

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING FÖR VÄGPLAN

Projekt Malmtransporter Kaunisvaara–Svappavaara Delen Väg 395 Förbifart Masugnsbyn

Pajala och Kiruna kommuner, Norrbottens län

BD-136235-395

2013-11-08 Kompletterad 2014-01-09



Titel: Miljökonsekvensbeskrivning för vägplan, delen väg 395 Förbifart Masugnsbyn

Dnr: TRV 2012/66247

Utgivningsdatum: 2013-11-08 Kompletterad 2014-01-09

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Kenneth Enbom

Konsult: Vectura

Uppdragsansvarig: Thomas Sällström

Deluppdragsansvarig: Erik Maksimainen

MKB: Joacim Svahn

GIS: Linda Grenvall, Joacim Svahn

Bullerberäkning: Linda Grenvall

Interngranskning: Leif Wiklund

Distributör: Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå

Telefon: 0771-921 921

Kartmaterial: ©Lantmäteriet, dnr 109-2010/2667



Innehåll

Sammanfattning.....	5
Inledning.....	7
Bakgrund	7
Brister och problem	7
Vägplanen	8
Väg- och trafikförhållanden.....	8
Tidigare utredningar och samråd.....	8
Kommunala planer	9
Riksintressen och Natura 2000	10
Beskrivning av projektet	11
Alternativa utformningar och motiv till valt utförande	12
Avgränsning.....	13
Nollalternativ.....	13
Miljökonsekvenser	13
Landskapsbild	14
Naturmiljö	16
Markavvattning	25
Friluftsliv	26
Kulturmiljö	27
Boendemiljö	30
Rennäring	32
Vattenresurser och dricksvatten	35
Jord- och skogsbruk.....	37
Masshantering och förorenade områden.....	37
Störningar och påverkan under byggtiden	39
Uppföljning.....	40
Miljömål.....	40
Nationella miljömål	40
Projekt mål	41
Allmänna hänsynsregler	42
Miljö kvalitetsnormer	42
Kommande sakprövningar	43
Källor.....	43
Tryckta referenser	43
Elektroniska referenser.....	44

Bilaga 1 Utdrag ur samrådsredogörelse från förstudien

Bilaga 2 Länsstyrelsens samrådsyttrande och beslut

Bilaga 3. Detaljerade kartor natur- och kulturvärden (separat)

Bilaga 4. Planritning 209To101 (ej fastställd) (separat)

Sammanfattning

Den tunga trafiken på väg 395 och E45 kommer att öka i och med transportererna från gruvan i Kaunisvaara. En ny väg kommer att byggas norr om Masugnsbyn för att avlasta tätorten från störningar och risker som uppkommer på grund av malmtransporterna. Den befintliga väg 395 ansluts till den nya vägen på ömse sidor av tätorten. Genomgående trafik får ca en kilometer kortare väg. Ungefär 800 fordon per dygn beräknas trafikera vägen, varav 500 är lastbilar.

Vägen kommer att vara 8 meter bred och sträckan är ca 5,8 km lång. Vägen byggs enligt gällande riktlinjer för säkerhet avseende slänter och sidoområden.

De mindre vattendragen går under vägen i trummor. Dessa utförs så att de inte utgör något vandringshinder för fisk. Vid vattendraget Hoikkajoki anläggs en smådjurspassage anpassad för utter.

Nollalternativet innebär att den framtida trafiken går på befintlig väg. I nollalternativet kommer störningar och barriäreffekter längs vägen att öka betydligt i och med den ökade trafiken. De boende längs vägen får måttliga till stora konsekvenser. Stora konsekvenser uppkommer för rennäringen. För övriga miljöaspekter blir konsekvenserna små i nollalternativet.

Den nya vägen innebär att förhållandena för boendemiljö och rekreation längs befintlig väg blir betydligt bättre eftersom en stor del av trafiken försvinner. Tung trafik nattetid upphör i stort sett helt. I den nya vägens närhet saknas bebyggelse. Inga riktvärden för buller överskrids.

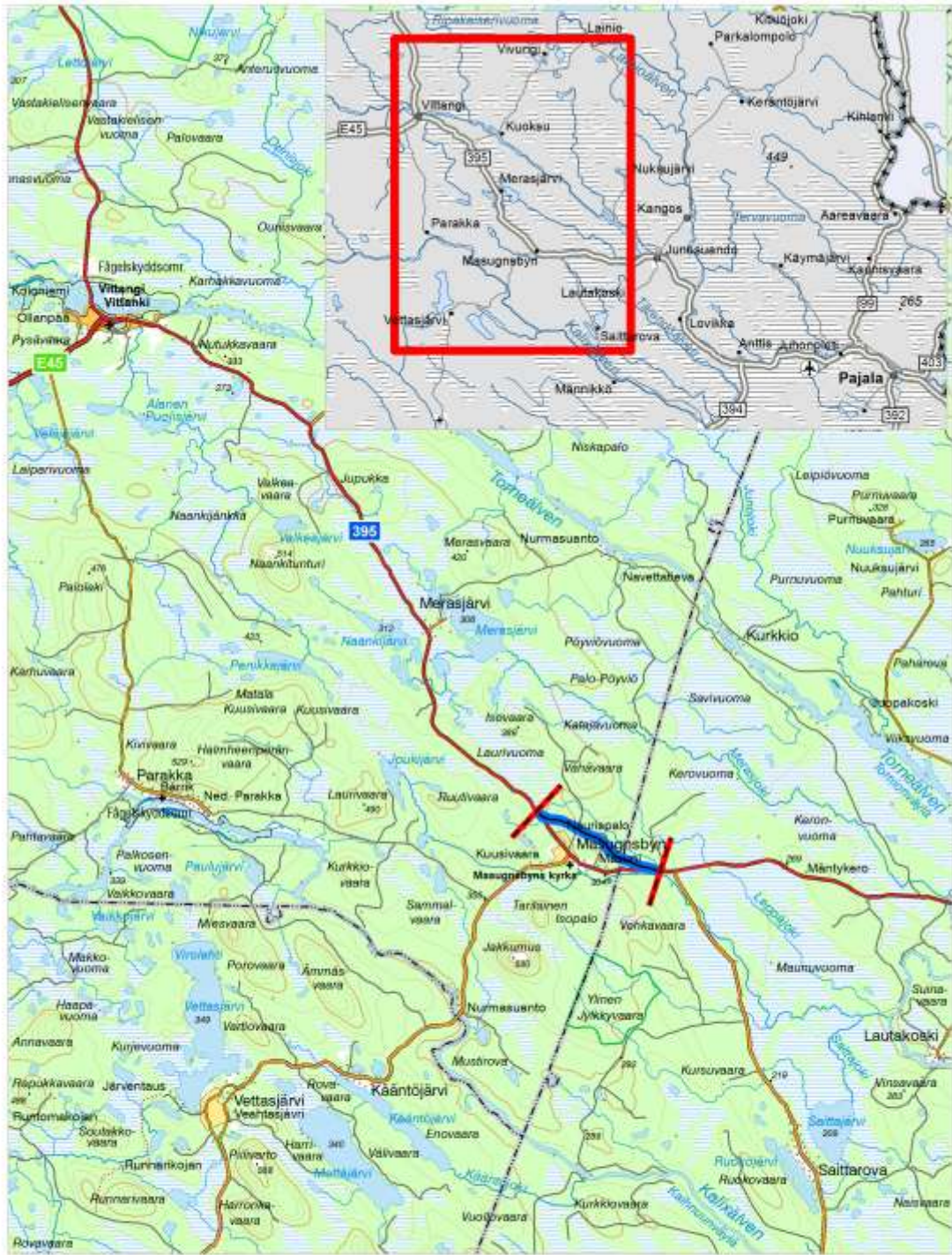
Den nya vägen innebär också ett intrång i naturmiljön där den dras fram. Kring Hoikkajoki vid anslutningen till väg 395 i väst, där naturvärdena är höga, bedöms det utpekade naturvärdet med rödlistade arter få måttliga konsekvenser. I övrigt blir konsekvenserna för naturmiljön små. Rennäringen drabbas av barriäreffekter på samma sätt som i nollalternativet och dessutom av intrång i mark som kan användas till renbete. Ingen påtaglig skada bedöms uppkomma för något riksintresse.

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

Projektet medför en omfattande masshantering, med måttliga konsekvenser.

Konsekvenserna bedöms som små för övriga miljöaspekter.

Under byggtiden kan friluftsliv och rennäring komma att störas. Tillfällig grumling uppstår i vattendragen.



Orienteringskarta
— Väg 395 Förbifart Masugnabyrn





© Lantmäteriet, dnr 109-2010/2667

Inledning

Bakgrund

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

Malmtransporter i Norrbotten (MINE)

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

Malmtransporter Kaunisvaara-Svappavaara (MaKS)

Syftet med Malmtransporter Kaunisvaara–Svappavaara (MaKS-projektet) är att möjliggöra malmtransporter på det allmänna vägnätet från 2013 och framåt. Denna MKB hör till en vägplan som är en del av MaKS-projektet. Projektet omfattar väg 99 mellan Kaunisvaara och Autio, väg 395 från Autio till Vittangi, E45 från Vittangi till Svappavaara och vidare E10 fram till omlastningsstationen till järnväg i Pitkäjärvi väster om Svappavaara.

Sträckan delas upp i ett 15-tal etapper, där arbetsplaner/vägplaner och bygghandlingar kommer att tas fram succesivt under 2012–2014. Delen på E45 har rustats upp under 2012.

I tätorterna Masugnsbyn och Vittangi planeras förbifarter i nya sträckningar för att minska malmtransporternas störningar för boende och samhällsfunktioner.

En helt ny väg planeras från Kaunisvaara rakt västerut till Junosuando. Denna s.k. genväg förkortar transportsträckan betydligt och medför att väg 99 och väg 395 öster om Junosuando bara kommer att nyttjas för malmtransporterna under några år. Genvägen befinner sig för närvarande i ett tidigt skede av planlägningsprocessen och är alltså ännu inte prövad och fastställd av Trafikverket.

Brister och problem

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

Redan idag har väg 395 bärighetsskador. Vägens ytstandard och bärighet kommer att försämrats kraftigt om inte åtgärder vidtas. På väg 395 blandas oskyddade trafikanter med övrig trafik. Detta medför brister i trygghet och tillgänglighet för dem som rör sig längs vägen.

Vägplanen

Ändamålet med förbifart Masugnsbyn 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 en nysträckning av väg 395 förbi Masugnsbyn. Den nya vägen kommer att gå norr om byn och är ca 5,8 kilometer lång. Förbifarten kommer att avlasta samhället Masugnsbyn från störningar och trafiksäkerhetsrisker som den tunga trafiken på väg 395 medför. Genomgående trafik får också ca en kilometer kortare väg.

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 öster och väster om Masugnsbyn är ca 6,5 meter bred. Skyltad hastighet utanför byn är 90 km/h på väg 395. Inne i Masugnsbyn sänks hastigheten till 50 km/h. Vägen är belagd med oljegrus och har den högsta bärighetsklassen BK1.

Väg 395 öster om Masugnsbyn trafikerades år 2009, när de senaste mätningarna gjordes, av ca 380 fordon per dygn (årsmedeldygnstrafik, ÅDT) varav ca 50 var lastbilar. På väg 395 väster om Masugnsbyn är motsvarande antal 490 fordon varav 80 lastbilar. Under 2011 har 4170 lastbilstransporter skett från LKAB:s dolomitfyndighet i Masugnsbyn till Kiruna, vilket motsvarar 11 tunga fordon per årsmedeldygn.

Masugnsbyn är en målpunkt för trafik, och viss trafik åker på väg 865 söderut, mot Dokkas. Malmtransporterna bedöms vid full drift vara 440 fordon per dygn, med 90 tons dispensfordon. I förstudien bedöms trafikmängden på förbifarten bli 800 fordon per dygn, varav 500 är lastbilar.

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

Väg 395 trafikerar av busslinjerna 51 och 53 Svappavaara–Pajala. Även när förbifarten byggts kommer bussarna förmodligen att fortsätta gå genom byn.

I Masugnsbyn nyttjas idag vägrenen som gång- och cykelväg.

Tidigare utredningar och samråd

Trafikverket har tagit fram en förstudie under 2012 (Trafikverket 2012). Förstudien rörde hela sträckan mellan Junosuando och Vittangi. I förstudien föreslogs värden som bör belysas i miljökonsekvensbeskrivningarna till vägplanerna för hela sträckan Junosuando-Vittangi. De värden som är relevanta för denna miljökonsekvensbeskrivning är följande:

- Påverkan på vattendrag och våtmarker
- Påverkan på rennäring och vilt

Samråd enligt 6 kap 4 § miljöbalken och 14b § väglagen har skett i förstudieskedet. Samråd har hållits med en utökad krets pga. betydande miljöpåverkan. De delar från förstudiens samrådsredogörelse som rör förbifarten och miljö biläggs denna MKB (bilaga 1). Yttrandena har beaktats i det fortsatta arbetet med vägplanen.

Länsstyrelsens beslutade den 29 juni 2012 att vägprojektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kap. 5§ miljöbalken. Beslutet grundas på att främst det förändrade trafikarbetet bedöms leda till betydande barriäreffekter, buller och utsläpp. I beslutet lämnade Länsstyrelsen samrådssynpunkter och riktlinjer för det fortsatta arbetet med vägplan inklusive miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Länsstyrelsens synpunkter rör till stor del alternativet med transporter på befintlig väg genom byn, men även synpunkter som är relevanta för en förbifart. Länsstyrelsens samrådsyttrande och beslut finns i bilaga 2.

I förstudien presenterades två alternativ, alternativ 1 där befintlig väg byggs om för att klara de ökade transporterna och alternativ 2 där en förbifart byggs vid Masugnsbyn (på övriga sträckan samma som alternativ 1). Trafikverket beslutade att dels gå vidare med vägplaner för befintlig väg och dels för förbifart Masugnsbyn.

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

Ett samrådsmöte för vägplanen hölls i Masugnsbyn den 22 oktober 2013. Inför mötet skickades kallelser ut till berörda fastighetsägare, indirekt berörda fastighetsägare samt övriga intressenter. Annonsering skedde även i lokalpress. Synpunkter från mötet och i skriftliga yttranden efter mötet redovisas i vägplanens samrådsredogörelse. Synpunkter från mötet med relevans för MKB sammanfattas här nedan.

Vid mötet framkom uppgifter om att utter observerats i vattensystemen norr om byn, intill Vuostojoki.

Trafikverket svarar att hänsyn tas till utter och fisk i projektet genom tidsstyrning av grumlande arbeten i byggskedet samt att trummor anläggs så att vandringshinder inte uppstår eller förändrar bäckens flöde eller botten i driftskedet. Hänsyn tas då vattendragen har potential att hysa dessa arter, oavsett om de faktiskt förekommer eller ej.

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

Kommunala planer

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

Kiruna kommun har en översiktsplan, antagen 17 juni 2002. De planerade åtgärderna bedöms inte stå i konflikt med aktuell plan.

Riksintressen och Natura 2000

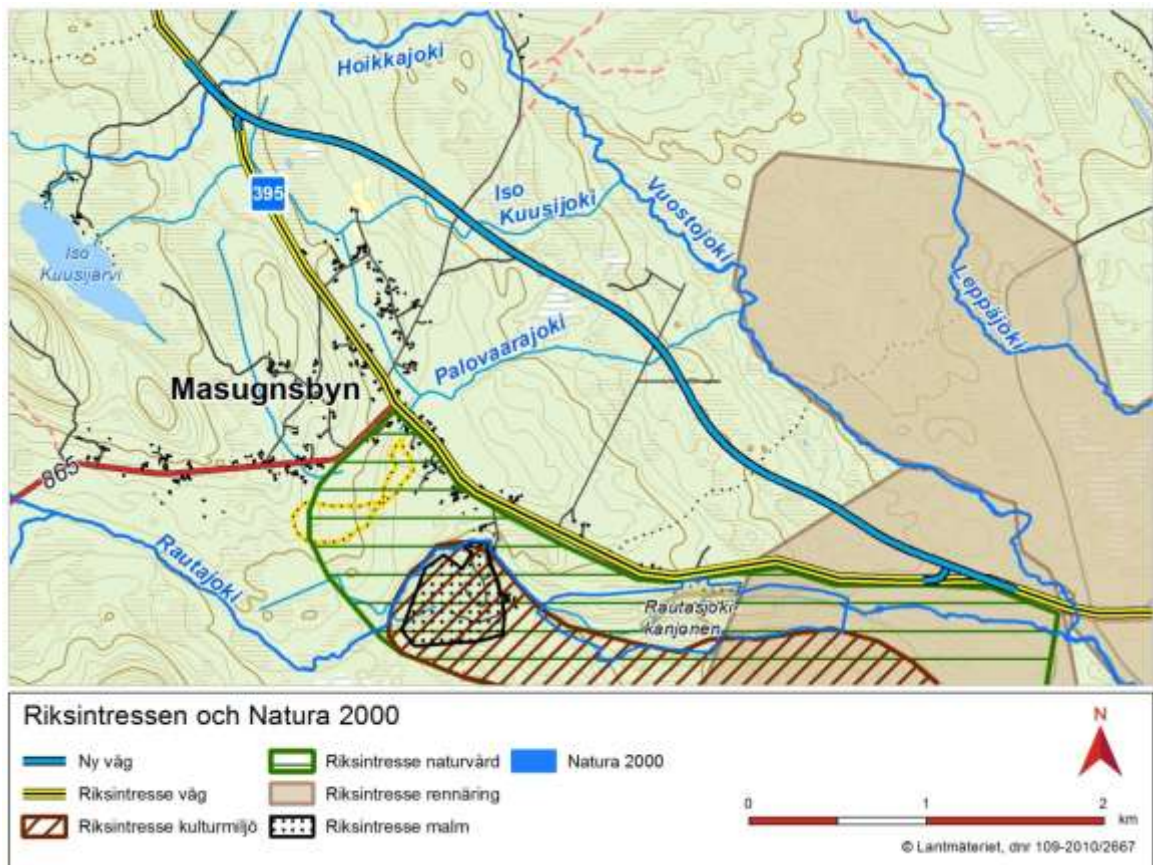
Väg 395 utgör riksintressen för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken.

LKAB bryter dolomit, som används vid järnmalmsproduktionen i Kiruna, i ett dagbrott i Masugnsbyn. Dolomitförekomsten och en grafitförekomst i Masugnsbyn är av riksintresse för värdefulla ämnen och material enligt 3 kap. 7§.

Vuostojoki och Hoikkajoki ingår i Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem. Natura 2000-områden har skydd enligt 7 kap 27§ miljöbalken samt är riksintressen enligt 4 kap 8§. Palovaaranjoki och Iso Kuusijoki är även biflöden till Vuostojoki och omfattas indirekt av Natura 2000-området.

Riksintresseområde för naturvård och kulturmiljö, vid Rautajokikanjonen, ligger söder om förbifarten och påverkas inte. Riksintresseområdet för rennäring, Kärnområde för Tarendö sameby, finns i östra delen av förbifarten och kan komma att påverkas, dock går sträckningen i utkanten av utpekat riksintresseområde.

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



Karta 1. Riksintressen och Natura 2000

Beskrivning av projektet

En ny väg kommer att byggas norr om Masugnsbyn för att avlasta tätorten från störningar och risker som uppkommer på grund av malmtransporterna. Befintlig väg 395 ansluts till den nya vägen på ömse sidor av tätorten. Se kartan nedan. Vägplanen börjar vid km 0/000 i längdmätningen.

Vägen kommer att vara 8 m bred och sträckan är ca 5,8 km lång. På en stor del av sträckan går vägen på en ca 1–2 m hög bank. I östra och mellersta delarna, där landskapet är mer småkuperat, finns några 1–3 m höga skärningar.

Oeftergivliga föremål som träd, block och sten inom säkerhetszonen tas bort. Även slyuppslag ska röjas inom säkerhetszonen, som utgör vägområde. Säkerhetszonens bredd varierar beroende på släntutformning, bank/skärning, väggeometri, hastighet m.m. men kommer att vara ca 30 meter brett, i skärningar något tiotal meter bredare.

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

Vägen byggs enligt gällande riktlinjer för säkerhet avseende slänter och sidoområden. Träd avverkas inom säkerhetszonen (zon närmast vägbanan utformad för att minska kollisionsriskerna vid avkörningsolyckor). Räcken kan bli aktuella vid t.ex. branta slänter.

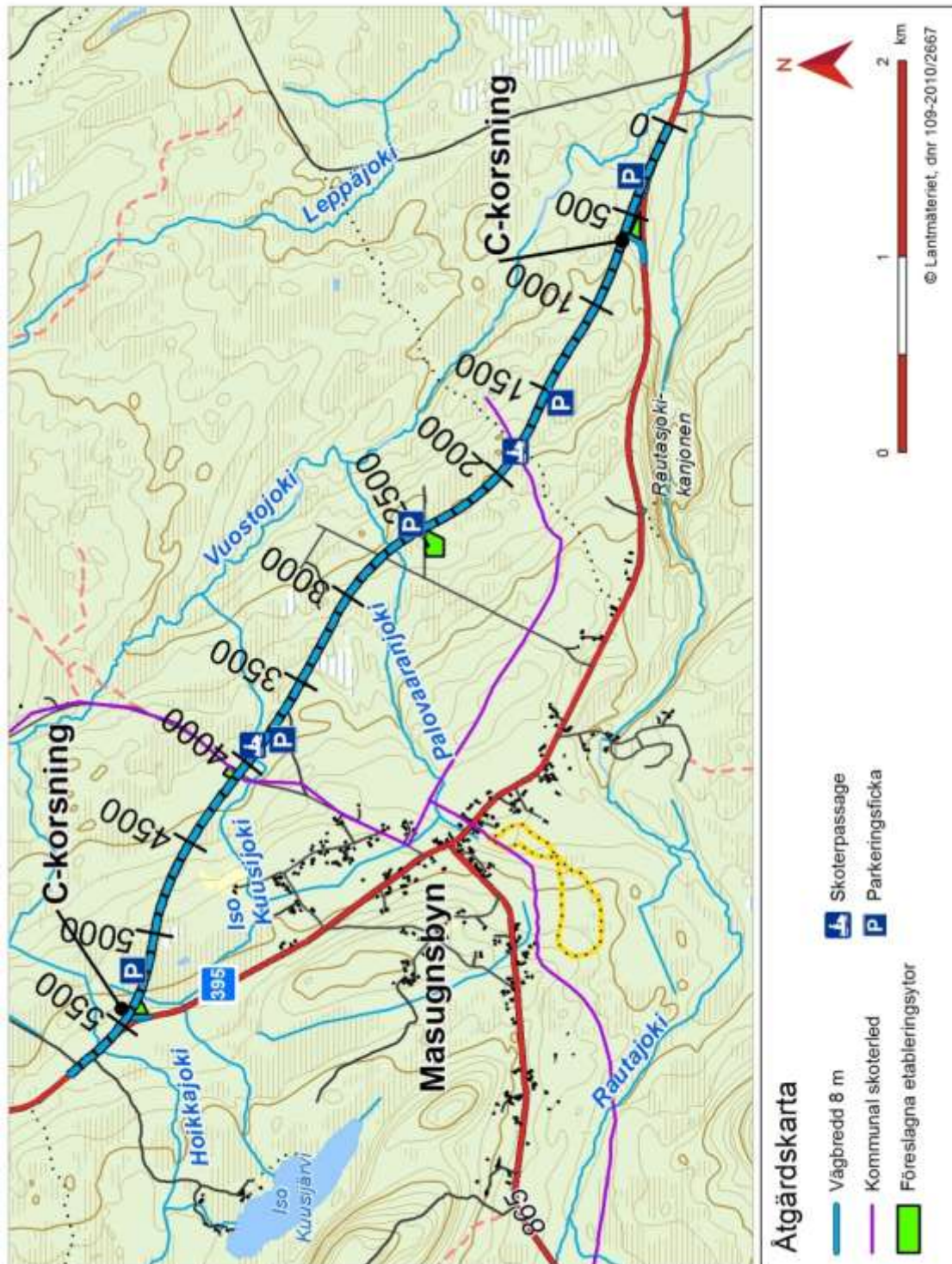
De mindre vattendragen går under vägen i trummor. Nya trummor läggs ner så att de inte utgör något vandringshinder för fisk. Anslutande bäckar eller diken rensas om så behövs en bit från vägen för att få en fungerande avvattning.

En skoterport byggs i västra delen av sträckan (ca km 3/900) och den skoterled som korsar vägen dras om till porten. Vid ca km 1/620 planeras en skoteröverfart över vägen.

De mindre vägarna i området korsar den nya vägen i plan. Inga vägar stängs men korsningarna kan komma att justeras.

Etableringsytor för tillfällig användning under byggtiden föreslås på fyra ställen längs vägen. Vid skoterporten behövs också små ytor tillfälligt.

På några ställen kommer ersättningsvägar parallellt med den nya vägen att illustreras i planen. Dessa skapar tillgänglighet till de skogsfastigheter som delas i och med att vägen byggs. Ersättningsvägarna fastställs inte i vägplanen. Det exakta läget samt ansvar för drift och underhåll bestäms i särskild lantmäteriförrättning.



Karta 2. Planerade åtgärder

Alternativa utformningar och motiv till valt utförande

I förstudien definierades en korridor inom vilken den nya vägen kan ligga. Korridoren har sedan förfinats till en väglinje. Vid valet av väglinje har miljöförutsättningarna i området varit en del av beslutsunderlaget, tillsammans med t.ex. topografi, byggnadstekniska förhållanden och krav på vägens geometri (kurvor och lutningar). Avvägningar har gjorts bland annat avseende intrång i naturmiljöer och odlingsmarker, samt störningar i den bebyggelse som finns i och nära vägkorridoren.

En väglinje söder om den föreslagna vägsträckningen valdes bort pga. närhet till bebyggelse och passage genom nyckelbiotop samt utpekade naturvärden. Den valda linjen ligger ca 500 meter från utpekad nyckelbiotop.

Skoterporten har lagts där terrängen och föreslagen vägkonstruktion är lämplig, för att undvika schakt i våtmark eller under grundvattenytan som medför behov av pumpstation.

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

Etableringsytorna föreslås på platser med låga naturvärden och god bärighet och med god åtkomst från befintliga vägar.

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. Området kring befintlig väg 395 beskrivs översiktligt där det är relevant eftersom den nya vägens syfte är att avlasta befintlig väg från trafik.

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

Nollalternativ

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

I nollalternativet finns alltså befintlig väg 395 med den trafikmängd som bedöms gå på vägen när malmbrytningen är i full drift, från år 2015. I nollalternativet ingår att de upprustningsåtgärder som planeras på befintlig väg genom Masugnsbyn under 2013/2014 är genomförda. Fasadåtgärder avseende buller har genomförts inne i byn.

I nollalternativet byggs ingen förbifart. Inga intrång eller störningar i läget för förbifarten uppstår. Förhållandena längs förbifarten blir i princip samma som i nuläget.

Nollalternativet medför däremot ökade störningar i Masugnsbyn då trafiken ökar.

Vägplanens miljökonsekvenser jämförs med nollalternativet. Nollalternativets konsekvenser jämförs med nuläget (2012).

Miljökonsekvenser

Vid bedömningen av miljökonsekvenser har utformning enligt ”Beskrivning av projektet” förutsatts. Förutsättningar och inarbetade skadeförebyggande och skadebegränsande åtgärder, där sådana finns, presenteras under respektive intresseområde.

Miljökonsekvenserna är bedömda under förutsättning att dessa åtgärder genomförts.

För somliga av intresseområdena ges 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.

Överflyttningen av trafik till den nya vägen medför förändringar längs befintlig väg. Där det är relevant beskrivs därför konsekvenser längs befintlig väg när den nya vägen byggs under rubriken *Vägplanen*. Konsekvensbeskrivningen är ändå inriktad mot att beskriva vad som händer längs den nya vägen, eftersom det är den som vägplanen handlar om.

Landskapsbild

Förutsättningar

Masugnsbyn ligger i skogs- och myrdominerat landskap mellan Junosuando i öster och Vittangi i väster, mellan Torneälven och Kalixälven.

Passagen genom Masugnsbyn blir ett avbrott i färden genom ett tämligen ensartat landskap för trafikanterna på vägen. Större delen av Masugnsbyn samhälle består av småhusbebyggelse av varierande karaktär på relativt stora tomter. Centrum är lite tätare bebyggt, med en konferens och stugby som är belägen i den gamla affären. Det finns även en fotbollsplan som nyttjas av ett lag i division V. Söder om byn ligger kyrkan och Masugnsbyns kalkstensbrott, bryts av LKAB, samt Rautajokikanjonen, med högre värden för landskapsbilden. Dessa kan dock inte ses från väg 395.

Landskapet runt om Masugnsbyn utgörs av ett relativt flackt skogs- och myrlandskap. Både väster- och söderut blir landskapet lite mer kuperat. I anslutning till byn finns småskaliga odlingsmarker av varierande hävd, mycket håller på att växa igen. Längre österut blir landskapet mer myrdominerat. Kring den nya vägen finns barr- och lövskog, myrar och igenväxande odlingsmark. Vägen korsar mindre vattendrag, Palovaaranjoki, Iso Kuusijoki och Hoikkajoki, som endast framträder svagt i landskapet.

Landskapet inom den korridor där vägen planerats bedöms vara relativt okänsligt för en ny väg, med undantag för mindre ravinlikande delar av Palovaaranjoki just öster om byn. Även om det är mosaikartat och småskaligt finns inga uttalade gränser, utblickar eller målpunkter i vägkorridoren. Lite högre landskapsbildsvärden intill vägkorridoren finns i den västra delen där det finns små arealer med mark som fortfarande odlas.



Öppen mark och skogsmark längst i öster



Skog- och myrmark väster om Iso Kuusijoki



Skog intill väg 395 just utanför samhället.

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

Under 2013/2014 påbörjas en ombyggnad av väg 395 genom Masugnsbyn, som syftar till att göra vägmiljön tydligare, till gagn för trafiksäkerhet och tillgänglighet.

I nollalternativet har vägen genom Masugnsbyn byggts om och vägmiljön har förbättrats jämfört med nuläget. Dock påverkas upplevelsen av tätortsmiljön och landskapet av den ökade trafikintensiteten och de tunga fordonen. Ett relativt stort antal människor berörs.

I nollalternativet sker ingen vägbyggnad norr om byn och inga konsekvenser uppstår där.

Vägplanen

Längs befintlig väg blir det positiva konsekvenser när huvuddelen av den tunga trafiken försvinner från den nyupprustade vägmiljön.

Nybyggnad av väg medför en lokalt relativt stor påverkan på landskapsbilden ur åskådarperspektivet. Vägen kommer ändå att till största delen gå genom ett slutet landskap och syns inte på avstånd. Det finns dessutom knappt några "åskådare". Därför bedöms konsekvenserna för landskapsbilden bli små.

För trafikanterna innebär förbifarten att färden längs väg 395 blir mindre varierad, då vägen inte längre passerar Masugnsbyn. Konsekvenserna för trafikantperspektivet bedöms bli måttliga.

Naturmiljö

Förutsättningar

Söder om väg 395 vid Rautaskanjonen finns ett område utpekad som riksintresse för naturvård. Rautaskanjonen och ett mindre område vid dolomitbrottet i Masugnsbyn är naturreservat och Natura 2000-område, där reservatet sammanfaller i stort med det större riksintresset för naturvård samt delvis med den f.d. bruksmiljön i Masugnsbyn som är av riksintresse för kulturmiljövård.

Masugnsbyns naturreservat, själva Rautajokis kanjon, präglas av en djup kursudal som skär ned söder om väg 395 med klippväggar upp till ca 55 m höga. Länsstyrelsens bedömning vid utpekandet av reservatet var att det i området och kanjonen finns höga geologiska och biologiska värden samt höga värden för det rörliga friluftslivet, där skogsavverkning och exploatering skulle äventyra dessa naturvärden.

Sjöar, vattendrag och våtmarker

Tre vattendrag finns i området för planerad ny väg norr om Masugnsbyn, Palovaaranjoki, Iso Kuusijoki samt Hoikkajoki. Hoikkajoki ingår i Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem, där även Palovaaranjoki och Iso Kuusijoki berörs indirekt då dessa är biflöden till Vuostojoki som också ingår i Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem, men där Vuostojoki ligger utanför denna vägplan.

I en inventering av vägtrummor och broar för befintlig väg som länsstyrelsen genomfört visade det sig att Hoikkajoki är vandringshinder på grund av för hög vattenhastighet samt att trumman mynnar ovan vattenytan.



Trummans utlopp i Hoikkajoki vid lågvatten

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.

Tidigare inventeringar visar att utter, som är en Natura 2000-art, förekommer i Kalix- och Torneälvsystem. Bedömningen görs att de tre berörda vattendragen i denna vägplan är små och att de troligtvis inte hyser fisk men att utter kan förekomma i viss utsträckning trots det.

Palovaaranjoki, Iso Kuusijoki och Hoikkajoki innefattas av strandskyddet. Syftet med strandskyddet är att säkra allmänhetens tillgänglighet till stränder och att skydda växt- och djurlivet.

Vuostojoki har fastställda miljö kvalitetsnormer för vatten enligt vattendirektivet. Vattendraget bedöms ha hög ekologisk status och en god kemisk status (exklusive kvicksilver).

En utpekad våtmark väster om Masugnsbyn, söder om befintlig väg vid Hoikkajoki, har naturvärdesklass 3 (vissa naturvärden) enligt länsstyrelsens våtmarksinventering. Öster om Masugnsbyn (öster om Vuostojoki) finns våtmarker av klass 1 (höga naturvärden). Vägplanen berör inte utpekade våtmarker utan passerar i utkanten av dessa.

Skogliga värden

Enligt skogsstyrelsens inventeringar förekommer två nyckelbiotop i form av örtrika bäcktråg intill ravinliknande förhållanden vid Palovaaranjoki samt ett mindre område vid Iso Kuusijoki. Skogsstyrelsen har även pekat ut hållmarkstallskog som ett naturvärde just norr om byn vid Palovaaranjoki. Vägplanen berör inte utpekade värden och passerar öster om dessa.



Tibast är en av de arter som finns i utpekade nyckelbiotop (gransumpskog) vid Palovaaranjoki.



Senvuxen granskog med sumpskogskaraktär (naturvärde) intill väg 395 vid Hoikkajoki.

Naturvärdesinventeringar

En inventering av naturvärden längs sträckan har utförts under sommaren 2012 (Enetjärn Natur). Inventeringen omfattar fjärranalys och analys av befintligt underlagsmaterial samt fältinventeringar med fokus på känsliga miljöer och arter som omfattas av artskyddsförordningen.

Föreslagen ny väg korsar ett område som pekats ut av Enetjärn Natur i inventeringen, kallat "Området öster om sjön". Området ligger på ömse sidor av befintlig väg vid Hoikkajoki i slutet på vägplanen där ny väg ansluter befintlig och har höga naturvärden (klass 2). Objektet bedöms ha höga naturvärden pga. hög biotopvariation och med innehållet av förhållandevis opåverkade våtmarker, och sumpskogar. Den senvuxna granskogen med sumpskogskaraktär, på ömse sidor väg 395, har befunnits ha höga naturvärden med ett antal mindre bäckar och surdråg med en mycket frodig kantzonsvegetation där det förekommer bl.a. bräkenarter, kabbleka, midsommarblomster, samt ett antal rödlistade och nära hotade arter som tagellav, knottig blåslav, garnlav samt gammelgranskål.

I en kompletterande inventering (LICAB 2013), under december-januari 2012-2013, redovisades resultat att inga skogliga värden finns i sträckningen. Söder om väglinjen, vid Palovaarajoki samt vid en mindre bäck norr om byn, fanns gransumpskog med bedömt högre värden. Under juni 2013 gjordes även fältbesök (LICAB 2013) för att bekräfta tidigare inventering där det konstaterades höga naturvärden vid Palovaaranjoki söder om väglinjen. Vägplanen berör inte utpekade värden och passerar norr om dessa.

Däggdjur

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

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

Av analysen framgår att älgstammen i området ökar. Det noteras också att älg är en vanlig art i norra Sverige och kan inte anses hotad. I analysen görs bedömningen att det föreligger viltstråk för vandrande älg på sträckan Jupukka-Masugnsbyn, kopplad till de låglänta partierna på sträckan. Viltstråken bedöms dock vara mer påtagliga längre österut, på sträckan Anttis – Junosuando, än vid Masugnsbyn. Bedömningen görs att viltstråken inte berörs i någon större omfattning av denna vägplan då de låglänta strukturerna i landskapet kan bevaras vid byggandet av ny väg, med relativt litet intrång och goda möjligheter för vägpassager, och god älgförvaltning bibehållas.

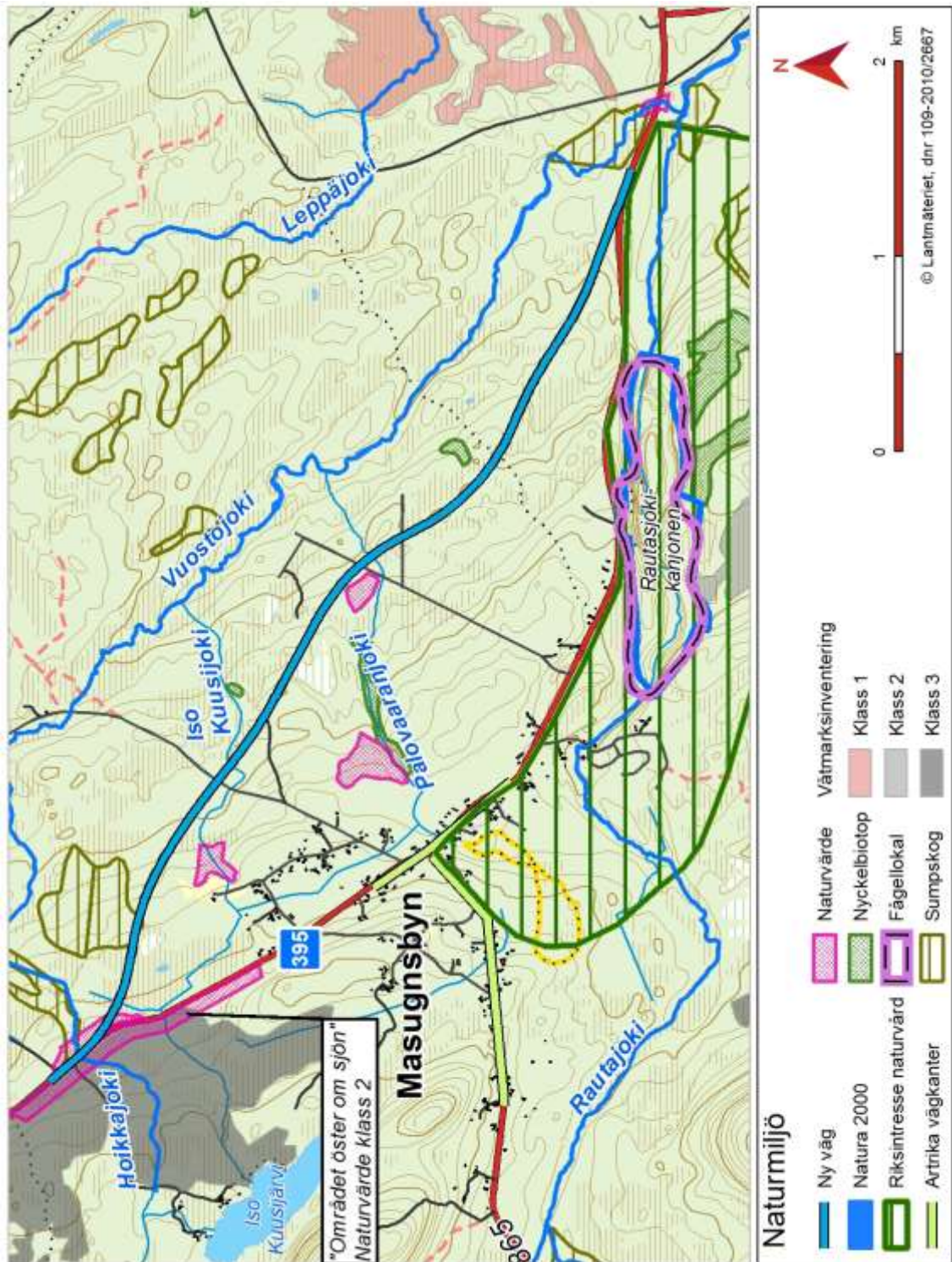
Fågelinventering

En fågelinventering har utförts under sommaren 2012 (Enetjärn Natur). 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.

En inventering genomfördes även under sommaren 2013 (LICAB 2013), och innefattade aktuellt område för vägplanen (förbifarten).

Just söder om förbifarten, vid kanjonen och väg 395, finns konstaterat högre värden för fågellivet. Området sammanfaller med riksintresset för naturvård, och innefattar Masugnsbyns naturreservat. Under inventeringen noterades häckande lappmes och pilgrimsfalk, men där uppgift även finns om häckande fjällvråk och lavskrika. Trots de utpekade höga värdena för fågellivet bedöms påverkan på reservatet bli liten då topografin (kanjonen) är så pass avskärmd från befintlig väg (Enetjärn Natur 2012).

Området för aktuell vägplan bedömdes i sin helhet ha måttliga till låga värden för fågellivet, där flera potentiellt intressanta fågelbiotoper saknas i området. Inventeringen visade också att det är få skyddade och rödlistade fågelarter som är observerade i inventeringsområdet och de rödlistade arterna är klassade i låga hotkategorier (LICAB 2013).



Karta 3. Naturmiljö kring planerad förbifart

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 längs befintlig väg kommer att medföra ökade barriäreffekter för vilt. Trots utpekade höga värden för fågellivet bedöms påverkan på fågellivet bli liten då bra fågelbiotop saknas och reservatet bedöms ligga isolerat från störningar, pga. topografin.

Nuvarande gruvdrift i Masugnsbyn (dolomitbrottet) samt täktverksamhet nära vägen påverkar närmiljön.

I området för förbifarten uppkommer inga konsekvenser.

Vägplanen

Den nya vägen kommer att ta ny mark i anspråk. På en stor del av förbifartens vägsträckning har inga högre naturvärden konstaterats och här blir konsekvensen för naturmiljön liten.

Vägen passerar genom både våtmarker och skogsmiljöer inom området. En väglinje har valts som korsar vattendraget Palovaaranjoki där det är smalt samt ligger norr om utpekade naturvärden, för att få en liten påverkan.

Att korsa det utpekade naturvärdet, kallat ”Området öster om sjön” i inventeringen, vid anslutning till befintlig väg är oundvikligt eftersom området går över hela den möjliga vägkorridoren. ”Området öster om sjön” sträcker sig på ömse sidor om befintlig väg vid Hoikkajoki i slutet av vägplanen, där största området finns på sydvästra sidan av väg 395.

I ”Området öster om sjön” kommer nydragning och breddning av befintlig väg att ske vilket innebär att mark med högre naturvärden och växtplatser för rödlistade lavar kommer tas i anspråk för väg och vägområde. Den befintliga vägens diken och den öppna vägmiljön medför idag en påverkan på området och dess fuktighet där skogsområdets kantzon närmast vägen är torrare än längre in. I och med att anslutningen sker på vägens nordöstra sida blir intrånget mindre än om intrånget skulle ske på den andra sidan där det större sammanhängande området finns. De rödlistade lavarna bedöms fortfarande kunna finnas kvar i området då vägens markanspråk är begränsat, påverkan lokal och lavarna förekommer förhållandevis allmänt och spritt inom det inventerade området. Intrånget i naturvärdet bedöms få måttliga konsekvenser för naturmiljön. Denna lokala påverkan bedöms ändå ha liten betydelse för naturvärdet i stort eftersom endast en mindre andel av det värdefulla naturområdet berörs. Små konsekvenser för naturmiljön bedöms föreligga för övriga områden.

För att minimera och begränsa eventuell påverkan på rödlistade lavar i det utpekade naturvärdet ”Området öster om sjön” kommer skyddsåtgärder att vidtas. Vid projekteringen av vägen har ett så smalt vägområde som möjligt valts, för att minska intrånget i naturvärdet. Ett förslag finns även att ett antal nedtagna trädstammar vid avverkningen (inom naturvärdet och vägområdet) kommer att flyttas och sparas just utanför vägområdet. Detta är endast möjligt om berörda markägare ger sitt tillstånd, där Trafikverket kommer att föra en dialog med markägarna. På detta sätt kan man bibehålla

goda förutsättningar och skapa nya förutsättningar och miljöer för växter och lavar att växa i. Detta bedöms bidra till att bibehålla en god bevarandestatus för arterna. I första hand bör träd som uppvisar påväxt av lavar sparas vid avverkningen. Inga övriga skyddsåtgärder för de rödlistade arterna planeras i dagsläget.

Vägplanen berör inte de av Länsstyrelsen utpekade våtmarkerna vid Hoikkajoki och Vuostojoki direkt utan passerar i utkanten av dessa. Indirekt påverkan av våtmarkerna bedöms medföra små konsekvenser. Vid passage av en våtmark vid den andra c-korsningen, öster om Hoikkajoki vid innan ny väg ansluter befintlig väg, kommer förmodligen (de geotekniska åtgärderna är ännu inte beslutade) torv att grävas ur till fast botten och fyllning att ske med sprängsten. Grundvatten kan röra sig genom fyllningen. Detta bedöms ha liten påverkan på områdenas naturvärden.

Vid Hoikkajoki kommer det befintliga vandringshindret att åtgärdas och en smådjurspassage anpassad för utter kommer att förläggas i anslutning till vattendraget. Hoikkajoki har ett till stor del dikat lopp och har vid länsstyrelsens inventering inte befunnits ha värden för vandrande fisk där den korsar väg 395 nordväst om byn. Då skyddsåtgärder kommer utföras kommer åtgärderna inte på ett betydande sätt påverka miljön i Natura 2000-området och bedömningen görs att ingen Natura 2000-prövning krävs.

Inga smådjurspassager anpassade för utter planeras för Palovaaranjoki och Iso Kuusijoki, med grund i deras karaktär och storlek. Bäckarna är små och är periodvis torrlagda, utan goda levnadsförutsättningar för fisk. Att bäckarna ansluter in mot byn (som utgör en barriär för vandring med bebyggelse och vägar) försvårar förutsättningarna för vandring mot sjön Iso Kuusijärvi väster om väg 395. Bättre möjligheter för vandring finns längs vattendraget Hoikkajoki.

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

Vattendrag	Längdmätning	Åtgärd	Kommande prövning
Palovaaranjoki	2/600	Ny heltrumma	Ingen
Iso Kuusijoki	3/900	Ny heltrumma	Ingen
Hoikkajoki	5/500	Åtgärdande av vandringshinder genom ny heltrumma . Smådjurspassage anpassad för utter anläggs.	Anmälan om vattenverksamhet

Tidigare uppgifter om att Palovaaranjoki och Iso Kuusijoki skulle anmälas har ändrats.

Vid naturvärdesinventeringen och fältbesök under sommaren 2013 fastlades att någon biotopkartering av bäckarna inte var relevanta att genomföra (Licab 2013). Vid fältbesöket konstaterades att det fanns ytterst små förutsättningar både vad gäller att hysa laxartad fisk och flodpärlmussla. Vattendragen var storleksmässigt små och dess karaktär uppvisade delvis stillastående vatten och vandringshinder samt mänsklig påverkan (dikning). Vissa delar av bäckarna var även torrlagda utan rinnande vatten (Licab 2013).

Utifrån fältbesöket samt bäckarnas karaktär (storlek och utformning) och deras ekologiska förutsättningar görs bedömningen att dessa inte behöver anmälas och att inga smådjurspassager anpassade för utter är nödvändiga.

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

Projektet bedöms inte påverka bevarandestatusen för Natura 2000-arter eller -naturtyper på grund av liten påverkan på vattendragen. Inget av riksintressevärdena påverkas av projektet.

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 kommer att överskridas upp till ca 180 m från vägen. 50 och 55 dB(A) överskrids upp till ca 100 resp. 60 meter från vägen. Detta gäller vid 1,5 m hög bank, vid lägre bank eller skärning minskar bullerutbredningen. Trafiken på vägen kan alltså antas orsaka störningseffekt i en upp till 350 meter bred zon längs vägen, där färre individer av häckande fåglar finns jämfört med om miljön vore helt ostörd. Eftersom det är ca 500 m till konstaterat känsliga områden i fågelinventeringen bedöms denna störning ha liten betydelse för traktens fågelpopulationer och konsekvenserna i en större skala blir små.

Vägen blir en ny barriär för vilt i landskapet. Enligt skriften ”Vägar och järnvägar – barriäreffekter i landskapet” uppstår ingen barriäreffekt vid <1000 ÅDT. Att malmtransporterna går dygnet runt, alltså även nattetid när djuren är mer aktiva, kan ändå bidra till att barriäreffekt och risk för viltolyckor uppstår. Utern är en utpekad art som är känslig för barriäreffekter. En smådjurspassage anpassad för utter (trumma) kommer att anläggas vid Hoikkajoki.

Störningarna bedöms inte medföra negativa konsekvenser för älgpopulationen eller för utter i området.

Längs befintlig väg minskar barriäreffekt och störningar betydligt jämfört med nollalternativet eftersom den totala trafikmängden minskas stort och mycket tung trafik försvinner när förbifarten byggs. Dock kan lastbilstransporter från dolomitbrottet ske genom byn. Trafikmängden minskar längs befintlig väg även jämfört med nuläget.

Projektet strider inte mot strandskyddets syften vad gäller djur- och växtliv.

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

NATURA 2000: HOIKKAJOKI

För vattendragen har en förutsättningsanalys för hela Natura 2000-området Torne och Kalix älvar genomförts. Där bedöms att, om skyddsåtgärder genomförs, kommer åtgärderna inte på ett betydande sätt påverka miljön i Natura 2000-området. Skyddsåtgärder kommer att utföras. Borttagande av vandringshindret i Hoikkajoki kommer att förbättra förutsättningarna för vandrande fisk, vilket ses som en positiv konsekvens för vattendraget.

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 för vattendragen.

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.

RÖDLISTADE ARTER

Projektet innebär indirekt påverkan samt tangerar nordöstra hörnet av område där rödlistade lavar finns. MKB för vägplan ersätter 12:6 samråd för rödlistade arter.

Om strandskydd, biotopskydd och 12:6-samråd

Anläggningen av trummor samt byten av trummor innebär endast en tillfällig påverkan på strandmiljöerna kring berörda trumlägen. Projektet strider därför inte heller mot strandskyddets syften vad gäller djur- och växtliv. Fastställelsebeslutet inkluderar prövning enligt bestämmelser om strandskydd.

Inga områden som omfattas av generellt biotopskydd påverkas av planen.

Rödlistade arter kan komma att påverkas. Förslag på skyddsåtgärd finns, där Trafikverket samråder med berörda markägare om deras tillstånd. MKB för vägplan ersätter 12:6-samråd för rödlistade arter. Samråd enligt miljöbalken 12:6 för väsentlig ändring av naturmiljön behöver inte göras för andra åtgärder inom vägområde som fastställs.

Förslag till åtgärder i senare skeden

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

Om stängsel blir aktuellt ska man se till den ekologiska funktionen inom ett större sammanhang, även övriga vägplaner inom MaKS-projektet. Viltstängsel ska kombineras med faunapassager på lämpliga ställen för att viltet även i fortsättningen ska kunna röra sig i området. Sådana passager minskar också den barriäreffekt för friluftslivet som viltstängsel innebär.

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

Markavvattning

Förutsättningar

Mellan sektion km 5/000 och km 5/400 finns en större myrmark med djupare torvlager. I myrmarken kommer torv, ur geoteknisk synpunkt, förslagsvis att grävas ur till fast botten för att säkra vägens bärighet och funktion.

Myren omges främst av myr- och skogsmark. Myren är sedan tidigare påverkat av dikning, där ca 5-6 st befintliga diken finns norröver. Vattenavledningen från myren, via tidigare grävda diken, sker norrut till vattendraget Hoikkajoki, ca 300 m från planerade åtgärder.

Väggkroppen kommer att utgöras av bergkross. Detta medför att grundvatten kan röra sig genom väggkroppen. I vägens närområde kommer grundvattenytan att sänkas i och med urgrävningen av torv. Ingen nydikning av berört område planeras, utan vid behov kommer befintliga diken att användas.

Uppläggning av schaktmassor vid åtgärden kommer inte att ske utanför arbetsområdet och placeras så att risken för återförsel med eventuell grumling i diken minskas. Beroende på vattenståndet i myren vid åtgärderna vidtas olika åtgärder för att minimera grumling. Vid lågt vattenstånd påbörjas urgrävning av myren uppströms för att utnyttja eventuella sedimenthinder nedströms och minska spridningen av finkorniga partiklar i diken. Vid högre vattenstånd kan inte ovan nämnda förfarande tillämpas då vatten uppströms vill trycka på och flyttas nedströms, där en ev. slamgrop kan behövas för att minimera spridningen av grumling.

I genomförda samråd har inga synpunkter på planerade åtgärder framförts.

Effekter och konsekvenser

För våtmarkens växt- och djurliv innebär åtgärden en trolig påverkan under anläggningsfasen, främst i form av sänkning av grundvattnet. En lokal grundvattensänkning (markavvattning) bedöms därmed föreligga.

Grundvattensänkning intill vägen innebär att vegetationen närmast vägen kan komma att förändras till mindre fuktkrävande arter. Grundvattensänkningen bedöms dock ha liten påverkan på närliggande områdets naturvärden.

Området är kraftigt dikat och inga högre naturvärden finns kring den aktuella våtmarken. Ingen nydikning sker och befintliga diken används. Konsekvenserna för vattenmiljö och naturvärden bedöms som små.

Eftersom ingen nydikning eller rensning av naturliga vattendrag sker görs bedömningen att ingen anmälan om vattenverksamhet eller tillståndprövning för markavvattning krävs.

Mängden uppgrävda massor vid urgrävningen är begränsade och grumlingspåverkan vid schakt kan minimeras. Eftersom eventuell grumling är tillfällig och är lokal i befintliga diken samt att avståndet till Hoikkajoki är så pass långt bedöms inte grumlingen medföra någon skada för vattenmiljön nedströms.

Åtgärderna och eventuell grumling kommer inte påverka den ekologiska statusen för Vuostojoki, dit Hoikkajoki mynnar, och de faktorer som ligger till grund för bedömningen av vattenförekomstens status.

I samband med länsstyrelsens godkännande av MKB kan det komma att ställas villkor för verksamheten. Dessa villkor kommer att arbetas in i bygghandlingarna.

Friluftsliv

Förutsättningar

I området förekommer friluftsliv i form av t.ex. skid- och skoteråkning, bär- och svampplockning, jakt och fiske. Rautajokikanjonen, en större ravin med en bäck längs ner i sprickdalen, är ett uttalat mål för friluftslivet.

Sjön Iso Kuusijärvi, Rautasjoki, Hoikkajoki och Palovaaranjoki innefattas av strandskyddet. Syftet med strandskyddet är att säkra allmänhetens tillgänglighet till stränder och att skydda växt- och djurlivet.



Kommunala skoterleder (se Åtgärdsplan s.11) korsar den planerade nya vägen vid två platser, norr om byn vid Iso Kuusijoki samt vid förbifartens östra del vid kulturvägen "järnets väg". Inga andra anläggningar eller utpekade områden för friluftsliv finns i området.

Väg 395 ingår i Sverigeleden för cykel delen Karesuando–Karungi.

Bedömningsgrunder

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

Måttliga konsekvenser uppstår om mindre rekreativområden starkt påverkas eller om tillgängligheten till områden försämras betydligt. Om mindre delar av ett större rekreativområde påverkas negativt innebär det också måttlig negativ konsekvens. Om upplevelsevärden 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

Inga konsekvenser uppkommer för rekreation och friluftsliv vid förbifarten. Längs befintlig väg försämras förhållandena för t.ex. cykling i och med att den tunga trafiken ökar jämfört med nuläget. Inne i Masugnsbyn kan trafiken genom barriäreffekter minska tillgängligheten till målpunkter för rekreation och friluftsliv.

Vägplanen

Längs befintlig väg blir det positiva konsekvenser för cykeltrafik och tillgänglighet till målpunkter då biltrafiken minskar.

P-platser längs vägen ger ökad tillgänglighet till markerna runt omkring. Trafikbuller och barriäreffekt ger däremot mindre attraktivitet för rörligt friluftsliv. Trafikmängden blir inte så stor att det blir någon svårighet att korsa vägen. Möjligheten att korsa den nya vägen kommer att finnas kvar då de befintliga småvägarna får anslutning till den nya vägen.

Den västra koterleden flyttas något öster ut till en trafiksäker planskild korsning (vid ca km 3/900). För den östra skoterleden görs en skoteröverfart, med god anslutning och sikt in till vägen. Tillgängligheten för skotertrafik längs lederna blir då lika som i nollalternativet.

Anläggningen av trummor samt byten av trummor innebär endast en tillfällig påverkan på strandmiljöerna kring berörda trummlägen. Projektet strider därför inte mot strandskyddets syften vad gäller allmänhetens tillgänglighet till stränder samt djur- och växtliv. Fastställelsebeslutet inkluderar provning enligt bestämmelser om strandskydd.

Vägplanen medför små konsekvenser för friluftslivet jämfört med nollalternativet.

Förslag till åtgärder i senare skeden

Om stängsel 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

Masugnsbyn anses vara den första gruvbyn i Norrbotten med sin järnmalmsgruva och tillhörande masugn, där brytningen startade vid år 1647 och pågick till år 1804.

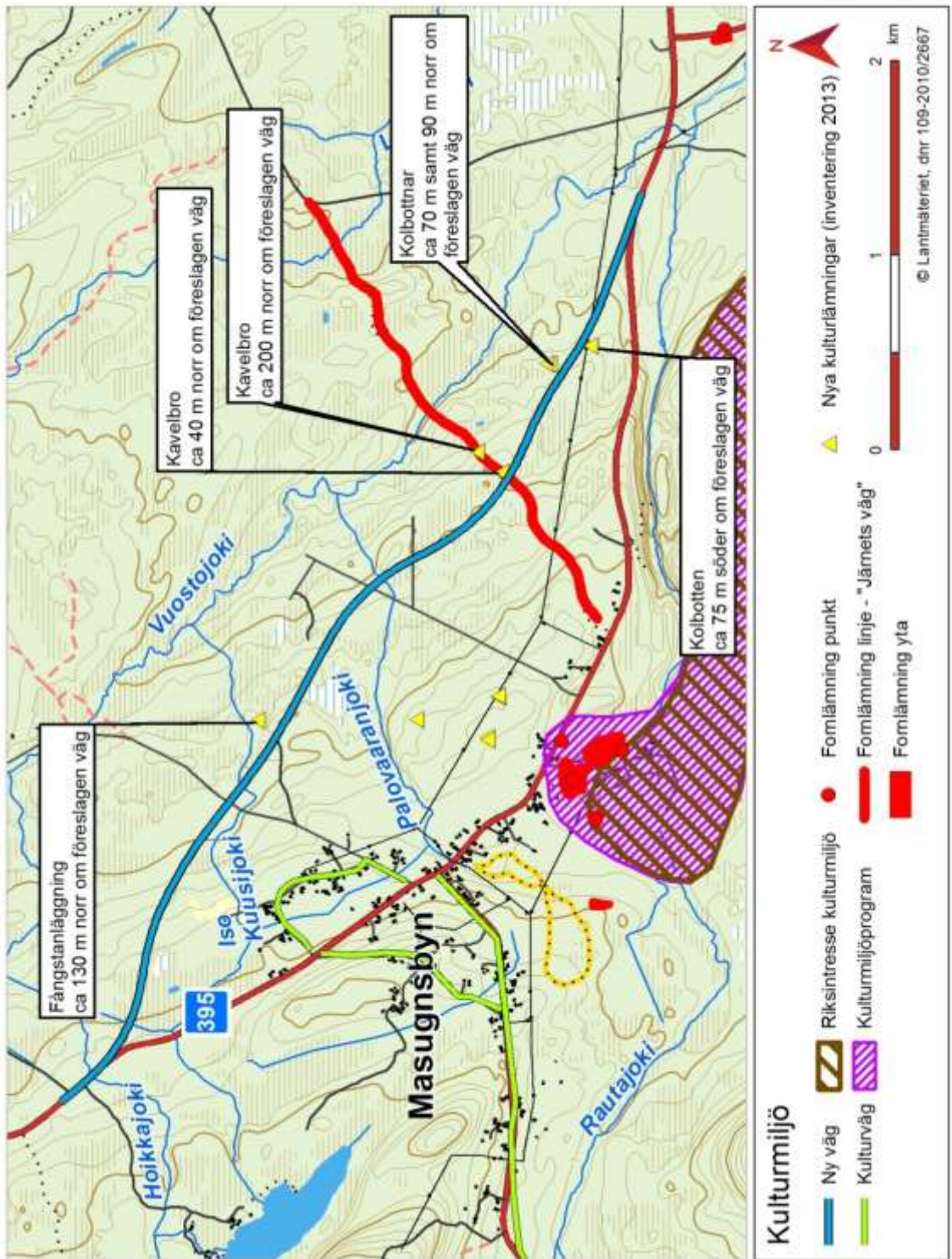
Riksintresse för kulturmiljö finns söder om väg 395, söder om Rautaskanjonen se figur nedan. Området är utpekad på grund av sin tidiga bruks- och gruvmiljö, med tillhörande bruksgårdar, masugnsruin, gruvhål och broar. Området vid Masugnsbyn är också utpekad i länets kulturmiljöprogram. Väg 865 och enskilda vägar i Masugnsbyn pekas ut i länsstyrelsens och Vägverkets inventering av värdefulla vägmiljöer.

Det finns en tidigare känd kulturlämning längs den nya vägsträckningen, en kulturhistorisk färdväg (kallad "Järnets väg") som är kopplad till den första gruvbrytningen i Masugnsbyn. Färdvägen är en mindre stig i nordöstlig riktning just norr om Rautasjokikanjonen. Landskapet kring vägen har inte några utpekade kulturhistoriska värden.

Norrbottens museum har genomfört en särskild arkeologisk utredning för området vid den planerade förbifarten under sommaren 2013. Två kavelbroar, tre kolbottnar och en fångstanläggning har påträffats, som ligger nära vägen. De tre påträffade kolbottnarna ligger öster om den kulturhistoriska vägen och befinner sig mellan ca 70-90 m från vägen.

Mittpunkterna för kavelbroarna ligger vid den kulturhistoriska färdvägen ca 40 m respektive 200 m norr om föreslagen väglinje. Sett till utbredningen är dock den södra kavelbron RAÄ Jukkasjärvi 870:2 enligt lämningens beskrivningen ca 53 m lång och 3 m bred, där den sydliga delen av kavelbron skulle hamna ca 4-5 m innanför vägområdet men ca 14 m från föreslagen väg, där yttre delarna av vägområdet utgör säkerhetszon.

Fångstanläggningen ligger ca 200 m norr om vägen, just väster om Palovaaranjoki. Dessa lokaler är s.k. övriga kulturhistoriska lämningar och skyddas inte av kulturminneslagen men hänsyn är ändå önskvärd.



Karta 4. Kulturmiljö kring planerad förbifart (avstånden avser mittpunkterna i fornlämningarna)

Bedömningsgrunder

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

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

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

Effekter och konsekvenser

Nollalternativet

Nollalternativet medför inga konsekvenser för kulturmiljö.

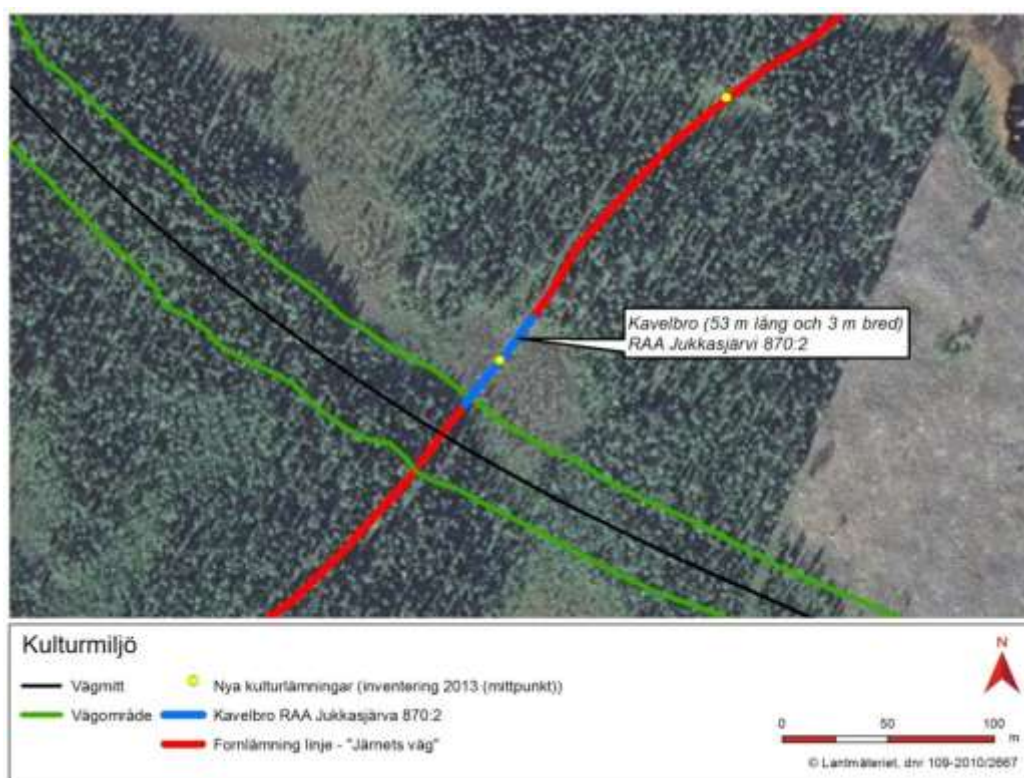
Vägplanen

Stigen/f.d. färdvägen som pekats ut som kulturhistorisk lämning kommer korsas tvärs av nya vägen.

Den södra kavelbron, närmast vägområdet, som påträffades vid utredningen 2013 ligger ca 4 m in i det nya vägområdet. Avståndet mellan kavelbron och planerad yttre väggkant är ca 14 m. Eftersom de yttre delarna av vägområdet utgör säkerhetszon där inget av själva vägbygget sker påverkas därmed inte kavelbron av något fysiskt intrång vid byggandet. Avverkning inom vägområde kommer dock att ske.

Inga andra forn- eller kulturlämningar finns i direkt närhet av den nya vägen.

Riksintresset påverkas inte. Konsekvenserna för kulturmiljön bedöms bli små, då endast en lämning berörs och inget fysiskt intrång görs.



Karta 5. Detaljkarta över kavelbro RAÄ Jukkasjärvi 870:2.

Förslag till åtgärder i senare skeden

Den närliggande kavelbron kommer att beskrivas i bygghandlingen. Lämningen kommer också markeras ut i fält för att minska risken för oavsiktlig påverkan och intrång under entreprenaden. Ingen schakt eller körning med tunga fordon får ske på bron.

Passagen över f.d. färdvägen ("Järnets väg") anpassas så att lite intrång sker i kulturlämningen och att den markeras ut i likhet med kavelbron. Ingen byggväg får anläggas på färdvägen.

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

Boendemiljö

Förutsättningar

De allmänna vägarna genom Masugnsbyn är viktiga stråk för fotgängare och cyklister, både barn och vuxna, som rör sig inom tätorten. Trafiken kan orsaka störningar och otrygghet för boende längs vägen och för oskyddade trafikanter som rör sig längs vägarna. Många boende i byn påverkas av trafikbuller och andra störningar som orsakas av trafiken.

Inga bostadshus ligger nära förbifarten eller i dess anslutningar mot väg 395.

Längs förbifarten ligger det närmaste huset mer än 300 meter bort, ungefär i slutet på sträckan. Väglinjen har valts bland annat så att boendemiljöer inte ska påverkas.

Inga bullerberäkningar för befintlig väg redovisas här. En bullerutredning har gjorts tidigare och skyddsåtgärder har utförts för de mest utsatta husen enligt etappmål för befintlig miljö i den upprustning av vägen som påbörjas 2013/2014.

Bedömningsgrunder

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

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

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

Effekter och konsekvenser

Nollalternativet

Den ökade trafiken, jämfört med dagens situation, gör stor skillnad för boende längs befintlig väg genom ökade bullernivåer. Den tunga trafiken går dygnet runt vilket medför störningar även nattetid. Det finns risk för att störande vibrationer uppkommer.

Om malmtransporterna genom Masugnsbyn skulle bli en permanent lösning kommer bullerskyddsåtgärder att göras enligt väsentlig ombyggnad. Riktvärden inomhus överskrids inte. Riktvärden utomhus kan överskridas om utemiljön inte kan åtgärdas fullt ut med rimliga åtgärder. Viss återstående bullerstörning är inte utesluten.

I nollalternativet har enligt förstudien centrummiljön upprustats och omfattande åtgärder för gång- och cykeltrafik utförts i centrum. Barriäreffekterna ökar jämfört med nuläget.

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.

Halterna av luftföroreningar kommer att vara låga längs befintlig väg även i nollalternativet, se diagram nedan.

Nollalternativet medför på grund av kvarstående bullerstörningar för boende längs vägen, och genom trafikens påverkan på otrygghet i boendemiljöer och för oskyddade trafikanter trots vidtagna åtgärder, måttliga till stora konsekvenser jämfört med nuläget.

Vägplanen

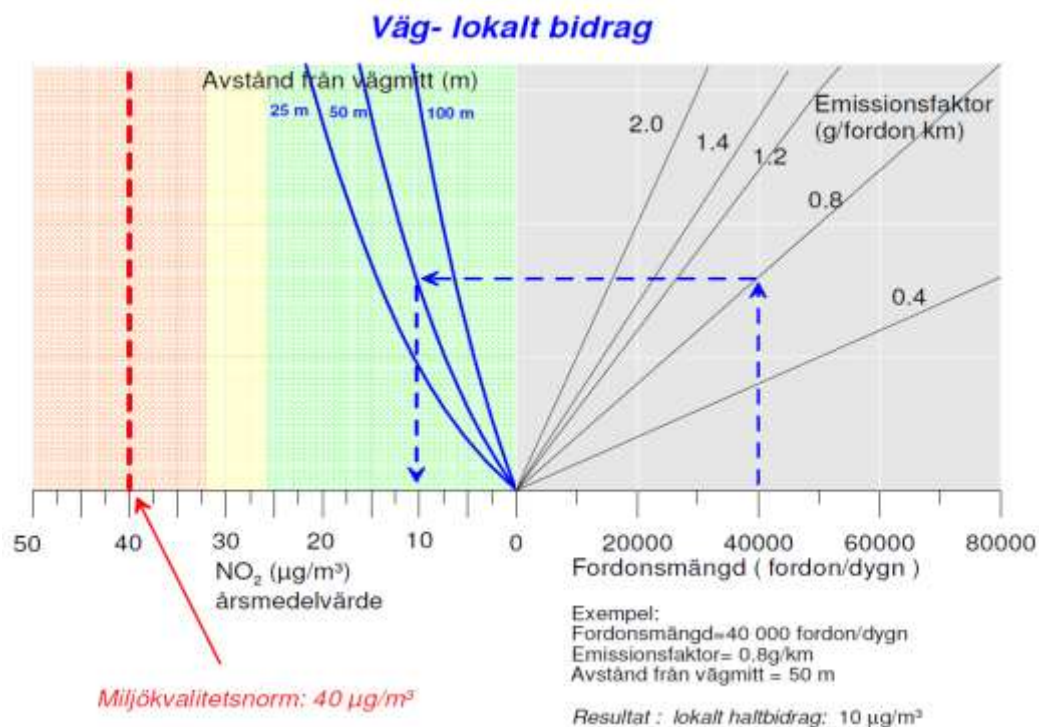
Längs befintlig väg blir konsekvenserna positiva då malmtransporterna och delar av annan trafik flyttas till förbifarten. Bullernivåerna minskar generellt, och störningar nattetid orsakade av malmbilarna försvinner helt. Barriäreffekterna minskar och förhållandena för gående och cyklister som rör sig inom samhället förbättras. Trafiksäkerheten för alla trafikantgrupper ökar också. Tryggheten i boendemiljöerna intill befintlig väg ökar.

De närmaste bostadshusen ligger ca 300 m från den nya vägen och på det avståndet är buller för trafiken långt under riktvärdena.

Konsekvenserna avseende trafikbuller bedöms därför bli små.

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

Vid den framtida trafikmängden, ca 800 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 µg/m³. Extremvärdena, s.k. 98-percentiler, som uppkommer vid t.ex. speciella vädersituationer följer samma mönster.



Rennäring

Förutsättningar

Renskötsel förekommer i hela området. Markerna kring vägen nyttjas enligt Sametingets underlagsmaterial under vinter och vårvinter (januari–april) av Gabna sameby, Laevas sameby och Tärendö sameby. Öster om Masugnsbyn på båda sidor om väg 395 finns områden av riksintresse för rennäringen, Tuorevaara (Tärendö och Laevas samebyar) samt Vuostokangas (Gabna sameby). Söder om Masugnsbyn går även en flyttled (riksintresse) tillhörande Laevas sameby.

I den renbruksplan som Gabna sameby håller på att ta fram pekas ett område nordväst om masugnsbyn ut som ett kärn- och nyckelområde, i anslutning till riksintresset Tuorevaara. Utpekade kärnområde (Isovarri) används som vinterbete och har sammanhängande goda vinterbetesmarker. I området finns även utpekade nyckelområde ("väster om Vähävarri") med goda vinterbetesmarker för samebyn.

Kärnområdena utgör kraftcentrum inom samebyn och används regelbundet. Nyckelområdena är ytterst viktiga områden vars total kvalitet är avgörande för möjligheterna att varaktigt bedriva renskötsel inom samebyn. Dessa områden utgör kärn inom kärnområdena dit renarna naturligt drar sig. Nyckelområdena är mycket känsliga för ingrepp och störande aktiviteter.

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

Av samråd med Gabna sameby framgår att befintlig väg 395 går i sicksack genom Gabna samebys vinterbetesland och skär av området i väst-östlig och nord-sydlig riktning. Samebyn strävar efter att hålla 4-6 separata vintergrupper med renar och för detta tas samebys hela vinterbetesland i anspråk. Det gör att de allmänna vägarna ofta passeras. Renarna uppehåller sig vid vägen eftersom den ofta går över hedmark där det finns

vinterbete för renarna. Det kräver en stor arbetsinsats att hålla renarna borta från vägen, samt att se till att de olika renjordarna inte blandar sig med varandra. Samebyn påverkas även negativt av annan markanvändning t.ex. skogsbruk, skotertrafik, rovdjurstryck, vindkraftsparker, vilket påverkar deras möjlighet att bedriva rennäring.

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

Bedömningsgrunder

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

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

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

Effekter och konsekvenser

Nollalternativet

Den ökade trafiken, samt att transportererna sker dygnet runt, medför större risk för renpåkörningar. Om saltning av vägen sker lockas renen dit vilket ökar risken ytterligare för påkörningar.

Trafiken på vägen ger redan idag en barriäreffekt. Vägen skär av viktiga betesmarker och samebyns möjligheter att passera och nyttja viktiga marker kommer att försvåras. Den kommer att öka i och med att trafiken ökar. Trafikbullret ökar också.

Detta är generella effekter av ökad trafik. En stor del av befintlig väg 395 i denna vägplan går genom tätorten där rennäringen har små intressen och konsekvenserna blir lokalt endast måttliga. Trafikökningen påverkar riksintresseområden för rennäring men påtaglig skada bedöms inte uppkomma då trafiken ger en begränsad påverkan.

Sammantaget med de kumulativa effekterna av MaKS-projektet och annan markanvändning så bedöms konsekvenserna för rennäringen av nollalternativet bli stora.

Vägplanen

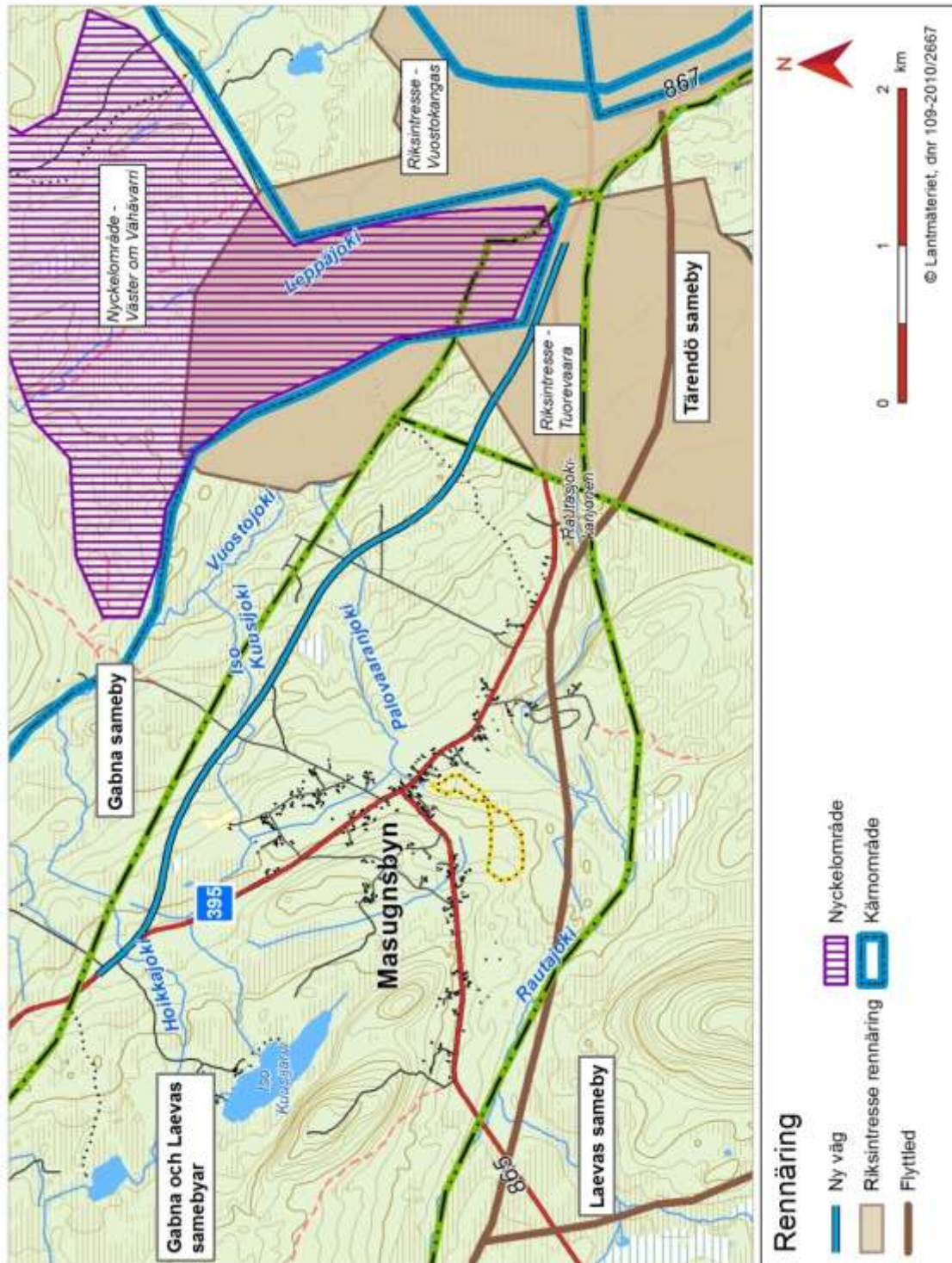
Det nya vägområdet tar mark i anspråk som skulle kunna användas som renbete. Intränet är litet och ger små konsekvenser.

Konsekvenserna av ökad trafik, som är den faktor som påverkar rennäringen mest, blir av samma typ som i nollalternativet men i större omfattning eftersom en ny barriär tillkommer, och som också går helt utanför tätorten. Om barriäreffekter gör att markerna mellan förbifarten och tätorten inte kommer att kunna användas ökar det konsekvenserna.

Vägförslaget berör inte utpekade kärn- och nyckelområden i Gabnas renbruksplan, då dessa ligger norr om ny väg.

Ny väg kommer avskärma den nordligaste delen av riksintresset Tuorevaara. Då den delen av riksintresset redan är avskärmat av befintlig väg bedöms det att området inte brukas fullt ut av Laevas och Tärendö samebyar. Området norr om befintlig väg är

dessutom delvis kalavverket och saknar därav värde för samebyarna. Då endast en mindre del av riksintresset påverkas och delas upp i en redan avskärmd del av riksintresset bedöms konsekvensen av en ny väg inte medföra påtaglig skada för riksintresset.



Karta 6. Rennäring vid Masugnsbyn

Förslag till åtgärder

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

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

Ett samarbetsavtal har tecknats mellan Trafikverket och Gabna sameby och kontinuerligt samråd hålls med samebyn. Inom ramen för det samarbetet kommer åtgärder att tas fram som minskar konsekvenserna för Gabna sameby.

Trafikverket verkar för att ett utvecklingsprojekt med ny teknik kopplat till Gabna sameby kommer till stånd. Projektet ska utgå från genomförda och pågående liknande projekt inom området med fokus på kunskapsuppbyggnad. Koppling till akademisk institution och universitet är möjlig. Resultat från utvecklingsprojektet kan användas i MaKS projektet samt även i kommande projekt. Förutsättningar att koppla projektet till transportören samt till Trafikverkets intelligenta transport system (ITS) är möjlig.

Vattenresurser och dricksvatten

Förutsättningar

Enligt SGUs brunnsarkiv finns inga dricksvattenbrunnar längs vägen. Brunnsarkivet anger i första hand brunnar som borrhats i berg. Grävda brunnar finns vanligen inte upptagna och är sällan registrerade hos någon myndighet.

Öster om Masugnsbyn korsar vägen en grundvattenförekomst i sand/grus (SE749784-177042) med mycket goda uttagsmöjligheter (5-25 l/s) enligt SGU, och har fastställda miljökvalitetsnormer. Förekomsten har god kvantitativ och kemisk status.



Karta 7. Grundvattenförekomst (Källa: Vattenkartan)

Bedömningsgrunder

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

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

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

Effekter och konsekvenser

Nollalternativet

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

Vägplanen

Enskilda brunnarna hanteras enligt nedan. Med rätt hantering blir konsekvenserna små på sådana objekt.

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

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

Planerad ny väg kommer få en högre klassning vad gäller vägunderhåll, där snöunderhåll och halkbekämpning sker mer frekvent. Halkrisken och risken för olyckor blir därav mindre. Vid halkbekämpning kan saltning av vägen ske, vilken kan påverka närliggande markområden. Vid utformningen har hänsyn tagits till att vattenavledningen, där få avbördningspunkter finns mot vattenförekomsten och där vägens diken transporterar bort vägdagvattnet från förekomsten, längs med vägen.

Den planerade korsningen in mot befintlig väg ligger inom vattenförekomsten och är en konfliktpunkt där risk för olyckor finns. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder genomförs där i form av ett västersvägningsfält, så att fria passager och möten kan ske, samt att korsningen siktröjs från sly och träd för att få bättre uppsikt vid korsningen.

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

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

Längs befintlig väg minskar risken för föroreningar av eventuella brunnar och vattenresurser eftersom trafiken minskar.

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 längs vägen. Jordbruksmark brukas i mindre omfattning, ofta kopplat till hushållsbehovet.

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

Nollalternativet medför inga konsekvenser för jord- eller skogsbruk.

Vägplanen

Åtgärderna medför ett nytt intrång i skogsmarkerna längs sträckan. Markintrånget kommer att redovisas i vägplanen. Tillgängligheten till markerna kommer att finnas kvar och projektet påverkar inte förutsättningarna för markanvändningen.

Vägen går utanför befintlig jordbruksmark och projektet påverkar inte jordbruket.

Konsekvenserna för jord- och skogsbruk bedöms bli små.

Masshantering och förorenade områden

Förutsättningar

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

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

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

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. Längs aktuell sträcka finns inga objekt som identifierats som potentiellt förorenade.

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.

Vid km 3/500 finns en nedlagd bergtäkt som är efterbehandlad och återställd under 2012.

Bedömningsgrunder

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

Små konsekvenser uppstår om projektet 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.

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.

Markförhållandena längs sträckan är sådana att trots ambitioner om massbalans kommer stora mängder torv- och jordmassor att behöva schaktas ur. Dessa massor kan delvis användas inom vägområdet för återfyllning i slänter. Hur mycket som kan tas om hand på detta sätt beror bland annat på vilken släntlutning som väljs. Troligen kommer ett relativt stort massöverskott att uppkomma. De geotekniska åtgärderna är inte heller slutligt bestämda, och det påverkar hur massorna används.

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.

Vägen kommer till stor del att grundläggas på bank av fyllnadsmaterial, ex. sprängsten. Detta material måste tillföras utifrån, exempelvis närliggande bergtäkt öster om byn, då schakt i berg för den nya vägen troligtvis inte sker. Vägens överbyggnad kräver material av hög kvalitet och här används också bergkross. Bergmaterialet kommer att tas från täkter.

Det är inte troligt att några förorenade massor behöver hanteras inom planen. Inga större grus- eller bergresurser berörs heller.

Konsekvenserna bedöms i detta läge bli måttliga på grund av överskott av jord- och torvmassor och stort behov av bergmaterial.

Den nya vägen byggs med hög säkerhet. Den blir också säkrare än befintlig väg 395. Därmed minskar risken att miljön förorenas av läckage som uppstår vid trafikolyckor.

Förslag till åtgärder i senare skeden

Lämpliga ytor för etablering etc. under byggtiden anges i vägplanen som ytor med tillfällig nyttjanderätt. Om fler platser krävs för t.ex. tillfällig uppläggning av massor ska anmälan/tillstånd i samband med detta skötas av entreprenören. Överskottsmassor bedöms ha den karaktären att uppläggning innebär ringa eller ingen miljöpåverkan. Miljöprovningen av upplag ska göras i samråd med kommunens miljökontor.

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

Täkter för materialförsörjning hanteras också av entreprenören.

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

Störningar och påverkan under byggtiden

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

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

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

Bedömningsgrunder

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

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

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

Effekter och konsekvenser

Nollalternativet

Inga anläggningsarbeten sker, vilket innebär att 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 och damning. Det rörliga friluftslivet och rennäringen kan påverkas. Då arbetena är tidsbegränsade kommer det sannolikt inte att medföra några bestående effekter på miljön. Det finns inga

boendemiljöer som kan påverkas. Störningar på befintlig väg uppkommer endast i anslutningspunkterna.

Etableringsytorna ligger på platser med små miljövärden och konsekvenserna av dessa blir små.

Vid arbeten i vatten kommer grumling att uppstå.

Konsekvenserna bedöms bli små.

Förslag till åtgärder i senare skeden

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

Områden som har höga naturvärden enligt den inventering som genomförts, samt de utpekade kulturvärdena närmast vägen, ska skyddas mot påverkan under byggtiden. Främst kan kavelbroarna och den historiska färdvägen påverkas. Dessa kan till exempel inhägnas under byggtiden för att undvika oavsiktliga skador. Färdvägen "Järnets väg" får inte användas som byggväg.

I kommande anmälan om vattenverksamhet beskrivs förslag på skyddsåtgärder för att minska påverkan på berört vattendrag under byggtiden.

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

Uppföljning

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

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

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

I anmälningar av vattenverksamhet eller andra sakprovningar kan det komma krav på uppföljning, som i så fall kommer att inarbetas i kommande skeden.

Miljömål

Nationella miljömål

Riksdagen har antagit 16 miljö kvalitetsmål. Dessa mål ska vara riktlinjer för 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.

De miljömål som främst berörs av denna vägplan är:

Levande sjöar och vattendrag

Myllrande våtmarker

Levande skogar

Ett rikt växt- och djurliv

Naturmiljön längs vägen påverkas i liten grad av intrång i marker med höga utpekade värden. Inventering har gjorts för att öka kunskapen om värdena och mindre anpassningar av projektet är möjliga. Projektet motverkar inte dessa mål.

Grundvatten av god kvalitet

Om någon enskild brunn påverkas, kommer förebyggande åtgärder i sådana fall vidtas. Om naturgrus används kan målet motverkas till viss del.

God bebyggd miljö

Förbifarten förbättrar miljöförhållandena inne i Masugnsbyn där flertalet boende i området finns.

Projekt mål

Under hela planeringsprocessen har mål diskuterats, med utgångspunkt från de transportpolitiska målen och de nationella miljömålen. I förstudien redovisas projekt mål 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 går det att sträva mot detta genom t.ex. materialval och optimering av masshantering (för att minimera energiförbrukning under byggandet). Vid kommande drift och underhåll eftersträvas energieffektiva lösningar. Lokal gång- och cykeltrafik underlättas i Masugnsbyn då genomfartstrafiken minskar.

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–Malmbanan och Pajala med omnejd”* kan stödjas i vägplanen genom att bullerskyddsåtgärder planeras, att de fysiska åtgärderna om möjligt utförs i början av byggtiden för att även skydda mot byggbuller, att god tillgänglighet till rekreationsområden och utflyktsmål säkerställs. Förbifarten förbättrar miljöförhållandena inne i Masugnsbyn där flertalet bostäder i området finns.

Natur- och kulturmiljö berörs i ett projekt mål *”Natur- och kulturmiljö med höga värden i berörda områden ska så långt som möjligt bibehålla sina kvaliteter och ha förutsättningar för att utvecklas och synliggöras”*. Särskild hänsyn ska tas till kulturvärden kopplade till renskötsel. Här uppfylls målet genom åtgärder i vattendragen för utter och fisk, minimerande av intrång och hydrologisk påverkan på våtmarker och värdefull natur. Man ska också synliggöra värden för natur och kultur, detta kan göras genom tillgänglighet och information om utpekade områden. 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. Tillgängligheten till Masugnsbyn kvarstår och boendemiljön i samhället förbättras. 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. Miljöförhållandena på platsen har varit en faktor som beaktats när väglinjen har beslutats.

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 med inarbetade skyddsåtgärder 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.

Grundvattenförekomsten har fastställda miljökvalitetsnormer. Projektet bedöms inte påverka förekomstens ekologiska eller kemiska status eftersom eventuell påverkan endast blir temporär i form av grumling under byggtiden.

Vuostojoki har fastställda miljökvalitetsnormer. Projektet bedöms inte påverka förekomstens ekologiska eller kemiska status eftersom avståndet till vattendraget är så

pass långt. Arbeten vid Vuostojoki handhas även i en intilliggande vägplan, där tillstånd för vattenverksamhet även söks.

Kommande sakprövningar

Trumläggning i vattendraget Hoikkajoki kommer att anmälas som vattenverksamhet.

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

Källor

Tryckta referenser

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

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

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

Helldin, J-O m.fl. 2010. Vägar och järnvägar – Barriärer i landskapet. Centrum för biologisk mångfald, skriftserie, nr 42.

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

Länsstyrelsen i Norrbottens län. 2012. Inventering av förorenade områden i Kiruna Kommun. Rapport nr 9/2012.

Länsstyrelsen i Norrbottens län. 2013. Meddelande om resultat från särskild arkeologisk utredning med anledning av Trafikverkets planerade åtgärder på väg 395, Pajala och Kiruna kommun, Norrbottens län. Diarienummer 431-322-2013. 2013-06-28.

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

Norrbottens museum, 2012. Väg 99, 395, E10 Svappavaara-Kaunisvaara. Arkeologisk utredning i samband med planerad upprustning och breddning av väg, Norrbottens län. Rapport 2012:21.

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

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

Trafikverket (LICAB AB). 2013. PM Utredning, inventering och bedömning av naturvärden, Förbifart Masugnsbyn.

Trafikverket (LICAB AB). 2013. PM Inventering och bedömning av fågelfaunan, Förbifart Masugnsbyn.

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

Vectura. 2012. PM Förutsättningsanalys Rennäring.

Vectura. 2012. PM Förutsättningsanalys Vilda djur.

Vectura. 2012. PM Förutsättningsanalys Torne och Kalix Älvsystem.

Elektroniska referenser

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

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

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

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

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

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

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

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

Trafikverket. Handbok för vägtrafikens luftföroreningar.

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

Bilaga 1 Utdrag ur samrådsredogörelse från förstudien

Anmärkning: Endast samrådssynpunkter som handlar om förbifarten, eller om val av förbifart eller befintlig väg, har tagits med. Sådant som enbart handlar om befintlig vägen genom Vittangi finns inte med. För att se samrådsredogörelsen i sin helhet hänvisas till förstudien.

Samrådets genomförande

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

För att underlätta samrådet har myndigheter, organisationer samt allmänheten möjlighet att ta del av förstudien i skriftlig form under samrådstiden. Då kan de lämna synpunkter och upplysningar som kan påverka det fortsatta arbetet. Trafikverket annonserade i tidningarna Norrländska Socialdemokraten (NSD) och Norrbottenskuriren den 14 februari 2012. Förstudien finns tillgänglig på Trafikverkets hemsida sedan den 19 mars 2012. Samrådstiden för skriftliga yttranden angående förstudien var under perioden 19 mars till 13 april 2012.

Samrådsmötet hölls i Masugnsbyns kapell den 19 mars 2012.

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

De yttranden som kommit in sammanfattas och besvaras här och utgör sedan tillsammans med förstudien en förslagshandling som ligger till grund för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. När länsstyrelsen fattat sitt beslut tar Trafikverket ställning till om projektet ska drivas vidare. Trafikverkets ställningstagande dokumenteras i en beslutshandling och därmed är förstudien färdig.

Förstudien kan laddas ner från Trafikverkets hemsida.

<http://www.trafikverket.se/MaKS>

Synpunkter från allmänheten

Möten med allmänheten

Samrådsmöte hölls på Folkets hus i Vittangi den 20 mars 2012.

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

Fråga 1: Kommer ni att ta hänsyn till vattentäkter?

Trafikverket svarade att det kommer man att göra.

Fråga 2: Varför har man inte gjort nya slangmätningar till detta projekt? De siffror som finns är från 2009 och visar inte på den situation som råder idag. Trafiken har ökat betydligt sedan 2009.

Trafikverket svarade att dimensionering av vägätgärder utgår från ökningen av tung trafik, inte från ökad personbilstrafik. Ökningen av tung trafik har vi koll på, prognosen bygger på Northlands egna siffror av hur stora mängder produkter som ska fraktas med lastbil.

Fråga 4: Blir bilarna längre än 24 m om de får dispens för 90ton?

Trafikverket svarade att lastbilarna inte kommer att överskrida tillåten längd.

Fråga 5: Vilken hastighet får lastbilarna köra?

Trafikverket svarade 80 km/h.

Fråga 6: Vi har 90 km/h i norra byn. Kommer ni att flytta dessa skyltar utanför byagränsen?

Trafikverket svarade att vi tar med oss frågan till trafikingenjör.

Fråga 7: Tar ni med er andra gruvföretags framtidsplaner in i dessa studier?

Trafikverket svarade Nej, dessa studier baseras endast på Northlands planer.

Fråga 8: Hur kan en attraktiv boendemiljö bli kvar om malmtransporter tillåts att gå längs vägen? Åk runt samhällena istället för att köra rakt genom dem! Pajala kommun och Northland får vinsten, inte Kiruna kommun.

Fråga 10: Kan det bli aktuellt med skotertunnlar som i Tärenö?

Trafikverket svarade att detta utreds vidare vid kommande detaljprojektering.

Fråga 11: Bor i fritidshus öster om Masugnsbyn april – oktober och blir nu berörd av malmtransporterna. Hur går processen till för exempelvis bullerskydd?

Trafikverket svarade att för buller gäller teoretiska beräkningar vid fasad och åtgärder kan bli aktuella i form av fönsterbyte. Om åtgärder blir allt för dyra i förhållande till fastighetens värde kan det bli tal om inlösen. Trafikverket kontaktar berörda i ett senare skede. Arbetsplan för denna del startar till hösten 2012.

Fråga 12: Alternativ sträckning finns söder om väg 395 via Parakkavägen. Kommer den att rustas för en ökad trafik?

Trafikverket svarade att i dagsläget finns inga sådana planer, men det kan bli aktuellt att titta på.

Fråga 13: Förbifarter är kostsamma. När blir det för kostsamt att bygga t.ex. Förbifart Masugnsbyn?

Trafikverket svarade att det är alltid en avvägning mellan kostnad och nytta. Budgeten är ännu inte klar för ombyggnationerna och finansieringsfrågan är inte heller löst. I dagsläget finns inga pengar för projektet.

Fråga 16: Finns planer på att bygga viltstängsel längs väg 395?

Trafikverket svarade att nej, viltstängsel dimensioneras efter trafikmängder och denna väg har för lite trafik.

Fråga 17: Finns risk för saltning som locka vilt upp på körbanan?

Trafikverket svarade att det blir aktuellt med förstärkta driftsåtgärder och det finns olika metoder för halkbekämpning.

Yttranden från privatpersoner

Totalt inkom 14 skriftliga yttranden till Trafikverket från allmänheten efter det genomförda samrådet. Nedan redogörs sammanfattningar av dessa tillsammans med Trafikverkets kommentarer. För att skydda privatpersonernas identiteter vid publicering på Internet skrivs inte namnen ut.

Privatperson (1)

Privatpersonen har förslag på åtgärder i Masugnsbyn för oskyddade trafikanter. Denne förordar att gång- och cykelvägar byggs ut i nödvändig omfattning samt att skoter- och hundspannstunnlar anläggs. Dessa tunnlar kan om de förläggs på lämpliga ställen även nyttjas av gång- och cykeltrafik.

Räta ut kurvorna mellan Junosuando & Vittangi, nuvarande vägsträckning är från 1860-talet. Personen förordar en förbifart vid Masugnsbyn som även kan nyttjas av LKAB:s dolomittransporter. Denne ser även att dagens driftsåtgärder bör utökas såsom plogning, hyvling och sandning vintertid. Hastigheten 50 km/h bör gälla genom hela Masugnsbyn.

Personen ser även att Trafikverket bör fortsätta utreda alternativet järnväg för malmtransporterna.

Trafikverket svarar

Nödvändiga åtgärder kommer att tas med i arbetsplanen för att skapa en trafiksäker miljö för de som går och cyklar. Frågan om tunnelpassage under vägen utreds vidare i kommande arbetsplan. Kurvrätningar samt stigningsfält kan bli aktuella, detta utreds vidare under arbetet med arbetsplan. Om behov finns kan det bli aktuellt att se över hastigheterna.

Trafikverkets uppdrag är att göra åtgärder för att malmtransporter ska kunna ske med lastbil från 2013. Beslut om eventuell järnväg är inte fattat.

Vid beslut om 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. Trafikverket ser positivt på att även LKAB lastbilar skulle trafikera en eventuell förbifart.

Privatperson (2)

Boende i Masugnsbyn förordar förbifart vid Masugnsbyn för att öka trafiksäkerheten för barn.

Trafikverket svarar

Nödvändiga åtgärder kommer att tas med i arbetsplanen. Vid beslut om 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. Trafikverket ser positivt på att även LKAB lastbilar skulle trafikera en eventuell förbifart.

Privatperson (3)

Privatpersonen förordar upprustning av befintlig vägsträckning med nödvändiga åtgärder såsom stigningsfält och kurvrätning. Uppfarten Canyonbacken föreslås lösas som på väg E45 vid kraftverksdammarna, genom att använda två olika körfält för uppfart och nedfart.

LKAB:s dolomittransporter gynnas inte av en förbifart i Masugnsbyn. Dessa transporter beräknas öka i framtiden. Även andra näringar i Masugnsbyn missgynnas av en förbifart då beräknad genomfartstrafik faller bort. Exempel på detta är det nyöppnade Truck stop North Canyon Center som räknar med ökad genomfartstrafik som tillkommer som kunder.

I Masugnsbyns övre del tar 2-3 hushåll sitt dricksvatten från grävda brunnar där tillrinningen av vatten sker från andra sidan av vägen. Information lämnas om kontaktperson för vattentäkten samt karta över området.

Trafikverket svarar

Nödvändiga åtgärder kommer att tas med i arbetsplanen. Kurvrätningar samt stigningsfält kan bli aktuella, detta utreds vidare under arbetet med arbetsplan. Vägen kommer att ha en bredd av ca 8 m och det gör att det blir möjligt att göra omkörningar vid raksträckor.

Vid beslut om 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. Trafikverket ser positivt på att även LKAB lastbilar skulle trafikera en eventuell förbifart.

Åtgärder som rör säkerställande av dricksvattenförsörjning kommer att utredas vid kommande bygghandling.

Privatperson (5)

Boende i Masugnsbyn förordar en förbifart vid Masugnsbyn. Denne bedömer att en förbifart är en billigare åtgärd än att bygga gång- och cykelvägar samt att genomföra bulleråtgärder genom byn.

Trafikverket svarar

Vid beslut om 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. Trafikverket ser positivt på att även LKAB lastbilar skulle trafikera en eventuell förbifart.

Privatperson (6)

Personen anser att upprustning av befintlig väg genom Masugnsbyn bör stoppas. Trafikverket är inte tillräckligt insatt i problematiken kring detta åtgärdsförslag och anser att ny vägsträckning eller järnväg bör byggas för malmtransporterna.

Menar att många personer i Masugnsbyn har reagerat efter samrådsmötet och tycker att Trafikverket kör över innevånarna om en breddning och upprustning av befintlig väg görs genom byn.

Trafikverket svarar

Trafikverkets uppdrag är att göra åtgärder för att malmtransporter ska kunna ske med lastbil från 2013. Beslut om eventuell järnväg är inte fattat.

Vid beslut om 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.

Privatperson (10)

Boende i Masugnsbyn lämnar uppgifter om fyra brunnar som fylls av vattenådror som är belägna cirka tre meter under väg 395. Risk finns att den ökade belastningen på vägen trycker sönder tillrinningen till brunnarna, att smältvattenavrinning kan förstöra brunnarna eller att mängden svallis på vägens ovansida ökar. Ritad karta bifogas yttrandet.

Trafikverket svarar

Informationen tas med till arbetsplanen där nödvändiga åtgärder tas fram för att skydda vattentäkterna.

Privatperson (14)

Personen föreslår ny dragning för förbifart vid Masugnsbyn via befintlig väg mot Kurkkio och bifogar bild, se figur 1. Längs den sträckan bor inte så många samt att lastbilarna får köra ostört en lång sträcka utan branta backar.

Trafikverket svarar

Trafikverket har inte utrett en väg mot Kurkkio utan har haft som inriktning att följa befintlig väg, men utreda möjlighet till förbifarter kring byar. För att en nysträckning av väg ska bli lönsam krävs att vägen ger en vägförkortning, vilket inte är fallet med det medsända förslaget.

Synpunkter från myndigheter och organisationer

Möten med myndigheter och organisationer

I arbetet av framtagandet av PM Förutsättningsanalys Rennäring har samråd har hållits med berörda samebyar. De synpunkter som framfördes muntligt vid mötena skrevs ner i minnesanteckningar. För de samebyar som har verksamhet inom förstudieområdet sammanfattas dessa nedan.

Gabna sameby, datum 2012-02-29

De allmänna vägarnas sträckning genom Gabna samebys vinterbetesland är olycklig. De går i zick-zack och skär därigenom av området i både väst-östlig som nord-sydlig riktning.

Samebyn beskriver hur deras område används och hur användandet påverkas negativt av annan markanvändning.

Med den förändrade trafiksituationen på vägen ser inte Gabna sameby andra möjligheter än att stängsla in vägen. Även krav på ekodukter/enklare överfarter framfördes.

Gabna sameby har mest intrång av alla samebyar. I diskussioner med staten om toleransnivåer för rovdjurstryck har det föreslagits 5 % av nettohjorden, Gabna har för egen del föreslagit en toleransnivå på 3 % av nettohjorden. Detta med anledning av de många intrång som Gabna sameby har att hantera. Störningarnas sammantagna effekt på renskötsel företagen är av den storleksordningen att några kan tvingas att upphöra med sin verksamhet. I och med ökad konkurrens om renbetesmarker kan det uppstå interna konflikter inom samebyn vilket inte främjar samebyns utveckling. En viss risk föreligger att det kan uppstå konflikter mellan samebyar av samma skäl, vilket inte gynnar renskötseln och det samiska samhället. Rekryteringen av framtida renskötare försvåras då de ser hur renbetesmarkerna kontinuerligt krymper.

Trafikverket svarar

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

Laevas sameby, datum 2012-02-27

Samebyn beskriver hur deras område används och hur användandet påverkas negativt av annan markanvändning.

Samebyn uttrycker oro för en lokal trafikomfördelning sådan att delar av trafiken på väg 395 kommer att nyttja sträckningen Vittangi- Masugnsbyn via Parakka för att undvika

gruvtransporterna. Detta skulle i så fall direkt påverka Laevas sameby då de har rengrupper i området.

Den påverkan som gruvtransporterna ger på Gabna sameby kan även ge en påverkan på Laevas sameby då Gabnas vintergrupper på grund av vägen trycks mot Laevas områden och en sammanblandning mellan samebyarnas vintergrupper kan ske. Sammanblandning av hjordar innebär merarbete för samebyarna.

Ytterligare påverkan på samebyn som lyftes fram var att skotertrafiken är besvärlig framförallt vid Masugnsbyn. Skoterleder går mellan byarna i området. "Buskörning" är vanligt, det vill säga skotertrafik utanför lederna. Samråd kring de skoterlederna har skett. Skotertrafiken och skoterspårerna sprider renarna snabbt vilket gör det nödvändigt att använda skoter för att så snabbt som möjligt samla renarna.

Tärendö sameby, datum 2012-02-29

Samebyn beskriver hur deras område används och hur användandet påverkas negativt av annan markanvändning.

Renpåkörningar är den största risken som samebyn ser med den förändrade situationen på väg 395.

Samebyn befärrar att det ska ske en trafikomfördelning som innebär att trafik som normalt färdas på väg 395 söker sig till väg 867 för att undvika den tunga trafiken. Väg 867 går igenom Tärendö samebys områden.

Tärendö sameby påpekade att problem med renpåkörningar kan uppstå vid den så kallade Masugnsbacken där trafiken tar sats inför bestigandet av backen. Renar finns ofta vid vägen, framförallt sommartid då de lockas till grustag som finns i vägens närhet. Renarna tenderar att röra sig fram och tillbaka mellan vägens båda sidor och grustagen, varför vägen ofta korsas av renar. Samebyn bedömer att det finns en risk att de tunga fordonen inte bromsar ifall ren vistas vid vägen utan fortsätter sin acceleration inför backen.

Vintertid kan vägen komma att saltas i Masugnsbacken för att minska riskerna att fordon inte tar sig upp. Om detta sker kommer renarna att söka sig till vägen med ökad risk för renpåkörningar. Området kring Masugnsbyn består av hedmarker med tillgång på marklav på bägge sidor av vägen, vilket medför att renarna finns inom området i princip året om, oftast strörenar men även rengrupper förekommer. Området fungerar även som passage för renar som vandrar mellan olika betesplatser.

Sammantaget, Tärendö sameby påverkas delvis av den utökade trafiken på väg 395. Oro finns för att renpåkörningar kommer att öka samt att hanteringen vid påkörning inte är klarlagd, särskilt då renpåkörningar nattetid sannolikt ökar. Vidare, effekter av den nya renskötselkonventionen oroar samebyn då den kan innebära att betesmarker går förlorade.

Trafikverket svarar (gäller samtliga samebyar)

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

Yttranden från myndigheter och organisationer

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

Yttrande från Naturskyddsföreningen Pajala

Naturskyddsföreningen betonar att intrång i värdefull natur och kulturmiljöer bör begränsas. Vidare skall vägdagvatten hanteras på ett sådant sätt att det inte tillåts kontaminera värdefulla vattendrag i området. Arbetet i, vid och längs vattendrag skall också ske med försiktighet, där särskild hänsyn skall visas under fiskens lekperioder.

SNF Pajala bedömer att Trafikverket så fort som möjligt bör påbörja förstudier och projektering av väganslutning från gruvområdet till Junosuando. För att berörda byarna Junosuando, Masugnsbyn och Vittangi ska friläggas från berörd gruvtransport till Svappavaara bör förbifarter anläggas för att minimera olyckor, buller och emissioner.

På lång sikt bör en järnvägslösning eftersträvas.

Trafikverket svarar

Allt arbete kommer att utföras med beaktande av omgivande natur- och kulturmiljöer och nödvändigt intrång minimeras.

Yttrande från Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen skriver att förstudien visar på stora förändringar i trafikmiljön men att det inte till så stor del berör skogliga miljöer. Dessa är redan påverkade av vägen och en breddning ger endast marginella förändringar.

Trafikverket svarar

Yttrandet från Skogsstyrelsen beaktas i det fortsatta arbetet.

Yttrande från Gabna Sameby

Vägens sträckning genom Gabna samebys vinterbetesland är olycklig. Den går i zick-zack och skär därigenom området både i väst-östlig som nord-sydlig riktning. Samebyn strävar efter att hålla 4-6 separata vintergrupper med renar och för detta tas samebyns hela vinterbetesland i anspråk. Detta medför att de allmänna vägarna ofta måste passeras. Renarna uppehåller sig vid vägen eftersom den ofta går över hedmark där det finns vinterbete för renarna. Det krävs stora arbetsinsatser att hålla renarna borta från vägen, samt att se till att de olika renhjordarna inte blandar sig med varandra.

Gabna samebys renskötsel drabbas väldigt hårt av kommande malmtransporter. Samebyn påverkas även negativt av annan markanvändning t.ex. skogsbruk, skotertrafik, rovdjurstryck, vindkraftsparker. Detta påverkar deras möjligheter att bedriva rennäring i området. Skadelindrande åtgärder bl a i form av viltstängsel på ömse sidor av transportvägen, uppförande av enklare ekodukter utefter hela sträckan mm bör upprättas.

Trafikverket svarar

Samebyarnas påverkan och behov har utretts i särskild förutsättningsanalys. Resultatet av förutsättningsanalysen har arbetats in i den förslagshandling som ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Samråd med samebyar kommer att fortgå under hela projektets gång.

Yttranden från Kiruna kommun

Förstudien omfattar Masugnsbyn och Merasjärvi i Kiruna kommun. Det finns inga detaljplaner inom den aktuella vägsträckningen. Väg 395 går igenom samhället Masugnsbyn och fungerar även som bygata. Den delar samhället i två delar. Trafiksäkerhetsåtgärder är nödvändiga och stor hänsyn måste tas till oskyddade trafikanter. En tydlig beskrivning av konsekvenserna för miljö och hälsa förutsätts utvecklas i arbetsplanen.

Kiruna kommun förordar att konsekvenserna för Masugnsbyn utreds ytterligare i arbetsplanen. Barriäreffekten för rennäringsområdet bör beskrivas i arbetsplanen och åtgärder såsom lämpliga passager anordnas.

Ur miljösynpunkt poängteras fördelarna med järnvägstransporter jämfört med vägtransporter. Kiruna kommun förordar att utredning av järnvägssträckning skall, från ett miljömässigt perspektiv påbörjas omgående.

Trafikverket svarar

Nödvändiga åtgärder kommer att tas med i arbetsplanen för att skapa en trafiksäker miljö för de som går och cyklar.

Den samlade effekten för rennäringsområdet beskrivs i ett särskilt PM, PM Förutsättningsanalys Rennäring. PM:et behandlar hur berörda samebyar påverkas av malmtransporterna, den ökade trafiken och vägåtgärder. Även påverkan från övriga verksamheter i området beskrivs.

Trafikverkets uppdrag är att göra åtgärder för att malmtransporter ska kunna ske med lastbil från 2013. Beslut om eventuell järnväg är inte fattat.

Yttrande från Havs- och vattenmyndigheten

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

Yttrande från Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra om förstudien.

Bilaga 2. Länsstyrelsens samrådsyttrande och beslut



BESLUT

Datum
2012-06-29

Darienummer
343-5297-12

1 (3)

Trafikverket
Ärendemottagningen
Anders Lindmark
Box 810
781 28 BORLÄNGE

Samråd och beslut om betydande miljöpåverkan projektet malmtransporter Kainisvaara – Svappavaara väg 395 delen Junosuando - Vittangi inom Kiruna och Pajala kommuner, TRV 2012/16605A

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 främst 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.

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 delvis beroende av byggande av förbifart Masugnsbyn.

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 gestaltningsmässiga förändringar samt hur vägens funktion bl a 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 vägätgårderna. Det behöver även förtydligas

vad som avses med "en mer bearbetad gestaltring" som enligt förstudien ska gälla genom byar.

Trafiksäkerheten, särskilt för oskyddade trafikanter är en central fråga som måste redovisas och konsekvensbedömas. Skillnaden mellan förbifart Masugnsbyn och befintlig väg behöver belysas bl a i detta avseende.

Buller och vibrationer behöver redovisas på detaljerad nivå i bebyggelseområden. 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 fördrar 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 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 bl a vid broövergångar

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

Eventuella förorenade områden längs med vägprojektet måste redovisas.

Påverkan, effekter och konsekvenser för de fornlämningar som finns i vägens omedelbara närhet och som kan komma att beröras av åtgärderna ska beskrivas i MKB:n 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. MKB:n bör även redovisa vilken hänsyn som kommer att tas 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 sträckan, resultatet av den bör inarbetas i MKB:n.

MKB:n ska även redovisa eventuell påverkan på fornvårdsmiljön, Masugnbyn, vid och då inte endast om själva lämningarna påverkas utan även om t ex skyltar och stigar berörs samt hur området som sammanhängande kulturmiljö påverkas.

Längs vägsträckan, öster och väster om Vuosotkangas, finns två utpekade broar, klass 3, påverkan och konsekvenser för dessa ska slutligen redovisas i MKB:n.

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 länstyrelsen.

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

Katarina Rönnbäck

Bo Erik Ekblom

Kopia till (via E-post)

Nä Lantbruksenheten
Nä Plan och bostadsenheten
M Miljöskyddsenheten
M Naturvårdsenheten
M Kulturmiljöenheten
M Naturrekurs och rennäringseenheten



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

www.trafikverket.se