

PLANBESKRIVNING

Projekt Malmtransporter, Kaunisvaara–Svappavaara Vägplan Delen väg 395 förbifart Masugnsbyn

Kiruna och Pajala kommun, Norrbottens län

Objekt: BD-136235-395 TRV 2012/66247

Datum 2014-02-03

GRANSKNINGSHANDLING



Titel: Granskningshandling vägplan förbifart Masugnsbyn

Utgivningsdatum: 2014-02-03

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Kenneth Enbom, Trafikverket

Uppdragsansvarig: Thomas Sällström, Vectura

Tryck: HS-Copy, Luleå

Distributör: Trafikverket, Box 809, 971 25 LULEÅ, besöksadress: Sundsbacken 2-4, telefon: 0771-921 921.

Innehåll

1. Sammanfattning	5
2. Bakgrund, förutsättningar, ändamål och projektmål	6
2.1 Bakgrund och förutsättningar	6
2.2 Nuvarande förhållanden.....	11
2.3 Riksintressen och Natura 2000.....	13
2.4 Miljöförutsättningar	14
2.5 Geotekniska förutsättningar	16
2.6 Behov av förändringar	17
2.7 Ändamål och projektmål.....	18
2.8 Hela utbyggnadsprojektet och projektets del i detta.....	20
2.9 Påverkan på Natura 2000-områden och andra riksintressen.....	20
2.10 Planens överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler och miljö kvalitetsnormer	20
3. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv	21
3.1 Åtgärdsvalsstudier	21
3.2 Val av lokalisering.....	22
3.3 Val av utformning.....	22
3.4 Övriga väganordningar	27
3.5 Andra åtgärder och anordningar	28
4. Konsekvenser av förslaget	29
4.1 Trafiktekniska konsekvenser	29
4.2 Miljökonsekvenser.....	29
4.3 Markanspråk och konsekvenser för pågående markanvändning	32
5. Genomförande och finansiering	34
5.1 Formell hantering.....	34
5.2 Genomförande	35
5.3 Finansiering.....	38
6. Källor	39
6.1 Tryckta referenser.....	39
6.2 Elektroniska referenser.....	39

1. Sammanfattning

I området kring Pajala har gruvbolaget Northland Resources AB två järnmalmshögheter på den svenska sidan. Dessa ligger vid Kaunisvaara ca 25 km norr om Pajala tätort. Trafikökningen förväntas bli stor när gruvverksamheten har full produktion 2015. Northland Resources AB och deras underentreprenör Clifton Mining har fått dispens för malmtrafiken att köra fordon som väger 90 ton.

I projektet Malmtransporter Kaunisvaara–Svappavaara (MaKS) planeras och utförs uppgrustning av det befintliga vägnätet för att klara av den ökade belastningen från malmtransporterna.

Förstudien för Masugnsbyn visade att en del problem och störningar uppstår i samband med att Northlands gruva når full produktion år 2015 och tillhörande malmtransporter kör längs väg 395. Dels påverkas trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter i Masugnsbyn, men det kan även förekomma bullerstörningar och vibrationsproblem för boende i hus som ligger närmast vägen. Förstudien visade även på att malmtransporterna kan passera Masugnsbyn antingen på befintlig väg eller så kan en ny förbifart anläggas norr om Masugnsbyn. Anläggande av en förbifart gav störst måluppfyllelse.

Länsstyrelsen beslutade den 29 juni 2012 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Beslutet om betydande miljöpåverkan innebär att planen drivs vidare som en vägplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Denna vägplan gäller ny förbifart norr om Masugnsbyn. Vägplanområdet utgörs av en 30-60 m bred korridor från km 87/337 öster om Masugnsbyn, till km 93/991 på väg 395. Syftet med vägplanen är bland annat att ge väghållaren tillstånd att bygga vägen samt att ge markåtkomst med vägrätt.

Vägen korsar tre vattendrag. Ett av dessa, Hoikkajoki, ingår i Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem. Markerna omkring Hoikkajoki intill befintlig väg samt vid vattendraget Palovaaranjoki har höga naturvärden enligt genomförda inventeringar.

Renskötsel i området bedrivs av Gabna, Laevas och Tärendö samebyar. Öster om Masugnsbyn på båda sidor om väg 395 finns ett område av riksintresse för rennäringen och ett viktigt område för rennäringen enligt framtaget arbetsmaterial till renbruksplan.

Området norr om Masugnsbyn består av myrmark med inslag av moränbacklandskap. De byggnadstekniska förutsättningarna bedöms som generellt goda längs sträckan.

Vägförslaget är vald utifrån referenshastighet 100 km/h och vägbredd 8 m.

Projektet finansieras genom Trafikverkets nationella plans bärighetsanslag.

Den kalkylerade totalkostnaden för detta vägprojekt uppgår till cirka 77 Mkr enligt 2012 års prisnivå.

2. Bakgrund, förutsättningar, ändamål och projektmål

2.1 Bakgrund och förutsättningar

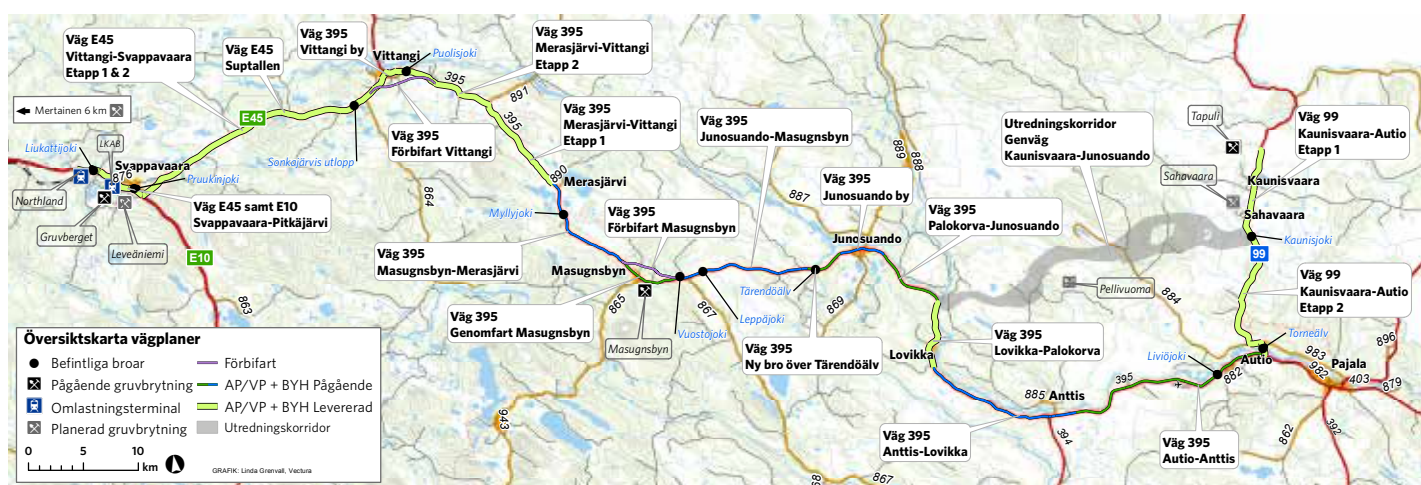
I området kring Pajala finns fyndigheter som är intressanta ur ett gruvperspektiv. Vid Kaunisvaara, beläget 25 km norr om Pajala, har Northland Resources AB påbörjat uppbyggnaden av gruvverksamhet. Brytning av malm har påbörjats under första kvartalet 2013. Järnmalmkoncentratet transporteras på lastbil mellan Kaunisvaara och Svappavaara, där det omlastas för vidare transport längs järnväg till Narviks hamn. Malmtransporter sker på de befintliga allmänna vägarna väg 99, väg 395, E45 och E10.

Malmtransporter Kaunisvaara-Svappavaara (MaKS)

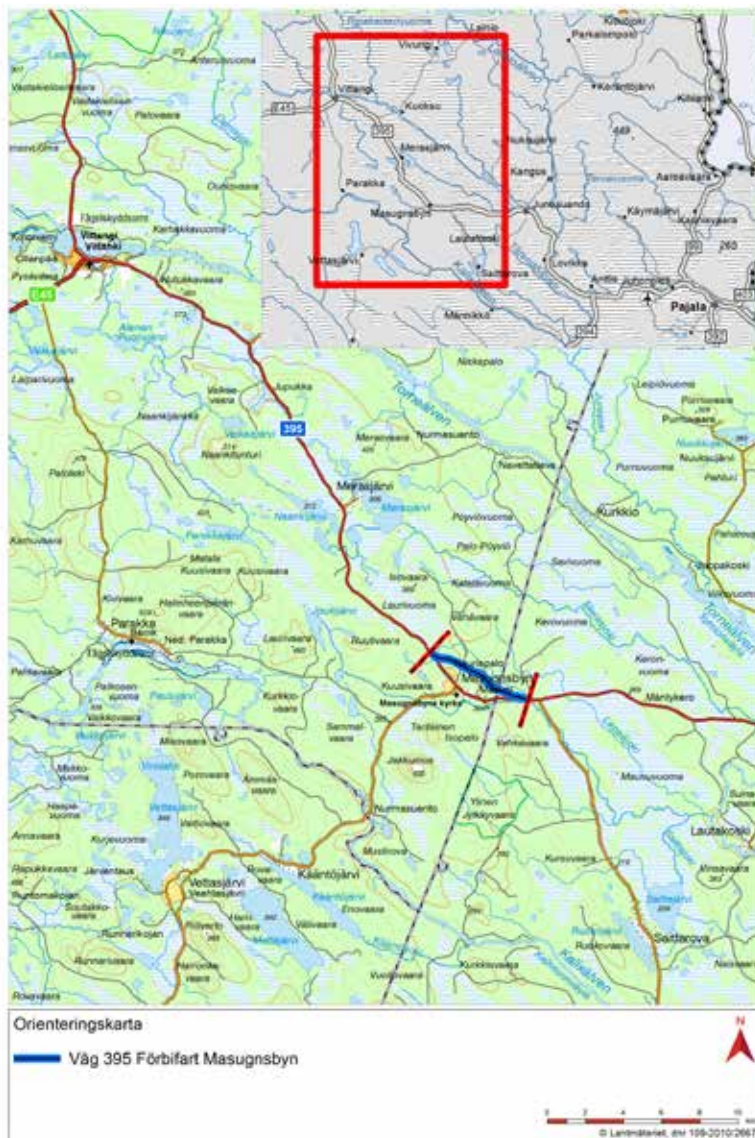
I projektet Malmtransporter Kaunisvaara–Svappavaara (MaKS) planeras och utförs upprustning av det befintliga vägnätet för att klara av den ökade belastningen från malmtransporterna. Projektet omfattar väg 99 mellan Kaunisvaara och Autio, väg 395 från Autio till Vittangi, E45 från Vittangi till Svappavaara och vidare E10 fram till omlastningsstationen till järnväg i Pitkjäarvi väster om Svappavaara. Denna beskrivning hör till en vägplan som är en del av MaKS-projektet.

Sträckan delas upp i cirka 20 etapper, där vägplaner och bygghandlingar successivt tas fram under 2012–2014. Delen på E45 har byggts om under 2012. Delen genom Vittangi samt Merasjärvi-Vittangi, etapp 2 är upphandlad och ombyggnation pågår. Även på väg 99 mellan Kaunisvaara-Autio samt E10 Svappavaara-Pitkjäarvi har ombyggnationen startat. Under våren 2014 beräknas byggstart för delarna Merasjärvi-Vittangi, etapp 1 och Lovikka-Palokorva.

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



Figur 2.1-1 Malmtransporter Kaunisvaara - Svappavaara (MaKS) med indelning i olika etapper. .



Figur 2.1-2 Orienteringskarta vägplan förbifart Masugnabyň.

En helt ny väg planeras från Kaunisvaara till Junosuando. Denna genväg förkortar transportsträckan betydligt och medför att väg 99 och väg 395 öster om Junosuando bara kommer att användas för malmtransporterna under några år.

Förstudie Väg 395 delen Junosuando-Vittangi

Inom MaKS-projektet har en förstudie upprättats för sträckan Junosuando-Vittangi under år 2012 enligt den lagstiftning som då gällde för planering av vägar: Förstudie Väg 395 delen Junosuando -Vittangi, beslutshandling 2012-09-10. Trafikverket beslutade att projektet ska drivas vidare enligt alternativ 2 och att arbetsplaner tas fram dels för befintlig väg och dels för förbifart Masugnabyň inom den korridor som tagits fram i den fördjupade förstudien.

Handlingen, tillsammans med en redogörelse för inkomna synpunkter i samrådet, utgjorde underlag inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan eller ej. Länsstyrelsen beslutade den 29 juni 2012 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. I beslutet lämnade Länsstyrelsen samrådssynpunkter och riktlinjer för det fortsatta arbetet med vägplan inklusive miljökonsekvensbeskrivning.

2.1.1 Planlägningsprocess

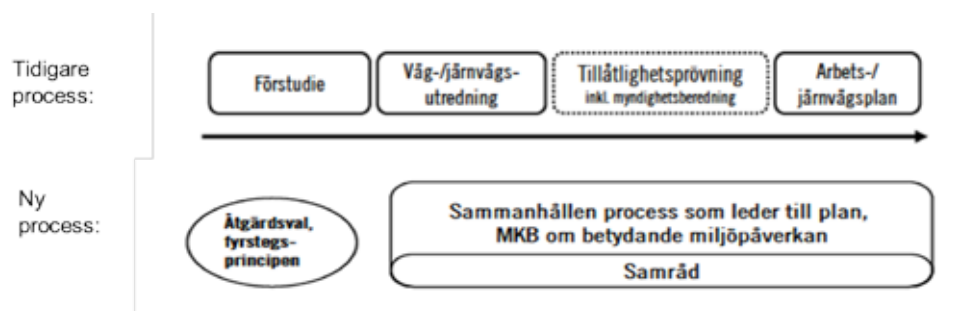
Planering av vägbyggande regleras i Väglagen (1971:948) och Miljöbalken (1998:811). Den 1 januari 2013 ändrades Väglagen. Med utgångspunkt i den nya lagstiftningen har Trafikverket tillsammans med en rad myndigheter och organisationer arbetat fram den nya planlägningsprocessen. Syftet med denna är att integrera vägbyggandet i övrig samhällsplanering såsom kommunens översikts- och detaljplanering samt skapa god anknytning till miljölagstiftning och ge goda möjligheter till insyn och samråd för berörda parter. Sedan 1 januari 2013 är planlägningsprocessen en sammanhållen process. De tidigare tre skedena, förstudie, utredning och plan, ersätts av en sammanhängande planlägningsprocess, se figur 2.1-3.

Under planlägningsprocessen tas en vägplan fram som fastställs. Arbetet med vägplanen inleds med att ett samrådsunderlag sammanställs. Av det framgår vilken kunskap från allmänhet, statliga myndigheter, kommuner, organisationer etc. som kommit till Trafikverkets kännedom. Informationen bearbetas och analyseras för att precisera de förutsättningar och hinder av olika slag i det berörda området som kan påverka möjligheterna att dra fram vägen. Samrådet i det tidiga skedet, med framför allt allmänheten, ska inledas innan det finns alternativa korridorer, sträckningar eller liknande.

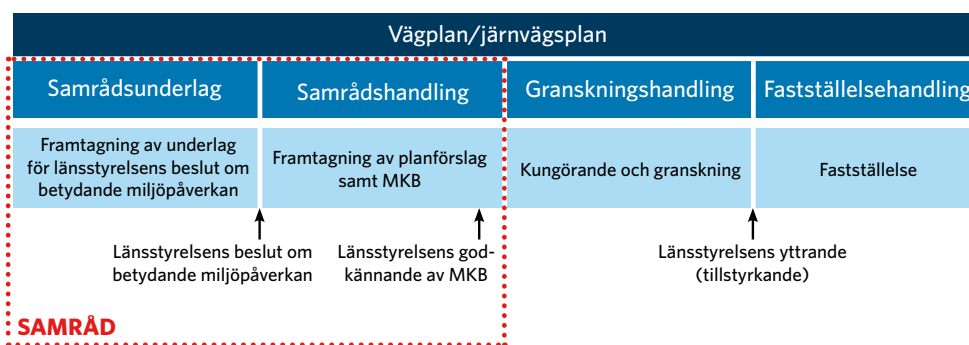
Sträckning och utformning av vägen klarläggs längre fram i processen – som innehåller löpande samrådsaktiviteter – och läggs slutligen fast i plan med rättsverkan.

Fastställelsen innebär att Trafikverket har rätt att ta mark i anspråk för att bygga väg.

Syftet med en vägplan är att reglera lokalisering och utformning av väganläggningen med de försiktighets- och skyddsåtgärder som behövs med hänsyn till



Figur 2.1-3 Trafikverkets nya planlägningsprocess.



Figur 2.1-4 Trafikverkets planprocess.

vägens omgivningspåverkan, samt att underlätta markåtkomst för vägändamålet. Planen ska omfatta en funktionell enhet, dvs planen ska på ett begripligt sätt redovisa den planerade väganläggningen så att berörda förstår detta och kan komma med synpunkter.

Vid planläggning av väg och prövning av ärenden om byggande av väg ska de allmänna hänsynsreglerna, hushållningsbestämmelserna och reglerna om miljö kvalitetsnormer i miljöbalken tillämpas. Vid planläggning, byggande och underhåll av väg ska hänsyn tas till såväl enskilda som allmänna intressen såsom miljöskydd, naturvård och kulturmiljö. En estetisk utformning ska eftersträvas. En barnkonsekvensanalys ska genomföras om barn berörs.

Om det under planläggningsarbetet visar sig att väsentliga förutsättningar förändras, vilka påverkar projektets genomförbarhet av exempelvis miljömässiga, tekniska eller ekonomiska skäl, kan arbetet avbrytas. Utfört arbete, genomförda samråd m.m. ska i så fall dokumenteras tillsammans med motiven till att arbetet avbryts.

Åtgärdsvalsprocessen

Åtgärdsvalsprocessen är ett nytt sätt att arbeta i tidiga skeden med samhällsutveckling och utveckling av transportinfrastruktur och arbetet föregår den fysiska planeringsprocessen.

Detta innebär att möjligheter i de fyra trafikslagen, sjö, luft, väg och järnväg, och kombinationer dem emellan, ska tas tillvara på bästa sätt, där åtgärder från olika huvudmäns ansvarsområden ska kunna kombineras enligt fyrstegsprincipen för att uppnå god funktionalitet.

2.1.2 Åtgärdsvalsprocess

Innan planläggningsprocessen inleds genomförs ofta åtgärdsvalsstudier som blir en utgångspunkt för det fortsatta arbetet.

Under hösten 2011 genomförde Trafikverket Åtgärdsval Kaunisvaara- Malmba-

nan och Pajala med omnejd. I detta projekt deltog företrädare för Trafikverket, Northland Resources AB, PEAB, Nordiska investeringsbanken, Svevia, Pajala kommun, Pajala utveckling AB, Gällivare kommun, Kiruna kommun samt Länsstyrelsen i Norrbottens län.

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

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

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

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

Åtgärds paket 4: En järnväg mellan Kaunisvaara och Svappavaara.

Rapporten var ute på remiss och därefter fattades beslut om val av åtgärd.

2.1.3 Analys enligt fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen beskriver ett förhållningsätt i analyser av åtgärder för att lösa identifierade problem och brister. Trafikverket använder sig av principen vid planering av transportsystemet.

Principen bör ses som ett allmänt förhållningsätt i åtgärdsanalyser och inte som modell som ska tillämpas i något specifikt planeringsskede. Den har utvecklats till en allmän planeringsprincip för hushållning av resurser och minskning av transportsystemets negativa effekter.

I förstudien Väg 395 delen Junosuando - Vittangi, samlades de förslag till åtgärder som presenterats under fyrstegsprincipen ihop till två jämförbara alternativ. Sedan gjordes en samlad bedömning och man kom fram till att måluppfyllelsen var störst i alternativ 2, förbifart Masugnsbyn. Trafikverket tog ställning till att projektet skulle drivas vidare till arbetsplan enligt alternativ 2, förbifart Masugnsbyn. En arbetsplan för anläggande av förbifart tas fram, dvs en vägplan enligt den nya planprocessen.

Fyrstegsprincipen

1. Tänk om

Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

2. Optimera

Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

3. Bygg om

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

4. Bygg nytt

Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

2.2 Nuvarande förhållanden

2.2.1 Geografisk avgränsning

Vägplanområdet utgörs av en 30-60 m bred korridor från km 87/337 öster om Masugnsbyn, till km 93/991 på väg 395. Vägplanområdet redovisas i figur 2.1-1 och 2.1-2.

Angränsande projekt

- Anslutning öster om Masugnsbyn ansluter mot bro över Vuostojoki
- Anslutning väster om Masugnsbyn-Merasjärvi ansluter vid km 93/991

2.2.2 Väg och trafik

Väg 395 går mellan Vittangi (E45) och Autio och utgör riksintresse för kommunikation enligt miljöbalken 3 kap 8§. Vägen har bärighet BK1 vilket innebär att all trafik som är tillåten på allmänna vägar får trafikera den.

Vägen utgör en transportled för farligt gods. Farligt gods är ett samlingsnamn för ämnen och produkter som är beskaffade så att de kan skada människor, egendom och annat gods, om det inte hanteras rätt under transport.

Trafikmängd

Trafikmätningar gjordes under år 2009. Då uppgick trafiken på väg 395 mellan Merasjärvi och Masugnsbyn till 490 fordon per dygn (årsmedeldygnstrafik, ÅDT), var av 80 fordon var tung trafik.

Under 2013 har nya mätningar gjorts som visar att trafiken ökat till närmare 600 fordon per dygn varav ca 160 är tung trafik. Uppgifterna är preliminära och kan inte helt likställas med mätvärdet ÅDT.

I trafikprognosen för 2015, där trafik som går på vägen när malmbrytningen är i full drift redovisas, bedöms trafiken uppgå till cirka 1030 fordon varav 515 utgörs av tung trafik. I den tunga trafiken inräknas de 90 ton tunga dispensfordonen

Restid

Vid bägge anslutningarna öster och väster om Masugnsbyn där förbifarten ansluter till väg 395 är hastigheten 90 km/h längs väg 395.

Komfort

Vägstandarden för väg 395 i anslutning till ny sträckning är relativt låg i plan, dvs. den är kurvig. På denna sträcka är vägtypen normal tvåfältsväg med en belagd bredd på ca 6,4 till 6,6 m. Den är belagd med bituminös beläggning.

Framkomlighet

Dispens för malmtransporter

På det allmänna vägnätet är det tillåtet att köra fordon som väger 60 ton, på vägar med den högsta bärighetsklassen, BK1. Northland Resources AB (NRAB)

och deras underentreprenör Clifton Mining har fått dispens för malmtrafiken att köra fordon som väger 90 ton på väg 395. Dispansen gäller ett år i taget.

Broar

En ny rörbro anläggs under förbifarten vid km 3/830 för att möjliggöra en planfri passage för snöskotertrafik.

Trafiksäkerhet

Utdrag ur STRADA visar att en polisrapporterad mötesolycka skett i närheten av Masugnsbyn.

I Masugnsbyn är det god sikt i korsningarna. De flesta husen har direktutfar-
ter mot väg 395. Det finns en tvär kurva i byn på sträckan där hastigheten är
60 km/h. Där finns risk för avåkning i halt väglag, om fordonet håller för hög
hastighet.

Oskyddade trafikanter

Gång- och cykelnät saknas för oskyddade trafikanter som rör sig längs väg 395.
I Masugnsbyn nyttjas idag vägrenen som gång- och cykelväg. Yngre barn tillåts
i liten utsträckning färdas ensamma längs vägen.

Anläggandet av förbifarten motiveras bland annat av att den ska ge en säker tra-
fikmiljö och en god boendemiljö för boende i Masugnsbyn genom att trafiken
leds på förbifarten i stället för genom samhället.

Kollektivtrafikanter

Inga busshållsplatser finns längs sträckan då det är aktuellt med en nysträck-
ning av vägen.

Fordonstrafikanter

Anslutande vägar till väg 395 har en förhöjd olycksrisk i och med den ökade
trafikmängden eftersom de inte är dimensionerade för detta.

Malmtransporter

På grund av den ökade trafiken av malmtransporter kommer framkomlighe-
ten på väg 395 att minska samt att det finns en ökad risk för konflikter mellan
malmtransporterna och mötande fordon.

2.2.3 Samhälle

Kommunala planer

Kiruna kommun har en översiktsplan, antagen 17 juni 2002. I den är Masugns-
byn angiven som B33-område, vilket är en mindre serviceort för helårsboende
med utbyggnadsområden. Orten är inte detaljplanelagd.

Pajala kommun har en översiktsplan, antagen 14 juni 2010.

De planerade åtgärderna bedöms inte stå i konflikt med aktuell översiktsplan
för Pajala eller Kiruna kommun.

Ledningar

Längs väg 395 finns belysning i Masugnsbyn. Vatten och avloppsledningar finns längs med väg 395 vid Masugnsbyn. Vid förbifartens anslutningar till väg 395 samt vid de två byggvägarna finns det korsande ledningar.

2.2.4 Övrig infrastruktur

Skoterleder

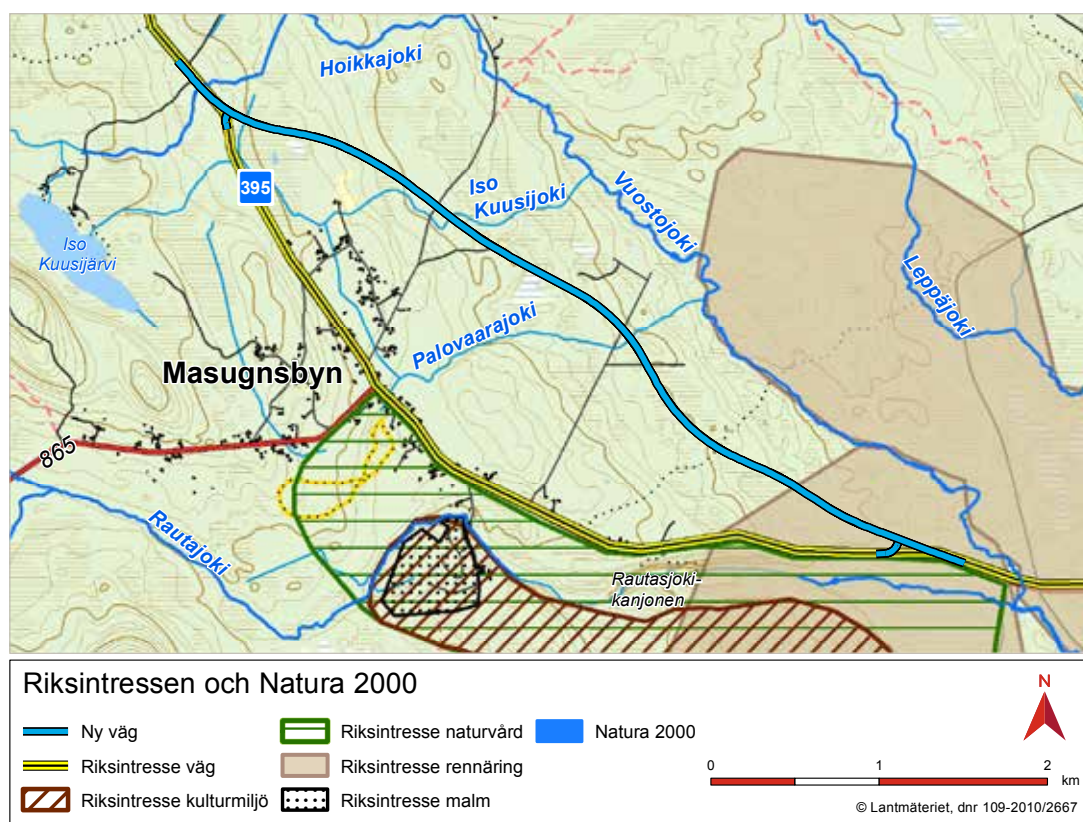
Skoterleder finns i vägplaneområdet och korsar ny vägsträckning vid cirka km 1/620 och 3/860.

2.3 Riksintressen och Natura 2000

Väg 395 utgör riksintressen för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken, se figur 2.3-1.

En dolomitförekomst (bryts i dagbrott) och en grafitförekomst i Masugnsbyn är av riksintresse för värdefulla ämnen och material enligt 3 kap. 7§.

Vattendraget Hoikkajoki ingår i Natura 2000-området Torne och Kalix älv-system. Natura 2000-områden har skydd enligt 7 kap 27§ miljöbalken samt är riksintressen enligt 4 kap 8§. De två övriga vattendragen, Palovaaranjoki och Iso Kuusijoki, är biflöden till det större Natura 2000-vattendraget Vuostojoki



Figur 2.3-1 Riksintressen

och omfattas indirekt av Natura 2000-området.

Riksintresseområde för naturvård och kulturmiljö, vid Rautajokikanjonen, ligger söder om förbifarten och påverkas inte. Riksintresseområde för rennärning, Kärnområde för Tarendö sameby, finns i östra delen av förbifarten.

2.4 Miljöförutsättningar

Miljöförutsättningarna beskrivs mer ingående i miljökonsekvensbeskrivningen.

2.4.1 Landskapsbild

Masugnsbyn ligger i skogs- och myrdominerat landskap mellan Junosuando i öster och Vittangi i väster, mellan Torneälven och Kalixälven.

Landskapet runt om Masugnsbyn utgörs av ett relativt flackt skogs- och myrlandskap. Väster- och söderut blir landskapet mer kuperat. Österut blir landskapet mer myrdominerat. Kring den nya vägen finns barr- och lövskog, myrar och igenväxande odlingsmark. Vägen korsar mindre vattendrag, Palovaaranjoki, Iso Kuusijoki och Hoikkajoki, som endast framträder svagt i landskapet.

Landskapet inom den korridor där vägen planerats bedöms vara relativt okänsligt för en ny väg, med undantag för mindre ravinlikande delar av Palovaaranjoki just öster om byn. Även om det är mosaikartat och småskaligt finns inga uttalade gränser, utblickar eller målpunkter i vägkorridoren. Lite högre landskapsbildsvärden inom vägkorridoren finns i den västra delen där det finns små arealer med mark som fortfarande odlas.

2.4.2 Naturmiljö

Masugnsbyns naturreservat, Rautajokis kanjon, präglas av en djup kursudal som skär ned söder om befintlig väg 395 med klippväggar upp till ca 55 m höga. Länsstyrelsens bedömning vid utpekandet av reservatet var att det i området och kanjonen finns höga geologiska och biologiska värden samt höga värden för det rörliga friluftslivet. Naturreservatet ligger söder om förbifarten och påverkas inte.

Tre vattendrag korsar vägen, Palovaaranjoki, Iso Kuusijoki samt Hoikkajoki. Hoikkajoki ingår i Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem, där även Palovaaranjoki och Iso Kuusijoki indirekt berörs då dessa är biföden till Vuostojoki som också ingår i Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem. Genomförd inventering av vägtrummor som Länsstyrelsen genomfört visade att befintlig trumma i Hoikkajoki utgör vandringshinder.

Vid naturvärdesinventeringen och fältbesök under sommaren 2013 fastlades att någon biotopkartering av bäckarna Palovaaranjoki och Iso Kuusijoki inte var relevanta att genomföra (Licab 2013). Vid fältbesöket konstaterades att det fanns ytterst små förutsättningar både vad gäller att hysa laxartad fisk och flodpärlmussla. Vattendragen var storleksmässigt små och dess karaktär uppvisade delvis stillastående vatten och vandringshinder samt mänsklig påverkan (dikning). Vissa delar av bäckarna var även torrlagda utan rinnande vatten (Licab 2013).

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

Utter har observerats kring Masugnsbyn. Älg och andra allmänna djurarter förekommer.

Enligt Skogsstyrelsens inventeringar förekommer två nyckebiotoper i form av örtrika bäcktråg dels intill ravinliknande förhållanden vid Palovaaranjoki dels vid Iso Kuusijoki.

Under sommaren 2012 genomfördes en naturvärdesinventering i närområdet av Masugnsbyn. Vid inventeringen identifierades ett område på ömse sidor befintlig väg, i inventeringen kallat "Området öster om sjön", i slutet av vägplanen (vid Hoikkajoki) med höga naturvärden (klass 2). Den senvuxna granskogen med sumpskogskaraktär, på ömse sidor väg 395, har befunnits ha höga naturvärden med ett antal mindre bäckar och surdråg med en mycket frodig kantzonsvegetation. Där det förekommer bl.a. bräkenarter, kabbleka, midsommarblomster, samt ett antal rödlistade nära hotade arter som tagellav, knottrig blåslav, garnlav samt gammelgranskål.

En fågelinventering har utförts under sommaren år 2012 och 2013. Området för förbifarten bedömdes inte hysa högre värden för fågellivet.

2.4.3 Rekreation och friluftsliv

Kommunala skoterleder korsar vägen vid två platser, norr om byn vid Iso Kuusijoki samt vid förbifartens östra del vid kulturvägen "järnets väg". Inga andra anläggningar eller utpekade områden för friluftsliv finns i området för förbifarten. Strandskydd, se kapitel 2.4.2.

2.4.4 Kulturmiljö

Masugnsbyn anses vara den första gruvbyn i Norrbotten med sin järnmalmsgruva och tillhörande masugn, där brytningen startade vid år 1647 och pågick till år 1804.

Det finns en tidigare känd kulturlämning längs den nya vägsträckningen, en kulturhistorisk färdväg (kallad "Järnets väg") som är kopplad till den första gruvbrytningen i Masugnsbyn.

Förutom kulturvägen är de enda forn- och kulturlämningar som ligger i närheten av vägen för förbifarten två kavelbroar, tre kolbottnar och en fångstänläggning som påträffades vid en särskild arkeologisk utredning år 2013. Den närmast liggande kavelbron (RAÄ Jukkasjärvi 870:2) är enligt lämningsbeskrivningen ca 53 m lång och 3 m bred, där den södra delen av kavelbron skulle hamna ca 4-5 m innanför vägområdet men ca 14 m från föreslagen väggkant, där yttre delarna av vägområdet utgör säkerhetszon. Landskapet kring vägen har inte några utpekade kulturhistoriska värden.

2.4.5 Boendemiljö

Inga bostadshus ligger nära förbifarten eller i dess anslutningar mot väg 395.

Längs förbifarten ligger det närmaste huset mer än 300 meter bort, i slutet på sträckan. Väglinjen har valts bland annat så att boendemiljöer inte ska påverkas.

2.4.6 Rennäring

Renskötsel förekommer i hela området. Markerna kring vägen nyttjas enligt Sametingets underlagsmaterial under vinter och vårvinter (januari–april) av Gabna sameby, Laevas sameby och Tärendö sameby. I öster på båda sidor om väg 395 finns områden av riksintresse för rennäringen, Tuorevaara (Tärendö och Laevas samebyar) samt Vuostokangas (Gabna sameby).

Ett område nordost om Masugnsbyn är viktigt för rennäringen enligt arbetsmaterial till renbruksplan för Gabna sameby.

2.4.7 Naturresurser

Skogsbruk bedrivs längs vägen. Jordbruksmark i varierande grad av hävd finns också i områdena intill byn. Stora delar är igenväxande men vissa mindre skiften odlas. Ingen jordbruksmark finns inom området för planerad förbifart.

Enligt SGUs brunnsarkiv finns inga dricksvattenbrunnar längs vägen. Öster om Masugnsbyn korsar vägen en grundvattenförekomst (SE749784-177042) med mycket goda uttagsmöjligheter (5-25 l/s) enligt SGU, och har fastställda miljö kvalitetsnormer. Förekomsten har god kvantitativ och kemisk status.

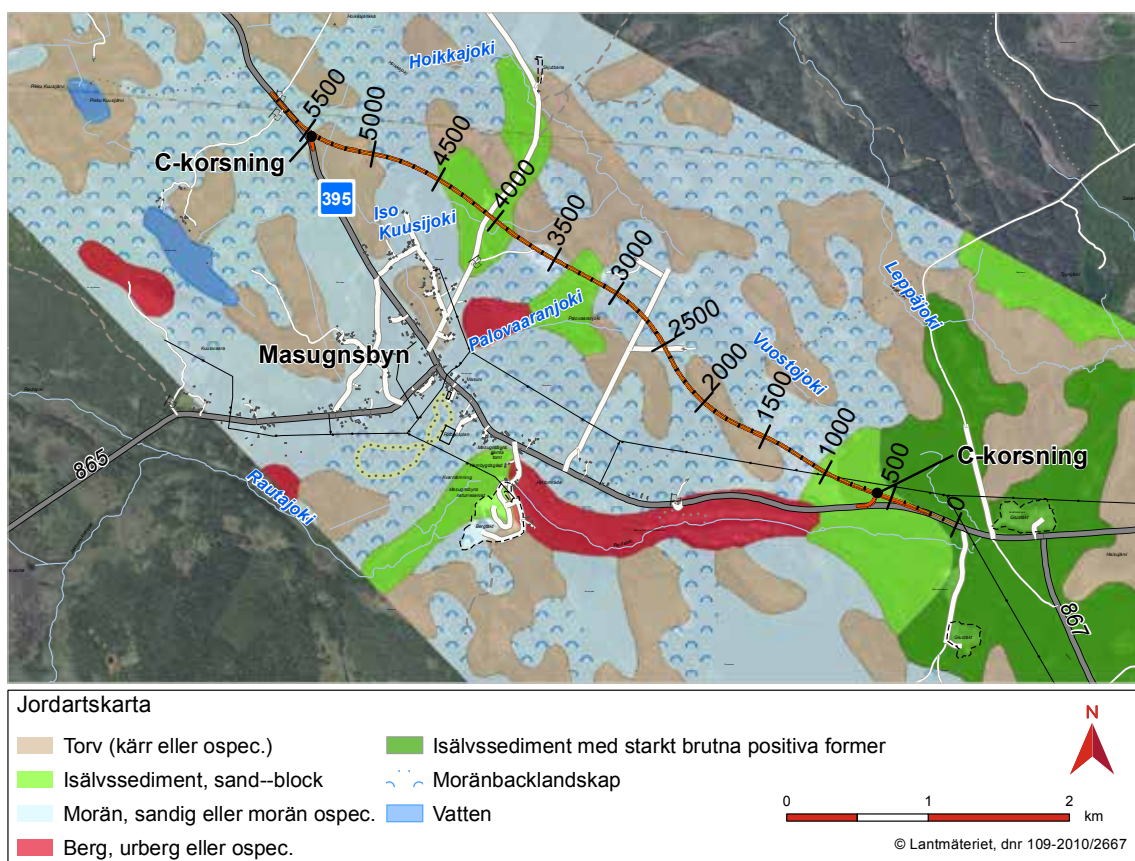
2.5 Geotekniska förutsättningar

Geotekniska förhållanden

Området där förbifart Masugnsbyn planeras består i huvudsak av växelvis skogs- och myrmark. Skogsmarken har hög blockhalt och består ytligt av växtjord, sand/silt och under detta fast lagrad sandmorän. Den relativa fastheten varierar från hög till mycket hög och grundvattnet finns på ca 1-3 m djup. Myrpartierna består av torv underlagrat av sandmorän, generellt torvdjup 0-3 m fram till slutet av sträckan, sektion 4/800-5/300 där djupet varierar från 3-5,5 m. Torvens mäktighet är ca 0-2 m fram till det stora myrpartiet vid slutet av sträckan, sektion 4/800-5/300. Grundvattenytan ligger ytligt på dessa myrpartier.

Byggnadstekniska förutsättningar

De byggnadstekniska förutsättningarna bedöms som generellt goda längs sträckan. Den stora myrmarken mot slutet av sträckan, sektion 4/800-5/300, är ett kritiskt område.



Figur 2.5 -1 Jordartskarta

2.6 Behov av förändringar

Förstudien för väg 395 delen Junosuando-Vittangi visade att bärighets och trafiksäkerhetsproblem kommer att uppstå längs väg 395 när malmtransporter från Kaunisvaara till Narvik påbörjas första kvartalet 2013.

På väg 395 genom Masugnsbyn blandas oskyddade trafikanter med övrig trafik. Detta medför brister i trygghet och tillgänglighet för dem som går och cyklar, särskilt för barn och äldre. Malmtransporterna kommer att innebära en stor ökning av trafiken, som kommer att pågå dygnet runt. Detta innebär ökade barriäreffekter, minskad trafiksäkerhet och tillgänglighet samt ökade bullerstörningar i bostäder längs vägen.

Ytstandard och bärighet kommer kraftigt att försämrats på väg 395 av den ökade tunga trafiken, vilket innebär att det krävs åtgärder i vägsystemet för att få ett fungerande transportsystem.

Som tänkbara åtgärdsalternativ i förstudien föreslogs upprustning av befintlig väg genom Masugnsbyn alternativt en ny förbifart som anläggs norr om Masugnsbyn. Detta projekt omfattar endast förbifarten, åtgärder genom Masugnsbyn är ett separat projekt.

2.7 Ändamål och projektmål

Ändamålet med vägplan förbifart Masugnsbyn är att:

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

Detta bidrar till en kostnadseffektiv och säker väg för både malmtransporter, övrig trafik och boende i Masugnsbyn.

Vägplanens samrådsunderlag (förstudien) har klarlagt problemsituationen och utgjorde underlag då Länsstyrelsens fattade beslut om betydande miljöpåverkan (2012-06-29).

I denna vägplan redovisas teknisk standard samt planförslag för förbifart Masugnsbyn. En miljökonsekvensbeskrivning för *Delen väg 395 förbifart Masugnsbyn*, BD-136235-395, har upprättats och godkänts av Länsstyrelsen 2014-01-27.

2.7.1 Projektmål inom MaKS

Här redovisas de projektmål som gäller för hela MaKS-projektet, och i dessa har transportpolitikens mål inarbetats.

De miljökvalitetsmål som är relevanta för projektet är Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Giffri miljö, Levande sjöar och vattendrag, Grundvatten av god kvalitet, Myllrande våtmarker, Levande skogar, Ett rikt odlingslandskap, God bebyggd miljö, Ett rikt växt- och djurliv. För mer information om övergripande mål och strategier, se samrådsunderlag.

Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Med utgångspunkt från det transportpolitiska målet har projektmålen grupperats under Funktion, Hänsyn och Ekonomi.

Funktion – Tillgänglighet

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

Projektmål Samhällsutveckling

En attraktiv boendemiljö och ett positivt företagsklimat har medfört ökade förutsättningar för att företag etableras och utvecklas och bidrar till den kommunala och regionala utvecklingen.

Projektmål Genomförandetid

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

Projektmål Funktion

Transportlösningarna fyller såväl näringslivets som övriga samhällets behov i närtid och möjliggör långsiktigt kostnadseffektiva och robusta gods- och persontransporter.

Hänsyn - Säkerhet, miljö och hälsa

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och ökad hälsa uppnås. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt.

Projektmål Klimat och resurseffektivitet

Söka klimatneutrala och resurseffektiva transportlösningar genom en ständig optimering av infrastruktur och transportteknik.

Projektmål God hälsa

Transportlösningar bidrar till människors goda hälsa tack vare ett tryggt samhälle, god boende- och levnadsmiljö och möjligheter till medinflytande längs sträckan Kaunisvaara–Malmbanan och Pajala med omnejd.

Projektmål Natur- och kulturmiljö

Natur- och kulturmiljö med höga värden i berörda områden ska så långt som möjligt bibehålla sina kvaliteter och ha förutsättningar för att utvecklas och synliggöras.

Projektmål Trafiksäkerhet

Både resenärer och boende har en säker trafikmiljö under såväl byggtid som drift av transportsystemet.

Ekonomi

Transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt lönsam och långsiktigt hållbar.

Projektmål Kostnad

Såväl investerings/åtgärds kostnad som drift- och underhållskostnad ska vara kostnadseffektiva och acceptabla på kort sikt.

Projektmål Samhällsekonomi

Åtgärderna ska vara samhällsekonomiskt effektiva och långsiktigt hållbara.

2.8 Hela utbyggnadsprojektet och projektets del i detta

Vägplan förbifart Masugnsbyn är en del av MaKS-projektet. Denna vägplan avser detaljutformning av förbifarten samt att definiera markbehovet. I avsnitt 2.1 beskrivs MaKS-projektet i sin helhet och förutsättningar för förbifarten.

2.9 Påverkan på Natura 2000-områden och andra riksintressen

Det befintliga vandringshindret i Hoikkajoki kommer att åtgärdas i projektet. En smådjurspassage anpassad för utter kommer att anläggas vid Hoikkajoki. Då skyddsåtgärder planeras vid vattendraget kommer åtgärderna för ny väg inte på ett betydande sätt påverka miljön i Natura 2000-området, varför ingen Natura 2000-prövning görs.

Inget av riksintressevärdena för natur- eller kulturmiljö påverkas av projektet. Dessa ligger söder om befintlig väg 395 i anslutning till Rautajokikanjonen och berörs inte av planerad verksamhet.

Ny väg kommer avskärma den nordligaste delen av riksintresset för rennärning, Tuorevaara. Då den delen av riksintresset redan är avskärmat av befintlig väg bedöms det att området inte brukas fullt ut av Laevas och Tarendö samebyar. Då endast en mindre del av riksintresset påverkas i en redan avskärmad del av riksintresset bedöms konsekvensen av en ny väg inte medföra påtaglig skada för riksintresset.

2.10 Planens överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler och miljö kvalitetsnormer

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

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

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

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

Hänsynsreglerna i 3, 4 och 5 §§ tillgodoses också genom att Trafikverket styr projektets materialanvändning och utförande, och åtar sig att genomföra de miljöskyddsåtgärder som krävs för att undvika skada på viktiga miljöintressen. Trafikverkets krav på kemiska produkter innebär att miljömässigt sämre alter-

nativ kontinuerligt fasas ut när bättre alternativ finns på marknaden, vilket är i linje med 4 § (produktvalsprincipen).

Hänsynsregel i 6§ (lokaliseringsprincipen) anger att platsen för en verksamhet ska väljas så att miljöpåverkan minimeras, vilket säkerställs genom Trafikverkets planeringsprocess. Miljöförhållandena på platsen har varit en faktor som beaktats när väglinjen har beslutats.

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

Miljökvalitetsnormer finns för närvarande för föroreningar i utomhusluft (SFS 2010:477), för vattenkvalitet i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554), för omgivningsbuller (SFS 2004:675) samt för olika parametrar i vattenförekomster (SFS 2004:660). Detta vägprojekt medför inte att några gällande miljökvalitetsnormer åsidosätts.

Miljökvalitetsnormen för utomhusluft berörs, men bedöms inte överskridas. Enligt nomogram i Vägverkets publikation 2001:128 ger årsmedeldygnstrafiken på sträckan ej upphov till att luftföroreningar överskrider miljökvalitetsnormerna och trafikmängden ligger långt under de värden där mer detaljerade beräkningar behöver övervägas.

Inga vatten där förordningen för fisk- och musselvatten ska tillämpas berörs. Normen för omgivningsbuller gäller vägar med betydligt högre trafikmängd.

Grundvattenförekomsten, invid Vuostojoki, har fastställda miljökvalitetsnormer. Projektet bedöms inte påverka förekomstens ekologiska eller kemiska status eftersom försiktighetsfått inarbetati utformningen av vägen (se miljökonsekvensbeskrivningen) samt att påverkan främst bedöms bli temporär i form av grumling under byggtiden.

3. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

3.1 Åtgärdsvalsstudier

Under hösten 2011 genomförde Trafikverket Åtgärdsval Kaunisvaara- Malmbanan och Pajala med omnejd. I detta projekt deltog företrädare för Trafikverket, Northland Resources AB, PEAB, Nordiska investeringsbanken, Svevia, Pajala kommun, Pajala utveckling AB, Gällivare kommun, Kiruna kommun samt Länsstyrelsen i Norrbottens län.

Under åtgärdsvalsprocessen blev det tydligt att de allmänna vägar som finns i området måste användas för att nå en fungerande transportkedja till år 2013 när gruvdriften kommer igång. En genväg mellan Kaunisvaara och Junosuando, förbifarter för bland annat Vittangi, samt upprustning av de befintliga vägarna, så att dispens för 90 tons fordon är möjlig, gav störst måluppfyllelse. I åtgärdsval benämns detta som Åtgärds paket 3.

3.2 Val av lokalisering

Förstudie

I förstudien studerades möjliga lösningar med hjälp av fyrstegsprincipen. Trafikverket gjorde bedömningen att en kombination av steg 1-4 åtgärder krävs för att tillgodose de transportpolitiska målen.

Två alternativ utreddes där alternativ 1 innebär att malmtransporterna passerar Masugnsbyn på befintlig väg och alternativ 2 innebär att en förbifart anläggs norr om Masugnsbyn. Utvärderingen visade på störst måluppfyllelse för projektet om samhället passerar på en förbifart. En förbifart kommer att avlasta både trafik- och boendemiljön genom samhället.

Trafikverket tog ställning till att projektet ska drivas vidare som vägplan enligt alternativ 2. En vägplan upprättas för anläggande av förbifart inom den korridor som togs fram i förstudien.

Vägplan

I förstudien definierades en korridor inom vilken den nya vägen kan ligga. Korridoren har sedan förfinats till en väglinje. Vid valet av väglinje har miljöförutsättningarna i området varit en del av beslutsunderlaget, tillsammans med t.ex. topografi, byggnadstekniska förhållanden och krav på vägens geometri (kurvor och lutningar).

Motivet för den valda väglinjen var att få en bra massbalans samt att undvika myrmarker så långt det var möjligt.

Skoterporten har placerats enligt förslag från samrådsmötet.

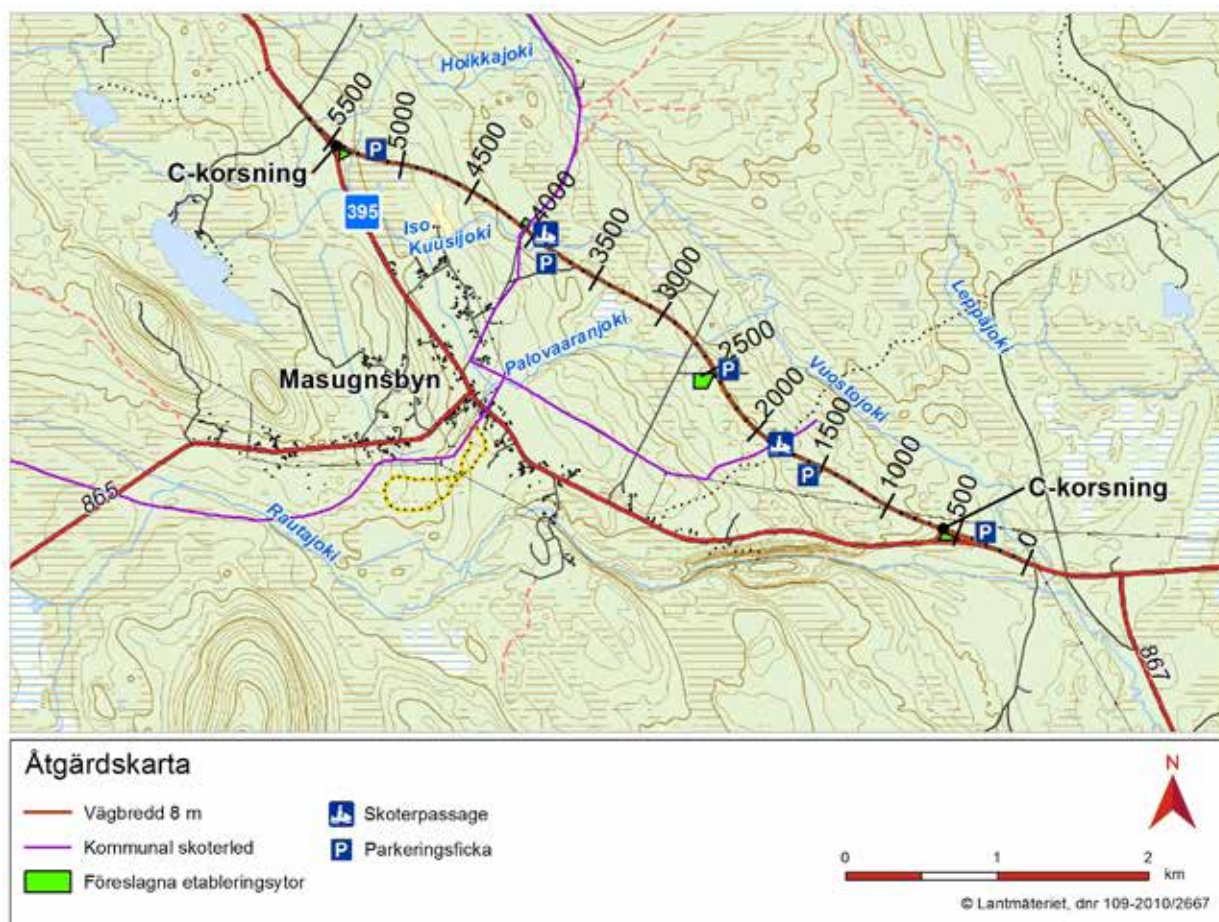
Etableringsytorna föreslås på platser med låga naturvärden och god bärighet och med god åtkomst från befintliga vägar.

3.3 Val av utformning

Utformning av vägen följer Trafikverkets krav för vägar och gators utformning (VGU). Trafikmängden på vägen är dimensionerande för vilken vägbredd och hastighet som väljs. Hänsyn har även tagits till förutsättningen att 90-tons malmtransporter ska trafikera vägen under överskådlig tid.

3.3.1 Vägplanens omfattning

Vägplanen behandlar väg 395 strax öster om Masugnsbyn för att sedan ansluta nordväst om Masugnsbyn på befintlig väg 395, se figur 3.3-1. Ombyggnaden startar i sektion 0/000 och sträckan avslutas i sektion 5/671, en sträcka på ca 5,7 km. Den nya vägens bredd blir 8,0 m på hela sträckan.



Figur 3.3-1 Vägplanens omfattning

3.3.2 Trafik

I trafikprognosen för 2015, där trafik som går på vägen när malmbrytningen är i full drift redovisas, bedöms trafiken uppgå till cirka 1030 fordon varav 515 utgörs av tung trafik. I den tunga trafiken inräknas de 90 ton tunga dispenserfordonen.

3.3.3 Typsektioner

Säkerhetszonen för väg 395 är utformad utifrån de krav som gäller för nybyggnation samt referenshastigheten 100 km/h och årsdygnstrafiken 895 ÅDT.

Med säkerhetszon menas det 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 släntnivå. Se även ritning typsektion 210T0401.

Beteckning	Sträcka	Referens hastighet	Körbana	Stödremsa	Sidoområde
Väg 395	0/000 - 5/671	100 km/h	8 m	0,25 m	Innerslänt 1:3-1:4, Ytterslänt 1:2.
Ansl. väg 395 mot C-korsning Väst	0/000 - 0/100	60 km/h	6,5-7,0 m	0,25 m	Innerslänt 1:3, Ytterslänt 1:2.
Ansl. väg 395 mot C-korsning Öst	0/000 - 0/400	60 Km/h	6,5-7,0 m	0,25 m	Innerslänt 1:3, Ytterslänt 1:2.

Tabell 1 Typsektioner

3.3.4 Plan- och profilstandard

Plan- och profilstandarderna för väg 395 är vald utifrån referenshastighet 100 km/h. Plan och profilstandard för C-korsningar är vald utifrån referenshastighet 80 km/h.

Beteckning	Minsta horisontalradie	Minsta konkava vertikalradie (m)	Minsta konvexa vertikalradie (m)	Största lutning längsled (%)
Väg 395	800	- 15 000	15 000	3,63
Anslutningsväg mot C-korsning Väst	70	-2 000	1 500	1,69
Anslutningsväg mot C-korsning Öst	80	-2 000	2 000	1,57

Tabell 2 Plan- och profilstandard

3.3.5 Korsningar och anslutningar

Två stycken nya anslutningar kommer att byggas mot den nya vägdragningen vid km 0/410 samt vid km 5/240. Båda anslutningarna utförs av typ C-korsningar. En typ C-korsning innebär en kanaliserad korsning med mittrefuger och separat körfält för vänstersvägande trafik. De nya C-korsningarna ansluts till allmän väg till Masugnsbyn.

Placeringar av C-korsningar har gjorts för att uppnå de krav som ställs gällande minsta horisontalradie i plan med avseende på hastighet, längd på vilplan innan korsningen och för att uppnå erforderliga siktkrav enligt VGU.

Längs sträckan finns förslag till ett antal nya enskilda anslutningar till skogsfas-

tigheter och några mindre befintliga korsande enskilda ägovägar. Dessa anpassas till höjden på färdig väg och utformas enligt ”Detalj enskilda anslutningar” illustrerad på typsektion 2 09 T 04 01, där även typ av anslutning (ex A2, A3, etc.) förklaras.

3.3.6 Geologi och geoteknik

Området där förbifart Masugnsbyn planeras består i huvudsak av växelvis skogs- och myrmark. Skogsmarken har hög blockhalt och består ytligt av växtjord, sand/silt och under detta fast lagrad sandmorän. Grundvattenytan ligger ytligt på dessa myrpartier.

För mer detaljerad beskrivning se Rapport Geoteknik.

3.3.7 Hydrologi och hydroteknik

För att säkerställa vägens livslängd och bärigheten är det viktigt att dräneringen av vägen fungerar. Ytvatten från vägen leds via nya vägdiken bort, via nya vägtrummor som läggs med jämna intervall samt i lågpunkter, till korsande diken.

Den nya vägen medför ökad belastning på existerande diken, dessa kommer därför att kontrolleras och åtgärdas vid behov. Det som kontrolleras är att diken och trummor fungerar d.v.s. har rätt lutning, att det inte är ansamlingar av material som hindrar vattnet samt att de är i nivå med diket. Vid passage av befintliga diken läggs nya vägtrummor.

Diken görs minst 0,3 meter under överbyggnad.

Enligt SGUs brunnsarkiv finns det inga dricksvattenbrunnar längs vägen.

En noggrannare inventering av enskilda brunnar ska ske under bygghandlingskedet. Grävda brunnar finns oftast inte registrerade hos någon myndighet. I brunnsarkivet finns i första hand borrhälsbrunnar i berg. Om enskilda brunnar påträffas ska hanteringen följa Trafikverkets publikation 2006:123 ”Dricksvattenbrunnar–hantering av mindre vattentäkter utmed vägar”.

3.3.8 Kollektivtrafik

Inga busshållplatser anordnas längs sträckan.

3.3.9 Gång och cykeltrafik

Inga speciella anordningar kommer att utföras för gång- och cykeltrafik längs sträckan. Eventuell gång- och cykeltrafik får ske i samtrafik med övrig trafik.

3.3.10 Broar och byggnadsverk

Enligt önskemål från boende i Masugnsbyn ska en ny rörbro anläggas under förbifarten vid km 3/830 för att möjliggöra en planfri passage för snöskotertrafik, se även förslagsskiss 2 41 K 20 80.

3.3.11 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått beskrivs också i miljökonsekvensbeskrivningen. Miljöförhållandena har varit en faktor som beaktats vid valet av lokalisering, se 3.2.

Vid projekteringen har massbalans eftersträvat. Alla massor som uppfyller kraven på material i olika delar av anläggningen återanvänds inom projektet.

Drifttiden

De mindre vattendragen går under vägen i trummor. Nya trummor i naturliga vattendrag läggs ner så att de inte utgör något vandringshinder för fisk.

Befintligt vandringshinder i Hoikkajoki åtgärdas. En smådjurspassage anpassad för utter (trumma) kommer att anläggas vid Hoikkajoki. Borttagande av vandringshindret och smådjurspassagen vid Hoikkajoki kommer att förbättra förutsättningarna för vandrande fisk och utter, vilket ses som en positiv konsekvens för vattendraget. Med planerade försiktighetsmått och skyddsåtgärder kommer åtgärderna inte på ett betydande sätt påverka miljön i Natura 2000-området vid Hoikkajoki och bedömningen görs att ingen Natura 2000-prövning krävs.

Vid projekteringen av vägen har ett så smalt vägområde som möjligt valts inom det utpekade naturvärdet, för att minska intrånget och påverkan på bl.a. rödlistade lavar. Ett förslag finns även att ett antal nedtagna trädstammar vid avverkningen (inom naturvärdet och vägområdet) kommer att flyttas och sparas just utanför vägområdet för att bibehålla och skapa nya levnadsmiljöer för växter och lavar. Detta är endast möjligt om berörda markägare ger sitt tillstånd

Byggtiden

Områden som har höga naturvärden enligt de inventeringar som genomförts, samt den utpekade kulturvägen och kulturlämningarna närmast vägen, ska skyddas mot påverkan under byggtiden. Dessa ska inhägnas och märkas ut under byggtiden för att undvika oavsiktliga skador. Ingen byggväg får anläggas på kulturvägen ("Järnets väg") eller den närliggande kavelbron.

I kommande anmälan om vattenverksamhet beskrivs förslag på skyddsåtgärder för att minska påverkan på vattendraget Hoikkajoki under byggtiden. Det kan komma att ställas villkor för vattenverksamheten. Dessa villkor kommer att arbetas in i bygghandlingarna.

Vid arbeten i närheten av boendemiljöer ska arbetena anpassas så att inte störningar sker vid olämpliga tider.

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

Under byggskedet hanteras en rad ämnen som vid olycka eller spill kan påverka mark och vatten negativt. Lokalisering och utformning av platser för tankning, förvaring och annan hantering av större mängder miljöskadliga produkter har stor påverkan på risken för en olycka med allvarliga konsekvenser.

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

3.4 Övriga väganordningar

3.4.1 Beläggning

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

3.4.2 Belysning

Ingen befintlig belysning förekommer vid punkterna där ny sträckning ansluts till befintlig.

Ny belysning anordnas vid anslutningar av den nya vägen till den befintliga vägen 395.-

Belysningskrav enligt VGU skall uppfyllas.

3.4.3 Driftvändplatser

Ej aktuellt för denna vägplan.

3.4.4 Parkerings- och uppställningsytor

Placeringen av parkeringsfickorna är planerade med hänsyn till att malmtransporterna ska kunna ställas vid sidan av vägen om det skulle krävas stopp i produktionskedjan.

Utformningen av parkeringsfickorna är anpassade till de dispensfordon som kommer trafikera sträckan. Se typsektion 2 09 T 04 01.

Parkeringsfickorna görs större än vad som är standard. Olika storlekar på parkeringsfickor har studerats med tanke på de stora fordonen. Placeringen har valts med tanke på väggeometri (inte i uppförsbacke eller där sikten är dålig) och markslag (hellre på fastmark än på myr).

3.4.5 Rastplatser

Ej aktuellt för denna vägplan.

3.4.6 Räcken

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

När det föreligger hög risk vid avkörning, vid t.ex. högspänningsledning och raviner mm väljs högkapacitetsräcken med kapacitetsklass min H2.

3.4.7 Skyltar och signaler

Ny skyltning utförs på den nya vägsträckan. Befintliga skyltar som påverkas av förändrade korsningar flyttas och byts ut vid behov.

3.4.8 Vägmarkeringar

Vägmarkering utförs med mitt- och kantlinjer längs hela sträckan. Mittlinjen utförs räfflad.

3.5 Andra åtgärder och anordningar

3.5.1 Enskilda anslutnings- och parallellvägar

Om spärrning av utfart blir aktuell fattas ett särskilt beslut om spärrning av väghållningsmyndigheten enligt 40 § väglagen.

Övriga enskilda anslutningar mot väg 395 anpassas mot den nya vägens plan och profil.

Föreslagna ersättningsvägar och förändringar av anslutningar illustreras på illustrationskarta och ger berörda fastigheter en säker möjlighet att ansluta till allmän väg.

Formalia kring hantering av enskilda vägar redovisas i kapitel 4.3.3.

3.5.2 Jord och luftledning

Flyttningar eller kompletteringar av, el, opto eller teleledningar kan komma att behövas. Ledningar som ligger inom det befintliga vägområdet är ledningsägarans ansvar.

Längs sträckan finns korsande ledningar i vägområdet.

3.5.3 Kompensationsåtgärder

Infrastrukturåtgärder innebär alltid ingrepp i landskapet i någon form. När hänsyn och skyddsåtgärder inte är tillräckliga för att undvika eller lindra skada kan det finnas skäl att överväga kompensationsåtgärder. Syftet är att miljökväliten inte ska minska ur ett helhetsperspektiv.

Inga kompensationsåtgärder är föreslagna längs sträckan.

3.5.4 Gestaltning

Enligt väglagen ska en estetisk utformning eftersträvas vid väghållning. Lagen säger också att hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden samt natur- och kulturvärden.

Ett gestaltungsprogram har tagits fram. Landskapet bedöms relativt okänsligt. Generella hänsyn som gäller i hela MaKS-projektet tas och arbetas in vid projekteringen.

4. Konsekvenser av förslaget

4.1 Trafiktekniska konsekvenser

4.1.1 Överensstämmelse med de transportpolitiska målen

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

4.1.2 Restid/komfort

De föreslagna åtgärderna i vägplanen medför förbättrade körförhållanden. Förbifarten breddas jämfört med befintlig väg och ges en jämn vägyta vilket medför god komfort för samtliga fordonstrafikanter. Vägens förbättrade standard kan även ge en mindre restidsförkortning.

4.1.3 Framkomlighet

Förbifarten medför att genomfartstrafiken får ökad framkomlighet. Dels förkortas väglängden och dels kan en högre hastighet tillåtas på förbifarten när den inte går genom bebyggelse. Förbifarten ger goda omkörningsförhållanden.

4.1.4 Trafiksäkerhet

En förbifart ökar trafiksäkerheten för samtliga trafikslag i Masugnsbyn genom att malmtransporterna och genomfartstrafiken flyttas över till förbifarten. Trafikflödet minskar och därmed även olycksrisken. Trafiksäkerheten på förbifarten blir god eftersom den kan ges en god vägutformning och korsningar mot allmänna vägar blir säkra.

Inga busshållplatser kommer att anläggas på sträckan utan av- och påstigning sker inne i Masugnsbyn.

4.1.5 Trafikantupplevelser och trafikantservice

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

För trafikanterna innebär förbifarten att färden längs väg 395 blir mindre varierad, då vägen inte längre passerar genom Masugnsbyn.

4.1.6 Överensstämmelse med planer

Projektet strider inte mot de gällande översiktsplanerna. Inga detaljplaner finns framtagna över området för förbifarten.

4.2 Miljökonsekvenser

Nollalternativet innebär en bedömd framtida situation om inte projektet genomförs, och ett sådant alternativ ska beskrivas i en miljökonsekvensbeskriv-

ning. Nollalternativet innebär att den framtida trafiken går på befintlig väg. I nollalternativet kommer störningar och barriäreffekter längs vägen att öka betydligt i och med den ökade trafiken. De boende längs vägen får måttliga till stora konsekvenser. Stora konsekvenser uppkommer för rennäringen. För övriga miljöaspekter blir konsekvenserna små i nollalternativet. Miljökonsekvenserna av nollalternativet var en viktig faktor vid valet att välja en förbifart.

Miljökonsekvenserna nedan gäller vägplanens sträckning. De beskrivs mer ingående i miljökonsekvensbeskrivningen.

Nybyggnad av väg medför en lokalt relativt stor påverkan på landskapsbilden. Vägen kommer till största delen att gå genom ett slutet landskap utan bebyggelse och syns inte på avstånd. Därför bedöms konsekvenserna för landskapsbilden bli små.

Den nya vägen innebär ett intrång i naturmiljön där den dras fram. Omkring Hoikkajoki vid väg 395 i västra delen av sträckan, där naturvärdena är höga, blir konsekvenserna måttliga. Denna lokala påverkan bedöms ändå ha liten betydelse för naturvärdena i stort eftersom endast en mindre andel av det värdefulla naturområdet berörs.

Naturvärdet är även växtplats för flera rödlistade lavar, där vissa ytor tas i anspråk för väg och vägområde. Lavarna bedöms fortfarande kunna finnas kvar i området då vägens markanspråk är begränsat, påverkan lokal och att lavarna förekommer förhållandevis allmänt och spritt inom hela det inventerade området. För att minimera och begränsa eventuell påverkan på rödlistade lavar utförs vissa skyddsåtgärder. Vid projekteringen av vägen har ett så smalt vägområde som möjligt valts, för att minska intrånget i naturvärdet. Ett förslag finns även att ett antal nedtagna trädstammar vid avverkningen (inom naturvärdet och vägområdet) kommer att flyttas och sparas just utanför vägområdet. Detta är endast möjligt om berörda markägare ger sitt tillstånd, där Trafikverket kommer att föra en dialog med markägarna.

Utanför de utpekade områdena med höga naturvärden blir konsekvenserna för naturmiljön små.

I vattendraget Hoikkajoki kommer det befintliga vandringshindret att åtgärdas och en smådjurspassage anpassad för utter kommer att förläggas i anslutning till vattendraget. Ytterligare skyddsåtgärder kommer redovisas i den anmälan om vattenverksamhet som lämnas in till länsstyrelsen.

För vattendragen Palovaaranjoki och Iso Kuusijoki kommer inga anmälningar för vattenverksamhet att tas fram. Utifrån fältbesöket samt bäckarnas karaktär (storlek och utformning) och deras ekologiska förutsättningar görs bedömningen att dessa inte behöver anmälas och att inga smådjurspassager anpassade för utter är nödvändiga (Licab 2013).

Eventuell urgrävning av torv i västra delen av sträckan bedöms innebära en lokal markavvattning. För våtmarkens växt- och djurliv innebär åtgärden en trolig påverkan under anläggningsfasen, främst i form av sänkning av grundvatt-

net. Långsiktigt bedöms grundvatten kunna röra sig fritt genom väggkroppen då denna troligtvis utgörs av sprängsten. En mindre och bestående avsänkning av grundvattnet i vägens närhet kan dock inte uteslutas. Området är kraftigt dikat och inga högre naturvärden finns kring den aktuella våtmarken. Ingen nydikning sker och befintliga diken används. Konsekvenserna för vattenmiljö och naturvärden bedöms som små. Eftersom ingen nydikning eller rensning av naturliga vattendrag sker görs bedömningen att ingen anmälan om vattenverksamhet eller tillståndprövning krävs.

Störningar och barriäreffekt från trafik bedöms medföra endast små konsekvenser för naturmiljö och friluftsliv. Skoterleden flyttas till en trafiksäker planskild korsning nordväst om byn samt att en skoterpassage anläggs i öster. Tillgängligheten för skotertrafik längs leden blir då lika som i nollalternativet.

De kavelbroar, kolbottnar och fångstanläggningen som påträffades vid utredningen 2013 har sina mittpunkter ca 40-200 m meter från det nya vägområdet och påverkas därmed inte. Den södra kavelbron, närmast vägområdet, som påträffades vid utredningen 2013 ligger dock ca 4 m in i det nya vägområdet. Avståndet mellan kavelbron och planerad yttre väggkant är ca 14 m. Eftersom de yttre delarna av vägområdet utgör säkerhetszon där inget av själva vägbygget sker påverkas därmed inte kavelbron av något fysiskt intrång vid byggandet. Avverkning inom vägområde kommer dock att ske. Den kulturhistoriska vägen ("Järnets väg") kommer korsas tvärs av nya vägen för att minimera intrånget. Konsekvenserna för kulturmiljön blir små med planerade skyddsåtgärder, då endast en lämning berörs och inget fysiskt intrång görs..

I den nya vägens närhet saknas bebyggelse. Inga riktvärden för buller överskrids.

Rennäringen drabbas av barriäreffekter och intrång i mark som kan användas till renbete. Intrånget är litet och ger små konsekvenser. Sammantaget med de kumulativa effekterna av MaKS-projektet och annan markanvändning bedöms dock konsekvenserna för rennäringen bli stora.

Konsekvenserna för vattenresurser samt jord- och skogsbruk bedöms bli små. I och med att hänsyn tas och trafiksäkerhetshöjande åtgärder genomförs görs bedömningen att inga särskilda skyddsåtgärder krävs avseende grundvattenförekomsten och ingen risk bedöms föreligga för grundvattenförekomstens status.

Projektet medför en omfattande masshantering. Konsekvenserna bedöms i detta läge bli måttliga på grund av överskott av jord- och torvmassor och stort behov av bergmaterial. Det är inte troligt att några förorenade massor behöver hanteras inom planen. Inga viktiga grus- eller bergresurser berörs heller.

Under byggtiden kan friluftsliv och rennäring komma att störas. Tillfällig grumling uppstår i vattendragen. Med vidtagna försiktighetsåtgärder bedöms konsekvenserna under byggtiden bli små.

Om strandskydd, biotopskydd och 12:6-samråd

Anläggningen av trummor samt byten av trummor innebär endast en tillfällig påverkan på strandmiljöerna kring berörda trumlagena. Projektet strider därför inte heller mot strandskyddets syften vad gäller djur- och växtliv eller allmänhetens tillträde till stränder. Fastställelsebeslutet inkluderar prövning enligt bestämmelser om strandskydd.

Inga områden som omfattas av generellt biotopskydd påverkas av planen.

Rödlistade arter kan komma att påverkas. Förslag på skyddsåtgärd finns, där Trafikverket samråder med berörda markägare om deras tillstånd. MKB för vägplan ersätter 12:6-samråd för rödlistade arter. Samråd enligt miljöbalken 12:6 för väsentlig ändring av naturmiljön behöver inte göras för andra åtgärder inom vägområde som fastställs.

4.3 Markanspråk och konsekvenser för pågående markanvändning

Nybyggnationen berör i huvudsak skogsmark. Totalt kommer det nya vägområdet att utgöras av en yta i storleksordningen 26,4 ha. Denna yta fördelas på ca 21,8 ha skogsmark och 4,6 ha impediment.

4.3.1 Vägområde för allmän väg

Vägområdet för allmän väg i vägplanen omfattar förutom själva vägen utrymme för de väganordningar som redovisas i kapitel 3. Dessutom ingår i vägområdet en kantremsa på båda sidor om vägen som är 2 meter i skog.

Kantremsan behövs för att underlätta framtida drift och underhåll av vägen. Den ger utrymme åt bortplogad snö och minskar risken att trädrötter växer in i vägkroppen och skadar den. I skogsmark bidrar kantremsan också till bättre säkerhet då sikten gynnas. Dessutom torkar vägytan snabbare och mindre löv, barr och grenar hamnar på den.

I vägområdet ingår även det utrymme som krävs för vägens säkerhetszon. Med säkerhetszon menas det område utanför stödremsan vid sidan om vägbanan som ska vara fritt från fysiska hinder i form av fasta oeftergivliga föremål. I det fall säkerhetszonen är bredare än utrymmet för vägen med dess väganordningar samt kantremsa går arbetsplanens vägområdesgräns vid gränsen för säkerhetszonen och ingen extra kantremsa läggs till.

På plankartorna framgår befintligt och nytt vägområde. Det är det tillkommande vägområdet som är angivet i fastighetsförteckningens arealberäkning, det vill säga det som ligger utanför det befintliga vägområdet för allmän väg. Nytt vägområde för allmän väg enligt denna vägplan omfattar totalt ca 21,2 ha.

Vägområde för allmän väg med vägrätt

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av en upprättad och fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller

utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in.

Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om man inte har träffat någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada. Värdetidpunkten för intrånget är den dag då marken togs i anspråk. Den slutliga ersättningen räknas upp från dagen för ianspråktagandet med ränta och index tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol.

Vägområde inom detaljplan

Denna vägplan berör ingen detaljplan.

Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt

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

Väghållaren har, inom markerat område för inskränkt vägrätt, endast rätt att rensa befintliga diken samt röja runt naturliga vattendrag. I övrigt får markägaren använda marken så länge som denna användning inte medför negativ påverkan på vägens eller väganordningens utformning eller funktion.

I vägplanen redovisas områden med inskränkt vägrätt omfattande totalt cirka 5,2 ha. Förslag på inskränkt vägrätt som redovisas på plankartorna är befintliga diken som ligger inom vägområdet.

Följande fastigheter berörs av inskränkt vägrätt:

Kiruna Masugnsbyn 1:1, Kiruna Masugnsbyn 2:15, Kiruna Masugnsbyn 3:2, Kiruna Masugnsbyn 3:3, Kiruna Masugnsbyn 3:4, Kiruna Masugnsbyn 4:3, Kiruna Masugnsbyn 4:8, Kiruna Masugnsbyn 5:2, Kiruna Masugnsbyn 5:3, Kiruna Masugnsbyn 11:1, Kiruna Masugnsbyn 13:2, Kiruna Masugnsbyn 13:10, Kiruna Masugnsbyn 13:12, Kiruna Masugnsbyn 15:1, Pajala Junosuando 5:70.

Vägområde för allmän väg med inskränkt drift

Vid sektion ca 3/800 - 3/900 kommer en skoterpassage att anläggas. Områdena för anslutningarna mellan skoterpassagen och skoterleden tas i anspråk som nytt vägområde med inskränkt drift. Inskränkt drift innebär i detta projekt att anslutningarna inte kommer att snöröjas av väghållaren.

4.3.2 Område med tillfällig nyttjanderätt

I vägplanen föreslås att ca 3,6 ha mark tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Dessa områden har markerats på plankartor. Området/områdena kommer att användas för informationstavlor, arbetsområde för etableringsytor och byggvägar. Nyttjanderätten ska gälla under byggnadstiden till och med godkänd slutbesiktning av projektet i sin helhet. Marken kommer att återställas innan den återlämnas.

4.3.3 Område för enskild väg

Enskilda vägar ingår inte i fastställelsebeslutet för vägplanen utan hanteras i en särskild lantmäteriförrättning där det slutliga läget bestäms. Vaghållaren söker och står för kostnader för förrättning enligt anläggningslagen. Ersättningsfrågorna hanteras i enlighet med 58-60 samt 66 §§ väglagen.

Förslag till förändring av enskilda vägar illustreras på illustrationskartorna. I denna vägplan bedöms inga förrättningar behöva sökas.

4.3.4 Förändring av allmän väg

Vägförslaget innebär att de delar av väg 395 som inte sammanfaller med den nya vägsträckningen utgår ur allmänt underhåll (se sektion 0/120 - 0/400 på plankarta 2 09 T 05 01 samt sektion 5/250 - 5/360 på plankarta 2 09 T 05 05).

Vägdelar som kommer att utgå ur allmänt underhåll och som är markerade att rivs (se illustrationkartor) återställs till naturmark liknande omgivande mark. Marken återgår till markägaren. Ca 0,6 ha mark återgår till markägarna där befintlig väg rivs.

5. Genomförande och finansiering

5.1 Formell hantering

Denna vägplan kommer att hållas tillgänglig för granskning och genomgå fastställelseprövning. Under granskningstiden kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett utlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att väghållningsmyndigheten reviderar vägplanen. De sakägare som berörs av revideringen kommer då att kontaktas och får ta del av ändringen. Är revideringen omfattande kan ny granskning behöva göras.

Vägplanen och utlåtandet översänds till Länsstyrelsen som yttrar sig över vägplanen. Därefter begärs fastställelse av vägplanen.

De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat utlåtandet. Efter denna så kallade "kommunikation" kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen.

När beslut att fastställa vägplanen tas kommer beslutet att kungöras. Beslutet kan överklagas till regeringen. Vägplanen vinner laga kraft om ingen överklagar fastställelsebeslutet inom tiden för överklagande.

Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur vägplaner ska granskas och fastställas regleras i 17-19 §§ väglagen och 15-27 §§ vägförordningen.

5.1.1 Fastställelsebeslutets omfattning

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på plankartorna samt de villkor som tas upp i beslutet.

5.1.2 Rättsverkningar av fastställelsebeslutet

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Väghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Väghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt.
- Väghållaren erhåller också en tidsbegränsad nyttjanderätt (tillfällig nyttjanderätt) till mark eller utrymme i samband med byggandet av vägen för t.ex. tillfälliga upplagsplatser. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.
- Fastställelsebeslutet inkluderar prövning enligt bestämmelser om strandskydd.

5.2 Genomförande

Trafikverket är ansvarig för såväl planeringen som genomförandet och handläggandet av marklösenfrågor, detaljprojektering och byggande, inklusive upphandling av olika konsulter och entreprenörer.

Formell handläggning av vägplanen kommer att ske under hösten och vintern 2013. Under förutsättning att vägplanen vinner laga kraft är nybyggnationen planerad att starta våren 2014.

5.2.1 Fastighetsrättsliga frågor

När vägplanen vunnit laga kraft ger den vägbyggaren rätt att ta mark i anspråk med vägrätt enligt 30 § väglagen (1971:948).

Mark i närheten av vägen, som har avsatts för tillfälliga behov i samband med byggandet av vägen, får tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt enligt 35 § samma lag.

Markanspråk redovisas på plankartorna. Fastighetsägare och arealer redovisas i fastighetsförteckningen.

5.2.2 Bygghandling

Arbetet med bygghandlingen kommer att påbörjas under hösten 2013 och beräknas slutföras under vintern 2013-2014.

5.2.3 Dispenser och tillstånd

Under vägplanens framtagande har följande behov av tillstånd och dylikt identifierats. Ytterligare tillstånd/anmälningar etc. kan komma att identifieras i

senare skeden. Listan ska således inte betraktas som heltäckande.

- Ingen Natura 2000-prövning bedöms nödvändiga för Hoikkajoki eller vattendragen, då risk för negativ påverkan av betydelse på naturmiljön inte bedöms föreligga.
- Trumläggningen i vattendraget Hoikkajoki, kommer att anmälas som vattenverksamhet. Inga anmälningar eller anpassningar för utter bedöms nödvändiga för vattendragen Palovaaranjoki och Iso Kuusijoki.
- Dispens från artskyddsförordningen bedöms inte föreligga då inga arter som är skyddade enligt artskyddsförordningen har påträffats i naturinventeringarna samt att låga värden för fågellivet konstaterats.
- Eftersom ingen nydikning eller rensning av naturliga vattendrag sker vid den berörda våtmarken vid Hoikkajoki görs bedömningen att ingen anmälan om vattenverksamhet eller tillståndsprövning för markavvattning krävs
- Täkter och uppläggning av massor samt eventuella andra följdverksamheter av projektet kan kräva anmälan eller samråd enligt miljöbalken. Detta sköts av entreprenören. Om förorenade massor påträffas ska de anmälas till tillsynsmyndigheten enligt 10 kap 11 § miljöbalken.

5.2.4 Produktion

Bygghandlingen innehåller de tekniska handlingar som krävs för att man ska kunna bygga vägen. Innan produktionen startar informeras alltid de berörda. Entreprenaden kan starta när vägplanen har fastställts och vunnit laga kraft.

Ett vägbygge innehåller flera av eller alla följande arbetsmoment:

- Platsbesök och etablering
- Trädfällning, röjning
- Terrassering (jordschakt, urgrävning, fyllning)
- Ledningsomläggningar
- Fyllning överbyggnadsmaterial
- Markförstärkningsarbeten (till exempel erosionsskydd och tryckbank)
- Räcken, bullerplank/vall
- Beläggningsarbeten
- Skyltning, linjemålning

Vid ett vägbygge måste ofta stora mängder jord och bortsprängt berg transporteras. Transporter inom ett arbetsområde eller till och från vägbygget kan ske på flera olika sätt, till exempel med truckar och lastbilar av olika storlek.

Trafikföring under byggnadstiden

Arbetet kan komma att innebära inskränkningar i framkomligheten i anslutning till vägplaneområdet, men i huvudsak kommer arbetet att ske utanför nuvarande vägbana.



Figur 5.2-1 Föreslagna åtgärder från förstudien

Under byggtiden kommer väg 395 att vara öppen för allmän trafik. Malmtransporter med dispens för 90-tonsfordon kommer att gå kontinuerligt mellan Kaunisvaara och omlastningsstationen i Pitkäjärvi utanför Svappavaara. Antalet lastbilar ökar successivt under år 2013 samt 2014 för att år 2015 nå full produktion.

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

5.2.5 Kontroll och uppföljning

Den miljöhänsyn och föreslagna skyddsåtgärder som tas upp i denna vägplan överförs till projektets bygghandling. En checklista-miljö tas fram för att säkerställa att åtgärder från MKB förs vidare till vägplan, bygghandling och byggskede.

Tillsammans med Trafikverkets generella och objektspecifika miljökrav utgör de miljökraven som ställs i projektet. Uppföljning av dessa krav sker genom entreprenörens egenkontroll, på byggmöten samt vid slutbesiktning.

En noggrannare inventering av enskilda vattentäkter ska ske under bygghandlingsskedet, så att planerade åtgärder ej påverkar vattentillgångar eller vattenkvalitet negativt. Provtagning i eventuella brunnar ska ske innan arbeten påbörjas och efter ombyggnad. Påverkan på vatten ska förebyggas. Om arbetena medför försämrad vattenkvalitet ska detta åtgärdas. Hanteringen kommer att följa Trafikverkets publikation 2006:123 "Dricksvattenbrunnar – hantering av mindre vattentäkter utmed vägar".

Småviltspassage anpassad för utter ska kontrolleras för att säkerställa dess funktion. Viltolyckor och renpåkörningar kommer följas upp. Någon övrig effektorienterad uppföljning anses inte vara motiverad, då de förväntade miljökonsekvenserna är små.

5.2.6 Samhällsekonomi

I förstudien gjordes en jämförelse mellan alternativ 1, att endast åtgärda befintlig väg och alternativ 2, att anlägga en förbifart samt att göra åtgärder i Masugnsbyn centrum. Den jämförelsen visade att alternativ 2 hade större måluppfyllelse enligt fyrstegsprincipen.

Jämförelsen som gjordes mellan alternativ 1 och 2 visar att alternativ 2 är mer samhällsekonomiskt lönsamt om malmtransporterna sker med 60 tonsfordon. Lönsamheten blir marginell om malmtransporterna utförs med 90 tonsfordon. Lönsamheten ökar om antalet tunga fordon blir fler på förbifarten.

Vägförkortningen för alternativ 2 beräknades bli 0,5- 1,3 km, beroende på var förbifarten skulle komma att anläggas inom korridoren se figur 5.2-1. Det slutliga planförslaget innebär en vägförkortning på ca 0,5 km. Det för med sig nytta i form av restidsvinster, minskade transportkostnader och minskade utsläpp.

Andra effekter ska även vägas in som inte går att prissätta. Positiva effekter om förbifarten anläggs är att boendemiljön blir bättre i Masugnsbyn. Negativa effekter är att den nya förbifarten blir en ny barriär i landskapet för renskötseln och för vilda djur, samt att den tar mark i anspråk. Det finns risk att förbifarten blir ogynnsam för näringslivet i Masugnsbyn.

5.3 Finansiering

Projektet finansieras genom Trafikverkets nationella plans bärighetsanslag.

Den kalkylerade totalkostnaden för detta vägprojekt uppgår till cirka 77 Mkr enligt 2012 års prisnivå.

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

6. Källor

6.1 Tryckta referenser

Enetjärn Natur. 2012. Utredning, inventering och bedömning av påverkan på fåglar inför förväntad trafikökning på befintlig väg. Rapport daterad 2012-11-30.

Enetjärn Natur. 2012. Inventering och bedömning av naturvärden längs befintlig väg. Rapport daterad 2012-12-10.

Länsstyrelsen i Norrbottens län. 2013. Meddelande om resultat från särskild arkeologisk utredning med anledning av Trafikverkets planerade åtgärder på väg 395, Pajala och Kiruna kommun, Norrbottens län. Diarienummer 431-322-2013. 2013-06-28.

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

Trafikverket. 2011. Handbok Miljökonsekvensbeskrivning för vägar och järnvägar, metodik. Publ. 2011:090.

Trafikverket. 2012. Förstudie, Projekt malmtransporter Kaunisvaara – Svappavaara, Väg 395 delen Junosuando – Vittangi. Beslutshandling 2012-09-10.

Trafikverket (LICAB AB). 2013. PM Utredning, inventering och bedömning av naturvärden, Förbifart Masgnsbyn.

Trafikverket (LICAB AB). 2013. PM Inventering och bedömning av fågelfaunan, Förbifart Masgnsbyn.

Vectura. 2012. PM Förutsättningsanalys Rennäring.

Vectura. 2012. PM Förutsättningsanalys Vilda djur.

Vectura. 2012. PM Förutsättningsanalys Torne och Kalix Älvsystem.

6.2 Elektroniska referenser

Kiruna kommun. Skoterledskarta. Hämtad mars 2013. <http://www.kommun.kiruna.se/upload/1138/Nya%20ledkartan%202010.pdf>

Länsstyrelsen. GIS-data: gis.lst.se/lstgis/

Sogsstyrelsen. GIS-data om skogliga natur- och kulturvärden:

Riksantikvarieämbetet Fornsök: www.fmis.raa.se/cocoon/fornsok/search.html

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

Vattenkartan, miljökvalitetsnormer för vatten: www.viss.lansstyrelsen.se/MapPage.aspx

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



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4
Telefon : 0771-921921, Texttelefon: 0243-750 90

www.trafikverket.se