

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

## Projekt Malmtransporter Kaunisvaara–Svappavaara

### Delen väg 395 Junosuando by

Pajala kommun, Norrbottens län

Datum: 2020-06-22

Objektnummer: 132256



**Trafikverket**

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Projekt Malmtransporter Kaunisvaara-Svappavaara Vägplan delen väg 395 Junosuando by

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2020-06-22

Ärendenummer: TRV 2019/69723

Projektnummer: BD-132256-395

Kontaktperson: Gun-Marie Mårtensson, Trafikverket

# Innehåll

SAMMANFATTNING .....	5
SAMRÅD I PLANLÄGGNINGSPROCESSEN .....	5
PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING.....	6
SAMRÅDSKRETS .....	6
Samrådsrets i förstudien .....	6
Samrådsrets i vägplanen .....	6
SAMRÅD I FÖRSTUDIEN .....	7
Samråd med allmänheten .....	7
Skriftliga synpunkter från allmänheten.....	8
Samråd med myndigheter och organisationer .....	8
SAMRÅD I VÄGPLANEN – VAL AV LOKALISERINGSSALTERNATIV .....	12
Samråd med allmänheten .....	12
Samråd med myndigheter och organisationer .....	13
Länsstyrelsen Norrbotten samt Pajala kommuns sammanvägda ståndpunkter .....	15
Trafikverkets ställningstagande .....	18
SAMRÅD I VÄGPLANEN – PLANFÖRSLAG .....	19
Samråd med allmänheten .....	19
Skriftliga synpunkter från enskilda sakägare .....	20
Skriftliga synpunkter från allmänheten.....	21
Samråd med myndigheter och organisationer .....	21
Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda .....	24
SAMRÅD I VÄGPLANEN FRÅN 2019.....	25
Samråd med myndigheter och organisationer .....	25
Samråd med ledningsägare .....	25

Samråd med allmänheten .....	26
Skriftliga synpunkter från enskilda sakägare .....	26
Skriftliga synpunkter från myndigheter och organisationer .....	28
Samråd om bullerskyddsåtgärder.....	30

## Sammanfattning

Samrådsredogörelsen redovisar de samråd som hållits i vägplanen för väg 395 delen Junosuando by. Först redovisas en nedkortad version av den samrådsredogörelse som ingick i förstudien. I samrådet kring förstudien framkom många synpunkter kring trafiksäkerhetsfrågor såsom gång- och cykelvägar men även synpunkter på vägutformning.

Efter förstudien togs en samrådshandling Vägplan, val av lokaliseringsalternativ fram. I samrådsredogörelsen finns synpunkter som kom fram vid samrådsmöten samt i form av skriftliga yttranden. De rör val av alternativ samt information till eller synpunkter på vägplanen.

Vidare redogörs för de samråd som hållits med vägplanens planförslag som grund. I samband med planförslaget delades vägplanen upp i tre delar. Här framkom synpunkter kring utformning av bulleråtgärder som exempelvis bullerskärm. Även synpunkter gällande trafiksäkerhetsfrågor såsom hastighet, gång- och cykelväg samt vägutformning lyftes.

I projektet utförs upprustning av det befintliga vägnätet som inte är dimensionerat för det uppkomna transportbehovet. Projektet har delats upp i cirka 20 delsträckor vilka har kommit olika långt i processen. Flera delsträckor är färdigställda, en del entreprenader har påbörjats och för övriga delar pågår arbetet med att ta fram vägplaner och bygghandlingar. Detta beror på den gruvverksamhet som etablerades i området redan under 2012 men som försattes i konkurs under 2014 varför Trafikverket avbröt de planerade åtgärderna.

Nu har projektet återupptagits och förutsättningarna har till viss del förändrats, men fortsatta planer på upprustning av befintligt vägnät för att främja ökad framkomlighet och trafiksäkerhet för samtliga trafikanter kvarstår.

Med anledning av att arbetet med vägplanen har återupptagits har nya samråd genomförts. En sammanfattning av dessa samråd finns i slutet av samrådsredogörelsen.

## Samråd i planläggningsprocessen

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

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

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

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

## Planlägningsbeskrivning

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

<https://www.trafikverket.se/nara-dig/Norrbotten/vi-bygger-och-forbatttrar/maks/junosuando-by/>

## Samrådskrets

Trafikverket har använt sig av utökad samrådskrets eftersom projektet anses ha betydande miljöpåverkan.

### Samrådskrets i förstudien

Samråd har hållits med Länsstyrelsen Norrbotten, Pajala kommun, berörda myndigheter, berörd allmänhet, berörda organisationer och enskilda berörda.

### Samrådskrets i vägplanen

Samråd har hållits med Länsstyrelsen Norrbotten, Pajala kommun, Northland Resources AB, Northland Logistics AB, Cliffton Mining, ledningsägare, Junosuando intresseförening, Junosuando skoterklubb, Pajala församling, berörd allmänhet, samt enskilda berörda.

## Samråd i förstudien

För att underlätta samrådet har myndigheter, organisationer samt allmänheten haft möjlighet att ta del av förstudien i skriftlig form under samrådstiden. Samrådsmöte har hållits med allmänheten. I arbetet av framtagandet av PM Förutsättningsanalys Rennäring har samråd har hållits med berörda samebyar.

Trafikverket annonserade i tidningarna Norrländska Socialdemokraten (NSD) och Norrbottenskuriren den 5 juni 2012. Förstudien fanns tillgänglig på Trafikverkets hemsida från den 11 juni 2012. Samrådstiden för skriftliga yttranden angående förstudien var under perioden 11 juni till 17 juli 2012. Samrådsmötet hölls i Folkets hus i Junosuando den 11 juni 2012.

Utredningsområdet för förstudien är större än utbredningen av vägplan Junosuando by och endast samråd som berör vägplanen tas med i denna samrådsredogörelse.

### Samråd med allmänheten

Samrådsmötet hölls i Folkets hus i Junosuando den 11 juni 2012. Vid det allmänna samrådsmötet informerades om Trafikverkets planeringsprocess. Trafikverket redogjorde för förstudiens samrådshandling. Allmänheten fick möjlighet att ställa frågor och komma med synpunkter och dessa rörde följande områden.

Muntliga synpunkter som framfördes vid mötet skrevs ner och finns diarieförda som inkomna yttranden hos Trafikverket, TRV 2012/28150A. De skriftliga yttranden som kommit in under samrådstiden finns diarieförda på Trafikverket, TRV 2012/28150A.

Frågor som t.ex. vilken hastighet malmtransporterna kommer att hålla utanför tätorten och önskemål om sänkt hastighet genom byn till 40 km/timme ställdes. Vem som ska rusta upp gator i Junosuando och om Trafikverket kommer att finansiera detta? Hur ser finansieringen ut för projektet MaKs? Hur ska Kangoskorsningen byggas om? Framkomlighet på broar berördes. Kommer möjligheten att ansluta skogsbilsväg att påverkas? Parkeringsplatser för långa fordon. Blir vinterväghållningen bättre? Hur mycket bullrar en lastbil och kan det bli husflytt pga. buller? Påverkan på turistföretag som erbjuder en tyst miljö. Önskemål om förbifart. Passage av väg 395 diskuterades och Pajala kommuns önskemål är en gång-och cykelväg. De ansåg också att det behövs planskilda korsningar över vägen.

Trafikverket svarade att lastbilarna får köra max 80 km/h. Det har inte beslutats om hastighet genom Junosuando än. Det kommer att bli fler parkeringsplatser där lastbilarna med en längd på 25,5 meter ryms. Hela vägen breddas till 8 meter, även broarna. Om det blir 90-tonslastbilar så måste de köra mitt på bron och det kan bli aktuellt med trafikljus. Cliffton kommer att ha en trafikledningscentral och servicepersonal om det blir stopp på fordon. Malmtransporterna kommer att passera på vägen ungefär var 3 minut vilket gör att det kommer att gå bra att korsa vägen även i framtiden. Det kommer att finnas möjligheten att ansluta en skogsbilsväg till allmän väg. Det är möjligt att det kommer att ställas hårdare krav på vinterväghållningen. Trafikverket svarar också att det är svårt att ge en exakt siffra på hur mycket en lastbil bullrar men att gränsvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå ska klaras. Vid bullerstörning kan flera åtgärder behövas som t.ex. bullerplank eller fönsterbyte och i sista hand inlösen. Det blir i så fall en förhandling mellan Trafikverket och den enskilde.

Kommunen har ansvar över de kommunala gatorna. Hur Kangoskorsningen kommer att utformas undersöks närmare när vägplan tas fram.

## Skriftliga synpunkter från allmänheten

Totalt inkom sju skriftliga yttranden till Trafikverket från allmänheten efter det genomförda samrådet i Junosuando. Nedan redogörs sammanfattningar av dessa tillsammans med Trafikverkets svar.

För att kontrollera hastigheten på väg 395 önskas en fartkamera vid infarten till Junosuando och en mitt i byn. Det finns en rädsla för att lastbilarna kommer att köra i kolonner och dominera vägen. I yttranden lyfts att det finns risk för trafiksäkerhetsproblem för oskyddade trafikanter i Junosuando samt för fordonstrafik vid snörök vintertid. Det finns även dem som ser risk för problem att köra om malmtransporterna. En järnväg för att transportera malmen på borde ha planerats långt tidigare. Malmtransporter på väg 395 medför ett ständigt buller – och avgasmatta, samt en ökad olycksrisk och är ingen attraktiv livsmiljö. En förbifart önskas. I ett av yttrandena skrivs att genomfart genom Junosuando för malmtransporter kan inte accepteras. Oro för att bostadshus nära vägen kommer att störas av buller och vibrationer från den tunga trafiken.

Trafikverket svarade att beslut om uppsättande av hastighetskamera är ett myndighetsbeslut som fattas utanför detta projekt, men Trafikverket förmedlar önskemålet. Malmtransporterna kommer inte att köra i kolonn. De kommer att styras via en trafikledningscentral. I den vägplan som upprättas för ombyggnaden av vägen föreslås vägbredden bli 8 meter. Det medför att omkörningar kan ske när siktförhållandena medger detta. Planer på järnväg är långsiktiga och i dagsläget finns inget beslut om att en järnväg ska byggas. Därför kommer malmen köras på befintliga vägar. De ökade malmtransporterna kommer att ge störningar för de som bor intill vägen. För att minska störningar i form av buller och vibrationer kommer åtgärder att utföras. Även åtgärder för att göra trafikmiljön säkrare i Junosuando kommer att utföras. Trafikverket kommer i samråd med Pajala kommun utforma åtgärder för gående och cyklister i Junosuando.

## Samråd med myndigheter och organisationer

Nedan sammanfattas samråd och yttranden samt Trafikverkets ställningstaganden. Sju skriftliga yttranden inkom till Trafikverket från myndigheter och organisationer. Till detta läggs även länsstyrelsens yttrande som inkom i samband med beslut om betydande miljöpåverkan. Här redogörs även yttranden från de av vägplanen berörda samebyarna.

### *Pajala kommun*

Plan- och miljönämnden i Pajala kommun förespråkar alternativ 2 (förbifart) och anser att alternativ 1 (upprustning av befintlig väg) medför negativa konsekvenser för boende i Junosuando by. Attraktionskraften och förutsättningar för inflyttning i byn försämras om malmtransporterna går genom byn eftersom dessa medför ökad olycksrisk och ökade störningar. På sikt är det troligt att trafikmängderna kommer att öka. Trafik i nära anslutning till bebyggelse är en arbetsmiljöfråga för lastbilschaufförer då risken för olyckor mellan arbetstrafik (malmtransporter) och oskyddade trafikanter ökar.

Förbifart medför tidsvinst för malmtransporterna, lägre bränsleförbrukning samt minskat slitage på lastbilarna. Nämnden förespråkar de två sydliga korridorerna som bör utredas vidare och kan kombineras med en framtida Genväg. Det är olyckligt att beslut om en eventuell



Genväg dröjer. Pajala kommun är emot en lösning i vilken malmtransporter långsiktigt sker per lastbil.

De projektmål som uttrycks i förstudien är bra och tydliga, och bör följas upp, förslagsvis i en förutsättningsanalys för byarna.

Det är positivt att resultatet av barnkonsekvensanalysen inkluderas i materialet. Oavsett om förbifart anläggs eller ej är nämnden av den åsikten att gång- och cykelväg ska anläggas både på Kirunavägen samt Lautakoskivägen.

Längs väg 395 samt väg 99 finns slambrunnar som ligger otillgängligt, vilket innebär att slambilen stannar i vägrenen när de ska tömmas. Pajala kommun har markerat ut slambrunnarna på karta. För att olycksrisken inte ska öka eller framkomligheten begränsas, bör kontakt mellan tekniska enheten, Pajala kommun och Trafikverket initieras innan vägplan färdigställs. En lösning kan vara att anpassa parkeringsplatserna för malmtransporterna längs väg 395 så att de även kan användas vid slamtömning.

Trafikverket svarar att vid eventuell förbifart ställs kostnaden för att bygga samt underhålla den nya vägen mot vilka vinster som kan göras i form av ökad trafiksäkerhet, minskade intrång, minskade störningar samt minskade transportavstånd. Nödvändiga åtgärder kommer att tas med i vägplanen för att skapa en trafiksäker miljö för de som går och cyklar. Pajalas kommun välkomnas att delta i ett samråd kring utformningen av dessa åtgärder. Projektmålen kommer att utvecklas under projektets gång och anpassas för de vägplaner och bygghandlingar som tas fram. Åtgärderna som föreslås kommer att utvärderas med hjälp av projektmålen. Trafikverket har inte för avsikt att upprätta en förutsättningsanalys för byarna. Byarna finns beskrivna i förstudierna och kommer att belysas ytterligare i de handlingar som ingår i vägplanen. Trafikverket kommer i samråd med Pajala kommun att föreslå lösningar så att slamtömningen av kommunens brunnar kan ske på ett trafiksäkert sätt. Trafikverkets uppdrag är att göra åtgärder för att malmtransporterna ska kunna ske med lastbil från 2013, men finansiering saknas. Beslut om eventuell järnväg är inte fattat.

#### *Rennäringen*

I arbetet av framtagande av PM Förutsättningsanalys Rennäring har samråd hållits med Muonio-, Sattajärvi-, Tärendö-, Vittangi- och Gabna sameby. De synpunkter som framfördes muntligt vid genomförda möten skrevs ner i minnesanteckningar. Anteckningarna finns i sin helhet på Trafikverket, TRV 2012/6630. För de samebyar som har verksamhet inom förstudieområdet sammanfattas deras synpunkter nedan. Gemensamt för sambyarna är att det finns en oro när det gäller renpåkörningar på grund av den ökade trafiken. Rutiner för renpåkörning måste tydliggöras för att minska merarbete för renskötarna och lidande för renarna. Den nya renskötselkonventionen oroar samebyarna då den kan innebära att de förlorar betesmarker i dess norra delar.

Trafikverkets uppdrag är att säkerställa vägarnas funktion och utformning. Konkretisering av nödvändiga åtgärder inom vägområdet kommer att utarbetas under vägplaneskedet. Arbetet kommer att ske i samråd med berörda, bland annat samebyarna. Framförda synpunkter och argument har inarbetats i förstudiens förslagshandling.

#### *Yttrande från Havs- och vattenmyndigheten och Naturvårdsverket*

Havs- och vattenmyndigheten avstår från att yttra sig över förstudien. Naturvårdsverket avstår i dagsläget från att lämna synpunkter.

### *Yttrande från Länsstyrelsen i Norrbotten*

Samråd och beslut om betydande miljöpåverkan projektet malmtransporter Kaunisvaara-Svappavaara Väg 395 delen Junosuando, inom Pajala kommun, TRV 2012/26150A.

Länsstyrelsen beslutar med stöd av 6 kap. 5 § MB att rubricerade projekt kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen grundar sitt beslut på kriterier som anges i förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (1998:905), bilaga 2. Detta med hänsyn taget till att det förändrade trafikarbetet bedöms leda till betydande barriäreffekter, buller och utsläpp i Junosuando. Alternativet förbifart Junosuando innebär en relativt lång ny vägsträcka som berör sjöar, skog och våtmark i ett mosaikartat landskap som kan hysa höga naturvärden. Beslutet får inte överklagas särskilt.

Länsstyrelsen bedömer att den fortsatta planeringsprocessen kan ske med utgångspunkt i den redovisade samrådshandlingen. I det fortsatta arbetet inklusive vid upprättande av MKB bör följande beaktas.

Inledningsvis bör Mark- och miljödomstolen ha behandlat frågan om malmtransporterna innan processen avslutas.

Den planerade Genvägen bör samordnas med alternativet förbifart.

Behov av detaljplaneändring i Junosuando bör klargöras omgående, då en planändring kräver en relativt lång process. Förbifartens påverkan på föreslagna LIS-områden bör klargöras i det fortsatta arbetet.

I det fall förarbyte planeras ske i Junosuando bör denna verksamhet samordnas med planeringen av vägprojektet då det kan innebära intrång och andra störningar bl.a. buller och trafiksäkerhetsrisker som lämpligen hanteras samordnat med vägprojektet. Det är angeläget att lokaliseringen är väl avvägd med tanke på den miljöhänsyn som måste tas samt malmtrafikens höga funktionskrav.

I det fall man väljer att gå vidare med en förbifart bör MKB, förutom det som föreslås i kapitel 11.2 även beskriva naturvärden och geomorfologi söder om Junosuando och hur dessa kan påverkas. Kapitel 11.3 bör kompletteras med mer relevant information. Att åtgärderna stämmer överens med kommunens översiktsplan är viktigt information men passar inte in under denna rubrik.

Under sommaren 2012 har en arkeologisk utredning genomförts längs väg 395. Resultatet av den bör inarbetas i MKB. MKB:n bör även beskriva alternativet till förbifart samordnat med byggandet av den s.k. Genvägen. Samtliga förbifartsalternativ kräver en arkeologisk utredning enligt kapitel 2, 11§ KML innan arbetet påbörjas.

Trafikverket svarar att det är möjligt att samordna Genvägen med alternativ Befintlig väg i förstudien väg 395 Junosuando. Efter val av lokaliseringssalternativ kommer Trafikverket samråda med Pajala kommun angående behov av detaljplaneändringar. Northlands entreprenör Cliffon har valt att etablera sig i Junosuando. Trafikverket kan inte påverka denna etablering. Etableringen innebär att boende i närheten störs. Trafikverket ansvarar för de störningar som malmtransporterna föranleder på den allmänna vägen i form av buller. Vid upprättande av MKB kommer Länsstyrelsens önskemål tillgodoses. Efter val av

lokaliseringsalternativ genomförs en arkeologisk utredning, om alternativ Förbifart blir det valda alternativet.

#### *Skogsstyrelsen*

Skogsstyrelsen skriver att förstudien visar på mycket stora förändringar på framför allt trafikmiljön för de boende i Junosuando. För att komma till rätta med den ökade trafikstörningen för boende i byn måste troligen en alternativ vägsträckning undersökas. Skogsstyrelsen har inga ytterligare synpunkter i ärendet.

Trafikverket beaktar Skogsstyrelsens yttrande i det fortsatta arbetet.

#### *Junosuando intresseförening*

Junosuandoborna vill att Trafikverket ser till så att alla ska kunna färdas trafiksäkert. De vill ha en gång- och cykelväg utanför väg 395 från Kenttävägens norra infart till Luhtimaa. Övergångsställen behövs vid Kenttäinfarten, södra infarten till Folketshusvägen, till Niemennokka, vid brandstationen, mitt emot Alskogs och Mäkitörmäavägens norra infart. Intresseföreningen förväntar sig att få vara med under hela planeringen av projektet. Intresseföreningen kräver av trafiksäkerhet- och miljöskäl att en förbifart för den tunga trafiken eftersom den kommer att öka med tiden. Till dess att en förbifart är anlagd är deras förslag/krav att sänka hastighet till 40 km/h från norra utfarten till sista huset efter Kirunavägen i norr, fartkameror genom byn, övergångar för gående och cyklister samt tunnlar för skotertrafik, gc-väg utmed väg 395 från nora utfaren av Kenttävägen till sista huset efter Kirunavägen norrut. På karta finns förslag på övergångar, parkering samt gc-väg inritade.

Trafikverket har tagit emot intresseföreningens synpunkter där det står att de anser att alternativ 2, förbifart, bör genomföras. Nödvändiga åtgärder kommer att tas med i vägplanen för att skapa en trafiksäker miljö för de som går och cyklar. Trafikverket ser fram emot att ha fortsatt samråd med Junosuando intresseförening kring dessa frågor.

# Samråd i vägplanen – val av lokaliseringsalternativ

En samrådshandling Vägplan, val av lokaliseringsalternativ har tagits fram där två alternativ, Befintlig väg och Förbifart studerats och jämförts med nollalternativet.

## Samråd med allmänheten

Den 11 och 12 mars 2013 hölls samrådsmöten i Junosuando och Kaunisvaara Folkets Hus. Mötena rörde dels vägplan Junosuando by och dels Vägplan Genvägen Kaunisvaara-Junosuando. Trafikverket kallade till mötena genom annonsering i Norrländska socialdemokraten samt Norrbottens-Kuriren den 8 mars 2013. Ca 80 personer kom till de båda mötena, förutom de medverkande från Trafikverket samt Cliffton Mining.

Efter Trafikverkets genomgång av utredningsläge och föreslagna lokaliseringsalternativ vidtog fråge- och diskussionsstund med mötesdeltagarna. De synpunkter som framfördes muntligt vid mötet skrevs ner i minnesanteckningar. De frågor som rörde Vägplan Junosuando by sammanfattas nedan.

Frågor som uppkom var vilken vägförkortning ger en förbifart och hur ser Cliffton på förbifarten. Även synpunkter från de som jagar anser att projektet berör hela området och att malmtransporterna ska köra genom byn istället. Andra synpunkter var att risken är påtaglig att byn dör ut om trafiken försvinner. Idag finns företagsetableringar som ser möjligheter i att trafiken går igenom byn och arbetstillfällena får inte gå förlorade. Även diskussion om hur omfattande blir trafiken genom Junosuando, hastigheter och vilka åtgärder kommer att utföras om trafiken går genom byn. Andra frågor som framfördes var om kommunen var med i planeringen av åtgärder för de som går och cyklar och planeras järnväg. En driftfråga ställdes om vem som ansvarar för att ta bort de svarta isblock som ligger längs vägarna.

Trafikverket svarar att Cliffton har investerat i en etablering i byn. Om förbifarten byggs så kommer det att försvåra förarbyten, service mm. Det kommer eventuellt att behövas transfertrafik alternativt att dispens finns för att köra till etableringen. Om trafiken kommer att gå genom Junosuando by kan bullerplank, fasadåtgärder och åtgärder för oskyddade trafikanter komma att genomföras. Hastigheten kommer att ses över efter ändrade förutsättningar. Trafiken kommer att öka till ca 1400 fordon per dygn varav ca 500 är tunga fordon. Trafikverket ansvarar för åtgärder på de allmänna vägarna. Kontinuerliga samråd sker med Pajala kommun. Svarta isblock tas bort med plogbilen. Trafikverket har fått i uppdrag att snabbt se över förutsättningarna kring ny järnväg mellan Kaunisvaara och Svappavaara. Frågeställningar som behandlas är kostnad, nytta, intressenter, ev. anslutning mot Finland, kända mineraliseringar mm. Resultatet ska vara klart i april. I den utredningen tas inte korridorer för järnvägen fram.

## Skriftliga synpunkter

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

En del vill ha en förbifart med anledning av den ökade malmtrafiken. De som bor nära väg 395 är mycket oroade över den stora tunga trafiken på vägen och som kommer att öka mycket. Utöver detta belastas vägen med all övrig trafik, som också är stor. Alternativet Befintlig väg

anses medföra sämre livsmiljö med ökade olycksfallsrisker, buller, vibrationer, avgaser, damm mm. En del vill att förbifarten ska läggas längre söderut pga. flertalet fågelsjöar som ligger i området.

Andra vill inte att Trafikverket ska bygga en förbifart då det skulle döda Junosuando by. Ett uppprop har gått ut bland privatpersoner där 79 privatpersoner har skrivit på att de vill att befintlig väg som går genom byn ska användas för malmtransporterna för att byn ska leva vidare.

Inne i Junosuando önskas en hastighetsbegränsning till 40 km/tim med fartkameror, gång- och cykelvägar, trafiksäkra övergångsställen och trafiksäkra vägkorsningar med stopplikt. Korsningarna vid ICA Alskog, Clifftons anläggning och macken upplevs speciellt farliga, men också alla utfarter från gårdarna.

Trafikverket har noterat att det finns olika önskemål om alternativ. Den ökade trafiken och framför allt den tunga trafiken gör att riskerna i trafikmiljön i Junosuando ökar jämfört med hur det var innan malmtransporterna började trafikera väg 395. I samrådshandlingen utreds därför två alternativ för att förbättra trafiksituationen i Junosuando. Med en förbifart kan hälften av malmtransporterna, de som kräver dispens, flyttas ut ur Junosuando. De tomma lastbilarna kan inte utestängas från att köra genom Junosuando. Cliffton ser sin etablering i Junosuando som långsiktig. Alternativet innebär att endast begränsade åtgärder sker inne i Junosuando. Vid alternativ Befintlig väg kan åtgärder utföras för att förbättra trafikmiljön och boendemiljön. Det gäller åtgärder som bullerskydd och gång- och cykelvägar. Alternativet medför att alla malmtransporter går genom Junosuando, dygnet runt, året om. För näringslivet i Junosuando bedöms det som positivt att ha genomfartstrafik genom tätorten. Korridoren för förbifarten har valts med avsikten att ge en vägförkortning på sträckan. Läggs förbifarten för långt söderut sker ingen vägförkortning och då försvinner en stor del av nyttan med förbifarten. Vid val av lokaliseringsalternativ tas största hänsyn till allmänna intressen, även om enskilda intressen kan ha betydelse

## Samråd med myndigheter och organisationer

### *Pajala kommun*

I samrådet med Pajala kommun diskuterades tidplan för förankrat yttrande från Pajala. Pajala kommun vill gärna att en förbifart anläggs söder om Junosuando. Frågan om Clifftons etablering i Junosuando ska påverka val av lokaliseringsalternativ vid Junosuando diskuterades. Kommunen är intresserad av hur Trafikverket tänker kring en järnväg mellan Kaunisvaara och Svappavaara och hur en framtida järnvägskorridor kan tänkas se ut.

Trafikverket kommer inte att kunna redovisa en järnvägskorridor i närtid.

### *Northland Resources AB och Northland Logistics AB*

Cliffton har etablerat sig i Junosuando och frågan ställdes om hur permanent denna etablering var. Svaret från Cliffton är att etableringen är långsiktig, vilket medför att Trafikverket tar hänsyn till den vid utvärderingen av val av lokaliseringsalternativ.

Nedan redogörs sammanfattningar av skriftliga yttranden till Trafikverket från myndigheter och organisationer samt ett uppprop från ett flertal sammanslutningar i Junosuando, vad gäller vägplan Junosuando, tillsammans med Trafikverkets kommentarer.

### *Rennäringen*

Sattajärvi sameby föredrar alternativet befintlig väg, eftersom förbifarten går igenom deras vinterbetesmarker.

### *Tornefors fiskevårdsområdesförening (TFVO) samt Junosuando fiskevårdsområde (FVO)*

Bevarandegraden är mycket hög för området. De motsätter sig förbifart Junosuando. En förbifartsled skulle innebära mycket negativa konsekvenser för fisket och det rörliga friluftslivet. Istället så förordrar de upprustning, förstärkning av befintlig väg 395 och att järnvägen utreds vidare för framtida transporter. All service och näringsliv skulle påverkas positivt om trafiken går genom den befintliga vägsträckningen. De förutsätter att den befintliga vägen utformas trafiksäker. De vill diskutera ersättningar, kompensationer under projektets gång samt när det finns färdiga projektbeskrivningar. De vill ha fortsatt information under projektets gång och en dialog med Trafikverket.

Trafikverket noterar att FVO motsätter sig förbifarten och förordrar upprustning av befintlig väg. Fortsatt samråd kommer att ske kring vägplan Junosuando by. Vid valet av att genomföra förbifart vägs de allmänna intressena som finns i området mot de intressen som finns att anlägga en allmän väg i området. Det går inte att undvika känslig miljö om en förbifart ska anläggas söder om Junosuando. Det för med sig negativa effekter för friluftslivet samt naturvärdena. Positiva konsekvenser är att tillgängligheten till svårtillgängliga marker ökar, men samtidigt så ökar då den mänskliga påverkan på dessa relativt orörda områden. Frågor kring en eventuell ersättning eller kompensation tas upp senare i processen när planförslaget har upprättats.

### *Upprop till Plan- och miljönämnden Pajala kommun från Junosuandos föreningsliv*

Trafikverket har fått ta del av Junosuandos föreningslivs (JF) skrivelse till Plan- och miljönämnden på Pajala kommun där de kräver att ta ett nytt beslut som förordrar genomfart på befintlig vägsträckning. Skrivelsen har undertecknats av 10 olika representanter från Junosuandos föreningsliv. Följande skäl anges:

1. Den tilltänkta korridoren går rakt igenom byns största rekreationsområde och kommer att förorsaka stor skada.
2. Cliffon Minings etablering i byn beräknas ge ca 250 arbetstillfällen i Junosuando vilket ger positiva konsekvenser för byn och kommunen.
3. Etableringen i Junosuando gör att nyttan med förbifarten försvinner.

JF är fullständigt övertygade om att en förbifart innebär flytt av transportcentralen utanför kommungränsen. Det skulle vara en katastrof för alla som satsat på en utveckling för Junosuando by och i en förlängning betyda en dödsstöt för byn.

Trafikverket noterar att representanter från Junosuandos föreningsliv inte vill ha en förbifart utan anser att malmtransporterna ska gå på befintlig väg.

### **Samråd daterad 2013-05-03**

#### **Länsstyrelsen Norrbotten samt Pajala kommuns sammanvägda ståndpunkter**

Trafikverket har begärt att få Länsstyrelsen i Norrbotten samt Pajala kommuns sammanvägda ståndpunkter på samrådshandlingen – val av lokaliseringsalternativ.

#### *Länsstyrelsen Norrbotten*

Länsstyrelsen anser att utvecklandet av ett transportsystem för malmtransporter inte kan grundas på Clifftons lokalisering av sin verksamhet.

Länsstyrelsen menar också att returtrafiken genom Junosuando gör att nödvändiga miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder genom Junosuando måste inkluderas i förbifartsalternativet.

Alternativ Förbifart innebär en betydande påverkan på miljöer med höga naturvärden. Stort intrång i våtmarksområden med höga naturvärden, medför att detta alternativ har höga krav på relevanta skyddsåtgärder som länsstyrelsen anser ska redovisas. Länsstyrelsen anser också att Trafikverket bör avväga eventuella kompensationsåtgärder för de naturvärden som går förlorade genom detta alternativ.

Genom alternativet Förbifart påverkar rennäringsen i området negativt bör även kompensations- och andra skyddsåtgärder för rennäringsen redovisas enligt Länsstyrelsen.

I det fall alternativet Befintlig väg bedöms vara det bästa alternativet för Vägplan Junosuando förutsätts att skyddsåtgärder vidtas för att minimera påverkan på den värdefulla fågellokal som berörs i Torneälven och på Natura 2000-området Torne- och Kalix älvsystem.

En eventuell framtida järnvägskorridor bör översiktligt belysas i denna utredning. Det finns en rad intressekonflikter som kan medföra att utrymmet för ”nya intrång” kan vara begränsat och därmed skapa problem att hitta plats för en järnvägskorridor.

Länsstyrelsen meddelar att dispens kan ges från artskyddsförordningen med vissa villkor.

1. Det inte finns någon annan lösning
2. Om dispensen inte försvårar upprätthållandet av en gynnsam bevarandestatus hos artens bestånd i dess naturliga utbredningsområde men att det för arter i bilaga 1 i artskyddsförordningen även krävs att dispensen behövs för ett av de angivna skälen i punkterna a-f. Det är viktigt att detta också anges då det framför allt är det som kan vara svårt att uppfylla för olika typer av verksamheter.

Trafikverket noterar att Länsstyrelsen inte tar ställning till något utredningsalternativ, men att de anser att Clifftons lokalisering av sin verksamhet får stor tyngd i vägplanen. Clifftons etablering i Junosuando är enligt dem själva en långsiktig planering. Malmtransporterna kommer att genomföra förarbyte och service vid anläggningen. Trafikverket har svårt att styra över detta och tar det som en förutsättning vid planeringen. De styrmedel Trafikverket kan använda för att hindra att Clifftons trafik går genom Junosuando vid alternativ Förbifart, är att inte ge dispens för 90 tonsfordon genom Junosuando. Ett sådant beslut skulle få till följd att fullastade malmtransporter inte kan välja väg 395 genom Junosuando.

Väg 395 kommer även fortsättningsvis att vara en allmän väg som är viktig för så väl enskilda som näringsliv i Junosuando med omnejd. Trafikverket planerar inte att försvåra användandet av väg 395 genom att göra avsmalningar eller fartgupp för att på så sätt styra bort malmtransporterna från vägen, vid alternativ Förbifart. Det skulle ge en negativ påverkan på övrig trafik genom samhället. Länsstyrelsen kan besluta om att sänka hastigheten genom Junosuando för att öka trafiksäkerheten samt göra det mindre attraktivt för genomfartstrafik. Med den placering Cliffton har i Junosuando så är det troligt att de ändå kommer att köra tomma lastbilar genom Junosuando.

Alternativ till detta är att Cliffton:

- a) väljer en annan etableringsplats som ligger vid förbifarten eller på ett annat ställe längs med väg 395 där det är tänkt att malmtransporterna ska gå. Cliffton har inte i dagsläget redovisat några sådana planer.
- b) att de parkerar vid förbifarten och chaufförsbyten sker via personbilar som går i skytteltrafik mellan anläggningen och denna parkeringsplats. Det gör att lastbilar inte kan servas i Junosuando, samt att persontransporterna ska ske till en parkeringsplats vid förbifarten under dygnets alla timmar. Cliffton har i dagsläget inte redovisat sådana planer och för att Cliffton ska ändra sina nuvarande planer krävs att det är företagsekonomiskt lönsamt för dem. Trafikverket kommer att ha fortsatt samråd med Cliffton, men planerar enligt de nu kända förutsättningarna.

Länsstyrelsen anser att även i förbifartsalternativet bör gång- och cykelåtgärder genomföras i Junosuando med tanke på returtrafik genom tätorten med tomma malmbilar. Trafikverket menar att den lägre trafikmängden genom Junosuando vid anläggande av förbifart, medför att kostnaderna för att anlägga gång- och cykelåtgärder genom Junosuando kan bli något mindre än i alternativet Genomfart. I den samlade bedömningen bedöms Förbifart ge större positiva trafiksäkerhetsaspekter än alternativet Genomfart. Med detta sagt medför ökad investering i trafiksäkerhetshöjande åtgärder för alternativ Förbifart att den samhällsekonomiska lönsamheten i beräkningsmodellen minskar något ytterligare än för alternativet Befintlig väg.

När det gäller miljöåtgärder för att skydda mot buller i tätorten Junosuando skiljer sig vilket riktvärde som tillämpas, beroende på lokaliseringalternativ. Vid alternativ Förbifart har Trafikverket att förhålla sig till etappmålet för ”befintlig miljö” inne i Junosuando, eftersom åtgärder inne i Junosuando då inte innebär väsentlig ombyggnad. Det medför att högre riktvärden tillämpas än i fallet vid val av alternativ Genomfart, där riktvärden för ”väsentlig ombyggnad” tillämpas. Tillämpningen av riktvärden grundas på hur åtgärden på vägen bedöms, inte på antalet tunga fordon ökar genom tätorten. (För tabell som visar gränsvärden, se sidan 16 i samrådshandlingen Val av lokaliseringalternativ 130503).

Trafikverket noterar Länsstyrelsens önskemål att Trafikverket ska redovisa skydds- och kompensationsåtgärder för naturmiljö och rennäring, vid val av alternativ Förbifart. Trafikverket noterar också Länsstyrelsens önskemål att skyddsåtgärder vidtas för att minimera påverkan på den värdefulla fågellokal som berörs i Torneälven och på Natura 2000-området Torne- och Kalix älvsystem vid ev. val av alternativ Befintlig väg.

I nuläget är det svårbedömt vilken påverkan en eventuell framtida järnvägskorridor kommer att ge på utredningsområdet. Trafikverket avser att genomföra en fördjupad åtgärdsvalsstudie



för järnväg från Kaunisvaara till Svappavaara och i den processen kommer troligen ett utredningsområde för järnvägen att tas fram. Järnvägslösningen ska ses i ett större perspektiv, där den ska fungera för malmtransporter i norra Norrbotten, men där det även är aktuellt med transporter från Finland till Norge för att ge lönsamhet åt projektet. Trafikverket noteras också länsstyrelsens information om när dispens kan ges från artskyddsförordningen.

#### *Pajala kommun*

Kommunstyrelsen förordar att befintlig väg rustas upp, vilket är en förändring från samrådet vid förstudien, med Plan- och miljönämnden. Pajala kommun ser dock fortfarande för- och nackdelar med båda alternativen. Synpunkterna från förstudien kvarstår med några förtydliganden eller förändringar.

Utöver de fördelar kommunen tidigare såg med Förbifarten tilläggs att den skulle ge bättre luftkvalité i byn samt ökad komfort. Befintlig väg skulle innebära mindre intrång i natur- och kulturmiljön, färre konsekvenser för rennäringen, fler trafiksäkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter samt gynna näringslivet.

Kommunen anser att projektmålet trafiksäkerhet bör värderas högst, vilket talar för en förbifart. Oavsett vilket alternativ som väljs anser kommunen att gång- och cykelåtgärder ska prioriteras. Situationen för oskyddade trafikanter behöver åtgärdas, dels i form av nya gång- och cykelvägar, dels genom säkra passager över väg 395. Tung trafik passerar redan nu Junosuando by vilket påverkar trafiksäkerheten. Kommunen anser inte att de trafiksäkerhetsåtgärder som omnämns i vägplanen för befintlig väg är tillräckliga utan situationen för oskyddade trafikanter bör förbättras. Planering av ovanstående lösningar måste ske i ett tidigt skede, och i samråd med kommunen, skola, bybor, för att garantera trafiksäkerheten menar kommunen. Pajala kommun anser att hastigheten genom byn bör sänkas till 40 km/h, istället för 60 km/h, framför allt vid Clifftons anläggning och vid gångpassager.

Kommunen ser mycket positivt på Clifftons etablering i Junosuando, då den genererar arbetstillfällen. En fråga som aktualiserades är dock den vikt som vägplanen lägger vid Clifftons etablering. Trafik i nära anslutning till bebyggelse är också en arbetsmiljöfråga för lastbilschaufförerna, då risken för olyckor mellan arbetstrafik (malmtransporter) och oskyddade trafikanter ökar.

Förutom de synpunkter som framförts vid tidigare samråd gällande bebyggelsen i Junosuando framför kommunen att väg 395 riskerar att bli en barriär för boende i Junosuando och att barriäreffekten tenderar att förstärkas av bullerplank.

Kommunen lyfter fram behov av samråd kring slambrunnar från tidigare samråd.

Kommunstyrelsen är emot en långsiktig lösning med malmtransporter med lastbil och anser att en järnväg bör anläggas.

Trafikverket noterar att Pajala kommun ser fördelar och nackdelar med båda alternativen, men förordar att befintlig väg genom Junosuando rustas upp och att kommunen är emot en långsiktig lösning där transporterna sker med lastbil.

Trafikverket delar Pajala kommuns åsikt att trafiksäkerheten är ett viktigt mål för projektet, men tar inte ställning till om det är det viktigaste målet. Det förändrar inte strävan att utforma

väg 395 genom Junosuando på ett trafiksäkert sätt, i enlighet med nollvisionen, samt med de krav som ställs i Trafikverkets dokument Vägar och gators utformning. Trafikverket noterar att Pajala kommun anser att lokaliseringen av Clifftons verksamhet får för stor tyngd i vägplanen, samt att Clifftons trafikering av väg 395 genom Junosuando som den beskrivs i samrådshandlingen kan ifrågasättas.

Clifftons etablering i Junosuando är enligt dem själva en långsiktig etablering, och Trafikverket hänvisar till det svar som lämnats till länsstyrelsen i frågan, se sidan 15 i denna samrådsredogörelse.

Trafikverket noterar att Pajala kommun anser att alternativet Förbifart ger positiva effekter på Junosuandos möjlighet att växa som bostadsort, samt att dess attraktivitet ökar. Trafikverket anser att frågan är svårbedömd. Med trafiksäkra lösningar för gående och cyklister, samt för såväl tunga lastbilar som för personbilstrafik bör väg 395 även fortsättningsvis vara en tillgång för Junosuandos attraktionsvärde. En utmaning är som tidigare nämnts att skapa trygga och säkra passager av vägen och här behövs ett fortsatt samråd med Pajala kommun samt med dem som bor och verkar på orten, t.ex. Junosuando intresseförening, Cliffton samt övrigt näringsliv i Junosuando.

Trafikverket noterar att Pajala kommun anser att bullerskydd kan förstärka väg 395 barriäreffekt. Samråd kommer att ske med fastighetsägarna kring uppförande av bullerskydd. Trafikverket kommer även att ha samråd med Pajala kommun angående bullerskyddens barriäreffekt i tätorten Junosuando, samt vad som är möjligt att göra för att minska barriäreffekten.

Trafikverket noterar att samråd ska ske kring vägutformning i anslutning till Pajala kommuns slambrunnar. Trafikverket är positiv till ett sådant samråd för att undersöka om det finns kostnadseffektiva lösningar för att öka trafiksäkerheten vid denna typ av arbete vid vägen. I det fall detta inte är möjligt ska denna typ av arbeten utföras som "Arbeten av tillfällig karaktär längs väg" vilka ska utföras med stöd av upprättad trafikanordningsplan.

Trafikverket noterar att Pajala kommun inte anser att malmtransporter med lastbil är en långsiktig lösning och att transporterna bör ske med järnväg. Utgångspunkten för Trafikverkets uppdrag är transportpolitikens övergripande mål att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. De åtgärder som sker i projekt Malmtransporter Kaunisvaara-Svappavaara är ett steg i detta arbete.

### Trafikverkets ställningstagande

Trafikverkets beslut är att projektet rörande ombyggnad av väg 395 ska drivas vidare och att alternativ Befintlig väg ska ligga till grund för den fortsatta planeringen. Bro över Täreändö älv som finns med i samrådshandlingen bryts ut från detta projekt och drivs vidare i en separat vägplan. Alternativet som valts följer befintlig väg 395, från Tornefors i öster till bron över Täreändö älv i öster. Vägen utformas för att klara de stora påfrestningarna som de tunga malmtransporterna innebär.

## Samråd i vägplanen – planförslag

Planförslaget för väg 395 Junosuando by omfattar den del av väg 395 som går genom tätorten Junosuando. Delen väster om Junosuando ingår i en separat vägplan för delen väg 395 Bro över Tarendö älv. Delen öster om Junosuando ingår i en separat vägplan för delen väg 395 Palokorva-Junosuando.

Den 10 april 2014 hölls ett sakägarmöte i Junosuando Folkets Hus, protokoll finns diariefört hos Trafikverket TRV 2012/64921.

På mötet presenterades Trafikverkets planeringsprocess, mark- och fastighetsfrågor och förslag på utformning av vägåtgärder med tillhörande process för miljökonsekvensbeskrivning. Tillfälle gavs sedan till allmänna synpunkter och frågor vilka sammanfattas nedan. Under efterföljande paus i mötet kunde man studera ritningar och även rita in de rörelsemönster som oskyddade trafikanter har utefter aktuell vägsträcka. Efter pausen gavs det möjlighet för berörda fastighetsägare att lämna synpunkter.

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

### Samråd med allmänheten

Synpunkter som inkom på mötet var att övervägande del av de enskilda sakägarna inte vill ha bullerplank. Vissa vill ha fönsterbyte istället för att inte förstöra utsikten mot älven. En fastighetsägare hade fått nya fönster och upplevde inte att de störs av trafiken numer. Frågor ställdes om tidsplanen när arbetet med fönsteråtgärder i byn påbörjas och om fastighetsägaren själv får välja bulleråtgärd. Det finns även oro för att vallar och plank förstör byn. Ett förslag var genomskiktiga plank eller buskar istället för träplank.

Andra förslag var hastighetssänkning och frågor om det var tillräckligt för att minska buller och vibrationer. Vid Clifftons anläggning kunde det vara en trafiksäkerhetsåtgärd, eftersom lastbilarna sänker farten för att svänga in och då händer det att bakomvarande bilar kör om.

Andra frågor och förslag på mötet gällde fartkameror, damm från Clifftons anläggning och möjlighet att mellan Kangasvägen och Mäkitörmävägen göra en bilväg istället för den föreslagna gång- och cykelvägen. Uppgifter angående farliga platser samt punkter där väg 395 korsades noterades på särskild karta. Vidare diskuterades drift och underhåll, bl.a. att det saltas mer efter vägen och frågor fanns om brunnarna kan påverkas. Även hur det är tänkt kring den vattentäkt som ligger i närheten av väg 395. Intill vattentäkten ligger också en avloppsledning som riskerar att gå sönder på grund av vibrationer. Farhågor fanns att smuts läcker in i vattentäktens brunn. En möjlig etableringsyta har föreslagits av en fastighetsägare.

Trafikverket svarade att fönsteråtgärder är påbörjade. Det bullerplank som är projekterat är 2,5 meter högt över vägbanan och begränsar utsikten påtagligt beroende på var huset ligger i förhållande till vägen. Det kommer att utföras i trä. Genomskinliga plank är dyra och kräver mycket underhåll. I bullerberäkningen har dagens hastighet om 60 km/h använts som ingångsvärde. En hastighetssänkning reducerar bullernivåerna, men inte så att riktvärden nås. Fastighetsägaren får inte själva välja bulleråtgärd om det påverkar närliggande fastigheter.

Sänkt hastighet vid Clifftons anläggning utreds. När det gäller fartkamera så beslutar inte Trafikverket enväldigt i frågan men det är viktigt att skrivelser kommer in till Trafikverket angående önskemål om fartkamera. Trafikverket ser över möjligheten att skylta omkörningsförbud och heldragen mittlinje vid Clifftons anläggning.

Det saltas med små mängder vid få tillfällen och påverkar inte vattenkvaliteten. Kommunen utreder tillsammans med Trafikverket en lämplig lösning för vattentäkten och frågan angående avloppsledning tas med Tekniska enheten.

Pajala kommun återkommer när det gäller frågan om bilväg mellan Kangasvägen och Mäkitörmävägen och damningen vid Clifftons.

### Skriftliga synpunkter från enskilda sakägare

De synpunkter som kommit från enskilda sakägarna visar att det stora flertalet inte vill ha bullerplank. Några anser att bullerplank försämrar värdet på husen. Vissa vill ha fönsterbyte istället för att inte förstöra utsikten mot älven, som är en stor tillgång för byn. Någon nämner att de sitter ute på gården och kikar på fåglar på älven.

Ett fåtal fastighetsägare vill dock ha bullerplank. En vill ha inlösen och flytt p.g.a. att buller påverkar verksamheten. De som vill ha plank vill kunna sitta ute på gården och önskar kunna sova med öppet fönster.

Andra synpunkter som berörs är trafiksäkerhet och utformning för oskyddade trafikanter och skotertrafikens möjlighet att korsa allmän väg via anslutning med vilplan. Även sänkt hastighet föreslås för att minska vibrationer och buller. Andra yttranden gäller s.k. tyst asfalt, vägunderhåll och siktproblem p.g.a. plogvallar.

Några anslutningar planeras att stängas där fastighetsägare har förslag och synpunkter på lösningar för nya anslutningar. Några alternativ på dragning av den planerade GC-vägen har lämnats in. Alternativen innehöll även övergångsställen, parkeringar och passager. Några av alternativen berör kommunens vägar.

Ett förslag är att sätta upp skyltar om att Torne älv är bifurkations älv.

Sikt i en anslutning mot väg 395 upplevs som begränsad vintertid på grund av höga plogvallar. Andra frågor om underhållet rör vägsalt.

Trafikverket svarar att angående hastighetsbegränsningar så fattas beslut av länsstyrelsen. När det gäller buller och åtgärder kring detta hålls samråd med de berörda. Fastighetsägaren får information kring åtgärd som man sedan får tacka ja eller nej till.

Anslutningar fastställs inte i vägplanen, utan samråd hålls separat kring detta. Trafiksäkerhet är viktig och har utretts för de åtgärder som föreslås.

Innan byggstart kommer brunnar och ledningar gås igenom för att man ska kunna se om förändringar sker före och efter byggstart.

Trafikverket sköter 395 och därför anläggs gång- och cykelbanan i anslutning till den för att förenkla underhållet. Pajala kommun kommer att se över sitt vägnät samt gång- och cykelvägar i den detaljplaneprocess som pågår parallellt med vägplanen.

### Skriftliga synpunkter från allmänheten

De synpunkter som kommit in från allmänheten menar på att föreslagna bullerplank förfular och ger barriäreffekt samt att vackra Junosuando förlorar på detta. De är måna om utsikten mot Torneälven, vilket ger byn attraktionsvärde. De poängterar att de vill att trafiken ska gå genom byn så att den förblir livskraftig och att de inte anser att bullret från malmtrafiken stör.

De önskar sänkt hastighet på vägen, hastighetsövervakning med kamera samt en mindre bullrande vägbeläggning. Positivt med gång- och cykelväg.

### Samråd med myndigheter och organisationer

#### *Cliffton*

Samråd har hållits med Northland Resources AB:s underentreprenör Cliffton som kommer att genomföra vägtransporterna av malm från gruvan i Kaunisvaara till omlastningscentralen i Svappavaara. Utformningen av parkeringsfickorna längs vägen har skett i samförstånd med underentreprenören.

Trafikverket har arbetat in en särskild parkeringsficka för lastbilar så de ska slippa göra en vänstersväng. Trafikverket kommer däremot inte att anlägga en parkeringsficka på samma sida som anläggningen, då det finns möjlighet att svänga höger in på anläggningen.

#### *Pajala kommun*

Samråd har hållits med Pajala kommun angående omfattning av förändringar av detaljplan i Junosuando, hastighet, planerad gång- och cykelväg och vattentäkt mm. I Junosuando finns två detaljplaner idag intill väg 395 som står i konflikt med Trafikverkets kommande vägplan. Området måste detaljplaneläggas på nytt, vilket ska ske i en gemensam process där vägplanen och den nya detaljplanen följer varandra. I Junosuando finns en vattentäkt som är känslig för störning i form av utsläpp, t.ex. vid olycka på väg 395. Pajala kommun önskar att Trafikverket undersöker möjligheten att istället för att skydda befintlig vattentäkt under väg 395, ersätta den med en ny som inte påverkas av väg 395. De vill att Trafikverket ska utreda vilka åtgärder som behöver genomföras om vattentäkten ska ligga kvar på befintlig plats. Uppgifter gällande markförhållandena överlämnas från Trafikverket till Tekniska enheten på Pajala kommun. Frågor kring vattentäkten som bör utredas är:

- Hur genomsläpplig är marken?
- Vad är Trafikverkets kostnader för att minimera konsekvenser vid eventuell olycka?
- Om det sker en olycka – är det tätt nog? Hur lång tid tar det innan utryckning från Räddningstjänst är på plats? (Pajala? Luleå?)
- Hur stor del av kostnaden för flytt av vattentäkten, alternativt nytt skyddsområde, kan Trafikverket stå för?

Pajala kommun önskar dels att Trafikverket anlägger en gång- och cykelbana inom tätorten, skild från väg 395, så att den ansluter mellan Mäkitörmäsvägen och affären. De önskar vidare

att en gång- och cykelväg anläggs väster om Clifftons anläggning för att knyta ihop hela Junosuando med ett gång- och cykel nät. Det kan vara möjligt att kommunen i så fall sköter drift och underhåll. Pajala kommun kan tänka sig en sänkning av hastigheten till 40 km/h i delar av tätorten. Inne i tätort är det kommunen som bestämmer hastigheterna i samråd med Länsstyrelsen. Diskussioner kring omkörningsförbud vid Clifftons anläggning. Vilken hastighet vägen ska ha påverkar även buller marginellt.

Trafikverket svarar att gång- och cykelväg behöver regleras i kommunens detaljplan och finansiering av gång- och cykelvägen är fortfarande under diskussion med Pajala kommun. Det är troligt att det endast är aktuellt att göra åtgärder för befintlig vattentäkt. En gång- och cykelbana anläggs vid väg 395 på den södra sidan vägen mellan Kangasvägen och Kenttävägen.

#### *Svenska kyrkan*

Samråd har genomförts med Svenska kyrkan angående utformningen vid Kyrkogården. De har informerades om planerad gång- och cykelväg samt att utrymmet är begränsat. Svenska kyrkan äger endast den fastighet som kyrkan ligger på vilket gör att den parkeringen blir för liten vid begravingar. De ser behov av tillgång till parkeringar vid begravingar där det annars finns risk att de parkerar mer utspritt efter väg 395. De vill att hastigheten sänks vid kyrkogården.

Trafikverket har tagit fram ett förslag till parkeringsfickor vid kyrkogården.

#### *Havs- och vattenmyndigheten*

Avstår från att medverka vid samrådsmötet i aktuellt ärende.

#### *Juno Skoterklubb*

Juno Skoterklubb har markerat ut på karta var skoteröverfarter finns idag. Skoterklubben vill ha en skoterledsöverfart mitt emot macken, vid älven.

Trafikverket kommer att göra det möjligt att passera vägen vid skoterlederna genom att bygga anslutningar och sänka kantstenen.

#### *Junosuando intresseförening*

Junosuando intresseförening vill att gång- och cykelvägen förlängs till den bortre avtagsvägen till Kenttä och om möjligt särskilja den från huvudvägen. Fartkameror önskas i byn. En dialog mellan posten Trafikverket och Pajala kommun angående trafiksäkerhet kring posthämtning. Trafikverket föreslår att gång- och cykelbanan skiljs från vägens körbana med kantsten. Trafikverket föreslår ingen förlängning av gång- och cykelbanan men breda vägrenar (0,75 m) anläggs på vardera sidan om vägen från den västra anslutningen om Kenttävägen till campingen.

Trafikverket utreder fartkamera. Gator inom tätort hanteras av Pajala kommun.

### *Länstrafiken*

Samråd har hållits med Länstrafiken och ingen ny hållplats behövs efter sträckan utan det är vid busstationen i Junosuando som av- och påstigningar kommer att ske.

### *Svevia*

Samråd har hållits med Svevia angående breddning av vägen samt en gång- och cykelväg anläggs efter väg 395. De vill helst inte ha kantsten då det bildas en snösträng vid kantstenen som är svår att komma åt.

Trafikverket gör bedömningen att fördelarna med kantsten överväger.

### *Samebyarna*

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

Kontinuerliga samråd hålls med berörda samebyar i den omfattning som krävs för att förebygga störningar på renskötseln. Åtgärdsförslag utgår från det som framkommit i förutsättningsanalysen för rennäringen berörande hela sträckan Kaunisvaara-Svappavaara.

Trafikverket tar fram renpåkörningsstatistik för hela sträckan Kaunisvaara – Svappavaara. Om det visar sig att renpåkörningarna ökar markant på någon delsträcka kan åtgärder som stängsling och någon typ av säkra passager över vägen bli aktuella. Det är lämpligt med uppföljning av effekterna av sådana åtgärder. Samråd med samebyarna kommer att fortgå under en tid efter att projektet har avslutats.

### *Ledningsägare*

Samråd har skett med ledningsägare den 29 januari 2014 för att överföra information angående projekteringen av vägen, samt läget för befintliga ledningar och önskemål om förändringar i samband med att vägen byggs om.

I Junosuando finns ett stort antal ledningar som går längs vägen eller korsar vägen. Det framgår av illustrationskartor.

Pajala kommun har optoledningar som korsar vägområdet och på några sträckor finns inom vägområdet längs väg 395.

Vägbelysningen kommer att förändras genom de åtgärder som föreslås i vägplanen. Belysningsanläggningen föreslås att tas över av Trafikverket.

Vattenfall har kraftledningar som korsar vägområdet. På ett fåtal ställen kan det bli aktuellt med stolpflytt. De informerade om att det finns en jordförlagd högspänningsledning som ligger på vägens vänstra sida mellan ställverket och Kangosvägen. Detta tas med i bygghandlingen.

Samråd har hållits med Skanova, vilka är ledningsägare av optokabel längs väg 395. Mer samråd krävs i byggskedet eftersom optokablar kommer att beröras av projektet.

Ledningsägarna poängterar vikten av att snarast efter Trafikverkets tilldelning av vägentreprenaden bör entreprenaden hålla möte med ledningsägare och entreprenör för att samordna kommande arbeten.

### Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda

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



# Samråd i vägplanen från 2019

## Samråd med myndigheter och organisationer

### Samråd med Länsstyrelsen i Norrbottens län

Trafikverket har informerat Länsstyrelsen om att projektet har återupptagits och att den miljökonsekvensbeskrivning som godkändes 2014-12-18 fortfarande är aktuell. Länsstyrelsen har inte haft några invändningar mot detta.

Förutsättningarna avseende kända natur- och kulturvärden samt skyddade områden enligt miljöbalken har inte förändrats. Samma hänsyn till befintliga natur- och kulturvärden har beaktats i projekteringen.

### Samråd med Pajala kommun

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.

Samråd har dessutom hållits angående behov av ny busshållplats, rörelsemönster för barn som har skolskjuts samt ägandeförhållanden angående befintlig belysning i Junosuando by.

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. I samråd med Pajala kommun beslutades att det föreligger 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 gå ut på granskning under sommaren 2020 och antas under hösten/vintern 2020.

### Samråd med ledningsägare

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

Vattenfall planerar att ta bort ett högspänningsstråk som sträcker sig över vägen vid km 68/100. Regionnätledning intill korsningen vid Kenttävägen behöver iaktas i planeringen, ledningen kan inte förflyttas. Vattenfall har även ledningar vid Kangosvägen där den nya gång- och cykelbanan avslutas. Sweco ser över om anslutningen till korsningen kan justeras då anslutningen går precis över ledningsstråket.

Ställverket vid km 68/800 behöver beaktas då såväl Pajala kommun, IT-Norrboten och Vattenfall har ledningar där. Trafikverket har sett över detta och utformningen av parkeringsfickan vid km 68/700 bedöms inte beröra ställverket.

Skanova äger kopparkabel och fiber från ställverket fram till Kangosvägen på den södra sidan av väg 395 som kommer beröras med anledning av ny gång- och cykelbana.

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

## Samråd med allmänheten

Den 5 mars 2020 hölls ett samrådsmöte i Junosuando centralskola.

Inför mötet skickades kallelser ut till berörda fastighetsägare, indirekt berörda fastighetsägare samt övriga intressenter. Annonsering skedde även i NSD, Norrbottens kuriren samt Haparandabladet 2020-02-28. På mötet redovisades förslag på utformning av vägåtgärder. Sammanställning av skriftligt inkomna synpunkter redovisas nedan. Flera av de inkomna synpunkterna är likvärdiga och har därför till viss del sammanfattats där det har varit möjligt i respektive bemötande från Trafikverket. Synpunkter som inkommit i samband med återupptagandet av vägplanen under år 2020 finns diariefört hos Trafikverket under ärendenummer TRV 2019/69723.

## Skriftliga synpunkter från enskilda sakägare

Det har inkommit synpunkter från enskilda sakägare som visar att flertalet inte vill ha bullerskärm eller att placering/utformning av bullerskärmen på vissa sträckor bör förlängas eller ändras. Bullerplank i annat material (glas/plexiglas) för att möjliggöra utsikt önskas. Några önskar fönsteråtgärder istället för vägnära bullerskyddsåtgärder. Önskemål om uppförande av bullerplank på vissa sträckor också framställts, bland annat på grund av framtida byggnationer. Önskemål om inlösen av fastighet har också framställts.

### *Trafikverket svar*

*Trafikverket tar med sig de framställda invändningarna och ser över dessa i det fortsatta arbetet. Bullerstörningar baseras på gällande riktvärden antagna av riksdagen. I första hand anläggs vägnära bullerskyddsåtgärder som t.ex. en bullerskärm. Utformning av bullerskärmar blir densamma som övriga etapper i MaKS-projektet, dvs. i falurött trä. Är det inte ekonomiskt rimligt eller tekniskt möjligt att anlägga bullerskärm gör Trafikverket en beräkning av vilka andra åtgärder som är lämpliga att vidta vid varje enskild fastighet. I de fall samtliga riktvärden inte kan uppfyllas kan vissa avsteg göras. Detta gäller främst åtgärder i utomhusmiljön, vilket innebär att Trafikverkets målsättning är att riktvärden inomhus inte ska överskridas. Resultatet av utredningen samt förslag på åtgärder för varje enskild fastighet kommer att redovisas då vägplanen ställs ut för granskning. Önskemål om fönsterbyten istället för bullerskärm kommer att ses över. Exakta åtgärder kommer ske i samråd med de som erbjuds fastighetsnära åtgärder.*

*De bullersskyddsåtgärder som föreslås inom ramen för aktuell vägplan baseras på bullerberäkningar som genomförts utifrån befintliga byggnader. Trafikverket kan i denna vägplan inte beakta eventuella framtida byggnationer på en fastighet.*

*Ersättningsfrågor ingår inte i fastställelseprövningen. När väghållaren har 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 rätten inte har upplåtits efter det att marken togs i anspråk.*

Det har inkommit synpunkter som berör förändrad hastighet, uppförande av fartkamera samt önskemål om att åtgärda Kangosvägen i samband med ombyggnation av väg 395.

*Trafikverkets svar*

*Trafikverket tackar för synpunkterna men informerar om att en översyn av behov av fartkameror, förändrad hastighet och åtgärder på angränsande vägar inte omfattas av aktuellt projekt. Däremot har vägen projekterats utifrån lägre referenshastighet då detta möjliggör smalare körbanor med bredare stödremor samt minskar risken för utsläpp om fordon kolliderar eller kör av vägen i anslutning till vattenskyddsområdet. Översyn av hastighet kommer ske när vägen är ombyggd.*

Önskemål om busshållplats vid norra Kenttävägen har inkommit.

*Trafikverkets svar*

*En översyn om behov av busshållplatser har genomförts och Trafikverket har i tidigare samråd med Länstrafiken i Norrbotten AB bedömt att behov av busshållplatser inte anses föreligga. Behov av busshållplats har även samrått med Pajala kommun.*

En förlängning av gång- och cykelbanan söderut mot Pajala önskas, minst fram till Logen.

*Trafikverkets svar*

*Trafikverket föreslår ingen förlängning av gång- och cykelbanan som byggs där behovet anses vara störst. Oskyddade trafikanter hänvisas istället till de breda vägrenar (0,75 m) på vardera sidan om vägen som kommer att anläggas från den västra anslutningen om Kenttävägen fram till campingen.*

Synpunkt om stängning av en infart till följd av uppförande av en bullerskärm har inkommit. Förslag har även inkommit på att samordna enskilda direktutfarter till Kenttävägens anslutning till väg 395. Funderingar har inkommit gällande tillgång till marker då gång- och cykelbanan förläggs på nuvarande anslutningar/vägservitut som används för tunga maskiner.

*Trafikverkets svar*

*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 lantmäteri-förrättning, där Lantmäteri-myndigheten tar beslut om slutligt läge. Väghållningsmyndigheten (regionen) ansöker och står för kostnader för en sådan förrättning.*

Information om befintliga enskilda anläggningar samt träd som önskas sparas har inkommit.

#### *Trafikverkets svar*

*Trafikverket tackar för informationen. Om möjligt kommer hänsyn att tas till de enskilda anläggningarna och träden.*

Önskan har inkommit om att sänka ned kantstenen på gång- och cykelbanan mitt emot en fastighet på grund av tillgänglighet för rullstol.

#### *Trafikverkets svar*

*En lokal sänkning av kantstenen bedöms motiverad och kommer att genomföras enligt förslag.*

Synpunkt om en skoterled som är markerad på illustrationskarta men som det inte finns servitut för har inkommit. Passage av aktuell skoterled accepteras inte.

#### *Trafikverkets svar*

*De skoterleder som framgår på illustrationskartor har markerats ut i samråd med Pajala kommun. Berörd markägares tillåtelse måste finnas för beslut om en allmän skoterled eller för att enskild skoterled ska kunna upplåtas. Dessa frågor ingår inte i prövningen av vägplanen. Illustrerade leder är alltså enbart illustrationer, den som sköter en skoterled måste säkerställa att det finns giltiga avtal för leden.*

### Skriftliga synpunkter från myndigheter och organisationer

#### *Campingen Logen/Camp Juno*

Önskar att bullervall eller bullerskärm anläggs längs väg 395 vid Logens camping eftersom bullernivån är alltför hög. Även om ett bullerskydd inte lyfter området måste det anses som helt nödvändigt för att i fortsättningen överhuvudtaget kunna bedriva verksamhet på campingen. Omfattningen av de hundratals transporter 24 timmar om dygnet med 5 minuters mellanrum, med gäster som försöker sova, påverkar vår verksamhet i så stor omfattning att den är starkt hämmande för att bedriva turistverksamhet under någon tid på året. Vår utfart måste anses vara livsfarlig med tanke på hastigheten som finns på sträckan och omfattningen av trafiken. Vår satsning på ekoturism med bland annat övernattningar i traditionell tältkåta på campingen får anses som helt förlorad, vilket ger ett stort ekonomiskt bortfall för oss. Bullernivån kommer att öka ytterligare till följd av de 90-tonslastbilar som bromsar in med det nya förslaget att gå ner till 40 km/h genom Junosuando by. Vägverkets gamla bullermätning räknade inte in de nya parametrar som kommer i och med den nya detaljplanen med bland annat antalet tunga fordon samt inbromsningen inför ny hastighetsbegränsning.

#### *Trafikverkets svar*

*Vid väsentlig ombyggnad av väg åtgärddar Trafikverket de fastigheter med bostadshus som utan bullerskyddsåtgärder överskrider riktvärden för trafikbuller. Företag ingår inte i dessa bullerskyddsåtgärder, endast bostadshus. Trafikverket föreslår ingen stängning av utfarten.*

#### *Junosuando skoterförening*

Skoterföreningen delar med sig av en ritning som beskriver var skoterleden passerar över väg 395.

#### *Trafikverkets svar*

*Trafikverket tackar för informationen och kompletterar aktuell ritning med skoterledens överfart.*

#### *Sametinget*

Innan vägarbetet påbörjas ska samråd hållas med Sattajärvi koncessionssameby och Saarivuoma sameby. Dialog bör även finnas under arbetets gång för att minimera risk för negativ påverkan på renskötseln.

Företag och myndigheter ska samråda direkt med berörda samebyar om planerade exploateringar. Sametinget anser att vissa normer ska följas för att det ska anses som att samebyarna deltagit aktivt i samrådet:

- Samrådsförfarandet har varit omfattande och har resulterat i ett positivt stöd för åtgärden hos en majoritet av de rådfrågade.
- Samebyn ska få så mycket information om åtgärden att de kan fatta ett informerat beslut om projektet och om de så önskar lämna sitt ”fritt och informerade samtycke”.
- Samebyn ska ges möjlighet till ett effektivt deltagande och ett faktiskt inflytande. För att nå ett effektivt deltagande avses; tidsaspekten, ekonomiska resurser och att inga andra faktorer redan låst förutsättningarna.
- Den samiska kulturen och de samiska rättigheterna/folkrättsliga principer ska respekteras.
- De traditionella näringarna får inte bli tillintetgjorda.

#### *Trafikverkets svar*

*Trafikverket tackar för informationen. Fortsatt dialog med berörd sameby kommer att hållas inför och under byggskedet. I arbetet av framtagande av PM Förutsättningsanalys Rennäring har samråd hållits med Muonio-, Sattajärvi-, Tärendö-, Vittangi- och Gabna sameby. I fortsättningen ska även Saarivuoma sameby ingå i samrådsretsen.*

#### *Svenska kyrkan via Pajala församling*

Vid ombyggnad av väg 395 förbi kyrkogården i Junosuando bör det ordnas så att parkeringsmöjligheter finns längs med väg 395 på kyrkogårdssidan. Detta är viktigt ur säkerhetssynpunkt, särskilt vintertid, så att besökare inte behöver korsa vägen vid besök på kyrkogården. Det är särskilt viktigt i samband med gravsättning då många anhöriga och övriga deltagare vistas vägens närhet.

#### *Trafikverkets svar*

*Den befintliga parkeringsytan som finns i anslutning till kyrkogården kommer inte att påverkas. Denna yta kan därför nyttjas i samma utsträckning som tidigare. Den parkeringsficka som finns längs med kyrkogården ersätts med ny gång- och cykelbana varför möjlighet till ny parkeringsficka på samma sida inte kan anordnas. Ny parkeringsficka anläggs därför på motsatt sida vid ca km 68/900.*

#### *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)*

Myndigheten avstår från att yttra sig i ärendet.

### *Naturvårdsverket*

Naturvårdsverket avstår från att yttra sig i ärendet.

### **Samråd om bullerskyddsåtgärder**

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





**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2–4.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)