

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

## Projekt Malmtransporter, Kaunisvaara–Svappavaara

### Delen väg 395 Palokorva–Junosuando

Pajala kommun, Norrbottens län

Datum 2020-03-20

Objekt:133036



Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Projekt Malmtransporter Kaunisvaara–Svappavaara, delen väg 395 Palokorva-Junosuando

Dokumentdatum: 2020-03-20

Ärendenummer: TRV 2014/83650

Objektnummer: 133036

Kontaktperson: Gun-Marie Mårtensson, Trafikverket

Konsult: Sweco

# Innehåll

<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>4</b>
<b>SAMRÅD I PLANLÄGGNINGSPROCESSEN .....</b>	<b>4</b>
<b>PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING.....</b>	<b>5</b>
<b>SAMRÅDSKRETS .....</b>	<b>5</b>
SAMRÅDSKRETS I FÖRSTUDIEN.....	5
SAMRÅDSKRETS I VÄGPLANEN .....	5
<b>SAMRÅD I FÖRSTUDIEN .....</b>	<b>6</b>
SAMRÅD MED ALLMÄNHETEN .....	6
SKRIFTLIGA SYNPUNKTER FRÅN MYNDIGHETER OCH ORGANISATIONER .....	8
<b>SAMRÅD I VÄGPLANEN .....</b>	<b>12</b>
SAMRÅD MED MYNDIGHETER OCH ORGANISATIONER .....	12
SAMRÅD MED ALLMÄNHETEN .....	12
SKRIFTLIGA SYNPUNKTER FRÅN ENSKILDA SAKÄGARE .....	12
SKRIFTLIGA SYNPUNKTER FRÅN MYNDIGHETER OCH ORGANISATIONER .....	12
<b>SAMRÅD I VÄGPLANEN FRÅN 2019.....</b>	<b>14</b>
SAMRÅD MED MYNDIGHETER OCH ORGANISATIONER .....	14
SAMRÅD MED LEDNINGSÄGARE .....	14
SAMRÅD MED ALLMÄNHETEN .....	14
SKRIFTLIGA SYNPUNKTER FRÅN MYNDIGHETER OCH ORGANISATIONER .....	14
SAMRÅD OM BULLERSKYDDSÅTGÄRDER .....	15

# Sammanfattning

Denna samrådsredogörelse omfattar vägplan Projekt Malmtransporter Kaunisvaara – Svappavaara, delen väg 395 Palokorva-Junosuando. Malmtransporter går kontinuerligt längs rubricerad sträcka och det bolag som bedriver verksamhet i Kaunisvaaragruvan har erhållit transportdispens för 90-tons malmekipage.

I projektet utförs upprustning av det befintliga vägnätet som inte är dimensionerat för det uppkomna transportbehovet. Projektet har delats upp i cirka 20 delsträckor vilka har kommit olika långt i processen. Flera delsträckor är färdigställda, en del entreprenader har påbörjats och för övriga delar pågår arbetet med att ta fram vägplaner och bygghandlingar. Detta beror på den gruvverksamhet som etablerades i området redan under 2012 men som försattes i konkurs under 2014 varför Trafikverket avbröt de planerade åtgärderna. Nu har projektet återupptagits och förutsättningarna har till viss del förändrats, men fortsatta planer på upprustning av befintligt vägnät för att främja ökad framkomlighet och trafiksäkerhet för samtliga trafikanter kvarstår.

Denna samrådsredogörelse omfattar de samråd som genomförts både när projektet initierades under 2012 (från både förstudierna och vägplanen) samt de samråd som genomförts sedan projektet återupptagits under 2019.

## Samråd i planläggningsprocessen

Samråd syftar till en kommunikation och innebär att Trafikverket fortlöpande ska ta tillvara på de synpunkter som framställs under hela planeringsarbetet. Samråd kan ske såväl muntligt som skriftligt. I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter och yttranden som framställts från allmänhet och myndigheter samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna. De muntliga och skriftliga kontakter som sker med myndigheter, sakägare och allmänhet kallas samråd. Samråd pågår under hela planläggningsprocessen fram till att vägplanen ställs ut för allmänhetens granskning.

Samrådsredogörelsen är en redogörelse för vilka samrådskontakter som tagits, vilka synpunkter som inkommit och vilka åtgärder som de inkomna synpunkterna inneburit. Syftet med samrådet är att:

- Identifiera olika intressen som är viktiga att ta hänsyn till i planeringsarbetet,
- inleda en dialog med länsstyrelsen om huruvida projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan,
- Samla in kunskap,
- Skapa förståelse av situationen, platsens karaktär och problembilden,
- Undersöka förutsättningarna för att kommunen medger undantag från bygglov respektive att länsstyrelsen accepterar att tillstånd enligt miljöbalken hanteras vid fastställelsen,
- Ge information till berörda samt
- Skapa möjlighet till förankring av projektet i övrig samhällsplanering och hos de som berörs av projektet.

# Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskretsen är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

## Samrådskrets

### Samrådskrets i förstudien

Samråd har hållits med Länsstyrelsen Norrbotten, Pajala kommun, berörda myndigheter, berörd allmänhet, berörda organisationer och enskilda berörda.

### Samrådskrets i vägplanen

Samråd har hållits med Länsstyrelsen Norrbotten, Pajala kommun, Northland Resources AB, Northland Logistics AB, Clifton Mining, ledningsägare, Junosuando intresseförening, Junosuando skoterklubb, Pajala församling, berörd allmänhet samt enskilt berörda.

# Samråd i förstudien

Samrådsredogörelsen behandlar väg 395 delen Palokorva-Junosuando. Trafikverket har redan i förstudien utökat samrådet till berörd allmänhet, kommun, myndigheter och organisationer eftersom projektet medför betydande miljöpåverkan. För att underlätta samrådet har myndigheter, organisationer samt allmänheten haft möjlighet att ta del av förstudien i skriftlig form under samrådstiden. Samrådsmöte har hållits med allmänheten. I arbetet av framtagandet av PM Förutsättningsanalys Rennäring har samråd har hållits med berörda samebyar.

Utredningsområdet för vägplanen omfattas dels av förstudien väg 395 delen Autio-Tornefors och dels av förstudien väg 395, delen Junosuando. För förstudien Autio-Tornefors annonserade Trafikverket i tidningarna Norrländska Socialdemokraten (NSD) och Norrbottens-Kuriren den 24 mars 2012. Förstudien fanns tillgänglig den 28 mars 2012 både på Trafikverket, Residensgatan 18, Sundsbacken 2-4, Luleå, och på Trafikverkets hemsida samt hos Pajala kommun. Samrådstiden för skriftliga yttranden angående förstudien var under perioden 28 mars till 20 april 2012. Samrådsmötet hölls i Träffen i Anttis den 28 mars 2012.

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

Det områden som omfattas av förstudierna är större än utbredningen av vägplan Palokorva-Junosuando och endast synpunkterna som berör vägplanen tas därför med i denna samrådsredogörelse.

## Samråd med allmänheten

### Synpunkter från allmänna samrådsmöten

Vid det allmänna samrådsmötet för förstudien Autio-Tornefors den 28 mars 2012 informerades det om Trafikverkets planeringsprocess. Trafikverket redogjorde för förstudiens samrådshandling. Allmänheten fick möjlighet att ställa frågor och komma med synpunkter.

De muntliga synpunkter som framfördes vid mötet och de skriftliga yttranden som kommit in under samrådstiden finns diarieförda som inkomna yttranden hos Trafikverket, TRV 2012/19444. Vid det allmänna samrådsmötet framfördes funderingar gällande att trafiken håller hög hastighet genom byarna och om vilka hastighetssänkande åtgärder som blir aktuella. En annan fråga gällde omkörningsfält och om vägen blir trefilig. En specifik fråga gällde varför det inte byggs järnväg direkt.

Trafikverket beskrev att vid upprättande av vägplan kommer, om behov finns, hastighetsgränserna att ses över, men malmtransporterna positionsövervakas och ska framföras enligt på platsen skyltad hastighet. Vägen utformas som normal väg med 8 m bredd och därmed ska det gå att göra säkra omkörningar på raksträckorna. Vid branta backar projekteras stigningsfält vilket möjliggör omkörning.

Angående järnväg så är planeringsprocessen lång och den kan bli aktuell först på 10 års sikt. Beslut om utredning av eventuell järnväg är inte fattat.

Ytterligare synpunkter från mötet var att det fanns en önskan om att bebyggelse och bosättning ska ske i byarna, inte bara koncentreras till tätorten Pajala.

Mötesdeltagarna ansåg även att det var viktigt med bättre belysning vid vägen genom byarna och de ville gärna se fortsatt samråd med byborna. Många mötesdeltagare såg stora fördelar i att genvägen mellan Kaunisvaara och Junosuando anläggs.

Viltstråk ritades in på översiktskarta med ställen där älgar och renar passerar och viltolyckor sker.

Vid det allmänna samrådsmötet för förstudien Tornefors-Junosuando den 11 juni 2012 informerades det om Trafikverkets planeringsprocess. Trafikverket redogjorde för förstudiens samrådshandling. Allmänheten fick möjlighet att ställa frågor och komma med synpunkter.

De muntliga synpunkter som framfördes vid mötet och de skriftliga yttranden som kommit in under samrådstiden finns diarieförda som inkomna yttranden hos Trafikverket, TRV 2012/26150A.

Frågor som framfördes var t.ex. vilken hastighet malmtransporterna kommer att hålla utanför tätorten och hur finansieringen ser ut för MaKS projektet. Framkomlighet på broar berördes. Kommer möjligheten att ansluta en skogsbilväg att påverkas? Parkeringsplatser för långa fordon? Bli vinterväghållningen bättre? Hur mycket bullrar en lastbil och kan det bli husflytt pga. buller? Trafikverket svarade att lastbilarna får köra max 80 km/h. Det kommer att bli fler parkeringsplatser där lastbilarna med en längd på 25,5 meter rymms. Hela vägen breddas till 8 meter, även broarna. Om det blir 90-tonslastbilar så måste de köra mitt på bron och det kan bli aktuellt med trafikljus. Cliffon kommer att ha en trafikledningscentral och servicepersonal om det blir stopp på fordon. Malmtransporterna kommer att passera på vägen ungefär var 3 minut vilket gör att det kommer att gå bra att korsa vägen även i framtiden. Det kommer att finnas möjlighet att ansluta en skogsbilväg till allmän väg. Det är möjligt att det kommer att ställas hårdare krav på vinterväghållningen. Trafikverket svarar också att det är svårt att ge en exakt siffra på hur mycket en lastbil bullrar, men att gränsvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå ska klaras. Vid bullerstörning kan flera åtgärder behövas som t.ex. bullerplank eller fönsterbyte och i sista hand inlösen av fastighet. Det blir i så fall en förhandling mellan Trafikverket och den enskilde.

#### Skriftliga synpunkter från allmänheten

Totalt inkom fem skriftliga yttranden till Trafikverket från allmänheten gällande förstudien Auto-Tornefors och sju skriftliga yttranden gällande förstudien Tornefors-Junosuando. Nedan redogörs sammanfattningar av dessa tillsammans med Trafikverkets svar.

Flera av de inkomna frågorna handlade om vägutformning, t.ex. utformningen av utfarter från fastigheter, p-fickor och bussfickor. Andra synpunkter gällde omkörningsmöjligheterna och problem med snörök vintertid. Även funderingar kring vibrationer från vägtrafik eller annan påverkan på markens bärighet och egenskaper som exempelvis sättningar/sprickor uppstod. Även frågor om grumling av brunnar och synpunkter kring skyltad hastighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter uppstod, samt varför det inte blir en järnväg istället. Malmtransporter på väg 395 medför ett ständigt buller – och avgasmatta, samt en ökad olycksrisk, vilket inte är en attraktiv livsmiljö. Oro finns för att bostadshus nära vägen kommer att störas av buller och vibrationer från den tunga trafiken.

Trafikverket svarade att vägen kommer att ha en bredd av 8 meter vilket medför omkörningsmöjligheter vid raksträckor och om behov finns kan det bli aktuellt att se över hastigheterna. Utfarter längs sträckan kommer att säkerhetsanpassas och införlivas i vägplanen. Hastighetsgränserna kan komma att justeras om behov finns. Bullermätningar kommer att utföras och nödvändiga åtgärder vidtas individuellt för varje fastighet. Trafikverket införlivar åtgärder i vägplanen gällande farhågorna kring grumling av brunnar och sprickor/sättningsproblematiken. Övrig vägutformning som p-platser och busshållplatser införlivas i förekommande fall i vägplanen. Trafikverket svarade att malmtransporterna inte kommer att köra i kolonn. De kommer att styras via en trafikledningscentral. Planer på järnväg är långsiktiga och i dagsläget finns inget beslut om att en järnväg ska byggas. Därför kommer malmen köras på befintliga vägar. De ökade malmtransporterna kommer att ge störningar för de som bor intill vägen. För att minska störningar i form av buller och vibrationer kommer åtgärder att utföras.

## Skriftliga synpunkter från myndigheter och organisationer

Nedan sammanfattas samråd och yttranden samt Trafikverkets ställningstaganden från de skriftliga yttrandena som inkommit till Trafikverket från myndigheter och organisationer. Här redogörs även för yttranden från de av vägplanen berörda samebyarna.

### Yttrande från Länsstyrelsen i Norrbotten

I samband med beslut om betydande miljöpåverkan för förstudien *Junosuando* och *Autio-Tornefors* yttrade sig länsstyrelsen om det fortsatta arbetet med MKB. Enbart de yttranden som berör denna vägplan anges nedan.

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

Den planerade Genvägen bör samordnas med alternativet förbifart vid Junosuando.

Samtliga förbifartsalternativ kräver en arkeologisk utredning innan arbetet påbörjas.

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 passeras. Det handlar både om gestaltningssmässiga förändringar samt hur vägens funktion bland annat när det gäller infarter, möjligheter att röra sig längs och tvärs över vägen. Detta är viktigt för att berörda ska kunna sätta sig in i hur deras boendemiljö kommer att påverkas av vägåtgärderna.

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 enligt 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 bland annat vilka ljudnivåer som både människor/djur och naturområden kommer att utsättas för, dag som natt, samt vilka skyddsåtgärder som kommer att vidtas för att 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 mm, 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 bland annat rörelsemönster eller beteenden och hur de kan komma att påverkas/förändras med anledning av de nya malmtransporterna. Det behöver också redovisas vilka åtgärder som avses vidtas för att öka boendes och oskyddade trafikanters trygghet och säkerhet.

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

Risk för skred (markområden) eller sättningsskador (byggnader) på kort och lång sikt till följd av ökad trafik samt damningseffekter bör utredas. Vidare bör man tydligare beskriva eventuella effekter projektet kommer att innebära för vattentäkten, samt vilka skyddsåtgärder man tänker vidta för att den inte ska påverkas negativt.

Det ska även framgå vilket material man avser att använda vid vägbygget och då speciellt inom vattentäktens skyddsområde och inom vattenområdena i övrigt bland annat 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 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 MKB.

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 fornvårdsmiljöer ska redovisas och då inte endast om själva lämningarna påverkas utan även om t ex skyltar och stigar berörs samt hur området som sammanhängande kulturmiljö påverkas.

#### *Trafikverkets svar*

Trafikverket ansvarar för de störningar som malmtransporterna föranleder på den allmänna vägen i form av buller. Vid upprättande av MKB kommer Länsstyrelsens önskemål tillgodoses.

Trafikverket avvaktar inte mark- och miljödomstolens beslut utan går vidare enligt sin planeringsprocess. I arbetsplanerna och kommande vägplaner redovisas vägutformningen och där samhällen passeras sker redovisningen med ökad detaljeringsnivå. I beslutshandlingen har en utvärdering skett mellan alternativen, där alternativ 2 visar bäst måluppfyllelse. Trafikverket har tagit ställning för att gå vidare med alternativ 2 i förstudien, med beslut att bygga en genväg mellan Kaunisvaara och Junosuando, och ta fram en arbetsplan för åtgärder enligt förstudiens förslag. Om en överenskommelse mellan Trafikverket och Northland inte kan nås gällande genvägen kommer ställningstagandet att omprövas. Detta gäller även om genomförandet av genvägen av någon annan anledning skulle förhindras.

Trafikverket har fattat beslut om att Genvägen ska betraktas som allmän i den fortsatta planeringsprocessen genom att initiera utredningar och studier. Följande motiv ligger till grund för beslutet; Minskad påverkan på boende till följd av malmtransporter då delar av sträckan har ett allmänintresse. Fler intressenter har tillgång till vägen vilket medför en ökad tillgänglighet för allmänhet och näringsliv. Samhällsutvecklingen gynnas genom en högre tillgänglighet. En allmän väg medför ett effektivare nyttjande av infrastrukturen. Genvägen möjliggör effektivare arbetspendling. Genvägen utreds i en pågående vägplan. Inför val av lokaliseringsalternativ kommer Länsstyrelsen att vara en samrådspart.

Yttrandet från länsstyrelsen beaktas i det fortsatta arbetet med planen och MKB: n. Friluftsliv, buller, djurlivets barriäreffekter, vattentäkter, miljö kvalitetsnormer för vatten, masshantering, damning och resultat från arkeologisk utredning hanteras i kommande MKB.

Barnperspektivet beaktas även i kommande skede. Ingen social konsekvensbeskrivning kommer att göras i projektet utan planbeskrivning och/eller MKB hanterar frågor om oskyddade trafikanters säkerhet, tillgänglighet och trygghet.

Eventuell påverkan på de två fornlämningsmiljöerna kommer att hanteras i MKB.

Kartor i handlingen har justerats så att registrerade fornlämningar redovisas enligt länsstyrelsens anvisningar.

Riskhantering kommer att göras i det fortsatta arbetet.

MKB: n kommer att redovisa vilka prövningar som kan komma att krävas.

#### Yttrande från Pajala kommun

Plan- och miljönämnden i Pajala kommun förespråkar alternativ 2 (förbifart) och anser att alternativ 1 (upprustning av befintlig väg) medför negativa konsekvenser för boende längs sträckan. Attraktionskraften och förutsättningar för inflyttning i byn försämras om

malmtransporterna går genom byn eftersom dessa medför ökad olycksrisk och ökade störningar. På sikt är det troligt att trafikmängderna kommer att öka. Trafik i nära anslutning till bebyggelse är en arbetsmiljöfråga för lastbilschaufförer då risken för olyckor mellan arbetstrafik (malmtransporter) och oskyddade trafikanter ökar.

Förbifart medför tidsvinst för malmtransporterna, lägre bränsleförbrukning samt minskat slitage på lastbilarna. Nämnden förespråkar de två sydliga korridorerna som bör utredas vidare och som kan kombineras med en framtida Genväg. Det är olyckligt att beslut om en eventuell Genväg dröjer. Pajala kommun är emot en lösning i vilken malmtransporter långsiktigt sker per lastbil.

De projektmål som uttrycks i förstudien är bra och tydliga och bör följas upp, förslagsvis i en förutsättningsanalys för byarna.

Det är positivt att resultatet av barnkonsekvensanalysen inkluderas i materialet.

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

#### *Trafikverkets svar*

Vid eventuell förbifart ställs kostnaden för att bygga samt underhålla den nya vägen mot vilka vinster som kan göras i form av ökad trafiksäkerhet, minskade intrång, minskade störningar, samt minskade transportavstånd. Nödvändiga åtgärder kommer att tas med i vägplanen för att skapa en trafiksäker miljö för de som går och cyklar. Pajala kommun välkomnas att delta i ett samråd kring utformningen av dessa åtgärder. Projektmålen kommer att utvecklas under projektets gång och anpassas för de vägplaner och bygghandlingar som tas fram. Åtgärderna som föreslås kommer att utvärderas med hjälp av projektmålen. Trafikverket har inte för avsikt att upprätta en förutsättningsanalys för byarna. Byarna finns beskrivna i förstudierna och kommer att belysas ytterligare i de handlingar som ingår i vägplanen.

Trafikverket kommer i samråd med Pajala kommun att föreslå lösningar så att slamtömningen av kommunens brunnar kan ske på ett trafiksäkert sätt. Trafikverkets uppdrag är att göra åtgärder för att malmtransporterna ska kunna ske med lastbil från 2013, men finansiering saknas. Beslut om eventuell järnväg är inte fattat.

#### *Rennäringen*

I arbetet av framtagande av PM Förutsättningsanalys Rennäring har samråd hållits med Muonio-, Sattajärvi-, Tarendö-, Vittangi- och Gabna samebyar. De synpunkter som framfördes muntligt vid genomförda möten skrevs ner i minnesanteckningar. Anteckningarna finns i sin helhet på Trafikverket, TRV 2012/6630. För de samebyar som har verksamhet inom förstudieområdet sammanfattas deras synpunkter nedan.

Gemensamt för sambyarna är att det finns en oro när det gäller renpåkörningar på grund av den ökade trafiken. Rutiner för renpåkörning måste tydliggöras för att minska merarbete för renskötarna och lidande för renarna. Den nya renskötselkonventionen oroar samebyarna då den kan innebära att de förlorar betesmarker i dess norra delar.

#### *Trafikverkets svar*

Trafikverkets uppdrag är att säkerställa vägnas 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.

## Skogsstyrelsen

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

### *Trafikverkets svar*

Trafikverket beaktar Skogsstyrelsens yttrande i det fortsatta arbetet.

## Junosuando intresseförening

Intresseföreningen förväntar sig att få vara med under hela planeringen av projektet. Föreningen kräver av trafiksäkerhet- och miljöskäl en förbifart för den tunga trafiken eftersom den kommer att öka med tiden. Till dess att en förbifart är anlagd ställer föreningen följande förslag/krav; att sänka hastighet till 40 km/h från norra utfarten till sista huset efter Kirunavägen i norr, fartkameror genom byn, övergångar för gående och cyklister samt tunnlar för skotertrafik, GC-väg utmed väg 395 från norra utfarten av Kenttävägen till sista huset efter Kirunavägen norrut. På karta finns förslag på övergångar, parkering och GC-väg inritade.

### *Trafikverkets svar*

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

## Yttrande från Havs- och vattenmyndigheten

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

## Naturvårdsverket

Naturvårdsverket avstår i dagsläget från att lämna synpunkter.

# Samråd i vägplanen

## Samråd med myndigheter och organisationer

### Länsstyrelsen i Norrbotten

I samband med Länsstyrelsens godkännande av MKB lämnade Länsstyrelsen övriga upplysningar om att uppläggningsmassor inte bör placeras inom intresseområdena för kulturmiljövård Tornefors och Palokorva samt att skyltarna längs vägen som hänvisar till Palokorva bruksmiljö flyttas och inte tas bort vid breddningen.

Trafikverket hänvisar till MKB där synpunkterna kring uppläggningsmassor redovisas. Informationstavlor flyttas och detta hanteras i ett senare skede i bygghandlingen.

## Samråd med allmänheten

Den 8 december 2014 hölls ett sakägarmöte i Junosuando skola, protokoll finns diariefört hos Trafikverket TRV 2014/83650.

På mötet presenterades Trafikverkets planeringsprocess, mark- och fastighetsfrågor och förslag på utformning av vägåtgärder med tillhörande process för miljökonsekvensbeskrivning. Tillfälle gavs sedan till allmänna synpunkter och frågor vilka sammanfattas nedan.

Under efterföljande paus i mötet kunde man studera ritningar och även rita in de rörelsemönster som oskyddade trafikanter har utefter aktuell vägsträcka. Efter pausen gavs det möjlighet för berörda fastighetsägare att lämna synpunkter. På mötet informerades även om den vattenverksamhet och Natura 2000-prövning som Trafikverket kommer att utföra för det erosionskydd som behöver anläggas för att stärka upp vägen.

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

Synpunkter som inkom på mötet var att brevlådornas placering kan behöva justeras. Även frågor kring framtida anslutning till vägen och att en trumma är underdimensionerad. Andra synpunkter gällde erosionsrisk vid rastplatsen och information om orkidéer längs sträckan.

## Skriftliga synpunkter från enskilda sakägare

Synpunkter som kommit från de enskilda sakägarna handlar om trafiksäkerhetsåtgärder vid Tornefors samt att en trumma är underdimensionerad.

### *Trafikverkets svar*

Både väg och vägren breddas men inga ytterligare trafiksäkerhetsåtgärder är aktuella eftersom sträckan har relativt låg trafikmängd samt få oskyddade trafikanter. Dimensionering av trummor ses över i projekteringen.

## Skriftliga synpunkter från myndigheter och organisationer

### Pajala kommun

Pajala kommun är positiv till att boende längs sträckan erbjuds bullerdämpande åtgärder och att P-fickor anläggs med 1000 m intervaller. Kommunen vill även understryka vikten av att åtgärderna genomförs oavsett malmtrafiken eftersom sträckan är i dåligt skick. Idag används vägen till arbetspendling och arbetspendlingen förväntas öka om gruvan kommer igång igen.

## Samebyar

Kontinuerligt samråd ska hållas med berörd sameby 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 samt de kontinuerliga samråden. Enligt förutsättningsanalysen kan åtgärder som upprättande av rutiner för informationsutbyte, trafikledning, övervakare (supervisor), siktröjning, stängsling mm bli aktuellt. Trafikverket tar fram renpåkörningsstatistik för hela sträckan Kaunisvaara – Svappavaara. Om det visar sig att renpåkörningarna ökar markant på någon delsträcka kan åtgärder som stängsling och någon typ av säkra passager över vägen bli aktuella. Det är lämpligt med uppföljning av effekterna av sådana åtgärder. Samråd med samebyarna kommer att fortgå under en tid efter att projektet har avslutats.

## Sametinget

Sametinget lämnar följande generella riktlinjer: Företag och andra exploatörer ska samråda direkt med berörda samebyar om planerade exploateringar. Sametinget anser att vissa normer ska följas för att det ska anses som att samebyarna deltagit effektivt i samrådet:

- Den traditionella näringen får inte bli tillintetgjord.
- Samrådsförfarandet har varit omfattande och har resulterat i ett positivt stöd för åtgärden hos en majoritet av de rådfrågade.
- Samebyn ska få så mycket information om åtgärden att de kan fatta ett informerat beslut om projektet och om de så önskar lämna sitt "fritt och informerade samtycke".
- Samebyn ska ges möjlighet till ett effektivt deltagande och ett faktiskt inflytande. För att nå ett effektivt deltagande avses; tidsaspekten, ekonomiska resurser och att inga andra faktorer redan låst förutsättningarna.
- Den samiska kulturen och de samiska rättigheterna/folkrättsliga principerna ska respekteras.

## Ledningsägare

Vattenfall har elanläggningar i och i närheten av arbetsområdet. 40 kV och 20 kV luftledning korsar vägen på ett ställe. 40 kV-luftledning och kabel går parallellt med och korsar vägen på ett antal ställen.

Ledningsägarna poängterar vikten av att snarast efter Trafikverkets tilldelning av vägentreprenaden bör entreprenören hålla möte med ledningsägare och entreprenör för att samordna kommande arbeten.

## Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten avser inte yttra sig i samrådet.

## Naturvårdsverket

Naturvårdsverket har tagit del av underlaget i rubricerat ärende och avstår från möjligheten att lämna synpunkter.

# Samråd i vägplanen från 2019

## Samråd med myndigheter och organisationer

### Samråd med Länsstyrelsen i Norrbottens län

Trafikverket har informerat Länsstyrelsen om att projektet har återupptagits och att den miljökonsekvensbeskrivning som godkändes 2015-04-30 fortfarande är aktuell. Länsstyrelsen har inte haft några invändningar mot detta.

Sedan miljökonsekvensbeskrivningen godkändes har inga kända natur- och kulturvärden eller skyddade områden enligt miljöbalken tillkommit eller förändrats på ett sätt som föranleder en ny bedömning av eventuell påverkan på miljön.

### Samråd med ledningsägare

Samråd har skett med ledningsägare för att presentera MaKS-projektet i stort och informera om pågående projektering av aktuell vägsträcka samt föra dialog om befintliga ledningar och önskemål om förändringar i samband med att vägen byggs om.

Vattenfall informerade Trafikverket under samrådsmötet att de skulle gräva 2019-08-30 och samförlägga opto. De önskade underlag för att kontrollera att de gräver utanför vägområdet.

Skanova meddelade att de har kopparkabel inom området och att opto är ur drift.

Inga ledningar finns vid erosionsskyddet.

### Samråd med allmänheten

Den 7 november 2019 hölls ett samrådsmöte i Junosuando skola.

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

Inga skriftliga synpunkter från enskilda sakägare har inkommit med anledning av samrådsmötet.

### Skriftliga synpunkter från myndigheter och organisationer

#### Sametinget

Vägsträckan går genom vinterbetesmarker för Sattajärvi koncessionssameby. Det sker många och snabba förändringar vad gäller samebyarnas markanvändning med ökade exploateringar och ett alltmer ostabilt klimat. Samråden behöver därför uppdateras. Samebyarna har rätt till inflytande och ska ges möjlighet till att påverka besluten när mark inom de samiska traditionella områdena berörs. För att det ska anses att samebyn har deltagit på ett effektivt sätt anser Sametinget att vissa normer ska följas. Samrådsförfarandet har varit omfattande vilket resulterat i ett huvudsakligt positivt stöd för planerade åtgärder. Samebyn ska få den information de behöver om projektet för att kunna fatta ett informerat beslut om projektet eller möjlighet att lämna ett fritt och informerat samtycke. De ska ges möjlighet till effektivt deltagande och inflytande. Den samiska kulturen, de samiska rättigheterna och de folkrättsliga principerna ska respekteras. De traditionella näringarna får inte bli tillintetgjorda.

#### *Trafikverkets svar*

*Trafikverket har i arbetet med framtagandet av PM Förutsättningsanalys Rennäring haft samråd med berörd sameby och har för avsikt att möta deras behov så långt det är möjligt. De synpunkter och önskemål som kom fram under arbetet med förutsättningsanalysen kommer att föras vidare under projektets gång och fortsatt samråd kommer att hållas med samebyn.*

Såväl Havs- och vattenmyndigheten som Naturvårdsverket avstår från att yttra sig.

#### **Samråd om bullerskyddsåtgärder**

Under 2013 hölls muntliga samråd med samtliga fastighetsägare angående bullerskyddsåtgärder. Där det var tekniskt möjligt erbjöd Trafikverket vägnära bullerskyddsåtgärder genom bullerplank eller bullerskyddsvall. Längs denna sträcka utreddes möjligheten till bullerplank vid ett antal fastigheter, men slutsatsen blev att det inte var tekniskt möjligt att anlägga planken. En bullervall föreslogs dock vid en fastighet.

Inga förändringar sedan 2013 har skett varför aktuella bullerskyddsåtgärder inte bedöms behöva samrådas ytterligare. Av PM Buller framgår både de bullerskyddsåtgärder som fastställs och de som erbjuds berörda fastighetsägare.



Trafikverket, Box 809, 972 42 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243- 750 90

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)