

PLANBESKRIVNING

Projekt Malmtransporter Kaunisvaara–Svappavaara Delen väg 395 Palokorva–Junosuando

Pajala kommun, Norrbottens län

Datum: 2020-06-01, reviderad 2020-09-16

Objektnummer: 133036

FASTSTÄLLELSESHANDLING



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

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

Författare: Joanna Lindberg Munter, Sweco

Dokumentdatum: 2020-06-01, reviderad 2020-06-16

Ärendenummer: TRV 2014/83650

Objektsnummer: 133036

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.....	11
2.5.	Planläggningsprocess.....	11
2.6.	Ändamål.....	12
2.7.	Miljömål.....	12
2.8.	Transportpolitiska mål och projektmål inom MaKS-projektet	13
3	FÖRUTSÄTTNINGAR	14
3.1.	Vägens funktion och standard	14
3.2.	Trafik och användargrupper	14
3.3.	Lokalsamhälle och regional utveckling	15
3.4.	Miljö och hälsa	16
3.5.	Byggnadstekniska förutsättningar	19
4	DEN PLANERADE VÄGENS LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV	20
4.1.	Val av lokalisering	20
4.2.	Val av utformning	20
4.3.	Övriga väganordningar	22
4.4.	Andra åtgärder och anordningar	23
4.5.	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankartan och fastställs	23
5	EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET	24
5.1.	Risk och säkerhet	24

5.2.	Trafik och användargrupper	24
5.3.	Lokalsamhälle och regional utveckling	25
5.4.	Miljö och hälsa.....	25
5.5.	Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	31
5.6.	Påverkan under byggnadstiden	31
6	SAMLAD BEDÖMNING	33
6.1.	Måluppfyllelse avseende ändamål	33
6.2.	Måluppfyllelse avseende miljömål	33
6.3.	Överensstämmelse med transportpolitiska mål samt projektmål	33
7	ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDEN	34
7.1.	Allmänna hänsynsregler	34
7.2.	Miljökvalitetsnormer	34
7.3.	Bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden	35
8	MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING	36
8.1.	Vägområde för allmän väg.....	36
8.2.	Område med tillfällig nyttjanderätt.....	37
9	FORTSATT ARBETE	39
9.1.	Bygghandling och produktion.....	39
9.2.	Kontroll och uppföljning	39
10	GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING.....	40
10.1.	Formell hantering	40
10.2.	Genomförande	40
10.3.	Finansiering.....	41
11	UNDERLAGSMATERIAL OCH KÄLLOR.....	42

11.1.	Tryckta referenser	42
11.2.	Elektroniska referenser.....	42

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 ca 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 2015-04-30. Godkänd miljökonsekvensbeskrivning bedöms fortfarande vara aktuell då varken förutsättningarna avseende kända natur- och kulturvärden, skyddade områden enligt miljöbalken eller bedömningen av konsekvenser har förändrats.

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

Vägplanen omfattar främst bärighets- och breddningsåtgärder av befintlig väg 395 mellan Palokorva och Junosuando. Berörd sträcka är cirka 6,8 km lång och har en varierande vägbredd mellan 6,5–7,0 m. Den aktuella sträckan breddas till 8 m och breddningen sker främst på vägens västra sida. Ett undantag är förbi naturvårdsobjektet Kiviroanvuoma, där vägen främst breddas på östra sidan. Några befintliga parkeringsfickor byggs ut, andra rivs och ersätts med nya i andra lägen.

Bullerskyddsåtgärder i form av fastighetsnära åtgärder föreslås för de bostadshus där riktvärden för trafikbuller överskrids. Av fem bullerberörda byggnader uppfyller ett bostadshus samtliga riktvärden med föreslagna åtgärder medan det för fyra bostadshus görs avsteg från riktvärde för ekvivalent ljudnivå vid fasad. Utan föreslagna bullerskyddsåtgärder skulle planförslaget medföra att riktvärde utomhus överskrids vid fem bostadshus och inomhus i fyra bostadshus. En bullerskyddsvall kommer anläggas.

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. Konsekvenserna för landskapsbilden bedöms bli måttligt negativa i början, men på några års sikt blir konsekvenserna små när återetablering av påverkad vegetation skett.

Torneälven ingår i Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem. Våtmarken Kiviroanvuoma, söder om väg 395 längs delsträckan i höjd med Palokorva, är till stor del myrmark utpekad som klass 3-område enligt länsstyrelsens våtmarksinventering. Den påverkas i liten grad då breddningen av vägen i detta område sker på motsatt sida.

På östra sidan av väg 395 vid Tornefors finns ett större sammanhängande riksintresseområde för kulturmiljövård. Breddningen av vägen har utformats med hänsyn till forn- och kulturlämningar för att undvika skador. Forn- eller kulturlämningar bedöms inte komma att påverkas av slänter eller diken.

Renskötsel förekommer i hela området som ligger inom Sattajärvi sameby. Området nyttjas som vinterbetesland. Intrånget är litet och ger små konsekvenser. Vägens barriäreffekt för ren förändras inte jämfört med nollalternativet.

I projektet redovisas stängning av enskilda utfarter. Stängning av enskilda utfarter ingår inte i fastställelsebeslutet för vägplanen, dessa hanteras i en separat process där Trafikverket förordnar om att en anslutning ska spärras av eller ändras. Förslag på stängningar redovisas däremot på illustrationskartor. Innan Trafikverket stänger utfarten kommer en ny anslutning att finnas tillgänglig. Den nya anslutningens placering hanteras via ett särskilt beslut.

Projektet finansieras genom Trafikverkets nationella plans bärighetsanslag. Den kalkylerade totalkostnaden för detta vägprojekt uppgår till cirka 70 mkr enligt 2019 års prisnivå.

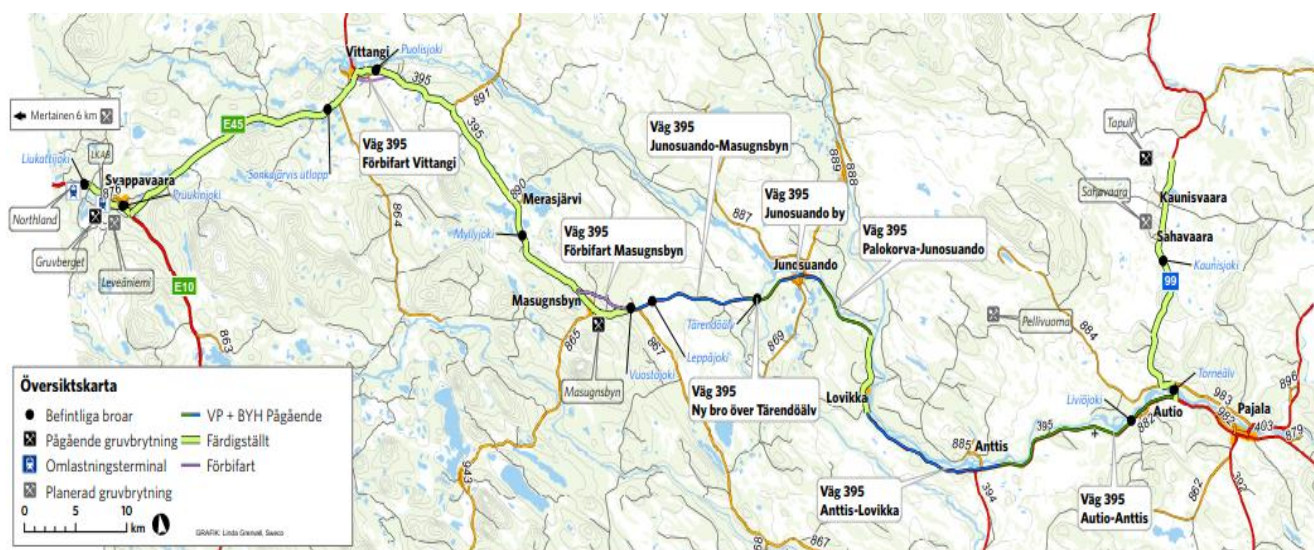
2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

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 projektet ”Malmtransporter mellan 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 Översiktsskarta 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 planlägningsprocess 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 - Malmbanan 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.

Trafikverket tog då ställning till att åtgärdspaket tre gav störst 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 åtgärdsvalprocessen initierades ett projekt med en förstudie där man identifierade och analyserade brister och möjligheter för att hitta tänkbara lösningar. En förstudie för väg 395, delen Autio-Tornefors och en annan förstudie för väg 395, delen Junosuando som berör aktuell sträcka har upprättats och förstudierna fastställdes i september respektive oktober 2012. I förstudierna samlades åtgärdsapaketen ihop till två jämförbara alternativ som ställdes mot varandra och konsekvensbedömdes mot nollalternativet.

Alternativen i förstudie för väg 395, delen Autio-Tornefors:

- Alternativ 1: Malmtransporterna går på befintlig väg med fullständiga bärighets- och breddningsåtgärder med syftet att malmtransporterna ska gå på vägen under överskådlig tid.
- Alternativ 2: Upprustning av befintlig väg med bärighets- och breddningsåtgärder med syftet att malmtransporterna ska trafikera vägen i ungefär fyra år innan den flyttas över på den nya vägen mellan Kaunisvaara och Junosuando, den så kallade Genvägen.

Alternativen i förstudie för väg 395, delen Junosuando:

- 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.

Trafikverket tog då ställning till att projektet skulle drivas vidare enligt alternativ två i båda fallen (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.

Förstudiernas samrådshandlingar tillsammans med samrådsredogörelserna utgjorde underlag till länsstyrelsen som den 29 juni 2012 respektive 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.

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. Det alternativ som Trafikverket valde att gå vidare med som omfattar förbifart Junosuando är heller inte aktuellt. Däremot sker fortsatt upprustning av befintlig väg mellan Kaunisvaara och Svappavaara. Handläggning av den nu aktuella vägplanen för delen Palokorva-Junosuando sker enligt gällande planlägningsprocess som beskrivs mer ingående i avsnitt 2.5.

2.4. Godkännande av miljökonsekvensbeskrivning

En miljökonsekvensbeskrivning för väg 395, delen Palokorva-Junosuando, BD-133036-395, har upprättats och godkänts av länsstyrelsen 2015-04-30.

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.

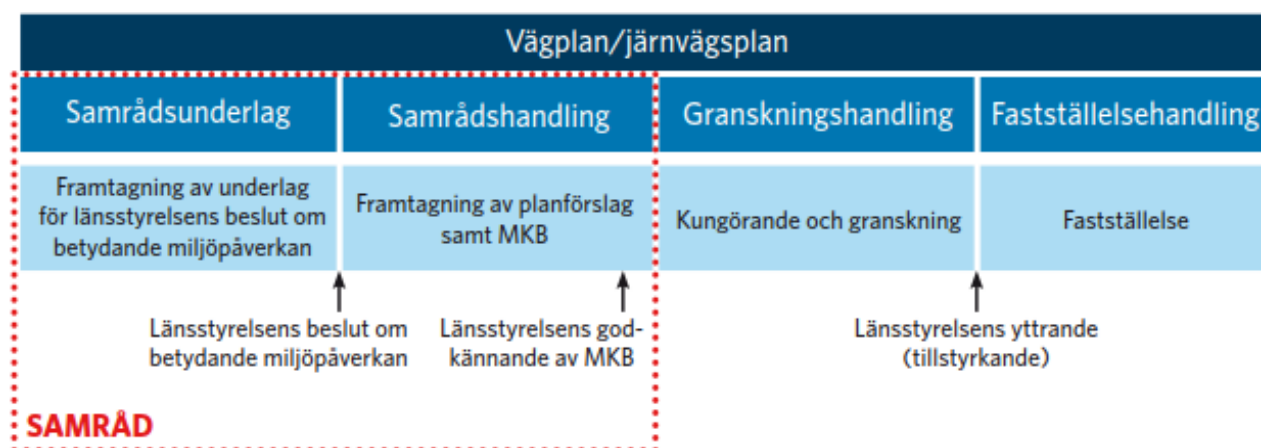
Trafikverket har, sedan arbetet med vägplanen återupptagits, informerat Länsstyrelsen i Norrbotten om att projektet har återupptagits och att den miljökonsekvensbeskrivning som har godkänts fortfarande är aktuell. Länsstyrelsen har inte haft några invändningar mot detta.

2.5. Planlägningsprocess

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planlägningsprocess 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 planlägningsprocessen 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. 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.



Figur 2.5–1 Trafikverkets planprocess för planläggningstyp 3 där länsstyrelsen beslutat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan, men utan olika alternativa lokaliseringar.

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.

2.6. Ändamål

Ändamålen med vägplan väg 395, delen Palokorva–Junosuando är att:

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

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 miljö kvalitetsmålen 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 förstudierna 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 mellan Palokorva och Junosuando är cirka 6,8 km lång och har en varierande vägbredd mellan 6,5–7,0 m. Vägen är belagd, men vägytan har skador i form av tvärgående och längsgående sprickor samt enstaka potthål. I övrigt bedöms plan- och profilstandard vara bra och siktförhållandena goda.

Gällande hastighet är 90 km/h.

3.2. Trafik och användargrupper

3.2.1. Fordonstrafik

På den aktuella vägsträckan genomfördes trafikmätningar år 2013 som visade att aktuell sträcka trafikerades av cirka 630 fordon per dygn (årsmedeldygnstrafik, ÅDT) varav cirka 140 fordon utgjordes av tung trafik.

I en trafikprognos som gjordes för år 2015 och framåt bedömdes att trafiken kan komma att uppgå till 1 195 fordon varav 505 fordon utgörs av tung trafik. I dessa siffror inkluderades de 90 tons tunga dispensfordonen. Denna prognos bedöms fortfarande vara aktuell.

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 blandas oskyddade trafikanter med övrig trafik. Vägrenarna är smala vilket medför brister i trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet för samtliga oskyddade trafikanter som går och cyklar längs väg 395.

Det finns relativt få bostadshus längs med den aktuella sträckan, men av den barnkonsekvensanalys som upprättades i förstudieskedet framgår att Tornefors är en välbesökt plats av sommargäster trots att antalet bofasta är få. Närhet till älven möjliggör både fiske och bad vilket innebär att det förekommer oskyddade trafikanter av olika slag i aktuellt område.

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 dock tre linjer som trafikerar sträckan Palokorva–Junosuando. Det är främst resor in mot Pajala som sker med kollektivtrafik. Inga busshållplatser eller busskurer finns längs sträckan.

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 väg 395 är smal och att trafiken består av oskyddade trafikanter som går och cyklar samt skyddade trafikanter i personbilar eller i större fordon är risken för olyckor mellan de olika trafikslagen stor. Det gäller främst mötesolyckor och olyckor i korsningar.

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.

Ett utdrag ur Strada har gjorts mellan 2004-06-01 och 2019-06-01 längs den aktuella sträckan Palokorva–Junosuando som visar på noll inrapporterade olyckor.

3.2.6. Övrig infrastruktur

Längs sträckan finns markförlagda ledningar för opto, tele och el som löper längs med vägplaneområdet. Högspänningsledning finns i vägens närhet.

Det finns ingen befintlig belysning längs sträckan.

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, Tärendö, Junosuando, Sattajärvi, Erkheikki samt Kangos har en befolkningensmängd 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 fler 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.

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.

Detaljplaner däremot är ett juridiskt bindande dokument där kommunen genom en detaljplan har möjlighet att reglera användningen av mark- och vattenområden. Då vägplanen inte berör någon detaljplan bedöms regleringen av detaljplaner inte behöva utvecklas vidare i denna planbeskrivning.

3.4. Miljö och hälsa

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

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

3.4.1. Landskapsbild

Väg 395 följer Torne älv på dess södra sida. Älven är ett storslaget landskapselement och landmärke. Landskapet i älvdalen domineras av tallskog med inslag av björk. På några sträckor går vägen tätt intill älven. Vägen följer landskapets former och är anpassad till topografin. Bankar och skärningar förekommer i liten omfattning. Vägslänterna har oftast vegetation ända fram till körbanan.

Väg 395 passerar Tornefors. Bebyggelsen i Tornefors ligger främst väst om väg 395 med några enskilda hus på östra sidan. Byn ligger i ett öppet landskap med en liten öppning mot vägen samt med älven på andra sidan vägen. Bebyggelsen och den öppna odlingsmarken är värdefulla för landskapsbilden i ett annars storskaligt skogsdominerat landskap.

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. Strax norr om Huhtanen passerar vägen en bäck som rinner ut i Torneälven och som också ingår i Natura 2000-området. Efter en inventering som Länsstyrelsen i Norrbotten har genomfört bedöms ingen bäck som berörs av denna vägplan ha betydelse för vandrande fisk, och utifrån andra inventeringar bedöms de inte hålla högre naturvärden i övrigt.

Torne älv är en ytvattenförekomst med fastställda miljö kvalitetsnormer enligt vattendirektivet. Den ekologiska statusen är god medan god kemisk status ej 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.

Torneälven 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.

Naturmiljön söder om väg 395 längs delsträckan i höjd med Palokorva, utgörs till största del av våtmarken Kiviroanvuoma som bedöms ha vissa naturvärden (klass 3) enligt den nationella Våtmarksinventeringen (VMI), se figur 3.4.2–1.



Figur 3.4.2–1 Foto över Kiviroanvuoma som angränsar till väg 395, från MKB

Området kring vägen har inför framtagande av miljökonsekvensbeskrivningen till denna vägplan inventerats avseende förekomst av naturvärden och hotade eller skyddade arter enligt artskyddsförordningen. Av denna inventering framgår att våtmarken till största delen avskiljs från vägen genom ett högre beläget stråk med skogsmark utan utpekade värden. I mitten av sträckan går vägen dock nära värdefull våtmark på en kort sträcka.

På några ställen i landskapet finns sumpskogar enligt Skogsstyrelsens klassning, dock ingen i närheten av vägen.

En fågelinventering har utförts under sommaren 2012, med inriktning på rödlistade arter och arter som är särskilt utpekade i artskyddsförordningen. Området kring vägen har inte bedömts hysa några högre värden för fågellivet. Den befintliga trafiken är sparsam och den störningseffekt som uppkommer som en följd av detta är liten. Av de utpekade arterna är grönbena, sångsvan och backsvala vanligast och förekommer i varierande antal längs hela vägsträckningen.

Baserat på en förutsättningsanalys som tagits fram för hela sträckan Kaunisvaara-Svappavaara framgår att älgstammen i området ökar och vandringsälg vintertid rör sig längs hela den aktuella sträckan. I analysen föreslås att älg och utter blir fokusarter, vilket i detta sammanhang innebär att de är känsliga för vissa typer av åtgärder. Landskapet i stort bedöms erbjuda ett antal viktiga funktioner för utter, som är en Natura-2000 art. Uttern förekommer på många håll inom älvsystemet och kan rör sig över långa sträckor. I aktuell vägplan korsas inga vattendrag som bedömts vara fiskförande varför utterförekomst framförallt kan förväntas i älven.

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.

Kengis Bruk AB bedriver kommersiell verksamhet som omfattar skogsbruk och turistisk verksamhet i området. Den turistiska verksamheten består av jakt- fiske- och upplevelseturism. De har en strandnära jakt- och fiskecamp på motsatt sida av älven i Tornefors.

3.4.4. Kulturmiljö

På östra sidan av väg 395 vid Tornefors finns ett större sammanhängande riksintresseområde för kulturmiljövård. Riksintresset består av en bruksmiljö med masugn från år 1706 och kvarnplats med kanal. Tornefors ingår i Kengisverken (BD 50) och var i drift till år 1715 då den brändes av ryska trupper.

Palokorva är ett långsträckt riksintresseområde för kulturmiljövård längs Torne älv på östra sidan av väg 395. Området är en bruksmiljö med masugn som uppfördes som ersättning för masugnen i Tornefors (BD 51). I riksintresset ingår även en välbevarad masugns pipa, kanal, husgrunder, slagghvarp, två bruksbodar, rostugnar och en kolbotten. Palokorva ingår i Kengisverken (BD 50) och var i drift från år 1744 fram till år 1873.

Norrbottens museum har genomfört en särskild arkeologisk utredning längs sträckan. Av den utredningen framgår att det utöver två sedan tidigare kända fornlämningar finns ett antal dithills okända kulturhistoriska lämningar, varav tre stycken ligger inom 15 m från väg 395.

3.4.5. Boendemiljö

Väg 395 passerar bostadshus i Tornefors och Junosuandos södra utkant. Många hus ligger i direkt anslutning till vägen och flertalet tomter har egen utfart mot väg 395. För information om oskyddade trafikanter i boendemiljön och trafiksäkerhet, 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.

I nuläget berörs inga bostadshus av en ekvivalent ljudnivå över 55 dBA vid fasad mot väg och heller inte över riktvärden inomhus eller på uteplats. Resultat från bullerberäkningarna finns redovisade som ljudutbredningskartor samt i tabell för enskilda fastigheter i PM Buller, bilaga till vägplanen.

Vibrationer

I en bärighetsutredning för hela sträckan Kaunisvaara–Svappavaara har man identifierat sträckor där störande vibrationer i boendemiljöer kan befaras. Inom denna vägplan finns inga sådana.

3.4.6. Rennäring

Renskötsel förekommer i hela området som ligger inom Sattajärvi samebys renskötselområde. Området nyttjas främst som vinterbetesland. Området väster om väg 395 och öster om Palokorva utgör riksintresse för rennäringen.

Vägen går delvis genom ett trivsellandområde. Det är ett område dit renarna naturligt söker sig för bete och vila under en längre period.

Synpunkter från samråd med samebyn har inarbetats i planen. Samebyn har i samråd uttryckt oro för att trafikmängden och renpåkörningar kommer att öka. Samebyn påverkas av skogsbruket, där skötselmetoderna innebär att renens huvudföda dvs. lavarna minskar. De upplever också problem med det rörliga friluftslivet som jakt och skoteråkning.

3.4.7. Naturresurser

Skogsbruk bedrivs i de skogsområden som finns längs vägen. Småskaligt jordbruk förekommer i Tornefors. Enskilda brunnar längs vägen har inventerats inom projektet. De flesta boende längs vägen har egna brunnar.

Längs Tornedalens dalgång finns sand- och grusavlagringar som är grundvattenförekomster med fastställda miljö kvalitetsnormer. Den aktuella sträckan berör dock ingen sådan grundvattenförekomst.

3.5. Byggnadstekniska förutsättningar

Området längs sträckan utgörs av ett så kallat moränbacklandskap med inneslutna myrar och sjöar mellan åsar och moränryggar och består till stor del av isälvssediment av sand och silt. Bitvis passerar vägen myrmark och ängsområden och bitvis passerar den relativt nära Torne älv. Myrområden intill vägen bedöms sällan ligga direkt under vägen, i vissa fall kan en tunn myrlins antas ligga under vägbanken. Vägen går generellt på bank i myrområdena med grundvattennivå på cirka 1–2 m djup. Där det är fast mark går vägen omväxlande i skärning och på bank och grundvattennivån ligger på cirka 3,5 m till över 6 m djup.

De byggnadstekniska förutsättningarna bedöms vara relativt goda. Vid fastmarkspartierna råder inga stabilitets- eller sättningsproblem och förutsättningarna är goda för att bredda vägen. Berg har påträffats på ett ställe, 5 m under ny terrass i början av vägsträckan.

Det har påträffats vissa sträckor med försvagad undergrund samt sträckor där bärigheten bedöms vara bristfällig. Armering har också påträffats mot slutet av vägsträckan under befintlig beläggning.

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 kapitel 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.

Inga alternativa lokaliseringar har varit aktuella för denna vägplan. I förstudien definierades en vägkorridor som följer befintlig väg. Korridoren har sedan förfinats till en väglinje. Vid valet av väglinje har befintlig vägsträckning i huvudsak följts.

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 mellan Palokorva och Junosuando samt utbyggnad eller flytt av befintliga parkeringsplatser som anpassas till den höga andelen tung trafik. Vägen breddas till 8 m belagd vägbanan i enlighet med projektets dimensioneringsdirektiv.

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

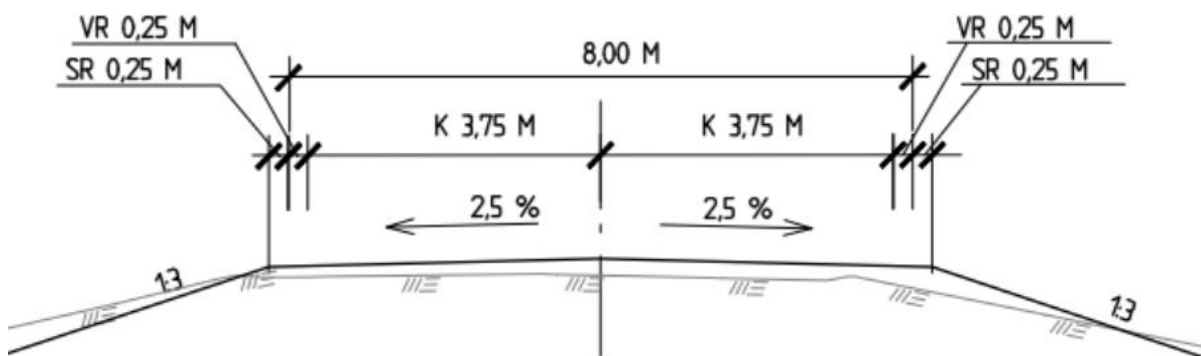
I norra delen av delsträckan Palokorva–Junosuando finns en cirka 90 m lång passage (riskobjekt) där det finns risk för att vägen på sikt skadas av älvens erosion. Slänten ner till älven kommer därför att förstärkas.

4.2.1. Gång- och cykelbana

Inga speciella anordningar kommer att byggas för gång- och cykeltrafik längs sträckan då inga målpunkter har identifierats och behov av detta därför inte anses föreligga.

4.2.2. Typsektion

Den belagda bredden av sträckan ökar från cirka 6,5 m till 8 m. Vägbanans indelning 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.



Figur 4.2.1–1 Exempelbild typsektion.

4.2.3. Plan- och profilstandard

Plan- och profilstandarderna för väg 395 är vald utifrån referenshastighet 100 km/h. Vid valet av väglinje har befintlig vägsträckning till stor del följts. Befintliga krön har justerats för att ge en bättre plan- och profilstandard på vägen, vilket medför både förbättrad sikt och avvattnings. Inga kurvor kommer att behöva rätas ut.

Planerad ombyggnad av vägen kommer i huvudsak att utföras som en enkelsidig breddning på västra sidan av vägen, vilket bedöms ge en stabilare vägkonstruktion. Ett undantag är förbi naturvårdsobjektet Kiviroanvuoma, där vägen främst breddas på östra sidan.

Genom Tornefors kommer vägen att breddas dubbelsidigt och anslutningarna in till bebyggelsen från väg 395 kommer att bibehållas.

4.2.4. Korsningar och anslutningar

Befintliga enskilda anslutningar längs med väg 395 kommer att justeras i plan och profil för anpassning till ombyggnationen av väg 395.

4.2.5. Avvattnings

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. Dikena anläggs och ansluts till lågpunkter så att vattnet kan ledas bort till befintliga vattendrag. In- och utloppsdiken kommer att rensas och befintliga vägtrummor kommer att bytas ut vid behov alternativt rensas.

Dikena anläggs generellt på 1,3 m djup under vägbanan, dock minst 0,3 m under vägens överbyggnad.

En inventering av brunnar har genomförts längs sträckan Kaunisvaara–Svappavaara som visar på att det 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 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 ett ställe längs sträckan föreslås åtgärder i anslutning till vägen i form av bullervall. Beskrivning av utredda åtgärder och motivering till eventuella avsteg beskrivs i PM Buller. 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
Vall	Längd: 80 m Höjd: 3,0 m över vägbanan	67/180 – 67/260 vänster sida	1	Fastställs i planen
Åtgärd för fasad	-	-	3	Erbjudande om åtgärd fastställs i planen
Åtgärd för uteplats	-	-	2	Erbjudande om åtgärd fastställs i planen

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.

4.3.2. Belysning

Ingen ny belysning längs aktuell sträcka kommer att anordnas.

4.3.3. Parkerings- och uppställningsytor

Några befintliga parkeringsplatser byggs ut, andra rivs och ersätts med nya i andra lägen och totalt anläggs sju parkeringsplatser längs sträckan. De kommer att placeras växelvis på höger och vänster sida om vägen med

cirka en kilometers mellanrum. Vid placering och utformning av parkeringsfickor har hänsyn tagits till malmtransporterna som trafikerar sträckan. Parkeringsfickorna utformas längre och bredare än normal standard.

Placering av parkeringsfickor har även valts med hänsyn till sikt och terrängens bärighet samt malmtransporternas behov att kunna stanna till om det skulle krävas stopp i produktionskedjan.

4.3.4. Räcken

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, vid t.ex. 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 ledningsägare. Ledningar som ligger inom det befintliga vägområdet är ledningsägarens ansvar.

4.5. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankartan 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.
- Vagnära bullerskyddsåtgärd i form av vall anläggs inom nytt vägområde. Redovisas som "SK2" på plankarta.
- Ett erosionsskydd kommer anläggas på grund av älvens pågående erosion av strandbanken. Erosionsskyddet kommer att byggas längs stranden på en 90 m lång sträcka. Enligt den bedömning som gjorts av behovet av erosionsskydd kommer erosionsskyddet att ta upp en areal av cirka 1 200 m² varav största delen kommer att ligga inom vattenområdet. Erosionsskyddet märks ut med "SK3" på plankarta.

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått beskrivs mer ingående i miljökonsekvensbeskrivningen. Miljöförhållandena har varit en faktor som beaktats vid valet av lokalisering.

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 risknivå. Samtidigt ska det säkerställas att erforderliga skyddsåtgärder föreslås för att säkerställa att vägplanen inte medför en försämring av risknivå jämfört med nollalternativet.

Överlag bedöms risksituationen förbättras för de som bor, verkar och vistas inom vägplanens sträckning efter genomförande av vägplan Palokorva-Junosuando. Utredningen har bland annat undersökt risken från avåkande fordon, risken för föroreningar i vattendrag och risken från olycka med farligt gods.

Breddningen av vägen innebär cirka 1,0 m skillnad i hur nära vägen kommer ligga bostäder jämfört med idag. Den förbättrade vägstandarden och föreslagna åtgärder bidrar till att risken med avseende på trafikolyckor och olycka med farligt gods är acceptabel utifrån gällande riktlinjer. Utan åtgärder föreslås skyddsavstånd på 20 m mellan väg och bostäder med givna förutsättningar i ”Riktlinjer för fysisk planering: Skyddsavstånd till transportleder för farligt gods i Norrbottens och Västerbottens län”. Riktlinjerna är främst till för nybyggnation men kan användas vägledande vid befintlig bebyggelse intill väg. För befintlig bebyggelse accepteras generellt en högre risknivå än för nybyggnation. Med invallning, så som till exempel ett dike, kan ett avstånd på 10 m vara acceptabel. Inga bostäder ligger inom dessa skyddsavstånd och risken med avseende på farligt gods bedöms vara acceptabel.

Genomförande av vägplanen innebär en högre vägstandard än idag och en högre klassning vad gäller vägunderhåll, vilket minskar sannolikheten för olycka. Sammanfattningsvis förbättras risksituationen för väg 395 mellan Palokorva-Junosuando efter genomförande av vägplanen jämfört med nollalternativet.

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.

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 medföra kortare restid och ökar framkomligheten. Trafikantservicen blir samma som idag, dvs parkeringsplatser med jämna mellanrum som kan användas för korta raster längs vägen.

Åtgärderna i vägplanen bedöms således medföra något ökad framkomlighet för såväl malmtrafiken som för övriga trafikanter.

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.

Vägutformningen uppfyller de krav som ställs vid upprustning av befintlig väg och hänsyn har tagits till gällande hastighetsbegränsningar.

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 och då vägplanen inte berör någon detaljplan föreligger ingen påverkan i det avseendet med anledning av det nya vägområdet.

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 miljökonsekvensbeskrivningen (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. Måttliga negativa konsekvenser uppkommer för rennäringen, för övriga miljöaspekter blir konsekvenserna små. I och med att ingen breddning sker tas ingen ny mark i anspråk varför påverkan och konsekvenser i natur- och kulturmiljöer som en följd av intrång uteblir. Landskapsbilden påverkas inte heller i nollalternativet.

5.4.2. Landskapsbild

Ombyggnaden av vägen medför en liten påverkan på landskapsbilden. Utifrån trafikantperspektivet kommer vägen att upplevas som större i och med att vägområdet blir bredare.

Vägen byggs om i stort sett i befintligt läge och förhållandet till omgivande landskap förändras inte. Konsekvenserna för landskapsbilden bedöms bli måttligt negativa i samband med byggtiden, men på några års sikt blir konsekvenserna små när återetablering av påverkad vegetation skett.

5.4.3. Naturmiljö

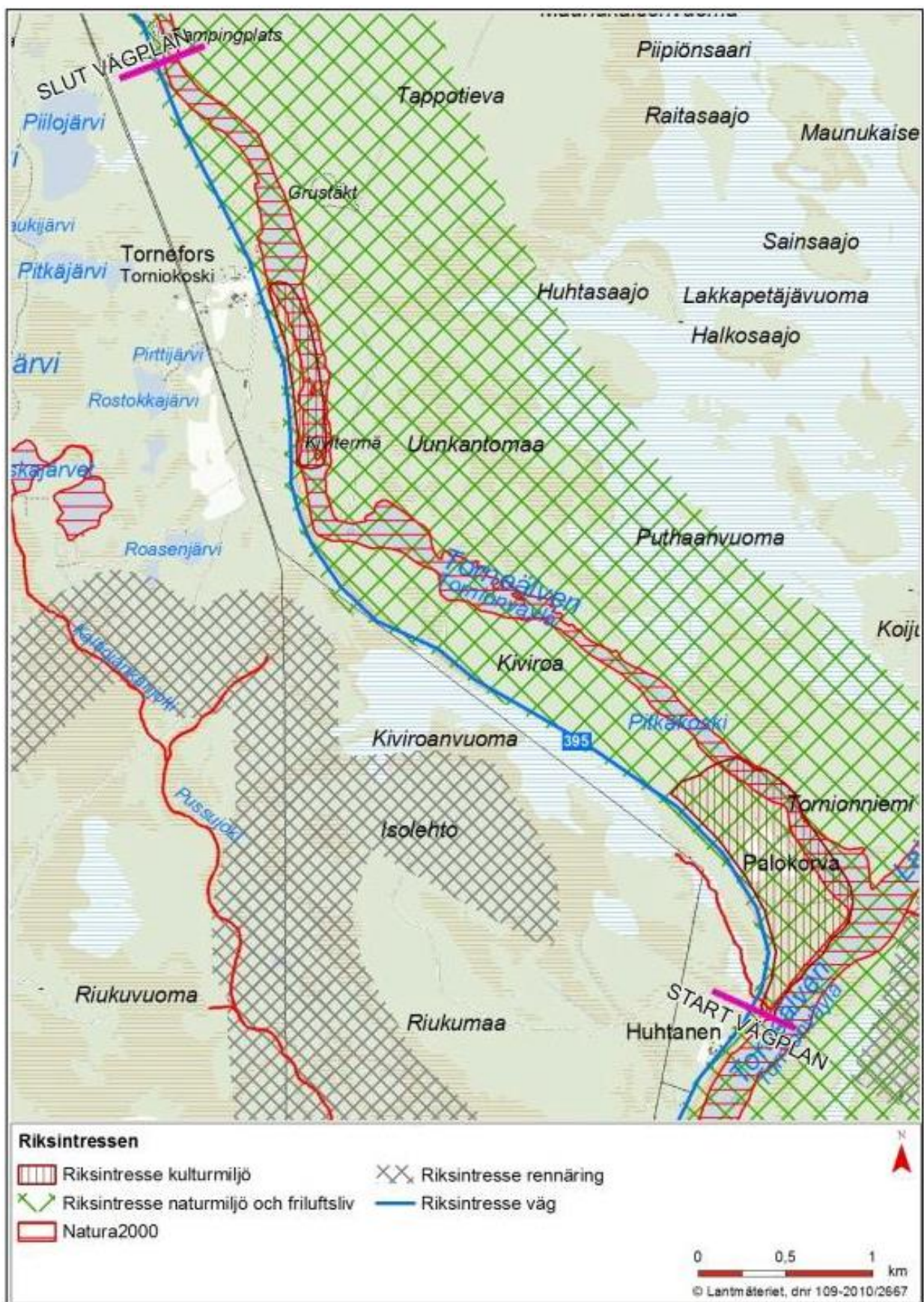
Naturreservat och Natura 2000

Natura 2000-området Torne- och Kalix älvsystem (Torneälven) bedöms inte komma att påverkas negativt av åtgärder i planen på grund av minimal påverkan på vattendragen. Torneälven som recipient för vägdagvatten berörs indirekt på samma sätt som idag samt genom en temporär grumling under byggtiden. Prövning enligt bestämmelserna om Natura-2000 kommer att ske samlat med den tillståndsprövning för vattenverksamhet som krävs för anläggande av erosionsskydd.

Inga naturreservat berörs av planen.

Riksintressen

Vägen går i sin helhet genom riksintresse för naturvård enligt 3 kap. 6 § miljöbalken, Torne älv med omgivande stränder. Projektet bedöms inte medföra påtaglig skada på riksintresset för naturmiljö. Intrånget i riksintresseområdet är marginellt, det sker i direkt anslutning till befintlig väg och inget av de värden som ligger till grund för utpekande av riksintresset kommer att påverkas av projektet.



Figur 5.4.3–1 Utbredning av berörda riksintressen.

Övriga värden

Breddning av väg samt återställande av diken innebär att vägområdet utökas och en viss areal av naturmark kommer att tas i anspråk. Det enda området med höga naturvärden intill vägen, våtmarken Kiviroanvuoma, påverkas i liten grad då breddningen av vägen i detta område sker på motsatt sida. Konsekvenserna av markintrånget bedöms bli små.

Barriäreffekten för älg och andra större djur blir lika som i nollalternativet då det är trafiken i sig genom mängden fordon och hur trafiken bedrivs med malmtransporter dygnet runt, som medför en risk att korsas vägen. Konsekvenserna för älgpopulationen i stort bedöms bli små. Inga åtgärder mot viltolyckor planeras i dagsläget, däremot ska viltolyckor och renpåkörningar följas upp. Uttrar bedöms röra sig i vägens närhet i begränsad omfattning.

För mer information angående påverkan på strandskydd, generellt biotopskydd samt undantag från krav på särskilt samråd, se kap 5.4.9.

Erosionsskydd

I kapitel 4.2 och 4.5 beskrivs att en 90 m lång passage (riskobjekt) kommer att anläggas där risk för att vägen på sikt skadas av älvens erosion. Detta erosionsskydd läggs ut på befintlig mark och vegetationsklädda ytor. Påverkan på vattenmiljön bedöms därför i huvudsak att utgöras av en liten och temporär grumling i byggskedet i direkt samband med utläggning av sorterad sprängsten då bottensediment virvlar upp samt till följd av den sand som finns på krossmaterialet.

Skyddsåtgärder och miljökonsekvenser vid erosionsskyddet kommer att redovisas närmare i en separat tillståndsprövning för vattenverksamhet.

5.4.4. Rekreation och friluftsliv

I både noll- och planalternativet ökar den barriäreffekt trafiken bidrar till, och genom ökat trafikbuller kan upplevelsen av att vistas i vägens närområde påverkas negativt.

I planalternativet anläggs nya och större parkeringsplatser längs vägen som ger ökad tillgänglighet till markerna runt omkring, vilket förbättrar förutsättningarna för friluftslivet.

Rörligheten längs älven i stort förändras inte. Vid riskobjektet, där fysiska åtgärder planeras i strandområdet, nyttjas inte området för friluftsliv på grund av den branta terrängen. Projektet strider inte mot strandskyddets syften vad gäller friluftsliv. Allmänhetens tillgänglighet till Torneälven försämras inte. Ingen påtaglig skada uppkommer på Torneälven i egenskap av riksintresse för friluftslivet.

Åtgärder i vägplanen medför inga begränsningar på varken Kengis Bruks verksamhet i området eller deras jakt- och fiskecamp på motsatta sidan av älven.

Avseende rekreation och friluftsliv ger vägplanen sammantaget små negativa konsekvenser, vilket är detsamma som i nollalternativet.

5.4.5. Kulturmiljö

Vid det sammanhängande riksintresseområdet och tillhörande lämningsområden i Tornefors kommer vägen att breddas på västra sidan och ingen fysisk påverkan sker då varken på riksintresset eller fornlämningsområdena. På östra sidan anordnas ett vägräcke mellan cirka km 64/950–65/700 inom befintligt vägområde. Inget nytt vägområde för allmän väg på den östra sidan av väg 395 behöver därför tas i anspråk. Bruksmiljön i riksintresseområde Palokorva kommer inte heller att påverkas varken fysiskt eller visuellt.

Breddningen av vägen har utformats med hänsyn till forn- och kulturlämningar för att undvika skador. Forn- eller kulturlämningar bedöms inte påverkas av slänter eller diken. Vid bruksmiljön i riksintresseområde

Palokorva ligger några lämningar delvis inom en säkerhetszon utanför slänter och diken, där träd kommer att avverkas. Lämningarna bedöms inte påverkas om avverkning i säkerhetszonen sker med hänsyn till dessa. Slänter och diken kommer också att detaljstuderas i bygghandlingsskedet då ytterligare anpassning kan komma att göras.

Konsekvenserna för kulturmiljön bedöms sammantaget som små. Påtaglig skada på riksintressena uppstår inte eftersom inga skador bedöms uppkomma på vare sig lämningar eller övriga kulturmiljön.

5.4.6. Boendemiljö

Buller och vibrationer

I nollalternativet kommer störningar som buller och barriäreffekter längs vägen att öka betydligt vilket medför stora negativa konsekvenser för boendemiljön. För prognosåret exponeras fem bostadshus av ekvivalent ljudnivå vid fasad som överskrider 55 dBA. Med planförslaget blir ljudnivåerna samma som i nollalternativet. Fem bostadshus exponeras 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 nedan redovisas sammanställning av antal bullerberörda hus som överskrider riktvärdena för respektive beräkningsfall.

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	0	0	0	0	0
Nollalternativ	5	1	2	2	3
Planförslag utan bullerskyddsåtgärder	5	1	2	2	4
Planförslag med föreslagna bullerskyddsåtgärder	4	0	0	0	0

Sammantaget bedöms konsekvenserna som måttliga vid de flesta bostadshusen då riktvärden för inomhusmiljö innehålls för samtliga bostäderna men riktvärde 55 dBA vid fasad överskrids. Med föreslagna åtgärder uppfyller en fastighet samtliga riktvärden medan det för fyra fastigheter görs avsteg från riktvärde för ekvivalent ljudnivå vid fasad.

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. Detta eftersom bebyggelsen är belägen på fast mark som inte är vibrationsfarlig. Vägens

överbyggnad kommer dessutom att förstärkas samt få en jämnare yta vilket bidrar till en dämpad energioverföring till omgivande mark. Konsekvenserna av vibrationerna bedöms därför bli små.

5.4.7. Rennäring

Breddningen av vägområdet tar en liten del mark i anspråk som skulle kunna användas som renbete. Intrånget är litet och ger små konsekvenser. Vägens barriäreffekt för ren förändras inte jämfört med nollalternativet. Ingen påtaglig skada på riksintresset för rennäringen bedöms uppkomma.

5.4.8. Naturresurser

Konsekvenserna för vattenresurser samt jord- och skogsbruk bedöms bli små. Risk finns för förorening av vattenförekomsten vid en trafikolycka och denna risk ökar med ökande trafik. Genomförande av vägplanen innebär dock en högre vägstandard än idag och en högre klassning vad gäller vägunderhåll, vilket minskar risken för olycka.

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 god ekonomi.

Där vägen går över torvmark måste torven från markytorna där vägen breddas schaktas bort. Torv kan ibland finnas under hela vägkroppen. Vegetationsmassor från befintliga igenvuxna slänter och markytor där vägen breddas kan delvis återanvändas för täckning av nya slänter. Sammantaget uppstår trots ambitioner om återanvändning ett massöverskott.

En översiktlig massberäkning har gjorts. Dessa siffror är preliminära men visar storleksordningen på de massor som hanteras.

Schakt för utskiftningar i vägen och för slänter och diken har beräknats till cirka 50 000 m³. Av detta återanvänds cirka 30 000 m³ på slänter mm. Cirka 20 000 m³ blir överskott och behöver transporteras bort. Trafikverket kommer i samarbete med entreprenörerna att arbeta för att massorna kan användas som resurs i angränsande etapp eller något annat byggprojekt. Upplag kommer förmodligen ändå att behövas.

Cirka 20 000 m³ friktionsmaterial/grovkornig jord behöver tillföras utifrån. Vägens överbyggnad kräver material av hög kvalitet och här används bergkross, cirka 50 000 m³ behövs. Konsekvenserna blir små, om 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 generellt 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 området 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.

Inga värden som omfattas av generellt biotopskydd berörs av planen.

5.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

5.5.1. Stängning av utfarter och enskilda vägar

Stängning av enskilda utfarter ingår inte i fastställelsebeslutet för vägplanen, dessa hanteras i en separat process där Trafikverket förordnar om att en anslutning ska spärras av eller ändras enligt 40 § väglagen. Förslag på stängningar redovisas däremot på illustrationskartor. Innan Trafikverket stänger utfarten kommer en ny anslutning att finnas tillgänglig. Den nya anslutningens placering hanteras via ett särskilt beslut enligt 39 § väglagen.

Enskilda vägar ingår inte heller i fastställelsebeslutet för vägplanen. Vid behov hanteras dessa inom en lantmäteriförrättning där slutlig placering av vägen bestäms. Väghållaren söker och står för kostnader för sådan förrättning i enlighet med anläggningslagen.

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

- Anslutning vänster km 62/530
- Anslutning vänster km 67/210
- Anslutning vänster km 67/240

Följande nya anslutningar föreslås:

- Anslutning vänster km 62/655
- Anslutning vänster km 67/180

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 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.

Det rörliga friluftslivet och rennäringen påverkas tillfälligt. Då arbetena är tidsbegränsade kommer det sannolikt inte att medföra några bestående effekter på miljön. I planens MKB anges att samråd ska hållas med rennäringen i erforderlig omfattning i syfte att minska störningen för rennäringen.

För de forn- och kulturlämningar som ligger närmast arbetsområdet föreslås skyddsåtgärder i form av markering eller stängsling under byggtiden. Läge och omfattning av åtgärderna avgörs under bygghandlingsskedet. När arbetena är avslutade tas stängslet bort. Avverkning inom säkerhetszonen intill fornlämningar kan komma att göras manuellt eller från vägbanan för att undvika körning och annan markpåverkan som kan skada lämningarna. Tillstånd för ingrepp i fast fornlämning eller arkeologisk förundersökning bedöms då inte krävas.

Samråd kommer i bygghandlingsskedet att hållas med länsstyrelsen för åtgärder nära forn- eller

kulturlämningar. Länsstyrelsen får då möjlighet att ställa villkor som gäller under entreprenaden. 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.

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

Där vägen berör tomtmark bedöms konsekvenserna för boende i de berörda fastigheterna bli måttliga, i övrigt små.

Kommande vägombyggnation ska utföras så att pågående skogs- och jordbruksverksamhet inte förhindras.

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

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.

Om föroreningar i marken påträffas under arbetena ska Trafikverket underrätta tillsynsmyndigheten enligt 10 kap. 11 § miljöbalken.

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

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.

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:

Ett rikt växt- och djurliv samt levande sjöar och vattendrag

Naturmiljön längs vägen påverkas i liten grad av breddningen av vägen.

God bebyggd miljö

Boende i Tornefors kommer, med ökad trafik, att utsättas för ökat buller. I och med att projektet medför bullerreducerande åtgärder blir störningarna mindre med ombyggd väg enligt föreliggande vägplan. Då projektet inte klarar riktvärden för buller utomhus, trots inarbetade åtgärder, uppnås inte målet för buller.

Ett rikt odlingslandskap

Kvalitéerna i den öppna odlingsmarken vid Tornefors kommer inte att påverkas av projektet.

Myllrande våtmarker

Våtmarken Kiviroanvuoma, som bedöms ha höga naturvärden, påverkas i liten grad då breddningen av vägen i detta område sker på motsatt sida.

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 utsträckning 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 är en vattenförekomst med fastställda miljökvalitetsnormer. Vägplanen bedöms inte påverka möjligheterna att uppfylla miljökvalitetsnormerna då de inte berörs direkt av åtgärder.

Miljökvalitetsnormen 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.

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

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.

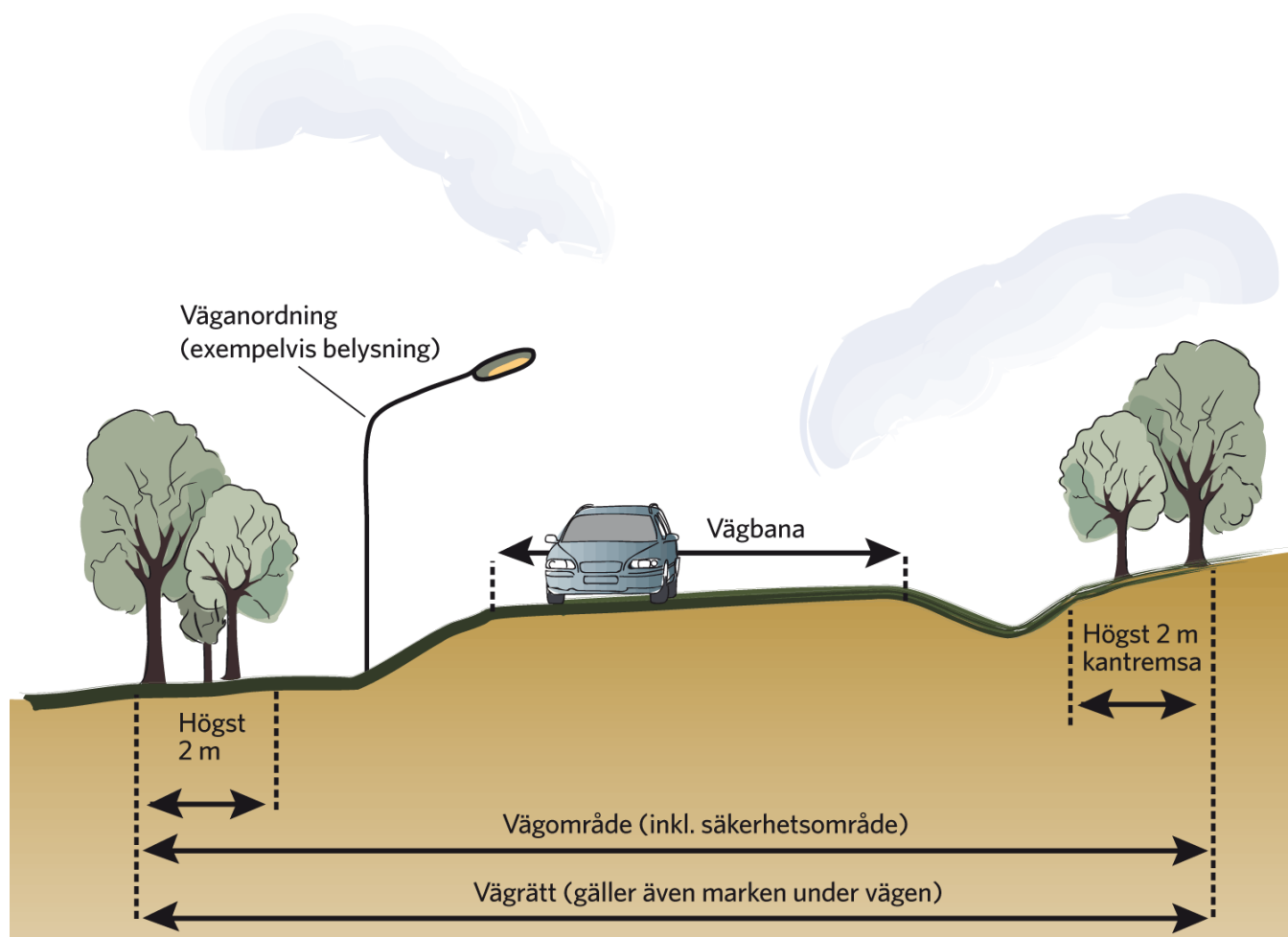
Området är sedan tidigare påverkat av exploatering i och med befintlig infrastruktur. Ombyggnationen avser begränsat behov av mark som tas i anspråk i och med breddningsåtgärder. En redogörelse av de riksintressen som påverkas framgår av kapitel 5.4. Efter en samlad bedömning anser Trafikverket att inga 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 kantrensa går vägplanens vägområdesgräns vid gränsen för säkerhetszonen och ingen extra kantrensa 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 vägområdet 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. Värdetidpunkten för intrånget är den dag då marken togs i anspråk. Den slutliga ersättningen räknas upp från dagen för ianspråktagandet med ränta och index tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol.

Det nya vägområdet med vägrätt för allmän väg enligt denna vägplan redovisas med "V" på plankartorna och omfattar cirka 8,64 ha.

8.1.2. Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt

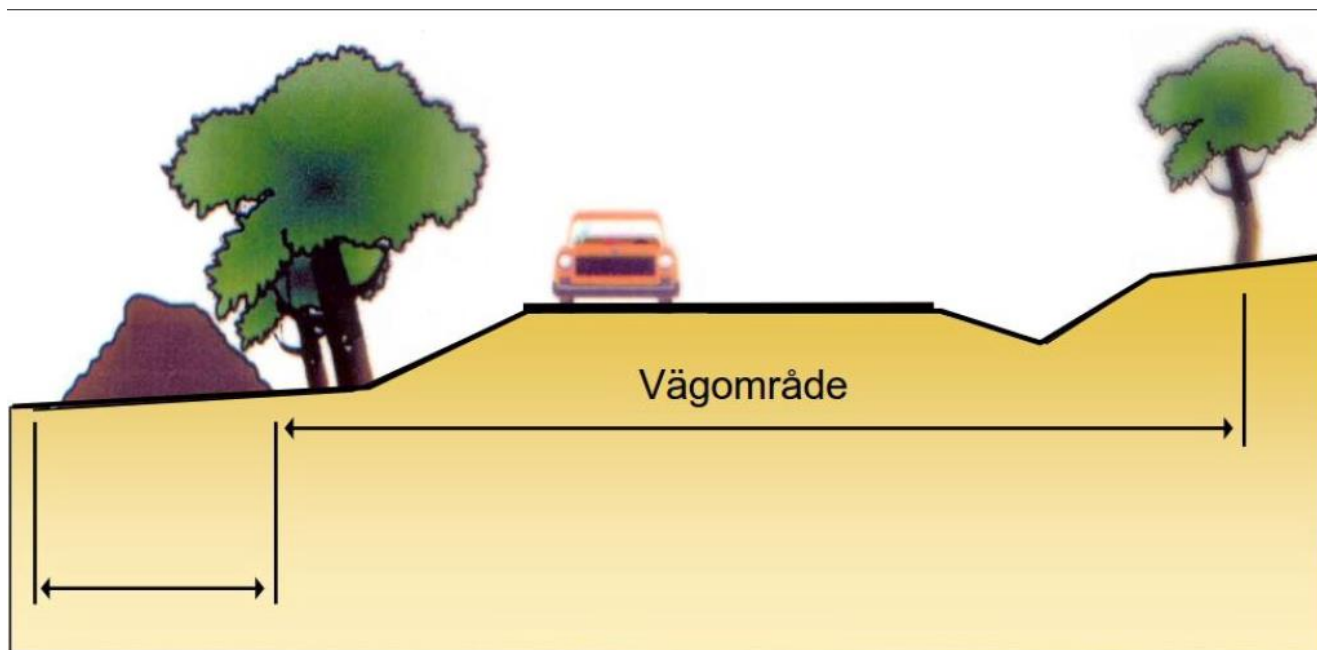
Vägrätt innefattar normalt rätt för väghållaren att nyttja marken för vägändamål, trots att annan har äganderätt till fastigheten. Dessa rättigheter kan inskränkas.

Väghållaren har, inom markerat område för inskränkt vägrätt, rätt att anlägga och rensa såväl inlopp- som utloppsdiken, anlägga bullerskyddsvall samt etablering av erosionsskydd. 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 "Vi" på plankartorna och omfattar totalt cirka 0,98 ha.

8.2. Område med tillfällig nyttjanderätt

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



Yta som används under byggnadstiden, t.ex. för massupplag

Figur 8.2–1 Exempel på behov av tillfällig nyttjanderätt.

I vägplanen tas tillfällig nyttjanderätt för byte av vägtrumma, uppsättning av informationstavlor samt etableringsyta.

I vägplanen redovisas områden med tillfällig nyttjanderätt med "T" på plankartorna och omfattar totalt cirka 0,75 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 kommer att påbörjas under sommaren 2020 och beräknas slutföras vintern 2020/2021. Innan produktionen startar avser Trafikverket att informera kända ägare av de fastigheter där mark kommer tas i anspråk.

Ett vägbygge innehåller flera av eller alla följande arbetsmoment:

- Platsbesök och etablering
- Trädfällning, röjning
- Terrassering (Jordschakt, urgrävning, fyllning)
- Ledningsomläggningar
- Fyllning överbyggnadsmaterial
- Markförstärkningsarbeten (erosionsskydd)
- Räcken, bullervall
- 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 öppna 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.

Viltolyckor och renpåkörningar ska följas upp. 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 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 granskningsutlåtande 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 laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet om fastighetsägare begär det, att lösa in mark som behövs permanent för vägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Vaghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Vaghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- 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, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

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 våren 2020 och planeras att skickas in för fastställelse under sommaren 2020. Trafikverket är ansvarig

för såväl planeringen som genomförandet samt handläggning av marklösenfrågor, detaljprojektering och byggande, inklusive upphandling av olika konsulter och entreprenörer.

10.2.1. Dispenser och tillstånd

Det erosionsskydd som ska anläggas kommer att beröra ett vattenområde. Åtgärden innebär att Trafikverket kommer att söka tillstånd för vattenverksamhet hos mark- och miljödomstolen för arbetet. I en samlad prövning söks också tillstånd enligt bestämmelserna om Natura-2000. Strandskyddsdispens krävs inte för åtgärder i lagakraftvunnen vägplan.

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.

10.3. Finansiering

Projektet finansieras genom Trafikverkets nationella plans bärighetsanslag. Den kalkylerade totalkostnaden för detta vägprojekt uppgår till cirka 70 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.

Trafikverket. 2012. Förstudie. Väg 395 delen Autio-Tornefors. 2012-09-03.

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

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.

11.2. Elektroniska referenser

Länsstyrelsen. GIS-data: <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=7b933d2ea9084c4dab4bfe38dd87f7ec>

Skogsstyrelsen. GIS-data om skogliga natur- och kulturvärden: <https://kartor.skogsstyrelsen.se/kartor/>

Riksantikvarieämbetet Fornsök: <https://www.raa.se/hitta-information/fornsok/>

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

Vattenkartan, miljökvalitetsnormer för vatten: <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=1589fd5a099a4e309035beb900d12399>

SGU:s brunnsarkiv: <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-brunnar.html>

Pajala kommun. Översiktsplan: <https://www.pajala.se/PageFiles/488/%c3%96P%2020100702%20andra%20versionen.pdf>



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se