

PLANBESKRIVNING

Projekt Malmtransporter Kaunisvaara–Svappavaara

Delen väg 395 Junosuando by

Pajala kommun, Norrbottens län

Datum: 2020-06-22

Objektnummer: 132256

GRANSKNINGSHANDLING



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Projekt Malmtransporter Kaunisvaara–Svappavaara, delen väg 395 Junosuando by

Författare: Joanna Lindberg Munter, Anna Westerlund, Sweco

Dokumentdatum: 2020-06-22

Ärendenummer: TRV 2019/69723

Objektsnummer: 132256

Kontaktperson: Gun-Marie Mårtensson, Trafikverket

Konsult: Sweco

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	6
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL.....	8
2.1. Bakgrund.....	8
2.2. Åtgärdsvalsstudie och analys enligt fyrstegsprincipen	9
2.3. Tidigare utredningar och beslut	9
2.4. Godkännande av miljökonsekvensbeskrivning.....	10
2.5. Planläggningsprocess.....	11
2.6. Ändamål.....	11
2.7. Miljömål.....	12
2.8. Transportpolitiska mål och projektmål inom MaKS-projektet	12
3. FÖRUTSÄTTNINGAR	14
3.1. Vägens funktion och standard	14
3.2. Trafik och användargrupper	15
3.3. Lokalsamhälle och regional utveckling	17
3.4. Miljö och hälsa	18
3.5. Geotekniska förhållanden och byggnadstekniska förutsättningar	25
4. DEN PLANERADE VÄGENS LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV	27
4.1. Val av lokalisering	27
4.2. Val av utformning	28
4.3. Övriga väganordningar	33
4.4. Andra åtgärder och anordningar	35
4.5. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	35
5. EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET	36

5.1.	Risk och säkerhet	36
5.2.	Trafik och användargrupper	36
5.3.	Lokalsamhälle och regional utveckling	38
5.4.	Miljö och hälsa	38
5.5.	Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	43
5.6.	Påverkan under byggnadstiden	44
5.7.	Samhällsekonomisk bedömning	45
6.	SAMLAD BEDÖMNING.....	46
6.1.	Måluppfyllelse avseende ändamål	46
6.2.	Måluppfyllelse avseende miljömål	46
6.3.	Överensstämmelse med transportpolitiska mål samt projektmål	46
7.	ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDEN.....	48
7.1.	Allmänna hänsynsregler	48
7.2.	Miljökvalitetsnormer	48
7.3.	Bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden	49
8.	MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING.....	50
8.1.	Vägområde för allmän väg.....	50
8.2.	Område med tillfällig nyttjanderätt.....	51
9.	FORTSATT ARBETE.....	53
9.1.	Bygghandling och produktion.....	53
9.2.	Kontroll och uppföljning	53
10.	GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING	55
10.1.	Formell hantering	55
10.2.	Genomförande	56

10.3.	Finansiering.....	56
11.	UNDERLAGSMATERIAL OCH KÄLLOR	57
11.1.	Tryckta referenser	57
11.2.	Elektroniska referenser.....	57

1. Sammanfattning

I ett område mellan Kaunisvaara och Aareavaara i Pajala kommun, cirka 25 km norr om Pajala centralort, har gruvverksamhet återupptagits vid Kaunisvaaragruvan. Malmtransporter går kontinuerligt längs rubricerad sträcka och det bolag som bedriver verksamhet i Kaunisvaaragruvan har erhållit transportdispens för 90-tons malmekipage.

I projektet ”Malmtransporter Kaunisvaara-Svappavaara” planeras och 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.

En miljökonsekvensbeskrivning har upprättats och godkänts av länsstyrelsen i Norrbottens län 2014-12-18. Sedan miljökonsekvensbeskrivningen godkändes har inga kända natur- och kulturvärden eller skyddade områden enligt miljöbalken tillkommit eller förändrats på ett sätt som föranleder en ny bedömning av eventuell påverkan på miljön, varför godkänd miljökonsekvensbeskrivning fortfarande är aktuell.

Ändamålet med vägplan Junosuando by är att valt alternativ ska innebära en hög användbarhet för gruvnäring, för övrig näringsverksamhet samt för övriga trafikanter. Åtgärderna ska bidra till en säker trafikmiljö och en god boendemiljö. Detta ska bidra till en kostnadseffektiv och säker väg för malmtransporter, övrig trafik och närboende.

En samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ togs fram i ett tidigare skede. Den 8 oktober 2013 beslutade Trafikverket att vägplanen skulle drivas vidare utifrån alternativ ”befintlig väg” där Trafikverket har valt att rusta upp väg 395 genom Junosuando. Valet av lokalisering motiveras av att samtliga uppställda projektmål bedöms uppfyllas och att det sammantaget är det bästa alternativet. Boendemiljön samt tillgängligheten för oskyddade trafikanter ska säkerställas genom åtgärder i vägplanen.

Vägplanen omfattar cirka 4,0 km av väg 395 genom Junosuando by. Referenshastigheten varierar mellan 40–100 km/h. Väg 395 förstärks för att klara tunga malmtransporter och vägbredden varierar mellan 7,25–8,00 m. En belagd gång-och cykelbana anläggs längs väg 395 på en sträcka om cirka 2 km som separeras med kantsten. På övriga delar inom tätorten anläggs 0,75 m breda vägrenar på båda sidor om vägen, där gående och cyklister kan färdas. Delar av befintlig belysning byts ut och anpassas till den ombyggda vägens olika funktioner. Sträckan efter km 70/500 har blivit upprustad i ett tidigare skede, den belysningen ska behållas.

De jordarter som finns under väg 395 genom Junosuando består i huvudsak av sand och silt. De byggnadstekniska förutsättningarna bedöms vara relativt goda. Vid myr- och våtmarksområden krävs grundförstärkning.

Pajala kommun genomför en detaljplaneändring för del av Junosuando by, som just nu är under framtagande. Planförslaget möjliggör för Trafikverket att genomföra de åtgärder som föreslås i vägplanen. Detaljplanen avser gå ut på granskning under sommaren 2020 och antas under hösten/vintern 2020.

En grundvattentäkt som försörjer Junosuando tätort med dricksvatten har sitt brunnnsområde nära väg 395 och vägen går över dess inre och yttre skyddszon. Skyddsåtgärder för vattentäkten föreslås i vägplanen, bland annat genom täta diken.

Torneälven och biflödet Myllyjoki som korsar vägen i Junosuando ingår i Natura 2000-området Torne- och

Kalix älvsystem. För att minska barriäreffekten för smådjur som exempelvis utter anläggs en smådjurspassage, i form av torrtrumma, som skyddsåtgärd vid Myllyjoki.

En fågellokal med höga naturvärden finns i en grund och vegetationsrik del av Torneälven, i Junosuando. Finkornig beläggning anläggs som skyddsåtgärd. Det ger lägre bullernivåer vilket är positivt för såväl fågellivet som för boendemiljön nära väg 395.

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. I Junosuando sker större förändringar i och med att en ny gång- och cykelbana byggs. Bullerskyddsskärmarna påverkar också trafikantupplevelsen. Skärmarnas utseende har anpassats till omgivningen och kommer att utföras i falurött trä. Konsekvenserna för landskapsbilden har sammantaget bedömts bli små till måttligt negativa.

Längs aktuell vägsträcka finns inga registrerade forn- eller kulturlämningar som kan komma att påverkas av ombyggnationen.

Bullerskyddsåtgärder i form bullerskärmar anläggs längs delar av sträckan. Erbjudande om bullerskyddsåtgärd utanför vägområde i form av fasad/fönsteråtgärd och/eller lokalt skydd av uteplats fastställs i vägplanen.

Renskötsel förekommer kring väg 395. Området nyttjas som vinterbetesland för Sattajärvi sameby. Konsekvenserna för rennäringen blir måttligt negativa och beror till största delen av den ökade trafiken. Viltolyckor och renpåkörningar ska följas upp. Fortsatt dialog med samebyn kommer att hållas inför och under byggskedet.

I projektet redovisas stängning av enskilda utfarter. Stängning av enskilda utfarter ingår inte i fastställelseprövningen för vägplanen, dessa hanteras i en separat process där väghållningsmyndigheten (regionen) genom beslut förordnar att en enskild vägs anslutning till den allmänna vägen ska spärras eller ändras. På illustrationskartorna framgår de enskilda anslutningar som berörs av ett sådant beslut. Där framgår också väghållningsmyndighetens (regionens) förslag på en eventuell ny anslutning mot allmän väg. Innan väghållningsmyndigheten (regionen) fattar ett stängningsbeslut och tar bort den fysiska anslutningen, kommer en ny att finnas tillgänglig (direkt eller samordnad utfart mot allmän väg).

Enskilda vägar ingår inte i fastställelseprövningen för vägplanen. Normalt hanteras enskilda vägar inom ramen för en lantmäteriförrättning, där Lantmäterimyndigheten tar beslut om slutligt läge.

Projektet finansieras genom Trafikverkets nationella plans bärighetsanslag. Den kalkylerade totalkostnaden för detta vägprojekt uppgår till cirka 60 mkr enligt 2019 års prisnivå.

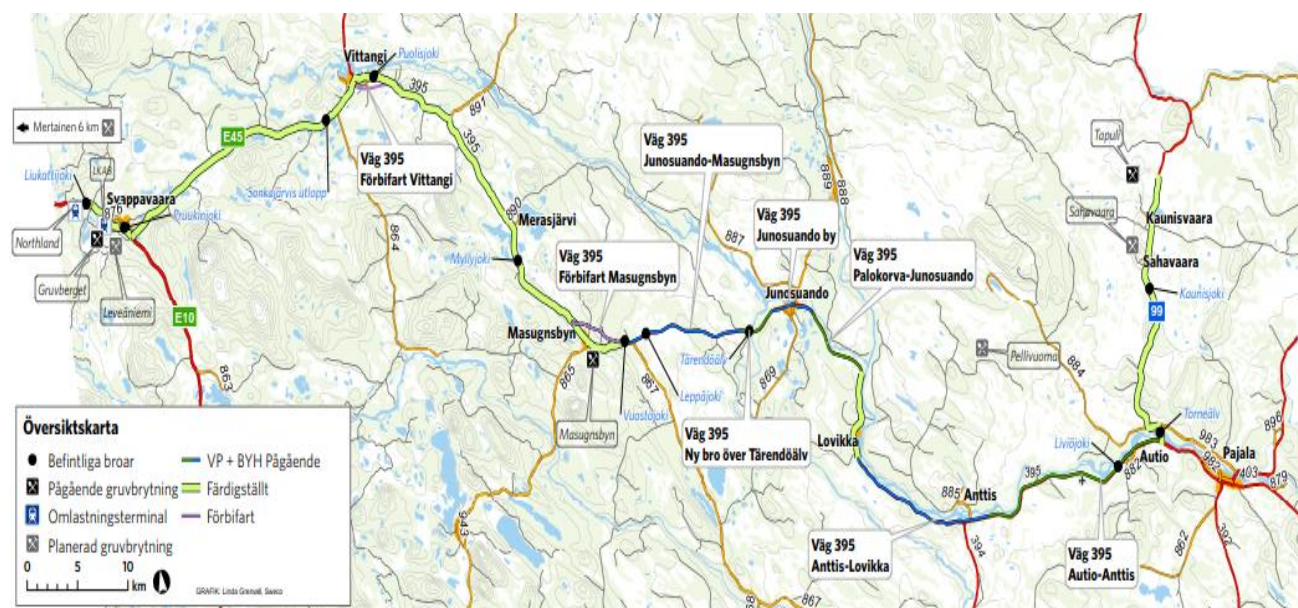
2. Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

2.1. Bakgrund

I ett område mellan Kaunisvaara och Aareavaara i Pajala kommun, cirka 25 km norr om Pajala centralort, har gruvverksamhet återupptagits vid den så kallade Kaunisvaaragruvan. Omfattande prospekteringsverksamhet för att fastställa järnmalmförekomsternas storlek och järninnehåll har genomförts av olika aktörer under många år, något som senare resulterade i en gruvetablering i området under 2012. Från gruvan transporterades järnmalmskoncentrat med lastbil mellan Kaunisvaara och Svappavaara, där det omlastades för vidare transport på järnväg till Narvik.

I samband med gruvetableringen konstaterade Trafikverket att transportsystemet på det statliga vägnätet i området inte var dimensionerat för det uppkomna transportbehovet. För att möta det ökade transportbehovet för tung trafik påbörjade Trafikverket därför ombyggnationer på stora delar av det statliga vägnätet redan under 2012 genom projekt ”Malmtransporter Kaunisvaara-Svappavaara”, nedan kallat ”MaKS-projektet”. Den gruvverksamhet som då genererade ökat transportbehov försattes i konkurs under 2014 varför Trafikverket avbröt de planerade åtgärderna.

Sedan sommaren 2018 har gruvverksamheten återupptagits och malmtransporter går kontinuerligt längs samma sträcka igen. Gruvbolaget har erhållit transportdispens för 90-tons malmekipage. Trafikverket har rustat upp en stor del av totalt 16 mil väg mellan gruvan i Kaunisvaara och omlastningsterminalen i Pitkäjärvi (Svappavaara). Under avsnitt 2.3 och 2.4 framgår tidigare utredningar och beslut samt Trafikverkets ställningstagande i MaKS-projektet. Vägsträckor som omfattas av hela projektet är delar av väg 99, väg 395, E45 och E10. I projektet ingår nya förbifarter i Vittangi och Masugnsbyn. Projektet har delats upp i cirka 20 delsträckor vilka har kommit olika långt i processen, se figur 2.1–1. Flera delsträckor är färdigställda, en del entreprenader har påbörjats och för övriga delar pågår arbetet med att ta fram vägplaner och bygghandlingar. Åtgärderna främjar ökad framkomlighet och trafiksäkerhet och består främst av breddning, säkrare korsningar och rakare väg.



Figur 2.1–1 Översiktskarta över hela MaKS-projektet. VP står för vägplan och BYH står för bygghandling. De blåa och gröna färgerna visar var vägplaner och bygghandlingar är aktuella och färgerna särskiljer de olika etapperna.

2.2. Åtgärdsvalsstudie och analys enligt fyrstegsprincipen

När behov av åtgärder i transportsystemet uppstår inleds förberedande studier genom så kallade åtgärdsvalsstudier, i vilka man definierar de problem som finns med det befintliga vägnätet och hur de kan lösas. Åtgärdsvalsstudier tar hänsyn till alla trafikslag, alla typer av åtgärder och kombinationer av dessa. Syftet med åtgärdsvalsstudien är att göra analyser och prioriteringar av förslag till åtgärder i transportsystemet utifrån den så kallade fyrstegsprincipen. En sådan åtgärdsvalsstudie blir en utgångspunkt för det fortsatta arbetet.



Figur 2.2–1 Illustration av Trafikverkets planläggningsprocess på en övergripande nivå från åtgärdsvalsstudie till vägplan.

Fyrstegsprincipen beskriver ett förhållningssätt i analyser av åtgärder för att lösa identifierade problem och brister. Det är Trafikverkets arbetsstrategi och den tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Varje enskilt steg i fyrstegsprincipen täcker in olika aspekter och skeden i utvecklingen av transporter och av infrastrukturen.

Fyrstegsprincipen



Figur 2.2–2 Illustration av Trafikverkets fyrstegsprincip.

2.3. Tidigare utredningar och beslut

En åtgärdsvalprocess genomfördes hösten 2011 för att studera gruvtransporter vid Kaunisvaara - Malmбанan och Pajala med omnejd. I detta projekt deltog företrädare från kommuner, länsstyrelsen, Trafikverket och olika privata aktörer. I åtgärdsvalet har ett antal åtgärder prioriterats, reducerats och sammanställts i fyra åtgärdspaket, med utgångspunkt från fyrstegsprincipen. Det fyra tänkbara åtgärdspaketen var följande:

- Åtgärdspaket 1: Gruvtransporterna löses med åtgärder på befintlig väg.
- Åtgärdspaket 2: En genväg mellan Kaunisvaara och Junosuando samt upprustning av befintlig väg mellan Kaunisvaara och Svappavaara.

- Åtgärdspaket 3: En genväg mellan Kaunisvaara och Junosuando samt upprustning av befintlig väg mellan Kaunisvaara och Svappavaara med förbifarter i Masugnsbyn, Junosuando och Vittangi.
- Åtgärdspaket 4: En järnväg mellan Kaunisvaara och Svappavaara.

Efter en samlad bedömning fann Trafikverket att åtgärdspaket tre gav bäst måluppfyllelse. Under åtgärdsvalsprocessen blev det tydligt att de allmänna vägar som finns i området måste användas för att nå en fungerande transportkedja för malmtransporterna. Vägarna var i behov av att rustas upp, anläggande av förbifarter var nödvändiga vid några byar och en helt ny vägsträckning, Genväg Kaunisvaara - Junosuando, skulle ge positiva samhällsekonomiska effekter.

Innan 1 januari 2013 såg planeringsprocessen för vägprojekt annorlunda ut i förhållande till vad den gör idag. Efter åtgärdsvalsprocessen initierades ett projekt med en förstudie där man identifierade och analyserade brister och möjligheter för att hitta tänkbara lösningar. En sådan förstudie för väg 395, delen Junosuando berör aktuell sträcka och fastställdes i oktober 2012. I förstudien samlades åtgärdspekaten ihop till två jämförbara alternativ som ställdes mot varandra och konsekvensbedömdes mot nollalternativet.

- Alternativ 1: Fullständiga bärighets- och breddningsåtgärder av befintlig väg med syftet att gruvtrafiken ska gå på väg 395 under överskådlig tid. Omfattande åtgärder för gående och cyklister i Junosuando tätort.
- Alternativ 2: Förbifart Junosuando anläggs. På sträckan öster och väster om förbifart Junosuando förstärks väg 395 enligt vad som beskrivs i alternativ 1. På övriga delar av befintlig väg, genom Junosuando utförs upprustning med syftet att den tunga trafiken ska trafikera vägen i ungefär två år. Återställande av befintlig väg när förbifart tas i bruk. Begränsade gång- och cykelåtgärder utförs i Junosuando.

Förstudiens samrådshandling tillsammans med samrådsredogörelsen utgjorde underlag till länsstyrelsen som den 3 oktober 2012 beslutade att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. I beslutet lämnade länsstyrelsen samrådssynpunkter och riktlinjer för det fortsatta arbetet med vägplan inklusive miljökonsekvensbeskrivning.

Trafikverket tog sedan ställning till att projektet skulle drivas vidare enligt alternativ två (då detta innebar positiva effekter på restiden, minskade transportkostnader, minskade utsläpp och ökad trafiksäkerhet) enligt dåvarande planeringsprocess som bestod av tre skeden; förstudie, utredning och plan.

En vägutredning påbörjades för att jämföra olika alternativa korridorer samt befintlig sträckning. I och med förändringar i lagstiftningen upprättades en samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ. Den 11 mars 2013 hölls ett samrådsmöte i Junosuando, Folkets hus. Den 8 oktober 2013 beslutade Trafikverket att vägplanen skulle drivas vidare utifrån alternativ ”befintlig väg”. Mer om det framgår av kap 4.1 Val av lokalisering.

Nu när projektet har återupptagits har förutsättningarna till viss del förändrats. Trafikverket jobbar för närvarande inte med den vägplan som ska möjliggöra byggnation av en genväg mellan Kaunisvaara och Junosuando. Däremot sker fortsatt upprustning av befintlig väg mellan Kaunisvaara och Svappavaara. Handläggning av den nu aktuella vägplanen för delen Junosuando sker enligt gällande planläggningsprocess som beskrivs mer ingående i avsnitt 2.5.

2.4. Godkännande av miljökonsekvensbeskrivning

En miljökonsekvensbeskrivning för väg 395, delen Junosuando by, BD-132256-395, har upprättats och godkänts av länsstyrelsen i Norrbottens län 2014-12-18.

Sedan miljökonsekvensbeskrivningen godkändes har inga kända natur- och kulturvärden eller skyddade områden enligt miljöbalken tillkommit eller förändrats på ett sätt som föranleder en ny bedömning av eventuell påverkan på miljön.

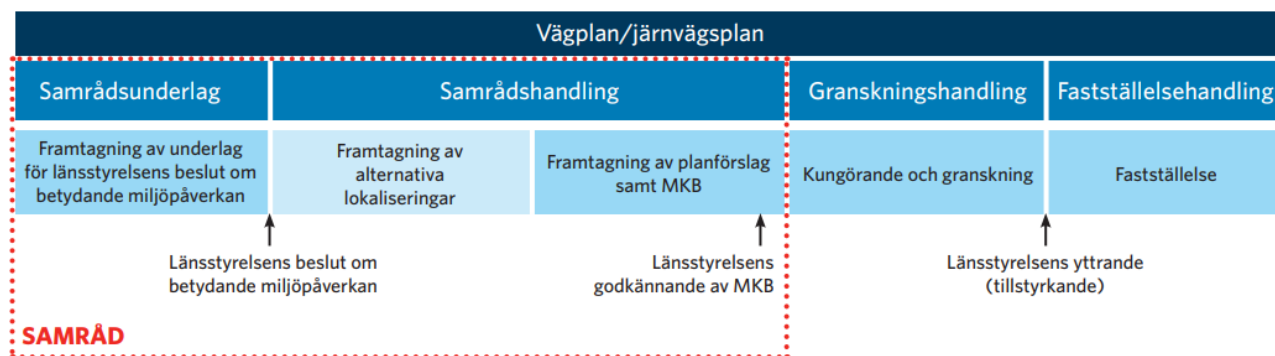
Trafikverket har, sedan arbetet med vägplanen återupptagits, informerat länsstyrelsen i Norrbotten om att projektet har återupptagits och att den miljökonsekvensbeskrivning som godkändes 2014-12-18 fortfarande är aktuell. Länsstyrelsen har inte haft några invändningar mot detta.

2.5. Planläggningsprocess

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan. 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.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda har för synpunkter.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett samrådsunderlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Om så är fallet ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till vägplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och vilka försiktighets- och skyddsåtgärder som erfordras. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket begär att vägplanen ska fastställas av Trafikverkets enhet för juridik- och planprövning. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket påbörja ombyggnationen av vägen.



Figur 2.5–1 Trafikverkets planprocess för planläggningstyp 4 där länsstyrelsen beslutat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan samt har alternativa lokaliseringar.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. De synpunkter som framställs under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

2.6. Ändamål

Ändamålet med vägplan väg 395, delen Junosuando by är att valt alternativ ska innebära:

- en hög användbarhet för gruvnäring, för övrig näringsverksamhet samt för övriga trafikanter
- en säker trafikmiljö och en god boendemiljö

Detta ska bidra till en kostnadseffektiv och säker väg för både malmtransporter, övrig trafik och närboende.

2.7. Miljömål

Sveriges miljömålssystem bygger på ett generationsmål, sexton nationella miljökvalitetsmål och tjugofyra etappmål vilka ska beaktas vid all planering av samhällsutveckling. Miljömålen konkretiserar den miljömässiga dimensionen av hållbar utveckling. Generationsmålet är det övergripande målet för miljöpolitiken som anger att vi till nästa generation ska kunna överlämna ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Miljökvalitetsmålen anger det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Syftet med miljökvalitetsmålen är att de ska vara vägledande för ekologiskt hållbar samhällsutveckling över tid. Arbetet med att nå miljökvalitetsmålen utgör grunden för den nationella miljöpolitiken. Etappmålen förtydligar vilka åtgärder som behöver vidtas för att generationsmålet och miljökvalitetsmålen ska uppnås.

För Norrbottens län har de nationella miljömålen antagits också som regionala mål.



Figur 2.7–1 Illustration över Sveriges sexton miljömål.

2.8. Transportpolitiska mål och projektmål inom MaKS-projektet

De transportpolitiska målen antogs av riksdagen 2009. Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det övergripande målet stöds av två huvudmål enligt följande definitioner.

Funktionsmålet

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

Hänsynsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

I MaKS-projektet har de transportpolitiska målen inarbetats i sin helhet. Såväl investerings- och åtgärds kostnad som drift- och underhållskostnad ska vara kostnadseffektiva och acceptabla på kort sikt. Åtgärderna ska vara samhällsekonomiskt effektiva och långsiktigt hållbara.

Övriga projektmål är att höga värden i natur- och kulturmiljö ska så långt som möjligt bevaras och ges förutsättningar för utveckling, resurseffektiva transportlösningar genom optimering av infrastruktur och transportteknik ska främjas likväl som en attraktiv och trygg boendemiljö samt att projektet leder till ett positivt företagsklimat som bidrar till såväl kommunal som regional utveckling.

3. Förutsättningar

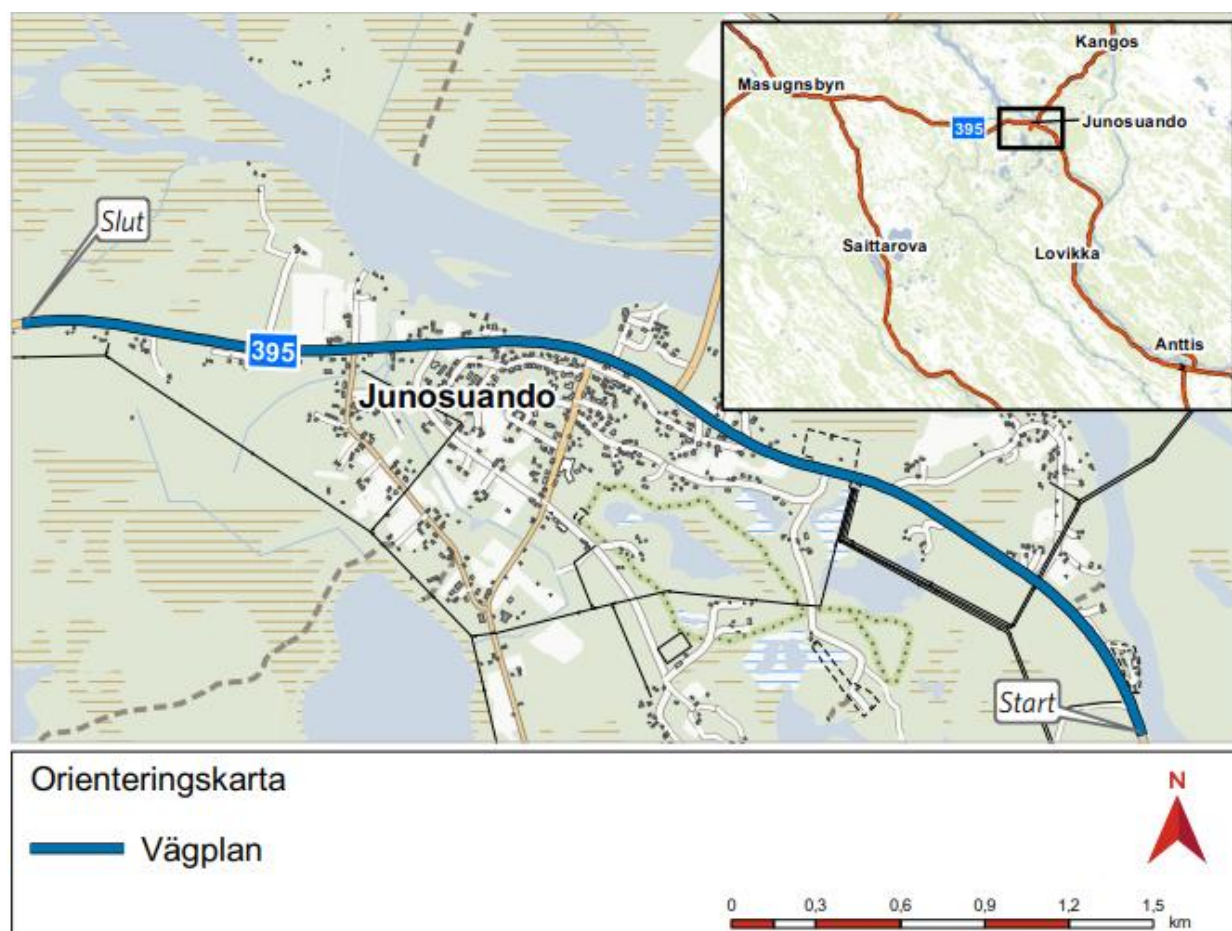
3.1. Vägens funktion och standard

Väg 395 sträcker sig mellan orterna Vittangi och Autio och utgör riksintresse för kommunikation enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Vägen utgör en viktig förbindelse mellan Kiruna och Tornedalen. Vägen har bärighetsklass BK4 och 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.

Av förstudien för väg 395, delen Junosuando, framgår att väg 395 har befintliga bärighetskador. Vägnätet har inte den bärighet och standard som krävs för det uppkomna transportbehovet i samband med nyetablering av gruvverksamheten och tillkommande malmtransporter. Utöver detta förväntas trafiken att öka. Malmtransporterna kommer därför troligtvis att bryta ner befintlig vägbana successivt, framförallt under tjalperioden. Vägens ytstandard och bärighet kommer således att försämrast kraftigt om inga åtgärder vidtas.

Sträckan genom Junosuando by är cirka 4 km lång och har en varierande vägbredd mellan 6,5–7,0 m. Vägen är belagd, men på delar av sträckan är beläggningen skadad genom sprickor, tvärslag och potthål. I övrigt bedöms plan- och profilstandard vara bra och siktförhållandena goda.

Hastigheten varierar mellan 90, 80 och 60 km/h längs sträckan. I de centrala delarna av Junosuando by är hastigheten som lägst.



Figur 3.1–1 Orienteringskarta Junosuando.

3.2. Trafik och användargrupper

3.2.1. Fordonstrafik

På den aktuella vägsträckan genomfördes trafikmätningar år 2013 som visade att sträckan trafikerades av cirka 965 fordon per dygn (årsmedeldygnstrafik, ÅDT) varav cirka 157 fordon utgjordes av tung trafik.

I en trafikprognos som gjordes för år 2015 och framåt bedömdes att trafiken kan komma att uppgå till 1 390 fordon per dygn, varav 495 fordon utgörs av tung trafik. I dessa siffror inkluderades de 90 tons tunga dispensfordonen. Denna prognos bedöms fortfarande vara aktuell.

De tre allmänna vägarna 886 (Kangosvägen), 869 (Lautakoskivägen) samt 869.01 (Mäkitörmäsvägen) ansluter till väg 395 i Junosuando by. En kommunal gata i Junosuando, Örnevägen, ansluter mot väg 395. Resterande anslutningar är enskilda.

3.2.2. Oskyddade trafikanter

På väg 395 blandas oskyddade trafikanter med övrig trafik. Vägen ingår i Sverigeleden för cykeldelen Karesuando–Karungi som är totalt 389 km lång. Trafiken kan orsaka störningar för de som cyklar Sverigeleden. Då separerade gång- och cykelbanor saknas på den aktuella sträckan rör sig oskyddade trafikanter längs delar av väg 395. Det handlar om såväl gångtrafikanter som cyklister, mopedister och motorcyklister. Flera målpunkter har identifierats.

I den barnkonsekvensanalys (BKA) som togs fram i samband med förstudien identifierades barnens rörelsemönster och potentiellt farliga platser. Såväl elever som lärare deltog vid upprättandet av barnkonsekvensanalysen. Vid den tidpunkten nyttjande flera barn väg 395 både som skolväg och som fritidsväg. Den tunga trafiken på vägen hade då inte ökat.

Fordonstrafikens inverkan på trygghet, trivsel och framkomlighet för oskyddade trafikanter och de därav följande effekterna på rörelse- och kontaktmönster, kallas för barriäreffekter. Malmtransporterna på väg 395 bedöms ge en ökad barriäreffekt.

3.2.3. Kollektivtrafik

Pajala kommun i allmänhet är en gles struktur vilket innebär att det finns bristfälligt underlag för kollektivtrafik. Länstrafiken i Norrbotten har fyra linjer som trafikerar sträckan i olika omfattning och som stannar vid Junosuando busstation vilken är belägen centralt i byn. Vid stationen finns varken väderskydd eller annan service. Det finns inga andra anordnade busshållplatser vid väg 395.

Elever som går i kommunalt bedrivna grundskolor har dessutom rätt till skolskjuts. Dessa elever hämtas upp på Junosuando busstation vilket innebär att de inte behöver invänta bussen från väg 395.

3.2.4. Framkomlighet

Bestämmelser för en ny bärighetsklass BK4, som tillåter fordonståg med en högsta tillåtna bruttovikt på 74 ton, infördes 1 april 2018 genom förordning (2018:102) om ändring i trafikförordningen (1998:1276). Det är sedan upp till väghållningsmyndigheten, Trafikverket eller kommunen, att meddela föreskrifter om vilka vägar som ska tillhöra BK4. Under 2018 öppnade Trafikverket cirka 11 800 km väg för den nya bärighetsklassen. Utökningen sker gradvis och först ut under 2019 har varit Norrbotten och Västerbotten. Syftet med utökningen är att effektivisera näringslivets godstransporter och bidra till att stärka näringslivets konkurrenskraft.

Väg 395 omfattas av den nya bärighetsklassen Bk4, men då malmbilarna överstiger största tillåtna bruttovikt har bolaget erhållit transportdispens utfärdad av Trafikverket för att köra med 90-tons malmekipage. Dispensen har en giltighetstid på 1 år med bland annat ett villkor om att malmekipagen ska hålla minst fyra minuters avstånd mellan lastade malmekipage för att vägen ska kunna återhämta sig.

Framkomligheten har i dagsläget minskat något med anledning av den ökade malmtrafiken, men ingen risk för köbildning föreligger.

3.2.5. Trafiksäkerhet

Med anledning av att trafiken längs väg 395 består av oskyddade trafikanter som går, cyklar, åker moped eller motorcykel samt skyddade trafikanter i personbilar eller i större fordon är risken stor för olyckor mellan de olika trafikslagen. Vägen är smal och den ökade trafikmängden, främst på grund av malmtransporterna, ökar risken främst för mötesolyckor och korsningsolyckor.

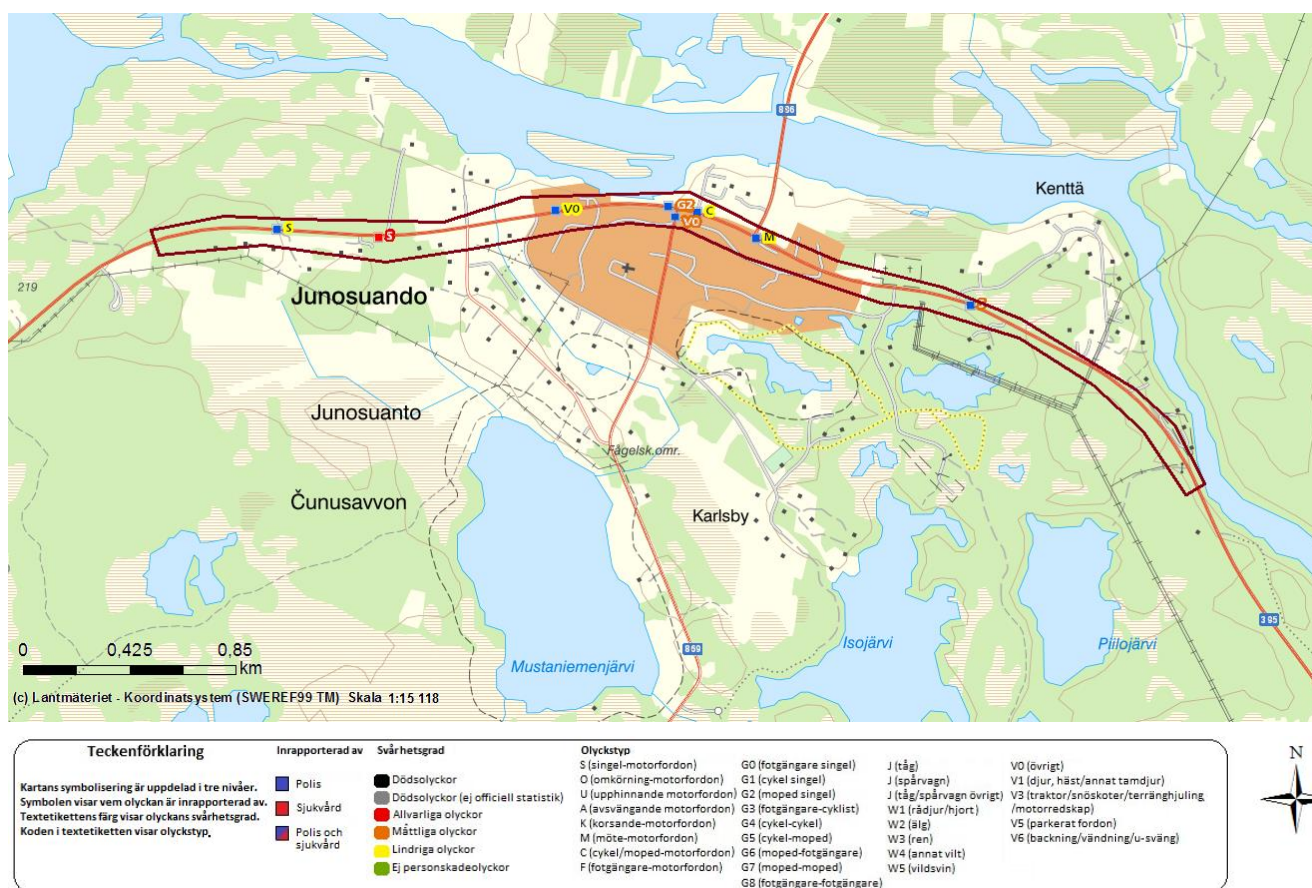
Junosuando är en tätort med flera förekommande kommunala gator och enskilda vägar. De vägar som ansluter mot väg 395 samlar upp den största delen av trafiken. Överlag bedöms trafiksäkerheten vara god i de flesta korsningarna med väg 395, med undantag från korsningen med väg 869, Lautakoskivägen. Väg 869 sluttar ner mot väg 395, vilket medför större risk för halka under vinterhalvåret. Det finns ett vilplan vid korsningen.

Vid infarten till Kangasvägen finns även en enskild anslutning mot väg 395. Trafiksituationen upplevs i denna korsning som otydlig i fråga om vilken väg ett svängande fordon ska välja. Den östra infarten bedöms därför behöva stängas.

På grund av mängden malmtransporter som trafikerar sträckan finns behov av förarbyten. I västra delen av Junosuando by finns en anläggning med anslutning till väg 395 där förare av malmtransporterna genomför förarbyten. Vid anläggningen finns en ökad risk för konflikter mellan malmtransporterna och mötande fordon då malmtransporter som kör i riktning mot Svappavaara gör en vänstersväng strax efter Mäkitörmäsvägen för att ta sig till anläggningen.

Informationssystemet Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) är ett system för data om skador och olyckor inom vägtransportsystemet. Uppgifterna från Strada bygger på rapportering från polis och sjukvård. Med stöd av informationen i Strada får de som jobbar med trafiksäkerhetsfrågor ett rikstäckande underlag över hur, var och när olyckor sker. Utifrån underlaget kan man ta fram olycksstatistik i syfte att främja det regionala och lokala trafiksäkerhetsarbetet.

Utdrag ur Strada på den aktuella sträckan i Junosuando by visar att en singelolycka, en mötesolycka och en mopedolycka inträffat i Junosuando by mellan juli 2004 och juni 2019. I olyckorna skadades en person svårt, tre personer måttligt och fyra personer lindrigt. Olyckorna har inträffat vid olika ställen längs sträckan, se figur 3.2.5–1.



Figur 3.2.5–1 Utdrag ur informationssystemet Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition).

3.2.6. Övrig infrastruktur

Inom vägplaneområdet finns högspänningsledningar och teleledningar liksom optofiberkablar. På norra sidan om väg 395 vid kyrkogården finns ett ställverk.

I Junosuando tätort finns kommunalt vatten och avlopp som ägs av Pajala kommun. Ledningarna korsar väg 395 på ett antal ställen mellan km 69/900–70/200.

Pajala kommun har en grundvattentäkt i Junosuando. Den ligger vid Torneälven. Väg 395 sträcker sig över skyddsområdet för vattentäkten, mer om detta framgår av kap. 3.4.7.

Längs väg 395, 869 och 886 finns belysning i Junosuando by.

3.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

Pajala kommun omfattas av en negativ befolkningsförändring där utflyttning de senaste 55 åren framförallt beror på arbetsmarknaden. De flesta (cirka 30 %) är bosatta i centralorten Pajala, men även byarna Korpilombolo, Täreändö, Junosuando, Sattajärvi, Erkheikki samt Kangos har en befolkningsmängd på över 200 personer.

Näringslivet i allmänhet i Pajala har genomgått stora omstruktureringar sedan 1950-talet. Framförallt på grund av skogsbrukets omvandling som är en viktig del av arbetsmarknaden där flera företag satsar på olika former av

träförädling. Uttag av skog medför transporter på såväl det allmänna som det enskilda vägnätet. Detta innebär emellertid att det förekommer flera åkerier, transportföretag samt gräv- och maskinentreprenörer.

Andra stora arbetsgivare är Pajala kommun, sågverken, landstinget samt IT- och elektronikindustrin.

Etableringen av gruvverksamheten har bidragit med förändrad arbetsmarknad i området då verksamheten möjliggjort fler arbetstillfällen som i sin tur bidrar till mer pendling längs aktuell sträcka.

Pajala flygplats ligger cirka 12 km väster om Pajala tätort, i nära anslutning till väg 395. Flygplatsen möjliggör tillgänglighet till och från regionen och spelar därför en viktig roll sett ur ett regionalt perspektiv. Kommunen är väl förberedd på expansion av såväl besökare till näringslivet och tung flyggodstrafik som ökade turistflöden.

3.3.1. Kommunala planer

Vägplanen omfattas av Pajala kommuns översiktsplan. Kommunens långsiktiga strategi för utvecklingen av den fysiska miljön framgår av översiktsplanen. En översiktsplan är, till skillnad från detaljplaner och områdesbestämmelser, inte juridiskt bindande. Däremot regleras grunddragen i mark- och vattenanvändningen samt vägledning för hur den fysiska miljön över tid är tänkt att användas, utvecklas och bevaras. Kommunens översiktsplan antogs av kommunfullmäktige den 14 juni 2010.

Den 18 juni 2012 antogs Landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS) som ett komplement till översiktsplanen. I Junosuando finns två LIS-områden, dvs områden där bebyggelse avses kunna tillåtas närmare sjöar och vattendrag än vad strandskyddet medger. Ett område ligger vid sjön Isojärvis västra sida och ett ligger mellan Kenttävägen och Torneälvens södra strand. De angränsar inte mot väg 395, men en utbyggnad i dessa områden kommer att öka trafiken på väg 395.

Detaljplaner är ett juridiskt bindande dokument där kommunen genom en detaljplan har möjlighet att reglera användningen av mark- och vattenområden. I en detaljplan ska allmänna platser, kvartersmark och vattenområden framgå. En detaljplan ska också ange vem som är huvudman för allmänna platser. Som huvudregel gäller att kommunen ska vara huvudman för allmän plats, men såväl enskilda fastighetsägare som samfällighetsföreningar kan vara huvudmän om det finns särskilda skäl. Om huvudmannaskapet är enskilt ska detta framgå av plankartan.

Av detaljplanen följer en rätt att bygga i enlighet med planen under den särskilt angivna genomförandetiden, vilken är minst 5 år och högst 15 år. Efter att genomförandetiden har gått ut är detaljplanen fortfarande gällande, men till skillnad från innan genomförandetiden har gått ut kan planen ersättas, ändras eller upphävas utan att berörda markägare har rätt till ersättning.

Det nya vägområdet längs väg 395 berör två befintliga detaljplaner, Bpl 25-P77/52 förslag till ändring och utvidgning av byggnadsplan för Junosuando kyrkby respektive Bpl 25-P86/55 byggnadsplan för Junosuando (Mäkitörmä). Hur påverkan på befintliga detaljplaner ska hanteras i vägplanen framgår mer i detalj av kap. 5.3.1.

3.4. Miljö och hälsa

Nedan finns en sammanfattning av förutsättningar för miljö och hälsa. Fördjupad information finns i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB).

Effekter och konsekvenser för riksintressen och Natura 2000-områden beskrivs under respektive miljöaspekt, se kapitel 5.4.

3.4.1. Landskapsbild

Väg 395 följer landskapets former och är anpassad till topografin. Bankar och skärningar förekommer i liten omfattning. Vägslänterna har mestadels vegetation ända fram till körbanan. Vägen har mestadels landsvägskaraktär, men i Junosuandos centrala delar utgörs karaktären mer av byväg med hus och trädgårdar nära vägen. Många hus har uppvuxen vegetation och träd på tomten.

I byns utkanter omges vägen främst av barr- och blandskog med enstaka hus och gårdar. Närmare byns centrala delar öppnar sig landskapet där närheten till Torne älv, bebyggelsen och odlingslandskapet skapar en öppen, pittoresk landskapsbild med Torneälvens strand i norr och de husbebyggda sluttningarna i söder.

Bebyggelsen är dels utspridd längs vägens norra sida med närhet till älven, dels mer samlad söder om vägen. Byns centrala delar utgörs av flera öppna landskapsrum med värdefulla vyer över bebyggelsen, odlingslandskapet och vattnet.

I den östra utkanten av byn finns en kyrkogård, omgärdad av en stenmur. Inne på kyrkogården växer stora björkar. Vid ett av husen i byn finns en björkallé vid tomtgränsen.

Landskapet i Junosuando är känsligt för de ingrepp som kan följa av en ombyggd väg, framförallt vad gäller bullerskyddsåtgärder i form av skärmar.



Figur 3.4.1–1 Exempelbild bebyggelse genom Junosuando by som visar att husen ligger nära vägen, från MKB.

3.4.2. Naturmiljö

Torne älv med omgivande stränder är av riksintresse för naturvård enligt 3 kap. 6 § miljöbalken och utgör en del av Natura 2000-området Torne- och Kalix älvsystem vilket innebär att området har skydd enligt 7 kap. 27 § miljöbalken och är riksintresse enligt 4 kap. 8 §.

Torne älv är också nationalälv enligt 4 kap. 6 § miljöbalken, vilket innebär att den är skyddad mot utbyggnad av vattenkraft.

Uppströms Junosuando förgrenar sig Torneälven i Tarendöälven som sedan rinner ut i Kalixälven. Flera arter och naturtyper som ska skyddas enligt Natura 2000-direktiven finns representerade i vattensystemet, däribland lax och utter.

Torne älv och Myllyjoki är ytvattenförekomster med fastställda miljö kvalitetsnormer enligt vattendirektivet. För Torne älv är den ekologiska statusen god medan god kemisk status inte uppnås. Beslutad miljö kvalitetsnorm är god ekologisk status och god kemisk status med undantag i form av mindre stränga krav för kvicksilver/kvicksilverföreningar och bromerad difenyleter. För bäcken Myllyjoki är den ekologiska statusen måttlig medan god kemisk status ej uppnås. Beslutad miljö kvalitetsnorm är god ekologisk status med tidsfrist till 2027 samt god kemisk status med undantag i form av mindre stränga krav för kvicksilver/kvicksilverföreningar och bromerad difenyleter.

Myllyjoki rinner genom en vägtrumma under väg 395 i västra Junosuando. Enligt en inventering som länsstyrelsen i Norrbotten har genomfört bedöms Myllyjoki som enda vattendrag längs sträckan kunna vara av betydelse för vandrande fisk. Befintlig trumma under vägen utgör inte ett vandringshinder för fisk. Vid inventeringar gjorda mellan 1974 och 2007 har Natura 2000-arten utter påträffats i Junosuando, varför förekomst i Myllyjoki inte kan uteslutas. Trumman är inte utteranpassad.

Både Torneälven och Myllyjoki omfattas av bestämmelser om strandskydd. Strandskyddet sträcker sig 100 m i vardera riktningen från vattendragens stränder. Syftet med strandskyddet är att säkra allmänhetens tillgänglighet till stränder samt att skydda växt- och djurlivet. Vid tidpunkten för framtagande av MKB var inget trumbyte aktuellt i Myllyjoki, men över tid har trummans ringar glidit isär varför ett behov av trumbyte nu uppkommit. Mer om trumbytet framgår av kap. 4.2.5 Avvattning.

Området kring vägen har inför framtagande av MKB inventerats avseende förekomst av naturvärden och hotade eller skyddade arter enligt artskyddsförordningen. Odlingslandskapets hävdade marker har goda förutsättningar att hysa artrikedom, och är utpekade i länsstyrelsens program för bevarande av odlingslandskapets natur- och kulturmiljövärden (se även kap. 3.4.4 Kulturmiljö).

En fågellokal med höga naturvärden finns i en grund och vegetationsrik del av Torneälven, i Junosuando. Lokalen är en häckningslokal och viktig rastlokal för ett relativt stort antal vanliga arter. I riksintressebeskrivningen för Torneälven pekas älvens betydelse som flyttled och häckningslokaler för fåglar ut. En artskyddsutredning har utförts inom projektet vilken visar på att de bullerstörningar som uppkommer av vägen inte bedöms sätta fågellokals funktion ur spel.

Baserat på den förutsättningsanalys som togs fram för hela sträckan Kaunisvaara-Svappavaara framgår att älgstammen i området ökar. Enligt analysen är aktuell sträcka dock inte ett särskilt utpekade område där älgstammen är särskilt stor eller där viltstråk för älg finns.

I anslutning till en tomtgräns i östra Junosuando finns en björkallé. Alléer omfattas av miljöbalkens bestämmelser om generellt biotopskydd.

3.4.3. Rekreation och friluftsliv

Torneälven är i sin helhet av riksintresse för friluftsliv enligt miljöbalken. I området förekommer friluftsliv i form av t.ex. skid- och skoteråkning, bär- och svampplockning, jakt och fiske. Badplatser finns i Torneälven norr om väg 395 i Junosuando samt vid sjön Isojärvi. Campingplats finns öster om Junosuando.

I Junosuando tätort finns sporthall, badhus, elljusspår, hockeyrink, fotbollsplan samt Folkets hus.

Det finns två skoterleder som korsar väg 395 vid km 69/900 och 70/650. Dessa framgår på illustrationskartor.

3.4.4. Kulturmiljö

Odlingslandskapet i Junosuando är småskaligt och utbredd på båda sidor längs vägen vid Torneälven. Odlingsmarkerna i Junosuando finns med i länsstyrelsens program för bevarande av odlingslandskapets natur- och kulturmiljövärden i Norrbottens län. Odlingslandskapet är utpekad som ett klass 1 område dvs. ett område med mycket högt värde för odlingslandskapets bevarande, se figur 3.4.4–1. Det sammanfattande värdeomdömet lyder: ”En för Tornedalen representativ natur- och kulturmiljö med ett välhävdat odlingslandskap.”

Området är både en viktig naturmiljö, med förutsättningar för artrikedom, och en viktig kulturmiljö. De låglänta odlingsmarkerna och älven har utgjort livsvillkor och försörjning för byborna. Tillsammans utgör de ett historiskt kulturlandskap värdefullt att bevara. Området är i viss mån fragmenterat av väg 395.

Det största hotet mot det öppna odlingslandskapet är att hävden ska upphöra med igenväxning som följd.



Figur 3.4.4–1 Kulturmiljövärden.

Längs aktuell vägsträcka finns inga registrerade forn- eller kulturlämningar som kan komma att påverkas av ombyggnationen.

3.4.5. Boendemiljö

Väg 395 passerar flera bostadshus som ligger nära vägen. Många tomter har egen anslutning mot väg 395. För information om oskyddade trafikanter i boendemiljön, se kapitel 3.2.2 och 3.2.5.

Trafikbuller

Följande riktvärden för trafikbuller bör normalt inte överskridas vid väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur (som det handlar om i detta projekt):

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

En bullerutredning har utförts i samband med framtagande av MKB, med syfte att klargöra om boende längs vägen kan utsättas för ljudnivåer som överstiger planeringsmålen före och efter ombyggnad av vägen. Bullerutredningen påbörjades 2013 men i och med gruvstoppet 2014 avbröts arbetet. Nu när gruvverksamheten är igång igen har arbetet med bullerutredningen fortsatt. Det underlag som tagits fram 2013 som underlag till MKB gäller fortfarande. Fortsatt arbete är en fördjupning. I den fördjupade utredningen har bland annat en inventering av alla berörda hus gjorts, vilket utmynnat i konkreta förslag på skyddsåtgärder som kommer att erbjudas berörda fastighetsägare.

Buller definieras som oönskat ljud och kan påverka människors hälsa och välbefinnande både direkt och indirekt. De vanligaste effekterna är sömnstörningar och svårigheter att föra samtal utomhus men även ökad risk för hjärt- och kärlsjukdomar kan påvisas vid exponering för höga ljudnivåer i boendemiljön under lång tid.

Den stora andelen tung trafik kommer att påverka boende längs vägen genom ökade bullernivåer. De ljudnivåer som uppstår när malmtransporter passerar är vid vissa bostäder mycket höga.

Bullerberäkningar har utförts för att klargöra vilka ljudnivåer som boende längs sträckan kan komma att utsättas för. Beräknade maximala ljudnivåer upp till 93 dB vid fasad förekommer. Bullerberäkningen utgör underlag för förslag av lämpliga skyddsåtgärder för att klara de riktvärden för buller som gäller för väsentlig ombyggnad.

I nuläget berörs fyra bostadshus av en ekvivalent ljudnivå över 55 dBA vid fasad mot väg. Av dessa överskrider ett bostadshus riktvärdet 30 dBA ekvivalent ljudnivå inomhus och fyra bostadshus överskrider riktvärdet 45 dBA maximal ljudnivå inomhus. Nio uteplatser överskrider riktvärdet 70 dBA. Resultat från bullerberäkningarna finns redovisade som ljudutbredningskartor samt i tabell för enskilda fastigheter i PM Buller.

Bullerskyddsåtgärder i form av fönsterbyten har under 2014 genomförts för de mest utsatta husen enligt etappmål för befintlig miljö. Efter de genomförda åtgärderna beräknas 37 bostäder exponeras för maximala ljudnivåer inomhus som överskrider det långsiktiga riktvärdet 45 dBA.

Då fönsteråtgärderna endast påverkar ljudnivåerna inomhus kvarstår utomhusmiljön. Riktvärdet för maximal ljudnivå på uteplats 70 dBA riskerar att överskridas för många fastigheter. Även riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid fasad och inomhus (55dBA respektive 30 dBA) överskrids vid vissa av dessa bostäder men överskridandena är mindre till omfattning och storlek än överskridandet gällande maximal ljudnivå.

Vibrationer

I en bärighetsutredning för hela sträckan Kaunisvaara–Svappavaara har man identifierat sträckor där störande vibrationer i boendemiljöer kan befaras. En av dessa är längs väg 395 genom Junosuando. Ett skäl till att det finns risk för vibrationer är att vägytan är ojämn. Ett annat är jordarterna, där vibrationerna sprids lättare i finkorniga jordarter (silt, lera) än i grövre (morän, sand, grus).

Det råder relativt goda markförhållanden genom den tätbebyggda delen av orten, men i västra delen förekommer sämre mark med risk för vibrationer. Det är dock även rimligt att anta att det förekommer siltiga (och möjligen även leriga) sediment närmast älven på andra delar. Norr om befintlig väg där väg 886 ansluter till väg 395 finns ett område där det kan förekomma risk för vibrationer i de älvssediment som finns där. I detta område ligger bostadshusen relativt långt från väg 395.

3.4.6. Rennäring

Renskötsel förekommer kring Junosuando som ligger inom Sattajärvi samebys renskötselområde. Området nyttjas som vinterbetesland. Denna vägplan behandlar till stora delar bebyggd miljö, vilket är områden där renarna normalt sett inte vistas. I den östra och västra delen av vägplanområdet finns dock områden som kan vara av vikt för rennäringen. Öster om Junosuando går befintlig väg genom ett av samebyn utpekat nyckelområde.

Samebyn har i samråd uppgett att både trafikmängden och vägen i sig orsakar en barriäreffekt vilket medför störningar för rennäringen och risk för renpåkörningar.

3.4.7. Naturresurser

Väg 395 korsar den kommunala vattentäkten i Junosuando. Mellan km 69/880–70/620 passerar vägen inre och yttre skyddsområde, se figur 3.4.7–1. Brunnsområdet är beläget norrut, mellan väg och älv. Vattentäkten försörjer Junosuando tätort med dricksvatten till cirka 200 abonnenter. Vattnet kommer från en grundvattentäkt i form av grävd brunn. Vattenskyddsområde med skyddsföreskrifter beslutades 1982-03-12 av länsstyrelsen i Norrbottens län.



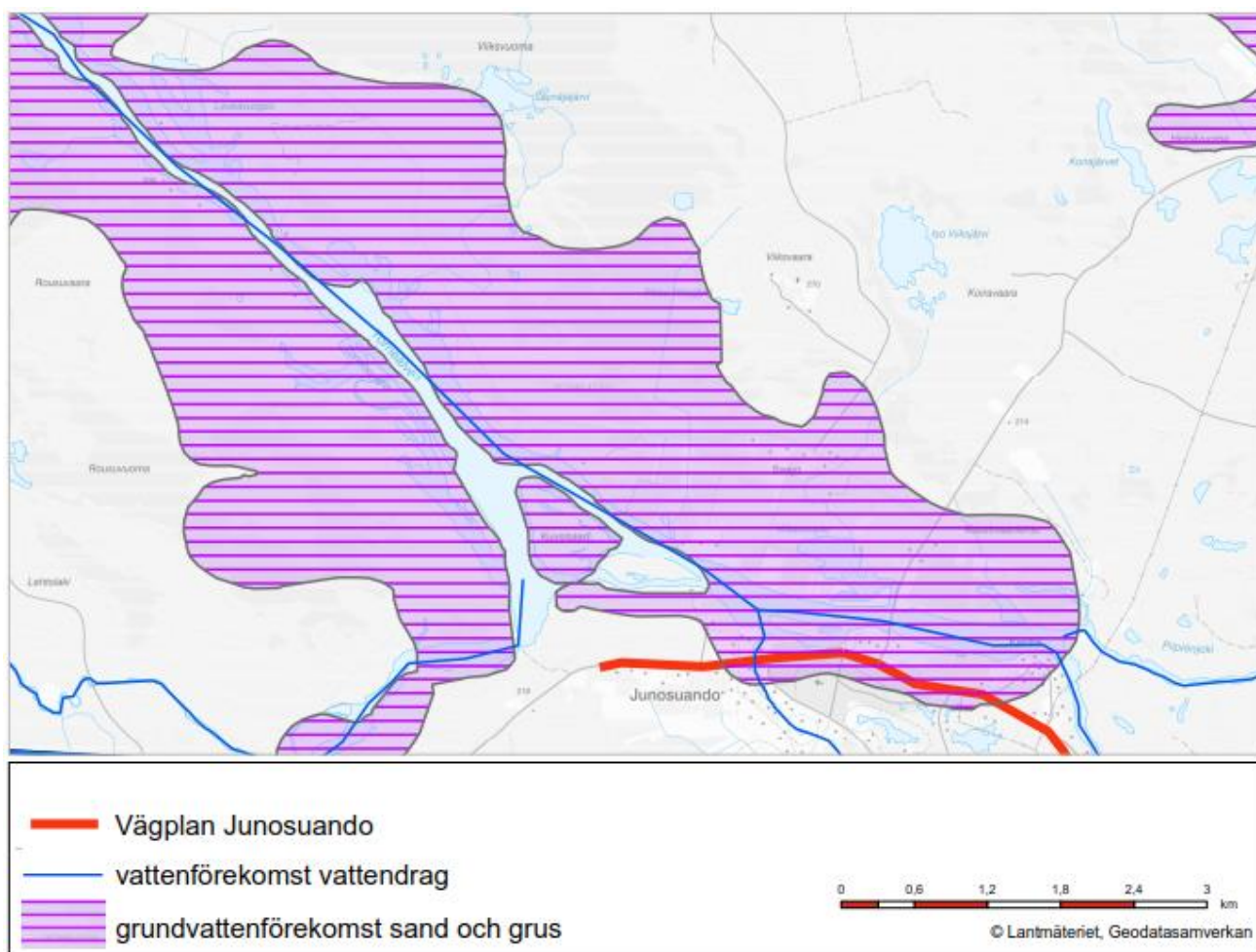
Figur 3.4.7–1 Junosuando vattenskyddsområde.

I brunnsområdet får endast vattentäktsverksamhet förekomma. Den inre och yttre skyddszonen ska skyddas mot sådan markanvändning och verksamheter som kan medföra risk för förorening av grundvattnet. Skyddsföreskrifterna anger restriktioner för uttag av grus samt för tippning av massor. Ledningar för avlopp och spillvatten ska vara täta.

Geotekniska undersökningar visar att det främst är genomsläppliga jordarter där väg 395 passerar vattenskyddsområdet, vilket innebär att eventuella föroreningar från väg 395 kan tränga ner i vattentäkten och orsaka föroreningar.

Cirka 25 enskilda brunnar har identifierats i närheten av väg 395 längs den sträcka som omfattas av denna vägplan. Merparten av dessa har provtagits i samband med framtagande av vägplanens MKB.

Norrut från Junosuando sträcker sig en grundvattenförekomst av typen sand och grus upp längs älven, se figur 3.4.7–2. För grundvattenförekomsten som är 97 km² stor finns en fastställd miljö kvalitetsnorm. Statusen är idag klassificerad som god avseende både kvalitet och kvantitet, med fastställda krav på fortsatt god kemisk grundvattenstatus och god kvantitativ status.



Figur 3.4.7–2 Grundvattenförekomst i Torne älv.

I området kring Junosuando bedrivs ett aktivt skogsbruk. I Junosuando bedrivs ett småskaligt jordbruk, där delar av jordbruksmarkerna ligger invid väg 395, på båda sidor av vägen.

3.5. Geotekniska förhållanden och byggnadstekniska förutsättningar

Området kring Junosuando utgörs av ett så kallat moränbacklandskap, med inneslutna myrar och sjöar mellan åsar och moränryggar. Väg 395 genom Junosuando går generellt på fastmark som i huvudsak består av sand och silt. Bitvis passerar vägen myrmark och mindre områden med lösa sediment förekommer. På vissa ställen går vägen relativt nära Torne älv.

På fastmarkspartierna ligger grundvattennivån på cirka 3,0–6,0 m under markytan och på myrmark ligger grundvattennivån på cirka 0,0–1,6 m djup. Myrområden intill vägen består generellt av torvskikt under befintlig vägbank på cirka 2,0–4,0 m djup, skikten bedöms vara 0,2–2,5 m mäktiga. I slutet på sträckan har berg påträffats och visst bergschakt kan vara nödvändig.

De byggnadstekniska förutsättningarna bedöms generellt vara relativt goda på fastmarkspartierna, inga stabilitets- eller sättningsproblem råder vid dessa områden och förutsättningarna för att bredda vägen bedöms vara goda. Vid myr- och våtmarksområden krävs dock grundförstärkningar i form av stödben eller helurgörningar med återfyll av bergkross för att klara stabilitets- och sättningskrav. Områden med finkorniga sediment t.ex. silt, är mycket tjälfarliga vilket innebär att förstärkningar av undergrunden är nödvändiga. Här måste vägen tjälsäkras genom utskiftning och återfyllning av icke tjälfarlig jord som sand eller grus. Breddning

över områden med större mäktigheter lösa sediment kan ge upphov till sättningar, varför förstärkning genom förbelastning eller tidig utläggning kan bli aktuellt.

I områden med närhet till berg kan det bli aktuellt med djupsprängning för att förhindra stående vatten i bergets ojämnheter. Nytt bärlager och förstärkningslager kommer att tas från täkter. Förekommande morän kan användas i första hand vid släntutfyllnad.

4. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

4.1. Val av lokalisering

I kap. 2.3 och 2.4 beskrivs tidigare utredningar och vilka åtgärdsförslag som studerats i tidigare skeden samt vilka ställningstaganden Trafikverket har gjort i MaKS projektet.

Mot bakgrund av att det fanns flera alternativa lokaliseringar upprättades en samrådshandling vägplan delen väg 395 Junosuando by, val av lokaliseringsalternativ. Alternativet ”Befintlig väg” följde väg 395 genom Junosuando. Alternativet ”Förbifart” var en bearbetning och sammanslagning av de korridorer som togs fram i förstudien. Alternativen utvärderades mot varandra avseende hur väl respektive alternativ uppfyllde projektmålen.

Alternativet med förbifart bedömdes inte ge måluppfyllelse för ett av projektmålen, nämligen samhällsutveckling, eftersom det inte bedömdes bidra till en livskraftig rennärning. Inte heller bedömdes alternativet tillgodose det projektmål som är kopplat till natur- och kulturmiljö då värdefulla naturmiljöer riskerades att påverkas negativt. Förbifarten var dessutom tänkt att bidra till lägre transportkostnader, restidsvinst och minskade utsläpp, men eftersom malmtransporternas förarbyten sker i Junosuando (vilket inte var beslutat vid tidpunkten för arbetet med förstudien) uteblev den positiva effekten. Efter en samlad bedömning kom Trafikverket fram till att detta alternativ inte var samhällsekonomisk lönsamt.

I det alternativ där upprustning sker längs med befintlig väg bedömdes samtliga uppställda projektmål uppfyllas, varför Trafikverket valde att gå vidare med detta alternativ. Boendemiljön samt tillgängligheten för oskyddade trafikanter ska säkerställas genom åtgärder i vägplanen. I denna vägplan redovisas därför teknisk standard samt planförslag för väg 395, delen Junosuando by.

Inom korridoren för befintlig väg har ett planförslag tagits fram. Vid valet av väglinje har befintlig vägsträckning i huvudsak följts. Vid val av sida för breddning och olika slags förstärkningsåtgärder har hänsyn tagits till angränsande tomtmark samt till Junosuando kyrkogård.

I förstudien samt i val av lokaliseringsalternativ har åtgärder för oskyddade trafikanter föreslagits. I vägplanen anläggs en gång- och cykelbana som placeras både på vägens norra och södra sida.

En alternativ placering helt på den norra sidan av väg 395 har studerats. Trafikverket har valt att inte gå vidare med förslaget med hänsyn till byns målpunkter samt att alternativet innebär att fler anslutningar då skulle behöva korsas gång- och cykelbanan.

En förlängning av gång- och cykelbanan har studerats fram till Mäkitörmäsvägen. Trafikverket har valt att inte gå vidare med förslaget med hänsyn till att intrånget på enskilda fastigheter med tomtmark blir stort.

En friliggande gång- och cykelbana har utretts mellan Kangasvägen och Mäkitörmäsvägen på södra sidan av väg 395. När arbetet med denna vägplan initierades under 2014 hade Pajala kommun planer på att genomföra en eventuell planläggning för denna åtgärd. Nu när arbetet med vägplanen har återupptagits har kommunen i samråd meddelat att de genom upprättande av ny detaljplan (som pågår parallellt med vägplanprocessen) har för avsikt att bygga ny gång- och cykelbana mellan Kangasvägen och Bäckvägen (som ansluter mot Mäkitörmäsvägen), se ungefärlig sträckning i figur 4.1–1.



Figur 4.1–1 Ungefärlig föreslagen korridor för ny gång- och cykelväg som planläggs av Pajala kommun.

Miljöförutsättningarna tillsammans med ex. topografi och byggnadstekniska förhållanden har varit en del av beslutsunderlaget. Hur anpassning och utformning har skett med hänsyn till dessa förutsättningar framgår av respektive miljöaspekt, se kap. 5.4.

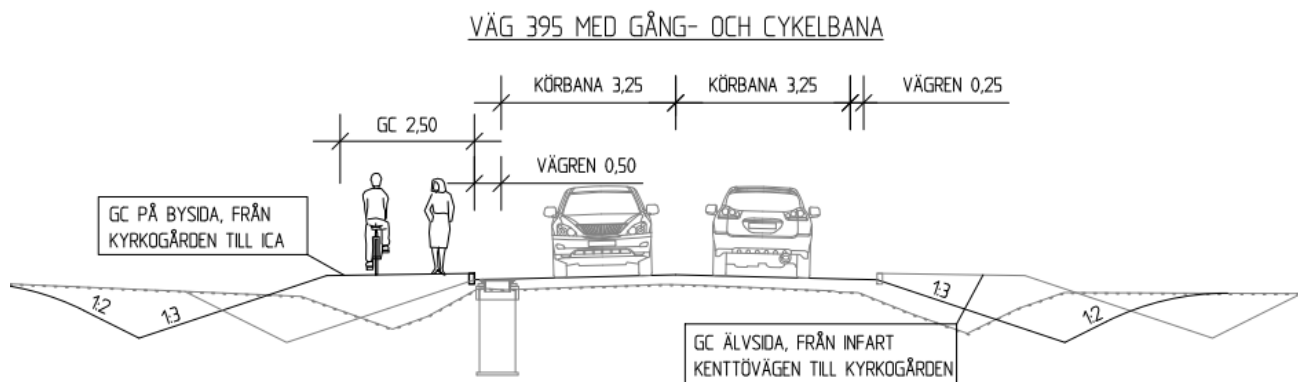
4.2. Val av utformning

Vägplanen omfattar främst bärighets- och breddningsåtgärder av befintlig väg 395 genom Junosuando by. En gång- och cykelbana anläggs i Junosuando mellan km 68/700 och 70/440, nya parkeringsplatser anpassade för tung trafik anläggs och befintliga parkeringsplatser byggs ut och anpassas till den höga andelen tung trafik.

Utformning av vägen följer Trafikverkets krav för vägar och gators utformning (VGU) och har dimensionerats för referenshastighet 100-, 80-, 60- och 40 km/h. Hänsyn har även tagits till förutsättningen att 90-tons malmtransporter ska trafikera vägen.

4.2.1. Gång- och cykelbana

Genom Junosuando by anläggs en belagd, 2,5 m bred, gång- och cykelbana som separeras från väg 395 med kantsten. Mellan km 68/700 och 69/000 förläggs den på vägens norra sida. Vid kyrkogården från km 68/960 till km 70/440 förläggs gång- och cykelbanan på motsatt sida på grund av att de flesta bostadshusen och målpunkterna i Junosuando därefter förekommer på den södra sidan av vägen, se figur 4.2.1–1.



Figur 4.2.1–1 Exempelbild typsektion på gång- och cykelbana.

Följande korsningar förses med trafiksäkra passager genom nedsänkt kantsten och förstärkt belysning för oskyddade trafikanter; Maikkojärvivägen (68/960), Kangosvägen (69/560), Lautakoskivägen (69/880) och Kangasvägen (70/450). Förstärkt belysning sker även vid Mäkitörmäsvägen (70/730). Ytterligare en trafiksäker passage byggs i korsningen vid Folketshusvägen, Lautakoskivägen samt Örnevägen.

Tillgänglighetsanpassning sker genom att kantstenen blir nedsänkt på de ställen där gång- och cykelbanan passerar enskilda anslutningar till väg 395 samt där annat behov av nedsänkt kantsten finns.

På sträckor i centrala Junosuando där gång- och cykelbana inte byggs blir vägrenarna cirka 0,75 m på båda sidor av vägen för att oskyddade trafikanter kan ta sig fram på ett mer trafiksäkert sätt, se figur 4.2.2–1.

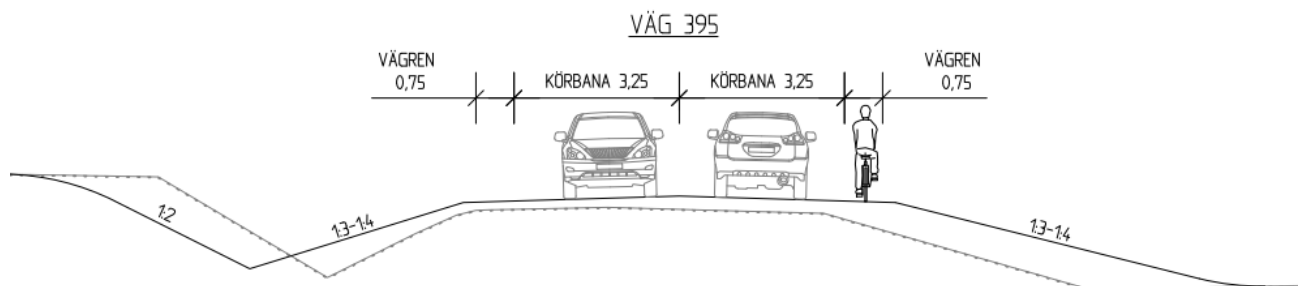
Den nya parkeringsfickan som förläggs på vägens norra sida vid gruventreprenörens anläggning (km 70/980) riskerar att medföra ett större passagebehov då parkeringsfickan sporadiskt bedöms komma att användas av gruvtransportentreprenören.

4.2.2. Typsektion

Den belagda bredden längs sträckan varierar och ökar från cirka 6,5 m till 7,25–8,0 m. Vägbanans indelning där vägen blir som bredast (utan vägräcken) är följande; Vägren 0,25 m + körfält 3,75 m + körfält 3,75 m + vägren 0,25 m. Utanför vägbanan tillkommer en stödremsa om 0,25 m + 0,25 m på respektive sida som tillhör vägbanans sidoområde.

Lägre hastighet (40 km/h, 60 km/h) möjliggör smalare körbana och bredare stödremсор genom centrala Junosuando. Den belagda bredden är som minst 7,25 m, fördelat på en körbana på 6,5 m (3,25 m + 3,25 m) och vägrenar på 0,75 m till 1,5 m. Vid gång- och cykelbanan tillämpas följande vägrensbredder; 0,50 m (angränsande cykelbana) + 0,25 m på motsatt sida. Där gång- och cykelbana inte byggs blir vägrenens bredd 0,75 m på respektive sida, se figur 4.2.2–1. Den kantstensbundna gång- och cykelbanans bredd är genomgående 2,5 m.

Lokala anpassningar av sidoområden för att anpassa mot befintlig terräng och befintlig bebyggelse utförs. Vissa sträckor genom centrala Junosuando anläggs med grunda diken kombinerade med dräneringsledningar för att minska intrånget av vägdiken på bostadsfastigheter.



Figur 4.2.2–1 Exempelbild typsektion.

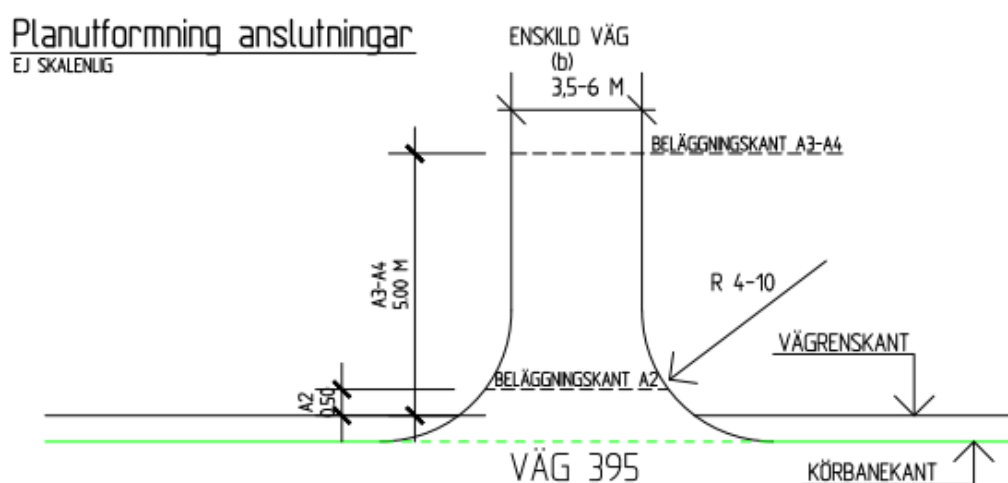
4.2.3. Plan- och profilstandard

Plan- och profilstandarden för väg 395 är vald utifrån referenshastigheterna 40-, 60-, 80- samt 100 km/h. Vid val av väglinje har befintlig vägsträckning till stor del följts. Vägens profil har justerats något, för att förbättra avvattningen av vägytan.

Breddningen av vägen förekommer på båda sidor om väg 395, enkel- och dubbelsidigt. Breddningssida är vald utifrån rådande geotekniska förutsättningar, lokala anslutningar och rådande förhållanden i terrängen.

4.2.4. Korsningar och anslutningar

Befintliga enskilda anslutningar och den kommunala gatan som ansluter mot väg 395 kommer att justeras i plan och profil för anpassning till ombyggnationen, se figur 4.2.4–1. Det vilplan som finns vid väg 869 (som ansluter till väg 395) bibehålls och påverkas inte negativt av justeringarna.



Figur 4.2.4–1 Exempelbild planutformning anslutningar.

En del anslutningar stängs och förslag på nya anslutningar framgår av vägplanens illustrationskartor.

4.2.5. Avvattning

För att säkerställa att vägen har tillräcklig bärighet under dess livslängd är det viktigt att dräneringen fungerar. Ytvatten från vägen leds bort via befintliga eller nya vägdiken och vägtrummor. Nya diken anläggs och ansluts till lågpunkter så att vattnet kan ledas bort till befintliga vattendrag. Nya vägtrummor kommer att anläggas där behov finns. In- och utloppsdiken kommer att rensas och befintliga vägtrummor kommer att bytas ut vid behov alternativt rensas.

Befintlig trumma vid Myllyjoki behöver bytas mot en ny då skicket är dåligt. Befintlig cirkulär betongtrumma (1800 mm) ersätts med cirkulär plåttrumma (2000 mm). Beräkningar har utförts i syfte att säkerställa att dimensionerande flöden klaras. Alternativet bantrumma har valts bort med motiveringen att detta medfört högre kostnader och ett mer komplicerat anläggningsförfarande. Den nya trumman kompletteras med en torrtrumma (800 mm) i nivå för MHW (medelhögvatten) i syfte att den vid högre förekommande flöden bidrar med extra avbördningskapacitet. Trummans huvudsakliga funktion är dock att möjliggöra torr passage för landlevande och semiakvatiska mindre djur, exempelvis utter.

Diken anläggs generellt på 1,3 m djup under vägbanan, dock minst 0,3 m under vägens överbyggnad. Avsteg från detta görs på delar av sträckan där gång- och cykelbanan byggs, eller där det av andra anledningar är trångt mot tomtmark. Avvattningen hanteras där med dränering och brunnar.

I vägplanen planeras för åtgärder som ger minskad olycksrisk vid vattentäkten rensning av sidoområden samt uppförande av räcke vid bäcken Myllyjoki. För att minska konsekvenserna av en eventuell olycka anläggs täta diken inom vattenskyddsområdet. Dessutom föreslås sänkt hastighet genom Junosuando för att minska risker för olyckor, men hastighetsförändringar hanteras inte inom ramen för vägplanen.

En inventering av brunnar har genomförts längs sträckan Kaunisvaara-Svappavaara. I Junosuando finns brunnar i närheten av väg 395. De enskilda brunnarna ska hanteras enligt Trafikverkets publikation 2006:123 ”Dricksvattenbrunnar–hantering av mindre vattentäkter utmed vägar”.

4.2.6. Kollektivtrafik

I samråd med Länstrafiken i Norrbotten AB och Pajala kommun anordnas inga hållplatser vid väg 395 då behov av sådana inte anses föreligga.

4.2.7. Gestaltning

Enligt väglagen ska en estetisk utformning eftersträvas vid väghållning. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden samt natur- och kulturvärden.

Ett gestaltungsprogram har tagits fram. Landskapsbilden i det storskaliga skogs- och älvslandskapet är mindre känsligt för intrång av en ombyggd väg. Byarna har större känslighet för nya intrång av väganläggningar än landskapet i stort. Generella gestaltungsprinciper som gäller i hela MaKS-projektet, och områdesspecifika riktlinjer enligt gestaltungsprogrammet, ska beaktas vid projekteringen.

4.2.8. Bullerskydd

På 8 ställen längs sträckan föreslås åtgärder i anslutning till vägen, i form av bullerskärm. Beskrivning av utredda åtgärder och motivering till eventuella avsteg beskrivs i PM Buller, bilaga till vägplanen. På ställen där det finns stora konflikter med andra intressen och/eller med väganläggningen utförs inga bullerskyddsåtgärder i anslutning till vägen. Istället har fastighetsnära åtgärder utretts för att riktvärden för inomhusmiljö.

Fastighetsnära åtgärder kan även vara aktuellt som komplement till en vägnära åtgärd då ljudnivån är mycket hög.

I tabell 4.2.8–1 framgår både de bullerskyddsåtgärder som fastställs och de som erbjuds berörda fastighetsägare.

Tabell 4.2.8–1 Bullerskyddsåtgärder som föreslås i vägplanen.

Åtgärd	Omfattning	Sektion	Antal berörda fastigheter	Kommentar
Skärm	Längd: 50 m Höjd: 2,5 m över mark	69/140 – 69/190 höger sida	1	Fastställs i planen
Skärm	Längd: 40 m Höjd: 2,5 m över mark	69/185 – 69/225 vänster sida	1	Fastställs i planen
Skärm	Längd: 45 m Höjd: 2,5 m över mark	69/295 – 69/340 höger sida	1	Fastställs i planen
Skärm	Längd: 55 m Höjd: 2,5 m över mark	69/300 – 69/355 vänster sida	1	Fastställs i planen
Skärm	Längd: 55 m Höjd: 2,5 m över väg	70/150 – 70/190 vänster sida	1	Fastställs i planen
Skärm	Längd: 70 m Höjd: 2,5 m över väg	70/295 – 70/350 höger sida	1	Fastställs i planen
Skärm	Längd: 65 m Höjd: 2,5 m över väg	70/730 – 70/770 höger sida	1	Fastställs i planen
Skärm	Längd: 30 m Höjd: 2,5 m över väg	71/720 – 70/755 vänster sida	1	Fastställs i planen
Åtgärd för fasad	-	-	27	Erbjudande om åtgärd fastställs i planen
Åtgärd för uteplats	-	-	9	Erbjudande om åtgärd fastställs i planen

Trafikverket har tagit fram förslag på bullerskyddsåtgärder med målet att de av riksdagen antagna riktvärdena för en god boendemiljö inte ska överskridas. Riktvärdena för buller beskrivs i kapitel 3.4.5 Boendemiljö. De skyddsåtgärder som är bäst lämpade vid respektive hus har föreslagits. Bullerskyddsåtgärder har föreslagits för att, så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt, uppfylla riktvärden gällande buller i bostäder. De åtgärder som föreslagits omfattar fasadåtgärder (i detta fall fönster- och ventilbyten samt lokalt skydd av uteplats) och vägnära bullerskydd i form av bullerskyddsskärmar.

Vid samråd om planförslaget har ett flertal fastighetsägare tackat nej till erbjudna bullerskyddsskärmar och vallar. Det får till följd att riktvärdena inomhus inte kan innehållas för dessa bostadshus. Ljudnivåer före och efter skyddsåtgärd finns i redovisning av bullerberäkning, bilaga 1.

Fasadåtgärder, i detta fall fönster- och ventilbyten, respektive uteplatsåtgärd, genomförs på alla bostadshus där bullernivåerna från vägtrafik riskerar att överstiga riktvärdena. Undantag görs för fyra bostadshus där fönsterbyten utfördes 2014 och ytterligare fasadåtgärder inte ger sänkt ljudnivå samt för två hus som bedömts som öde.

I vägplanen redovisas de bullerskyddsskärmar som fastighetsägare accepterat. Ibland erbjuds bullerskyddsskärm i kombination med fasadåtgärd. Utformningen av bullerskydden, samt dess placeringar i landskapet, är viktiga aspekter i Junosuando för att kunna motverka och mildra de negativa konsekvenser för landskapsbilden och kulturmiljön som uppstår. Utformningsprinciper för bullerskyddsskärmar är inarbetade i vägplanens gestaltungsprogram och beskrivs närmare där. Vid några hus som ligger långt från vägen skulle en skärm bli mycket lång vilket ger en orimligt hög kostnad. Här föreslås endast fastighetsnära åtgärder.

4.3. Övriga väganordningar

4.3.1. Beläggning

Ny beläggningsskonstruktion utgörs av bundet bärlager, bindlager samt slitlager. För att klara lasterna från de tunga malmtransporterna utgörs den nya beläggningsskonstruktionen av flera och tjockare lager än tidigare. Beläggningens sammansättning och lagertjocklek dimensioneras utifrån de ökade trafiklasterna.

Vägsträckan går till stor del genom tätbebyggt område och för att reducera bullret från trafiken föreslås ett slitlager med mindre fraktion krossmaterial, 11 mm istället för generellt 16 mm i slitlagret för den berörda sträckan mellan km 69/530 - 70/850. ABT 11 har en mindre stenstorlek än vad som normalt används i projektet och måste läggas i tunnare lager. För att beläggningstjockleken ska vara densamma över hela sträckan justeras det bundna bärlagret därefter.

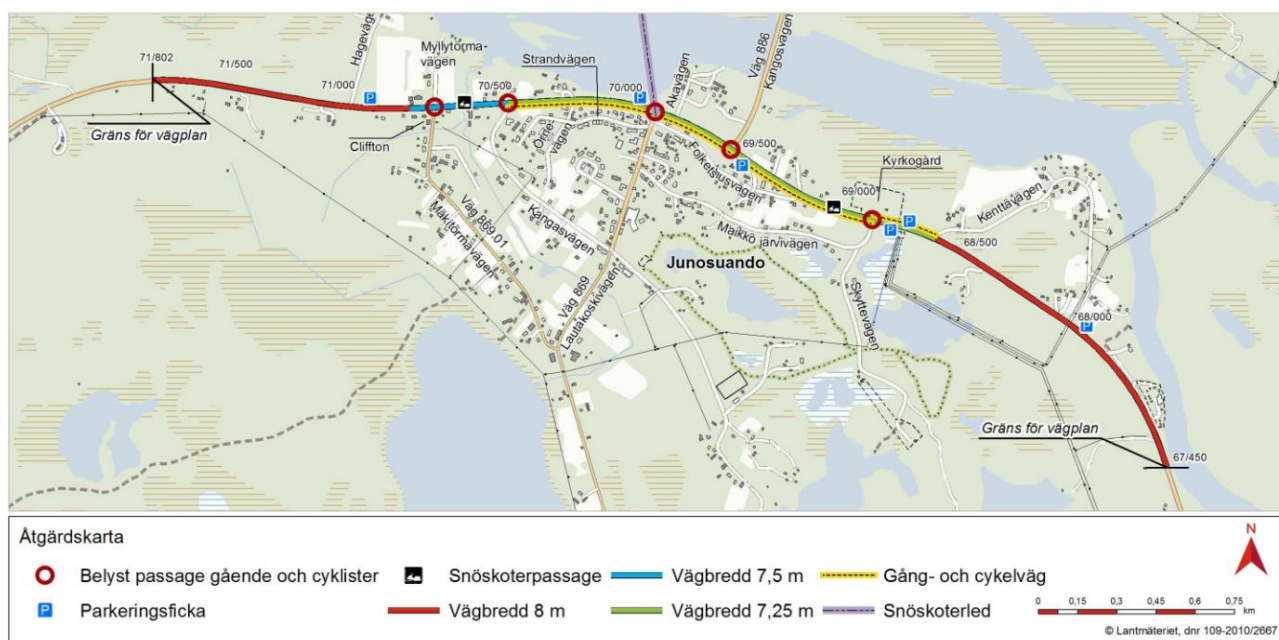
4.3.2. Belysning

Befintlig belysning mellan km 67/450–68/200 kommer att tas bort. Ny belysning ordnas mellan 68/200 - 70/500. Trafikverket blir driftsansvarig för belysningsanläggningen. Stolpar och armaturer ska uppfylla krav enligt VGU. Sträckan efter km 70/500 har blivit utrustad i ett tidigare skede, den belysningen ska behållas.

Belysning anordnas mellan 68/200–70/500 de första 500 metrarna utan gång- och cykelbana. Där gång- och cykelbanan börjar sänks stolphöjden för att trafikrummet ska kännas mindre och karaktären ska kännas byaktig.

Belysningsstolparna placeras på samma sida som gång- och cykelbanan.

Vid passager för oskyddade trafikanter förstärks belysningen, med fokus på armaturplacering och styrka, se figur 4.3.2–1. En stolpe placeras på var sida om vägen för att ge god vertikalbelysning samt högre belysningsnivå på vägbanan.



4.3.3. Parkerings- och uppställningsytor

Några befintliga parkeringsplatser byggs ut och några kommer rivas. Vid placering och utformning av parkeringsfickor har hänsyn tagits till malmtransporterna som trafikerar sträckan. Parkeringsfickorna utformas längre och bredare än normal standard, se figur 4.3.3-1.

Placering av parkeringsfickor har även valts med hänsyn till malmtransporternas behov att kunna stanna till om det skulle krävas stopp i produktionskedjan, målpunkter i Junosuando, terrängens bärighet samt för att undvika intrång i tomtmark.

Vid gruventreprenörens anläggning byggs en parkeringsficka vid km 71/000 på norra sidan. Motivet till att bygga en sådan parkeringsficka är att främja trafiksäkerheten på väg 395 genom att minska antalet vänstersvägande fordon samt att verksamheten i undantagsfall ska kunna nyttjas i produktionen.



4.3.4. Räck

Vid behov av vägräcken när det finns branta slänter och oeftergivliga föremål inom säkerhetszonen används generellt vanliga vägräcken med kapacitetsklass N2 typ balkräcken.

I de fall där det föreligger hög risk vid avkörning eller där avkörning riskerar att påverka naturvärden, vid till exempel högspänningsledningar och raviner mm väljs högkapacitetsräcken med kapacitetsklass min H2.

4.3.5. Skyltar och signaler

Befintliga skyltar som påverkas av breddningsåtgärder och förändrade korsningar flyttas och byts ut vid behov.

4.3.6. Vägmarkeringar

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

4.4. Andra åtgärder och anordningar

Flyttningar eller kompletteringar av befintliga ledningar kan komma att behövas. Eventuella åtgärder sker i entreprenadskedet i samråd med respektive ledningsägare. Ledningar som ligger inom det befintliga vägområdet är ledningsägarens ansvar.

4.5. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Följande skyddsåtgärder redovisas på plankartor och fastställs:

- Erbjudande om bullerskyddsåtgärd utanför vägområde i form av fasad/fönsteråtgärd och/eller lokalt skydd av uteplats. Redovisas som "SK1" på plankarta.
- Vägnära bullerskyddsåtgärd i form av skärm, anläggs inom nytt vägområde 2,5 m ovan mark. Redovisas som "SK2" på plankarta.
- Vägnära bullerskyddsåtgärd i form av skärm, anläggs inom nytt vägområde 2,5 m ovan väg. Redovisas som "SK3" på plankarta.
- I samband med trumbyte i Myllyjoki säkerställs att vandringshinder för fisk eller andra vattenlevande organismer inte uppkommer. Anpassningar för utter och andra mindre däggdjur utförs genom att en torrtrumma anläggs som passage för smådjur. Smådjurspassagen märks ut med "SK4" på plankarta.

Vid fågellokalen i Torneälven görs skyddsåtgärd i form av att vägen beläggs med en finkornig beläggning på sträckan 69/530–70/850, vilket ger en viss bullerdämpning. Redovisas på plankartans teckenförklaring med km-angivelse.

Skyddsåtgärder för att minska risken för föroreningar i Junosuandos vattentäkt utförs med täta diken inom hela vattenskyddsområdet, på sträckan 69/880–70/620 på båda sidor av vägen. Redovisas på plankartans teckenförklaring med km-angivelse.

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått beskrivs mer ingående i miljökonsekvensbeskrivningen, men undantag för planerat trumbyte i Myllyjoki där behovet att byta trumman tillkommit efter det att MKB godkändes. Miljöförhållandena har varit en faktor som beaktats vid val av utformning.

5. Effekter och konsekvenser av projektet

5.1. Risk och säkerhet

En riskutredning har genomförts i linje med Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps (MSB) publikation "Olycksrisker och MKB". Riskhanteringsprocessen genomförs enligt vedertagna principer och innefattar riskidentifiering, riskanalys, riskvärdering och riskreducering/åtgärder.

Syftet är att utreda och ge en samlad bild av olycksrisker i bygg- och driftskede knutet till planerad anläggning samt att genomföra analys av hur risker för människor, miljö och egendom kommer påverkas av vägplanen. Utifrån detta föreslås rimliga säkerhetshöjande åtgärder. Detta innebär att skyddsåtgärderna ställs i proportion till de konsekvenser som projektet har på risknivån. Samtidigt ska det säkerställas att erforderliga skyddsåtgärder föreslås för att säkerställa att vägplanen inte medför en försämring av risknivån jämfört med nollalternativet.

Enligt MSB:s översvämningsportal föreligger ingen risk för översvämningar längs sträckan. Inga åtgärder för att förhindra återkommande översvämningar som finns på andra sträckor längs väg 395 bedöms heller vara realistiska.

Sannolikheten för och konsekvensen vid ras och skred bedöms minska till följd av stabilitetsåtgärder på vägen som föreslagits i den nya vägplanen.

Den nya vägplanen innebär trafiksäkerhetshöjande åtgärder som innebär att sannolikheten för olycka minskar. Risknivån bedöms förbättras jämfört med nollalternativet. När oskyddade trafikanter skiljs från fordonstrafiken minskar sannolikheten för olyckor mellan dessa. Risker rörande oskyddade trafikanter bedöms förbättras med vägplanen och därför föreslås inga ytterligare åtgärder.

För ny föreslagen vägplan finns en byggnad som kommer hamna cirka 3 m från ny väg 395 och tre byggnader cirka 7–8 m från ny väg 395. Dessa omständigheter leder till att risknivån för en bostad bedöms bli oacceptabel och för övriga bedöms risknivån bli jämförbar med dagens situation.

I riskanalysen som genomfördes 2014 för vattentäkten i Junosuando rekommenderades att riskreducerande åtgärder genomförs. En kostnads-/nyttoanalys avseende vilka åtgärder som har bäst effekt har utförts under år 2020, varefter ett beslut har tagits om att anlägga täta diken med morän genom vattenskyddsområdet. Ihop med de säkerhetshöjande åtgärder som genomförande av vägplanen i övrigt medför bedöms den merkostnad åtgärden innebär vara motiverad i relation till förväntad nytta.

Övriga förslag för skydd av vattenskyddsområdet, exempelvis räcken genom vattenskyddsområdet eller anläggande av damm för fördröjning av dagvatten har inte kunnat motiveras samhällsekonomiskt.

5.2. Trafik och användargrupper

5.2.1. Fordonstrafik

Vägen dimensioneras med hänsyn till utförd trafikprognos (ÅDT) samt för trafikering av 90-tons malmekipage. Inga alternativa färdvägar finns i området. Trafikflödet bedöms därför inte förändras trots ombyggnationer av vägen.

5.2.2. Oskyddade trafikanter

I förhållande till dagens vägutformning förbättras såväl tillgängligheten som trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna på grund av breddningsåtgärderna samt att det anläggs en ny gång- och cykelbana i Junosuando by.

5.2.3. Kollektivtrafik

Då inga busshållplatser har identifierats längs efter sträckan och då behov av dessa inte bedöms föreligga vidtas heller inga åtgärder för detta. Inga konsekvenser med anledning av vägplanen bedöms därför uppstå.

5.2.4. Framkomlighet

Åtgärderna i vägplanen medför förbättrade körförhållanden. Vägens förbättrade standard bedöms dock medföra ökad restid om hastighetsförändringar genomförs. Även om framkomligheten bedöms bli god försämras den i förhållande till nollalternativet om hastigheterna sänks.

I nollalternativet innebär ökad trafik på väg 395 större barriäreffekt för oskyddade trafikanter. Det gäller både när de ska korsa vägen och när de ska röra sig längs efter vägen. Åtgärderna i vägplanen medför emellertid att barriäreffekten minskar för personer som vill röra sig längs väg 395. Barriäreffekten kvarstår för de som måste korsa vägen för att ansluta till gång- och cykelbanan eller till målpunkter på den motsatta sidan vägen.

För att öka tillgängligheten till gång- och cykelbanan från bostadshus på motsatt sida kommer kantstenen att fasas eller sänkas mittemot dess anslutning. De belysta passagepunkterna med sänkt kantsten ger också bättre tillgänglighet.

Boende i ortens västra delar kommer även i fortsättningen att hänvisas till väg 395 när de går och cyklar. I och med breddningsåtgärderna blir dock trafiksituationen något tryggare i jämförelse med nollalternativet.

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

5.2.5. Trafiksäkerhet

Med anledning av de planerade breddnings- och förstärkningsåtgärderna som omfattas av vägplanen bedöms trafiksäkerheten förbättras av flera skäl. Sidoområdet förbättras och vägområdet har utökats med en säkerhetszon där oeftergivliga föremål tas bort. Vid anslutningsvägar sker siktröjning.

I jämförelse med dagens vägutformning förbättras trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna med en gång- och cykelbana och bredare vägrenar.

Ny vägbelysning samt belysta passagepunkter ökar trafiksäkerheten för alla trafikantgrupper.

Vägutformningen uppfyller de krav som ställs vid upprustning av befintlig väg och hänsyn har tagits till gällande hastighetsbegränsningar samt till lägre hastighetsbegränsningar. Vägens profil har optimerats vilket medför jämnare väg och bättre sikt.

5.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

De åtgärder som omfattas av aktuell vägplan bedöms medföra förbättrad funktion som transportled vilket medför positiva konsekvenser för näringslivet i området. Åtgärderna förbättrar möjligheterna för transport av såväl skogsråvaror som andra varor samt förbättrade möjligheter för ökad arbetspendling vilket gynnar det lokala samhället.

Efter en samlad bedömning bidrar planerade åtgärder positivt till både den kommunala och den regionala utvecklingen.

5.3.1. Kommunala planer

De planerade åtgärderna bedöms inte stå i konflikt med aktuell översiktsplan.

Två befintliga detaljplaner berörs av vägplanens nya vägområde. Mindre avvikelser från en detaljplan kan medges om avvikelsen är förenlig med detaljplanens syfte och om åtgärden är av begränsad omfattning och nödvändig för att området ska kunna användas eller bebyggas på ett ändamålsenligt sätt. Om åtgärden inte anses utgöra en mindre avvikelse krävs detaljplaneändring.

När arbetet med vägplanen initierades under 2014 bedömdes att åtgärderna i vägplanen skulle innebära ett sådant intrång i befintliga detaljplaner att de inte kunde ses som mindre avvikelser. Detta medför behov av detaljplaneändringar. I gällande byggnadsplaner, från år 1977 och 1985, har för lite mark avsatts som vägmark för att möjliggöra Trafikverkets trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Pajala kommun tar därför fram en ny detaljplan som harmoniserar med vägplanens utformning. Detaljplanen ersätter byggnadsplanerna för de delar som berörs av vägplanen och säkerställer allmän platsmark (genomfart) för det nya vägområdet. Arbetet med framtagande av ny detaljplan för del av Junosuando pågår parallellt med vägplanen. Detaljplanen avser ställas ut för granskning under sommaren 2020 och antas under hösten/vintern 2020.

5.4. Miljö och hälsa

I denna planbeskrivning finns en sammanfattning av konsekvenser för miljö och hälsa som uppkommer som en följd av vägplaneförslaget (kap. 5.4.2–5.4.9). Fördjupad information finns i MKB och i PM Buller. I MKB jämförs effekter och konsekvenser av en ombyggd väg enligt planalternativet med ett nollalternativ, vilket beskrivs med i detalj i kap. 5.4.1.

5.4.1. Nollalternativet

I denna plan innebär nollalternativet att ingen ombyggnation sker medan aktuellt vägavsnitt fortsätter trafikeras i den omfattning underliggande trafikprognoser anger. Det innebär att bland annat att de 90 tons dispensfordon som nyttjas för malmtransporter fortsätter trafikera vägen på det sätt som görs idag. Nollalternativet innebär att störningar som buller och barriäreffekter längs vägen ökar betydligt vilket medför stora negativa konsekvenser för boendemiljön. En trafikolycka kan ge stora negativa konsekvenser avseende Junosuandos vattenförsörjning, om vattentäkten förorenas. Risker i trafikmiljön kvarstår, både avseende de fordon som trafikerar vägen och de oskyddade trafikanter som rör sig i området.

För rennäringen, friluftslivet och naturmiljön blir konsekvenserna måttligt negativa, som en följd av den pågående trafiken och de bullerstörningar den medför. För övriga miljöaspekter blir konsekvenserna små. I och

med att ingen breddning sker tas ingen ny mark i anspråk varför påverkan och konsekvenser till följd av inanspråktagande av mark och intrång uteblir.

5.4.2. Landskapsbild

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.

I Junosuando sker större förändringar i och med att en ny gång- och cykelbana byggs. Vägen får en mer tätortsmässig prägel. Vägbanan blir definierad av gång- och cykelbanans kant. Oskyddade trafikanter bjuds in i trafikmiljön. Vägbelysningen blir tätare och lägre än tidigare vilket också skapar en tätortsprägel på vägmiljön. Bullerskyddsskärmarna påverkar också trafikantupplevelsen då de blir vertikala element, väggar längs vägen där de anläggs, men då de efter genomförda samråd uppförs i begränsad mängd påverkas utblickar, visuella samband och orienterbarhet endast i liten grad genom byn. Skärmarnas utseende har anpassats till omgivningen och kommer att utföras i falurött trä.

Konsekvenserna för landskapsbilden har sammantaget bedömts bli små till måttligt negativa.

5.4.3. Naturmiljö

Att vägområdet utökas innebär att viss areal av naturmark kommer att tas i anspråk genom väg, diken, säkerhetshöjande åtgärder samt bullerskydd. Då inga områden med höga naturvärden finns identifierade vid vägen blir konsekvenserna av markanspråket generellt små.

Sammantaget bedöms konsekvenserna för naturmiljön bli måttligt negativa, men mindre än i nollalternativet. De konsekvenser som uppkommer är framförallt kopplade till den störningseffekt som trafiken medför, vilken i huvudsak är densamma som i nollalternativet.

Natura 2000-området Torne- och Kalix älvsystem (Torneälven) bedöms inte komma att påverkas negativt av åtgärder i planen. Torneälven som recipient för vägdagvatten berörs indirekt på samma sätt som idag samt vid det trumbyte som planeras i biflödet Myllyjoki. Då det säkerställs att inget vandringshinder uppkommer samt att passagen uttaranpassas bedöms förutsättningarna för förekommande Natura 2000-arter efter genomfört trumbyte bli bättre än idag. Trumbytet kommer att anmälas som vattenverksamhet till länsstyrelsen, där även skadeförebyggande åtgärder för anläggningsskedet kommer att beskrivas. Projektet bedöms därmed inte påverka bevarandestatusen för Natura 2000-arter eller naturtyper.

Tillståndskrav för Natura 2000-område aktualiseras när det finns risk för en negativ påverkan av betydelse. Det innebär att ingen provning enligt bestämmelserna kring Natura 2000 bedöms bli nödvändig.

Projektet bedöms inte strida mot strandskyddets syften eller medföra någon påtaglig skada på det riksintresse för naturmiljö som Torneälven utgör. Intrånget är marginellt, och älvens värde för växt- och djurliv kommer inte att påverkas. Förbi fågellokalen i älven anpassas vägen och beläggs med en slätare asfalt (se kap. 4.5). Därmed minskar bullerstörningen jämfört med nollalternativet.

Björkallén i östra Junosuando omfattas av generellt biotopskydd. Allén kommer att bevaras, och i anläggningsskedet ska hänsyn tas vid markarbeten intill allén.

Vägen kan komma att saltas längs sträckan. Saltning har god effekt som halkbekämpning vid temperaturer strax under noll, vilket i berört område framförallt är aktuellt under korta perioder vår och höst. En del växter i vägens närmaste omgivning kan påverkas negativt. Ytvatten i vägens närhet påverkas nästan inte alls, därför att vattnets genomströmning är så stor. Grundvattnet närmast vägen kan få en sämre kvalitet vid ogynnsamma förhållanden. Även vid mer omfattande saltning påverkas naturen generellt i mycket begränsad omfattning.

5.4.4. Rekreation och friluftsliv

Konsekvenserna för friluftslivet bedöms vara mindre negativa än nollalternativet, sammantaget små till måttligt negativa.

Upplevelsevärdet vid Torneälven kan lokalt, liksom i nollalternativet, påverkas av ökat trafikbuller. Upplevelsevärdet kan också lokalt påverkas av den förändrade landskapsbild som bullerskyddsåtgärderna ger.

Gång- och cykelbanan förbättrar tillgängligheten till målpunkter i samhället vilket är positivt för friluftslivet. De befintliga skoterlederna blir kvar i samma läge som idag och tillgängligheten blir oförändrad.

Ingen påtaglig skada bedöms uppkomma på riksintresset för friluftsliv då ingen av bevarandeaspekterna berörs mer än i liten grad.

5.4.5. Kulturmiljö

Det av länsstyrelsen utpekade klass 1-området för odlingslandskap påverkas i begränsad omfattning av intrång, men kommer inte att ytterligare fragmenteras. Vägplanens åtgärder för bullerskydd i form av skärmar berör inte åkermark varför den visuella upplevelsen inte heller påverkas. De negativa konsekvenserna för kulturmiljön blir små.

5.4.6. Boendemiljö

I nollalternativet kommer störningar som buller och barriäreffekter längs vägen att öka betydligt vilket medför stora konsekvenser. För prognosåret tillkommer 29 bullerberörda fastigheter i förhållande till nuläget som har en ekvivalent ljudnivå vid fasad som överskrider 55 dBA. Med planförslaget exponeras 33 bostadshus för en ljudnivå som överskrider något av de gällande riktvärdena om inga bullerskyddsåtgärder utförs. Det är främst den ekvivalenta ljudnivån som överskrider riktvärdena utomhus medan det är den maximala ljudnivån som i huvudsak överskrider riktvärdet inomhus.

I tabell 5.4.6–1 nedan redovisas sammanställning av antal bullerberörda hus som överskrider riktvärdena för respektive beräkningsfall. Tabellen exkluderar två bostadshus som bedömts som ödehus.

Tabell 5.4.6–1 Sammanställning av bullerberörda bostadshus som överskrider riktvärdena.

Beräkningsfall	Ekvivalent ljudnivå L_{eq24h}			Maximal ljudnivå, L_{max}	
	>55 dBA utomhus vid fasad	>55 dBA utomhus vid uteplats	>30 dBA inomhus	> 70 dBA vid uteplats	>45 dBA inomhus
Nuläge	4	0	1	4	9
Nollalternativ	37	7	25	12	36
Planförslag utan bullerskyddsåtgärder	33	6	24	12	37
Planförslag med föreslagna bullerskyddsåtgärder	27	0	1	1	8

Sammantaget bedöms konsekvenserna som måttliga vid de flesta bostadshusen då riktvärden för inomhusmiljö innehålls för de flesta bostäderna, men riktvärde 55 dBA vid fasad överskrids. Med föreslagna åtgärder uppfyller 20 fastigheter samtliga riktvärden medan det för 27 fastigheter görs avsteg från riktvärde för ekvivalent ljudnivå vid fasad. I 8 bostadshus överskrids riktvärde för maximal ljudnivå inomhus på grund av begränsning i fasadväggens ljudisolering, för tre av dessa överskrids högsta acceptabla nivå. För en uteplats bedöms förutsättningar för att åstadkomma en uteplats där riktvärdet för maximal ljudnivå inte överskrids saknas. Konsekvenserna vad gäller buller blir därför stora men något mindre än i nollalternativet. Att ett flertal boende tackat nej till erbjudna bullerskydd bidrar till att fler hus får ökad risk för höga ljudnivåer utomhus.

Ljudutbredning för samtliga beräkningsfall redovisas på ljudutbredningskarta. Beräknad ljudnivå och föreslagna åtgärder för varje fastighet redovisas i tabellform. Både tabell och ljudutbredningskartor ligger som bilagor till PM Buller. I bullerutredningen går det även att läsa mer om beräkningsförutsättningar, underlag och bedömningsgrunder mm.

Vibrationer från malmtransporterna samt vägtrafiken i övrigt bedöms efter ombyggnation inte komma att belasta närliggande hus trots att de ligger väldigt nära vägen. Vägens överbyggnad kommer att förstärkas samt få en jämnare yta vilket bidrar till en dämpad energiöverföring till omgivande mark. Konsekvenserna av vibrationerna bedöms därför bli små.

Vibrationsstörningar från vägtrafik är relativt sällsynt, däremot är inte effekten från 90 tons lastbilar känd. Vägplanen ger bättre förutsättningar för låga vibrationsnivåer eftersom vägen kommer att få en jämnare yta vilket bidrar till mindre vibrationskrafter än i nollalternativet. På de ställen längs sträckan där risk föreligger för vibrationer på grund av lösa sediment kommer detta att beaktas i bygghandlingsskedet vid projektering av väggkropp och vägunderbyggnad. Avseende vibrationer innebär vägplanen troligtvis en förbättring jämfört med nollalternativet.

Luftkvaliteten är densamma som i nollalternativet.

Sammantaget bedöms konsekvenserna för boendemiljö bli måttligt negativa genom vägplanen då samtliga riktvärden avseende buller inte klaras genom de bullerskyddsåtgärder som fastställs, men jämfört med nollalternativet är planalternativet ändå bättre.

5.4.7. Rennäring

Vägen går till stor del genom byn Junosuando, med begränsad betydelse för rennäringen. Vägplanen berör även skogsmark där konsekvenser för rennäringen kan uppstå. Breddningen av vägområdet tar en liten del mark i anspråk som skulle kunna användas som renbete. Intrånget är litet och sker i anslutning till befintlig väg.

Konsekvenserna av ökad trafik, med ökat buller och ökad barriäreffekt samt saltning med ökad risk för påkörning är den faktor som påverkar rennäringen mest i både noll- och planalternativet. Sammantaget bedöms konsekvenserna bli måttligt negativa för rennäringen.

5.4.8. Naturresurser

Konsekvenserna för jord- och skogsbruk bedöms bli små men negativa, till följd av ett begränsat markanspråk.

Vattentäkten i Junosuando ges utifrån genomförd riskanalys ett bättre skydd genom de åtgärder som föreslås i vägplanen. Förslag till sänkt hastighet genom vattenskyddsområdet minskar risken för utsläpp om fordon kolliderar eller kör av vägen. Risken för olyckor där förorenande utsläpp kan ske minskar genom att vägen breddas och att säkerhetszonen rensas på oeftergivliga föremål. Vagräcke sätts upp vid bäcken Myllyjoki, vilket minskar risken att ett fordon kör ner i bäcken och förorenar den. När det gäller vägunderhåll kommer vägen att få en högre klassning än före ombyggnaden, där snöunderhåll och halkbekämpning sker mer frekvent. Halkrisken och risken för olyckor blir därför mindre vid vattentäkten.

Vid halkbekämpning kan saltning av vägen komma att ske, vilket kan påverka närliggande markområden. Genom att diken genom vattenskyddsområdet anläggs täta minskar också risken för saltpåverkan i grundvattnet vilket även beskrivs i kap. 5.3.4 Naturmiljö.

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 vägens slänter och diken har beräknats till 40 000 m³. Av detta återanvänds cirka 10 000 m³ på slänter m.m. 30 000 m³ blir överskott och behöver transporteras bort. Trafikverket kommer i samarbete med entreprenörerna att arbeta för att massorna kan användas som resurs i angränsande etapper eller något annat byggprojekt. Upplag kommer förmodligen ändå att behövas.

Vägens överbyggnad kräver material av hög kvalitet och här används bergkross, 40 000 m³ behövs. Detta kommer att tas från täkter. Konsekvenserna blir små, om tillfällig uppläggning av överskottsmassor sker på ett lämpligt sätt.

5.4.9. Om strandskydd, biotopskydd och 12:6-samråd

Fastställelsebeslutet inkluderar en prövning av åtgärder som väsentligt kan komma att ändra naturmiljön enligt 12 kap. 6 § miljöbalken liksom prövning enligt bestämmelser om strandskydd samt prövning om generell biotopskydd förutsatt att detta berörs. Det ska i sådana fall redovisas som en generell upplysning i teckenförklaringen på plankartorna. Dessa bestämmelser bedöms hanteras genom samråd i planläggningsprocessen istället för genom särskilda prövningar.

Vägplanen berör strandskyddat område men projektet kommer inte att på ett betydande sätt att förändra förutsättningarna för djur- och växtliv i och omkring vatten då planerade åtgärder sker i anslutning till befintlig väg. Inte heller kommer människors tillgång till stränder eller vatten att förändras. Därmed bedöms projektet inte strida mot strandskyddets syften avseende djur- och växtliv eller människors friluftsliv.

Björkraden i Östra Junosuando vid cirka km 68/200–68/250 bedöms vara en allé som omfattas av generellt biotopskydd. I arbetet med vägplanen har hänsyn tagits till befintlig allé genom anpassningar av vägens breddning, utbredning av diken och slänter mm. Allén kommer att bevaras och vägplanen berör därför inga generella biotopskydd.

5.4.10. Kompensationsåtgärder

Krav på kompensation får enligt miljöbalken ställas i samband med bland annat prövningar om tillstånd och dispens. Under arbetet med vägplan val av lokaliseringsalternativ framkom att kompensationsåtgärder kunde bli nödvändiga för vissa betydande kvarstående intrång som alternativet med förbifart skulle medföra.

Med anledning av att Trafikverket istället valde att gå vidare med alternativ befintlig väg bedöms det finnas goda möjligheter att minimera miljöpåverkan med olika typer av skyddsåtgärder. Inga kompensationsåtgärder har därför föreslagits i samband med aktuell vägplan.

5.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

5.5.1. Stängning av utfarter och enskilda vägar

Stängning av enskilda utfarter ingår inte i fastställelseprövningen för vägplanen, dessa hanteras i en separat process där väghållningsmyndigheten (regionen) genom beslut förordnar att en enskild vägs anslutning till den allmänna vägen ska spärras eller ändras. På illustrationskartorna framgår de enskilda anslutningar som berörs av ett sådant beslut. Där framgår också väghållningsmyndighetens (regionens) förslag på en eventuell ny anslutning mot allmän väg. Innan väghållningsmyndigheten (regionen) fattar ett stängningsbeslut och tar bort den fysiska anslutningen, kommer en ny att finnas tillgänglig (direkt eller samordnad utfart mot allmän väg).

Enskilda vägar ingår inte i fastställelseprövningen för vägplanen. Normalt hanteras enskilda vägar inom ramen för en lantmåteriförrättning, där Lantmåterimyndigheten tar beslut om slutligt läge. Väghållningsmyndigheten (regionen) ansöker och står för kostnader för en sådan förrättning.

Nedan listas enskilda anslutningar som föreslås spärras för att uppnå ökad trafiksäkerhet eller på grund av vägnära bulleråtgärder:

- Anslutning norr om väg 395 vid km 68/150
- Anslutning norr om väg 395 vid km 68/200
- Anslutning söder om väg 395 vid km 68/480
- Anslutningar söder om väg 395 vid km 69/430, 69/520
- Anslutning söder om väg 395 vid km 69/960
- Anslutning norr om väg 395 vid km 70/300
- Anslutning söder om väg 395 vid km 70/310

- Anslutning norr om väg 395 vid km 70/325
- Anslutning söder om väg 395 vid km 70/425
- Anslutning söder om väg 395 vid km 71/745

Följande nya anslutningar föreslås:

- Anslutning mot Kenttävägen (enskild väg) vid km 68/100
- Anslutning söder om väg 395 vid km 68/430
- Anslutning mot Strandvägen (kommunal gata) vid km 69/980
- Anslutning norr om väg 395 vid km 70/375
- Anslutning söder om väg 395 vid km 71/760

5.6. Påverkan under byggnadstiden

Under byggtiden kommer arbeten med tunga maskiner att pågå i området. Anläggningsarbetena och trafik med entreprenadmaskiner och transportfordon orsakar störningar i form av intrång, buller, luftföroreningar, vibrationer, damning samt risk för utsläpp som kan förorena mark och vatten.

I samband med grävarbeten runt diken och bäckar ska försiktighetsåtgärder vidtas för att minimera påverkan på vatten. Dagvatten från bygget ska omhändertas genom exempelvis översilning eller infiltration innan utflöde i recipient. Vattenkvaliteten får inte försämrats. Vid vägdikens anslutning till korsande vattendrag ska man avsluta diket några meter före vattendraget och låta dikesvattnet passera genom och över naturlig vegetation innan det rinner ned i bäcken. Vid byte eller förlängning av trummor ska åtgärder för att förhindra spridning av grumling vidtas. Vid trumläggning i bäckar tillses att det inte uppstår vandringshinder för fisk, oavsett om vattendraget är känt som fiskförande eller inte.

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

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

Vid arbeten i närheten av boendemiljöer ska arbetena anpassas så störningar inte sker vid olämpliga tider. Bullernivåer vid bostäder får inte överstiga riktvärdena i Naturvårdsverkets allmänna råd NFS 2004:15 om buller från byggplatser. De bullerskyddsåtgärder som beslutats ska om möjligt genomföras i tidigt skede så att de ger skydd även under byggtiden.

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. Ingen uppställning av fordon och maskiner eller tankning/lagring av petroleumprodukter får ske i anslutning till vattendrag eller älvmynnande diken. Krav kommer också att ställas på entreprenören att ha beredskap på plats för att snabbt kunna vidta skadebegränsande åtgärder i händelse av olycka eller utsläpp.

Inga tidigare kända områden med förorenad mark berörs i vägplanen. Om föroreningar i marken påträffas under arbetena ska Trafikverket underrätta tillsynsmyndigheten enligt 10 kap. 11 § miljöbalken.

Trafikverket kommer att ställa miljökrav vid entreprenaden. Åtaganden och beslut från planprocessen dokumenteras genom Trafikverkets process Miljösäkring plan och bygg. Uppföljning av dessa krav sker genom entreprenörens egenkontroll, på byggmöten samt vid slutbesiktning.

Förutom de generella åtgärderna ska särskilda skyddsåtgärder vidtas vid vattenskyddsområdet. Inga fordon får ställas upp eller tankas inom vattenskyddsområdet. Beredskap ska finnas för att snabbt kunna åtgärda eventuell föroreningsspridning, så som en beredskapsplan i samarbete med räddningstjänsten samt tillgång till absorberande material vid spill av drivmedel, hydrauloljor mm. Gällande skyddsföreskrifter för vattenskyddsområdet ska följas. Grundvattennivåer och grundvattenkvalitet provtas i grundvattenrör inom området en gång före entreprenad för bakgrund och kontrolleras sedan en gång i kvartalet under entreprenad samt ett kvartal efter slutförd entreprenad.

Vid behov av fler etableringsytor eller andra tillfälliga markanspråk som inte redovisas i planen ska entreprenören ombesörja att söka erforderliga tillstånd/dispenser/anmälningar. Val av upplagsplatser ska ske i samråd med Trafikverket och med beaktande av de värden som beskrivits i vägplanens MKB. Vid behov att nyttja mark tillfälligt ska återställning ske.

5.7. Samhällsekonomisk bedömning

Vid åtgärdsvalet konstaterades att befintliga vägar behövde rustas upp för att möjliggöra malmtransporter. Hela MaKS-projektet inkluderades i den bedömningen.

I samband med val av lokaliseringsalternativ upprättades en samhällsekonomisk bedömning för vägplanen. Skillnaderna mellan alternativen var liten, men upprustning av befintlig väg var mer lönsam än att anlägga en förbifart.

För vägplan Junosuando by är inte åtgärderna samhällsekonomiskt lönsamma. Åtgärden är ändå motiverad, som en del av MaKS-projektet. Malmtransporterna kommer att gå stadigvarande genom tätorten Junosuando, vilket kräver ökad bärighet, skyddsåtgärder och åtgärder för att höja trafiksäkerheten.

6. Samlad bedömning

6.1. Måluppfyllelse avseende ändamål

Planerade åtgärder bedöms uppfylla målen om att säkerställa vägens framtida funktion både för malmtransporter och för övrig trafik samt skapa en säker trafikmiljö och en god bebyggelsemiljö för boende längs sträckan.

6.2. Måluppfyllelse avseende miljömål

Miljömålen som främst berörs av denna vägplan är god bebyggd miljö, ett rikt växt- och djurliv, levande sjöar och vattendrag, ett rikt odlingslandskap samt grundvatten av god kvalitet.

6.2.1. God bebyggd miljö

Boende i Junosuando utsätts, genom den ökade trafiken, för ökat buller. I och med att vägplanen innebär bullerreducerande åtgärder blir störningarna mindre med ombyggd väg enligt föreliggande vägplan än i nollalternativet. Även valet att nyttja en asfalt med mindre kornstorlek bidrar positivt. Många boende har valt att tacka nej till de bullerskydd som Trafikverket erbjudit. Detta innebär att risk finns att riktvärdena för buller inomhus och utomhus inte uppnås för dessa fastigheter. Projektet bidrar till att uppnå målen för de boende som tackat ja till bullerskydd.

Anläggande av ny gång- och cykelväg förbättrar förutsättningarna för tillgänglighet i Junosuando. Denna del av projektet bidrar till att nå målet.

6.2.2. Ett rikt växt- och djurliv samt levande sjöar och vattendrag

Naturmiljön längs vägen påverkas endast i liten grad av breddningen av vägen. Trumbyte i Myllyjoki med tillkommande smådjurspassage bidrar positivt till angivna mål i den nya vägens driftskede.

6.2.3. Ett rikt odlingslandskap

Kvalitéerna i den öppna odlingsmarken vid Junosuando kommer inte att påverkas av projektet. Den yta av jordbruksmark som tas i anspråk genom vägplanen är liten och ingen ytterligare fragmentering uppkommer. Planen bedöms inte bidra till att målet inte kan nås.

6.2.4. Grundvatten av god kvalitet

Genom att skyddsåtgärder vidtas vid vattenskyddsområdet i Junosuando och vägplanen innebär minskad risk för olyckor får grundvattnet ett bättre skydd genom vägplanen än i nollalternativet.

6.3. Överensstämmelse med transportpolitiska mål samt projektmål

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

Funktionsmålet

Föreslagna transportlösningar fyller såväl näringslivets som övriga samhällets behov och möjliggör långsiktigt kostnadseffektiva och robusta gods- och persontransporter. Ett positivt företagsklimat och en attraktiv

boendemiljö medför dessutom ökade förutsättningar för att företag etableras, utvecklas och bidrar till den kommunala och regionala utvecklingen.

Hänsynsmålet

Föreslagna transportlösningar förväntas bidra till människors goda hälsa tack vare ett tryggt samhälle, god boende- och levnadsmiljö samt möjligheter till medinflytande längs sträckan Kaunisvaara-Malmbanan och Pajala med omnejd. Både resenärer och boende bedöms ha en säker trafikmiljö såväl under byggskedet som vid drift av transportsystemet.

Att söka klimatneutrala och resurseffektiva transportlösningar genom ständig optimering av infrastruktur och transportteknik är en viktig utgångspunkt i projektet. Natur- och kulturmiljö med höga värden bedöms i stor uträkning bibehålla sina kvaliteter samt ges förutsättningar för att utvecklas och synliggöras.

7. Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

Bestämmelserna i miljöbalken syftar till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer kan leva i en hälsosam och god miljö. En sådan utveckling bygger på att bevara värdefulla natur- och kulturmiljöer samt den biologiska mångfalden.

7.1. Allmänna hänsynsregler

I miljöbalkens andra kapitel finns ett antal allmänna hänsynsregler som ger uttryck för olika principer som är hörnstenar i strävan mot en ekologiskt hållbar samhällsutveckling. Det är enligt 1 § (bevisbörderegeln) verksamhetsutövarens ansvar att visa att de allmänna hänsynsreglerna följs. I detta projekt har hänsynsreglerna beaktats genom att Trafikverkets planläggningsprocess följts och olika alternativ har bedömts med hänsyn till miljön. Val och lösningar ska göras utifrån dessa principer.

Vid upphandling av entreprenörer ställer Trafikverket krav på kvalitets- och miljöstyrning och har möjlighet att ställa objektspecifika miljökrav för entreprenaden. Detta berör hänsynsreglerna i 2 § (kunskapskravet), 3 § (försiktighetsprincipen och principen om bästa möjliga teknik), 4 § (produktvalsprincipen) och 5 § (hushållnings- och kretsloppsprinciperna). 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 planläggningsprocess.

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

7.2. Miljökvalitetsnormer

I miljöbalkens femte kapitel regleras miljökvalitetsnormerna som har till avsikt att fastlägga en högsta tillåtna förorening eller störningsnivå som människor eller miljön kan belastas med. Miljökvalitetsnormer finns för närvarande för;

- föroreningar i utomhusluft (SFS 2010:477)
- vattenkvalitet i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554)
- olika parametrar i vattenförekomster (SFS 2004:660).
- omgivningsbuller (SFS 2004:675)

Torneälven och Myllojoki är ytvattenförekomster med fastställda miljö kvalitetsnormer. En grundvattenförekomst med fastställd miljö kvalitetsnorm finns i området. Mer om detta framgår av kap. 3.4.7. Projektet bedöms inte ha någon långsiktig påverkan på vattenkvaliteten då älven endast påverkas indirekt och i liten grad och trumbytet i Myllyjoki endast påverkas tillfälligt under anläggningsskedet. Inte heller bedöms grundvattnet påverkas och erforderliga skyddsåtgärder vidtas.

Miljö kvalitetsnormen för utomhusluft berörs, men genomförande av planen bedöms utifrån prognosticerade trafikmängder inte medverka till att dessa inte kan uppnås. Inga vatten där förordningen för fisk- och musselvatten ska tillämpas berörs.

Miljö kvalitetsnormer för omgivningsbuller gäller endast för kommuner med fler än 100 000 invånare och för vägar med större trafikmängd än som är aktuellt för denna plan.

Inga vatten där förordningen för fisk- och musselvatten ska tillämpas berörs.

7.3. Bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden

Hushållningsbestämmelserna ska tillämpas vid ärenden som rör miljöbalken och vid fysisk planering. Bestämmelserna avser att mark- och vattenområden ska användas för de ändamål de är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning ska ges företräde.

Med detta avses riksintressen enligt 3 och 4 kapitlen, vilket även inkluderar samtliga Natura 2000-områden.

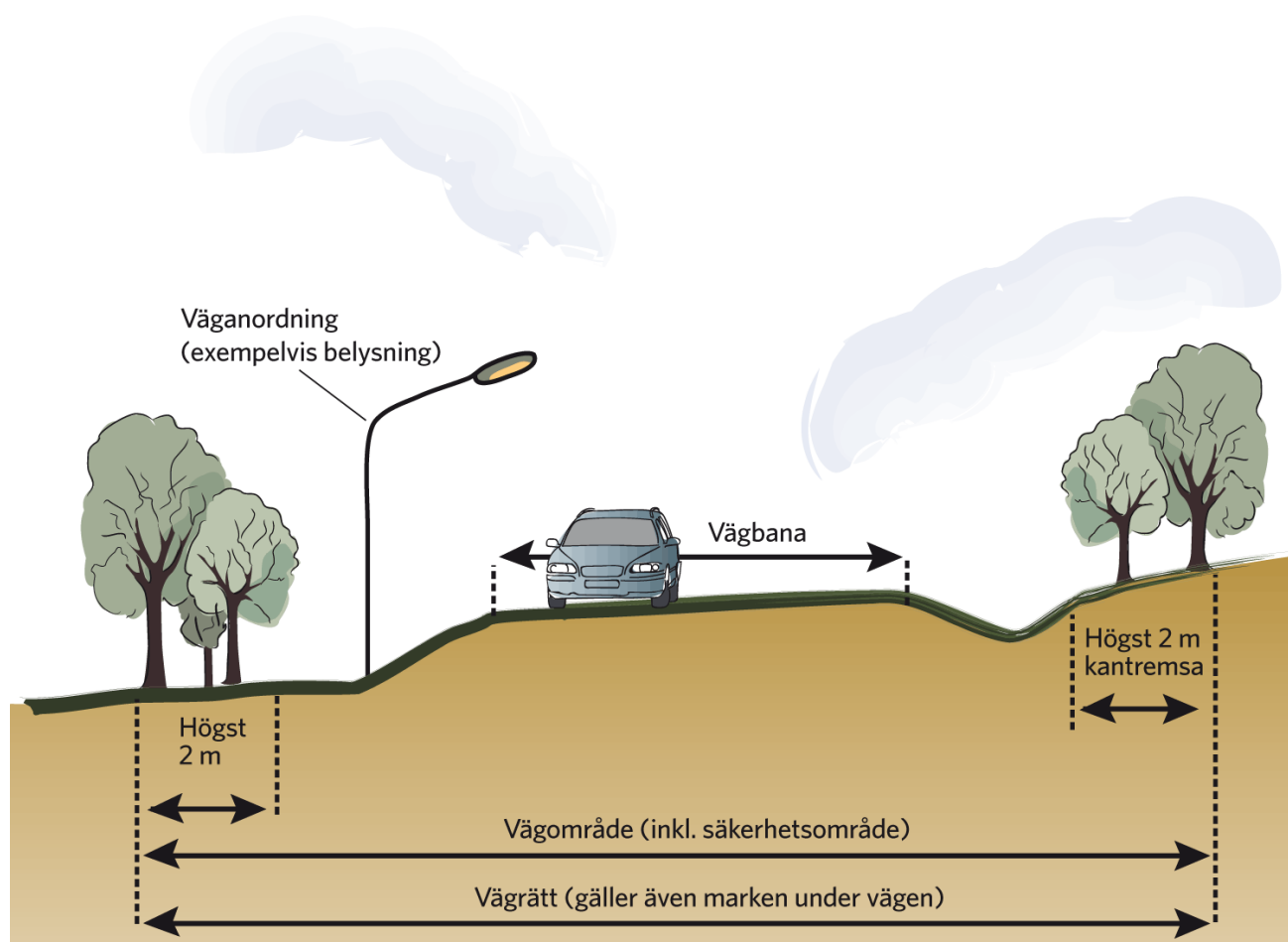
Området är sedan tidigare påverkat av exploatering i och med befintlig infrastruktur. Ombyggnationen avser begränsat behov av mark som tas i anspråk i och med breddningsåtgärder. En redogörelse av de riksintressen som påverkas framgår av kapitel 5.3.2. Efter en samlad bedömning anser Trafikverket att inga av dessa riksintressen riskeras att påtagligt skadas. De planerade åtgärderna uppfyller de bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden som framgår av miljöbalken

8. Markanspråk och pågående markanvändning

Vid ombyggnationen tas i huvudsak skogsmark i anspråk, men även en del åker, impediment och tomtmark tas i anspråk för nytt vägområde och för tillfälligt nyttjande under byggtiden. Markanspråk i vägplanen redovisas på plankartorna.

8.1. Vägområde för allmän väg

Vägområdet för allmän väg i vägplanen omfattar, förutom själva vägbanan, utrymme för de väganordningar som redovisas i kapitel 4. Dessutom ingår i vägområdet en kantremsa på båda sidor om vägen som är 2 m i skog, 0,5 m i åkermark och 0 m i tomtmark, se figur 8.1–1.



Figur 8.1–1 Illustration av vägområde.

Kantremsan behövs för att underlätta framtida drift och underhåll av vägen. Den ger utrymme åt bortplogad snö och minskar risken för trädrötter som kan växa in i vägkroppen och skada den. I skogsmark bidrar kantremsan också till bättre säkerhet då sikten gynnas. Vägytan torkar snabbare och risken för att löv, barr och grenar förekommer på vägbanan minimeras.

I vägområdet ingår utrymme som krävs för vägens säkerhetszon. Med säkerhetszon menas område utanför stödremsan vid sidan om vägbanan som ska vara fritt från fysiska hinder i form av fasta oeftergivliga föremål högre än 0,1 m ovan marknivå. 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. Säkerhetszonens utbredning är beroende av släntlutning, vägens geometri och om vägen ligger på bank eller i skärning. För 100 km/h är säkerhetszonen 9–15 m räknat från vägkant.

På plankartorna framgår nytt vägområde. Det är detta tillkommande vägområde som är angivet i fastighetsförteckningens areaberäkning, det vill säga det som ligger utanför det befintliga vägområdet för allmän väg.

8.1.1. Vägområde för allmän väg med vägrätt

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren (Trafikverket) tar mark eller annat utrymme i anspråk 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 väghållaren tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in från allmänt underhåll.

Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om man inte har träffat någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada. Värdebidraget 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.

Nytt vägområde för allmän väg med vägrätt enligt denna vägplan redovisas med "V1" på plankartorna och omfattar cirka 3,8 ha.

8.1.2. Vägområde för allmän väg inom detaljplan

Är staten väghållare inom ett område med detaljplan där kommunen är huvudman för allmänna platser, ska kommunen tillhandahålla den mark eller det utrymme som behövs för väg inom området.

Dessa områden redovisas som "V2" i plankartorna och omfattar cirka 0,09 ha.

8.1.3. Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt

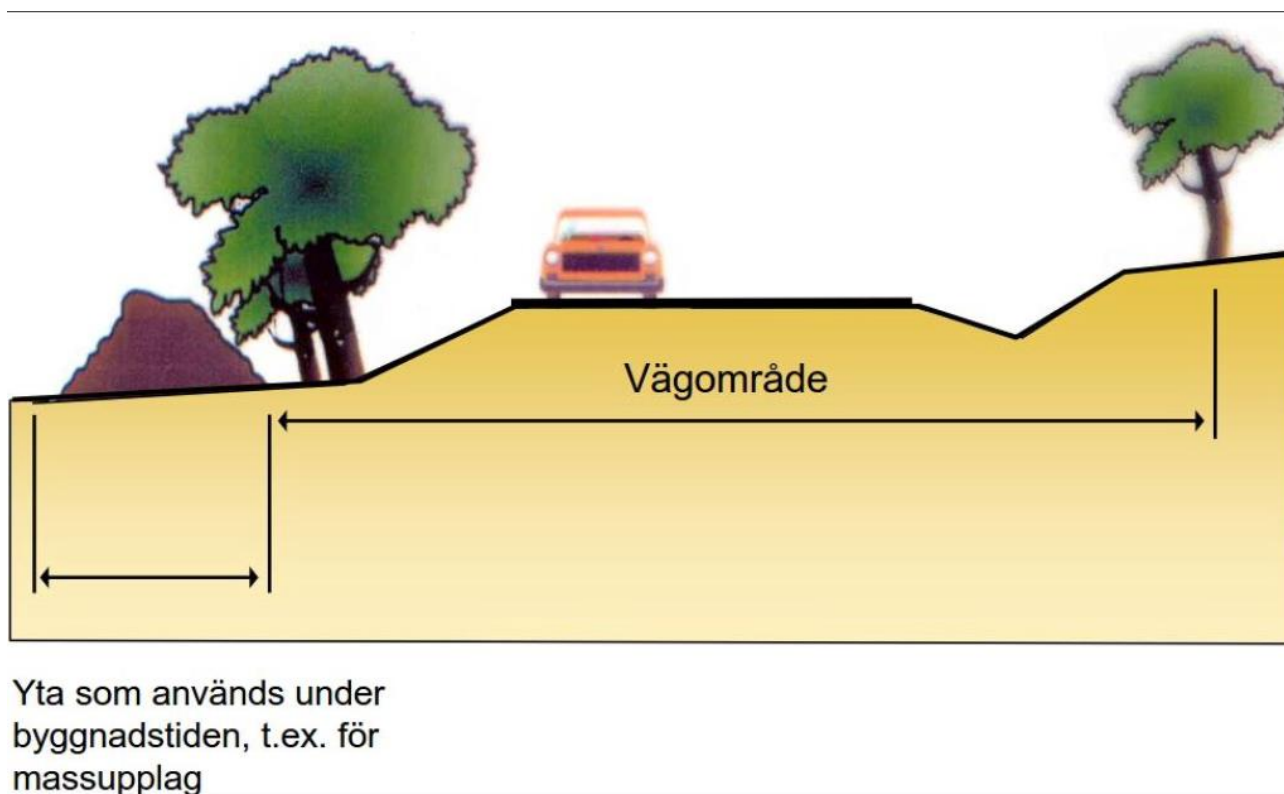
Vägrätt innefattar normalt rätt för väghållaren att nyttja marken för vägändamål, trots att annan har äganderätt till fastigheten. Dessa rättigheter kan inskränkas.

Väghållaren har, inom markerat område för inskränkt vägrätt, endast rätt att anlägga och rensa såväl inlopp- som utloppsdiken. 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 med "Vi1" på plankartorna och omfattar totalt cirka 0,40 ha.

8.2. Område med tillfällig nyttjanderätt

Genom tillfällig nyttjanderätt tillåts ytor att tas i anspråk för att kunna utföra de vägåtgärder som ingår i vägplanen, se figur 8.2–1. Områden som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt får endast användas under projektets byggtid, dock längst till och med 3 månader efter godkänd slutbesiktning av projektet. Marken kommer att återställas i möjligaste mån innan den återlämnas.



Figur 8.2–1 Exempel på behov av tillfällig nyttjanderätt.

I vägplanen tas tillfällig nyttjanderätt för uppsättning av informationstavla, byte av vägtrumma samt anläggande av bullerskärmar och etableringsyta.

I vägplanen redovisas områden med tillfällig nyttjanderätt med "T" på plankartorna och omfattar totalt cirka 0,41 ha.

9. Fortsatt arbete

9.1. Bygghandling och produktion

När vägplanen har vunnit laga kraft upprättas ett förfrågningsunderlag och en teknisk beskrivning för projektet. Dessa handlingar ligger till grund för upphandling och genomförande av byggnationen. Arbetet med bygghandlingen avser att påbörjas under hösten 2020 och beräknas slutföras under våren 2021. Innan produktionen startar avser Trafikverket att informera kända ägare av de fastigheter där mark kommer tas i anspråk.

- Platsbesök och etablering
- Trädfällning, röjning
- Terrassering (Jordschakt, urgrävning, fyllning)
- Ledningsomläggningar
- Fyllning överbyggnadsmaterial
- Räcken, bullerskärm
- Belägningsarbeten
- 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.

Under byggtiden kommer väg 395 att vara öppen för allmän trafik. Malmtransporter kommer att gå kontinuerligt mellan Kaunisvaara och omlastningsstationen i Pitkäjärvi utanför Svappavaara.

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

9.2. Kontroll och uppföljning

Den miljöhänsyn och föreslagna skyddsåtgärder som tas upp i denna vägplan överförs till projektets bygghandling. En miljösäkring plan- och bygg 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, byggplatsuppföljning, på byggmöten samt vid slutbesiktning.

En kompletterande inventering av enskilda vattentäkter ska ske inför bygghandlingsskedet, så att planerade åtgärder ej påverkar vattentillgångar eller vattenkvalitet negativt. Provtagning i enskilda brunnar längs aktuell

sträcka ska ske innan arbeten påbörjas. Påverkan på vatten ska förebyggas. Om arbetena medför försämrad vattenkvalitet ska detta åtgärdas.

Smådjurspassagen ska kontrolleras för att säkerställa funktionen. Viltolyckor och renpåkörningar ska följas upp. Fortsatt dialog med samebyn kommer att hållas inför och under byggskedet. Entreprenören kommer åläggas detta. Någon övrig effektorienterad uppföljning anses inte vara motiverad, då de förväntade miljökonsekvenserna är små.

10. Genomförande och finansiering

10.1. Formell hantering

Denna vägplan kommer att kungöras för granskning och sedan genomgå en fastställelseprövning. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar vägplanen. De sakägare som berörs kommer då att kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Vägplanen och granskningsutlåtandet översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras 17–18 §§ väglagen (1971:948).

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs, eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När vägplanen har vunnit lagakraft är beslutet juridiskt bindande. Fastställelsebeslutet 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 har rätt att ta den mark som anges i plankartan i anspråk för vägändamål. Har väghållaren fått vägrätt, är fastighetens ägare berättigad att av väghållaren få intrångsersättning och ersättning för annan skada till följd av vägens byggande eller användande. Samma rätt till ersättning har en innehavare av nyttjanderätt eller annan särskild rätt till fastigheten, om rättigheten inte har upplåtits efter det att marken togs i anspråk.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort planen har vunnit laga kraft.

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i vägplanen.

10.2. Genomförande

Den formella handläggningen av vägplanen sker under 2019/2020. Vägplanen ska ställas ut för granskning under sommaren 2020 och planeras att skickas in för fastställelse senare under hösten 2020. Trafikverket är ansvarig för såväl planeringen som genomförandet av anläggningen.

10.2.1. Dispenser och tillstånd

Trumbytet i Myllyjoki kommer att anmälas som vattenverksamhet till länsstyrelsen i Norrbottens län.

Dispens för åtgärder inom vattenskyddsområdet kommer att sökas. Gällande skyddsföreskrifter för vattenskyddsområdet ska följas.

Trafikverket har hos Pajala kommun ansökt om undantag från krav på bygglov för de bullerplank som fastställs inom ramen för denna vägplan. Pajala kommun har medgett ett sådant undantag. De åtgärder som omfattas av undantag från bygglov framgår på plankartorna som en generell upplysning i teckenförklaringen.

Täkter och uppläggning av massor samt eventuella andra följdverksamheter av projektet kan kräva anmälan eller samråd enligt miljöbalken. Entreprenören ansvarar för detta.

Om förorenade massor påträffas i entreprenaden ska entreprenören kontakta Trafikverket inför anmälan till länsstyrelsen.

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

10.3. Finansiering

Projektet finansieras genom Trafikverkets nationella plans bärighetsanslag. Den kalkylerade totalkostnaden för detta vägprojekt uppgår till cirka 60 mkr enligt 2019 års prisnivå.

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

11. Underlagsmaterial och källor

11.1. 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.

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

Länsstyrelsen i Norrbottens län. 1993. Vårt hävdade Norrbotten. Program för bevarande av odlingslandskapets natur- och kulturmiljövärden i Norrbottens län. Rapport 6/1993.

Trafikverket. 2012. Förstudie. Väg 395 delen Junosuando. 2012-10-25.

Trafikverket 2013. Vägplan, val av lokaliseringsalternativ. 2013-05-03.

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.

Artskyddsutredning fågelokal Junosuando.

Översiktlig riskanalys av vattentäkten i Junosuando. Arbetsmaterial

11.2. 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, miljö kvalitetsnormer för vatten: www.viss.lansstyrelsen.se/MapPage.aspx

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



TRAFIKVERKET

Trafikverket, XXX XX Ort. Besöksadress: Gata XX.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se