva-Junosuando begränsad till att endast gälla betesområdet på norra sidan av vägen strax nordväst om Palokorva. Resterande del av vägen Palokorva-Junosuando går snävt längs med älven. Om saltning av vägen sker lockas renen dit vilket ökar risken ytterligare.



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

Konsekvenserna för rennäringen av nollalternativet blir små då renarna sällan korsar väg 395 då betesutrymmet är begränsat på motsatt sida av vägen.

Vägplanen

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

Förslag till åtgärder i senare skeden

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

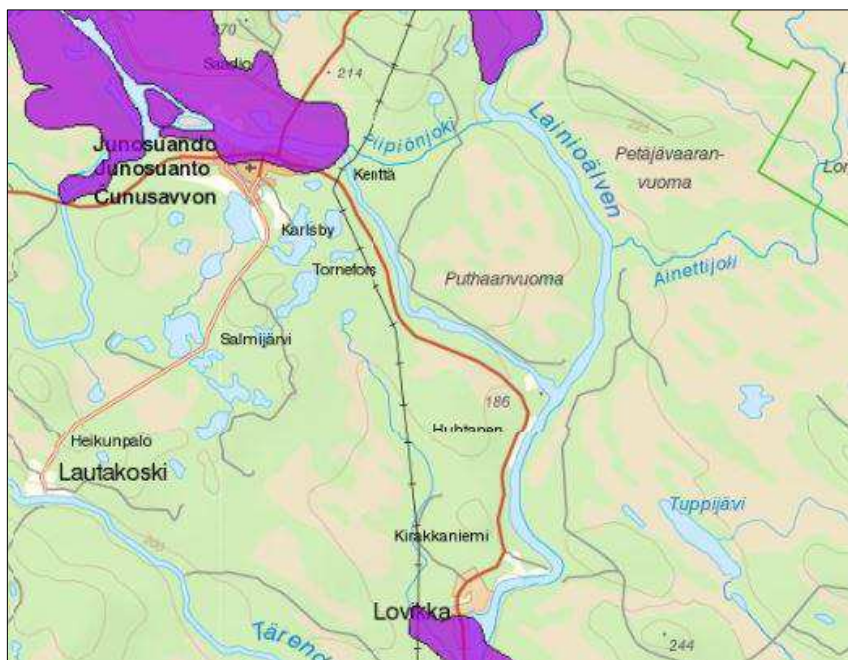
Trafikverket tar fram renpåkörningsstatistik för hela sträckan Kaunisvaara–Svappavaara. Om det visar sig att renpåkörningarna ökar markant på någon delsträcka kan åtgärder som stängsling och någon typ av säkra passager över vägen bli aktuella. Det är lämpligt med uppföljning av effekterna av sådana åtgärder.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

Vattenresurser och dricksvatten

Förutsättningar

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

Längs Torneälvens dalgång finns sand- och grusavlagringar som är grundvattenförekomster med fastställda miljökvalitetsnormer. Den aktuella vägsträckan berör ingen sådan grundvattenförekomst.



Grundvattenförekomster (Källa: Vattenkartan, VISS).

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 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

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

Vägplanen

De enskilda brunnarna hanteras enligt nedan.

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

Förslag till åtgärder i senare skeden

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

Jord- och skogsbruk

Förutsättningar

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

Bedömningsgrunder

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

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

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

Effekter och konsekvenser

Nollalternativet

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

Vägplanen

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

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

Konsekvenserna för jord- och skogsbruk bedöms bli små.

Masshantering och förorenade områden

Förutsättningar

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

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

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

Länsstyrelsen har identifierat och inventerat potentiella förorenade områden i länet. I första skedet sker en identifiering av möjliga platser. Av dessa väljs efter en prioritering vissa objekt ut till inventering, där de tilldelas en riskklass 1–4 där klass 1 innebär störst risk. Det finns inget objekt som ligger nära väg 395.

Väg 395 är idag en rekommenderad transportled för farligt gods. Vid en olycka kan miljöfarliga ämnen läcka ut och förorena omgivningen. Så kan också ske vid "vanliga" trafikolyckor om drivmedel kommer ut i miljön.

Bedömningsgrunder

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

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

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

Effekter och konsekvenser

Nollalternativet

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

Vägplanen

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

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

Där vägen går över torvmark måste torven från markytorna där vägen breddas schaktas bort. Torv kan ibland finnas under hela vägkroppen. Vegetationsmassor från befintliga igenvuxna slänter och markytor där vägen breddas kan delvis återanvändas för täckning

av nya slänter. Sammantaget uppstår trots ambitioner om återanvändning ett massöverskott.

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 50 000 m³. Av detta återanvänds ca 30 000 m³ på slänter m.m. Ca 20 000 m³ blir överskott och behöver transporteras bort. Trafikverket kommer i samarbete med entreprenörerna att arbeta för att massorna kan användas som resurs i angränsande etapp eller något annat byggprojekt. Upplag kommer förmodligen ändå att behövas.

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

Vägens överbyggnad kräver material av hög kvalitet och här används bergkross, ca 50 000 m³ behövs. Inom projektet sker ingen bergschakt och detta kommer att tas från täkter.

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

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

Förslag till åtgärder i senare skeden

Ett förslag till ytor för etablering etc. under byggtiden anges på bifogade planritningar som ytor med tillfällig nyttjanderätt. Ytorna kan komma att ändras till den vägplan som ställs ut för granskning. Om fler platser krävs för t.ex. tillfällig uppläggning av massor ska anmälan/tillstånd i samband med detta skötas av entreprenören.

Val av upplagsplatser ska ske med beaktande av de värden som belyses i miljökonsekvensbeskrivningen. Överskottsmassor bedöms ha den karaktären att uppläggning innebär ringa miljöpåverkan. Miljöprövningen av upplag ska göras i samråd med kommunens miljökontor.

Täkter för materialförsörjning hanteras av entreprenören.

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

Störningar och påverkan under byggtiden

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

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

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

Bedömningsgrunder

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

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

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

Effekter och konsekvenser

Nollalternativet

Inga anläggningsarbeten sker och inga konsekvenser uppstår.

Vägplanen

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

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

Vid arbeten i vatten kommer grumling att uppstå.

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

Förslag till åtgärder i senare skeden

Trafikverket anvisar endast vägområdet och eventuellt vissa ytor med tillfällig nyttjanderätt som arbetsområde. I det fall ytterligare mark behövs ansvarar entreprenören för val av plats och att erforderliga avtal och tillstånd anskaffas. Sådana platser ska lokaliseras i samråd med kommun och markägare. Tomtmark, brukad jordbruksmark, våtmarker, samt mark i anslutning till vattendrag bör undvikas. Hänsyn ska också tas till forn- och kulturlämningar så inte sådana påverkas av etableringsområden, upplagsplatser eller liknande.

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

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

I kommande tillstånd för vattenverksamhet vid riskobjektet beskrivs förslag på skyddsåtgärder för att minska påverkan på Natura 2000-vattendraget under byggtiden.

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

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

Uppföljning

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

Villkor kan också komma att ställas i myndighetsbeslut.

Tillsammans med Trafikverkets generella 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 skogar

Ett rikt växt- och djurliv

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

Grundvatten av god kvalitet

Skyddsåtgärder vidtas för att inte påverka enskilda brunnar.

Om naturgrus används kan målet motverkas till viss del.

God bebyggd miljö

Boende i Tornefors kommer att utsättas för ökat buller. Då riktvärden för buller utomhus inte uppnås motverkas målet. Med planerade fasadåtgärder uppnås riktvärden inomhus.

Projektmål

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

Ett av projektmålen i förstudien är att *"Söka klimatneutrala och resurseffektiva transportlösningar genom en ständig optimering av infrastruktur och transportteknik"*. I vägplanen och kommande bygghandling kan man sträva mot detta genom t.ex. materialval och optimering av masshantering (för att minimera

energiförbrukning under byggandet). Vid kommande drift och underhåll eftersträvas energieffektiva lösningar.

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

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

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

Allmänna hänsynsregler

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

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

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

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

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

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

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

Miljökvalitetsnormer

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

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

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

Torneälven är en ytvattenförekomst med fastställda miljökvalitetsnormer. Den ekologiska och kemiska statusen (exklusive kvicksilver) är god. Projektet bedöms inte ha någon långsiktig påverkan på vattenkvaliteten då älven endast påverkas indirekt och i liten grad.

Kommande sakprövningar

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

Tillstånd för vattenverksamhet för erosionsskyddet.

Samråd enligt kulturmiljölagen för påverkan på lämningar.

Täkter och uppläggning av massor samt eventuella andra följdverksamheter av projektet kan kräva anmälan eller samråd enligt miljöbalken. Detta sköts av entreprenören. Om förorenade massor påträffas ska de anmälas till tillsynsmyndigheten enligt 10 kap 11 § miljöbalken.

Källor

Tryckta referenser

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

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

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

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

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

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

Sattajärvi sameby. Renbruksplan 2012-01-02

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

Trafikverket. 2012. Förstudie. Projekt malmtransporter Kaunisvaara–Svappavaara. Väg 395 Autio-Tornefors. Beslutshandling 2012-09-03.

Trafikverket. 2012. Förstudie, Projekt malmtransporter Kaunisvaara–Svappavaara, Väg 395 delen Junosuando. Beslutshandling 2012-10-25.

Vectura. 2012. PM Förutsättningsanalys Rennäring.

Vectura. 2012. PM Förutsättningsanalys Torne och Kalix Älvsystem.

Vectura. 2012. PM Förutsättningsanalys Vilda djur.

Elektroniska referenser

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

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

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

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

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

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

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

Bilaga 1. Utdrag ur samrådsredogörelse från förstudierna

Anmärkning: Endast samrådssynpunkter som kan relateras till någon fråga som berör delsträcka Palokorva-Junosuando och som hanteras i denna MKB har tagits med. För att se samrådsredogörelsen i sin helhet hänvisas till förstudien för delsträckan Autio-Tornefors respektive delsträckan Junosuando.

Samrådets genomförande

Samråd syftar till kommunikation och innebär att Trafikverket fortlöpande skall ta tillvara synpunkter under hela planeringsarbetet. Samråd kan vara såväl muntligt som skriftligt. För att underlätta samrådet har myndigheter, organisationer samt allmänheten möjlighet att ta del av förstudien i skriftlig form under samrådstiden. Då kan de lämna synpunkter och upplysningar som kan påverka det fortsatta arbetet.

Delsträcka Palokorva-Junosuando berörs av förstudierna för delsträckorna Autio-Tornefors och delsträckan Junosuando. Trafikverket annonserade i tidningarna Norrländska Socialdemokraten (NSD) och Norrbottenskuriren den 24 mars respektive 5 juni 2012. Förstudierna finns tillgängliga på Trafikverkets hemsida sedan den 28 mars respektive 11 juni 2012. Samrådstiden för skriftliga yttranden angående förstudierna var under perioden 28 mars till 20 april respektive 11 juni till 17 juli 2012. Samrådsmötet för delsträcka Autio-Tornefors hölls i Träffen i Anttis den 28 mars och mötet för delsträcka Junosuando hölls på Folkets hus i Junosuando den 11 juni 2012.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda hos Trafikverket. De yttranden som kommit in har sammanfattats och utgör tillsammans med förstudierna en förslagshandling som ligger till grund för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

Förstudien kan laddas ner från Trafikverkets hemsida.

<http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/>

Rennäringen

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

Sattajärvi sameby, datum 2012-03-01

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

Trafikverket svarar

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

Synpunkter från myndigheter, organisationer och allmänheten

Det inkom två yttranden till Trafikverket från allmänheten och organisationer som berör delsträckan Palokorva-Junosuando under det genomförda samrådet. Nedan redogörs sammanfattningar av dessa tillsammans med Trafikverkets kommentarer.

Privatperson (6) (inkom 2012-10-11)

Tornefors är, trots få bofasta, en välbesökt plats av sommargäster, som främst utgörs av barn och släktingar. Huvudattraktion är älvens möjligheter till fiske och bad. Detta innebär att väg 395 korsars flitigt av barn, husdjur, fyrhjulingar och båttrailers och det har inträffat trafikincidenter tidigare under åren. Byns sommargäster trafikerar väg 395 flitigt med cykel norrut, för att ta sig till logen/campingen, Junosuando by, och söderut till grillplatser invid Torneälvens forsar. Privatpersonen önskar att Trafikverket planerar för lämpliga trafiksäkerhetslösningar som skydd för gång och cykeltrafikanter i Tornefors by. T ex en separat gångväg med övergångsställe vid sidan av en breddad väg 395, främst genom Tornefors by för att riskreducera trafikolyckor för korsande fotgängare till bad och båtplats.

Privatpersonen vill även påtala att de inte erhållit någon officiell samrådsförfrågan i ärendet trots att de berörs av denna förändring.

Trafikverket svarar

Bebyggelsen i Tornefors ligger till största delen på den västra sidan av väg 395 medan älven ligger på den östra. I förstudien föreslås att trafiksäkerheten vid korsningar ses över. I kommande skeden, när arbetsplan upprättas för projektet, kommer behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder att studeras vidare. I detta skede, förstudie, kallas berörd allmänhet till samråd via annons i läntidningar samt via Trafikverkets hemsida. I senare skeden när arbetsplan upprättas för projektet kommer sakägare att kallas till samråd via brev och annons i läntidningar.

Yttrande från Kengis Bruk AB

Kengis Bruk AB (KBAB) bedriver inom aktuellt förstudieområde kommersiell verksamhet, innefattande skogsbruk och turistisk verksamhet. Den turistiska verksamheten består av jakt-, fiske-, och upplevelseturism. KBAB har en strandnära jakt- och fiskecamp vid Tornefors, se karta figur 1, som också är planerad att utvecklas väsentligt vad gäller bäddplatser och standard. Piipjönsaari är av KBAB definierat som ett utvecklingsområde för ovanstående verksamheter på grund av områdets unika kvalitéer. Området uppfyller också de kriterier som utarbetats i Pajala kommuns "LIS" (Landsbygdsutveckling i strandnära lägen, tematiskt tillägg till översiktsplan), ett dokument som väntar på sitt antagande.

De förändringar som den nya trafiksituationen och annan därtill relaterad påverkan innebär för KBAB:s utvecklingsområde, är av sådan art och omfattning att den tänkta utvecklingen vid den befintliga anläggningen vid Tornefors måste avbrytas. En utveckling av turistverksamheten blir helt enkelt omöjlig vid aktuell lokalisering.

Som en konsekvens av att området vid Tornefors ej längre kan nyttjas eller utvecklas i önskad riktning önskar KBAB att det hos berörda myndigheter finns en lyhördhet och viljeinriktning som ej förhindrar en nyetablering av motsvarande verksamhet lokaliserad till Piipjönsaaris östra strandområden. Om det vid KBAB:s nyetablering eller snarare ometablering, finns nämnda samverkansvilja behöver de aktuella infrastrukturprojekten mer än marginellt försvåra och fördröja KBAB:s turistiska satsningar inom området.

Trafikverket svarar

De ökade trafikströmmarna på väg 395 kommer att påverka de verksamheter som finns vid och i närheten av vägen. Omfattningen av påverkan på er verksamhet kommer att utredas närmare när arbetsplanerna för projektet tas fram.

När det gäller en nyetablering vid Piipiönsaaris östra strandområden har Trafikverket inte någon beslutsrätt i ärendet. En genväg utreds mellan Kaunisvaara och Junosuando som kan komma att påverka den tilltänkta turistverksamheten. Trafikverket önskar därför ytterligare samråd med er under planeringen av den nya vägen.

Bilaga 2 Samrådsyttrande och beslut från länsstyrelsen

Anmärkning: Delsträckan Palokorva-Junosuando berörs både av länsstyrelsens beslut för delsträckan Autio-Tornefors och delsträckan Junosuando.



Länsstyrelsen
Norrbotten

BESLUT
Datum
2012-06-29

Diarienummer
343-5289-12

1 (3)

Trafikverket
Ärendemottagningen
Gun-Marie Mårtensson
Box 810
781 28 BORLÄNGE



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

Beslut och motivering

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

Beslutet får inte överklagas särskilt.

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

Samråd

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Eventuella förorenade områden längs med vägprojektet måste redovisas.

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



Länsstyrelsen
Norrbotten

3 (3)

BESLUT

Datum
2012-06-29

Diarienummer
343-5289-12

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

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

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

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

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

Bakgrund

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

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

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

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

Katarina Rönnbäck

Katarina Rönnbäck

Bo Erik Ekblom

Bo Erik Ekblom

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

Trafikverket
Ärendemottagningen
Anders Lindmark
Box 810
781 28 BORLÄNGE



Samråd och beslut om betydande miljöpåverkan projektet malmtransporter Kausivaara – 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 sk genvägen mellan gruvområdet och området kring Junosuando med säkerhet bedöms byggas bör det i handlingen beskrivna alternativet till förbifart samordnas med lokaliseringen av den sk genvägen.

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

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

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

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

Bakgrund

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

Den kraftigt ökade trafiken ställer sammantaget krav på omfattande 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

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

www.trafikverket.se