

PLANBESKRIVNING

Projekt Malmtransporter Kaunisvaara–Svappavaara Vägplan delen väg 395 Anttis - Lovikka

Pajala kommun, Norrbottens län

Objekt: BD-109133-395 TRV 2012/64895

Datum 2014-03-02

GRANSKNINGSHANDLING



Titel: Granskningshandling Vägplan Anttis-Lovikka

Utgivningsdatum: 2014-03-02

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Gun-Marie Mårtensson, Trafikverket

Uppdragsansvarig: Thomas Sällström, Sweco

Tryck: HS-Copy, Luleå

Distributör: Trafikverket, Adress, Sundsbacken 2-4, 972 42 Luleå, telefon: 0771-921 921.

Innehåll

1. Sammanfattning.....	5
2. Bakgrund, förutsättningar, ändamål och projektmål	6
2.1 Bakgrund och förutsättningar	6
2.2 Nuvarande förhållanden.....	11
2.3 Riksintressen och Natura 2000.....	14
2.4 Miljöförutsättningar	14
2.5 Geotekniska förutsättningar	17
2.6 Behov av förändringar	18
2.7 Ändamål och projektmål.....	18
2.8 Hela utbyggnadsprojektet och projektets del i detta.....	20
2.9 Påverkan på Natura 2000-områden och andra riksintressen.....	21
2.10 Planens överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler och miljö kvalitetsnormer	21
3. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv ...	22
3.1 Åtgärdsvalsstudier	22
3.2 Val av lokalisering	22
3.3 Val av utformning.....	23
3.4 Övriga väganordningar	29
3.5 Andra åtgärder och anordningar	30
4. Konsekvenser av förslaget	31
4.1 Trafiktekniska konsekvenser	31
4.2 Miljökonsekvenser.....	32
4.3 Markanspråk och konsekvenser för pågående markanvändning	34
5. Genomförande och finansiering	37
5.1 Formell hantering.....	37
5.2 Genomförande	38
5.3 Finansiering.....	40
6. Källor	41

Bilaga 1 Redovisning av bullerberäkningar

1. Sammanfattning

I området kring Pajala har gruvbolaget Northland Resources AB två järnmalmshyttor 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 samband med förstudien för väg 395 delen Autio-Tornefors beslutade Trafikverket att projektet ska drivas vidare enligt alternativ 2 (Trafikverket, beslutshandling 2012-09-03). Alternativ 2 innebär upprustning av befintlig sträckning samt förutsätter att en genväg byggs mellan Kaunisvaara och Junosuando. Upprustningen innebär bl.a. delvis fullständiga bärighets- och breddningsåtgärder på den befintliga sträckan.

Länsstyrelsen beslutade den 29 juni 2012 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Beslutet om betydande miljöpåverkan innebär att en vägplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram.

Denna vägplan gäller sträckan Anttis-Lovikka som sträcker sig 1,5 km öster om väg 885 med startsektion 40/200 fram till slutsektion 53/583 ca 1 km öster om byn Lovikka längs väg 395. Syftet med vägplanen är bland annat att ge vägghälaren tillstånd att bygga vägen samt att ge markåtkomst med vägrätt.

Vägen går längs Torneälven, som är av riksintresse för naturvård och friluftsliv samt Natura 2000-område. Vägplanen berör ändå natur- och kulturvärden i begränsad omfattning

Bebyggelse finns intill vägen i Antinrova. Boende längs vägen påverkas av buller från trafiken.

Renskötsel förekommer i hela området som ligger inom Sattajärvi sameby.

Området består i huvudsak av skogsmark med några mindre myrpartier. De byggnadstekniska förutsättningarna bedöms som goda då marken i huvudsak består av fast lagrad sandmorän och de myrpartier som finns på området är relativt grunda (1-3 m torvdjup). Det bör dock uppmärksammas att delar av området har hög halt av block och sten.

Vägförslaget är vald utifrån referenshastighet 100 km/h och vägbredd 7,5 m.

Projektet finansieras genom Trafikverkets nationella plans bärighetsanslag.

Den kalkylerade totalkostnaden för detta vägprojekt uppgår till cirka 108,6 Mkr enligt 2012 års prisnivå.

2. Bakgrund, förutsättningar, ändamål och projektmål

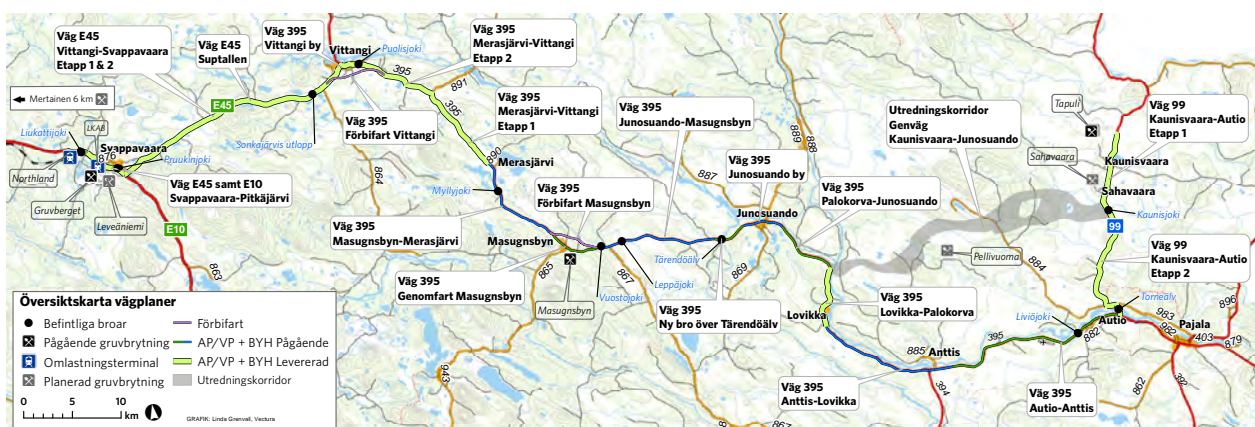
2.1 Bakgrund och förutsättningar

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)

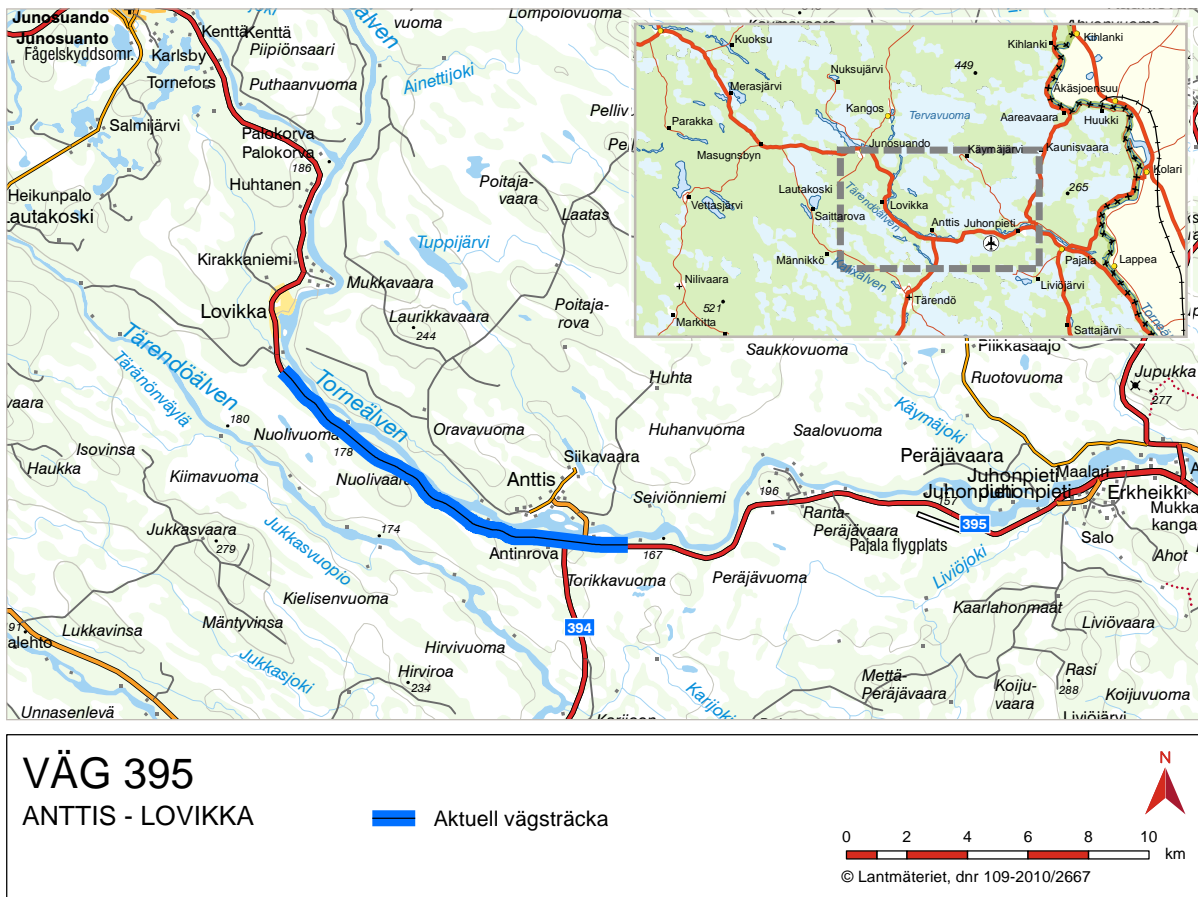
I projektet Malmtransporter Kaunisvaara–Svappavaara (MaKS) planeras och utförs upprustning av det befintliga vägnätet för att klara av den ökade belastningen från malmtransporterna. Projektet omfattar väg 99 mellan Kaunisvaara och Autio, väg 395 från Autio till Vittangi, E45 från Vittangi till Svappavaara och vidare E10 fram till omlastningsstationen till järnväg i Pitkjäarvi 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-Pitkjäarvi har ombyggnationen startat. Under våren 2014 beräknas byggstart för delarna Merasjärvi-Vittangi, etapp 1 och Lovikka - Palokorva.



Figur 2.1-1 Orienteringskarta över området.

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



Figur 2.1-2 Orienteringskarta vägplan Anttis - Lovikka

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. Genvägen befinner sig för närvarande i ett tidigt skede av planläggningsprocessen och är alltså ännu inte prövad och fastställd av Trafikverket.

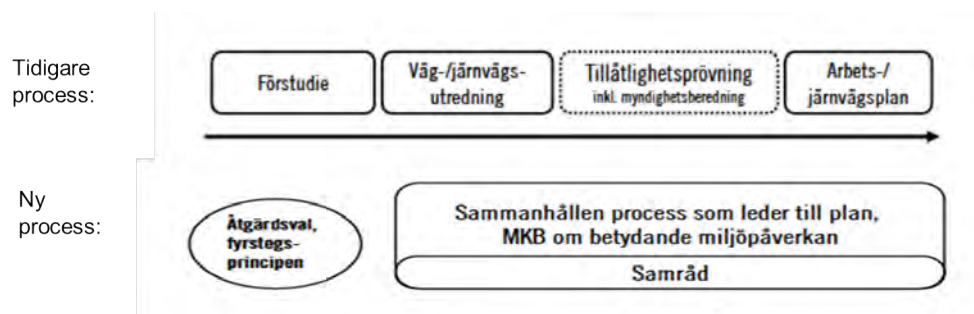
Förstudie Väg 395 Autio - Tornefors

För sträckan Autio-Tornefors har en förstudie upprättats under år 2012, enligt den lagstiftning som då gällde för planering av vägar: Förstudie Väg 395 delen Autio-Tornefors beslutshandling 2012-09-03. Trafikverket beslutade att det parallellt med byggande av en genväg mellan Kaunisvaara-Junosuando, skulle tas fram arbetsplaner med åtgärder enligt förstudiens förslag.

Handlingen, tillsammans med en redogörelse för inkomna synpunkter i samrådet, utgjorde underlag inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. 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.

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.

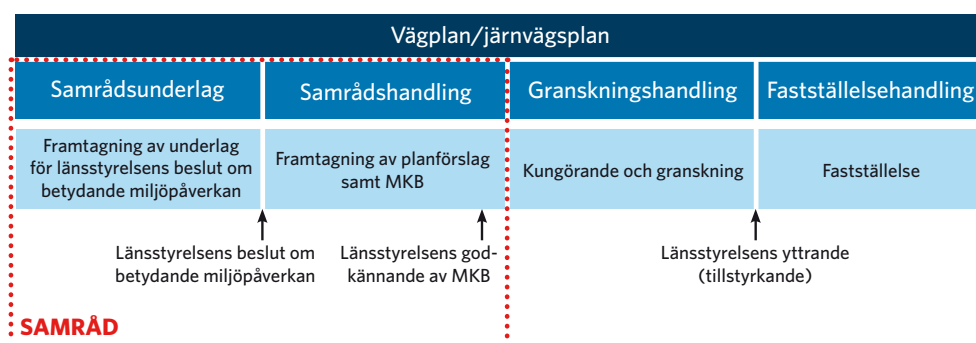
Sträckning och utformning av vägen klarläggs längre fram i processen – som innehåller löpande samrådsaktiviteter – och läggs slutligen fast i plan med rättsverkan.

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- 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.

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

Åtgärds paket 1: Gruvtransporterna löses med åtgärder på befintlig väg.

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

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

Åtgärds paket 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 Autio - Tornefors*, 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, upprustning av befintlig sträckning och nybyggnation av genväg. Trafikverket tog ställning till att projektet skulle drivas vidare till arbetsplan enligt alternativ 2. I enlighet med den nya planläggningsprocessen tas en vägplan fram för upprustning av sträckan Anttis-Lovikka.

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

Vägplanområdet utgörs av en 15-30 m bred korridor från km 40/200 på väg 395, ca 1,4 km öster om väg 885, till km 53/600 på väg 395, se sida 7 figur 2.1-2 Orienteringskarta över området.

Angränsande projekt

I början av sträckan angränsar vägplanen till vägplan väg 395 Autio-Anttis och i slutet till arbetsplan väg 395 Lovikka-Palokorva.

2.2.2 Väg och trafik

Väg 395, Kirunavägen, går mellan orterna Vittangi och Autio och utgör riksintresse för kommunikation enligt miljöbalken 3 kap 8§. Även denna väg har bärighet BK1.

Sträckan är ca 13,4 km lång. Befintlig vägbredd varierar mellan 6 och 7,5 meter.

På väg 395 blandas oskyddade trafikanter med övrig trafik. Detta medför brister i trygghet och tillgänglighet för dem som går och cyklar, särskilt för barn och äldre.

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 Anttis - Lovikka 480 fordon per dygn (årsmedeldygnstrafik, ÅDT), varav 70 fordon var tung trafik.

Under 2013 har nya mätningar gjorts som visar att trafiken ökat till cirka 770 fordon per dygn varav 184 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 1415 varav 505 (cirka 36 %) utgörs av tung trafik. I den tunga trafiken inräknas de 90 ton tunga dispensfordonen.

Restid

Hastighet

Gällande hastighet för nuvarande vägsträcka är 100 km/h, 80 km/h, 60 km/h. 100 km/h fram till strax innan korsningen mot väg 885 där hastigheten sänks till 80 km/h i 1200 m fram till Antinrova. Genom byn är hastigheten 60 km/h i ca 400 m, 80 km/h i 200 meter, sedan 100 km/h resten av sträckan.

Komfort

Vägstandarden för väg 395 är relativt låg och i plan är den förhållandevis kurvig. Vägen är smal och vägbredden varierar mellan 6-7,5 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. Dispensen gäller ett år i taget.

Översvämningar

Vid islossningen i Torneälven bildas ibland isproppar, som i samband med höga flöden i älven kan medföra översvämningar som påverkar framkomligheten på vägen. Om vägen översvämmas stängs den av och trafiken leds om på andra vägar. För malmtransporterna kan detta innebära att malmen måste lagras till vägen öppnas.

Broar

Inga broar finns inom vägplaneområdet.

Trafiksäkerhet

Utdrag ur STRADA visar två polisrapporterade singelolyckor på sträckan mellan Anttis och Lovikka mellan åren 2003 och 2013. Av olyckorna var en med svåra personskador och en med lindriga personskador. En singelolycka inträffade ca 500 meter norr om Anttis. En mötesolycka inträffade 7 km norr om Anttis.

Oskyddade trafikanter

Oskyddade trafikanter rör sig längs väg 395 och det finns ingen gång- och cykelväg inom vägplaneområdet. Väg 395 har smala vägrenar. Väg 395 ingår i Sverigeleden för cykel delen Karesuando – Karungi som totalt är 389 km lång.

Kollektivtrafikanter

På sträckan trafikeras busslinjerna 46 och 53 av Länstrafiken.

Linje 46 går mellan Gällivare och Pajala via Anttis och 67 % av de resande är skolelever. Sträckan trafikeras med tre dubbelturer på vardagar och en dubbeltur på söndagar.

Linje 53 går mellan Kiruna och Pajala samt vidare mot Haparanda. Sträckan trafikeras med en dubbeltur per dag vardagar och söndagar. 23 % av de resande är skolelever.

Det finns två busshållplatser på vägsträckan, en vid väg 885 och en mitt emot den gamla affären i Antinrova.

Fordonstrafikanter

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

Pajala kommun har en översiktsplan, antagen 14 juni 2010. Plan- och miljöenheten arbetar med att ta fram fördjupade översiktsplaner över Pajala centralort samt för LIS-områden, dvs områden där bebyggelse avses kunna tillåtas närmare sjöar och vattendrag än vad strandskyddet medger.

Ledningar

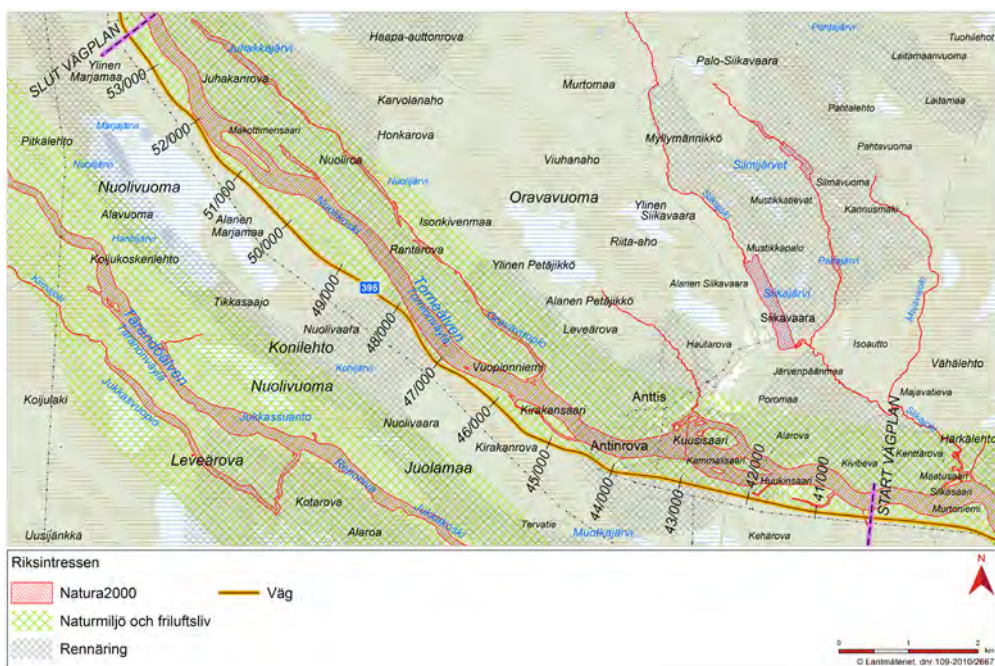
På vägplanens sträcka längs väg 395 vid Antinrova finns belysning. Det finns även belysning vid väg 885 mot Anttis samt vid väg 394 mot Tärendö.

Vattenfall har luftburen el-ledning och Skanova har teleledningar längs sträckan på väg 395. Optokabel finns på vänster sida vägen längs sträckan, genom Anttis by ligger dock optokabel på bägge sidor om vägen.

2.2.4 Övrig infrastruktur

Skoterleder

Den lokala skoterleden mellan Junosuando och Tärendö korsar väg 395 i Antinrova, vid ca km 43/080.



Figur 2.3 -1 Riksintressen

2.3 Riksintressen och Natura 2000

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

Torneälven är av riksintresse för naturvård och friluftsliv enligt miljöbalken 3 kap 6 § och utgör en del av Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem.

Områdena kring Antinrova och Nuolivaara utgör riksintresse för rennärigen.

2.4 Miljöförutsättningar

Miljöförutsättningarna beskrivs mer ingående i miljökonsekvensbeskrivningen.

2.4.1 Landskapsbild

Väg 395 följer Torne älv på dess södra sida. Älven är 200–300 m bred och är ett storslaget landskapselement och landmärke. Landskapet i älvdalen domineras av tallskog med inslag av björk. Några stora hyggen finns längs vägen. Vägen går oftast mellan skogklädda höjder och älven. På några sträckor går vägen tätt intill älven, men det finns oftast en smal, genomsiktig, trädridå emellan. De vackra utblickarna över älven är värdefulla för upplevelsen av landskapet men också för områdets identitet.

I Antinrova finns gles småhusbebyggelse och små ytor med odlingsmark. Bebyggelsen och den öppna odlingsmarken är värdefulla för landskapsbilden i ett annars storskaligt skogsdominerat landskap.

Vägen följer landskapets former och är anpassad till topografin. Vägslänterna har oftast vegetation ända fram till körbanan.

Landskapsbilden i det storskaliga skogs- och älvlandskapet är mindre känslig för intrång av en ny eller ombyggd väg. Byarna har större känslighet för nya intrång av väganläggningar än landskapet i stort.

Två avsnitt av älv dalen omfattas av bestämmelser om landskapsbildsskydd enligt den äldre lydelsen av naturvårdslagen. De skyddade områdena går delvis fram till väg 395.

2.4.2 Naturmiljö

Torne älv med omgivande stränder är av riksintresse för naturvård enligt miljöbalken 3 kap 6 § och utgör en del av Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem. I området finns flera arter och naturtyper representerade som ska skyddas enligt Natura 2000-direktiven. Den stora variationen i flöde samt den ofta dramatiska islossningen ger förutsättningar för en speciell vegetation längs stränderna.

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

En inventering av naturvärden längs sträckan har utförts under sommaren 2012. I denna vägplan berörs ett litet område av klass 2 ”Höga naturvärden”, en äldre granskog med naturskogskaraktär vid ca 51/500. Där påträffades revlumner, som är skyddad enligt artskyddsförordningen. Längst i öster går våtmark med höga naturvärden nära vägen på en kort sträcka. På några ställen längs vägen finns sumpskogar enligt Skogsstyrelsen.

Inga områden längs vägen bedöms ha höga värden för fågellivet, enligt den inventering som utfördes sommaren 2012.

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

Förutsättningsanalyser avseende Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem samt vilda djur har gjorts för hela sträckan Kaunisvaara–Svappavaara i projektet. Analysen för älvsystemet pekar på att de värden som främst kan påverkas av vägprojektet är vandringsvägar och lekbottnar för laxfisk och barriäreffekter för utter.

I analysen för vilda djur föreslås att älg och utter blir fokusarter i det fortsatta arbetet. Av analysen framgår att älgstammen i området ökar. Vandringsälg rör sig vintertid i hela vägplaneområdet. Landskapet i hela området bedöms erbjuda ett antal viktiga funktioner för utter, som är en Natura 2000-art. Det kan antas att utter finns i alla vattenmiljöer som är lämpliga för arten.

Torneälven är en ytvattenförekomst med fastställda miljökvalitetsnormer. Både ekologisk och kemisk status (exklusive kvicksilver) är god.

2.4.3 Rekreation och friluftsliv

Torneälven är i sin helhet av riksintresse för friluftsliv med intresseaspekterna naturstudier, båtsport, kanoting och fritidsfiske.

En grillplats med vindskydd finns där vägen går nära älven vid ca 52/000.

I området förekommer friluftsliv i form av t. ex. skid- och skoteråkning, bär- och svampplockning, jakt och fiske. För dem som bor i byarna är närheten till älven viktig då flera typer av närrekreation är knuten till älven.

Strandskydd, se kapitel 2.4.2.

Den lokala skoterleden mellan Junosuando och Tärendö korsar väg 395 i Antinrova.

2.4.4 Kulturmiljö

Området kring Torneälven i Anttis och Antinrova är rikt på fornlämningar. Ingen av dessa kända lämningar påverkas av ombyggnaden av väg 395.

Norrbottens museum har 2013 genomfört en särskild arkeologisk utredning för de delar av sträckan Kaunisvaara-Svappavaara som ska breddas och som inte tidigare omfattats av arkeologiska utredningar och inventeringar. Hela sträckan som ingår i denna vägplan omfattas. Utredningsområdet sträcker sig omkring 10-15 m från befintlig väg. I utredningen påträffades två hittills okända kulturhistoriska lämningar, två tjärdalar.

Tidigare var en färdväg, ”Tjärans väg” känd. Den korsar väg 395 i västra delen av Antinrova. Dessa tre är de enda lämningar som kan påverkas av projektet.

2.4.5 Boendemiljö

Vägen passerar bostadshus i Antinrova. Många hus ligger i direkt anslutning till vägen och flertalet tomter har egen utfart mot väg 395. Öster om Antinrova finns några hus på lite längre avstånd från vägen. För information om oskyddade trafikanter i boendemiljön se kapitel 2.2.2 Trafiksäkerhet.

En bullerberäkning har utförts, med syfte att klargöra om boende längs vägen kan utsättas för ljudnivåer som överstiger planeringsmålen, före eller efter ombyggnaden av vägen. Den beräknade ekvivalentnivån vid husen längs hela vägsträckan underskrider i nuläget (2009 års trafik) riktvärdet 65 dB som gäller i befintlig miljö.

Maximalnivån uppkommer vid varje fordonspassage och är högre för tunga fordon än för personbilar. Maximalnivån 55 dB inomhus (riktvärde i befintlig miljö, som får överskridas högst fem gånger per natt) har i nuläget (2009 års trafik) beräknats överskridas för sex av husen längs sträckan vid passage av tunga fordon.

Då trafiken, och i synnerhet den tunga, ökat sedan 2009 och malmtransporterna pågår dygnet runt så har antalet störningar per natt ökat betydligt från 2009 fram till 2013.

I Antinrova har en bärighetsutredning visat att störande vibrationer i boendemiljöer kan befaras på grund av den befintliga vägens ojämnheter.

2.4.6 Rennäring

Renskötsel förekommer i hela området som ligger inom Sattajärvi sameby. Området kring vägen nyttjas främst som vinterland (januari-mars).

Vägen går genom två små områden av riksintresse, vid Antinrova resp. Nuolivaara. Dessa hänger samman med ett större riksintresseområde norr om Torneälven och binder ihop det med en flyttled av riksintresse söder om väg 395.

På södra sidan av vägen vid Antinrova finns ett område som i renbruksplanen beskrivs som ett nyckelområde.

Synpunkter från samråd med samebyn har inarbetats i planen. Samebyn har i samråd pekat ut extra problematiska sträckor men ingen av dessa sträckor ligger inom denna vägplan.

2.4.7 Naturresurser

Skogsbruk bedrivs i de skogsområden som finns längs vägen. Småskaligt jordbruk förekommer i Antinrova.

Enskilda brunnar längs vägen har inventerats inom projektet. De flesta boende längs vägen har egna brunnar.

En stor del av sträckan går över en grundvattenförekomst i sand/grus med fastställda miljö kvalitetsnormer. Den har god kemisk och kvantitativ status.

2.5 Geotekniska förutsättningar

Geotekniska förhållanden

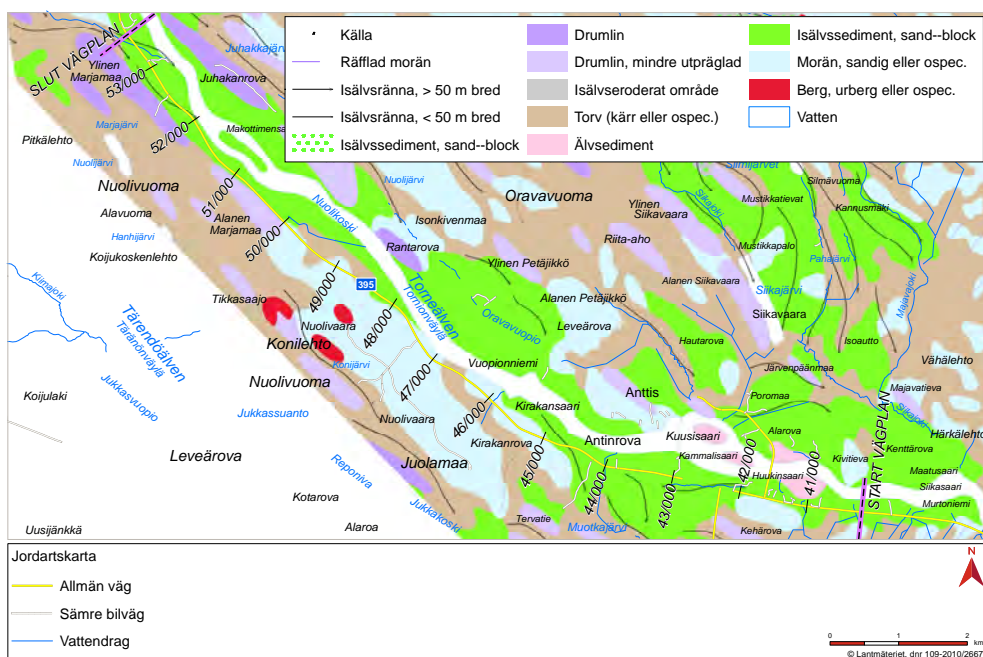
Området består i huvudsak av skogsmark med några mindre myrpartier. Skogsmarken domineras av siltig sandmorän med hög fasthet och hög blockhalt. Grundvattenytan varierar med ligger generellt på ca 1 m djup. Myrpartierna domineras av torv med 1-3 m mäktighet, på dessa partier finns ytligt grundvatten.

Byggnadstekniska förutsättningar

De byggnadstekniska förutsättningarna bedöms som goda då marken i huvudsak består av fast lagrad sandmorän och de myrpartier som finns på området är relativt grunda (1-3 m torvdjup). Det bör dock uppmärksammas att delar av området har hög halt av block och sten.

Myrmarkspartierna domineras av torv, vilket kan medför problem med sättningar och stabilitet, här rekommenderas generellt urgrävning ner till "fast botten" på ca 1-3 m djup.

Fastmarksdelarna består i huvudsak av fast lagrad sandmorän med inslag av silt, här rekommenderas generellt utskiftning ner till planerad terrassnivå.



Figur 2.7 -1 Jordartskarta

2.6 Behov av förändringar

Förstudien för Väg 395 Autio–Tornefors visade att väg 395 redan idag har bärighetsskador. Vägens ytstandard och bärighet kommer att försämrats kraftigt, vilket innebär att det krävs åtgärder i vägsystemet för att få ett fungerande transportsystem.

På väg 395 blandas oskyddade trafikanter med övrig trafik. Detta medför brister i trygghet och tillgänglighet för dem som går och cyklar, särskilt för barn och äldre.

Transporterna kommer att innebära mer än en fördubbling av trafiken, som kommer att pågå dygnet runt året om. Detta innebär ökade barriäreffekter, minskad trafiksäkerhet och tillgänglighet samt ökade bullerstörningar i bostäder längs vägen. Rennaringen kan påverkas negativt. Påverkan på djurliv och värdefulla naturmiljöer kan inte uteslutas.

2.7 Ändamål och projektmål

Ändamålet med vägplan Anttis-Lovikka 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 Anttis-Lovikka. En miljökonsekvensbeskrivning för väg 395, delen Anttis-Lovikka, BD-109133-395, är godkänd av Länsstyrelsen den 4 mars 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. Projekt målen har preciserats med vad som gäller för Vägplan väg 395 Anttis-Lovikka.

De miljö kvalitets mål som är relevanta för projektet är Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Giftpri 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 projekt målen 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.

Projekt mål Genomförandetid

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

Projektmål 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.

Projektmål 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 Anttis - Lovikka 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 och förutsättningar för sträckan Anttis-Lovikka.

2.9 Påverkan på Natura 2000-områden och andra riksintressen

Projektet bedöms inte medföra påtaglig skada på riksintresset för naturmiljö eftersom intrånget i riksintresseområdet bedöms vara marginellt. Inget av riksintressevärdena påverkas av projektet. Projektet bedöms inte heller påverka bevarandestatusen för Natura 2000-arter eller naturtyper på grund av minimal påverkan på vattendragen. Torneälven berörs endast indirekt genom att vara recipient för vägdragvatten, på samma sätt som idag. Ingen prövning enligt bestämmelserna kring Natura 2000 bedöms nödvändig.

Påtaglig skada bedöms inte uppkomma på riksintresset för friluftsliv då ingen av bevarandaspekterna berörs mer än i liten grad.

Trafikökningen påverkar riksintresseområden för rennäring men påtaglig skada bedöms inte uppkomma eftersom det inte blir några intrång i nyckelområdet och trafiken ger begränsad påverkan.

2.10 Planens överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler och miljö kvalitetsnormer

I miljöbalkens andra kapitel finns ett antal allmänna hänsynsregler som ger uttryck för olika principer som är hörnstenar i strävan mot en ekologiskt hållbar samhällsutveckling. Det är enligt 1 § (bevisbörderegeln) verksamhetsutövarens ansvar att visa att de allmänna hänsynsreglerna följs.

I detta projekt har hänsynsreglerna beaktats genom att Trafikverkets planeringsprocess följts och olika alternativ har bedömts ur miljösynpunkt.

För vägbyggnadsprojekt ställer Trafikverket krav på kvalitets- och miljöstyrning (TDOK 2012:1039 och TDOK 2012:93) och har möjlighet att ställa objektspecifika miljökrav för entreprenaden. Detta berör hänsynsreglerna i 2 § (kunskapskravet), 3 § (försiktighetsprincipen och principen om bästa möjliga teknik), 5 § (hushållnings- och kretsloppsprinciperna) och 4 § (produktvalsprincipen).

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

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

Hänsynsregel i 6§ (lokaliseringsprincipen) anger att platsen för en verksamhet ska väljas så att miljöpåverkan minimeras, vilket säkerställs genom Trafikverkets planeringsprocess. 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.

Torneälven är en ytvattenförekomst med fastställda miljökvalitetsnormer. Grundvattenförekomster med fastställda miljökvalitetsnormer finns också i området. Projektet bedöms inte ha någon långsiktig påverkan på vattenkvaliteten då älven endast påverkas indirekt och i liten grad. Inte heller bedöms grundvattnet påverkas om skyddsåtgärder gällande lokalisering av etableringsytor följs.

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 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 väg med bärighets- och breddningsåtgärder med syftet att malmtransporterna ska trafikera vägen i ungefär fyra år innan den flyttas över på den nya vägen mellan Kaurisvaara och Junosuando, den s.k Genvägen.

Utvärderingen visade på störst måluppfyllelse för projektet vid alternativ 2. Alternativet är beroende av ett beslut om att Genvägen byggs. Därför har Trafikverket i sitt ställningstagande redogjort för att om Genvägen inte byggs av någon anledning kan ställningstagandet komma att förändras.

Trafikverket tog ställning till att projektet ska drivas vidare i en arbetsplan enligt alternativ 2 vilket enligt nuvarande planlägningsprocess motsvaras av en vägplan.

Vägplan

I förstudien definierades en vägkorridor som följer befintlig väg. Korridoren har sedan förfinats till en väglinje. Vid valet av väglinje har befintlig vägsträckning följts till stor del. Befintliga kurvor har rätats och krön har justerats för att ge en bättre plan- och profilstandard på vägen. Planerad ombyggnad av vägen kommer i huvudsak att utföras som en enkelsidig breddning, vilket bedöms ge en stabilare vägkonstruktion. Breddning sker huvudsakligen på den norra sidan.

Där vägen passerar nära befintlig bebyggelse med fastighetsutfarter och nivå-skillnader kommer breddningen att anpassas på ett lämpligt sätt.

Miljöförutsättningarna i området har varit en del av beslutsunderlaget, tillsammans med t.ex. topografi och byggnadstekniska förhållanden.

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.

3.3.1 Vägplanens omfattning

Vägplanen behandlar väg 395 mellan Anttis-Lovikka en sträcka på ca 13,4 km. Vägplanen sträcker sig 1,5 km öster om väg 885 med startsektion 40/200 fram till slutsektion 53/583, cirka 1 km öster om byn Lovikka. Vägen breddas till 7,5 m bred belagd väg på hela sträckan. Vägen är utformad och dimensionerad enligt gällande regelverk, Trafikverkets publikation 2012:179 (TRVK Vägars och gators utformning).

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 770 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 21 T 04 01.

Beteckning	Sträcka	Referenshastighet	Körbana	Vägren	Stödremsa	Sidoområde
Väg 395	40/200-41/540	100 km/h	7,0 m	V o H 0,25 m	0,25 m	Innerslänt 1:3, Ytterslänt 1:2.
Väg 395	41/540-41/630	80 km/h	7,0 m	V o H 0,25 m	0,25 m	Innerslänt 1:3, Ytterslänt 1:2.
Väg 395 Från anslutning till N Anttis	41/630-42/500	80 km/h	6,5 m	V 0,25 m H 0,75 m	0,25 m	Innerslänt 1:3, Ytterslänt 1:2.
Väg 395	42/500-43/110	60 km/h	6,5 m	V 0,25 m H 0,75 m	0,25 m	Innerslänt 1:3, Ytterslänt 1:2.
Väg 395	43/110-43/320	80 km/h	6,5 m	V 0,25 m H 0,75 m	0,25 m	Innerslänt 1:3, Ytterslänt 1:2.
Väg 395	43/320-43/780	100 km/h	6,5 m	V 0,25 m H 0,75 m	0,25 m	Innerslänt 1:3, Ytterslänt 1:2.
Väg 395	43/780-53/583	100 km/h	7,0 m	V o H 0,25 m	0,25 m	Innerslänt 1:3, Ytterslänt 1:2.

Tabell 1 Typsektioner

3.3.3 Plan- och profilstandard

Plan- och profilstandarderna för väg 395 är vald utifrån referenshastighet 100 km/h, förutom där vägen passerar Antinrova.

Beteckning	Minsta horisontalradie	Minsta konkava vertikalkalradie (m)	Minsta konvexa vertikalkalradie (m)	Största lutning längdled (%)
Väg 395	700	5 000	6 000	2,46

Tabell 2 Plan- och profilstandard

3.3.4 Korsningar och anslutningar

Det finns två st korsningar, väg 885 till N Anttis och väg 394 mot Tärendö. Längs sträckan finns även ett antal enskilda anslutningar till skogsfastigheter och enskilda ägovägar. Dessa anpassas till höjden på färdig väg och utformas enligt ”Detalj enskilda anslutningar” illustrerad på ritning 2 21 T 04 02, där även typ av anslutning (ex A2, A3, etc) förklaras. Detta kan vid kurvrätningar innebära att vissa anslutningar förlängs eller förkortas.

Nedan listas enskilda anslutningar som föreslås spärras:

- Infart vänster km 42/823, till fastighet Anttis 3:21
- Infart höger km 42/876, till fastighet Anttis 3:12
- Infart höger km 42/921, Anttis 3:9
- Infart höger km 42/942, Anttis 3:9
- Infart höger km 43/241, Anttis 3:7

Nya infarter föreslås till:

- Fastighet Anttis 3:21 föreslås från gamla Tärendövägen.
- Fastighet Anttis 3:17 och 3:12 (höger) sektion 42/860.
- Fastighet Anttis 3:9 (höger) sektion 42/910.
- Fastighet Anttis 3:7 (höger) sektion 43/220.

3.3.5 Geologi och geoteknik

Området består i huvudsak av skogsmark med några mindre myrpartier. Skogsmarken domineras av siltig sandmorän med hög fasthet och hög blockhalt. Grundvattenytan varierar med ligger generellt på ca 1 m djup. Myrpartierna domineras av torv med 1-3 m mäktighet, på dessa partier finns ytligt grundvatten.

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 bort via befintliga vägdiken. Dikena är anslutna till lågpunkter så att vattnet kan ledas bort till recipienter. Vid behov kommer befintliga trummor att bytas ut och utloppsdikey att rensas.

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

På grund av att väg 395 mellan Anttis-Lovikka tidigare drabbats av översvämningar i samband med islossningen kommer en genomsläpplig vägbank byggas vid sektion ca 42/300-42/640 samt vid sektion ca 43/780-44/140. Detta för att minimera skador på vägen och för att vattnet lättare ska kunna rinna undan efter översvämningstillfället. Det kommer även läggas överdimensionerade trummor vid sektion ca 42/400 och sektion ca 44/005.

Enskilda brunnar längs vägen har inventerats inom projektet. De flesta boende längs vägen har egna brunnar.

Hantering av de enskilda brunnarna ska följa Trafikverkets publikation 2006:123 "Dricksvattenbrunnar-hantering av mindre vattentäkter utmed vägar".

3.3.7 Kollektivtrafik

I samråd med Länstrafiken i Norrbotten AB anordnas två nya busshållplatser längs sträckan, en på vänster sida vägen och en på höger sida vägen vid km 42/760 och 42/830. Hållplatserna ska utformas med tillgänglighet för alla trafikantgrupper. Länstrafiken ansvarar för väderskydden då de inte utgör en väganordning.

3.3.8 Gång och cykeltrafik

Längs sträckan blandas oskyddade trafikanter med övrig trafik. I Antinrova på sträckan km 41/630 - 43/800, minskas körbanans bredd från 7,0 till 6,5 meter och en vägren på 0,75 meter byggs på vägens högra sida, för att göra utrymme för gång- och cykeltrafik.

3.3.9 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

Bullerskyddsåtgärder som är bäst lämpade vid respektive hus har föreslagits. Bullerskärmar (plank och vallar) 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 inomhusriktvärdena för de hårdast drabbade fastigheterna. Efter samråd med berörda fastighetsägare har några av dem tackat nej till bullerplank, vilket innebär att det inte är säkert att riktvärdena inomhus kan hållas för de hus där bullerplanken plockats bort. Vid några hus som ligger långt från vägen skulle en skärm bli orimligt lång. Här föreslås endast fasadåtgärder. Ljudnivåer redovisas i tabell bilaga 1.

Bullervallarna söder om Antinrova görs med släntlutning 1:2 och med avrundat krön. De ligger skogsmiljö. Ytjorden bör vara från platsen, men båda vallarna bör också stödbesås med gräs av "vägslänntyp" för att få snabbare vegetationsetablering.

Bullerskärmar i Antinrova ska vara faluröda.

På vissa tomter föreslås att infarten flyttas för att skärmen ska kunna bli så lång som möjligt och inte ha "hål" för en infart.

Trumläggning i bäckar kommer att göras så att inga vandringshinder uppstår. Arbetena styrs i tid för att inte störa eventuella fiskars vandring eller lek.

Två ”extra” trummor kommer att läggas vid Muotkanoja väster om byn för att kunna leda mer vatten. De kommer att ligga högre än trumman för bäcken och blir torra förutom vid högvatten i älven. De kan fungera som smådjurspassage, bland annat för utter, utom vid dessa höga flöden. Trummor kommer också att läggas genom banken på östra sidan om byn.

Ytterligare en smådjurspassage anläggs vid en namnlös bäck vid 53/400.

Kontinuerliga samråd hålls med berörda samebyar i den omfattning som krävs för att förebygga störningar på renskötseln.

Generellt i projektet gäller att vid kurvrätningar, stora som små, ska den gamla vägkroppen schaktas bort och marken återlämnas till markägaren i ett sådant skick att den kan användas på likartat sätt som före upplåtelsen. En kurvrätning där man helt lämnar befintlig väg görs vid ca km 47, där det är viktigt att åtgärderna utförs.

Nya skärningsslänter får inte ha synligt grovt krossmaterial. Om sådant använts för erosionsskydd ska de täckas med jordmaterial från platsen för att möjliggöra återväxt med naturlig vegetation. Användning av tillvaratagna avbaningsmassor för generell täckning av ytterslänter rekommenderas.

Vid passage av boendemiljöer är generellt en mer bearbetad gestaltning av vägen viktig, i och med att vägen är en del av människornas närmiljö. Där tomtmark gränsar direkt till vägen har vägens höjdläge anpassats för att infarter och trädgård ska påverkas så lite som möjligt. Lokala anpassningar av t.ex. dikesdjup har gjorts på några platser för att minska vägområdet och därigenom kunna spara befintliga träd på tomtmark. Ytterligare landskapsåtgärder, som detaljanpassning vid passage av tomtmark, hör till bygghandlingskedet.

I projektets gestaltningsprogram föreslås att gallring/röjning görs utanför vägområdet på ett ställe för att förbättra utblickar från vägen. Det gäller vid en grillplats vid km 52/000 och ca 500 meter söderut, för att förtydliga utblicken över Torneälven för trafikanterna. Km-angivelsen är ungefärlig och exakt avgränsning får avgöras på platsen. Mark där åtgärder föreslås ingår inte i arbetsplanen utan löses i senare skede genom avtal med respektive markägare. Slyröjning inom vägområdet, för att bibehålla befintliga utblickar från vägen, antas ingå i driften.

Byggtiden

Det område som har höga naturvärden enligt den inventering som genomförts ska skyddas mot påverkan under byggtiden. Området ska markeras i terrängen under byggtiden för att undvika oavsiktliga skador. Verksamhet utanför vägområdet ska undvikas.

Vid vägdikenas anslutning till korsande naturliga vattendrag ska diken avslutas några meter före vattendraget, och låta dikesvattnet passera genom och över

naturlig vegetation innan det hamnar i bäcken. På så sätt minskar grumling och föroreningar i bäcken. Dagvatten från bygget ska tas om hand genom översilning eller infiltration. Vattenkvalitet får inte försämrats.

I kommande anmälan om vattenverksamhet kan det komma att ställas villkor för verksamheten. Dessa villkor kommer att arbetas in i bygghandlingarna.

För de kulturlämningar som ligger närmast arbetsområdet föreslås skyddsåtgärder i form av markering eller stängsling under byggtiden. Läge och omfattning av åtgärderna avgörs i samråd med länsstyrelsen.

Den s.k. Tjärans väg får inte användas av tunga fordon, eller för upplägg av massor, uppställning av byggbaracker etc. Tillgänglighet och skyltning till Tjärans väg ska säkerställas efter byggtiden.

Samråd har genomförts med Sattajärvi sameby.

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 "Dricksvattenbrunnarhantering 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

Befintlig belysning vid väg 885 mot Anttis och 394 mot Tärendö, ses över och förbättras. Armaturen byts ut och förtätas på sträckan genom Antinrova, dvs det blir belysning i varje stolpe istället för som idag i varannan stolpe.

Belysningskrav enligt Vägar och gators utformning, VGU ska uppfyllas.

Armatyr ska vara för LED-teknik med välbeprövad konstruktion, avsedd för vägbelysning.

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

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

3.4.3 Driftvändplatser

Ej aktuellt för denna vägplan.

3.4.4 Parkerings- och uppställningsytor

Placeringen av nya parkeringsfickor 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 21 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 uppførsbacke eller där sikten är dålig) och markslag (hellre på fastmark än på myr).

14 stycken parkeringsfickor kommer att anläggas längs sträckan. De kommer att placeras växelvis på höger och vänster sida om vägen med ca en kilometers mellanrum.

3.4.5 Rastplatser

Ej aktuellt för denna vägplan.

3.4.6 Räcken

Vid behov av vägräcken när det finns höga bankar 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, högspänningsledning- ar och raviner mm väljs räcken med högre kapacitetsklass min H2.

3.4.7 Skyltar och signaler

Befintliga skyltar som påverkas av ombyggnationen flyttas och byts ut vid behov.

3.4.8 Vägmarkeringar

Vägmarkering utförs med mitt- och kantlinjer längs hela sträckan. Mittlinjen utförs räfflad förutom i närheten av bebyggelse.

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. Två enskilda vägar flyttas så de hamnar utanför det nya vägområdet, detta gäller sektion 40/820-40/920 höger, och sektion 41/220-41/380 höger.

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 ledningsägarens ansvar.

Längs sträckan finns korsande 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 miljökvaliteten inte ska minska ur ett helhetsperspektiv.

Inga kompensationsåtgärder är föreslagna längs sträckan.

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. Relevanta åtgärder ur programmet beskrivs i kap 3.3.9 ovan. Programmet kommer också att finnas med som stöd under kommande skeden.

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.

Kurvor har rätats för att minska olycksrisken och klara vägstandard.

4.1.5 Trafikantupplevelser och trafikantservice

Vägen byggs om i stort sett i befintligt läge och förhållandet till omgivande landskap förändras inte. För trafikanterna kommer vägen upplevas större än idag i och med att vägen och vägområdet blir bredare.

Vägens karaktär påverkas temporärt genom att markvegetationen som idag går ända fram till asfalten tas bort. Den återkommer efter en tid.

Bullerskärmmarna som sätts upp påverkar trafikupplevelsen.

Trafikantservicen blir samma som idag, dvs parkeringsplatser med jämna mellanrum som kan användas för korta raster längs vägen.

4.1.6 Överensstämmelse med planer

Vägplanen strider inte mot gällande översiktsplan. Ingen detaljplan finns framtagen för området.

4.2 Miljökonsekvenser

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.

Miljökonsekvenserna beskrivs mer ingående i miljökonsekvensbeskrivningen.

I nollalternativet kommer störningar längs vägen att öka betydligt till följd av den ökade trafiken. Stora konsekvenser väntas för boendemiljön i form av buller och barriäreffekter. För rennäringen väntas måttliga konsekvenser uppstå på grund av ökad trafik. Måttliga konsekvenser kan också uppstå för vilt i området på grund av ökad barriäreffekt. Ingen risk bedöms föreligga för grundvattenförekomstens status, där en god status kan bibehållas. För övriga miljöaspekter blir konsekvenserna små i nollalternativet.

Landskapsbild

Ombyggnaden av vägen utanför byarna medför en liten påverkan på landskapsbilden ur åskådarperspektivet. Vägen byggs om i stort sett i befintligt läge och förhållandet till omgivande landskap förändras inte. Konsekvenserna för landskapsbilden kan bli måttliga just efter ombyggnaden, på längre sikt små. Däremot bedöms konsekvenserna för landskapsbilden bli stora i Antinrova pga de föreslagna bullerskärmarna.

Naturmiljö

Måttliga konsekvenser uppkommer pga intrång i den utpekade granskogen med höga naturvärden på en kort sträcka. Utanför detta område blir konsekvenserna för naturmiljön små.

Åtgärderna med breddning och återställande av diken är begränsade och tar några meter ny mark i anspråk. Vid kurvrätningar blir intrången större men i direkt anslutning till det befintliga vägområdet. Ingen kurvrätning görs på platser med utpekade naturvärden.

Inga värdefulla våtmarker kommer att beröras av projektet. Åtgärder för att begränsa påverkan på hydrologi bedöms inte krävas.

Konsekvenserna för vilt blir samma som i nollalternativet.

Projektet bedöms inte medföra påtaglig skada på riksintresset för naturmiljö eftersom intrånget i riksintresseområdet bedöms vara marginellt. Inget av riksintressevärdena påverkas av projektet. Projektet bedöms inte heller påverka bevarandestatusen för Natura 2000-arter eller -naturtyper på grund av minimal påverkan på vattendragen. Uttern gynnas av åtgärderna jämfört med nollalternativet i och med de två smådjurspassagerna.

Rekreation och friluftsliv

Fler parkeringsplatser längs vägen ger ökad tillgänglighet till markerna runt omkring. Tillgängligheten till grillplatsen vid ca 52/000 blir även i förstättningen god.

Skoterleden kommer att korsa väg 395 på samma sätt som idag.

Trafikbuller och barriäreffekt blir lika som i nollalternativet.

Kulturmiljö

Tjärdalen vid 52/600 kan komma att påverkas av projektet eftersom den delvis kommer att ligga inom säkerhetsområdet, som ska röjas från träd. Samråd ska hållas med länsstyrelsen om denna påverkan. Tjärdalen vid 47/900 påverkas inte eftersom vägområdet inte utökas där. Färdvägen Tjärans väg påverkas inte mer än genom att vägområdet breddas.

Konsekvenserna för kulturmiljön bedöms sammantaget som små.

Boendemiljö

Riktvärdena för buller utomhus kommer att överskridas vid ett flertal hus, men i mindre omfattning än i nollalternativet. Det går inte att utesluta risk för att fasadernas ljudisolering i vissa fall också begränsar den maximala ljudisolering som går att erhålla, med ljudnivåer över riktvärden inomhus som följd, trots vidtagna fasadåtgärder. Konsekvenserna avseende buller blir måttliga. Jämfört med dagens situation är dock buller strax under riktvärdena en stor negativ förändring i boendemiljön. Skyddsåtgärderna medför att vägplanens konsekvenser blir mindre negativa än nollalternativets konsekvenser.

Bedömningen görs att vibrationer från trafiken inte kommer belasta bebyggelse i Antinrova trots att den ligger väldigt nära vägen. Detta eftersom bebyggelsen är belägen på fast mark som inte är vibrationsfarlig. Överbyggnaden kommer dessutom att förstärkas samt få en jämnare yta vilket bidrar till en dämpad energiöverföring till omgivande mark. Det bedöms därför att konsekvenserna av vibrationer blir små.

Rennäring

Breddningen av vägområdet tar en liten del mark i anspråk som skulle kunna användas som renbete. Intrånget är litet och ger små konsekvenser. Konsekvenserna av ökad trafik, som är den faktor som påverkar rennärningen mest, blir av samma typ som i nollalternativet.

Naturresurser

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

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 120 000 m³. Av detta återanvänds ca 100 000 m³ på slänter m.m. Ca 20 000 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 10 000 m³ friktionsmaterial/grovkorning jord, behöver tillföras utifrån.

Vägens överbyggnad kräver material av hög kvalitet och här används bergkross, ca 90 000 m³ behövs. Inom projektet sker ingen bergschakt så därför kommer krossmaterialet tas från täkter utanför arbetsområdet.

Konsekvenserna blir små, om uppläggning av överskottsmassor sker på ett lämpligt sätt.

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

Byggskedet

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

Om strandskydd, biotopskydd och 12:6-samråd

Projektet strider inte mot strandskyddets syften avseende djur- och växtliv då inga åtgärder görs förutom breddning av befintlig väg inom strandskyddsområde (100 meter från Torneälven). Projektet strider inte heller mot strandskyddets syften vad gäller friluftsliv. Allmänhetens tillgänglighet till Torneälven försämras inte. Fastställelsebeslutet inkluderar prövning enligt bestämmelser om strandskydd.

Inget som omfattas av generellt biotopskydd berörs av planen.

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 20,0 ha, fördelat på 17,7 ha skog, 0,7 ha tomtmark, 1,4 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 totalt ca 20,0 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 vägdamål, trots att annan har äganderätt till fastigheten. Dessa rättigheter kan inskränkas.

Väghållaren har, inom markerat område för inskränkt vägrätt, endast rätt att uppföra bullerskydd, justera diken och rensa utloppsdikey. I övrigt får markägaren använda marken så länge som denna användning inte medför negativ påverkan på vägens eller väganordningens utformning eller funktion.

I vägplanen redovisas områden med inskränkt vägrätt omfattande totalt cirka 2,1 ha. Dessa områden är avsedda att användas för anläggandet av vissa väganordningar.

Följande fastigheter berörs av inskränkt vägrätt:

Pajala Anttis 2:11, Pajala Anttis 3:7, Pajala Anttis 3:21, Pajala Anttis 3:32, Pajala Anttis 3:34, Pajala Anttis 3:37, Pajala Anttis 3:38, Pajala Anttis 7:10, Pajala Anttis 14:1, Pajala Anttis 15:7, Pajala Anttis 17:1, Pajala Anttis 17:2, Pajala Anttis 17:4, Pajala Anttis 17:5, Pajala Kengisskogen 1:1, Pajala Kengisskogen 1:3, Pajala Lovikka 3:3, Pajala Lovikka 7:3, Pajala Tarendö 9:11, Pajala Tarendö 9:13.

4.3.2 Område med tillfällig nyttjanderätt

I vägplanen föreslås att ca 0,5 ha mark tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Dessa områden har markerats på plankartor. Området/områdena kommer att användas för informationstavlor och etableringsytor. 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 fastställelsebeslutet för vägplanen utan hanteras i en särskild lantmäteriförrättning där det slutliga läget bestäms. Väghållaren söker och står för kostnader för förättning enligt anläggningslagen. Ersättningsfrågorna hanteras i enlighet med 58-60 samt 66 §§ väglagen.

Förslag till förändring av enskilda vägar illustreras på illustrationskartorna.

4.3.4 Förändring av allmän väg

Vägförslaget innebär att längs sträckan mellan ca km 46/900 och 47/100, kommer vägen att dras in från allmänt underhåll och 0,1 ha mark att återgå till markägare.

Vägdelar som kommer att utgå ur allmänt underhåll rivs och återställs till naturmark liknande omgivande mark (illustrationskarta 2 21 T 05 06).

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. Fastighetsägare och arealer redovisas i fastighetsförteckningen.

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.

Trumläggning i Muotkanoja och en namnlös bäck vid 53/400 kommer att anmälas som vattenverksamhet.

Länsstyrelsen har den 24 februari 2014 gett dispens enligt artskyddsförordningen för påverkan på en växtplats för revlumner.

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 i anslutning till vägplaneområdet.

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 trafikordningsplaner 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”.

Utterpassager ska kontrolleras för att säkerställa deras 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. Projektområdet Samhällsekonomi utvärderades för hela vägsystemet från Kaunisvaara till Svappavaara. Övriga projektområden utvärderades enbart för väg 395 delen Autio-Tornefors.

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 108,6 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 Autio-Tornefors. 2012-09-03.

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

Redovisning av bullerberäkning											
Längdmätning	Namn	Vänig	Nuläge		Noialternativ		Föreslagna bullerskyddsåtgärder + anm.	Framtid prognos år 2015		Max ute vid fasad	Max inne*
			Ljudnivå före vätgård (år 2009)	Max ute vid fasad	Ljudnivå med ökad malmtrafik utan vätgårdar	Max ute vid fasad		Ljudnivå efter vätgård inklusive föreslagna bullerskyddsåtgärder	Max ute vid fasad		
40800	ANTTIS 16:4>1	GF	42	56	50	64		51	26	62	37
		F 1	44	56	52	65		52	27	63	38
40920	ANTTIS 15:4>2	GF	45	60	53	71	Fasadåtgärder	56	31	70	45
41000	ANTTIS 17:5>1	GF	50	67	58	75	Bullervall 2,5 m över vägbana och fasadåtgärder	57	32	74	49
41180	ANTTIS 17:1>1	GF	49	64	57	72	Bullervall 2,5 m över vägbana och fasadåtgärder	55	30	71	46
41220	ANTTIS 15:7>1	GF	45	60	53	69	Bullervall 2,5 m över vägbana	53	28	70	45
		F 1	47	63	55	70		55	30	70	45
41240	ANTTIS 15:6>1	GF	46	59	54	69		54	29	68	43
		F 1	47	61	55	69	Fasadåtgärder	56	31	69	44
41340	ANTTIS 15:1>1	GF	48	62	56	70		55	30	69	44
41360	ANTTIS 15:1>1	GF	45	60	53	68		53	28	67	42
		F 1	47	61	55	69		55	30	69	44
41390	ANTTIS 15:2>1	GF	41	54	49	63		49	24	62	37
		F 1	43	57	51	65		52	27	65	40
41460	ANTTIS 15:5>1	GF	44	55	52	64		52	27	64	39
		F 1	45	58	53	66		54	29	66	41
41500	ANTTIS 3:28>1	GF	41	53	49	63		49	24	63	38
		F 1	43	56	51	65		52	27	63	38
41580	ANTTIS 3:36>1	GF	40	53	48	62		49	24	61	36
		F 1	43	54	51	64		51	26	64	39
41710	ANTTIS 3:38>1	GF	46	61	53	70	Bullerskärm 2,5 m över vägbana	51	26	66	41
41780	ANTTIS 3:37>1	GF	52	68	59	75	Bullerskärm 2,5 m över vägbana	53	28	68	43
41840	ANTTIS 3:26>1	GF	41	54	49	63		49	24	61	36
		F 1	42	55	50	63		50	25	62	37
41850	ANTTIS 3:35>1	GF	43	58	51	66		52	27	65	40
		F 1	44	58	52	66		52	27	65	40
41960	ANTTIS 3:29>1	GF	43	56	51	64		51	26	62	37
		F 1	44	56	52	64		52	27	63	38
42640	ANTTIS 3:39>1	GF	36	51	45	59		44	19	58	33
		F 1	39	57	49	61	Fasadåtgärder	48	23	61	36
42690	ANTTIS 3:24>1	GF	57	79	67	87		64	39	86	61
42730	ANTTIS 3:11>1	GF	46	66	56	77	Bullerskärm 2,5 m hög och fasadåtgärder	54	29	76	51
42760	ANTTIS 3:40>1	GF	49	70	59	79	Fasadåtgärder	59	34	79	54
42810	ANTTIS 3:21>1	GF	54	77	64	86	Bullerskärm 2,5 m hög och fasadåtgärder	54	29	78	53
42885	ANTTIS 3:12	GF	59	84	68	93	Bullerskärm 2,5 m hög och fasadåtgärder	58	33	79	54
		F 1	58	83	67	91	Fasadåtgärder	66	41	90	65
42890	ANTTIS 3:10>1	GF	56	78	65	88	Fasadåtgärder	65	40	88	63

42930	ANTTIS 3:9>1	GF	55	78	64	87	Bullerskärm 2,5 m hög och fasadåtgärder	57	32	82	57
		F.1	56	78	65	87		61	36	82	57
42970	ANTTIS 3:15	GF	54	77	64	87	Fasadåtgärder	62	37	84	59
		F.1	55	77	64	86		63	38	84	59
43260	ANTTIS 3:7>1	GF	52	72	62	81	Bullerskärm 2,5 m hög och fasadåtgärder	58	33	75	50
		F.1	55	73	64	81		62	37	77	52
43440	ANTTIS 14:2>1	GF	53	74	63	82	Fasadåtgärder	63	38	80	55
		F.1	55	74	65	82		64	39	80	55
43509	ANTTIS 11:1>2	GF	34	50	44	59		44	19	59	34
		F.1	38	53	48	62		48	23	62	37
43510	ANTTIS 12:1>1	GF	37	54	48	63		48	23	63	38
		F.1	40	55	50	65		51	26	64	39
43620	ANTTIS 3:18>1	GF	36	55	47	60		48	23	60	35
		F.1	40	55	50	62		51	26	63	38
43650	ANTTIS 3:19>2	GF	53	73	63	81	Fasadåtgärder	64	39	81	56
43690	ANTTIS 3:19>2	GF	55	77	65	85	Fasadåtgärder	65	40	84	59
43700	ANTTIS 3:14>1	GF	32	50	42	58		43	18	57	32
		F.1	36	51	47	62		47	22	61	36
43720	ANTTIS 3:19>2	GF	52	73	62	81	Fasadåtgärder	63	38	81	56
43770	ANTTIS 3:34>1	GF	45	61	55	71	Bullerskärm 2,5 m hög samt fasadåtgärder	55	30	69	44
		F.1	49	65	59	73		59	34	72	47
43780	ANTTIS 3:34>1	GF	38	55	48	65		48	23	65	40
		F.1	42	60	52	69		53	28	69	44
43850	ANTTIS 3:32>1	GF	41	56	52	65		52	27	63	38
		F.1	45	58	55	67	Fasadåtgärder	56	31	67	42



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå
Telefon : 0771-921921, Texttelefon: 0243-750 90

www.trafikverket.se