

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Projekt Malmtransporter, Kaunisvaara–Svappavaara

Delen väg 395 Autio–Anttis

Pajala kommun, Norrbottens län

Datum: 2020-02-28

Objektnummer:109132



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Projekt Malmtransporter Kaunisvaara–Svappavaara, delen väg 395 Autio-Anttis

Dokumentdatum: 2020-02-28

Ärendenummer: TRV 2012/64898

Objektsnummer: 109132

Kontaktperson: Gun-Marie Mårtensson, Trafikverket

Konsult: Sweco

Innehåll

SAMMANFATTNING	4
SAMRÅD I PLANLÄGGNINGSPROCESSEN	4
PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	5
SAMRÅDSKRETS	5
SAMRÅDSKRETS I FÖRSTUDIEN	5
SAMRÅDSKRETS I VÄGPLANEN	5
SAMRÅD I FÖRSTUDIEN	6
SAMRÅD MED RENNÄRINGEN	6
SAMRÅD MED ALLMÄNHETEN	7
SKRIFTLIGA SYNPUNKTER FRÅN MYNDIGHETER OCH ORGANISATIONER	10
SAMRÅD I VÄGPLANEN	14
SAMRÅD MED MYNDIGHETER OCH ORGANISATIONER	14
SAMRÅD MED ALLMÄNHETEN	14
SKRIFTLIGA SYNPUNKTER FRÅN ENSKILDA SAKÄGARE	14
SKRIFTLIGA SYNPUNKTER FRÅN MYNDIGHETER OCH ORGANISATIONER	16
MUNTliga SAMRÅD OM BULLERPLANK	17
SYNPUNKTER SOM INKOM VID TIDIGARE GRANSKNING	18
SKRIFTLIGA SYNPUNKTER FRÅN ENSKILDA SAKÄGARE	18
SKRIFTLIGA SYNPUNKTER FRÅN LEDNINGSÄGARE, MYNDIGHETER OCH ORGANISATIONER ..	18
SAMRÅD I VÄGPLANEN FRÅN 2019	20
SAMRÅD MED MYNDIGHETER OCH ORGANISATIONER	20
SAMRÅD MED LEDNINGSÄGARE	21
SAMRÅD MED ALLMÄNHETEN	21
SKRIFTLIGA SYNPUNKTER FRÅN ENSKILDA SAKÄGARE	21
SKRIFTLIGA SYNPUNKTER FRÅN MYNDIGHETER OCH ORGANISATIONER	23
SAMRÅD OM BULLERSKYDDSÅTGÄRDER	24

Sammanfattning

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

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

Denna samrådsredogörelse omfattar de samråd som genomförts både när projektet initierades under 2012 (från förstudien och vägplanen) samt de samråd som genomförts sedan projektet återupptagits under 2019. Samrådsredogörelsen omfattar även en sammanfattning av det granskningsutlåtande som upprättades efter att aktuell vägplanen var utställd för allmänhetens granskning under början av 2014.

Samråd i planläggningsprocessen

Samråd syftar till en kommunikation och innebär att Trafikverket fortlöpande ska ta tillvara på de synpunkter som framställs under hela planeringsarbetet. Samråd kan ske såväl muntligt som skriftligt. I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter och yttranden som framställts från allmänhet och myndigheter samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

De muntliga och skriftliga kontakter som sker med myndigheter, sakägare och allmänhet kallas samråd. Samråd pågår under hela planläggningsprocessen fram till att vägplanen ställs ut för allmänhetens granskning.

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

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

Planläggningsbeskrivning

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

Samrådskrets

Samrådskrets i förstudien

Samråd har hållits med Länsstyrelsen i Norrbottens län, Pajala kommun, berörda myndigheter, berörd allmänhet och berörda organisationer.

Samrådskrets i vägplanen

Samråd har hållits med Länsstyrelsen i Norrbottens län, Pajala kommun, berörda myndigheter, berörd allmänhet, berörda organisationer, ledningsägare samt enskilt berörda.

Samråd i förstudien

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

Utbredningsområdet för vägplanen omfattas av förstudien Väg 395, delen Autio-Tornefors. Trafikverket annonserade i tidningarna Norrländska Socialdemokraten (NSD) och Norrbottenskuriren den 24 mars 2012. Förstudien har funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida sedan den 28 mars 2012. Samrådstiden för skriftliga yttranden angående förstudien var under perioden 28 mars till 20 april 2012.

Samrådsmötet hölls i Träffen i Anttis den 28 mars 2012. Efter Trafikverkets genomgång av utredningsläget och föreslagna åtgärder vidtog fråge- och diskussionsstund med mötesdeltagarna. De synpunkter som framfördes muntligt vid mötet noterades och diariefördes som inkomna yttranden. Dessa finns att läsa nedan.

De skriftliga yttranden som kommit in under samrådstiden finns sammanfattade i denna samrådsredogörelse. Det är fem privatpersoner, Muonio, Sattajärvi, och Tärendö samebyar samt Pajala kommun som yttrat sig över förstudien.

Trafikverket har kommenterat yttrandena.

Samrådsredogörelsen innehåller även sammanfattningar av de protokoll som förts vid samrådsmötena. Samrådsredogörelsen tillsammans med förstudien har utgjort den förslagshandling som ligger till grund för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Efter länsstyrelsens beslut har Trafikverket tagit ställning till att projektet ska drivas vidare.

Samråd med rennäringen

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

Muonio sameby, datum 2012-03-01

Muonio sameby kan komma att förlora mark i och med den nya renskötselkonventionen och en eventuell genväg mellan Kaunisvaara och Junosunado bidrar till ytterligare markförlust, vilket bekymrar samebyn. Även om samebyn inte idag påverkas så mycket av den förändrade trafiksituationen på väg 99 och 395 så oroar man sig för att renpåkörningar kommer att öka. Man påpekar även att förutsättningarna för renbete och kalvning kan förändras så att den ökade trafiken i framtiden kan komma att innebära problem för samebyn. Rutinerna vid renpåkörningar måste tydliggöras för att minska merarbete för renskötarna och lidande för renarna.

Sattajärvi sameby, datum 2012-03-01

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

Tärendö sameby, datum 2012-02-29

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

Vittangi sameby, datum 2012-02-29

Det finns en stor oro för hur renskötselkonventionen kommer att slå mot samebyn tillsammans med effekterna av möjliga framtida gruvetableringar och ökat friluftsliv.

Trafikverkets svar (gäller samtliga samebyar)

Trafikverkets uppdrag är att säkerställa vägnas 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.

Samråd med allmänheten

Synpunkter från allmänna samrådsmöten

Samrådsmötet hölls i Träffen i Anttis den 28 mars 2012. Efter Trafikverkets genomgång av utredningsläget och föreslagna åtgärder vidtog fråge- och diskussionsstund med mötesdeltagarna. De synpunkter som framfördes muntligt vid mötet skrevs ner i minnesanteckningar. Dessa sammanfattas nedan.

Fråga 1

Mötesdeltagarna funderade varför finansiering inte ordnats för att åtgärda översvämningsrisken vid Antinrova, där vägbanken skär av en uttorkad älvfåra. Vid isproppar i Torneälven söker vattnet sig denna väg och vägen har skadats vid ett antal tillfällen och spolats bort några gånger. Förstudie finns upprättad för projektet.

Trafikverket svarade att när vägen åtgärdas inför de kommande malmtransporterna kommer problemen vid Antinrova att åtgärdas. Det kan ske genom brokonstruktion istället för vägbank eller att vägen leds om söder om väg 395. Beslut om detta tas när arbetsplanen upprättas.

Fråga 2

En halv mil väster om Anttis finns svacka där det också kan bli översvämning.

Trafikverket svarade att detta har man kännedom om och tar med åtgärder för detta vid upprättande av arbetsplan.

Fråga 3

Ett problem är att trafiken håller hög hastighet genom byarna och åtgärder de kunde tänka sig var hastighetskamera samt hastighetssänkande åtgärder.

Trafikverket svarade att lastbilarna som kör malmtransporterna kommer att hålla 80 km/timme som maxhastighet och att de kommer att övervakas via GPS.

Fråga 4

Mötesdeltagarna undrade om det är möjligt att sänka hastigheten på vägen.

Trafikverket svarade att om behov finns kan det även bli aktuellt att se över hastigheterna.

Fråga 5

Kommer det att anordnas omkörningsfält, blir vägen trefilig?

Trafikverket svarade att vägen kommer att ha en bredd av ca 8 m och det gör att det blir möjligt att göra omkörningar vid raksträckor. Vägen projekteras för att det ska vara möjligt att köra 100 km/timme, vilket innebär att den ska ha god sikt och säkra sidoområden. Vid branta backar, som vid Masungsbyn projekteras stigningsfält, vilket möjliggör omkörning.

Fråga 6

Mötesdeltagarna undrade varför man inte bygger järnväg direkt.

Trafikverket svarade att planeringsprocessen för järnväg tar lång tid och att det tidigast kan bli aktuellt om ca 10 år. Beslut att utreda järnväg vidare är inte fattat.

Ytterligare synpunkter från mötet

Bland byborna finns en önskan att bebyggelse och bosättning ska ske i byarna, inte bara koncentreras till tätorten Pajala.

Önskemål finns om gång- och cykelväg från Pajala flygplats och västerut. Även i Lovikka finns önskemål och gång- och cykelväg.

Mötesdeltagarna tyckte att det var viktigt med bättre belysning vid vägen genom byarna. De vill gärna se fortsatt samråd med byborna.

Många mötesdeltagare såg stora fördelar i att genvägen mellan Kaunisvaara och Junosuando anläggs.

Viltstråk ritades in på översiktskarta och ställen där älgar och renar passerar och råkar ut för viltolyckor är väster om Antinrova och vid Lovikka.

Skriftliga synpunkter från allmänheten

Totalt inkom fem skriftliga yttranden till Trafikverket från allmänheten efter det genomförda samrådet. Nedan redogörs sammanfattningar av dessa tillsammans med Trafikverkets kommentarer.

Privatperson (1)

Privatpersonen vill informera att det finns ett såg- och snickeri i Anttis, cirka 150 meter från vägen. Företaget har sin utfart mot väg 395 och är orolig att det kan bli problem med transporterna till och från företaget. Även orolig att breddningen inverkar på virkesupplaget. Privatpersonen påpekar att byn norr om Anttis heter Siikavaara och inte Siikarova.

Trafikverkets svar

Utfarter längs sträckan kommer att säkerhetsanpassas.

Privatperson (2)

Privatpersonen tycker att det realistiska alternativet för framtiden är att bygga järnväg mellan Kaunisvaara - Svappavaara. Under en övergångstid är kanske vägalternativet en förutsättning för att snabbt komma igång med verksamheten.

För vägalternativet är privatpersonens krav att fastighetens inomhusmiljö åtgärdas med bullerisolering av fönstren och utomhusmiljön med bullerskärm mellan vägen och fastigheten.

Trafikverkets svar

Trafikverkets uppdrag är att förbättra befintlig väg. Bullermätningar kommer genomföras och nödvändiga bulleråtgärder tas fram individuellt för varje fastighet.

Privatperson (3)

Ett flertal privatpersoner har lämnat in ett gemensamt yttrande. Privatpersonerna påpekar att det är ett stort problem med vibrationer längs väg 395 genom byn Erkheikki. Det finns återkommande sprickor tvärs över vägen och sättningar vid en trumma. Vägen är byggd på finsand som gör att vibrationer fortplantar sig lätt till byggnaderna i vägens närhet. Vid byggnationen av flygplatsen passerade lastbilar med ett mellanrum på 3–4 minuter och saker på hyllor rasade ner. Även timmertransporter ger vibrationer. Vibrationerna har även gjort vattnet grumligt. Vägen har byggts om tre gånger på 60 år och belagts ytterligare några gånger och vattnet har grumlats varje gång.

En trumma som ligger vid två angränsande fastigheter lades om när vägen renoverades och nu har marken kring den tenderat att sjunka mot diket. Även diket mot älven tenderar att bli bredare och djupare.

Privatpersonerna har upplevt problem med höga hastigheter och dödsolyckor.

De önskar att hastigheten sänks till 60 km/h och att en gångväg byggs mellan Erkheikkivägen och vägskelet till Juhonpiti som används flitigt av motionärer och skolbarn. Privatpersonerna vill även att hastighetskameror sätts upp och att Northland ska ha ett kvalitetssystem för transporterna att det inte lönar sig för åkerierna att överträda lagar och interna regler.

Trafikverkets svar

Nödvändiga åtgärder kommer att tas med i arbetsplanen.

Privatperson (4)

Privatpersonen med fastighet vid väg 395 anser att, på grund av de stora trafikökningarna, husets närhet till vägen samt den årligen återkommande översvämningssrisken i Antinrova, är en ny vägsträckning söder om Antinrova det bästa alternativet. De har upplevt två översvämningar, 1997 och 2001, med stora skador på fastigheter och vägen hamnade under vatten i cirka 20 minuter.

Trafikverkets svar

Trafikverket har kännedom om detta och tar med åtgärder för översvämningar vid upprättande av arbetsplan.

Privatperson (5)

Privatpersonen föreslår att det byggs en gång- och cykelväg mellan Pajala tätort och korsningen mellan väg 395 och väg 99 i Autio samt korsningen mellan väg 394 och 395 i Anttis. Privatpersonen föreslår att hastigheten sänks med 10 km/h. Vägen är smal och spårig. Privatpersonen föreslår även att tre cirkulationsplatser anläggs i korsningarna 395/99, 394/395 samt Junosuando/Kangosvägen. Efter rondellerna bör omkörningssträckor skapas. Privatpersonen påpekar att sträckan Autio och Tornefors har många kurvor och dålig sikt och det är osäkra möten främst dagtid på vintern, sommarnätter och vid halt väglag. Privatpersonen vill att P-platser anläggs varannan kilometer. Dessa kan användas för omkörning, vila, parkering. Busshållplatser bör anläggas med bussfickor och busskurer. När trafiken ökar duger inte en skylt vid vägen.

Trafikverkets svar

Nödvändiga åtgärder kommer att tas med i arbetsplanen. Vägen kommer att ha en bredd av ca 8 m och det gör att det blir möjligt att göra omkörningar vid raksträckor och om behov finns kan det bli aktuellt att se över hastigheterna.

Skriftliga synpunkter från myndigheter och organisationer

Nedan sammanfattas samråd och yttranden samt Trafikverkets ställningstaganden från de skriftliga yttrandena som inkommit till Trafikverket från myndigheter och organisationer.

Yttrande från länsstyrelsen Norrbotten

I samband med beslut om betydande miljöpåverkan yttrade sig länsstyrelsen om det fortsatta arbetet. Länsstyrelsen förordar alternativ två. I det fortsatta arbetet inklusive framtagandet av MKB:n bör bland annat följande belysas.

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

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

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

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

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

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

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

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

Det ska även framgå vilket material man avser att använda vid vägbygget och då speciellt inom vattentäktens skyddsområde och inom vattenområdena i övrigt bland annat vid broövergångar MKN (miljökvalitetsnormerna) för de vattenförekomster som påverkas och vilka åtgärder som kommer att vidtas så att dessa inte påverkas negativt.

Eventuella förorenade områden längs med vägprojektet måste redovisas.

Påverkan och konsekvenser för de fornlämningar som finns i vägens omedelbara närhet och som kan komma att beröras av åtgärderna ska beskrivas tillsammans med förslag på skyddsåtgärder. Det är viktigt att redovisa hur bedömningarna har gjorts, även för de närliggande lämningar som har bedömts att inte påverkas. Samma beskrivningar och bedömningar ska göras för utpekade områden, broar och vägar. Man bör även redovisa vilken hänsyn TRV kommer att ta gällande övriga kulturhistoriska lämningar inom området. Det kan vara lämpligt att redovisa lämningarna i en tabell samt med detaljkartor. Om utpekade objekt eller vägar inte kan bevaras ska det anges vilka dokumentationer man avser att genomföra innan bron tas bort och var dokumentationsmaterialet sedan ska förvaras.

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

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

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

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

Trafikverkets svar

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

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

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

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

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

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

Riskhantering kommer att göras i det fortsatta arbetet.

MKB: n kommer att redovisa vilka provningar som kan komma att krävas. Riksintresset för väg 99 har korrigerats enligt länsstyrelsens anvisningar.

Yttranden från Pajala kommun

Pajala kommun anser inte att alternativ ett är lämpligt utan ställer sig bakom alternativ två. En utebliven genväg skulle medföra negativa konsekvenser för Pajala kommun och dess invånare.

Oavsett alternativ anser Pajala kommun att det ska anläggas en gång- och cykelbana där olycksrisken för oskyddade trafikanter bedöms som stor. Att bara anlägga vägren för oskyddade trafikanter är otillfredsställande eftersom vägen är snötäckt till stor del av året. Trafiksäkerhetsåtgärder bör göras oavsett antalet byinvånare utan bero på den faktiska olycksrisken.

I båda alternativen breddas och rätas den befintliga vägen. En rakare och bredare väg inbjuder till högre hastigheter och därför vore det lämpligt att begränsa hastigheten genom åtgärder i trafikmiljön i de samhällena som vägen passerar.

Längs väg 395 och väg 99 finns ett antal slambrunnar som med jämna mellanrum töms. För att tömningen även i fortsättningsvis ska kunna utföras, utan att olycksrisken ökar eller att framkomligheten begränsas, bör samband mellan tekniska enheten, Pajala kommun och Trafikverket initieras innan vägplan fastställs.

Mycket positivt att frågorna kring bullerstörningar och trygghet i byarna kommer att behandlas.

Pajala kommun undrar hur projektmålen kommer att följas upp av Trafikverket. Pajala kommun vill att byarna fanns beskrivna i en förutsättningsanalys. Då skulle det vara lätt för Pajala kommun, Trafikverket och de boende i byarna att följa upp projektmålen.

De tycker att det är olyckligt att beslutet om en eventuell genväg dröjer. Pajala kommun är emot en lösning i vilken malmtransporter långsiktigt sker per lastbil.

Trafikverkets svar

Trafikverkets uppdrag är att förbättra befintlig väg och att förbättra förutsättningarna att gå och cykla inom byarna. Varje förstudie tar om hand de specifika intressen som är för respektive by, förutsättningsanalyserna är till för att säkra dem som har intresseområden som sträcker sig över flera förstudieområden.

Projektmålen följs upp genom mätningar där så är möjligt (exempelvis bullermätning, anmälda olyckor m.m.).

Yttrande från Tårendö Sameby

Tårendö Sameby hänvisar till förutsättningsanalysen för rennäring, mötesprotokoll 2012-02-29 med Trafikverket (se nedan).

Trafikverkets svar

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.

Yttrande från Havs- och vattenmyndigheten

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

Samråd i vägplanen

Samråd med myndigheter och organisationer

Länsstyrelsen i Norrbotten

I samband med Länsstyrelsens godkännande av MKB lämnade Länsstyrelsen övriga upplysningar om att de förutsätter att det är själva byn Erkheikki som ligger ca 1 km söder om väg 395, som avses i formuleringen "den kulturhistoriskt intressanta miljö i Erkheikki/Juhonpieti som ligger söder om väg 395 påverkas inte alls" (sid 25). Vi anser att denna mening är otydlig och bör förtydligas så att inte läsaren misstar sig och tror att Trafikverket menar den del av Riksintresseområdet som ligger direkt söder om väg 395, och är ett område som helt klart påverkas av planerade bullerskärmar.

Trafikverket tar med sig upplysningen och ser över formuleringen.

Samebyar

Kontinuerligt samråd ska hållas med berörd sameby i den omfattning som krävs för att förebygga störningar på renskötseln. Åtgärdsförslag utgår från det som framkommit i förutsättningsanalysen för rennäringen berörande hela sträckan Kaunisvaara-Svappavaara samt de kontinuerliga samråden. Enligt förutsättningsanalysen kan åtgärder som upprättande av rutiner för informationsutbyte, trafikledning, övervakare (supervisor), siktröjning, stängsling mm bli aktuellt.

Trafikverket kommer att initiera ett utvecklingsprojekt med ny teknik kopplat till rennäringen. 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 transportsystem (ITS) är möjligt.

Ledningsägare

Samråd har skett med ledningsägare för att överföra information angående projekteringen av vägen, samt läget för befintliga ledningar och önskemål om förändringar i samband med att vägen byggs om.

Pajala kommun har optoledningar inom vägområdet längs hela sträckan på vägens högra sida i längdriktningen.

Samråd har hållits med Skanova, vilka är ledningsägare av optokabel längs väg 395. Mer samråd krävs i byggskedet eftersom optokablar kommer att beröras av projektet. Vattenfall Eldistribution AB har inga anläggningar mellan Autio-Anttis som blir berörda enligt vägplan.

Samråd med allmänheten

Den 30 september 2013 hölls ett sakägarmöte i Erkheikki Folkets Hus.

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

Skriftliga synpunkter från enskilda sakägare

En fastighetsägare önskar fartkamera intill huset då ca 80% av all trafik inte håller hastigheten. Har fyra hemmavarande barn och det känns inte tryggt att låta dem gå till den tilltänkta busshållplatsen på grund av den ökade trafikmängden och höga hastigheten. Har

fiberledning som ansluter i gaveln mot vägen. Önskar ha kvar granhäcken som "bullerplank", andra lösningar som absolut sista val. Spillvattenbrunn nära vägen, hamnar på GC-väg.

Trafikverkets svar

Ny GC-väg anläggs på södra sidan vilket ökar trafiksäkerheten. Trafikverket undersöker om trädrad kan behållas i den fortsatta projekteringen.

En fastighetsägare har gemensamt avloppssystem ihop med grannfastigheten mitt emot. Har onormal slambildning i första brunnen som inte kan härledas till avloppet. Höjs botten i dricksvattenbrunnen? Vibrationer? Vägbanan bör ej höjas utan sänkas genom byn. Skarvproblematiken bör beaktas extra. Tyst asfalt! Bullerplank ej aktuellt, skapar isolering och hinder för sociala kontakter, stör ljus och vind. Går buller och vibrationer i huset att minska med andra åtgärder?

Trafikverkets svar

Innan byggstart görs en genomgång av brunnar och ledningar för att identifiera eventuella förändringar före och efter byggstart avseende funktionen av brunnen. Trafikverket ser över om bullerplanket kan tas bort utan att intilliggande fastigheter bullerstörs.

En fastighetsägare vill inte ha bullerplank och vill ha kvar nuvarande utfart.

Trafikverkets svar

Trafikverket ser över om bullerplanket kan tas bort utan att intilliggande fastigheter bullerstörs. Om detta är möjligt behålls nuvarande utfart.

Två fastighetsägare med angränsade fastigheter vill att björkallén efter tomtgräns mot väg 395 skall sparas som buller och dammskydd i stället för en bullervägg. Björkallén tål trycket av snöröjningen från gångstig. Däremot får vi se till att utstickande lutande träd och långa grenar gallras bort mot gångstig.

De vill att hastighetsbegränsningsskyltarna flyttas tillbaka mot Autio ca 100 m från Erkheikki vägskal till där de tidigare var placerade. Befintlig gatubelysning moderniseras vid vägskal och att det asfalteras en bit av Erkheikki väg till samklang med gångstig. Nu är det mycket sten som följer med ut på väg 395 som skadar fordon, cyklar och gångtrafikanter samt ökar buller och damm.

Trafikverkets svar

Trafikverket undersöker om trädrad kan behållas i den fortsatta projekteringen. En översyn av hastigheter inom hela MaKS-projektet har gjorts och hastigheter kommer att anpassas i vägförslaget. Den planerade GC-vägen kommer att höja trafiksäkerheten ytterligare genom byn.

Översyn och modernisering av belysning har gjorts inom projektet. Beläggning på anslutande vägar kommer att utföras enligt riktlinjer i VGU (Vägar och gators utformning).

En fastighetsägare vill ha bullerplank i glas, inte i träutförande. Fönstren är bytta 2007 till 3-glasutförande (Mockfjärd). En belyst GC-väg bör byggas i samband med vägbreddningen mellan korsningen med väg 99 och Liviöjoki. Det finns tre älgstråk utefter sträckan i Autio, Erkheikki och Juhonpieti. Anser att malmbilarna är ett mindre bullerproblem än timmer- och fjärrtrafik. Tycker det viktigt att bostadshuset på fastigheten närliggande fastighet rivs

av trafiksäkerhetsskäl så sikten norrut för trafik från älvsidan förbättras. Huset är obebott och ej någon sommarbostad.

Trafikverkets svar

Information om bulleråtgärder kommer att gå ut till berörda. Entreprenör som är utsedd gör ett platsbesök och bedömer åtgärder. Fastighetsägare får sedan information om föreslagen åtgärd som man sedan får tacka ja eller nej till.

GC-väg byggs förbi Erkheikki.

Samråd sker med varje fastighetsägare sker separat varför förslag från annan fastighetsägare inte kan hanteras av Trafikverket.

Skriftliga synpunkter från myndigheter och organisationer

Pajala kommun

Pajala kommun ser positivt på att en gång- och cykelväg föreslås anläggas i anslutning till den del av väg 395 som går genom Erkheikki. Det är också mycket positivt att åtgärder för att minska bullerstörningar kommer att erbjudas boende längs sträckan. Kommunen välkomnar också att p-fickor anläggs på ett flertal platser längs sträckan.

Det är viktigt att p-fickor anläggs vid de busshållplatser som ligger längs sträckan för att minska olycksrisken vid på- och avstigning. I anslutning till busshållplatserna bör det även anläggas säkra passager för oskyddade trafikanter.

Längs sträckan finns ett flertal slambrunnar vars tömning sker från vägen. Det är viktigt att olycksrisken vid tömning av dessa begränsas. De p-fickor som föreslås anläggas längs sträckan kan med fördel anpassas så att de även kan användas vid tömning av slambrunnar. Om inte p-fickor anläggs i anslutning till dessa platser så bör hastigheten begränsas.

Ombyggnationen av vägen innebär att den kommer att breddas till 7,5 meter längs hela sträckan. En bredare väg inbjuder till högre hastigheter. Åtgärder i trafikmiljön som begränsar hastigheten bör därför genomföras. Detta är särskilt viktigt längs de sträckor av vägen som ligger i nära anslutning till bebyggelse och där gång- och cykelväg inte anläggs. Detta förbättrar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter som rör sig längs vägen.

Längs sträckan finns bredbandsfiber nedgrävd och det är viktigt att denna inte skadas under arbetet med ombyggnationen av vägen. Trafikverket bör därför samråda med Tekniska enheten vid Pajala kommun innan arbetet med ombyggnationen påbörjas.

Pajala kommun vill understryka att en genväg för malmtransporter är mycket viktig och det är mycket angeläget att anläggandet av denna inte dröjer. Det är dock viktigt att påpeka att även om en genväg är nödvändig och angelägen så betraktar kommunen denna som en övergångslösning. Pajala kommun är emot en lösning i vilken malmtransporter sker per lastbil då en sådan lösning inte är långsiktigt hållbar. Anläggande av en järnväg för malmtransporter mellan Kaunisvaara och Svappavaara är därför mycket viktig.

Trafikverket svarar att inga särskilda p-fickor kommer att anläggas för slamtömning. De p-fickor som anläggs har anpassats utifrån malmtransporternas behov.

Längs väg 395 ses trafikmiljön över för att höja trafiksäkerheten samtliga trafikslag. På del av sträckan anläggs GC-väg för att de oskyddade trafikanterna ska kunna röra sig på ett säkert sätt. Hållplatserna ska utformas med tillgänglighet för alla trafikantgrupper. Länstrafiken ansvarar för väderskydden då de inte utgör en väganordning.

Samråd med Tekniska enheten vid Pajala kommun kommer att ske under framtagandet av bygghandling.

Northland Resources AB och Clifton

Skriftliga samråd har hållits med Northland Resources AB:s underentreprenör Clifton som kommer att genomföra vägtransporterna av malm från gruvan i Kaunisvaara till

omlastningscentralen i Svappavaara. Utformningen av parkeringsfickorna längs vägen har skett i samförstånd med underentreprenören.

Muntliga samråd om bullerplank

Trafikverket har hållit muntligt samråd med samtliga fastighetsägare angående uppförande och placering av bullerskyddsåtgärder i form av bullerplank. De fastighetsägare som inte vill ha bullerplank uppsatta på sin fastighet har träffat en överenskommelse med TRV och ändringen har införts i det projekterade vägförslaget.

Synpunkter som inkom vid tidigare granskning

Under perioden 2014-02-11 till 2014-03-11 var aktuell vägplan ute på granskning varpå det inkom sju yttranden till Trafikverket. Nedan följer en sammanfattning av granskningsutlåtandet som upprättades med anledning av inkomna synpunkter.

Skriftliga synpunkter från enskilda sakägare

En fastighetsägare informerar i sitt yttrande om att det går en avloppsledning under vägen till en angränsande fastighet. Han vidhåller även att avståndet mellan busshållplatserna är nästan två kilometer och menade på att det bör anläggas en till hållplats där byvägen ansluter till väg 395. Där finns i dagsläget en P-ficka på båda sidor om vägen som idag nyttjas som busshållplats av närboende.

Trafikverket svarade att förebyggande åtgärder kommer att arbetas in i kommande bygghandling. Vad gäller placering av busshållplats har den skett i samråd med Länstrafiken och för att öka tryggheten för oskyddade trafikanter till och från busshållplatserna kommer sträckan däremellan att vara belyst.

Skriftliga synpunkter från ledningsägare, myndigheter och organisationer

Vattenfall kräver att hänsyn tas till Vattenfalls anläggningar vid vägprojektets utförande. Trafikverket svarade att man tagit del Vattenfalls föreskrifter och kommer att följa anmodade regler och anvisningar samt de regelverk som finns tillgängligt mellan parterna i frågor som rör såväl planering som byggnationer. Vattenfall kommer ges möjlighet att ta del av arbetet med kommande vägplanearbetet enligt planeringsprocessen för väg.

Utöver det håller Trafikverket kontinuerliga möten med berörda ledningsägare längs med aktuell sträcka. Syftet med dessa möten är att definiera befintlig status på ledningsnätet och omfattning på ombyggnationer samt belysa kritiska moment gällande samordning.

Skogsstyrelsen framförde att största möjliga hänsyn ska tas till vattenmiljön vid brobyggnation och vid byte av vägtrummor. Trafikverket svarade att man i både i samband med planering av projektet och vid upprättande av bygghandling kommer att ta hänsyn till vattenmiljön.

Skanova uppgav att de har teleledningar som berörs av ombyggnationerna och för att kunna fastställa omfattningen av dessa bör en besiktningsrapport upprättas i ett tidigt skede av projektet. Trafikverket lämnade i huvudsak samma svar till Skanova som till Vattenfall enligt ovan.

Pajala kommun inkom med ett yttrade där det framgår att de ser positivt på de åtgärder som Trafikverket föreslagit. Kommunen önskar en hastighetsnedsättning längs den sträcka där GC-väg inte kommer anläggas samt säkra passagemöjligheter vid både busshållplatser och närliggande camping. Då de längs sträckan finns bredbandsfiber uppmanar de till samråd med IT-enheten hos Pajala kommun. De understryker vikten av den så kallade Genvägen byggs, och att den är att betrakta som en övergångslösning då kommunen inte ser en långsiktig hållbar lösning där malmtransporter sker via lastbil.

Trafikverket svarade att hastighetsnedsättningar och säkra passager kommer ses över vid framtagande av bygghandling. Regelbundna möten med ledningsägare kommer att hållas. Vad gäller Genvägen konstaterade Trafikverket i sitt svar att utgångspunkten för Trafikverkets uppdrag är transportpolitikens övergripande mål att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för såväl medborgare som näringslivet. De åtgärder som sker i aktuellt projekt i stort är ett steg i detta arbete.

Naturvårdsverket inkom med ett yttrande där de efterlyste en helhetslösning på sligtransporterna som är förenlig med hållbar samhällsutveckling och en långsiktigt god

hushållning med mark- och naturresurser. De hade ingen erinran mot en förstärkning av väg 395 på aktuell sträcka, men att åtgärderna möjliggör, eller i vart fall inte försvårar en permanent transportlösning längs befintliga vägar mellan Kaunisvaara-Svappavaara.

Trafikverket svarade att de åtgärder som skulle krävas om sligtransporter permanent skulle ske längs befintliga vägar omfattar i huvudsak en kraftigare beläggning. Av denna anledning ser Trafikverket inte att föreslagna åtgärder försvårar en permanent transportlösning längs befintliga vägar mellan Kaunisvaara-Svappavaara.

Samråd i vägplanen från 2019

Samråd med myndigheter och organisationer

Samråd med Länsstyrelsen i Norrbottens län

Trafikverket har informerat Länsstyrelsen om att projektet har återupptagits och att den miljökonsekvensbeskrivning som godkändes 2014-02-03 fortfarande är aktuell. Länsstyrelsen har inte haft några invändningar mot detta.

Sedan miljökonsekvensbeskrivningen godkändes har Trafikverket beslutat att vägen ska breddas ytterligare cirka 0,5 m.

Förutsättningarna avseende kända natur- och kulturvärden samt skyddade områden enligt miljöbalken har dock inte förändrats. Varken påverkan på miljön eller konsekvensbedömningar förändras på ett bytande sätt trots att åtgärderna innebär att ytterligare vägområde i begränsad omfattning tas i anspråk. Samma hänsyn till befintliga natur- och kulturvärden har beaktats i projekteringen.

Samråd med Pajala kommun

Trafikverket har samrått med Pajala kommun om den information som framgår av den barnkonsekvensanalys som togs fram i samband med förstudien fortfarande är aktuell. Situationen som rör barnens rörelsemönster i respektive by samt hur situationen ser ut gällande skolskjuts samt vilka stopp som görs på eller i anslutning till väg 395 omfattades av samrådet.

Efter kontakt med rektor för elever som bor längs väg 395 konstaterade kommunen att läget kan beskrivas som relativt oförändrat jämfört med när analysen gjordes 2012–2014. Antalet barn som nyttjar skolskjuts varierar från år till år, och det kan ibland ändras från en månad till en annan. Men i stort sett kan man säga att situationen är ungefär densamma.

Som Pajala kommun ser det är en av de enskilt viktigaste åtgärderna för att förbättra trafiksäkerheten för berörda barn, att bygga ordentliga busshållplatser som skapar större avstånd mellan vägbanan och området där barnen väntar.

En annan åtgärd är att bygga gång- och cykelbanor, till att börja med längs särskilt utsatta sträckor, till exempel Erkheikki–Juhonpieti (västra infarten).

Trafikverket har noterat att situationen i stort sett är densamma som när barnkonsekvensanalysen togs fram. Trafiksituationen bedöms förbättras i och med att fyra nya busshållplatser anläggs längs väg 395.

Vad gäller kommunens synpunkt om behovet av ny gång- och cykelbanor kommer en ny gång- och cykelbana inom ramen för detta projekt att byggas i byn Erkheikki mellan km 21/960 – 22/890 där behovet anses vara störst.

Vägplanen berör en detaljplan, del av Pajala flygplats, Mommankangas. Trafikverket har samrått med Pajala kommun om att vägplanens intrång inom ytan inte bedöms strida mot detaljplanens syfte. Huvudsaklig markanvändning bedöms vara densamma före som efter genomförandet av vägplanen och de föreslagna åtgärderna kan ses som en mindre avvikelse i detaljplan. Pajala kommun har i ett skriftligt yttrande framfört att kommunen delar Trafikverkets bedömning om att åtgärderna är att se som en mindre avvikelse i detaljplan. Trafikverket har samrått med kommunen om undantag från krav på bygglov med anledning av bullerskärmar. Kommunen har i ett beslut daterat 2019-12-11 undantagit krav på bygglov för de bullerplank som fastställs inom ramen för denna vägplan. De åtgärder som omfattas av undantag från bygglov framgår på plankartorna som en generell upplysning i teckenförklaringen.

Samråd med ledningsägare

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

Såväl Pajala kommun som Skanova och Vattenfall har både luft- och markförlagda ledningar som berörs av det nya vägområdet längs aktuell sträcka. En del ledningar är i behov av flytt, en del kan skyddas från fysisk påverkan och en del luftburen ledning ska rivas.

I övrigt är Trafikverket överens med samtliga ledningsägare att både tidig och tydlig information framöver underlättar för samtliga berörda.

Samråd med allmänheten

Den 21 oktober 2019 hölls ett samrådsmöte i Erkheikki, Folkets Hus.

Inför mötet skickades kallelser ut till berörda fastighetsägare, indirekt berörda fastighetsägare samt övriga intressenter. Annonsering skedde även i lokalpress. På mötet redovisades förslag på utformning av vägåtgärder. Sammanställning av skriftligt inkomna synpunkter redovisas nedan. Flera av de inkomna synpunkterna är likvärdiga och har därför till viss del sammanfattats där det har varit möjligt i respektive bemötande från Trafikverket.

Skriftliga synpunkter från enskilda sakägare

Det har inkommit synpunkter från enskilda sakägare som visar att flertalet inte vill ha bullerplank eller att placering/utformning av bullerplanket på vissa sträckor är felaktigt. Några önskar fönsteråtgärder istället för vägnära bullerskyddsåtgärder. Önskemål om inlösen av fastighet har också framställts. De olägenheter som anges i yttrandena är främst kopplade till utsläpp av kväveoxider eller andra föroreningar samt buller och vibrationer som framförallt påverkar inomhusmiljön genom skakningar. Riktvärden för ljudnivåer i boendemiljön såväl inne som ute är antagna av regeringen och inga riktvärden ska överskridas. Oro uttrycks gällande nuvarande trafiksäkerhet. De malmbiltar som passerar utanför tar ingen hänsyn till hastighetsbegränsningarna längs vägen.

Trafikverkets svar

Trafikverket tar med sig de framställda invändningarna och ser över dessa i det fortsatta arbetet. Bullerstörningar baseras på gällande riktvärden antagna av riksdagen. I första hand anläggs vägnära bullerskyddsåtgärder som t.ex. en bullerskärm. I de fall samtliga riktvärden inte kan uppfyllas kan vissa avsteg göras. Detta gäller främst åtgärder i utomhusmiljön, vilket innebär att Trafikverkets målsättning är att riktvärden inomhus inte ska överskridas.

Önskemål om fönsterbyten istället för bullerplank kommer att ses över. Exakta åtgärder kommer ske i samråd med de som erbjuder fastighetsnära åtgärder och kommer framgå av kommande bygghandling.

Trafiksäkerheten bedöms förbättras i samband med de åtgärder som omfattas av vägplanen.

Andra synpunkter som har inkommit berör önskemål om bredare infart, stängning av enskilda anslutningar samt fråga om bevarande av en björkallé. Oro uttrycks för eventuell påverkan på björkallén samt hur rättsläget ser ut om det händer en olycka med anledning av träden.

Trafikverkets svar

Nya infarter projekteras utifrån samma bredd som befintliga. Trafikverket kommer att se över vilka anslutningar som av trafiksäkerhetsskäl föreslås stängas och istället ge förslag på nya anslutningar. Stängning av enskilda utfarter ingår inte i fastställelsebeslutet för vägplanen, dessa hanteras i en separat process. Förslag på stängningar redovisas på illustrationskartor. Innan Trafikverket stänger utfarten kommer en ny anslutning att finnas tillgänglig.

Enligt VGU (Vägars och gators utformning) ska ett vägområde omfattas av en säkerhetszon där oeftergivliga föremål ska tas bort. Björkallén är utanför säkerhetszonen och kan därmed behållas. Förbi björkallén anläggs dräneringsdiken för att minimera intrånget. Försiktighetsåtgärder vidtas under byggskedet. I plankartan är allén markerad som ett generellt biotopskydd.

Det har inkommit synpunkter om brunnar som inte inventerats, hur saltet i sanden påverkar enskilda brunnar och grundvatten, problem med en ventil i en brunn, problem med att diken blir bredare och djupare som leder till problem med en eroderande fastighet. En synpunkt avser hur ledningar som korsar väg 395 hanteras.

Trafikverkets svar

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet. Såväl diken som trummor kommer att ses över. Nya vägtrummor anläggs där behov finns. Innan byggstart genomförs en inventering av både brunnar och ledningar för att identifiera eventuella förändringar före och efter byggstart. Trafikverket har tidigare genomfört en inventering av enskilda brunnar längs med sträckan. En översyn av den inventering som genomförts sedan tidigare pågår för närvarande.

Av flera synpunkter framgår önskemål om olika sträckningar av en ny gång- och cykelbana. Mellan Hiirenkangas till Juhonpieti, mellan Autio till Juhonpieti och mellan Autio till Mukkankangas är några av förslagen. Erkheikki är en levande by med många och stora barnfamiljer. En gång- och cykelbana till Autio är därför ett måste. Ytterligare ett förslag är att gång- och cykelbanan måste omfatta sträckan från korsningen vid väg 99 till Erkheikki för att främja motionärer. Vaskikkavuoma och Liviöjoki är två kända utflyktsmål vilket bör motivera gång- och cykelbana till dessa målpunkter. Det är många skolklasser som under sina friluftsdagar besöker dessa platser

Det är många som cyklar, promenerar och åker rullskidor längs väg 395, men många upplever idag att man inte vågar sig ut på vägen på grund av trafiksituationen. Belysning saknas dessutom på flera sträckor.

Synpunkter angående bättre busshållplatser och farthinder längs byavägen i Juhonpieti, speciellt under byggtiden har också framställts.

Trafikverkets svar

En ny gång- och cykelbana, inom ramen för detta projekt, planeras att byggas i byn Erkheikki mellan km 21/960 – 22/890 där behovet anses vara störst. Ingen förlängning av gång- och cykelbanan kommer bli aktuellt i detta projekt.

Trafiksituationen bedöms förbättras i och med att fyra nya busshållplatser anläggs längs väg 395. Busshållplatserna kommer att förses med belysning. Ny belysning anordnas även i korsningen mellan väg 99 och väg 395 samt längs med ny gång- och cykelbana. Trafikverket tar med sig frågan om behov av ytterligare busshållplatser eller farthinder kommer finnas under byggskedet.

Synpunkter om förändrad hastighet, uppförande av fartkamera, förslag på vägbulor samt att bron i Autio behöver breddas har inkommit. Hastigheten genom Autio bör sänkas till 60 km/h för att minimera vibrationer och skakningar i respektive fastighet.

Trafikverkets svar

En översyn av behov av fartkameror eller vägbulor, förändrad hastighet samt utredning av breddning av befintlig bro längs väg 99 i Autio omfattas inte av aktuellt projekt. Beslut om förändrad hastighet fattas av Länsstyrelsen utanför tätbebyggt område. Innanför tätbebyggt område fattas beslut om hastighetsförändring av kommunen.

Synpunkter om särskilt vägmaterial samt åsikter om vägens konstruktion som ex. urgrävning och beläggning har inkommit. Rädsla för att bullernivåerna kommer att lyftas högre upp i fastigheterna om körbanan höjs framgår av yttrandena.

Alternativ placering för P-ficka bör ses över så att nuvarande placering inte berör skog i sin bästa tillväxt. Det uppges finnas bättre alternativ för detta.

Frågor om hur befintliga fornlämningar och kulturlämningar berörs av arbetet framförs. Likaså gäller vilka direktiv som ges när antalet viltolyckor med ren ökar som en konsekvens av malmtrafiken.

Trafikverkets svar

All gammal beläggning tas bort längs hela sträckan, den nya beläggningskonstruktionen består av flera och tjockare lager än tidigare. Förstärkningsåtgärderna baseras på utförda geotekniska undersökningar, grundförstärkningar kommer att ske där så behövs för stabiliteten.

Placering av parkeringsfickor projekteras utifrån VGU (Vägar och gators utformning) och placeras där det bedöms vara mest lämpligt.

Breddningen av vägen har utformats med hänsyn till forn- och kulturlämningar för att undvika skador. Forn- eller kulturlämningar bedöms inte påverkas av slänter eller diken. Däremot ligger några lämningar delvis inom en säkerhetszon men utanför slänter och diken, där träd kommer att avverkas. Avverkning inom säkerhetszonen intill fornlämningar kan därför komma att göras manuellt eller från vägbanan för att undvika skada på lämningarna.

Skriftliga synpunkter från myndigheter och organisationer

Sametinget

Vägsträckan korsar flera områden klassade som riksintresse för rennäringen. Innan vägarbetet påbörjas bör samråd hållas med berörd sameby. Samebyarna har rätt till inflytande och ska ges möjlighet till att påverka besluten när mark inom de samiska traditionella områdena berörs. För att det ska anses att samebyn har deltagit på ett effektivt sätt anser Sametinget att vissa normer ska följas. Samrådsförfarandet har varit omfattande vilket resulterat i ett huvudsakligt positivt stöd för planerade åtgärder. Samebyn ska få den information de behöver om projektet för att kunna fatta ett informerat beslut om projektet eller möjlighet att lämna ett fritt och informerat samtycke. De ska ges möjlighet till effektivt deltagande och inflytande. Den samiska kulturen, de samiska rättigheterna och de folkrättsliga principerna ska respekteras. De traditionella näringarna får inte bli tillintetgjorda.

Trafikverkets svar

Trafikverket har i arbetet med framtagandet av PM Förutsättningsanalys Rennäring haft samråd med berörd sameby och har för avsikt att möta deras behov så långt det är

möjligt. De synpunkter och önskemål som kom fram under arbetet med förutsättningsanalysen kommer att föras vidare under projektets gång och fortsatt samråd kommer att hållas med samebyn.

Telia Sverige Net Fastigheter

I egenskap av ägare till en telestation med ledningsrätt på en berörd fastighet har Telia lämnat ett skriftligt yttrande. Utifrån det underlag som finns tillgängligt framgår det inte på ett tydligt sätt vad konsekvensen för eventuell påverkan på anläggningen blir. Telia vill säkerställa att ingen påverkan kommer ske på telestationen som inhyser känslig och samhällsviktig telekommunikationsutrustning vilket måste beaktas vid eventuell nybyggnation i närheten. Ett avstånd om minst 10 m från anläggningen är därför nödvändigt vid kommande byggnationer.

Om påverkan på byggnaden eller utrustningen sker ska det klargöras i en avtalsförbindelse vem som står för uppkomna kostnader som en följd av dessa förändringar. Telia hänvisar till bolagets riktlinjer för sprängning och borrning om sådana arbeten blir aktuella i anslutning till anläggningen.

Av yttrandet framgår också att ledningar och kabelstråk finns i området och att Skanova AB som äger dessa ledningar måste beredas tillfälle att uttala sig i ärendet.

Trafikverket svar

Trafikverket har beaktat nätstationen som inte kommer att påverkas av projektet. Samråd har hållits med Skanova i ett separat ledningsägarmöte där en överenskommelse har träffats. En del ledningar är i behov av flytt, en del kan skyddas från fysisk påverkan och en del luftburna ledningar ska rivas. Fortsatt samråd sker närmare byggstart.

Samråd om bullerskyddsåtgärder

Under 2013 hölls muntliga samråd med samtliga fastighetsägare angående uppförande och placering av bullerskyddsåtgärder i form av bullerplank. De fastighetsägare som då inte ville ha bullerplank uppsatta på sin fastighet träffade en överenskommelse med Trafikverket som inarbetades i vägförslaget. Dessa överenskommelser ligger till grund för nuvarande projektering och gäller fortfarande, med undantag från något plank som har justerats för bättre skyddande effekt. Men de förändringar som skett är inte så stora att de behöver samrådats ytterligare.



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

www.trafikverket.se