

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING FÖR VÄGPLAN

Projekt Malmtransporter Kaunisvaara–Svappavaara Delen Väg 395 Förbifart Vittangi

Kiruna kommun, Norrbottens län

BD-133546-395

2013-07-01



Titel: Miljökonsekvensbeskrivning för vägplan, delen väg 395 Förbifart Vittangi

Dnr: TRV 2012/66248

Utgivningsdatum: 2013-07-01

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Kenneth Enbom

Konsult: Vectura

Uppdragsansvarig: Thomas Sällström

Deluppdragsansvarig: Magnus Nilsson

MKB: Leif Wiklund

GIS: Joacim Svahn

Bullerberäkning: Linda Grenvall

Interngranskning: Malin Lindmark

Foto lappranunkel Håkan Tyrén, LICAB, övriga foton Vectura

Distributör: Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå

Telefon: 0771-921 921

Kartmaterial: ©Lantmäteriet, dnr 109-2010/2667

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

Innehåll

Sammanfattning.....	5
Inledning.....	7
Bakgrund	7
Brister och problem	7
Vägplanen.....	8
Väg- och trafikförhållanden	8
Tidigare utredningar och samråd.....	8
Gällande planer	9
Riksintressen och Natura 2000	9
Beskrivning av projektet	10
Alternativa utformningar och motiv till valt utförande	11
Avgränsning.....	12
Nollalternativ.....	12
Miljökonsekvenser	12
Landskapsbild	13
Naturmiljö	15
Friluftsliv	20
Kulturmiljö	21
Boendemiljö	23
Rennäring	26
Vattenresurser och dricksvatten	28
Jord- och skogsbruk.....	29
Masshantering och förorenade områden	29
Störningar och påverkan under byggtiden	31
Uppföljning.....	32
Miljömål.....	32
Nationella miljömål	32
Projekt mål	33
Allmänna hänsynsregler	34
Miljö kvalitetsnormer	34
Kommande sakprövningar	35
Källor.....	35
Tryckta referenser	35
Elektroniska referenser	36
Bilaga 1 Utdrag ur samrådsredogörelse från förstudien	
Bilaga 2. Länsstyrelsens samrådsyttrande och beslut	
Bilaga 3–6. Detaljerade kartor naturvärden	

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 söder om Vittangi för att avlasta tätorten från störningar och risker som uppkommer på grund av malmtransporterna. De befintliga vägarna 395 och E45 ansluts till den nya vägen på ömse sidor av tätorten. Genomgående trafik får knappt en kilometer kortare väg. Ungefär 850 fordon per dygn beräknas trafikera vägen, varav 490 är lastbilar.

Vägen kommer att vara 8 meter bred och sträckan är ca 6 km lång. Vägen byggs enligt gällande riktlinjer för säkerhet avseende slänter och sidoområden.

En ny bro byggs över Puolisjoki. Bron utformas med strandpassager för småvilt och den fria höjden blir så att skid- och skoteråkning under bron blir möjlig. De mindre vattendragen går under vägen i trummor. Dessa utförs så att de inte utgör något vandringshinder för fisk.

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 natttid upphör i stort sett helt. I den nya vägens närhet saknas i stort sett bebyggelse. Inga riktvärden för buller överskrider utom vid ett fritidshus där utomhusnivåer ligger någon dB över riktvärdet.

Den nya vägen innebär också ett intrång i naturmiljön där den dras fram. Kring Puolisjoki och vid tjärnen i västra delen av sträckan, där naturvärdena är höga, blir konsekvenserna måttliga. Rennäringen drabbas av barriäreffekter på samma sätt som i nollalternativet och dessutom av intrång i mark som kan användas till renbete.

Projektet medför en omfattande masshantering, med måttliga konsekvenser.

Konsekvenserna bedöms som små för övriga miljöaspekter och även för naturmiljön på de sträckor som inte nämnts ovan.

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



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 samt eventuellt i Junosuando 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 Vittangi är att:

- den ska ge en väsentlig vägförkortning jämfört med nuvarande vägsträckning
- den ska innebära en hög användbarhet för gruvnäringen
- den ska ge en säker trafikmiljö och en god boendemiljö för boende i Vittangi

Vägplanen omfattar en nysträckning av väg 395 förbi Vittangi. Den nya vägen kommer att gå söder om byn och är ca 6 kilometer lång. Förbifarten kommer att avlasta Vittangi tätort från störningar och trafiksäkerhetsrisker som den tunga trafiken på väg 395 medför. Genomgående trafik får också knappt 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 om Vittangi är ca 6,5 meter bred. E45 utanför byn har byggts om under 2012 och är 8 meter bred. Skyltad hastighet utanför byn är 90 km/h på väg 395 och 100 på E45. Vägen är belagd och har den högsta bärighetsklassen BK1.

Väg 395 öster om Vittangi trafikerades år 2010, när de senaste mätningarna gjordes, av ca 620 fordon per dygn (årsmedeldygnstrafik, ÅDT) varav ca 80 var lastbilar. På E45 väster om Vittangi är motsvarande antal 1320 fordon varav 190 lastbilar.

Vittangi är en målpunkt för trafik, och viss trafik åker på E45 norrut. Malmtransporterna bedöms vid full drift vara 440 fordon per dygn, med 90 tons dispensfordon. I förstudien bedöms trafikmängden på förbifarten bli 850 fordon per dygn, varav 490 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 45 och 395 trafikeras av busslinjerna 51 och 53 Svappavaara–Pajala. Även när förbifarten byggts kommer bussarna förmodligen att fortsätta gå genom byn.

Tidigare utredningar och samråd

Trafikverket har tagit fram en förstudie enligt väglagens tidigare lydelse under 2012 (Trafikverket 2012). I förstudien föreslogs följande värden som bör belysas i miljökonsekvensbeskrivningen till vägplanen:

- Påverkan på riksintressen och Natura 2000-områden
- Påverkan på fågelskyddsområden
- Påverkan på vattendrag och våtmarker
- Bullerstörningar inne Vittangi i och längs vägen
- 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 22 augusti 2012 att vägprojektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kap. 5§ miljöbalken. 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. I samband med beslutet finns också synpunkter på förstudien och råd inför det kommande arbetet med MKB. Länsstyrelsens synpunkter rör till stor del alternativet med transporter på befintlig väg genom tätorten, 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 söder om tätorten. I alternativ 2 ingår också åtgärder på befintlig väg för att öka trafiksäkerheten och förbättra trafik- och boendemiljö under en övergångsperiod fram till förbifarten är byggd. Trafikverket beslutade att gå vidare med alternativ 2.

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/sakägarsammanträde för vägplanen hölls i Folkets hus i Vittangi den 4 juni 2013. Inför mötet skickades kallelser ut till berörda fastighetsägare, indirekt berörda fastighetsägare samt övriga intressenter. Annonsering skedde även i lokalpress.

På mötet, och i skriftliga yttranden efter mötet, framfördes ett fåtal synpunkter med relevans för MKB. Det förekommer grodor i bäcken från Koutojärvi. Bäver finns i Puolisjoki. Det kom också en historisk uppgift om att man fiskade flodpärlmussla i Puolisjoki på 1940-talet.

Gällande planer

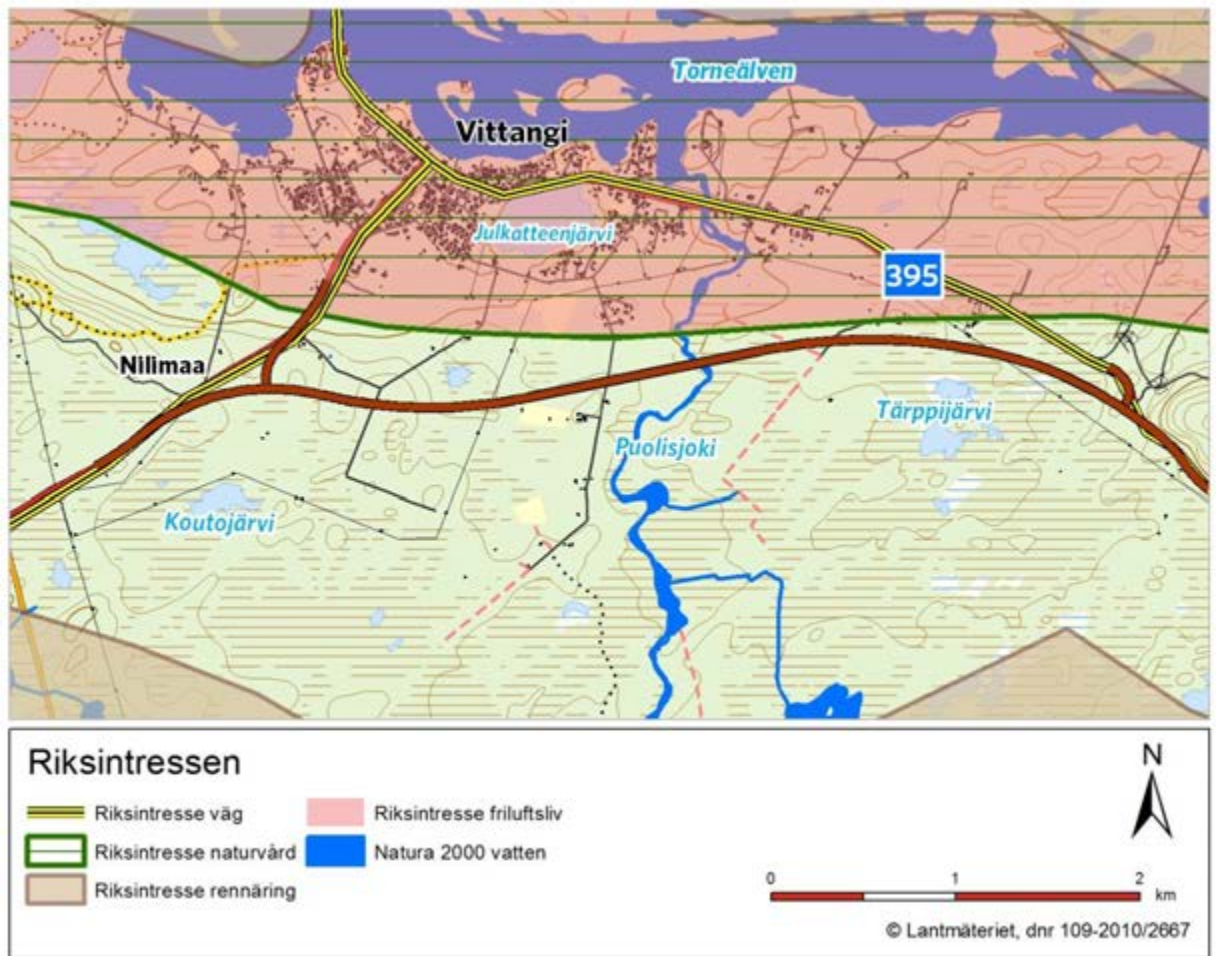
Kiruna kommun har en översiktsplan, antagen 17 juni 2002. De planerade åtgärderna bedöms inte stå i konflikt med aktuella planer.

Riksintressen och Natura 2000

Väg 395 och E45 utgör riksintressen för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken.

Puolisjoki 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§.

Riksintresseområde för naturvård och friluftsliv, Torneälven, ligger norr om förbifarten och påverkas inte.



Beskrivning av projektet

En ny väg kommer att byggas söder om Vittangi för att avlasta tätorten från störningar och risker som uppkommer på grund av malmtransporterna. De befintliga vägarna 395 och E45 ansluts till den nya vägen på ömse sidor av tätorten. Se kartan nedan. Vägplanen börjar vid 0/250 i längdmätningen.

Vägen kommer att vara 8 m bred och sträckan är ca 6 km lång. På en stor del av sträckan går vägen på en 1–2 m hög bank. I östra och västra delen, där landskapet är mer småkuperat, finns några 1–4 m höga skärningar. Vägområdet beror av säkerhetszonens bredd som bestäms av flera faktorer, 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 kollisionriskerna vid avkörningsolyckor). Räcken kan bli aktuella vid t.ex. branta slänter.

En ny bro byggs över Puolisjoki. Bron utformas med strandpassager för småvilt och den fria höjden blir så att skid- och skoteråkning under bron blir möjlig.

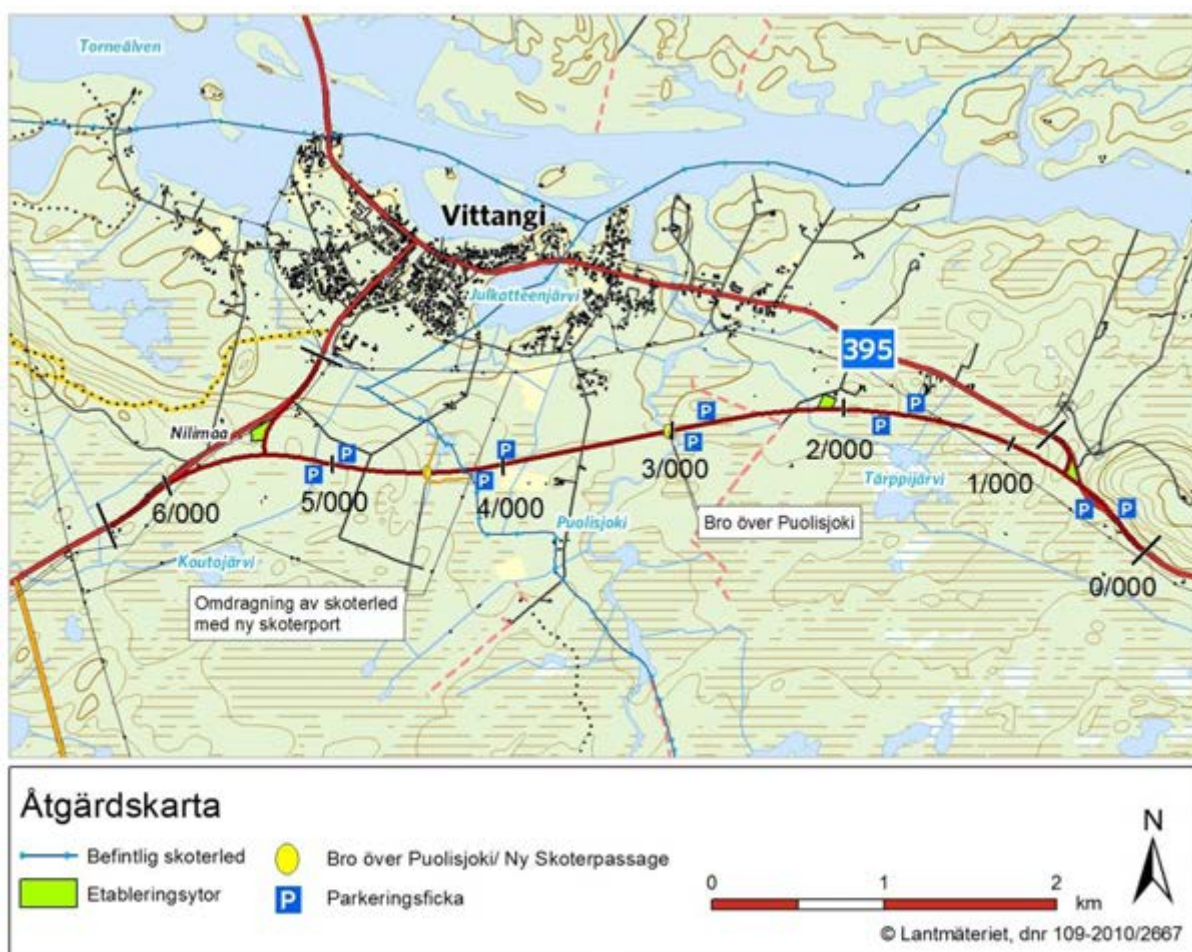
De mindre vattendragen går under vägen i trummor. Nya trummor läggs ner så att de inte utgör något vandringshinder för fisk. Anslutande bäckar eller diken rensas om så behövs en bit från vägen för att få en fungerande avvattning.

En skoterport byggs i västra delen av sträckan och den skoterled som korsar vägen dras om till porten.

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

Etableringsytor för tillfällig användning under byggtiden föreslås på tre ställen längs vägen. Vid bron över Puolisjoki och 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.



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.

Olika längder och höjder på bron över Puolisjoki har studerats.

Skoterporten har lagts där vägen går på bank och på morän, 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 uppförsbacke 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/E45.

I nollalternativet finns alltså befintlig väg 395/E45 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 Vittangi under 2013 är genomförda. Dessutom har fler åtgärder för gång- och cykeltrafik utförts om detta alternativ skulle väljas (enligt förstudien, hur och i vilken omfattning är inte utrett). Bullerskydd har genomförts för väsentlig ombyggnad.

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 Vittangi då trafiken ökar.

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

Miljökonsekvenser

Vid bedömningen av miljökonsekvenser förutsätts utformning enligt "Beskrivning av projektet". Förutsättningar och inarbetade skadeförebyggande och skadebegränsande åtgärder, där sådana finns, presenteras under respektive intresseområde. Vid bedömning av miljökonsekvenser förutsätts att dessa åtgärder genomförs.

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

Vittangi ligger på Torneälvens södra strand, vid älvselet Vittangisuanto.

Passagen genom Vittangi blir ett avbrott i färden genom ett tämligen ensartat landskap för trafikanterna på vägen. Torneälven framträder på vissa håll från vägen, vilket är en viktig kvalitet.

Större delen av tätorten Vittangi består av småhusbebyggelse av varierande karaktär på stora tomter med uppvuxen vegetation. Centrum är lite tätare med enstaka flerfamiljshus och samhällsservice. Väg 395/E45 går genom byns centrum, och randbebyggelse finns i byns östra del. I utkanten av centrum ligger kyrkan och sjön Julkattjärvi som omges av parkmark, med högre värden för landskapsbild.

Landskapet runt om Vittangi utgörs av ett relativt flackt skogs- och myrlandskap. Både öster- och västerut blir landskapet lite mer kuperat. I anslutning till byn finns småskaliga odlingsmarker av varierande hävd, mycket håller på att växa igen. Längre söderut blir landskapet mer myrdominerat. Kring den nya vägen finns både barr- och lövskog, myrar och igenväxande odlingsmark. Vägen korsar också vattendraget Puolisjoki.

Landskapet inom den korridor där vägen planerats bedöms vara relativt okänsligt för en ny väg. Även om det är mosaikartat och småskaligt finns inga uttalade gränser, utblickar eller målpunkter i vägkorridoren. Lite högre landskapsbildsvärden inom vägkorridoren finns i den mittersta delen där det finns små arealer med mark som fortfarande odlas.



Skogsmark längst i öster



Fuktig myr/gles björkskog öster om Puolisjoki



Igenväxande åkermark och tallbevuxen myr NV om Tärppjärvi

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 påbörjas en ombyggnad av väg 395/E45 genom Vittangi, som syftar till att göra vägmiljön tydligare, till gagn för trafiksäkerhet och tillgänglighet. Vägmiljön blir också mer estetiskt tilltalande.

I nollalternativet har vägen genom Vittangi 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 söder 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 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 Vittangi. Konsekvenserna för trafikantperspektivet bedöms bli måttliga.

Naturmiljö

Förutsättningar

Sjöar, vattendrag och våtmarker

Vägen korsar Puolisjoki, som ingår i Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem.

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 området kring Vittangi. Det kan därför antas att utter har möjlighet att finnas i alla vattenmiljöer som är lämpliga för arten.

I västra delen av området ligger en liten namnlös tjärn, omgiven av våtmarker och fuktskogar.

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

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

Våtmarkerna söder om Vittangi har naturvärdesklass 3 (vissa naturvärden) eller klass 4 (låga naturvärden) enligt länsstyrelsens våtmarksinventering. I den östra delen av sträckan berörs utkanten av en våtmark av klass 3.



Puolisjoki nedströms den planerade bron

Naturvärdesinventeringar

En inventering av naturvärden längs sträckan har utförts under sommaren 2012. Inventeringen omfattar fjärranalys och analys av befintligt underlagsmaterial samt fältinventeringar med fokus på känsliga miljöer och arter, och gäller både naturtyper, växter och djur.

Den föreslagna vägen korsar två områden som pekats ut i inventeringen. *Puolisjoki* har mycket höga naturvärden (klass 1) sett till både själva vattendraget och dess direkta närmiljöer och till kombinationen med omgivande våtmarker och sumpskogar. Området har en mycket hög grad av naturlighet. I sumpskogen växte på några platser rikligt med lappranunkel, en art som indikerar naturliga och opåverkade sumpskogsmiljöer. Hela det avgränsade området bedöms som ett mycket värdefullt naturområde. *Området kring tjärnen i väster* har höga naturvärden (klass 2). Objektet bedöms ha höga naturvärden pga hög biotopvariation och med innehållet av förhållandevis opåverkade våtmarker, sumpskogar och en liten tjärn.



Lappranunkel

Ytterligare en inventering utfördes under juni 2013 för att i detalj definiera utbredningsområdet för lappranunkel.

Växten påträffades även utanför det tidigare beskrivna området. Där vägen kommer att gå finns spridda förekomster i ett smalt stråk längs Puolisjoki. Det är 135 meter till det närmaste kärnområdet med tätare bestånd.

En inventering av biologiska värden i Puolisjoki kommer att göras under sommaren 2013 inför Natura 2000-prövning och tillstånd för vattenverksamhet.

Däggdjur

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

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

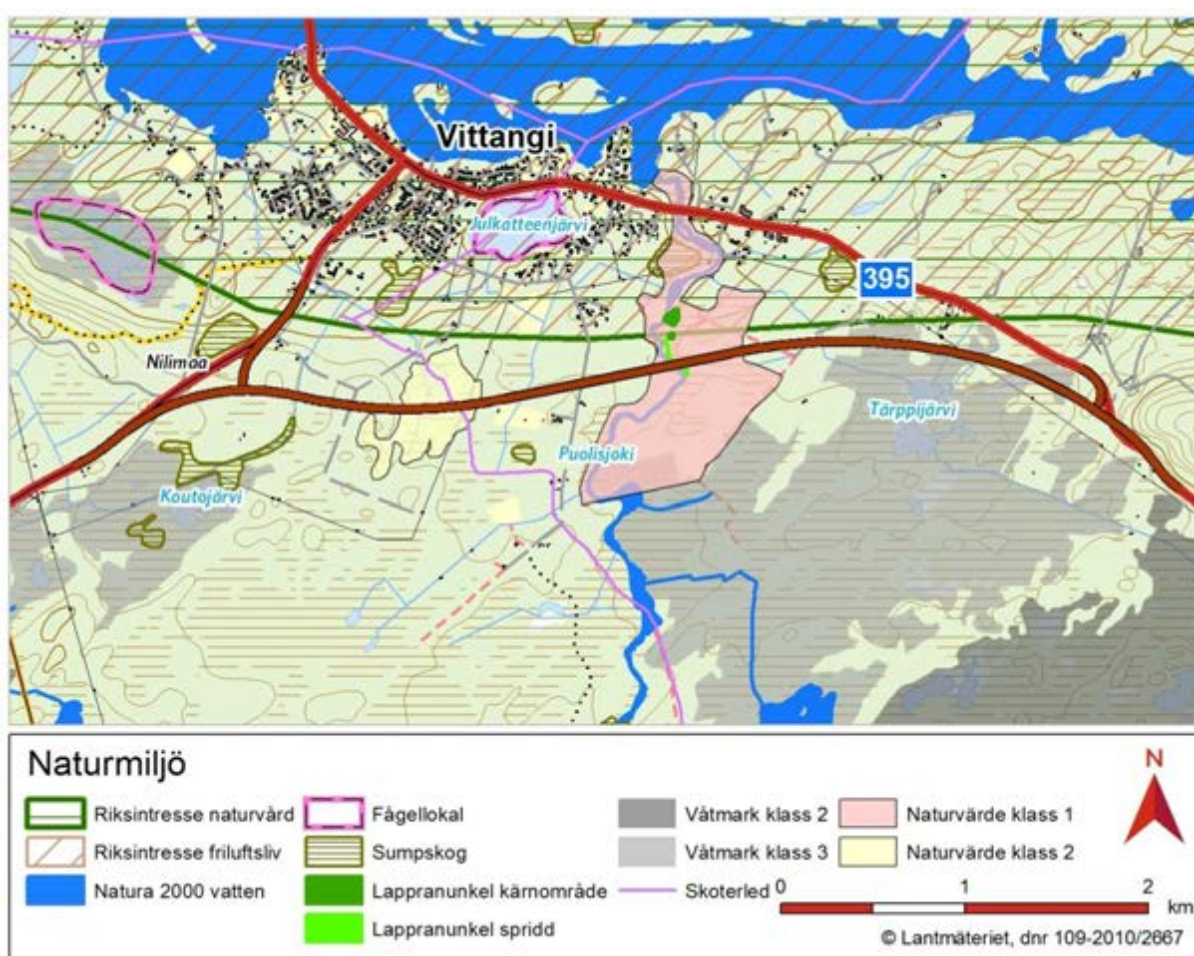
Av analysen framgår att älgstammen i området ökar. Det noteras också att älg är en vanlig art i norra Sverige och kan inte anses hotad. Enligt analysen finns viktiga ledstrukturer för vilt i landskapet söder om Vittangi. Angränsande del av E45 mot Svappavaara är ett utpekad stråk för vandringsälg vintertid.

Utter har observerats kring Vittangi.

Fågelinventering

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

Sjön Julkatteenjärvi längs befintlig väg 395 är fågelrik och har också värde som rastlokal under våren. Sjön är en del av ett större fågelskyddsområde som även täcker en del av Torneälven.



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. Enligt fågelinventeringen kan effekterna bli märkbara för de vårrastande fåglarna i Julkatteenjärvi, i övrigt blir påverkan på fåglar liten.

I området för förbifarten uppkommer inga konsekvenser.

Vägplanen

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

Att korsa det stora området längs Puolisjoki är oundvikligt eftersom det går över hela den möjliga vägkorridoren. En väglinje har valts som korsar vattendraget där det är smalt, för att få en liten påverkan. En prövning enligt bestämmelserna för Natura 2000-områden pågår för Puolisjoki. En del av det utpekade området med mycket höga naturvärden (klass 1) kommer att tas i anspråk av den nya vägen. Vägen passerar genom både våtmarker och skogsmiljöer inom området. Intrånget i området bedöms få måttliga konsekvenser för naturmiljön. Denna lokala påverkan bedöms ändå ha liten betydelse för naturvärdena i stort eftersom endast en mindre andel av det värdefulla naturområdet berörs.

Specifikt för lappranunkeln bedöms att 6% av det totala beståndet inom växtlokalen kommer att försvinna på grund av projektet. Detta bedöms inte påverka artens bevarandestatus på nationell, regional eller lokal nivå.

Vid tjärnen i väster kommer vägen också att gå genom det utpekade området med höga (klass 2) naturvärden. En väglinje norr om tjärnen, utanför området, valdes bort pga närhet till bebyggelse. Den valda linjen ligger ca 100 meter från tjärnen. Konsekvenserna för naturmiljön bedöms som måttliga även på denna plats.

Påverkan i periferin av våtmarken av klass 3 i öster bedöms medföra små konsekvenser.

Vid passagen av våtmarker 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. På kortare sträckor kan vägbanken bli så låg att vägdikena ger en lokal påverkan så att området närmast vägen blir lite torrare. Detta bedöms ha liten påverkan på områdenas naturvärden. På de flesta håll är banken högre och inga diken under befintlig marknivå behövs. Trummor genom vägen kan läggas tätare än normalt om man vill minska risken för att vägbanken blir en barriär för rörligt markvatten.

I tabellen nedan redovisas de åtgärder som planeras i vattendrag längs sträckan. Med vattendrag avses de som finns med på topografiska webbkartan i skala 1:50000.

Bäcken från Koutojärvi har ett till stor del dikat lopp och har vid länsstyrelsens inventering inte befunnits ha värden för vandrande fisk där den korsar E45 ca en kilometer nedströms den nya trumman.

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.

Vattendrag	Längdmätning	Åtgärd	Kommande provning
Bäck från Tärppijärvi	2/200	Ny heltrumma.	Anmälan om vattenverksamhet
Puolisjoki	3/020	Ny bro. Strandpassager för småvilt och friluftsliv.	Tillstånd för vattenverksamhet
Bäck från Koutojärvi	5/100	Ny heltrumma	Ingen

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.

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

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)

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 inga särskilt känsliga områden konstaterats i fågelinventeringen bedöms projektet ändå medföra små konsekvenser för fågelfaunan längs vägsträckan.

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. Uttern är en utpekad art som är känslig för barriäreffekter. Trafikmängden är ändå relativt liten, och barriäreffekterna kan ändå bedömas bli små.

Störningarna bedöms inte medföra negativa konsekvenser för älgpopulationen i området. Bron över Puolisjoki anpassas för utter, som minskar konsekvensen för arten.

Längs befintlig väg minskar barriäreffekt och störningar betydligt jämfört med nollalternativet eftersom den totala trafikmängden halveras och nästan all tung trafik försvinner när förbifarten byggts. 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: PUOLISJOKI

Puolisjoki är ett vattendrag som ingår i Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem. Tillståndskravet enligt bestämmelserna kring Natura 2000 aktualiseras när det finns risk för en negativ påverkan av betydelse för naturmiljön i det förtecknade området. Eftersom åtgärderna på vattendraget för den planerade bron kan anses som betydande samt sker i tidigare obruten terräng bedömer Trafikverket att en Natura 2000-prövning ska göras.

ARTSKYDDSFÖRORDNINGEN

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

Projektet kommer att påverka en växtplats för lappranunkel. Några andra arter som är skyddade enligt Artskyddsförordningen har inte påträffats.

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

Dispens från bestämmelserna i Artskyddsförordningen kommer att sökas för lappranunkeln.

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, hastighetssänkning, 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 prövning av vattenverksamhet för trumläggningarna och bron 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 svamplockning, jakt och fiske.

Tjärnen i väster och Puolisjoki innefattas av strandskyddet. Syftet med strandskyddet är att säkra allmänhetens tillgänglighet till stränder och att skydda växt- och djurlivet.



En kommunal skoterled (se karta under Naturmiljö) korsar vägen sydöst om tjärnen i den västra delen. Inga andra anläggningar eller utpekade områden för friluftsliv finns i området. Stråket längs Puolisjoki används också för skid- och skoteråkning.

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

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

Effekter och konsekvenser

Nollalternativet

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 Vittangi 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.

Skoterleden flyttas till en trafiksäker planskild korsning sydväst om tjärnen. Tillgängligheten för skotertrafik längs leden blir då lika som i nollalternativet. Bron över Puolisjoki byggs så att skidåkare och skottrar ska kunna passera under bron.

För friluftslivet och allmänhetens tillgång till stränder innebär projektet en kortvarig försämring av tillgängligheten till Puolisjoki vid broläget under byggtiden. Långsiktigt ändras inte förhållandena för friluftslivet. Det betyder att inte heller strandskyddets syften vad gäller friluftsliv motverkas.

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.

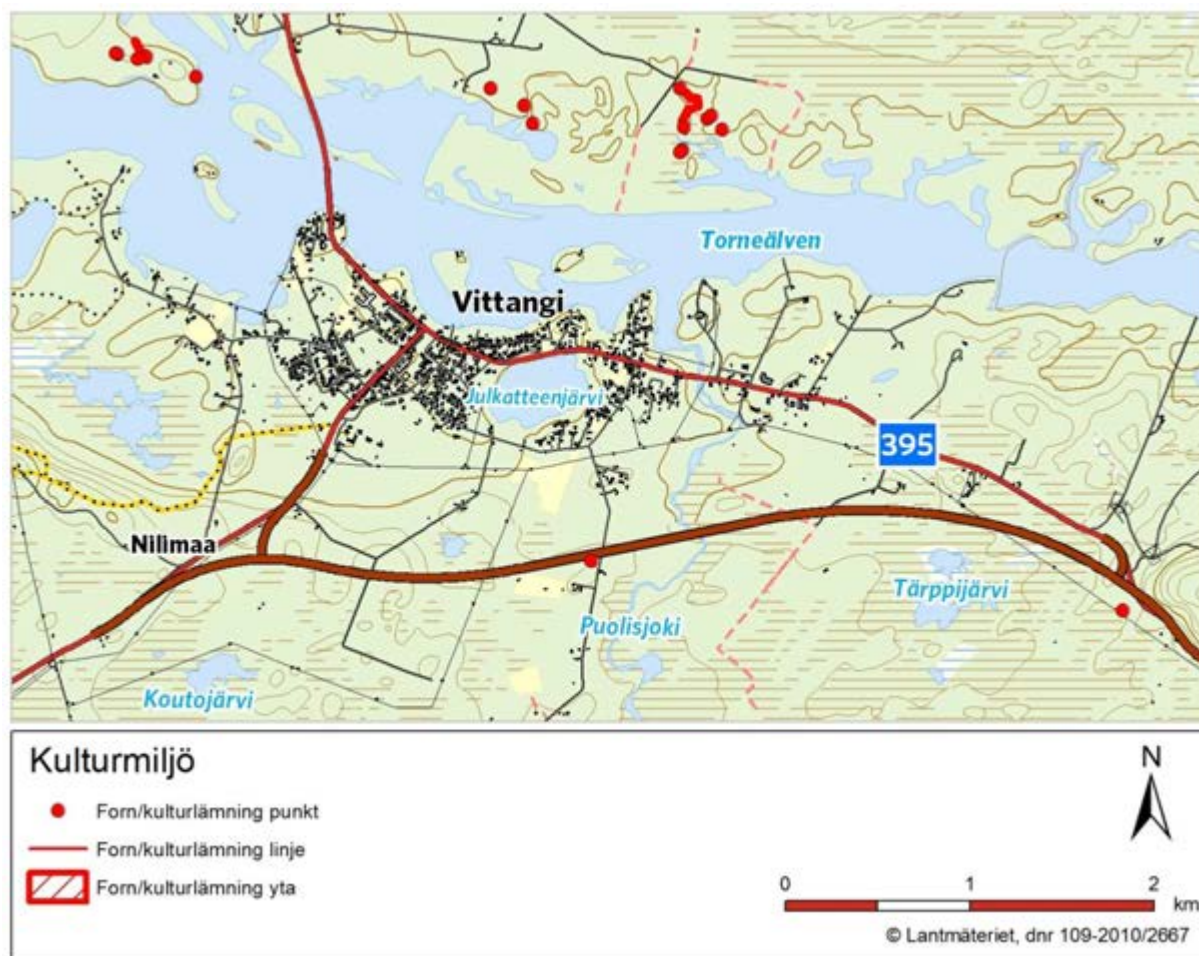
Kulturmiljö

Förutsättningar

Det finns inga tidigare kända forn- eller kulturlämningar längs den nya vägen. Landskapet kring vägen har inte heller några utpekade kulturhistoriska värden.

Norrbottens museum har genomfört en särskild arkeologisk utredning för sträckan under sommaren 2013. En tjärdal har påträffats, som ligger nära vägen ca 500 meter

väster om bron över Puolisjoki. Den är en s.k. övrig kulturhistorisk lämning och skyddas inte av kulturminneslagen men hänsyn är ändå önskvärd.



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

Tjärdalen som påträffades vid utredningen 2013 har sin mittpunkt ett tjugotal meter från det nya vägområdet och påverkas därmed inte. Inga andra forn- eller kulturlämningar finns längs den nya vägen. Konsekvenserna för kulturmiljön blir små.

Förslag till åtgärder i senare skeden

Tjärdalen markeras tydligt i bygghandlingarna och på platsen för att minska risken för oavsiktlig påverkan under entreprenaden.

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

Boendemiljö

Förutsättningar

Ett fritidshus ligger nära befintlig väg 395 där förbifarten ansluter i öster. Ett hus ligger vid anslutningen till E45. De allmänna vägarna genom Vittangi 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.

Längs förbifarten ligger det närmaste huset mer än 150 meter bort, ungefär mitt på sträckan. Väglinjen har valts bland annat så att boendemiljöer inte ska påverkas.

Befintlig väg 395/E45 går genom Vittangi. Många boende i byn påverkas av trafikbuller och andra störningar som orsakas av trafiken.

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 (se faktaruta) i den upprustning av vägen som påbörjas 2013.

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 Vittangi 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. Utanför centrum kan det bli aktuellt med åtgärder för gång- och cykeltrafik. Tryggheten för boende längs vägen och för barn och vuxna som går och cyklar inom Vittangi kan ändå ha brister med tanke på stor andel tung trafik. 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 tätorten förbättras. Trafiksäkerheten för alla trafikantgrupper ökar också. Tryggheten i boendemiljöerna intill befintlig väg ökar.

En bullerberäkning har utförts, med syfte att klargöra om boende längs den nya vägen kan utsättas för ljudnivåer som överstiger riktvärdena. Maximal och ekvivalent ljudnivå har beräknats enligt Nordiska beräkningsmodellen för buller från vägtrafik, Naturvårdsverkets rapport 4653, i datorprogrammet Soundplan 7.1.

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

Ekvivalentnivån, ett medelvärde över dygnet, beror bland annat på trafikmängden. Maximalnivån uppkommer vid varje fordonspassage och är högre för tunga fordon än för personbilar.

Vid ett hus, Vitttangi 3:8 i vägplanens östra del, överskrider riktvärdet för maximal ljudnivå med 1–2 dBA. Fasadåtgärder föreslås och när dessa genomförts blir ljudnivån inomhus under riktvärdet.

Konsekvenserna avseende trafikbuller bedöms därför bli små.

En detaljerad redovisning av bullernivåer för varje fastighet kommer att finnas i vägplanens beskrivning.

RIKTVÄRDEN FÖR BULLER

Riksdagen har antagit följande riktvärden för buller från vägtrafik:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Dessa riktvärden är vägledande vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av väg.

Trafikverkets etappmål för befintlig miljö

- 65 dB(A) ekvivalent ljudnivå utomhus
- 55 dB(A) maximal ljudnivå inomhus nattetid

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

ANPASSNING AV BERÄKNINGSMODELL FÖR BULLER

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

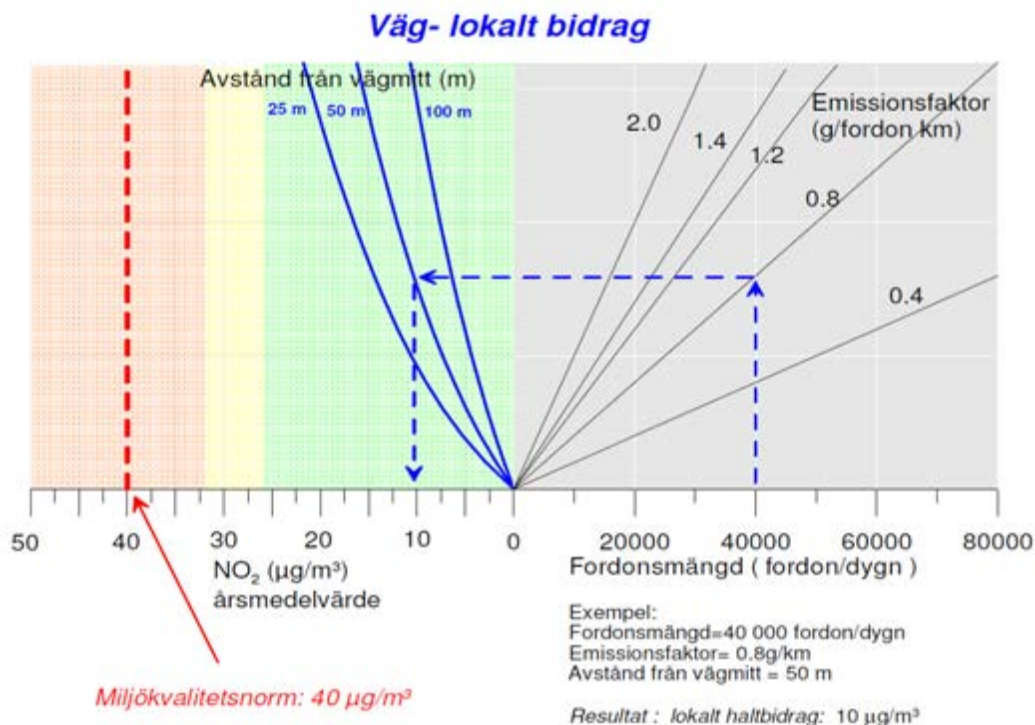
För att anpassa modellen till de aktuella förhållandena med mycket stor andel av de tyngsta fordonen har Trafikverket utgått från de mest bullrande fordonen i beräkningsmodellen. Indata i modellen har anpassats efter fordon som avger mer buller än "medellastbilen".

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

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

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 miljö kvalitetsnorm. Bakgrundshalten, som är $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ för landsbygd i Norrland, ska läggas till det lokala bidraget.

Vid den framtida trafikmängden, ca 850 fordon/dygn, kommer man inte i närheten av de halter där mer detaljerade beräkningar behöver övervägas med tanke på miljö kvalitetsnormen. Den s.k. nedre utvärderingströskeln enligt miljö kvalitetsnormen är där det gröna fältet slutar, $26 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Extremvärdena, s.k. 98-percentiler, som uppkommer vid t.ex. speciella vädersituationer följer samma mönster.



Vibrationsstörningar från vägtrafik är relativt sällsynt, däremot är inte effekten från 90 tons lastbilar känd. Bedömningen görs dock att vibrationer från malmtransporterna samt den övriga vägtrafiken inte kommer att påverka några hus eftersom avståndet till vägen är stort och bebyggelsen ligger på fast mark som inte är vibrationskänslig.

Rennäring

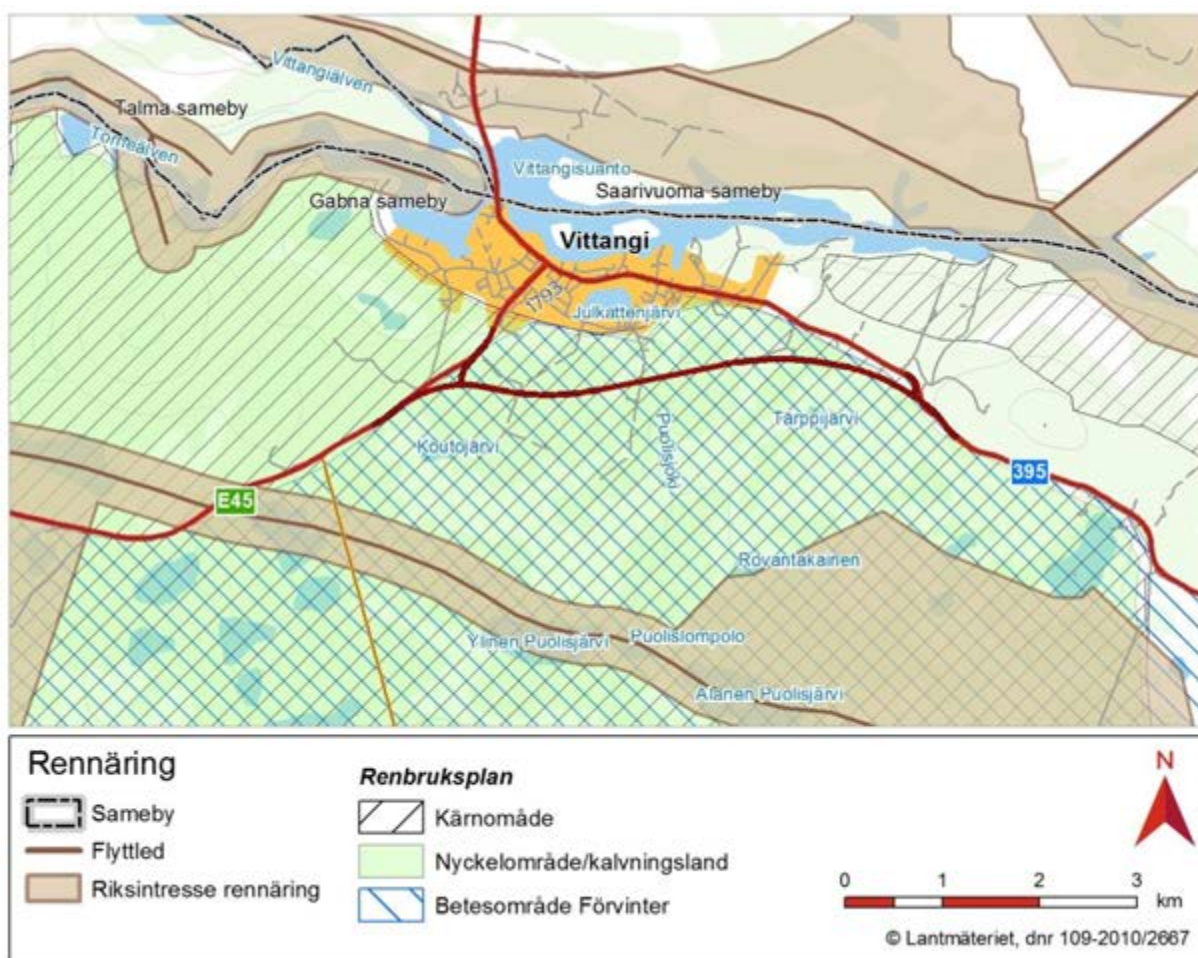
Förutsättningar

Renskötsel förekommer i hela området. Markerna kring vägen nyttjas enligt Sametingets underlagsmaterial under vinter och vårvinter (januari–april) av Gabna sameby. Inga områden eller flyttleder av riksintresse berörs.

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.

Gabna sameby arbetar med att ta fram en renbruksplan. I arbetsmaterialet till renbruksplanen anges betesområden, kärnområden och nyckelområden. Betesområdena utgör delar av samebyns hela betesområde där renarna hålls en viss årstid. 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 öar inom kärnområdena dit renarna naturligt drar sig. Nyckelområdena är mycket känsliga för ingrepp och störande aktiviteter. Ett stort område söder och sydväst om Vittangi, ända fram mot tätorten är mycket viktigt för rennäringen eftersom det utgörs av alla tre typerna av områden samtidigt.

I ett större perspektiv påverkar MaKS-projektet Gabna sameby i stor omfattning eftersom vägarna E45 och 395 zick-zackar genom samebyns område.



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 kommer medföra större risk för renpåkörningar. Om saltning av vägen sker lockas renen dit vilket ökar risken ytterligare.

Barriäreffekter kommer att öka i och med att trafiken ökar. Vägen skär av viktiga betesmarker och samebyns möjligheter att passera och nyttja viktiga marker kommer att försvåras.

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.

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. Intrånget är litet och ger små konsekvenser.

Konsekvenserna av ökad trafik, som är den faktor som påverkar rennäringen mest, blir av samma typ som i nollalternativet 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.

Förslag till åtgärder

Ett samarbete mellan Trafikverket och samebyarna har påbörjats. Där kommer åtgärder att tas fram som minskar konsekvenserna för rennäringen.

Gabna sameby och Trafikverket bildar en gemensam grupp som ska följa genomförandet av MaKS-projektet i de delar av transportkedjan som berör Gabna sameby. Gruppen ska vara verksam under den period som förstärkningsarbetena pågår samt under drifttiden. Ett samverkansavtal har skrivits med Gabna sameby.

Kontinuerligt samråd hålls med berörd sameby i den omfattning som krävs för att förebygga störningar på renskötseln. Åtgärdsförslag utgår från det som framkommit i förutsättningsanalysen för rennäringen berörande hela sträckan Kaunisvaara-Svappavaara. Enligt förutsättningsanalysen kan åtgärder som upprättande av rutiner för

informationsutbyte, trafikledning, övervakare (supervisor), siktröjning, stängsling mm bli aktuellt.

Trafikverket kommer att initiera ett utvecklingsprojekt med ny teknik kopplat till rennaringen. Projektet ska utgå från genomförda och pågående liknande projekt inom området med fokus på kunskapsuppbyggnad för samebyarna. 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 brunnarsarkiv finns inga dricksvattenbrunnar längs vägen. Brunnarsarkivet anger i första hand brunnar som borrhats i berg. Grävda brunnar finns vanligen inte upptagna och är sällan registrerade hos någon myndighet. Således kan det inte uteslutas att brunnar finns i området.

Det finns inga grundvattenförekomster med betydelse för vattenförsörjningen längs vägen, enligt länsstyrelsernas karttjänst Vattenkartan.

Ett möjligt framtida vattenskyddsområde finns i västra delen av sträckan enligt arbetsmaterial från Kiruna kommun. Vägen passerar skyddszon kring bäckarna. Brunnsområdet ligger nordväst om tätorten.

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

Inga anläggningsarbeten sker, vilket innebär att eventuella brunnar ej kan påverkas.

Vägplanen

Eventuella enskilda brunnar hanteras enligt nedan. Med rätt hantering blir konsekvenserna små.

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

Förslag till åtgärder i senare skeden

En noggrannare inventering av enskilda brunnar ska ske under bygghandlingsskedet och åtgärder ska vidtas så att projektet inte ska påverka de berörda fastigheternas vattenförsörjning negativt. Hanteringen kommer att följa Trafikverkets publikation 2006:123 "Dricksvattenbrunnar – hantering av mindre vattentäkter utmed vägar".

Om ett vattenskyddsområde beslutas kan det komma krav på skyddsåtgärder i föreskrifterna.

Jord- och skogsbruk

Förutsättningar

Skogsbruk bedrivs längs vägen. Jordbruksmark i varierande grad av hävd finns också i området. Stora delar är igenväxande men vissa mindre skiften odlas.

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 är placerad utanför de jordbruksmarker som finns i närheten 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.

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.

I detta skede har inte projekteringen gått så långt att några mängder av massor kan redovisas. De geotekniska åtgärderna är inte heller slutligt bestämda, och det påverkar hur massorna används.

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.

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 bergbank av sprängsten. Detta material måste tillföras utifrån då schakt i berg för den nya vägen sker i liten omfattning eller inte alls. 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 viktiga 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 som går genom en mer komplex miljö. 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. Miljöprövningen av upplag ska göras i samråd med kommunens miljökontor.

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

Täkter för materialförsörjning hanteras 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 rennärningen kan påverkas. Då arbetena är tidsbegränsade kommer det sannolikt inte att medföra några bestående effekter på miljön. Det finns endast ett fåtal 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 Puolisjoki kan en tillfällig arbetsbro bli aktuell. Detta behandlas i tillståndsprövningen.

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 tjärdalen närmast vägen, ska skyddas mot påverkan under byggtiden. Dessa kan till exempel inhägnas under byggtiden för att undvika oavsiktliga skador.

I kommande anmälan och tillstånd om vattenverksamhet beskrivs förslag på skyddsåtgärder för att minska påverkan på vattendragen under byggtiden.

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

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 tillståndsprövningen för Puolisjoki eller andra sakprövningar 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

Den nya bron över Puolisjoki byggs med bibehållen biologisk mångfald som mål.

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 Vittangi där flertalet boende i området finns.

Projektmål

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

Ett av projektmålen i förstudien är att *”Söka klimatneutrala och resurseffektiva transportlösningar genom en ständig optimering av infrastruktur och transportteknik”*. I vägplanen och kommande bygghandling 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 Vittangi 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 Vittangi där flertalet bostäder i området finns.

Natur- och kulturmiljö berörs i ett projektmål *”Natur- och kulturmiljö med höga värden i berörda områden ska så långt som möjligt bibehålla sina kvaliteter och ha förutsättningar för att utvecklas och synliggöras”*. 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.

Projekt målet om samhällsutveckling lyder *”En attraktiv boendemiljö och ett positivt företagsklimat har medfört ökade förutsättningar för att företag etableras och utvecklas och bidrar till den kommunala och regionala utvecklingen”*, och innefattar också rennäringen. Tillgängligheten till Vittangi 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 (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 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.

Puolisjoki är en ytvattenförekomst med fastställda miljö kvalitetsnormer. Projektet bedöms inte påverka åns ekologiska eller kemiska status eftersom påverkan endast blir temporär i form av grumling under byggtiden.

Kommande sakprövningar

Natura 2000-prövning och tillstånd för vattenverksamhet kommer att sökas för den nya bron över Puolisjoki.

Trumläggning i bäcken från Tärppijärvi kommer att anmälas som vattenverksamhet.

Dispens från Artskyddsförordningen kommer att sökas för påverkan på en växtlokal för lappranunkel.

Val av platser för täkter och uppläggning av massor samt anmälan/samråd i samband med detta sköts av entreprenören. Om förorenade massor påträffas ska de anmälas till tillsynsmyndigheten enligt 10 kap 11 § miljöbalken.

Åtgärder som innebär att naturmiljön väsentligt kan förändras ska anmälas för samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken till tillsynsmyndigheten. Exempel på sådana åtgärder kan vara tillfälliga transportvägar och uppläggning av massor, om de ligger utanför vägområdet.

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.

Trafikverket. 2012. Förstudie, Projekt malmtransporter Kaunisvaara–Svappavaara, Väg 395 samt E45 delen Vittangi. Beslutshandling 2012-09-10.

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

Trafikverket (LICAB AB). 2013. PM Utbredning av Lappranunkel (*Ranunculus lapponicus*) i Naturvärdesobjekt AQ, Förbifart Vittangi.

Urberg, Maria. 1998. Rapport. Arkeologisk inventering. Väg 395, Vittangi-Merasjärvi. Jukkasjärvi sn, Lappland, Norrbottens län. Norrbottens museum dnr 1997/0972.

Vectura. 2012. PM Förutsättningsanalys Rennäring.

Vectura. 2012. PM Förutsättningsanalys Vilda djur.

Vectura. 2012. PM Förutsättningsanalys Torne och Kalix Älvsystem.

Elektroniska referenser

Länsstyrelsen. GIS-data <http://gis.lst.se/lstgis/>

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

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

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

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

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

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

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

Bilaga 1 Utdrag ur samrådsredogörelse från förstudien

Anmärkning: Endast samrådssynpunkter som 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 20 mars 2012. Samrådstiden för skriftliga yttranden angående förstudien var under perioden 20 mars till 13 april 2012.

Samrådsmötet hölls på Folkets hus i Vittangi den 20 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 2: Hur långa är lastbilarna som transporterar malm och hur snabbt får de köra?

Trafikverket svarade att lastbilarna kommer inte vara längre än vanliga 60-tonns lastbilar, dvs 24-25 meter långa. De tyngre lastbilarna har fler hjulaxlar. Lastbilarna får köra 80 km/timme.

Fråga 3: Hur hanteras buller vid hus intill vägen? Vad är god hälsa med tanke på exponeringstid mm?

Trafikverket svarade att beräkningar för buller kommer att utföras. Projektet innebär väsentlig ombyggnad vilket innebär att det ställs höga krav på bullerskydd vid bebyggelse. Vad gäller bullernivån för hus intill vägen gäller att om kostnaderna för åtgärder på hus intill vägen bedöms bli orimliga i förhållande till marknadsvärdet kan en inlösen övervägas.

Olika åsikter framfördes där man både förordade åtgärdspaket 1 & 2. Det fanns även olika åsikter om förbifarten där dels Northland föreslogs bygga den som en enskild väg och dels att den byggs som en allmän väg av Trafikverket. Förslag framkom även att vägen kan byggas som en industriväg där enbart lastbilstransporter leds och persontrafiken fortsätter gå genom byn. Perspektivet att gruvan tvingas läggas ner i framtiden lades framför att visa på att vägen inte bör byggas som en förbifart. I ett sådant scenario skulle byn bli helt öde.

Diskussion uppstod huruvida en förbifart gynnar samhället eller inte. Exemplet Råneå och Svappavaara togs upp för att visa hur en förbifart kan strypa tillförsel av kunder till näringslivet och ge samhället en mindre gynnsam utveckling.

Fråga 6: Om man väger åtgärdspaket 1 & 2 mot varandra, kommer kostnaden att bli avgörande vid val av alternativ?

Trafikverket kommer att utvärdera vilket alternativ som är mest fördelaktigt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Kostnaden är självklart en viktig faktor vid val av alternativ. Förbifarten är cirka 20 miljoner dyrare än alternativet genom Vittangi.

Fråga 7: Hur kommer markförhandlingar att ske?

Trafikverket svarade att de har initiativet att kontakta de fastighetsägare som blir berörda av vägprojektet. I den kommande arbetsplanen kommer det att framgå om mark behöver tas i anspråk och då kontaktar Trafikverket de berörda fastighetsägarna.

Önskemål framkom om gångtunnlar och tunnlar för skoterleder.

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 anser att järnväg är det bästa men dyraste alternativet. Hur konjunkturkänsligt är projektet? Kan järnväg kopplas ihop med annan verksamhet?

Landsväg är det mest realistiska alternativet i nuläget, men ger störst problem. Dessa beskrivs som ökad trafikbelastning, fler olyckor, längre körtider. Uttryckningsfordon måste snabbt komma fram.

Privatpersonen anser att en förbifart Vittangi är ett bra alternativ:

- störningar i Vittangi minskar vad gäller buller och framkomlighet
- den nya vägen kan klassas som industriväg så att enbart tung trafik tillåts på denna
- en tankstation kan anläggas vid förbifarten, som ev. kan ge arbetstillfällen

Privatpersonen föreslår att normaltrafiken leds genom byn så att service- och affärsverksamhet kan upprätthållas.

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.

Anläggs en förbifart är inriktningen att det blir en allmän väg där alla typer av fordon är tillåtna.

Privatperson (2)

Privatpersonen förordar att en järnväg byggs eftersom tunga lastbilar i skytteltrafik äventyrar miljö, människors liv och hälsa.

Privatpersonen ser en förbifart som en självklarhet. Det är redan idag mycket tung trafik på vägen och problem med tillgänglighet för de som går. Det blir svårt att få plats med gång- och cykelled, bullret från trafiken blir ett problem skadligt för hälsan och hur blir det med vibrationerna som de tunga fordonen åstadkommer?

”Det är helt orimligt att ha lastbilar körandes dag och natt genom byn i 30-40 år, då har vår vackra by blivit helt förstörd och för oss som bor utmed vägen helt oboeelig.”

Privatpersonen tror sig veta att alla som bor längs Centralvägen är ledsna, oroliga och tycker att det är vanvettigt. ”Människans hälsa är viktigast! Rätten till liv och hälsa är en grundläggande rättighet som inte får kränkas!”

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.

Trafikverket tar de boende i Vittangis oro på allvar. En bedömning är att gång- och cykelväg ryms inom vägrummet och om det krävs kan körbanan på vägen göras smalare än 8 meter. Beräkningar för buller kommer att utföras. Projektet innebär väsentlig ombyggnad vilket innebär att det ställs höga krav på bullerskydd vid bebyggelse.

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)

Privatpersonen anser sig dubbelt drabbad då de har två fastigheter längs sträckan och förstår alternativ 2, en väg utanför byn, som den bästa lösningen.

Privatpersonen anser att vid alternativ 1 måste hastighetsbegränsningarna kombineras med farthinder, lämpligen vid OK. Ett problem i dagsläget är att ojämnheter skapar vibrationer i fastigheterna. För de boende kring vägarna måste åtgärder på husen vidtas för att minska damm, buller etc.

Privatpersonen tycker att den bästa lösningen på sikt är en järnväg för malmtransporterna.

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.

Väg 395 och väg E45 genom Vittangi kommer att rustas upp för att klara av tunga transporter på kort sikt om det blir en förbifart och på lång sikt om det inte blir en förbifart. Vid dessa åtgärder kommer även bullerproblem och vibrationsproblem att åtgärdas i nödvändig omfattning.

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 (12)

Privatpersonen anser att det är orimligt att malmtransporterna ska gå genom Vittangi samhälle. Den bästa lösningen är en järnväg, men i annat fall måste en förbifart anläggas. Transporterna längs allmänna vägar kommer att förändra och förstöra människors liv. Privatpersonen anser att man inte kommer att kunna gå ut på vägen utan att riskera livet.

Trafikverket svarar

Trafikverket är medvetna om att de ökade trafikmängderna på väg 395 och E45 kommer att påverka de människor som bor i Vittangi genom en större olycksrisk. Nödvändiga åtgärder kommer att utföras för att nå god trafiksäkerhet längs sträckan.

Privatperson (13)

Privatpersonen anser att om det inte enbart är tung trafik som planeras gå på förbifart utanför Vittangi, är det bättre att leda all trafik genom byn. Det kommer att ge olägenheter men det är en fråga om inställning, om någon tid kommer folk att ta till sig den nya situationen.

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.

Anläggs en förbifart är inriktningen att det blir en allmän väg där alla typer av fordon är tillåtna.

Synpunkter från myndigheter och organisationer

Möten med myndigheter och organisationer

I arbetet av framtagandet av PM Förutsättningsanalys Rennäring har samråd hållits med berörda samebyar. De synpunkter som framfördes muntligt vid möterna 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.

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 Vittangi skola genom rektor Henrik Sydstrand

De elektroniska tavlor som finns uppsatta utanför Vittangi skola för att varna bilister för gående som ska korsa övergångsstället fungerar inte på rätt sätt. Det bör ses över.

Skolan förordar en förbifart Vittangi som kan börja ca 3 km söder om Vittangi och gå till väg 395. Förslagsvis kan den byggas av Northland och vara öppen enbart för tung trafik. Den kan förses med bommar, ev. fjärrstyrda.

Trafikverket svarar

Trafikverkets driftledare är informerad om problemet med de elektroniska tavlorna vid Vittangi skola.

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. Då kommer även barnens behov att vägas in.

Anläggs en förbifart är inriktningen att det blir en allmän väg där alla typer av fordon är tillåtna.

Yttrande från Allutveckling Vittangi genom ordförande Thore Klippmark

Föreningen lämnar sina förslag till åtgärder i Vittangi.

De vill ha gång- och cykelväg genom hela Vittangi eller motsvarande förbättringar av trafikmiljön.

Malmtransporter genom Vittangi under en övergångsperiod till dess att järnvägen är klar, senast 2015-16.

Absolut ingen ny väg utanför byn, då dör Vittangi. Se konsekvenserna i Svappavaara, Hakkas, Lansjärv, Råneå men även söderut.

Trafikverket svarar

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

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. Då kommer även tätorten och näringslivets behov att vägas in.

Yttrande från Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen skriver att förstudien visar på stora förändringar i trafikmiljön men att det inte till så stor del berör skogliga miljöer, förutom en del ytterligare förändringar i naturmiljön i Natura 2000-områden och våtmarker. Oftast är dessa miljöer redan påverkade av vägen och en breddning av vägen ger endast marginella förändringar.

Trafikverket svarar

Yttrandet från Skogsstyrelsen beaktas i det fortsatta arbetet.

Yttrande från Gabna Sameby

Gabna Sameby hänvisar till förutsättningsanalysen för rennäring, mötesprotokoll 2012-02-29 med Trafikverket.

Samebyn poängterar att det i minnesanteckningarna framgår att Gabna samebys renskötsel drabbas ojämförligt hårt. Samebyn kan inte bedriva renskötsel om inte skadeförebyggande åtgärder bl.a. i form av instängsling av hela sträckan på ömse sidor om transportvägen, uppförande av enklare ekodukter efter hela sträckan inrättas.

Trafikverket svarar

Trafikverket ser positivt på det samråd som sker med samebyn. De synpunkter och önskemål som kom fram under arbetet med förutsättningsanalysen kommer att föras vidare under projektets gång och fortsatt samråd kommer att hållas med samebyn.

Yttranden från Kiruna kommun

Förstudien gäller vägsträckan i Vittangi samhälle. Väg 395 är Centralgatan i Vittangi.

Kiruna kommun förordar förbifart för malmtransporterna i Vittangi som det lämpligaste alternativet för att miljö kvalitetsmålet god bebyggd miljö ska kunna uppnås.

Det finns ett flertal detaljplaner som behöver ändras för att åtgärder ska kunna vidtas. Åtgärder för oskyddade trafikanter är nödvändiga. Buller bedöms vara en viktig fråga att utreda. Närheten till bostäder, skola och daghem ställer krav på åtgärder även om

transporterna inte pågår mer än några år om alternativ 2 väljs. En tydlig beskrivning av konsekvenserna för miljö och hälsa förutsätts utvecklas i arbetsplanen.

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

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.

Nödvändiga åtgärder kommer att tas med i arbetsplanen för att skapa en trafiksäker miljö för de som går och cyklar. Bullerberäkningar kommer genomföras och nödvändiga bulleråtgärder tas fram individuellt för varje fastighet.

Vid framtagande av kommande arbetsplan kommer behov av ändring av detaljplaner att utredas. I arbetsplanens MKB kommer buller, påverkan på oskyddade trafikanter, samt miljö och hälsa att belysas.

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
2012-08-22

Diarienummer
343-5761-12

1 (3)

Trafikverket
Ärendemottagningen
Anders Lindmark
Box 810
781 28 BORLÄNGE

Samråd och beslut om betydande miljöpåverkan projektet malmtransporter Kainisvaara – Svappavaara delen väg 395 samt väg E45 i Vittangi inom Kiruna kommuner, TRV 2012/1660A

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.

Samråd

I det fortsatta arbetet inklusive vid upprättandet MKB bör följande beaktas.

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

Enligt länsstyrelsens mening är ett alternativ med en permanent transportlösning genom Vittangi helt orimlig. Även övergångslösningen bedöms innebära en mycket hög risk för betydande miljöpåverkan och trafiksäkerhetsrisker. Därför bör det bättre framgå hur den succesiva upptrappningen av transporterna beräknas ske mellan 2013 och fram till full kapacitet samt hur detta påverkar miljön i Vittangi.

Buller, damning och vibrationer behöver redovisas på detaljerad nivå i bebyggelseområdet samt vilka hälsoeffekter dessa innebär. En bullerutredning måste genomföras, omfattande bl a vilka ljudnivåer som både människor/djur och naturområden kommer att utsättas för, dag som natt året runt, samt vilka skyddsåtgärder som kommer att vidtas för hålla bullernivån under angivna riktvärden. Annan miljöpåverkan som fordrar uppmärksamhet är påverkan av vägsalt i förekommande fall, trafikolyckor eller haverier med läckage av t ex petroleumprodukter. Spill 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 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.

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. MKN för övriga vattenförekomster som eventuellt påverkas och vilka åtgärder som kommer att vidtas så att dessa inte påverkas negativt bör också redovisas.

Det ska även framgå vilket material man avser att använda vid vägbygget och då speciellt inom vattentäktens skyddsområde och inom vattenområdena i övrigt. Även eventuella förorenade områden längs med vägprojektet måste redovisas.

Under sommaren 2012 kommer en arkeologisk utredning att genomföras längs sträckan, resultatet av den bör inarbetas i MKB:n.

Om en förbifart blir aktuell kommer en arkeologisk utredning att krävas.

Längs aktuell vägsträckning har Norrbottens museum även utfört en frivillig inventering 1998 (NBM dnr 1997/0972) på uppdrag av vägverket, vid denna registrerades två tjärdalar och en möjlig kokgrop vid aktuellt vägområde. Dessa har inte inrapporterats till Riksantikvarieämbetets fornminnesregister. MKB:n måste redovisa hur dessa lämningar påverkas av de planerade vägåtgärderna rapport med beskrivning och koordinater bör finnas på trafikverket.

Enligt länsstyrelsens mening är det positivt att en förutsättningsanalys "PM Förutsättningsanalys Rennäring" genomförts. En viktig förutsättning för att renskötseln även i framtiden ska kunna bedrivas i såväl det aktuella området som längs hela sträckan Kaunisvaara - Svappavaara är att skadelindrande åtgärder görs.

I det fortsatta arbetet är det även viktigt att belysa hur Vittangi kommer att påverkas av en förbifart och vilka åtgärder som krävs för att motverka eventuella negativa effekter samt beskriva de positiva effekterna av en förbifartslösning. Här är det viktigt att ta hänsyn till byns karaktär så att Vittangi inte förändras på ett negativt sätt. Av förstudien framgår att trafikmiljön redan idag är bristfällig både avseende trafiksäkerhet och miljö till viss del. Det finns en risk att inlösen av fastigheter av miljöskäl kan innebära ytterligare negativa konsekvenser för byn, speciellt i det fall då en förbifart kommer senare.

Denna etapp på malmtransportvägen är en viktig samhällsplaneringsuppgift och bör behandlas som en sådan. Det är ytterst angeläget att arbetet sker i mycket nära samarbete med Kiruna kommun då arbetsplanen kan få mycket långsiktiga effekter för Vittangi. Det är även mycket viktigt att tidigt klarlägga vilka detaljplaneändringar som krävs samt klarlägga vilka status de förbifartsalternativ som finns redovisade i översiktplanen har.

Bakgrund

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

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

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

I beredningen av detta ärende har enheterna för tillväxt och kommunikation-, miljöskydd-, naturvård-, kulturmiljö- naturresurs och rennäringseenheten 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 Naturresurs och rennäringseenheten



DETALJERAD KARTA NATURVÄRDEN

Förfart Vittangi


Datum: 2013-06-28


Skala (A3): 1:3 000

0 25 50 75 100 m

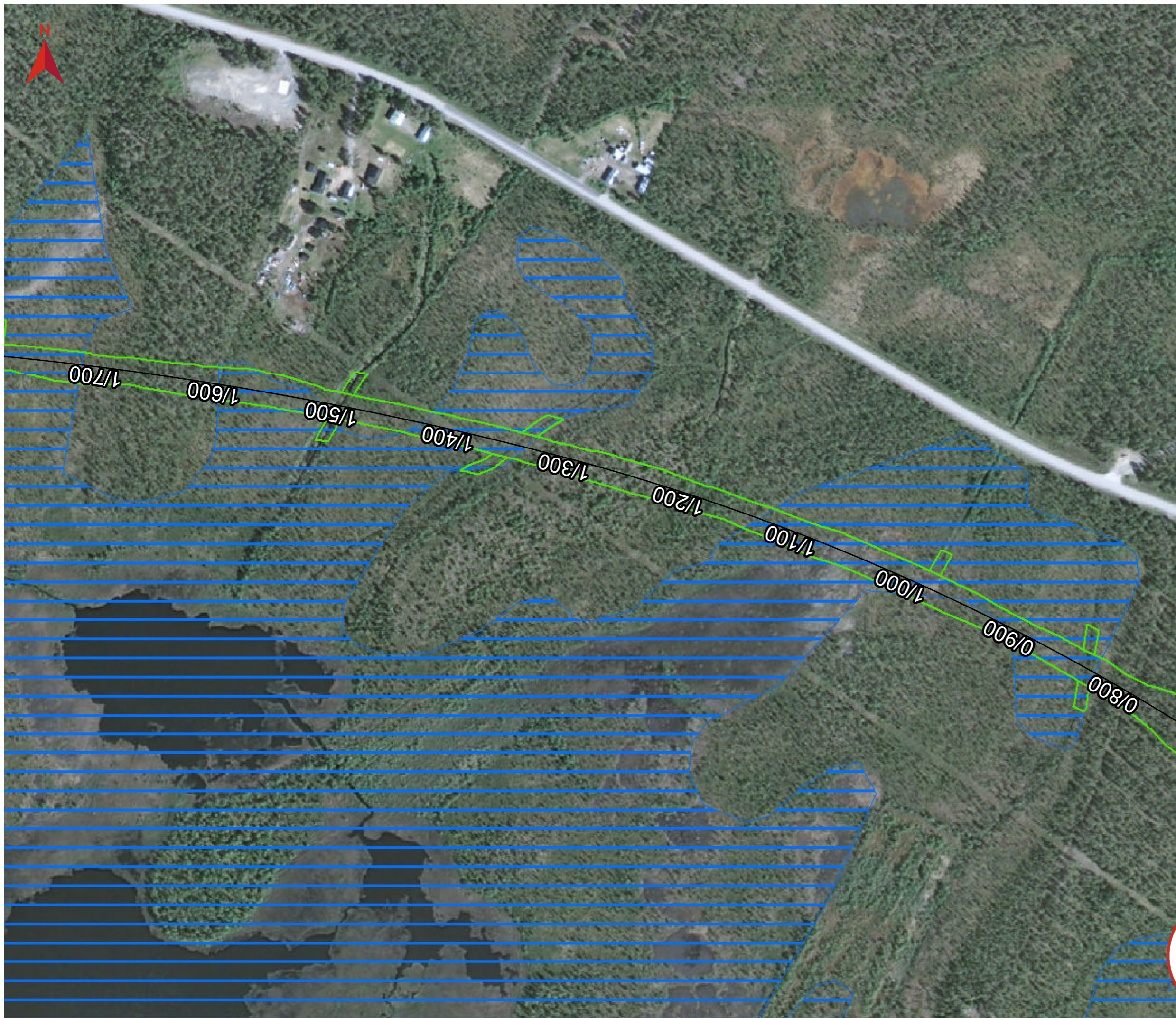
© Lantmäteriet, dnr 109-2010/2667

Teckenförklaring

 Vägområde

 Vägmitt

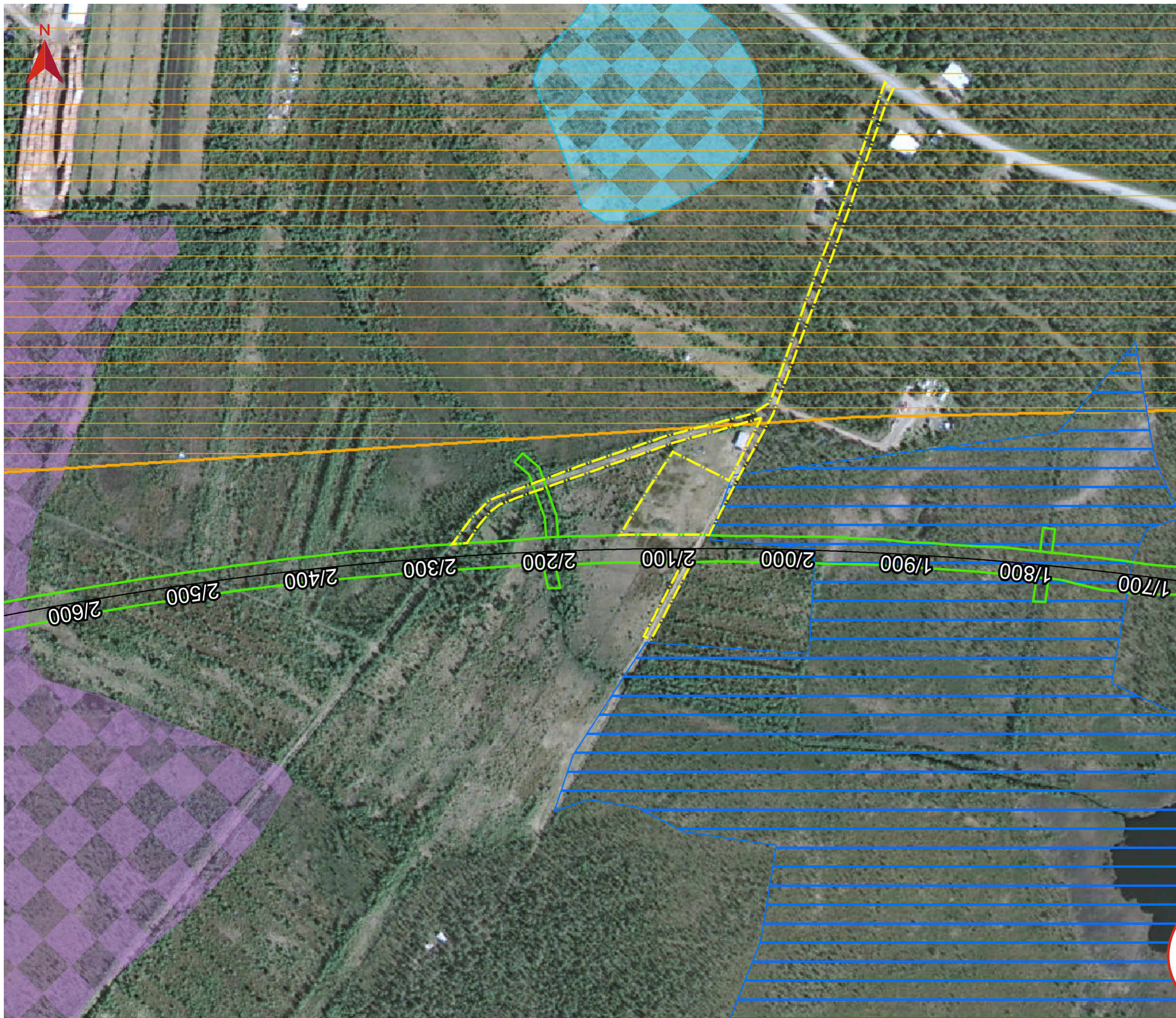
 Våtmark klass 3



BILAGA 3



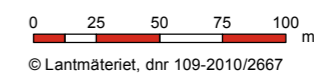
TRAFIKVERKET



DETALJERAD KARTA NATURVÄRDEN

Förfart Vittangi

Datum: 2013-06-28
Skala (A3): 1:3 000

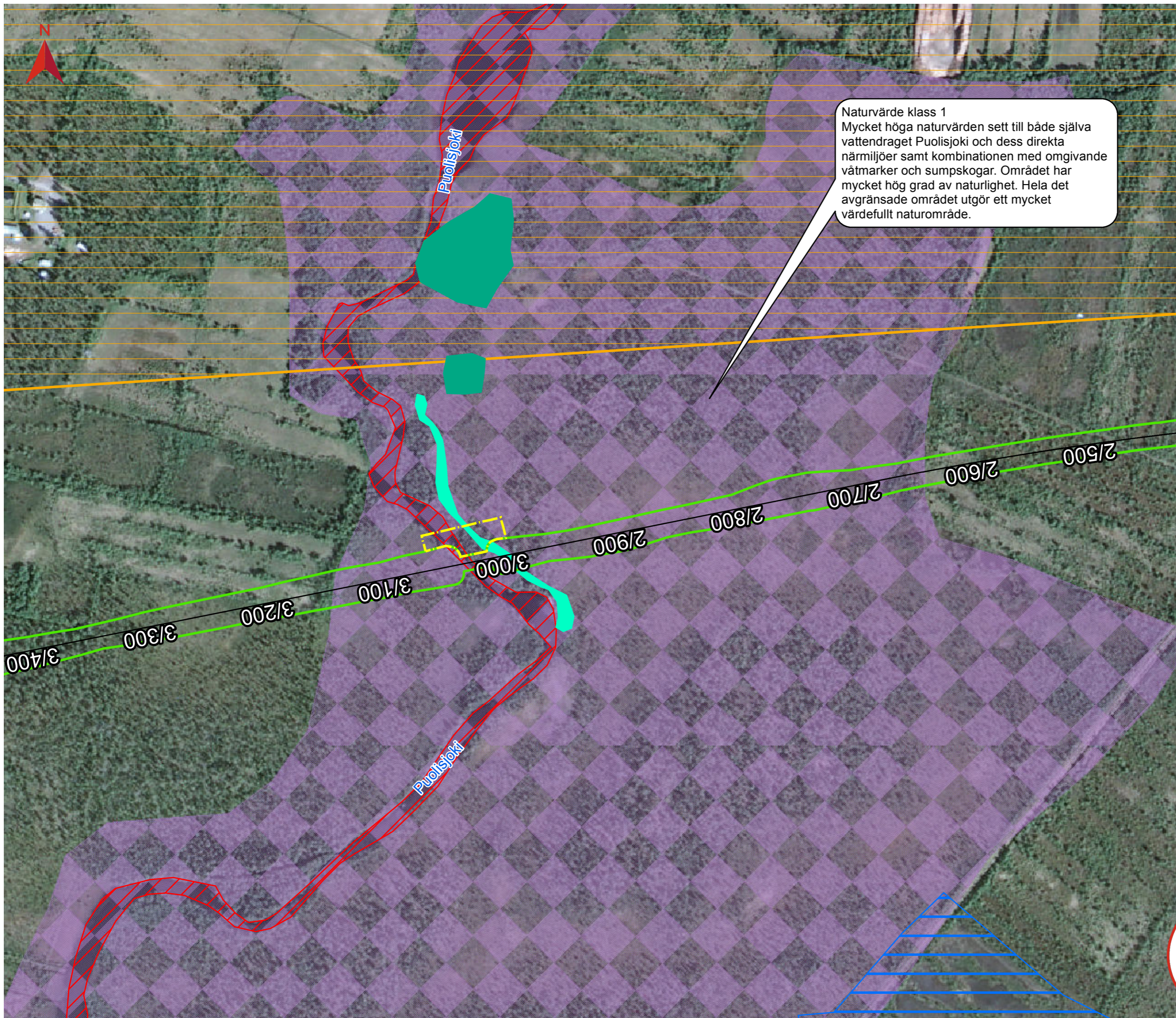


© Lantmäteriet, dnr 109-2010/2667

Teckenförklaring

- Vägområde
- Vägmitt
- Tillfällig nyttjanderätt
- Riksintresse naturvård
- Våtmark klass 3
- Sumpskog
- Naturvärdesobjekt klass 1

BILAGA 4



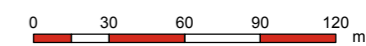
Naturvärde klass 1
 Mycket höga naturvärden sett till både själva vattendraget Puolisjoki och dess direkta närmiljöer samt kombinationen med omgivande våtmarker och sumpskogar. Området har mycket hög grad av naturlighet. Hela det avgränsade området utgör ett mycket värdefullt naturområde.

DETALJERAD KARTA NATURVÄRDEN

Förfart Vittangi

Datum: 2013-06-28

Skala (A3): 1:3 000

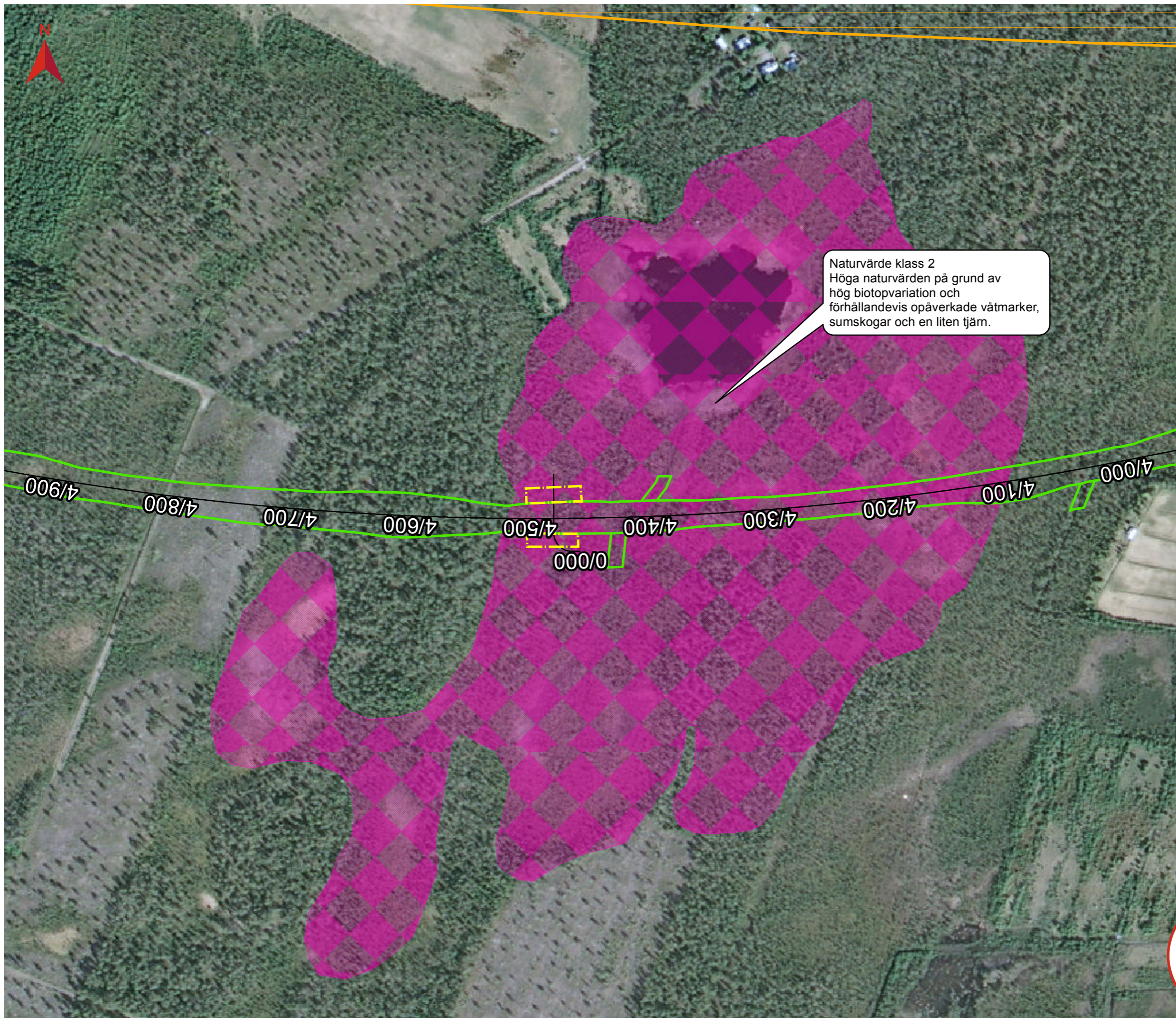


© Lantmäteriet, dnr 109-2010/2667

Teckenförklaring

- Vägområde
- Vägmitt
- Tillfällig nyttjanderätt
- Riksintresse naturvård
- Natura 2000 vatten
- Våtmark klass 3
- Naturvärdesobjekt klass 1
- Lappranunkel kärnområde
- Lappranunkel spridd

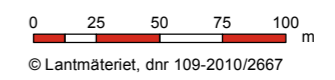
BILAGA 5



DETALJERAD KARTA NATURVÄRDEN

Förfart Vittangi

Datum: 2013-06-28
Skala (A3): 1:3 000



Naturvärde klass 2
Höga naturvärden på grund av
hög biotopvariation och
förhållandevis opåverkade våtmarker,
sumskogar och en liten tjärn.

Teckenförklaring

- Vägområde
- Vägmitt
- Tillfällig nyttjanderätt
- Riksintresse naturvård
- Naturvärdesobjekt klass 2

BILAGA 6



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

www.trafikverket.se