

PLANBESKRIVNING

Projekt Malmtransporter Kaunisvaara–Svappavaara Vägplan delen väg 395 Junosuando–Masugnsbyn

Pajala och Kiruna kommun, Norrbottens län

Objekt: BD-109134-395 TRV 2012/64908

Datum 2014-02-20

GRANSKNINGSHANDLING



Titel: Samrådshandling Vägplan Väg 395 Junosuando - Masugnsbyn

Utgivningsdatum: 2014-02-20

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Kenneth Enbom, Trafikverket

Uppdragsansvarig: Thomas Sällström, Sweco

Tryck: HS-Copy, Luleå

Distributör: Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå, telefon: 0771-921 921.

Innehåll

1.	Sammanfattning.....	1
2.	Bakgrund, förutsättningar, ändamål och projektmål	2
2.1	Bakgrund och förutsättningar	2
2.2	Nuvarande förhållanden.....	7
2.3	Riksintressen och Natura 2000.....	10
2.4	Miljöförutsättningar	10
2.5	Geotekniska förutsättningar	13
2.6	Behov av förändringar	14
2.7	Ändamål och projektmål.....	14
2.8	Hela utbyggnadsprojektet och projektets del i detta.....	16
2.9	Påverkan på Natura 2000-områden och andra riksintressen.....	16
2.10	Planens överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler och miljökvalitetsnormer	17
3.	Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv	18
3.1	Åtgärdsvalsstudier	18
3.2	Val av lokalisering.....	18
3.3	Val av utformning.....	19
3.4	Övriga väganordningar	24
3.5	Andra åtgärder och anordningar	25
4.	Konsekvenser av förslaget	26
4.1	Trafiktekniska konsekvenser	26
4.2	Miljökonsekvenser.....	26
4.3	Markanspråk och konsekvenser för pågående markanvändning	30
5.	Genomförande och finansiering	32
5.1	Formell hantering.....	32
5.2	Genomförande	33
5.3	Finansiering.....	35
6.	Källor	36

Bilaga 1 Redovisning av bullerberäkningar

1. Sammanfattning

I området kring Pajala har gruvbolaget Northland Resources AB två järnmalmsfyndigheter på den svenska sidan. Dessa ligger vid Kaunisvaara ca 25 km norr om Pajala tätort. Trafikökningen förväntas bli stor när gruvverksamheten har full produktion 2015. Northland Resources AB och deras underentreprenör Clifton Mining har fått dispens för malmtrafiken att köra fordon som väger 90 ton.

I projektet Malmtransporter Kaunisvaara–Svappavaara (MaKS) planeras och utförs upprustning av det befintliga vägnätet för att klara av den ökade belastningen från malmtransporterna.

I förstudien för väg 395 delen Junosuando - Vittangi, beslutade Trafikverket att projektet ska drivas vidare enligt alternativ 2, och ta fram en vägplan dels för befintlig väg och dels för förbifart Masugnsbyn.

Länsstyrelsen beslutade den 29 juni 2012 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Beslutet innebär att projektet drivs vidare genom upprättande av vägplaner med miljökonsekvensbeskrivningar.

Denna vägplan omfattar väg 395 och sträcker sig väster om Junosuando med startsektion 75/300 ca 0,75 km väster om Tarendö älv fram till slutsektion 86/477 cirka 2 km öster om byn Masugnsbyn. En sträcka på ca 11,2 km.

Inom området finns vattendraget Leppäjoki, som ingår i Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem. Markerna kring Leppäjoki har höga naturvärden enligt genomförda naturinventeringar. Befintlig bro över Leppäjoki rivs och ny bro anläggs.

Renskötsel bedrivs i hela området. Markerna kring vägen nyttjas under vinter och vårvinter av Gabna sameby. Kärnområdet Vuostokangas som är riksintresse för rennäringen finns i västra delen av vägplanen.

Markförhållandena längs vägsträckan kännetecknas av låglänta partier med myr och ängsmark varvat med fastare höjdparter bestående av morän. Vid myr- och våtmarkspartierna rekommenderas stödbensurgrävning eller urgrävning till fast botten för att klara stabilitets- och sättningskrav. Sträckan kommer även omfatta bergschakt.

Vägförslaget är vald utifrån referenshastighet 100 km/h och belagd vägbredd 8 m. Projektet finansieras genom Trafikverkets nationella plans bärighetsanslag. Den kalkylerade totalkostnaden för detta vägprojekt uppgår till cirka 103,1 Mkr enligt 2012 års prisnivå.

2. Bakgrund, förutsättningar, ändamål och projektmål

2.1 Bakgrund och förutsättningar

I området kring Pajala finns fyndigheter som är intressanta ur ett gruvperspektiv. Vid Kaunisvaara, beläget 25 km norr om Pajala, har Northland Resources AB påbörjat uppbyggnaden av gruvverksamhet. Brytning av malm har påbörjats under första kvartalet 2013. Järnmalmkoncentratet transporteras på lastbil mellan Kaunisvaara och Svappavaara, där det omlastas för vidare transport längs järnväg till Narviks hamn. Malmtransporter sker på de befintliga allmänna vägarna väg 99, väg 395, E45 och E10.

Malmtransporter Kaunisvaara-Svappavaara (MaKS)

I projektet Malmtransporter Kaunisvaara-Svappavaara (MaKS) planeras och utförs upprustning av det befintliga vägnätet för att klara av den ökade belastningen från malmtransporterna. 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 Pitkäljärvi väster om Svappavaara. Denna beskrivning hör till en vägplan som är en del av MaKS-projektet.

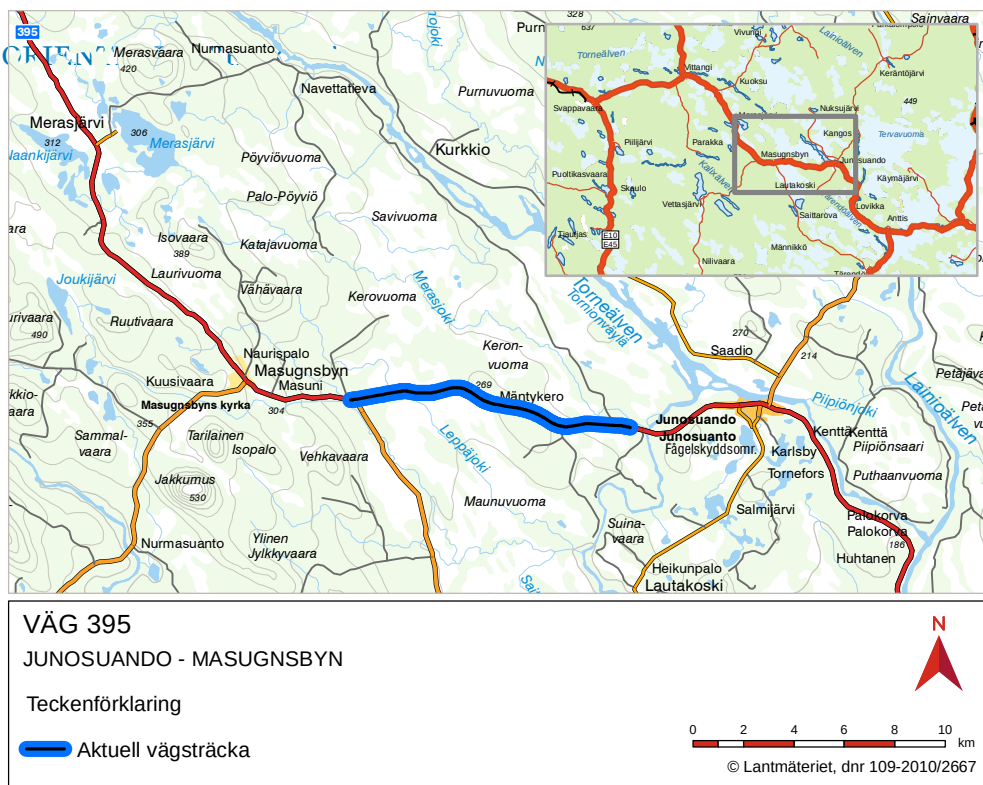
Sträckan delas upp i cirka 20 etapper, där vägplaner och bygghandlingar successivt tas fram under 2012–2014. Delen på E45 har byggts om 2012. Delen genom Vittangi samt Merasjärvi-Vittangi, etapp 2 är upphandlad och ombyggnation pågår. Även på väg 99 mellan Kaunisvaara-Autio samt E10 Svappavaara-Pitkäljärvi har ombyggnationen startat. Under våren 2014 beräknas byggstart för delarna Merasjärvi-Vittangi, etapp 1 och Lovikka-Palokorva.



Figur 2.1-1 Malmtransporter Kaunisvaara - Svappavaara (MaKS) med indelning i olika etapper.

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

En helt ny väg planeras från Kaunisvaara till Junosuando. Denna genväg förkortar transportsträckan betydligt och medför att väg 99 och väg 395 öster om Junosuando bara kommer att användas för malmtransporterna under några år.



Figur 2.1-2 Orienteringskarta vägplan Junosuando-Masugnsbyn

Förstudie Väg 395 delen Junosuando - Vittangi

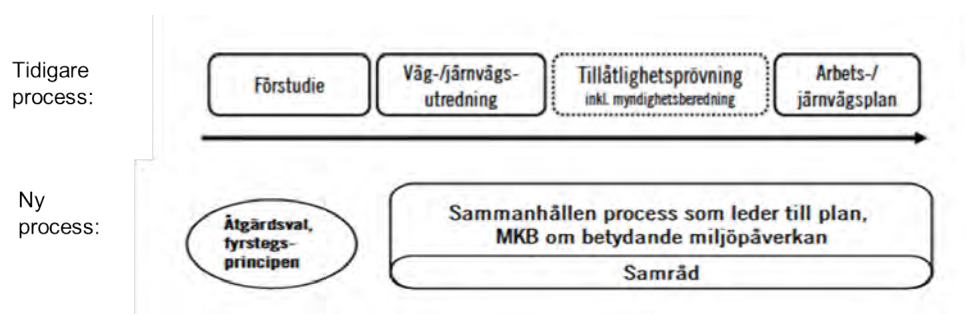
Inom MaKS-projektet har en förstudie upprättats år 2012 för sträckan Junosuando - Vittangi, enligt den lagstiftning som då gällde för planering av vägar: Förstudie Väg 395 delen Junosuando - Vittangi, beslutshandling 2012-09-10. Trafikverket tog ställning att projektet skulle drivas vidare genom att en vägplan (dåvarande arbetsplan) ska upprättas.

Handlingen, tillsammans med en redogörelse för inkomna synpunkter i samrådet, utgjorde underlag inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan eller ej. Länsstyrelsen beslutade den 29 juni 2012 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. I beslutet lämnade Länsstyrelsen samrådssynpunkter och riktlinjer för det fortsatta arbetet med vägplan inklusive miljökonsekvensbeskrivning.

Beslutet om betydande miljöpåverkan innebär att en vägplan med miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram.

2.1.1 Planläggningsprocess

Planering av vägbyggande regleras i Väglagen (1971:948) och Miljöbalken (1998:811). Den 1 januari 2013 ändrades Väglagen. Med utgångspunkt i den nya lagstiftningen har Trafikverket tillsammans med en rad myndigheter och organisationer arbetat fram den nya planläggningsprocessen. Syftet med denna är att integrera vägbyggandet i övrig samhällsplanering såsom kommunens översikts- och detaljplanering samt skapa god anknytning till miljölagstiftning och ge goda möjligheter till insyn och samråd för berörda parter. Sedan 1 januari 2013 är planläggningsprocessen en sammanhållen process. De tidigare tre skedena, förstudie, utredning och plan, ersätts av en sammanhängande planläggningsprocess, se figur 2.1-3.



Figur 2.1-3 Trafikverkets nya planläggningsprocess.

Under planläggningsprocessen tas en vägplan fram som fastställs. Arbetet med vägplanen inleds med att ett samrådsunderlag sammanställs. Av det framgår vilken kunskap från allmänhet, statliga myndigheter, kommuner, organisationer etc. som kommit till Trafikverkets kännedom. Informationen bearbetas och analyseras för att precisera de förutsättningar och hinder av olika slag i det berörda området som kan påverka möjligheterna att dra fram vägen. Samrådet i det tidiga skedet, med framför allt allmänheten, ska inledas innan det finns alternativa korridorer, sträckningar eller liknande.

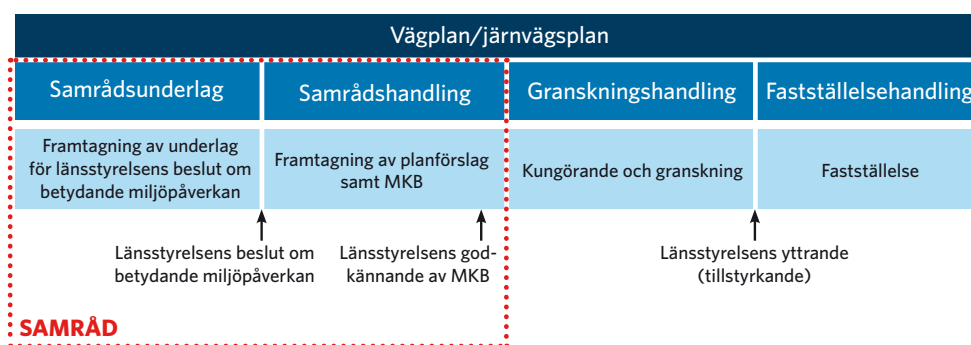
Sträckning och utformning av vägen klarläggs längre fram i processen – som innehåller löpande samrådsaktiviteter – och läggs slutligen fast i plan med rättsverkan.

Fastställelsen innebär att Trafikverket har rätt att ta mark i anspråk för att bygga väg.

Syftet med en vägplan är att reglera lokalisering och utformning av väganläggningen med de försiktighets- och skyddsåtgärder som behövs med hänsyn till vägens omgivningspåverkan, samt att underlätta markåtkomst för vägändamålet. Planen ska omfatta en funktionell enhet, dvs planen ska på ett begripligt sätt redovisa den planerade väganläggningen så att berörda förstår detta och kan komma med synpunkter.

Vid planläggning av väg och prövning av ärenden om byggande av väg ska de allmänna hänsynsreglerna, hushållningsbestämmelserna och reglerna om miljö kvalitetsnormer i miljöbalken tillämpas. Vid planläggning, byggande och underhåll av väg ska hänsyn tas till såväl enskilda som allmänna intressen såsom miljöskydd, naturvård och kulturmiljö. En estetisk utformning ska eftersträvas. En barnkonsekvensanalys ska genomföras om barn berörs.

Om det under planläggningsarbetet visar sig att väsentliga förutsättningar förändras, vilka påverkar projektets genomförbarhet av exempelvis miljömässiga, tekniska eller ekonomiska skäl, kan arbetet avbrytas. Utfört arbete, genomförda samråd m.m. ska i så fall dokumenteras tillsammans med motiven till att arbetet avbryts.



Figur 2.1-4 Trafikverkets planprocess.

2.1.2 Åtgärdsvalsprocess

Innan planläggningsprocessen inleds genomförs ofta åtgärdsvalsstudier som blir en utgångspunkt för det fortsatta arbetet.

Åtgärdsvalsprocessen

Åtgärdsvalsprocessen är ett nytt sätt att arbeta i tidiga skeden med samhällsutveckling och utveckling av transportinfrastruktur och arbetet föregår den fysiska planeringsprocessen.

Detta innebär att möjligheter i de fyra trafikslagen, sjö, luft, väg och järnväg, och kombinationer dem emellan, ska tas tillvara på bästa sätt, där åtgärder från olika huvudmäns ansvarsområden ska kunna kombineras enligt fyrstegsprincipen för att uppnå god funktionalitet.

Under hösten 2011 genomförde Trafikverket Åtgärdsval Kaunisvaara- Malmaban och Pajala med omnejd. I detta projekt deltog företrädare för Trafikverket, Northland Resources AB, PEAB, Nordiska investeringsbanken, Svevia, Pajala kommun, Pajala utveckling AB, Gällivare kommun, Kiruna kommun samt Länsstyrelsen i Norrbottens län.

I åtgärdsvalet studerades ett stort antal åtgärder från alla stegen i fyrstegsprincipen, vilka kombinerades till åtgärdspaket. De fyra tänkbara paketen är;

Åtgärdspaket 1: Gruvtransporterna löses med åtgärder på befintlig väg.

Åtgärdspaket 2: En genväg mellan Kaunisvaara och Junosuando samt upprustning av befintlig väg mellan Kaunisvaara och Svappavaara.

Åtgärdspaket 3: En genväg mellan Kaunisvaara och Junosuando samt upprustning av befintlig väg mellan Kaunisvaara och Svappavaara med förbifarter i Masugnsbyn, Junosuando och Vittangi.

Åtgärdspaket 4: En järnväg mellan Kaunisvaara och Svappavaara.

Rapporten var ute på remiss och därefter fattades beslut om val av åtgärd.

2.1.3 Analys enligt fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen beskriver ett förhållningsätt i analyser av åtgärder för att lösa identifierade problem och brister. Trafikverket använder sig av principen vid planering av transportsystemet.

Principen bör ses som ett allmänt förhållningsätt i åtgärdsanalyser och inte som modell som ska tillämpas i något specifikt planeringsskede. Den har utvecklats till en allmän planeringsprincip för hushållning av resurser och minskning av transportsystemets negativa effekter.

I förstudien *Väg 395 delen Junosuando - Vittangi*, samlades de förslag till åtgärder som presenterats under fyrstegsprincipen ihop till två jämförbara alternativ. Sedan gjordes en samlad bedömning och man kom fram till att måluppfyllelsen var störst i alternativ 2, att ta fram vägplaner (dåvarande arbetsplaner) dels för förbifart Masugnsbyn och dels för befintlig väg, dvs denna vägplan.

Fyrstegsprincipen

1. Tänk om

Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

2. Optimera

Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

3. Bygg om

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

4. Bygg nytt

Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

2.2 Nuvarande förhållanden

2.2.1 Geografisk avgränsning

Vägplanen omfattar väg 395 och sträcker sig väster om Junosuando med startsektion 75/300 ca 0,75 km väster om Tärendöälv fram till slutsektion 86/477 cirka 2 km öster om byn Masugnsbyn. En sträcka på ca 11,2 km. Vägplanområdet redovisas i figur 2.1-2.

Angränsande projekt

Sträckan angränsar till vägplan väg 395 ny bro över Tärendöälv och mot vägplan väg 395 Förbifart Masugnsbyn samt Bro över Vuostojoki som byggs vintern 2013/2014.

Trafikverket har under 2012 inom MaKS-projektet upprättat arbetsplan och bygghandling för väg 99, från gruvan i Kaunisvaara fram till korsning med väg 395 vid Autio. Ombyggnationen av sträckan startade hösten 2013.

Under hösten 2013 togs det även vägplaner fram inom MaKS-projektet för väg 395 delen Anttis - Lovikka, Autio - Anttis, Masugnsbyn - Merasjärvi, samt förbifart Vittangi.

2.2.2 Väg och trafik

Väg 395, Kirunavägen, går mellan orterna Vittangi och Autio och utgör riksinträsse för kommunikation enligt miljöbalken 3 kap 8§. Vägen har bärighetsklass BK1.

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

Trafikmängd

Trafikmätningar gjordes under 2009. Då hade väg 395 mellan Junosuando - Masugnsbyn 380 fordon per dygn (årsmedeldygnstrafik, ÅDT), varav 50 fordon var tung trafik.

Under 2013 har nya mätningar gjorts som visar att trafiken ökat till cirka 500 fordon per dygn varav 143 är tung trafik. Uppgifterna är preliminära och kan inte helt likställas med mätvärdet ÅDT.

I trafikprognosen för 2015, där trafik som går på vägen när malmbrytningen är i full drift redovisas, bedöms trafiken uppgå till cirka 930 varav 485 (cirka 52 %) utgörs av tung trafik. I den tunga trafiken inräknas de 90 ton tunga dispensfordonen.

Restid

Gällande hastighet för nuvarande vägsträcka är 90 km/tim.

Komfort

Vägstandarden för väg 395 är relativt låg och kurvig i plan. Vägen är smal och vägbredden varierar mellan 6,2-6,7 m.

De tunga malmtransporterna kommer troligtvis att snabbt bryta ner befintlig vägbana. Vägen är speciellt känslig för tung belastning under perioden då tjälen går ur marken.

Framkomlighet

Dispens för malmtransporter

På det allmänna vägnätet är det tillåtet att köra fordon som väger 60 ton, på vägar med den högsta bärighetsklassen, BK1. Northland Resources AB (NRAB) och deras underentreprenör Clifton Mining har fått dispens för malmtrafiken att köra fordon som väger 90 ton på väg 395. Dispansen gäller ett år i taget.

Broar

Den befintliga bron över Leppäjoki är en plattrambro med fri brobredd 6,0 m och en spännvidd på 4,0 m. Den befintliga bron rivs ner till 0,5 m under återställd markyta. Resterande befintliga betongkonstruktioner så som bottenplattor och delar av ramben lämnas under mark. Ny bro över Leppäjoki byggs i nytt broläge.

Trafiksäkerhet

Utdrag ur STRADA visar ingen olycka på sträckan Junosuando – Masugnsbyn mellan åren 2003 och 2013.

Oskyddade trafikanter

Gång- och cykelnät saknas för oskyddade trafikanter som rör sig längs väg 395 inom vägplaneområdet. I Masugnsbyn nyttjas idag vägrenen som gång- och cykeltväg. Blandningen av trafikslag samt det otydliga vägrummet gör att risken är stor för konflikter, bland annat olyckor mellan oskyddade trafikanter och fordonstrafik. Det finns även risk för olyckor där personbilar backar ut i allmän väg och blir påkörda, eller backar på oskyddade trafikanter eller fordonstrafik.

I den barnkonsekvensbeskrivning (BKA) som togs fram i samband med förstudie i MaKS-projektet identifierades rörelsemönster och farliga platser. Längs hela sträckan av väg 395 där det finns bebyggelse cyklar eller promenerar barn på fritiden. De äldre barnen kör även moped. Yngre barn behöver sällskap av äldre barn eller förälder eftersom de inte får vistas ensamma ute på väg 395.

Väg 395 ingår i Sverigeleden för cykel delen Karesuando – Karungi som totalt är 389 km lång.

Kollektivtrafikanter

Sträckan mellan Masugnsbyn och Junosuando trafikeras av Länstrafiken med busslinjerna 51 och 53. Inga busshållplatser finns längs sträckan.

Fordonstrafikanter

Väg 395 är smal och skymmande häckar och träd finns på vissa håll som försämrar sikten vid utfarter. Trafiken består av oskyddade trafikanter som går, cyklar, åker moped eller motorcykel, samt skyddade trafikanter i personbilar eller större fordon. Anslutande vägar till väg 395 har en förhöjd olycksrisk i och med den ökade trafikmängden eftersom de inte är dimensionerade för detta.

Malmtransporter

På grund av den ökade trafiken av malmtransporter kommer framkomligheten på väg 395 att minska samt att det finns en ökad risk för konflikter mellan malmtransporterna och mötande fordon.

2.2.3 Samhälle

Kommunala planer

Denna vägplan går i Pajala och Kiruna kommun. Pajala kommun har en översiktsplan, antagen 14 juni 2010. Plan- och miljöenheten arbetar med att ta fram fördjupad översiktsplan över Pajala centralort samt för LIS-områden, dvs områden där bebyggelse avses kunna tillåtas närmare sjöar och vattendrag än vad strandskyddet medger. Kiruna kommun har en översiktsplan, antagen 17 juni 2002. De planerade åtgärderna bedöms inte stå i konflikt med aktuella översiktsplaner. Ingen detaljplan berörs.

Ledningar

Inom väg 395 har Skanova tele- och optoledningar som dels korsar och dels löper längsgående vägplanområdet. Optoledning en löper 11.2 km på vänster sida genom hela vägplaneområdet.

Vattenfall AB har en luftburen högspänningsledning som löper från starten av objektet och löper längs högersida fram till Mäntykero ca 5.1 km inom vägplanområdet.

2.2.4 Övrig infrastruktur

Skoterleder

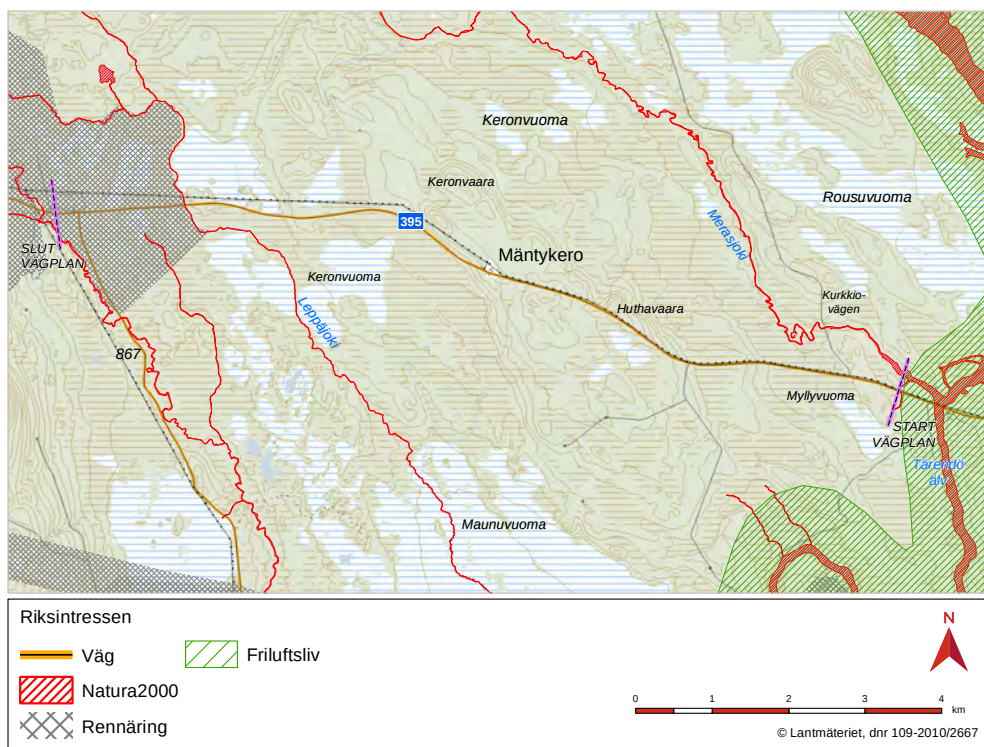
Det finns inga kommunala skoterleder längs sträckan.

2.3 Riksintressen och Natura 2000

Inom området finns ett vattendrag (Leppäjoki) som 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§.

I västra delen av vägplanen finns kärnområdet Vuostokangas som är riksintresse för rennäring enligt miljöbalken 3 kap 5§.

Väg 395 är av riksintresse för kommunikationer enligt miljöbalken 3 kap 8§.



Figur 2.3-1 Riksintressen.

2.4 Miljöförutsättningar

Miljöförutsättningarna beskrivs mer ingående i miljökonsekvensbeskrivningen.

2.4.1 Landskapsbild

Vägen går till allra största delen genom ett skogslandskap. Kring vägen finns vidsträckta våtmarker, men oftast finns en skogsridå längs vägen som begränsar utblickar.

Landskapet är relativt flackt och består av blandskog med tall, gran och björk. Undervegetationen är riklig. Det finns höjdskillnader vid den lilla byn Mäntykero där de få gårdarna ligger i ett höjdläge intill en sydsluttning som i slutändan angränsar mot en myr. I Mäntykero finns även en björkallé.

2.4.2 Naturmiljö

Vägen korsar Leppäjoki, som ingår i Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem. Markerna kring Leppäjoki har höga naturvärden enligt genomförda naturinventeringar. Vid befintligt broläge är bäcken uppströms väg 395 sedan tidigare påverkad av avvattningen från en gammal vägkropp. Bäckfåran har ändrats och går längs med det gamla vägdiket en sträcka innan den sedermera åter följer naturlig bäckfåra vid broläget.

Aktuell del av Leppäjoki saknar fastställda miljö kvalitetsnormer för vatten enligt vattendirektivet. Fastställd miljö kvalitetsnorm finns 4 km nedströms i vattendraget.

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

Längs vägen finns tre våtmarker med mycket höga naturvärden (klass 1) och en våtmark med vissa naturvärden (klass 3). På några ställen längs vägen finns skogliga värden i form av naturvärden och sumpskogar enligt Skogsstyrelsen.

En inventering av biologiska värden har genomförts i Leppäjoki. Det undersökta partiet hade inte vad som kan karaktäriseras av lekbotten. Vid elfisket fångades ingen fisk och inga flodpärlmusslor påträffades. Bottenfaunaundersökningen påvisade inte några rödlistade arter.

En inventering av naturvärden längs sträckan har utförts under sommaren 2012. Vägen passerar fyra områden som pekats ut i inventeringen. Ett område, ett rikkärr, har befunnits ha mycket höga naturvärden (klass 1). Tre områden har befunnits ha höga naturvärden (klass 2), en blandmyr, ett blandkärr med strängflarksstruktur och en lövsumpskog. Blandkärret och lövsumpskogen är belägna intill Leppäjoki. Inget av dessa områden har utpekats ha rödlistade arter eller arter som omfattas av artskyddsförordningen.

Vid Mäntykero finns artrika vägkanter enligt dåvarande Vägverkets inventering 1998 och beskrivs på följande sätt: "Ängar vid vägkanten, lador, omgivet av skogsmark. Hävdgynnat med daggkåpor, ängsskallra, prästkrage mm. Dikning och släntarbeten ska ske så att vägkantens värden bevaras och förutsättningar för den bevarandevärda växtligheten fortlever."

Landskapet i hela området bedöms erbjuda ett antal viktiga funktioner för utter, som är en Natura 2000-art. Det är okänt om utter förekommer i Leppäjoki. Utgångspunkten är att utter har möjlighet att finnas i alla vattenmiljöer som är lämpliga för arten. Älg och andra allmänna djurarter förekommer i området.

En fågelinventering har utförts under sommaren 2012. Områdena kring vägen bedömdes inte hysa högre värden för fågellivet.

2.4.3 Rekreation och friluftsliv

I området förekommer fritidsaktiviteter som exempelvis jakt och fiske, skidåkning, skoteråkning samt svamp- och bärplockning. Vägen ingår i Sverigeleden för cykel delen Karesuando – Karungi som är 389,2 km.

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

Strandskydd, se naturmiljö.

2.4.4 Kulturmiljö

Tre tjärdalar (övriga kulturhistoriska lämningar), som påträffades vid en särskild arkeologisk utredning 2013, finns längs vägen. Lämningarna ligger i anslutning till vägen. Två av tjärdalarna har skador orsakade av vägen.

Tjärbränning var en omfattande verksamhet i regionen. De påträffade tjärdalarna kan sättas i ett lokalt perspektiv genom dess närhet till Mäntykero och att tjärtillverkningen varit av ekonomisk betydelse för böndena i byn. Tjärbränningen kan även ses i ett regionalt perspektiv och så sammankopplas men de samtida järnbruken i Masugnsbyn, Tornefors, Palokorva och Kengis. Idag har tjärdalarna ett pedagogiskt värde då de berättar om områdets historiska skogsbruksverksamhet. De har även ett upplevelsevärde.

Bron över Leppäjoki har visst kulturhistoriskt värde (klass 3) enligt Länsstyrelsens inventering.

2.4.5 Boendemiljö

Det finns två hus längs väg 395 (i Mäntykero) och en stuga (mellan Kurkkiovägen och Mäntykero). Ett av husen i Mäntykero är ej bebott.

Husen längs vägen påverkas av trafikbuller, men ljudnivåerna ligger i dagsläget under gällande riktvärden för befintlig miljö (2009 års trafik).

2.4.6 Rennäring

Renskötsel förekommer i hela området. Markerna kring vägen nyttjas under vinter och vårvinter (januari–april) av Gabna sameby. I västra delen av vägplanen finns kärnområde Vuostokangas som är riksintresse för rennäring enligt miljöbalken 3 kap 5§. Kring Masugnsbyn går vägen även genom marker som nyttjas av Laevas och Tärendö samebyar.

2.4.7 Naturresurser

Skogsbruk bedrivs längs vägen. Jordbruksmark finns i Mäntykero. En grundvattenförekomst med fastställd miljö kvalitetsnorm korsas av väg 395 mellan Mäntykero och Masugnsbyn i vägplanens västra del. En enskild brunn finns i Mäntykero.

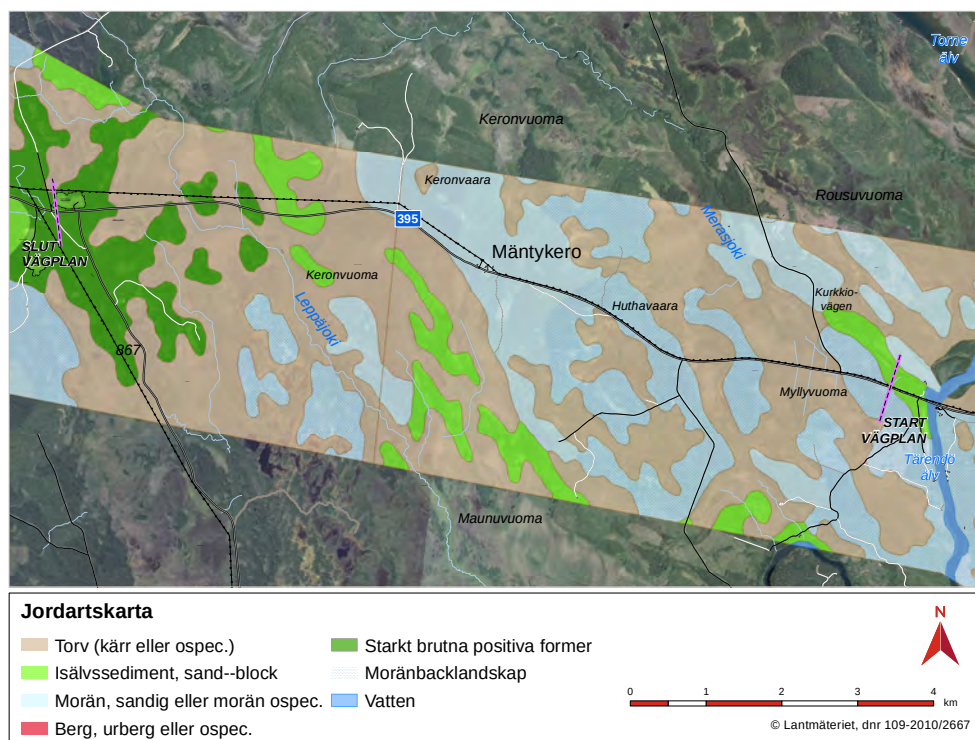
2.5 Geotekniska förutsättningar

Geotekniska förhållanden

Markförhållandena inom vägplaneområdet kännetecknas av låglänta partier med myr och ängsmark varvat med fastare höjdparter av morän. Moränpartierna utgörs generellt av en grusig siltig sandmorän och är bitvis blockig. Moränen kan ses som måttligt tjälfarlig. Kortare partier omfattas även av jordlager med grusig sand samt sandig silt.

Grundvattenytan vid partier med myr och ängsmark förväntas ligga i nivå med markytan och synligt vatten förekommer på några av myrarna. För fastmarkspartierna bedöms grundvattennivån på ca 1,0-6,0 m under markytan.

För mer detaljerad beskrivning se Tekniskt PM Geoteknik.



Figur 2.7 -1 Jordartskarta

Byggnadstekniska förutsättningar

De byggnadstekniska förutsättningarna bedöms som relativt goda om än nödvändiga grundförstärkningar medför schaktningsarbeten. Vid myr och våtmarkspartierna rekommenderas två förstärkningsmetoder beroende på sträcka. Förstärkningsmetoderna är antingen stödbensurgrävning eller hel urgrävning av befintlig torv under vägbanken för att klara stabilitets- och sättningsskrav. På en av myrarna förkommer ett tunnare skikt lera mot djupet och tidig utläggning är nödvändigt.

Vid fastmarkspartierna råder inga stabilitets-eller sättningsproblem. Här måste vägen tjälsäkras genom utskiftning och återfyllning av icke tjälfarlig jord såsom sand eller grus. I områden med närhet till berg kan det bli aktuellt med djup-sprängning för att förhindra stående vatten i bergets ojämnheter.

Nytt bärlager och förstärkningslager kan komma att tas från sidotag. Förekommande morän kan användas i första hand vid släntutfyllnad. Massöverskott från bergschakt används förslagsvis som återfyllning i urgrävningarna.

2.6 Behov av förändringar

Förstudien för väg 395 delen Junosuando - Vittangi visade att bullerskydd bör anläggas då buller- och trafiksäkerhetsproblem kommer att uppstå när Northlands gruva nått full produktion år 2015 och tillhörande malmtransporter kör längs väg 395.

Malmtransporterna kommer att innebära en stor ökning av trafiken, som kommer att pågå dygnet runt. Detta innebär ökade barriäreffekter, minskad trafiksäkerhet och tillgänglighet samt ökade bullerstörningar i bostäder längs vägen.

Väg 395 ytstandard och bärighet kommer kraftigt att försämrats av den ökade tunga trafiken, vilket innebär att det krävs åtgärder i vägsystemet för att få ett fungerande transportsystem.

2.7 Ändamål och projektmål

Ändamålet med vägplan väg 395 delen Junosuando - Masugnsbyn är att:

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

Detta ska ge en säker trafikmiljö och en god boendemiljö för boende längs sträckan. Detta bidrar med en kostandseffektiv och säker väg för både malmtransporter, övrig trafik och boende längs sträckan.

Vägplanens samrådsunderlag (förstudien) har klarlagt problemsituationen och utgjorde underlag då länsstyrelsens fattade beslut om betydande miljöpåverkan (2012-06-29).

I denna vägplan redovisas teknisk standard samt planförslag för väg 395, delen Junosuando - Masugnsbyn. En miljökonsekvensbeskrivning för *väg 395, delen Junosuando - Masugnsbyn*, BD-109134-395, godkändes av Länsstyrelsen 20 februari 2014.

2.7.1 Projekt mål inom MaKS

Här redovisas de projekt mål som gäller för hela MaKS-projektet, och i dessa har transportpolitikens mål inarbetats.

De miljö kvalitetsmål som är relevanta för projektet är Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Giftfri miljö, Levande sjöar och vattendrag, Grundvatten av god kvalitet, Myllrande våtmarker, Levande skogar, Ett rikt odlingslandskap, God bebyggd miljö, Ett rikt växt- och djurliv. För mer information om övergripande mål och strategier, se samrådsunderlag.

Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Med utgångspunkt från det transportpolitiska målet har projektmålen grupperats under Funktion, Hänsyn och Ekonomi.

Funktion – Tillgänglighet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Projekt mål Samhällsutveckling

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.

Projekt mål Genomförandetid

Säkerställa malmtransporter 2013 och att identifierade åtgärder genomförs enligt överenskomna tidplaner.

Projekt mål Funktion

Transportlösningarna fyller såväl näringslivets som övriga samhällets behov i närtid och möjliggör långsiktigt kostnadseffektiva och robusta gods- och persontransporter.

Hänsyn - Säkerhet, miljö och hälsa

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och ökad hälsa uppnås. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt.

Projekt mål Klimat och resurseffektivitet

Söka klimatneutrala och resurseffektiva transportlösningar genom en ständig optimering av infrastruktur och transportteknik.

Projektmål 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.

Projektmål Natur- och kulturmiljö

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.

Projektmål Trafiksäkerhet

Både resenärer och boende har en säker trafikmiljö under såväl byggtid som drift av transportsystemet.

Ekonomi

Transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt lönsam och långsiktigt hållbar.

Projektmål Kostnad

Såväl investerings/åtgärds kostnad som drift- och underhållskostnad ska vara kostnadseffektiva och acceptabla på kort sikt.

Projektmål Samhällsekonomi

Åtgärderna ska vara samhällsekonomiskt effektiva och långsiktigt hållbara.

2.8 Hela utbyggnadsprojektet och projektets del i detta

Vägplan Väg 395 Junosuando - Masugnsbyn är en del av MaKS-projektet. Denna vägplan avser detaljutformning av vägsträckan samt att definiera markbehovet. I avsnitt 2.1 beskrivs MaKS-projektet i sin helhet.

2.9 Påverkan på Natura 2000-områden och andra riksintressen

Projektet bedöms inte påverka bevarandestatusen för Natura 2000-arter eller -naturtyper i Leppäjoki på ett betydande sätt då skyddsåtgärder genomförs och påverkan på vattendraget är liten. Därför bedöms också att ingen påtaglig skada uppstår för riksintresset. Uttern gynnas av åtgärderna jämfört med nollalternativet. Bedömningen är att ingen Natura 2000-prövning krävs.

Projektet bedöms inte medföra påtaglig skada för kärnområde av riksintresse för rennäringen, konsekvenserna för den enskilda samebyn är måttliga. Området kommer fortsatt att kunna nyttjas av samebyn.

2.10 Planens överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler och miljökvalitetsnormer

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 objekt-specifika miljökrav för entreprenaden. Detta berör hänsynsreglerna i 2 § (kunskapskravet), 3 § (försiktighetsprincipen och principen om bästa möjliga teknik), 5 § (hushållnings- och kretsloppsprinciperna) och 4 § (produktvalsprincipen).

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

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

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

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

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.

Aktuell del av Leppäjoki saknar fastställd miljö kvalitetsnorm, men fastställd miljö kvalitetsnorm finns ca 4 km nedströms i vattendraget. Grundvattenförekomst med fastställd miljö kvalitetsnorm finns i området.

Projektet bedöms inte ha någon långsiktig påverkan på vattenkvaliteten då endast tillfälligt arbete i vattnet kommer att utföras. Inte heller bedöms grundvattnet påverkas om skyddsåtgärder gällande lokalisering av etableringsytor följs.

Trafikverket anvisar endast vägområdet och vissa ytor med tillfällig nyttjanderätt som arbetsområde. Om ytterligare mark behövs ansvarar entreprenören för val av plats och att erforderliga avtal och tillstånd anskaffas. Sådana platser lokaliseras i samråd med kommun och markägare. Grundvattenförekomsten samt mark i anslutning till vattendrag bör undvikas.

3. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

3.1 Åtgärdsvalsstudier

Under hösten 2011 genomförde Trafikverket Åtgärdsval Kaunisvaara- Malmbanan och Pajala med omnejd. I detta projekt deltog företrädare för Trafikverket, Northland Resources AB, PEAB, Nordiska investeringsbanken, Svevia, Pajala kommun, Pajala utveckling AB, Gällivare kommun, Kiruna kommun samt Länsstyrelsen i Norrbottens län.

Under åtgärdsvalsprocessen blev det tydligt att de allmänna vägar som finns i området måste användas för att nå en fungerande transportkedja till år 2013 när gruvdriften kommer igång. En genväg mellan Kaunisvaara och Junosuando, förbifarter för bland annat Vittangi, samt upprustning av de befintliga vägarna, så att dispens för 90 tons fordon är möjlig, gav störst måluppfyllelse. I åtgärdsval benämns detta som Åtgärds paket 3.

3.2 Val av lokalisering

Förstudie

I förstudien *Väg 395 delen Junosuando - Vittangi* studerades möjliga lösningar med hjälp av fyrstegsprincipen. Trafikverket gjorde bedömningen att en kombination av steg 1-4 åtgärder krävs för att tillgodose de transportpolitiska målen.

Två alternativ utreddes:

- Alternativ 1 innebär att malmtransporterna går på befintlig väg med fullständiga bärighets- och breddningsåtgärder med syftet att malmtransporterna ska gå på vägen under överskådlig tid.
- Alternativ 2 innebär delvis full upprustning av befintlig sträckning och förbifart Masugnsbyn.

Utvärderingen visade på störst måluppfyllelse för projektet vid alternativ 2. Trafikverket tog ställning till att projektet ska drivas vidare som vägplan enligt

alternativ 2 och ta fram vägplan för befintlig väg inom den korridor som tagits fram i den fördjupade förstudien. För denna sträcka innebär det i huvudsak upprustning av vägen i befintligt läge.

Vägplan

I förstudien definierades en korridor som följer befintlig väg. 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, samt störningar i den bebyggelse som finns i och nära vägkorridoren.

Vägen byggs i huvudsak om i befintligt läge, förutom vid Leppäjoki där 1,2 km ny väg byggs för att anpassas till brons nya läge. Lokalisering av den nya bron har valts utifrån lämpliga markförhållanden samt möjlighet till utterpassage. Vid val av plats för ny bro har naturvärden i form av våtmarker inte gått att undvika. Ny bro anläggs i ett område som sedan tidigare är påverkat av omgrävning och en gammal vägkropp.

Naturvärden längs sträckan består i våtmarker av olika slag (sumpskog, rikkärr, blandkärr och blandmyr) samt artrika vägkanter vid Mäntykero. Där så varit möjligt har hänsyn tagits genom att vägen breddas på motsatt sida.

Där vägen passerar nära befintlig bebyggelse med fastighetsutfarter och nivå-skillnader kommer breddningen att anpassas på ett lämpligt sätt. Så sker vid Mäntykero där allén lämnas intakt.

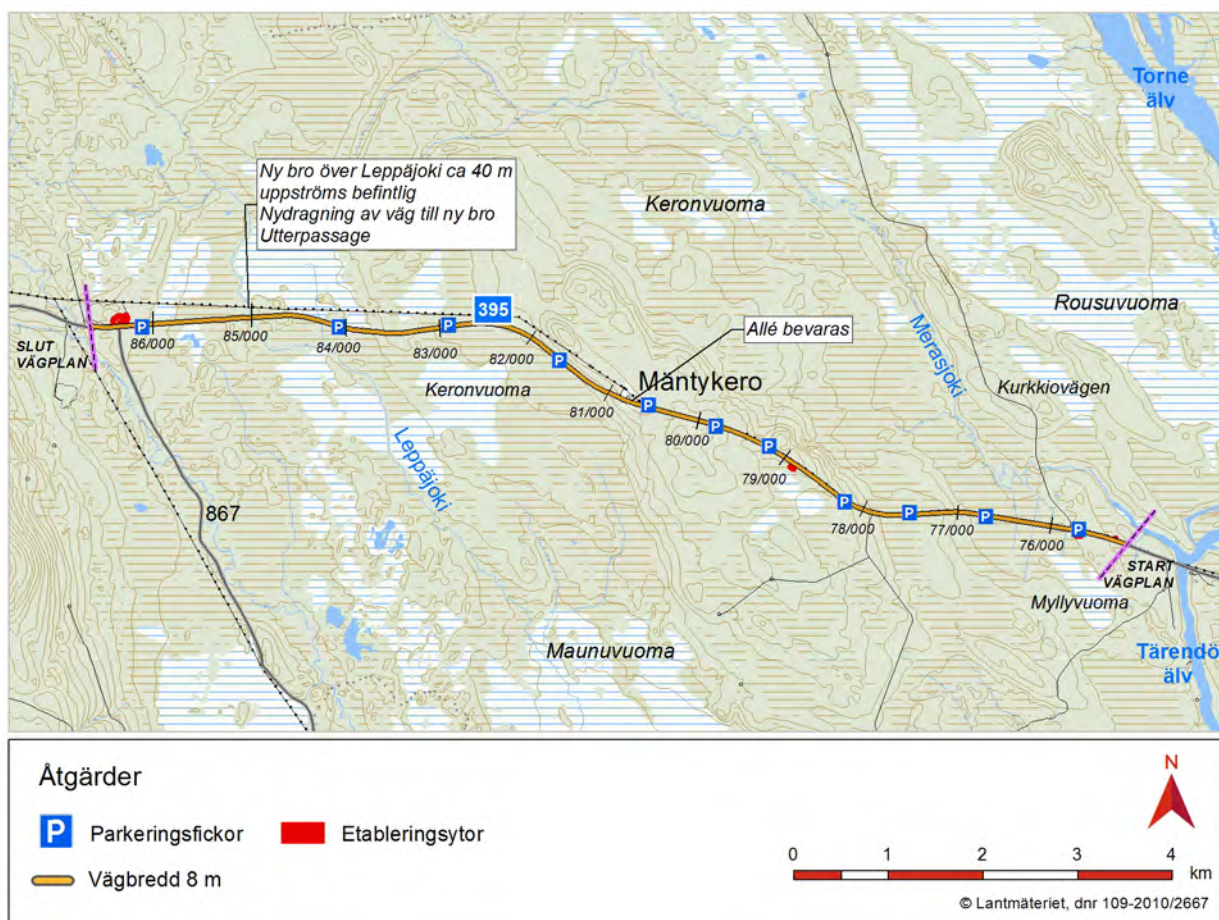
3.3 Val av utformning

Utformning av vägen följer Trafikverkets krav för vägar och gators utformning (VGU). Trafikmängden på vägen är dimensionerande för vilken vägbredd och hastighet som väljs. Hänsyn har även tagits till förutsättningen att 90-tons malmtransporter ska trafikera vägen under överskådlig tid.

Breddningen av vägen kan göras på olika sätt. Vid val av sida för breddningen och olika slags förstärkningsåtgärder har angränsande tomtmark och infarter varit faktorer som beaktats.

3.3.1 Vägplanens omfattning

Vägplanen sträcker sig väster om Junosuando med startsektion 75/300 ca 0,75 km väster om Tärendöälv fram till slutsektion 86/477 ca 2 km öster om byn Masugnsbyn. En sträcka på ca 11,2 km. Den nya vägens belagda bredd blir 8,0 m på hela sträckan. Vägen byggs i huvudsak om i befintligt läge, förutom vid Leppäjoki där ny väg byggs för att anpassas till brons nya läge. Den nya brons placering blir norr om befintlig. Vägen är utformad och dimensionerad enligt gällande regelverk, Trafikverkets publikation 2012:179 (TRVK Vägars och gators utformning).



Figur 3.3-1 Vägplanens omfattning.

3.3.2 Typsektioner

Typsektionen är utformad och dimensionerad enligt gällande regelverk, Trafikverkets publikation 2012:179 (TRVK Vägars och gators utformning).

Säkerhetszonen för väg 395 är utformad utifrån de krav som gäller för nybyggnation samt referenshastigheten 100 km/h och årsdygnstrafiken 500 ÅDT.

Med säkerhetszon menas det område utanför vägbanekant som ska vara fritt från fysiska hinder i form av fasta oeftergivliga föremål högre än 0,1 m ovan släntnivå. Se även ritning typsektion 2 03 T 04 01.

Beteckning	Sträcka	Referens hastighet	Körbana	Stödremsa	Sidoområde
Väg 395	75/300 - 86/477	100 km/h	8 m	0,25 m	Innerslän 1:3, Ytterslän 1:2.

Tabell 1 Typsektioner

3.3.3 Plan- och profilstandard

Plan- och profilstandarderna för väg 395 är vald utifrån referenshastighet 100 km/h.

Beteckning	Minsta horisontalradie	Minsta konkava vertikalradie (m)	Minsta konvexa vertikalradie (m)	Största lutning längdled (%)
Väg 395	850	- 5 500	5 500	3,8

Tabell 2 Plan- och profilstandard.

3.3.4 Korsningar och anslutningar

Det finns 1 st korsning längs vägplanens sträckning, mot väg 867 mot Täreändö.

Längs sträckan finns även ett antal enskilda anslutningar. Dessa anpassas till höjden på färdig väg. Nedan listas enskilda anslutningar som föreslås spärras och flyttas.

- Infart 80/786 höger föreslås spärras och flyttas till 80/728 höger.
- Infart 82/572 höger föreslås spärras och flyttas till 82/525 höger.
- Infart 83/360 höger och vänster föreslås spärras och flyttas till 83/440 höger och vänster.
- Infart 84/942 vänster föreslås spärras och föreslås flyttas till 84/870 vänster.
- Infart spärras 85/153 vänster föreslås spärras och flyttas till 85/230 vänster.

3.3.5 Geologi och geoteknik

Vid bedömning av geotekniska förutsättningar har hänsyn tagits till jordartskartor, uppmätt befintlig vägstandard och geotekniska undersökningar.

Delar av sträckan har uppvisat större ojämna tjällyftningar och i dessa områden bör den tjälfarliga jorden skiftas ut för att uppnå god vägstandard.

För befintlig väg över myr- och ängsmark gäller generellt att torven är kvar under befintlig vägkropp. Torvmäktigheten bedöms till mellan 0,5-2,0 m men uppnår som mest ca 4,0 m utanför vägbanken. Torven underlagras antingen av silt eller siltig sandmorän. För att få tillfredsställd vägstandard med avseende på sättningar och stabilitetskrav rekommenderas antingen stödbensurgrävning eller hel urgrävning till fast botten, beroende på sträcka.

Vid schaktning i samband med myr- och ängsmarkspartierna kan den höga grundvattennivån medföra problem. Detta gäller framförallt i områden med silt som vid exempelvis det nya broläget över Leppäjoki. Silten är flytbenägen och åtgärder i form av grundvattensänkning eller spont kan bli nödvändigt.

Grundvattnet bedöms inte utgöra några problem i samband med förstärkningsåtgärderna vid fastmarkspartierna.

Vid en skärning på sträckans mittenparti påträffas berg i dagen och bergschakt kommer bli nödvändigt. Berg finns även relativt nära projekterad dikesbotten, ca 1,6 m, i ett närliggande område men bedöms inte påverka vägkonstruktionen.

För mer detaljerad beskrivning se Tekniskt PM Geoteknik.

3.3.6 Hydrologi och hydroteknik

För att säkerställa vägens livslängd och bärigheten är det viktigt att dräneringen av vägen fungerar. Ytvatten från vägen leds via vägdiken bort och vid behov kommer befintliga trummar att bytas ut och utloppsdiken att rensas.

Diken görs generellt 1,3 meter djupa från vägbana och dock minst 0,3 meter under överbyggnad.

En inventering av brunnar har genomförts längs hela sträckan Kaunisvaara-Svappavaara i enlighet med Trafikverkets publikation 2006:123 "Dricksvattenbrunnar-hantering av mindre vattentäkter utmed vägar". En dricksvattenbrunn har vid inventeringen påträffats i Mäntykero.

Hanteringen av den enskilda brunnen ska följa Trafikverkets publikation 2006:123 "Dricksvattenbrunnar-hantering av mindre vattentäkter utmed vägar".

3.3.7 Kollektivtrafik

Inga busshållplatser anordnas längs sträckan.

3.3.8 Gång och cykeltrafik

Inga speciella anordningar kommer att utföras för gång- och cykeltrafik längs sträckan. Eventuell gång- och cykeltrafik får ske i samtrafik med övrig trafik.

3.3.9 Broar och byggnadsverk

Ny bro anläggs över Leppäjoki. Bron utformas som en plattbro med fri brobredd 8,5 m och en spännvid på ca 13,5 m och total brolängd på ca 22 m. På bägge sidorna under bron anläggs passager för att underlätta för utterpassage. Se även ritning 2 41 K 20 50.

3.3.10 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått beskrivs också i miljökonsekvensbeskrivningen. Miljöförhållandena har varit en faktor som beaktats vid valet av lokalisering, se 3.2.

Vid projekteringen har massbalans eftersträvat. Alla massor som uppfyller kraven på material i olika delar av anläggningen återanvänds inom projektet.

Drifttiden

Bron över Leppäjoki utformas med strandpassage på bägge sidor under bron för utter. Detta minskar barriäreffekten för utter i området.

Vid vägdikenas anslutning till Leppäjoki ska diket avslutas några meter före vattendraget, så att dikesvattnet passerar genom och över naturlig vegetation innan det hamnar i bäcken.

Vid trumläggning i naturliga vattendrag tillses att det inte uppstår vandringshinder för fisk oavsett om vattnet är känt som fiskförande eller inte.

Inga specifika åtgärder för att minska påverkan på hydrologin i våtmarker har bedömts nödvändiga eftersom påverkan även fortsättningsvis kommer att ha samma karaktär och omfattning som idag.

En ny infart till huset i Mäntykero är framtagen i samråd med fastighetsägaren. Infarten till huset kommer att flyttas österut mot Junosuando för att uppnå förbättrad sikt. En befintlig p-ficka vid infarten förlängs så att det finns möjlighet att stanna där innan man svänger. Björkallén i Mäntykero omfattas av generellt biotopskydd. Allén kommer att bevaras och ingen avverkning ska ske. Ny infart får plats ändå. Hänsyn ska tas vid markarbeten intill allén.

Bullerskyddsåtgärder som är bäst lämpade vid respektive hus har föreslagits. Bullerskärmar (plank) är en åtgärd som övervägts som huvudalternativ, eftersom de dämpar ljudnivån både utomhus och inomhus. Oftast erbjuds bullerplank och fasadåtgärder som en kombination, vilken bedöms innehålla inomhusriktnivåerna för de hårdast drabbade fastigheterna. Efter samråd har fastighetsägaren till det bebodda huset i Mäntykero tackat nej till plank, vilket innebär att det inte är säkert att riktnivåerna inomhus kan hållas. Där föreslås fasadåtgärder som dämpar ljudnivån inomhus. Stugan mellan Kurkkiovägen och Mäntykero kommer att flyttas i samråd med fastighetsägaren. Ljudnivåer redovisas i tabell i bilaga 1.

Byggtiden

I samband med grävarbeten runt diken och bäckar ska försiktighetsåtgärder vidtas för att minimera påverkan. Dagvatten från bygget ska tas om hand genom översilning eller infiltration. Vattenkvalitet får inte försämrats.

För de artrika vägkanterna i Mäntykero tas avbaningsmassor från sträckan tillvara och återförs på nya ytterslänter så att återetablering gynnas.

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

För att minimera påverkan på vattendraget kommer grumlande arbeten att ske under perioder med lågvattenföring och låg biologisk aktivitet. Arbeten i vatten bör undvikas maj-juni samt från mitten av september till slutet av oktober.

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

Vid arbeten i närheten av boendemiljöer ska 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.

Under byggskedet hanteras en rad ämnen som vid olycka eller spill kan påverka mark och vatten negativt. 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.

Trafikverkets kommer att ställa miljökrav vid entreprenaden. Uppföljning av dessa krav sker genom entreprenörens egenkontroll, på byggmöten samt vid slutbesiktning.

3.4 Övriga väganordningar

3.4.1 Beläggning

Ny beläggningskonstruktion utgörs av bundet bärlager, bindlager samt slitlager.

För att klara lasterna från de tunga malmtransporterna utgörs den nya beläggningskonstruktionen av flera och tjockare lager än tidigare. Beläggningsens sammansättning och lagertjocklek dimensioneras utifrån de ökade trafiklasterna.

3.4.2 Belysning

Belysning utförs i korsning vid anslutande väg 867 mot Saittarova. Vägarmaturer ska vara väl avskärmade och ha en ljusfärg med god färgåtergivning.

Belysningskrav enligt Vägar och gators utformning, VGU skall uppfyllas.

Armatur ska vara för LED-teknik med välbeprövad konstruktion, avsedd för vägbelysning, färgtemperatur 4000 K.

Belysningspunkterna skall vara placerade så att de ger god visuell ledning och känns naturliga i landskapet och inte störande till trafikanter.

Stolpar skall vara eftergivliga uppfångande, CE märkta, med höjder 8-12m.

3.4.3 Driftväändplatser

Ej aktuellt för denna arbetsplan.

3.4.4 Parkerings- och uppställningsytor

Placeringen av parkeringsfickorna är planerade med hänsyn till att malmtransporterna ska kunna ställas vid sidan av vägen om det skulle krävas stopp i produktionskedjan.

Utformningen av parkeringsfickorna är anpassade till de dispensfordon som kommer trafikera sträckan. Se typritning 2 03 T 04 01.

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). De nya parkeringsfickorna återkommer ca varje kilometer.

3.4.5 Rastplatser

Ej aktuellt för denna vägplan.

3.4.6 Räcken

Vid behov av vägräcken, t.ex. vid branta slänter och oeftergivliga föremål inom säkerhetszonen används generellt vanliga vägräcken med kapacitetsklass N2 av typ balkräcken.

När det föreligger hög risk vid avkörning, vid t.ex. broar, högspänningsledningar och raviner mm väljs högkapacitetsräcken med kapacitetsklass min H2.

3.4.7 Skyltar och signaler

Befintliga skyltar som påverkas flyttas och byts ut vid behov.

3.4.8 Vägmarkeringar

Vägmarkering utförs med mitt- och kantlinjer längs hela sträckan. Mittlinjen utförs räfflad, förutom vid bebyggelse där man av bullerskäl inte bör räffla.

3.5 Andra åtgärder och anordningar

3.5.1 Enskilda anslutnings- och parallellvägar

Enskilda anslutningar mot väg 395 anpassas mot den nya vägens plan och profil, vissa anslutningar kommer spärras och flyttas se 3.3.4 Korsningar och anslutningar. Formalia kring hantering av enskilda vägar redovisas i kapitel 4.3.3.

3.5.2 Jord och luftledning

Flyttningar eller kompletteringar av el-, opto eller teleledningar kan komma att behövas. Ledningar som ligger inom det befintliga vägområdet är ledningsägarans ansvar.

Längs sträckan finns korsande och längsgående ledningar i vägområdet.

3.5.3 Kompensationsåtgärder

Infrastrukturåtgärder innebär alltid ingrepp i landskapet i någon form. När hänsyn och skyddsåtgärder inte är tillräckliga för att undvika eller lindra skada kan det finnas skäl att överväga kompensationsåtgärder. Syftet är att miljökväliten inte ska minska ur ett helhetsperspektiv.

Inga kompensationsåtgärder är föreslagna längs sträckan eftersom det är en befintlig väg som breddas och intrången blir små.

3.5.4 Gestaltning

Enligt väglagen ska en estetisk utformning eftersträvas vid väghållning. Lagen säger också att hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden samt natur- och kulturvärden.

Ett gestaltungsprogram har tagits fram. Landskapet bedöms relativt okänsligt. Generella hänsyn som gäller i hela MaKS-projektet tas och arbetas in vid projekteringen.

4. Konsekvenser av förslaget

4.1 Trafiktekniska konsekvenser

4.1.1 Överensstämmelse med de transportpolitiska målen

Regeringens övergripande mål för transportpolitiken kommer att säkerställas i projektet då det medverkar till att effektiva transporter för människor och gods skapas.

4.1.2 Restid/komfort

De föreslagna åtgärderna i vägplanen medför förbättrade körförhållanden. Vägens förbättrade standard kan även ge en mindre restidsförkortning.

4.1.3 Framkomlighet

De föreslagna åtgärderna i vägplanen bedöms kunna medföra något ökad framkomlighet.

4.1.4 Trafiksäkerhet

Vägområdet har utökats med en säkerhetszon där oeftergivliga föremål tas bort inom vägområdet. Vid anslutningsvägar sker siktröjning. Vägutformningen uppfyller de krav som ställs vid upprustning av befintlig väg och hänsyn har tagits till gällande hastigheter.

4.1.5 Trafikantupplevelser och trafikantservice

Vägen byggs i huvudsak om i befintligt läge och förhållandet till omgivande landskap förändras inte. Vid bro över Leppäjoki, byggs ca 1,2 km ny väg för den nya brons läge. För trafikanterna kommer vägen upplevas större än idag i och med att vägen och vägområdet blir bredare. Nya parkeringsfickor byggs vilka återkommer ca varje kilometer.

4.1.6 Överensstämmelse med planer

De planerade åtgärderna bedöms inte stå i konflikt med aktuella översiktsplaner.

4.2 Miljökonsekvenser

Miljökonsekvenserna beskrivs mer ingående i miljökonsekvensbeskrivningen.

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

I nollalternativet kommer störningar och barriäreffekter längs vägen att öka i och med den ökade trafiken. De boende längs vägen får stora konsekvenser. Måttliga konsekvenser kan uppkomma för rennäringen i kärnområdet i väster samt för naturmiljön i form av barriäreffekt för uter och andra vilda djur. För övriga miljöaspekter blir konsekvenserna små i nollalternativet.

Landskapsbild

Ombyggnaden av vägen medför en liten påverkan på landskapsbilden ur åskådarperspektivet. Vägen byggs i huvudsak om i befintligt läge och förhållandet till omgivande landskap förändras inte. I Mäntykero bevaras allén vid huset genom att vägen breddas på motsatt sida. Björkarna som inte hör till allén strax innan sektion 80/800, kommer att avverkas på grund av säkerhetsområde.

För trafikanterna kommer vägen att få en större skala än idag i och med att vägen och vägområdet blir bredare. Vägens karaktär påverkas genom att markvegetationen som idag går ända fram till asfalten tas bort. Påverkan på de estetiska värdena kommer att vara störst under och direkt efter byggtiden. Med tiden etableras vegetation kring vägen som så småningom smälter in på nytt i landskapet. Möjligheten till utblickar från vägen påverkas inte av ombyggnaden. Konsekvenserna kan bli måttliga i början men på längre sikt blir de små.

Naturmiljö

Befintlig bro över Leppäjoki rivs och en ny bro byggs och utteranpassning genomförs. I samband med att den nya bron byggs kommer bäckfåran att grävas om en bit, ca 20 m, där bäckfåran följer den gamla vägkroppen. På så sätt återställs den gamla bäckfåran. I samband med omgrävning av bäcken, rivande av den gamla bron och byggande av den nya kommer grumlande arbeten att uppstå. De långsiktiga konsekvenserna kommer att bli små, men vattendraget kommer att påverkas under byggtiden.

Måttliga konsekvenser uppstår för de våtmarker av klass 1 som ligger intill vägen samt lövsumpskogen och blandkärret som ligger i anslutning till den nya bron i Leppäjoki. Områdena intill bron är sedan tidigare påverkade av avvattningen från en gammal vägkropp. Den lokala påverkan som uppstår bedöms ha liten betydelse för naturvärdena i stort eftersom endast en mindre del av de värdefulla naturområdena berörs.

De artrika vägkanterna kommer att påverkas. På den sida där vägen breddas kommer både inner- och ytterslänt att schaktas bort, vilket innebär att den befintliga växtligheten försvinner. På motsatt sida kan befintlig ytterslänt troligen bevaras till viss del. Avbaningsmassor från sträckan tas tillvara och återförs på nya ytterslänter så att återetablering gynnas. Då blir konsekvenserna för de artrika vägkanterna endast måttliga.

Utanför de utpekade områdena med höga naturvärden blir konsekvenserna för naturmiljön små.

Rekreation och friluftsliv

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

Kulturmiljö

På grund av anpassningar av vägen som görs intill husen i Mäntykero kommer de nyregistrerade kulturlämningarna längs sträckan att påverkas. I Mäntykero breddas vägen på den vänstra sidan i längdriktningen vilket innebär att två av lämningarna kommer att hamna i den nya dikesbotten respektive innerslänt på det nya diket. Detta innebär att de måste tas bort. Den tredje kommer troligen att skadas ytterligare av de åtgärder som genomförs. Lämningarna vid Mäntykero ska dateras innan anläggningsarbetena påbörjas.

Påverkan på tjärdalarna bedöms medföra måttliga konsekvenser eftersom det innebär att ett stycke av byns historiska verksamhet går förlorad och att det sker en fragmentering av kulturmiljön.

Kulturmiljöobjektet bro över Leppäjoki kommer att tas bort i samband med att den nya bron byggs. Bron kommer att dokumenteras och dokumentationsmaterialet kommer att förvaras på lämplig plats i samråd med Länsstyrelsen. Att bron rivs bedöms medföra små konsekvenser eftersom den är lågt klassad och kommer att dokumenteras.

Boendemiljö

Samråd har hållits med de berörda fastighetsägarna i Mäntykero gällande bulleråtgärder. För fastighet Junosuando 1:7 föreslås skyddsåtgärder i form av fasadåtgärder, inventering kommer att ske vid kommande byggskede. Fastighetsägaren för Salmijärvi 1:17, önskar inget bullerplank. Med anledning av detta föreslås endast fasadåtgärder för att minska bullernivåerna inomhus. Detta innebär att utomhusnivån efter genomförda åtgärder kommer att vara oförändrad jämfört med nollalternativet. Byggnaden vid ödehuset i Mäntykero, sektion 80/930, flyttas i samråd med fastighetsägaren före byggstart.

Befintlig avloppsbrunn vid sektion ca 80/800 flyttas.

Bullerskyddsåtgärderna medför att vägplanens konsekvenser blir mindre negativa än nollalternativets konsekvenser. Om det visar sig att bullret inomhus efter vidtagna fasadåtgärder överskrider riktvärdet blir konsekvenserna stora annars måttliga.

En ny infart till huset i Mäntykero är framtagen i samråd med fastighetsägaren. Infarten till huset kommer att flyttas österut mot Junosuando för att uppnå förbättrad sikt. En befintlig p-ficka vid infarten förlängs så att det finns möjlighet att stanna där innan man svänger. Detta ses som en positiv konsekvens för de boende i Mäntykero.

Rennäring

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

Naturresurser

Konsekvenserna för vattenresurser samt jord- och skogsbruk bedöms bli små.

Risk finns för förorening av vattenförekomsten vid en trafikolycka, och trafiken kommer att öka. Vägen får dock en högre standard än idag och en högre klassning vad gäller vägunderhåll, vilket minskar risken. I och med detta görs bedömningen att inga särskilda skyddsåtgärder krävs, utöver de krav som Trafikverket ställer för masshantering och påverkan under byggskedet.

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.

Schakt för utskiftningar i vägen och för slänter och diken har beräknats till ca 180 000 m³. Av detta återanvänds ca 40 000 m³ på slänter m.m. Ca 140 000 m³ blir överskott och behöver transporteras bort. Trafikverket kommer i samarbete med entreprenörerna att arbeta för att massorna kan användas som resurs i angränsande etapp eller något annat byggprojekt. Upplag kommer förmodligen ändå att behövas.

Ca 100 000 m³ friktionsmaterial/grovkorning jord behöver tillföras utifrån. Vägens överbyggnad kräver material av hög kvalitet och här används bergkross, ca 90 000 m³. Inom projektet sker ingen bergschakt och detta kommer att tas från takter. Konsekvenserna blir små, om uppläggning av överskottsmassor sker på ett lämpligt sätt.

Byggskedet

De boende nära vägen och trafikanterna på vägen drabbas av störningarna, i övrigt kan det rörliga friluftslivet och rennäringen påverkas. Då arbetena är tidsbegränsade kommer det sannolikt inte att medföra några bestående effekter på miljön. Tillfällig grumling uppstår i vattendragen. Där vägen passerar tomtmark bedöms konsekvenserna för boende i de berörda husen bli måttliga, i övrigt små.

Om strandskydd, biotopskydd och 12:6-samråd

Byggandet av bron innebär endast en tillfällig påverkan på strandmiljöerna kring broläget. Bron utformas med passage för utter vilket minskar vägens barriäreffekt.

Projektet strider inte mot strandskyddets syften vad gäller djur- och växtliv eller friluftsliv. Fastställelsebeslutet inkluderar prövning enligt bestämmelser om strandskydd.

Björkallén i Mäntykero omfattas generellt biotopskydd. Allén kommer att bevaras och ingen avverkning ska ske. Då allén bevaras och hänsyn tas vid markarbeten bedöms konsekvenserna som små.

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

4.3 Markanspråk och konsekvenser för pågående markanvändning

Ombyggnationen berör i huvudsak skogsmark. Totalt utgör det tillkommande vägområdet för vägplanen ca 18,6 ha, fördelat på 11,8 ha skog, 6,6 ha impediment och 0,2 ha åker.

4.3.1 Vägområde för allmän väg

Vägområdet för allmän väg i vägplanen omfattar förutom själva vägen utrymme för de väganordningar som redovisas i kapitel 3. Dessutom ingår i vägområdet en kantremsa på båda sidor om vägen som är 2 meter i skog.

Kantremsan behövs för att underlätta framtida drift och underhåll av vägen. Den ger utrymme åt bortplogad snö och minskar risken att trädrötter växer in i vägkroppen och skadar den. I skogsmark bidrar kantremsan också till bättre säkerhet då sikten gynnas. Dessutom torkar vägytan snabbare och mindre löv, barr och grenar hamnar på den.

I vägområdet ingår även det utrymme som krävs för vägens säkerhetszon. Med säkerhetszon menas det område utanför stödremsan vid sidan om vägbanan som ska vara fritt från fysiska hinder i form av fasta oeftergivliga föremål. I det fall säkerhetszonen är bredare än utrymmet för vägen med dess väganordningar samt kantremsa går vägplanens vägområdesgräns vid gränsen för säkerhetszonen och ingen extra kantremsa läggs till.

På illustrationskartorna framgår befintligt och nytt vägområde. Det är det tillkommande vägområdet som är angivet i fastighetsförteckningens arealberäkning, det vill säga det som ligger utanför det befintliga vägområdet för allmän väg.

Nytt vägområde för allmän väg enligt denna vägplan omfattar cirka 18,6 ha.

Vägområde för allmän väg med vägrätt

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av en upprättad och fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in.

Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om man inte har träffat någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada. Värdetidpunkten för intrånget är den dag då marken togs i anspråk. Den slutliga ersättningen räknas upp från dagen för ianspråktagandet med ränta och index tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol.

Vägområde inom detaljplan

Denna vägplan berör ingen detaljplan.

Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt

Vägrätt innefattar normalt rätt för väghållaren att nyttja marken för vägändamål, trots att annan har äganderätt till fastigheten. Dessa rättigheter kan inskränkas.

Väghållaren har, inom markerat område för inskränkt vägrätt endast rätt att rensa befintliga diken omfattande totalt ca 2,7 ha. I övrigt får markägaren använda marken så länge som denna användning inte medför negativ påverkan på vägens eller väganordningens utformning eller funktion.

Följande fastigheter berörs:

Kiruna Masugnsbyn 6:3, Kiruna Masugnsbyn 6:4, Pajala Junosuando 2:4, Pajala Junosuando 2:5, Pajala Junosuando 2:8, Pajala Junosuando 5:70, Pajala Junosuando 12:2, Pajala Junosuando 12:38, Pajala Junosuando S:9, Pajala Junosuando S:23, Pajala Salmijärvi 1:20.

4.3.2 Område med tillfällig nyttjanderätt

I vägplanen föreslås att 1 ha mark tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Dessa områden har markerats på plankartor. Området/områdena kommer att användas för informationstavlor, etableringsytor samt byggvägar. Nyttjanderätten ska gälla under byggnadstiden till och med godkänd slutbesiktning av projektet i sin helhet. Marken kommer att återställas innan den återlämnas.

4.3.3 Område för enskild väg

Enskilda vägar ingår inte i faställelsebeslutet för vägplanen utan hanteras i en särskild lantmäteriförrättning där det slutliga läget bestäms. Väghållaren söker och står för kostnader för förrättning enligt anläggningslagen. Ersättningsfrågorna hanteras i enlighet med 58-60 samt 66 §§ väglagen.

Förslag till förändring av enskilda vägar illustreras på illustrationskartor.

4.3.4 Förändring av allmän väg

Vägförslaget innebär att den del av väg 395 (sektion 84/580 – 85/580), som inte sammanfaller med den nya vägsträckningen utgår ur allmänt underhåll (plankartor 2 03 T 02 08, 2 03 T 02 09). Vid 75/800 återgår mindre vägområde ur allmänt underhåll (plankarta 2 03 T 02 01).

Vägdelar som kommer att utgå ur allmänt underhåll rivs och återställs till naturmark liknande omgivande mark (illustrationskarta 2 03 T 05 09). Marken återgår till markägaren, vilket för denna vägplan är ca 1 ha.

5. Genomförande och finansiering

5.1 Formell hantering

Denna vägplan kommer att hållas tillgänglig för granskning och genomgå fastställelseprövning. Under granskningstiden kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett utlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att väghållningsmyndigheten reviderar vägplanen. De sakägare som berörs av revideringen kommer då att kontaktas och får ta del av ändringen. Är revideringen omfattande kan ny granskning behöva göras.

Vägplanen och utlåtandet översänds till Länsstyrelsen som yttrar sig över vägplanen. Därefter begärs fastställelse av vägplanen.

De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat utlåtandet. Efter denna så kallade ”kommunikation” kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen.

När beslut att fastställa vägplanen tas kommer beslutet att kungöras. Beslutet kan överklagas till regeringen. Vägplanen vinner laga kraft om ingen överklagar fastställelsebeslutet inom tiden för överklagande.

Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur vägplaner ska granskas och fastställas regleras i 17-19 §§ väglagen och 15-27 §§ vägförordningen.

5.1.1 Fastställelsebeslutets omfattning

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på plankartorna samt de villkor som tas upp i beslutet.

5.1.2 Rättsverkningar av fastställelsebeslutet

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Väghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Väghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt.
- Väghållaren erhåller också en tidsbegränsad nyttjanderätt (tillfällig nyttjanderätt) till mark eller utrymme i samband med byggandet av vägen för t.ex. tillfälliga upplagsplatser. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.
- Fastställelsebeslutet inkluderar prövning enligt bestämmelser om strandskydd.

5.2 Genomförande

Trafikverket är ansvarig för såväl planeringen som genomförandet och handläggandet av marklösenfrågor, detaljprojektering och byggande, inklusive upphandling av olika konsulter och entreprenörer.

Formell handläggning av vägplanen kommer att ske under våren 2014. Under förutsättning att vägplanen vinner laga kraft är ombyggnationen planerad att starta hösten 2014.

5.2.1 Fastighetsrättsliga frågor

När vägplanen vunnit laga kraft ger den vägbyggaren rätt att ta mark i anspråk med vägrätt enligt 30 § väglagen (1971:948).

Mark i närheten av vägen, som har avsatts för tillfälliga behov i samband med byggandet av vägen, får tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt enligt 35 § samma lag.

Markanspråk redovisas på plankartorna, flik 1. Fastighetsägare och arealer redovisas i fastighetsförteckningen, flik 6.

5.2.2 Bygghandling

Arbetet med bygghandlingen kommer att påbörjas under våren 2014.

5.2.3 Dispenser och tillstånd

Under vägplanens framtagande har följande behov av tillstånd och dylikt identifierats. Ytterligare tillstånd/anmälningar etc. kan komma att identifieras i senare skeden. Listan ska således inte betraktas som heltäckande.

För byggande av den nya bron och rivning av den gamla bron över Leppäjoki kommer anmälan om vattenverksamhet att upprättas.

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

5.2.4 Produktion

Bygghandlingen innehåller de tekniska handlingar som krävs för att man ska kunna bygga vägen. Innan produktionen startar informeras alltid de berörda. Entreprenaden kan starta när vägplanen har fastställts och vunnit laga kraft.

Ett vägbygge innehåller flera av eller alla följande arbetsmoment:

- Platsbesök och etablering
- Trädfällning, röjning
- Terrassering (jordschakt, urgrävning, fyllning)
- Ledningsomläggningar

- Fyllning överbyggnadsmaterial
- Markförstärkningsarbeten (till exempel erosionsskydd och tryckbank)
- Räckan, bullerplank/vall
- Beläggningsarbeten
- Skyltning, linjemålning

Vid ett vägbygge måste ofta stora mängder jord och bortsprängt berg transporteras. Transporter inom ett arbetsområde eller till och från vägbygget kan ske på flera olika sätt, till exempel med truckar och lastbilar av olika storlek.

Trafikföring under byggnadstiden

Arbetet kan komma att innebära inskränkningar i framkomligheten.

Under byggtiden kommer väg 395 att vara öppna för allmän trafik. Malmtransporter med dispens för 90-tonsfordon kommer att gå kontinuerligt mellan Kaunisvaara och omlastningsstationen i Pitkäjärvi utanför Svappavaara. Antalet lastbilar ökar successivt under år 2013 samt 2014 för att år 2015 nå full produktion.

Inskränkningar i hastighet, tillfälliga väganordningar, med till exempel signalreglering för stopp och trafik i ett körfält, kan bli aktuella under byggskedet. I byggskedet upprättas trafikanordningsplaner och arbetsmiljöplaner av entreprenören. Information till närboende och allmänhet ska ske i god tid innan arbetet påbörjas.

5.2.5 Kontroll och uppföljning

Den miljöhänsyn och föreslagna skyddsåtgärder som tas upp i denna vägplan 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.

En noggrannare inventering av enskilda vattentäkter ska ske under bygghandlingsskedet, så att planerade åtgärder ej påverkar vattentillgångar eller vattenkvalitet negativt. Provtagning i eventuella brunnar ska ske innan arbeten påbörjas och efter ombyggnad. Påverkan på vatten ska förebyggas. Om arbetena medför försämrad vattenkvalitet ska detta åtgärdas. Hanteringen kommer att följa Trafikverkets publikation 2006:123 "Dricksvattenbrunnar – hantering av mindre vattentäkter utmed vägar".

Utterpassagen ska kontrolleras för att säkerställa dess funktion. Viltolyckor och renpåkörningar bör följas upp. Någon övrig effektorienterad uppföljning anses inte vara motiverad, då de förväntade miljökonsekvenserna är små.

5.2.6 Samhällsekonomi

I förstudien gjordes en samlad bedömning av alternativ 1, upprustning befintlig sträckning och alternativ 2, upprustning befintlig sträckning vid byggnation av genväg. Projekt målet Samhällsekonomi utvärderades för hela vägsystemet från Kaunisvaara till Svappavaara.

Den samhällsekonomiska bedömningen av alternativen grundade sig på den utvärdering som gjorts i åtgärdsvalsstudien och visade att alternativ 2 var mer samhällsekonomiskt lönsamt. Utöver detta har inga ytterligare samhällsekonomiska bedömningar gjorts.

5.3 Finansiering

Projektet finansieras genom Trafikverkets nationella plans bärighetsanslag.

Den kalkylerade totalkostnaden för detta vägprojekt uppgår till cirka 103,1 Mkr enligt 2012 års prisnivå.

I totalkostnadsprognosen ingår förutom bedömd entreprenadkostnad även kostnader för projekt administration, utredning och projektering, byggledning samt risker och osäkerheter.

6. Källor

6.1 Tryckta referenser

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.

Trafikverket. 2012. Förstudie. Väg 395 Junosuando - Vittangi, 2012-09-10.

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

Vectura. 2012. PM Förutsättningsanalys Rennäring.

Vectura. 2012. PM Förutsättningsanalys Vilda djur.

Vectura. 2012. PM Förutsättningsanalys Torne och Kalix Älvsystem.

6.2 Elektroniska referenser

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

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

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

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

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

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

Redovisning av bullerberäkning

Redovisning av bullerberäkning											
Längdmätning	Namn	Våning	Nuläge		Nollalternativ		Föreslagna bullerskyddsåtgärder + anm.	Framtid prognos år 2015			
			Ljudnivå före vätgård (år 2009)		Ljudnivå med ökad malntrafik utan vätgårder			Ljudnivå efter vätgård inklusive föreslagna bullerskyddsåtgärder			
			Ekv ute vid fasad	Max ute vid fasad	Ekv ute vid fasad	Max ute vid fasad		Ekv ute vid fasad	Ekv inne*	Max ute vid fasad	Max inne*
78/000	S:30	Bv	58	80	69	87	Inga bullerskyddsåtgärder. Sluga kommer att flyttas.	68	43	87	62
80/760	SALMIJÄRVI 1:17>1, hus 1	Bv	54	75	65	83	Fasadåtgärder. Fastighetsägare tackat nej till plank.	64	<30	83	<45
80/760	SALMIJÄRVI 1:17>1, hus 1	V 1	55	75	65	83	Fasadåtgärder. Fastighetsägare tackat nej till plank.	65	<30	83	<45
80/780	SALMIJÄRVI 1:17>1, hus 2	Bv	45	64	55	72	Används ej som bostadshus. Inga bullerskyddsåtgärder aktuella.	56	31	72	47
80/780	SALMIJÄRVI 1:17>1, hus 2	V 1	49	67	59	75	Används ej som bostadshus. Inga bullerskyddsåtgärder aktuella.	59	34	75	50
80/920	JUNOSUANDO 1:7>1	Bv	56	77	67	86	Skyddsåtgärder i form av fasadåtgärder föreslås, inventering kommer att ske vid kommande byggskede.	66	41	85	60
80/920	JUNOSUANDO 1:7>1	V 1	57	77	68	85	Skyddsåtgärder i form av fasadåtgärder föreslås, inventering kommer att ske vid kommande byggskede.	67	42	85	60

*) Inomhusnivåerna där fasadåtgärder föreslås har redovisats med <30 resp. <45. Riktvärdena bedöms inte överskridas men den exakta siffran beror bl.a. på vilka åtgärder som blir aktuella.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 890, 971 25 Luleå
Telefon : 0771-921 921, Texttelefon: 0243-750 90

www.trafikverket.se