

PLANBESKRIVNING

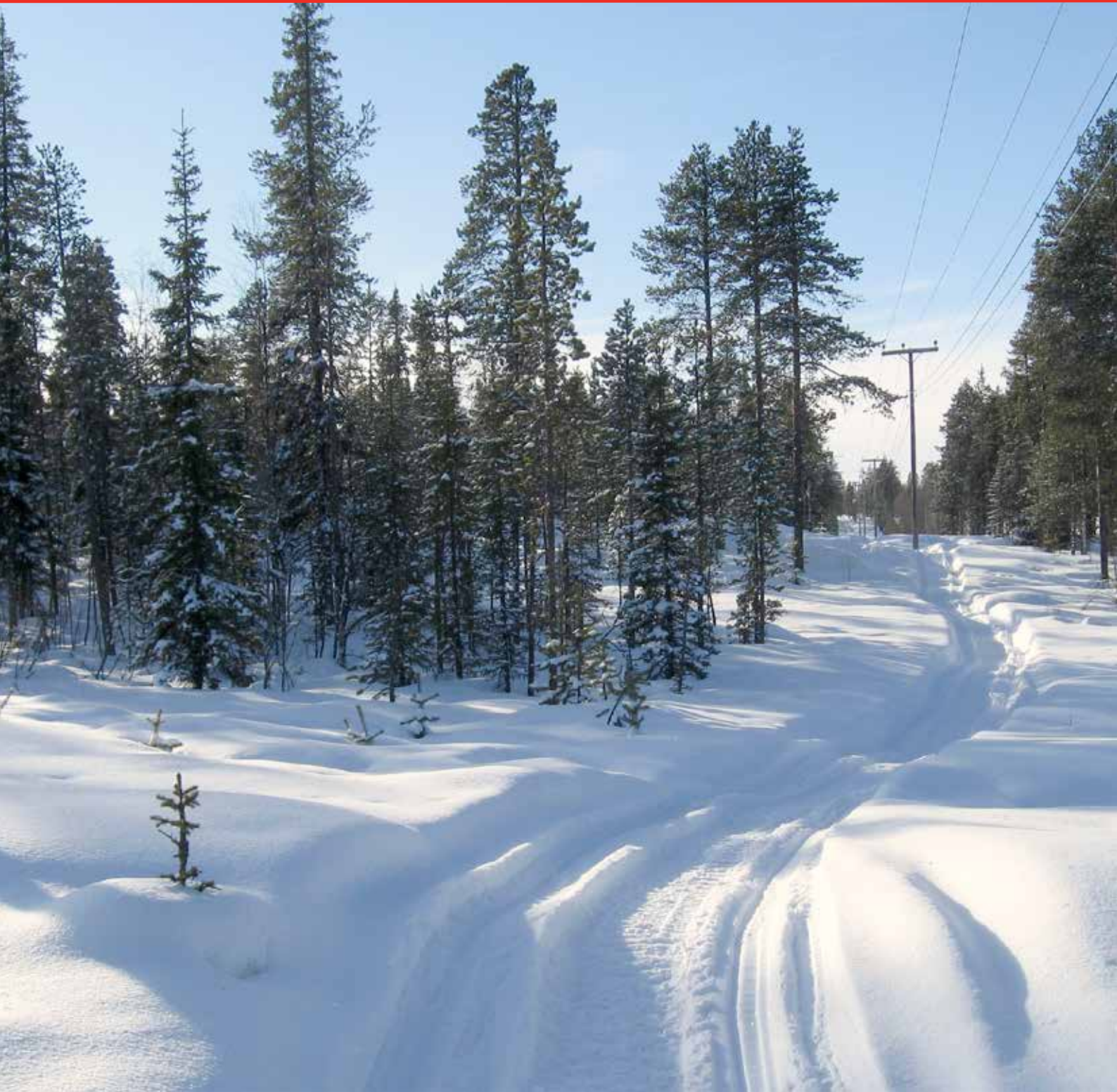
Projekt Malmtransporter, Kaunisvaara–Svappavaara Vägplan Delen väg 395 Förbifart Vittangi

Kiruna kommun, Norrbottens län

Objekt: BD-133546-395 TRV 2012/66248

Datum 2013-09-30

GRANSKNINGSHANDLING



Titel: Granskningshandling Vägplan Förbifart Vittangi

Utgivningsdatum: 2013-09-30

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Kenneth Enbom, Trafikverket

Uppdragsansvarig: Thomas Sällström, Vectura

Tryck: HS-Copy, Luleå

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

Innehåll

1. Sammanfattning	5
2. Bakgrund, förutsättningar, ändamål och projektmål	6
2.1 Bakgrund och förutsättningar	6
2.2 Nuvarande förhållanden.....	11
2.3 Riksintressen och Natura 2000.....	14
2.4 Miljöförutsättningar	15
2.5 Geotekniska förutsättningar	16
2.6 Behov av förändringar	18
2.7 Ändamål och projektmål.....	18
2.8 Hela utbyggnadsprojektet och projektets del i detta.....	21
2.9 Påverkan på Natura 2000-områden och andra riksintressen.....	21
2.10 Planens överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler och miljö kvalitetsnormer.....	21
3. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv	23
3.1 Åtgärdsvalsstudier	23
3.2 Val av lokalisering.....	23
3.3 Val av utformning.....	24
3.4 Övriga väganordningar	29
3.5 Andra åtgärder och anordningar	30
4. Konsekvenser av förslaget	31
4.1 Trafiktekniska konsekvenser	31
4.2 Miljökonsekvenser.....	32
4.3 Markanspråk och konsekvenser för pågående markanvändning	34
5. Genomförande och finansiering	36
5.1 Formell hantering.....	36
5.2 Genomförande	37
5.3 Finansiering	40
6. Källor	41
6.1 Tryckta referenser.....	41
6.2 Elektroniska referenser.....	41

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 nått full produktion år 2015. Northland Resources AB och deras underentreprenör Clifton Mining har fått dispens att köra fordon som väger 90 ton på sträckan mellan Kaunisvaara-Svappavaara.

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

Förstudien för Vittangi by visade att buller- och trafiksäkerhetsproblem kommer att uppstå genom samhället när Northlands gruva nått full produktion år 2015 och tillhörande malmtransporter kör längs väg 395 och väg E45. Förstudien visade även på att malmtransporterna kan passera Vittangi antingen på befintlig väg eller så kan en ny förbifart anläggas söder om Vittangi. Anläggande av en förbifart gav störst måluppfyllelse.

Länsstyrelsen beslutade den 22 augusti 2012 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Beslutet om betydande miljöpåverkan innebär att planen drivs vidare som planläggningstyp 3 enligt Trafikverkets planläggningsprocess.

Denna vägplan avser ny förbifart söder om Vittangi. Vägplanområdet utgörs av en 300-500 m bred korridor från km 0/228 på väg 395, öster om Vittangi, till km 6/253 på väg E45. Syftet med vägplanen är bland annat att ge vägghållaren tillstånd att bygga vägen samt att ge markåtkomst med vägrätt.

Vägen korsar Puolisjoki, som ingår i Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem. Markerna kring Puolisjoki har mycket höga naturvärden enligt genomförda inventeringar.

Renskötsel bedrivs av Gabna sameby i området. Hela området söder om Vittangi är viktigt för rennäringen enligt samebyns arbetsmaterial till renbruksplan.

Området söder om Vittangi består av myrmark med inslag av moränbacklandskap. De byggtekniska förutsättningarna bedöms som relativt goda om än nödvändiga grundförstärkningar medför schaktningsarbeten.

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 106 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 Pitkäjärvi väster om Svappavaara. Denna beskrivning hör till en vägplan som är en del av MaKS-projektet.

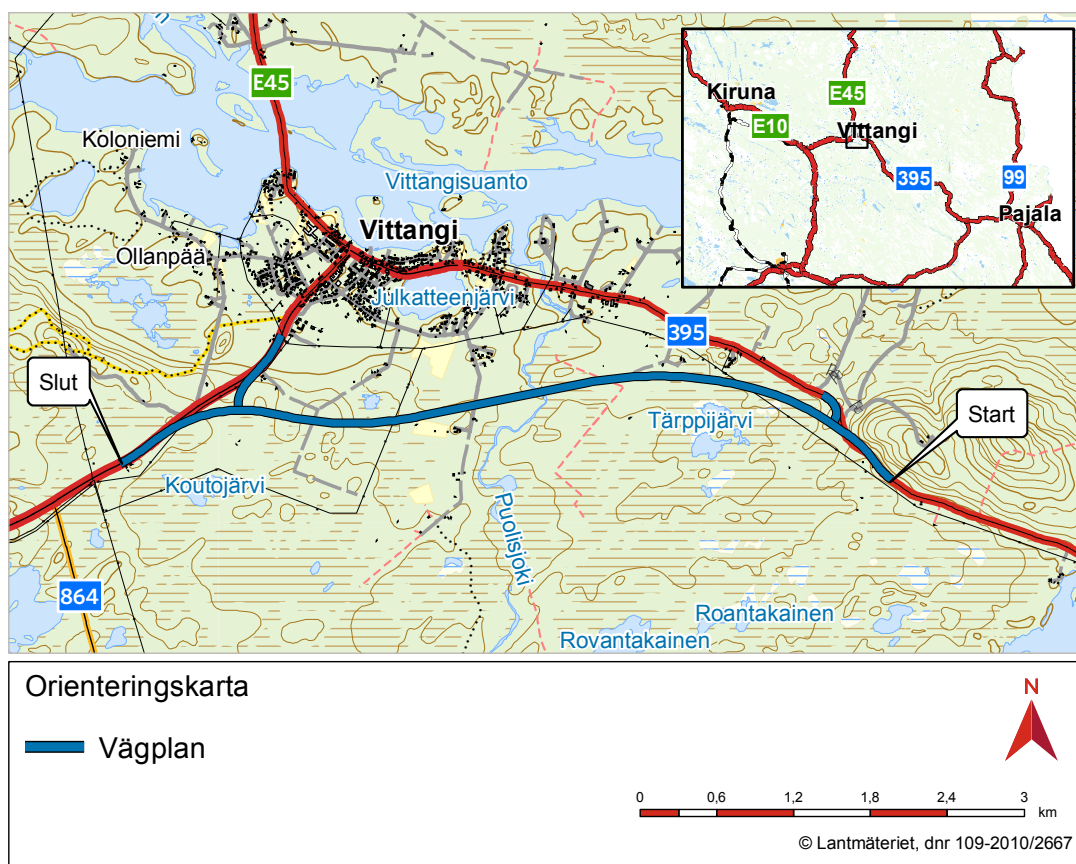
Sträckan delas upp i cirka 20 etapper, där vägplaner och bygghandlingar successivt tas fram under 2012–2014. Delen på E45 har byggts om 2012. Delen genom Vittangi är upphandlad och ombyggnation pågår. Delen Merasjärvi-Vittangi, etapp 2 byggs om hösten 2013.



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

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

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.



Figur 2.1-2 Orienteringskarta vägplan förbifart Vittangi.

Förstudie Väg 395 samt E45 delen Vittangi

För sträckan Vittangi har en förstudie upprättats under år 2012 enligt den lagstiftning som då gällde för planering av vägar: Förstudie Väg 395 samt E45 delen Vittangi, beslutshandling 2012-09-10. Trafikverket beslutade att det, parallellt med åtgärder för Vittangi centrum, skulle tas fram en arbetsplan för anläggande av förbifart i föreslagen korridor.

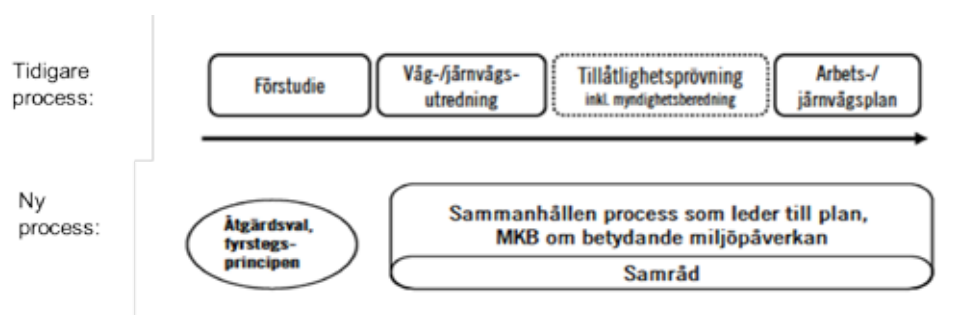
Handlingen, tillsammans med en redogörelse för inkomna synpunkter i samrådet, utgjorde underlag inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen beslutade den 22 augusti 2012 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. I beslutet lämnade Länsstyrelsen samrådssynpunkter och riktlinjer för det fortsatta arbetet med vägplan inklusive miljökonsekvensbeskrivning.

Beslutet om betydande miljöpåverkan innebär att planen drivs vidare som planläggningstyp 3 enligt Trafikverkets planläggningsprocess.

2.1.1 Planläggningsprocess

Planering av vägbyggande regleras i Väglagen (1971:948) och Miljöbalken (1998:811). Den 1 januari 2013 ändrades Väglagen. Med utgångspunkt i den nya lagstiftningen har Trafikverket tillsammans med en rad myndigheter och

organisationer arbetat fram den nya planläggningsprocessen. Syftet med denna är att integrera vägbyggandet i övrig samhällsplanering såsom kommunens översikts- och detaljplanering samt skapa god anknytning till miljölagstiftning och ge goda möjligheter till insyn och samråd för berörda parter. Sedan 1 januari 2013 är planläggningsprocessen en sammanhållen process. De tidigare tre skedena, förstudie, utredning och plan, ersätts av en sammanhängande planläggningsprocess, se figur 2.1-3.



Figur 2.1-3 Trafikverkets nya planläggningsprocess.

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

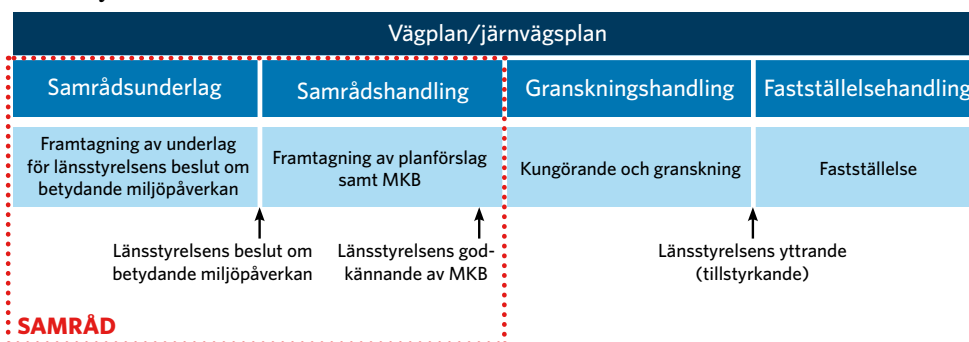
Sträckning och utformning av vägen klarläggs längre fram i processen – som innehåller löpande samrådsaktiviteter – och läggs slutligen fast i plan med rättsverkan.

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

Syftet med en vägplan är att reglera lokalisering och utformning av väganläggningen med de försiktighets- och skyddsåtgärder som behövs med hänsyn till vägens omgivningspåverkan, samt att underlätta markåtkomst för vägändamålet. Planen ska omfatta en funktionell enhet, dvs planen ska på ett begripligt sätt redovisa den planerade väganläggningen så att berörda förstår detta och kan komma med synpunkter.

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

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



Figur 2.1-4 Trafikverkets planprocess.

2.1.2 Åtgärdsvalsprocess

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

Åtgärdsvalsprocessen

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

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

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

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

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

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

Åtgärds paket 3: En genväg mellan Kaunisvaara och Junosuando samt upprust-

ning 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 samt E45 delen 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 Vittangi. Trafikverket tog ställning till att projektet skulle drivas vidare till arbetsplan enligt alternativ 2, förbifart Vittangi. En arbetsplan tas fram för centrumkärnan och en för anläggande av förbifart, dvs denna vägplan.

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.

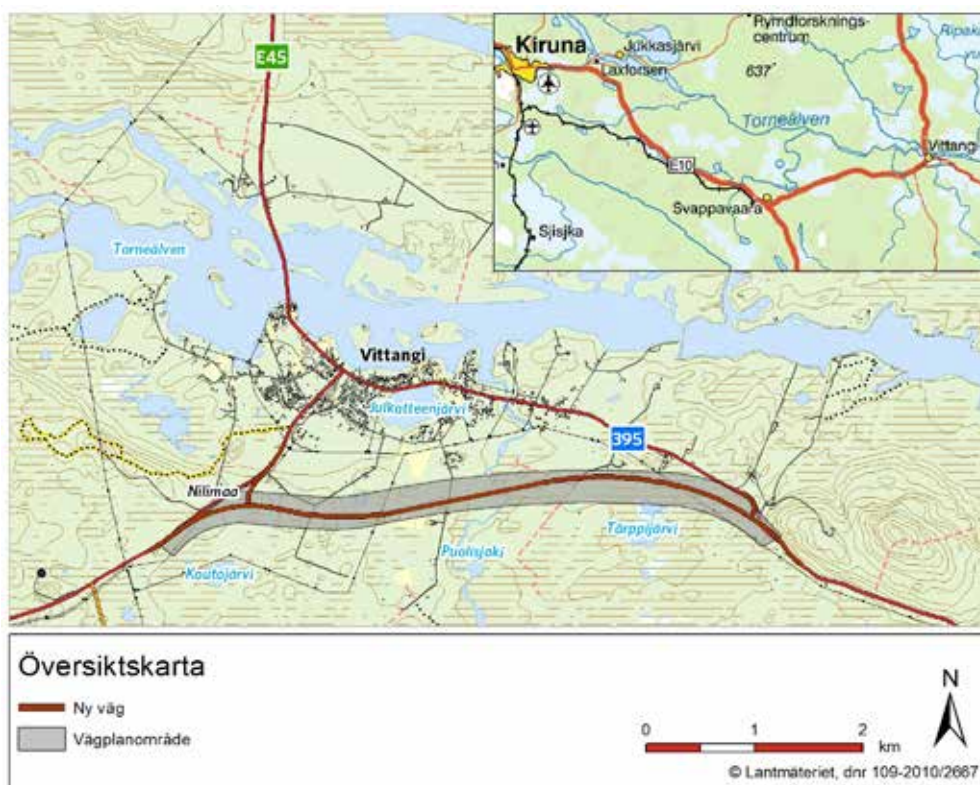
4. Bygg nytt

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 300-500 m bred korridor från km 0/228 på väg 395, öster om Vittangi, till km 6/253 på väg E45. Vägplanområdet redovisas i figur 2.2-1.



Figur 2.2-1 Vägplanområdet.

Angränsande projekt

Trafikverket har under 2013 inom MaKS-projektet upprättat en bygghandling för Vittangi centrum. Bygghandlingen avser åtgärder för väg 395, Centralvägen och sträckan som åtgärdas är från korsningen väg 395/Palovägen till korsningen väg E45/Gästisvägen. Ombyggnationen startade hösten 2013.

För sträckan Merasjärvi-Vittangi, etapp 2, har en bygghandling upprättats under 2013 och ombyggnationen startade hösten 2013.

2.2.2 Väg och trafik

Väg E45 går genom stora delar av Sverige och är ett 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.

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

Båda vägarna 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

Öster om Vittangi tätort har väg 395 en årsmedeldygnstrafik (ÅDT) på 699 fordon, varav 175 stycken utgör tung trafik, enligt preliminär mätning mätår 2013. När gruvan i Kaunisvaara är i full drift förväntas ÅDT stiga till 1 140 fordon, varav 515 stycken kommer att utgöras av tung trafik.

Söder om korsningen med väg 395 har E45 en årsmedeldygnstrafik (ÅDT) på 1 590 fordon, varav 360 stycken utgör tung trafik, enligt approximerad mätning mätår 2013. När gruvan i Kaunisvaara är i full drift förväntas ÅDT stiga till 1 875 fordon, varav 625 kommer att utgöras av tung trafik.

Restid

Öster om Vittangi där förbifarten ansluter till väg 395 är hastigheten 80 km/h och efter ytterligare 2,5 km österut är den 90 km/h.

I höjd med förbifartens anslutning till väg E45 är hastigheten 60 km/h för att sedan trappas upp till 80 och slutligen 100 km/h.

Komfort

Vägstandarden för väg 395 i anslutning till ny sträckning är relativt låg och vägen är kurvig. Strax öster om bron över Puolisjoki övergår väg 395 till att vara smal väg. På samma ställe ändras beläggningen från att vara bituminös till att vara oljegrus.

Vägstandarden för väg E45 i anslutning till ny sträckning är god. På denna sträcka är vägtypen normal tvåfältsväg med en belagd bredd på ca 8 m. Den är belagd med bituminös beläggning.

De tunga malmtransporterna kommer troligtvis att snabbt bryta ner befintlig vägbana. Vägen är speciellt känslig för tung belastning under perioden då tjälen går ur marken.

Framkomlighet

Dispens för malmtransporter

På det allmänna vägnätet som har bärighetsklass BK1 är det tillåtet att köra fordon som väger 60 ton. Northland Resources AB (NRAB) och deras underentreprenör Clifton Mining har fått dispens att köra fordon som väger 90 ton mellan Kaunisvaara - Svappavaara. Dispansen gäller ett år i taget.

Broar

Inga broar finns inom vägplaneområdet.

Trafiksäkerhet

Utdrag ur STRADA visar en polisrapporterad olycka i västra utkanten av Vittangi tätort mellan 2003-2011. En personbil kolliderade med en älg. Statistiken

omfattar inte sjukhusrapporterade olyckor. Fler olyckor än de som rapporterats kan ha inträffat.

Oskyddade trafikanter

Vägplanområdet utgörs idag av orörd terräng där det inte finns oskyddade trafikanter. Dessa rör sig inne i Vittangi där finns skola, förskola, servicehus, ett centrum med butiker och vårdcentral. Anläggandet av förbifarten motiveras bland annat av att den ska ge en säker trafikmiljö och en god boendemiljö för boende i Vittangi genom att malmtransporterna leds på förbifarten i stället för genom samhället.

Kollektivtrafikanter

Då vägplanen avser ny sträckning av väg 395 finns inga befintliga busshållplatser inom området.

Fordonstrafikanter

Fordonstrafikanter hänvisas till befintlig väg 395 och E45 och har en förhöjd olycksrisk i och med den ökade trafikmängden som uppkommer av malmtransporterna.

Malmtransporter

På grund av den ökade trafiken av malmtransporter kommer framkomligheten på väg 395 och E45 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 den 17 juni 2002. I den är Vittangi angiven som B20-område. B-områden är orter för helårsboende med utbyggnadsområden och 20-områden är servicecentra inom kommunen. I planen beskrivs under kommunikationer att det finns problem med genomfartstrafik och långtradarparkeringar, samt behov av gång- och cykelbanor längs Centralvägen. Delar av detta åtgärdas i samband med upprustning av centrum.

För Vittangi finns förslag till dispositionsplan från 1984. I denna finns ett förslag till reservat för en förbifart. Hela centrala Vittangi tätort är detaljplanelagd. Översvämningsrisk finns vid vissa delar av älvstranden samt ett område mellan Niemi och centrala byn, vilket påverkar var bostäder får byggas.

Inga detaljplaner eller områdesbestämmelser berörs av förbifarten, befintliga planer berör endast centrala Vittangi.

Ledningar

I Vittangi är vatten- och avloppsledningsnätet utbyggt och försörjer hela tätorten. Där finns vattenreningsverk och avloppsreningsverk. Från vissa områden pumpas avloppsvattnet. Det finns el- och teleledningar i jord och luft inom tätorten.

Inom förbifarten har Skanova tele- och optoledningar som dels korsar och dels löper längsgående vägplanområdet.

Vattenfall AB har en luftburen högspänningsledning som korsar vägplanområdet på två ställen.

2.2.4 Övrig infrastruktur

Skoterleder

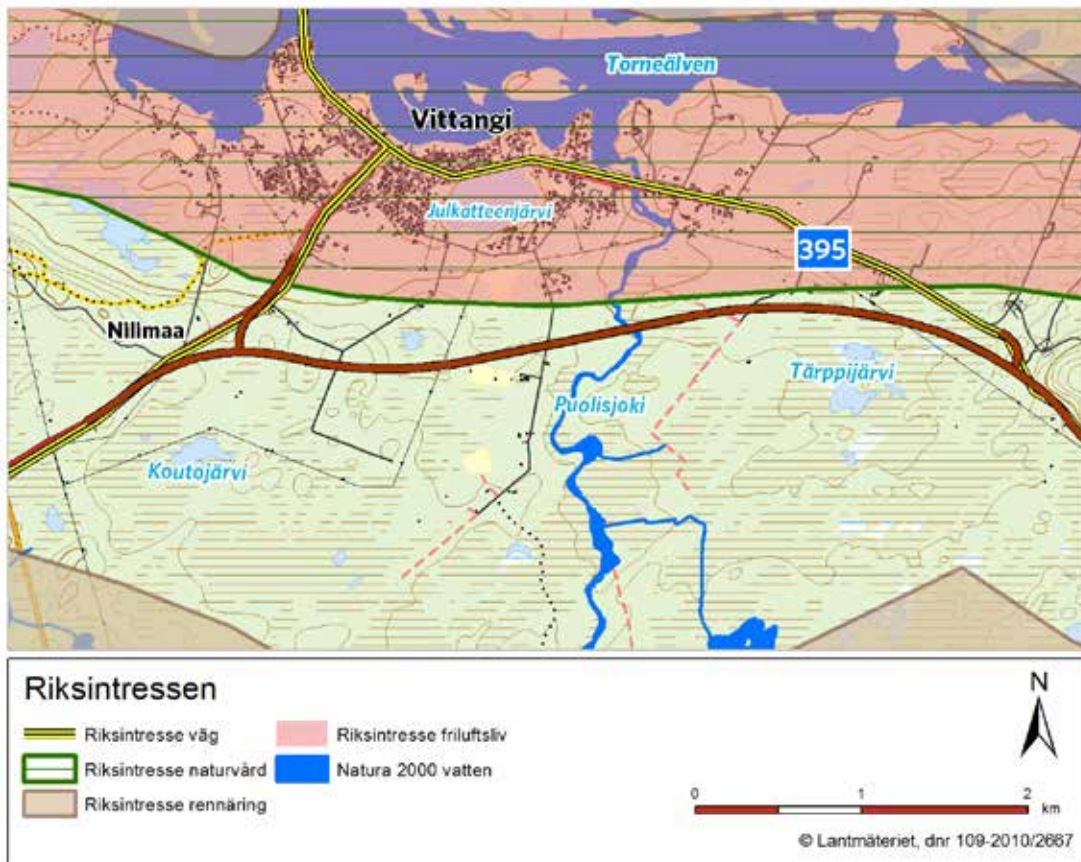
Skoterled finns i vägplaneområdet och korsar ny vägsträckning vid cirka km 4/220.

2.3 Riksintressen och Natura 2000

Väg 395 och E45 utgör riksintressen för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken, se figur 2.3-1.

Puolisjoki ingår i Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem. Natura 2000-områden har skydd enligt 7 kap 27§ miljöbalken samt är riksintressen enligt 4 kap 8§.

Riksintresseområde för naturvård och friluftsliv, Torneälven, ligger i närheten av förbifarten men påverkas inte.



Figur 2.3-1 Riksintressen

2.4 Miljöförutsättningar

Miljöförutsättningarna beskrivs mer ingående i miljökonsekvensbeskrivningen.

2.4.1 Landskapsbild

Landskapet runt om Vittangi utgörs av ett relativt flackt skogs- och myrlandskap. I anslutning till byn finns småskaliga odlingsmarker av varierande hävd, mycket håller på att växa igen. Kring den nya vägen finns både barr- och lövskog, myrar och igenväxande odlingsmark. Vägen korsar också vattendraget Puolisjoki.

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

2.4.2 Naturmiljö

Vägen korsar Puolisjoki, som ingår i Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem. Markerna kring Puolisjoki har mycket höga naturvärden enligt genomförda inventeringar. Längre västerut, kring en namnlös tjärn, finns också höga naturvärden. Puolisjoki har fastställda miljö kvalitetsnormer för vatten enligt vattendirektivet.

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

Lappranunkel, som är en fridlyst art, växer vid Puolisjoki. En inventering genomfördes under sommaren 2013 för att i detalj definiera utbredningsområdet. Ett smalt stråk med spridd förekomst av växten finns vid det planerade broläget.

En inventering av biologiska värden i Puolisjoki genomfördes också under sommaren 2013 inför inlämningen av Natura 2000-prövning och tillstånd för vattenverksamhet. Sammanfattningsvis så uppvisar Puolisjoki begränsade värden för öring och flodpärlmussla, dock förekommer en god stam av harr. Inga musslor påträffades.

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

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

2.4.3 Rekreation och friluftsliv

En skoterled korsar vägen i den västra delen. Stråket längs Puolisjoki används för skid- och skoteråkning. Inga andra anläggningar eller utpekade områden för friluftsliv finns i området. Strandskydd, se ovan.

2.4.4 Kulturmiljö

En tjärdal, som påträffades vid en särskild arkeologisk utredning 2013, är den enda forn- eller kulturlämningen som ligger i närheten av vägen. Landskapet kring vägen har inte några utpekade kulturhistoriska värden.

2.4.5 Boendemiljö

Ett fritidshus ligger nära befintlig väg 395 där förbifarten ansluter i öster. Ett hus ligger vid anslutningen till E45. Längs förbifarten ligger det närmaste huset mer än 150 meter bort, ungefär mitt på sträckan.

De två husen nära befintlig väg påverkas av trafikbuller, men ljudnivåerna ligger under gällande riktvärden. Längs nysträckningen finns inga bullerkällor idag.

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. Inga områden eller flyttleder av riksintresse berörs.

Hela området söder om Vittangi är viktigt för rennäringen enligt samebyns arbetsmaterial till renbruksplan.

2.4.7 Naturresurser

Skogsbruk bedrivs längs vägen. Jordbruksmark i varierande grad av hävd finns också i området. Stora delar är igenväxande men vissa mindre skiften odlas.

Ett möjligt framtida vattenskyddsområde finns kring bäckarna i västra delen av sträckan enligt arbetsmaterial från Kiruna kommun. Brunnsområdet ligger nordväst om tätorten och berörs inte av vägen.

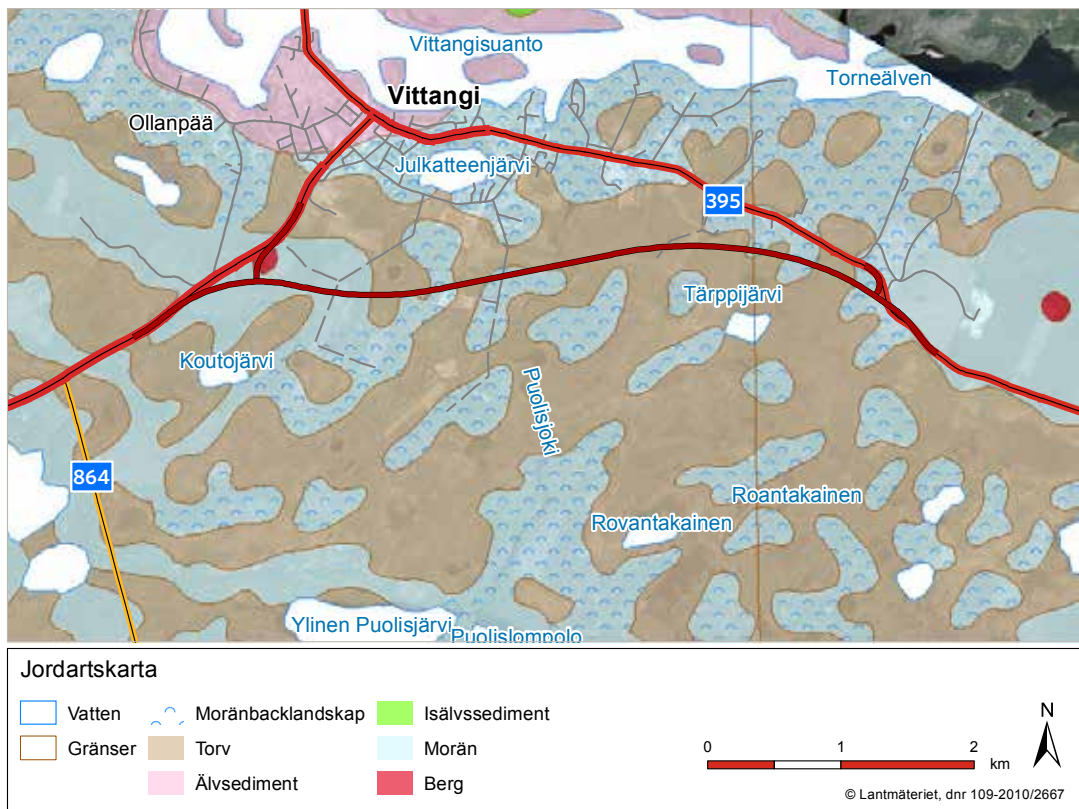
Det finns inga kända brunnar eller grundvattenförekomster med betydelse för vattenförsörjningen längs vägen.

2.5 Geotekniska förutsättningar

Geotekniska förhållanden

Området söder om Vittangi består av myrmark med inslag av moränbacklandskap. Medeltorvdjupet är ca 1,5 m, lokalt förekommer djup ner till ca 4 meter. Höjddpartierna på sträckan består av morän som i huvudsak utgörs av en siltig sandmorän eller sandig siltmorän och bedöms som måttligt till mycket tjälfarlig. Moränen är generellt mycket fast och innehåller bitvis relativt mycket block.

I området kring förbifartens båda anslutningar mot befintlig väg 395 och E45 utgörs marken av morän med relativt ytligt berg. Moränen utgörs i öster av siltig sandmorän och är måttligt tjälskjutande. Kurvrätning av befintlig väg medför en bergsskärning. I väster förekommer en siltig sandmorän som har något större finjordsinnehåll än i den östra delen och är därmed tjälfarligare. I



Figur 2.5 -1 Jordartskarta

den västliga delen förekommer även berg i dagen.

Grundvattennivån ligger generellt i marknivån i myrområden. Inom fastmarkspartier och på höjdparter ligger grundvattennivån på mellan 1 och 6 meters djup.

Byggnadstekniska förutsättningar

De byggnadstekniska förutsättningarna bedöms som relativt goda om än nödvändiga grundförstärkningar medför schaktningsarbeten. Vid myr och våtmarkspartierna rekommenderas urgrävning till fast botten för att klara stabilitets- och sättningskrav. Åtgärden innebär även en bärig och homogen väggkropp vilket är extra gynnsamt eftersom den utsätts för omfattande belastning av tung trafik.

Vid fastmarkspartierna råder inga stabilitets- eller sättningsproblem. Här måste vägen tjälsäkras genom utskiftning och återfyllning av icke tjälfarligt material såsom sand eller grus. I områden med närhet till berg kan det bli aktuellt med djupsprängning för att förhindra stående vatten i bergets ojämnheter.

Nytt bärlager och förstärkningslager kan komma att tas från sidotag. Förekommande morän kan i första hand användas vid släntutfyllnad på banksträckor. Massöverskott från bergschakt används förslagsvis som återfyllning i urgrävningarna.

2.6 Behov av förändringar

Förstudien för Vittangi by visade att buller- och trafiksäkerhetsproblem kommer att uppstå genom samhället när Northlands gruva nått full produktion år 2015 och tillhörande malmtransporter kör längs väg 395 och väg E45. Förstudien visade även på att malmtransporterna kan passera Vittangi antingen på befintlig väg eller så kan en ny förbifart anläggas söder om Vittangi.

På väg 395 och väg E45 genom Vittangi blandas oskyddade trafikanter med övrig trafik. Detta medför brister i trygghet och tillgänglighet för dem som går och cyklar, särskilt för barn. 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 för väg 395 samt E45 kommer kraftigt att försämrats av den ökade tunga trafiken, vilket innebär att det krävs åtgärder i vägsystemet för att få ett fungerande transportsystem.

2.7 Ändamål och projektmål

Ändamålet med vägplan Förbifart Vittangi är att:

- den ska ge en väsentlig vägförkortning jämfört med nuvarande vägsträckning
- den ska innebära en hög användbarhet för gruvnäringen
- den ska ge en säker trafikmiljö och en god boendemiljö för boende i Vittangi

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

Vägplanens samrådsunderlag (förstudien) har klarlagt problemsituationen och utgjorde underlag då Länsstyrelsens fattade beslut om betydande miljöpåverkan (2012-22-08).

I denna vägplan redovisas teknisk standard samt planförslag för förbifart Vittangi. En miljökonsekvensbeskrivning för *Delen väg 395 Förbifart Vittangi*, BD-133546-395, har upprättats och godkänts av länsstyrelsen 2013-08-30.

2.7.1 Projektmål inom MaKS

Här redovisas de projektmål som gäller för hela MaKS-projektet, och i dessa har transportpolitikens mål inarbetats. Projektmålen har preciserats med vad som gäller för Vägplan Förbifart Vittangi.

De miljö kvalitetsmål 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.

För detta projekt innebär det att:

Åtgärderna ska bidra till att göra Vittangi attraktivt genom att förbättra tillgängligheten för fordonstrafik och oskyddade trafikanter, bidra till attraktiv bebyggelseplanering samt goda rese- och transportmöjligheter. Projektet ska tidigt undersöka förutsättningarna för rennäringen i området och verka för en livskraftig rennäring samt god arbetsmiljö för renskötare på och vid vägen.

Projektmål Genomförandetid

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

För detta projekt innebär det att:

Vägplanen ska genomföras enligt tidplan, samt föreslå byggbara åtgärder som kan genomföras på ett snabbt och effektivt sätt.

Projektmål Funktion

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

För detta projekt innebär det att:

Projektet ska bidra till god funktion både för näringsliv och boende i Vittangi. Det innebär att skapa förutsättningar för ett ökat kollektivtrafikresande samt ökad framkomlighet i området efter slutfört projekt. Projektet ska tidigt klargöra önskad vägstandard.

Hänsyn - Säkerhet, miljö och hälsa

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och ökad hälsa uppnås. Transportsystemets utform-

ning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt.

Projekt mål Klimat och resurseffektivitet

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

För detta projekt innebär det att:

Projektet ska bidra till ett transportsnålt samhälle genom att öka tillgängligheten för näringslivstransporterna, underlätta kollektivt resande och lokal gång- och cykeltrafik i Vittangi. Projektet ska dessutom möjliggöra att löpande utveckla och effektivisera infrastruktur och transportteknik mot ett klimat- och resurseffektivt användande.

Projekt mål 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.

För detta projekt innebär det att:

Projektet ska stimulera till mer fysisk aktivitet genom att säkerställa dels tillgänglighet till rekreations- och friluftsområden, dels rörlighet inom och i närområdet kring Vittangi tätort.

Projektet ska präglas av tydlig kommunikation som skapar trygghet och medinflytande för såväl boende som arbetande i området. Projektet skall ta hänsyn till goda boendemiljöer, så att inga gräns- eller riktvärden för buller och luft överskrids.

Projekt mål 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.

För detta projekt innebär det att:

Projektet ska ta hänsyn till och bevara kvaliteten i berörda miljöer så att naturvärden består. Särskild hänsyn skall tas till utter och vandrande fisk. Natur- och kulturvärdena i landskapet kring Vittangi ska ha förutsättningar att utvecklas och synliggöras.

Särskild hänsyn ska tas till kulturvärden kopplade till renskötsel i området.

Projekt mål Trafiksäkerhet

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

För detta projekt innebär det att:

Projektet ska bidra till en säker trafikmiljö för boende, fordonstrafik och oskyddade trafikanter. Särskild hänsyn skall tas till boende och samhällsservice längs vägen. Detta skall gälla både under byggtid och när åtgärderna är färdiga och i drift.

Ekonomi

Transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt lönsam och långsiktigt hållbar.

Projekt mål Kostnad

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

För detta projekt innebär det att:

Åtgärder som genomförs med pressad tidplan ska ändå genomföras på ett effektivt och kostnadsmedvetet sätt och i detta arbete skall även drift- och underhållskostnader av föreslagna åtgärder vägas in.

Projekt mål Samhällsekonomi

Åtgärderna ska vara samhällsekonomiskt effektiva och långsiktigt hållbara.

För detta projekt innebär det att:

Projektet som genomförs ska vara samhällsnyttigt på lång sikt.

2.8 Hela utbyggnadsprojektet och projektets del i detta

Vägplan Förbifart Vittangi är en del av MaKS-projektet. Denna vägplan avser utformning 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

Puolisjoki är det enda Natura 2000- eller riksintresseområde som påverkas av planen. Bron över vattendraget anpassas för utter, vilket minskar konsekvensen för arten. Eftersom åtgärderna på vattendraget för den planerade bron kan anses som betydande samt sker i tidigare obruten terräng bedömer Trafikverket att en Natura 2000-prövning ska göras. Den pågår för närvarande. I prövningen kan det komma att ställas villkor för verksamheten som ska arbetas in i handlingarna.

Trafikverket bedömer att projektet inte försämrar bevarandestatusen för de arter och naturtyper som ingår i Natura 2000-området. Därför bedöms också att ingen påtaglig skada uppstår på 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 alternativ kontinuerligt fasas ut när bättre alternativ finns på marknaden, vilket är i linje med 4 § (produktvalsprincipen).

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

Puolisjoki är en ytvattenförekomst med fastställda miljökvalitetsnormer. Projektet bedöms inte påverka åns ekologiska eller kemiska status eftersom påverkan endast blir 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 Vittangi by på befintlig väg och alternativ 2 innebär att en förbifart anläggs söder om Vittangi. 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. En bygghandling upprättas även för upprustning av Vittangis centrumkärna så att malmtransporterna kan gå genom samhället under tiden förbifarten byggs.

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). Avvägningar har gjorts bland annat avseende intrång i naturmiljöer och odlingsmarker, samt störningar i den bebyggelse som finns i och nära vägkorridoren.

Olika längder och höjder på bron över Puolisjoki har studerats.

Skoterporten har lagts där vägen går på bank och på morän, för att i möjligaste mån undvika schakt i våtmark som medför behov av pumpstation.

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

PM alternativa vägsträckningar

En grupp kallad Vittangis framtid framförde före sakägarmötet önskemål om en alternativ vägsträckning för förbifarten. Trafikverket genomförde därför en utredning av detta alternativ, PM Alternativa vägsträckningar. Med utgångspunkt från det överlämnade materialet togs två olika sträckningar fram benämnt alternativ A och alternativ B. Alternativen redovisades med avseende på väglängd, miljöpåverkan, bullerpåverkan m.m

PM:et visar att alternativen medför en tätare knytning mellan förbifarten och samhället Vittangi genom att förbifarten ansluts till korsningen med Gästisvägen i Vittangis sydvästra del. En positiv konsekvens detta kan föra med sig är att genomfartstrafik kan välja att nyttja reseservice i Vittangi.

Alternativen medför konsekvenser i form av ökat buller i Vittangi, begränsning av möjligheten att utöka bebyggelse söderut och för genomfartstrafiken, främst malmtransporterna medför förslagen en ökad transportlängd. Alternativen medför ökad restid, ökade anläggningskostnader och lägre trafiksäkerhet. Sammantaget bedöms detta ge en sämre samhällsekonomisk lönsamhet än ursprungsförslaget.

Båda alternativen bedömdes som ej genomförbara.

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.

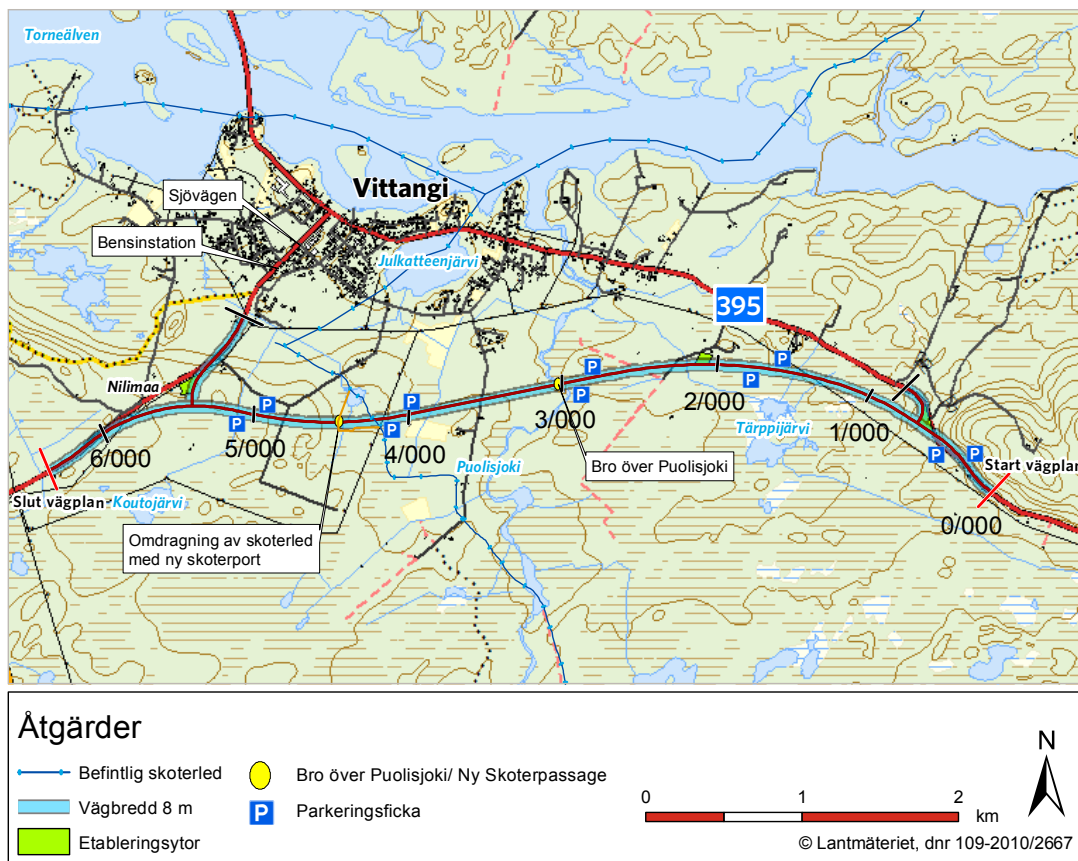
Då förbifarten avser nyproduktion ställs högre krav på dimensionering än på övriga sträckor i MaKS-projektet, b.la. är det högre krav för tjällyft. I övrigt har förbifarten dimensionerats för 100 km/h och en vägbredd på 8 m vilket är enlighet med projektets dimensioneringsdirektiv.

3.3.1 Vägplanens omfattning

Vägplanen behandlar väg 395 strax öster om Vittangi för att sedan ansluta sydväst om Vittangi på befintlig väg E45, se figur 3.3-1. Ombyggnaden startar i sektion 0/228 och sträckan avslutas i sektion 6/253, en sträcka på ca 6,0 km.

3.3.2 Trafik

När förbifarten är byggd kommer malmtransporterna att hänvisas dit. Viss övrig trafik förväntas även använda förbifarten. Beräkningar som är gjorda för år 2015 visar att förbifarten kommer att få totalt 850 ÅDT. Av dessa beräknas 486 ÅDT vara tung trafik och 364 ÅDT personbilstrafik.



Figur 3.3-1 Vägplanens omfattning

3.3.3 Typsektioner

Säkerhetszonen för väg 395 är utformad utifrån de krav som gäller för nybyggnation samt referenshastigheten 100 km/h och årsdgnstrafiken 850 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. Se typsektion 210T0401.

Beteckning	Sträcka	Referens hastighet	Körbana	Stödremsa	Sidoområde
Väg 395	0/228 - 6/253	100 km/h	8 m	0,25 m	Innerslänt 1:3, Ytterslänt 1:2.
Ansl. väg 395 mot C-korsning Öst	0/000 - 0/213	60 Km/h	8 m	0,25 m	Innerslänt 1:3, Ytterslänt 1:2.
Ansl. väg E45 mot C-korsning Väst	0/000 - 0/520	80 km/h	8 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 respektive 60 km/h.

Beteckning	Minsta horisontalradie	Minsta konkava vertikalradie (m)	Minsta konvexa vertikalradie (m)	Största lutning längdled (%)
Väg 395	700	- 8 000	8 000	2,5
C-korsning Öst	250	3 000	1 900	3,55
C-korsning Öst	110	-	2 300	2,5

Tabell 2 Plan- och profilstandard

3.3.5 Korsningar och anslutningar

Två stycken allmänna anslutningar föreslås byggas mot den nya vägdragningen vid km 0/644 och vid km 5/393. Båda anslutningarna utförs som korsningstyp C. En typ C-korsning innebär en kanaliserad korsning med mittrefuger och ett separat körfält för vänstersvängande trafik. De nya C-korsningarna ansluter förbifarten till Vittangi samhälle.

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 även ett antal enskilda anslutningar till skogsfastigheter och ett mindre antal korsande enskilda ägovägar. Dessa anpassas till höjden på färdig väg och utformas enligt "Detalj enskilda anslutningar" illustrerad på ritning 2 10 T 04 01, där även typ av anslutning (ex A2, A3, etc) förklaras.

En allmän väg är en väg där staten eller kommunen är väghållare och är upplåten för allmänheten.

En enskild väg hålls ofta av en vägförening/samfällighet. Den kan även vara en väg som tillhör enskild fastighet och sköts av fastighetsägaren. Enskild väg kan också vara en väg som enligt anläggningslagen är en gemensamhetsanläggning.

Beteckning	Sektion	Sida	Typ	Anmärkning	Allmän/Enskild
Väg 395	0/260	V	A3	Ny anslutning	Enskild
Väg 395	0/644	H	C	Ny korsning	Allmän
Väg 395	0/790	H/V	A2	Ny anslutning	Enskild
Väg 395	2/077	H/V	A2	Ny anslutning	Enskild

Beteckning	Sektion	Sida	Typ	Anmärkning	Allmän/Enskild
Väg 395	2/305	H/V	A2	Ny anslutning	Enskild
Väg 395	3/529	H/V	A4	Jämtlandsvägen Ny anslutning	Enskild
Väg 395	4/223	H/V	-	Skoteröverfart stängs	Enskild
Väg 395	4/803	H/V	A2	Tuoremaavägen Ny anslutning	Enskild
Väg 395	5/393	H	C	Ny korsning	Allmän
Väg E45	0/200	V	A4	Ny anslutning Ollasbyn	Enskild
Väg E45	0/370	H	A2	Ny korsning	Enskild

Tabell 3 Korsningar och anslutningar

3.3.6 Geologi och geoteknik

Inom stora delar av vägplaneområdet går vägen på myrmark med inslag av moränhöjder. Vägen ligger generellt i markytan i myrområdena. På fastmarkspartierna ligger grundvattenivån på ca 1-6 m djup. I vägens båda anslutningar mot befintlig väg 395 och E45 finns närhet till berg och viss bergschakt kommer vara nödvändig.

För mer detaljerad beskrivning se Tekniskt PM Geoteknik.

3.3.7 Hydrologi och hydroteknik

För att säkerställa vägens livslängd och bärighet är det viktigt att dräneringen av vägen fungerar. Ytvatten från vägen leds bort via vägdiken och vägtrummor som anläggs i lågpunkter och befintliga vattendrag.

Den nya vägen medför ökad belastning på befintliga diken och vägtrummor, 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. Vid passage av befintliga större diken läggs nya vägtrummor i samma dimension som dikets bredd.

Vägen avvattnas generellt till 1,3 meter under vägbana, dock minst 0,3 meter under överbyggnad.

Enligt SGUs brunnarsarkiv 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 brunnarsarkivet finns i första hand borrhållningar 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

Ny bro anläggs över Puolisjoki. Bron utformas som en plattbro med fri brobredd 8,5 m och en spännvid på ca 17,0 m och total brolängd på 27 m. För att underlätta passage för utter och friluftsliv under bron anläggs strandpassager på båda sidor om vattendraget. Fria höjden under bron medger även passage med snöskoter. Se även ritning 2 41 K 20 70.

En ny rörbro anläggs under väg 395 vid km 4/500 för att möjliggöra en planfri passage för snöskotertrafik, se även ritning 2 42 K 20 70.

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.

Utgångspunkten vid projektering är att eftersträva massbalans. Alla massor som uppfyller kraven på material i olika delar av anläggningen återanvänds inom projektet. På grund av de geotekniska förhållandena i förbifarten kommer det att uppstå ett massöverskott.

Drifttiden

Bron över Puolisjoki utformas med strandpassager för småvilt och den fria höjden blir så att skid- och skoteråkning under bron blir möjlig. Detta minskar barriäreffekten för i första hand Natura 2000-arten utter, och även för friluftslivet i området.

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

P-fickor längs vägen ger ökad tillgänglighet till markerna runt omkring. Skoterleden flyttas till en trafiksäker planskild korsning sydväst om tjärnen.

Vid ett hus, Vittangi 3:8 i vägplanens östra del, överskrids riktvärdet för maximal ljudnivå med 1–2 dBA. Fasadåtgärder föreslås och när dessa genomförts blir ljudnivån inomhus under riktvärdet. Åtgärderna ska om möjligt genomföras i tidigt skede så att de ger skydd även under byggtiden.

Byggtiden

Områden som har höga naturvärden enligt den inventering som genomförts, samt tjärdalen närmast vägen, ska skyddas mot påverkan under byggtiden. Dessa kan till exempel inhägnas under byggtiden för att undvika oavsiktliga skador.

I kommande anmälan och tillstånd om vattenverksamhet beskrivs förslag på skyddsåtgärder för att minska påverkan på vattendragen under byggtiden. Det kommer att ställas villkor för verksamheten. 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. De bullerskyddsåtgärder som beslutas ska om möjligt genomföras i tidigt skede så att de ger skydd även under byggtiden.

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

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

Trafikverket 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 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.

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 de befintliga E45 och väg 395.

Två stycken nya abonnemang från Vattenfall med kabelskåp innehållande styrning, mätning och utgående säkringsgrupper för belysningen anordnas.

Belysningskrav enligt VGU, klass M4.

Korsningar belyses med eftergivliga uppfångande stolpar, 10-12 meter höga. Armatur bestyckas med LED så att VGU krav är uppfyllda.

Avståndet mellan belysningsstolparna anpassas efter belysningsberäkningarna för den aktuella armaturen och efter omgivningen.

Ljuskällan ska vara av LED med ett varmvitt ljus omkring 3000 Kelvin.

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 typritning 210T0401.

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 t.ex. vid branta slänter och oeftergivliga föremål inom säkerhetszonen används generellt vanliga vägräcken med kapacitetsklass N2 typ Kohlsua.

När det föreligger hög risk vid avkörning, vid t.ex. broar, högspänningsledningar och raviner m.m. väljs högkapacitetsräcken typ 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

Ett antal enskilda anslutningar mot den gamla vägen kommer inte längre kunna nyttjas eftersom delar av gamla sträckningen utgår och rivs.

Om spärrning av utfart blir aktuell fattas ett särskilt beslut om spärrning av vägghållningsmyndigheten 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 illustrationsritningar och ger berörda fastigheter en säker möjlighet att ansluta till den allmänna vägen.

Formalia kring hantering av enskilda vägar redovisas i kapitel 4.3.3.

3.5.2 Jord och luftledningar

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

Längs sträckan finns korsande ledningar i vägområdet.

3.5.3 Kompensationsåtgärder

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

Inga kompensationsåtgärder är föreslagna längs sträckan.

3.5.4 Gestaltning

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

Ett gestaltungsprogram har tagits fram. 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 vägen när den inte går genom bebyggelse. Förbifarten ger goda omkörningsförhållanden. När förbifarten öppnas för trafik blir framkomligheten i Vittangi åter god.

4.1.4 Trafiksäkerhet

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

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

4.1.5 Trafikantupplevelser och trafikantservice

Trafikantservicen blir samma som idag, dvs parkeringsfickor 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 Vittangi.

4.1.6 Överensstämmelse med planer

Inga kommunala översiktsplaner berörs av förbifarten.

Förslag till dispositionsplan från 1984 där ett förslag till reservat för en förbifart söder om Vittangi presenteras, överensstämmer med denna vägplan.

4.2 Miljökonsekvenser

Nollalternativet innebär en bedömd framtida situation om inte projektet genomförs, och ett sådant alternativ ska beskrivas i en miljökonsekvensbeskrivning. 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 ändå till största delen 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. Kring Puo-

lisjoki och vid tjärnen 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. Specifikt för den skyddade lappranunkeln bedöms att 6% av det totala beståndet inom växtlokalen kommer att försvinna på grund av projektet. Detta bedöms inte påverka artens bevarandestatus på nationell, regional eller lokal nivå.

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

Störningar och barriäreffekt från trafik bedöms medföra endast små konsekvenser för naturmiljö och friluftsliv. Skoterleden flyttas till en trafiksäker planskild korsning sydväst om tjärnen. Tillgängligheten för skotertrafik längs leden blir då lika som i nollalternativet. Bron över Puolisjoki byggs så att skidåkare och skottrar ska kunna passera under bron.

Tjärdalen som påträffades vid utredningen 2013 har sin mittpunkt ett tjugotal meter från det nya vägområdet och påverkas därmed inte. Inga andra forn- eller kulturlämningar finns längs den nya vägen. Konsekvenserna för kulturmiljön blir små.

I den nya vägens närhet saknas i stort sett bebyggelse. Vid dimensionering av bullerskyddsåtgärder gäller värden för nybyggnad av väg. Inga riktvärden för buller överskrids utom vid ett fritidshus där maximalnivå utomhus ligger 1 dB över riktvärdet. Riktvärden inomhus överstigs inte efter genomförda fasadåtgärder. Konsekvenserna avseende trafikbuller bedöms därför bli små. Ljudnivåer för varje fastighet anges i bilaga.

Rennäringen drabbas av barriäreffekter och intrång i mark som kan användas till renbete. Sammantaget med de kumulativa effekterna av MaKS-projektet och annan markanvändning så bedöms konsekvenserna för rennäringen bli stora.

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

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 hänsyn bedöms konsekvenserna under byggtiden bli små.

Om strandskydd, biotopskydd och 12:6-samråd

För friluftslivet och allmänhetens tillgång till stränder innebär projektet en kortvarig försämring av tillgängligheten till Puolisjoki vid broläget under byggtiden. Långsiktigt ändras inte förhållandena för friluftslivet. Det betyder att strandskyddets syften vad gäller friluftsliv inte motverkas.

Byggandet av bron innebär endast en tillfällig påverkan på strandmiljöerna kring broläget. Bron utformas med strandpassager som minskar vägens barriäreffekt för de vilda djur som rör sig längs vattendraget. Projektet strider därför inte heller mot strandskyddets syften vad gäller djur- och växtliv.

Fastställelsebeslutet inkluderar prövning enligt bestämmelser om strandskydd.

Inga områden som omfattas av generellt biotopskydd påverkas av planen. Samråd enligt miljöbalken 12:6 för väsentlig ändring av naturmiljön behöver inte göras för åtgärder inom vägområde som fastställs.

4.3 Markanspråk och konsekvenser för pågående markanvändning

Nybyggnationen berör i huvudsak skogsmark. Totalt kommer det nya vägområdet i vägplanen att utgöras av en yta av 232 628 m². Denna yta fördelas på 189 713 m² skogsmark, 2 397 m² impediment och 649 m² vatten.

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.

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 med vägrätt enligt denna vägplan omfattar cirka 192 125 m².

Vägområde för allmän väg med vägrätt

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av en upprättad och fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in.

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

Vägområde inom detaljplan

Denna vägplan berör ingen detaljplan.

Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt

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

Väghållaren har, inom markerat område för inskränkt vägrätt, endast rätt att uppföra och justera diken. 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 1,4 ha. Dessa områden är avsedda att användas för anläggandet av vissa väganordningar.

Följande fastigheter berörs:

Kiruna Vittangi 30:4; Kiruna Vittangi 46:4; Kiruna Vittangi 27:7; Kiruna Vittangi 13:4; Kiruna Vittangi 4:9; Kiruna Vittangi S:25; Kiruna Vittangi 10:3; Kiruna Vittangi 15:5; Kiruna Vittangi 15:2; Kiruna Vittangi 15:4; Kiruna Vittangi 27:9; Kiruna Vittangi 36:3

4.3.2 Område med tillfällig nyttjanderätt

I vägplanen föreslås att 26 591 m² mark tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Dessa områden har markerats på plankartor samt illustrationskartor. Området/områdena kommer att användas som uppställningsytor, upplag och byggvägar. Nyttjanderätten ska gälla under byggnadstiden till och med godkänd slubesiktning av projektet i sin helhet. Marken kommer att återställas innan den återlämnas.

4.3.3 Område för enskild väg

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

Förslag till förändring av enskilda vägar illustreras på illustrationskartor.

4.3.4 Förändring av allmän väg

Vägförslaget innebär att den del av väg 395 (sektion 0/228 – 0/700, ritning 2 10 T 05 01) som inte sammanfaller med den nya vägsträckningen rivs. Del av väg E45 som behövs för åtkomst till Ollasbyn behålls men dras in från allmänt underhåll. Delar av väg E45 som inte behövs för åtkomst till Ollasbyn, (sektion 5/300 – 6/000 ritning 2 10 T 05 05), rivs.

Vägdelar som kommer att utgå ur allmänt underhåll och som är markerade att rivs återställs till naturmark liknande omgivande mark. Marken återgår till markägaren.

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 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, flik 1. Fastighetsägare och arealer redovisas i fastighetsförteckningen, flik 6.

5.2.2 Bygghandling

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

- Natura 2000-prövning och tillstånd för vattenverksamhet söks för den nya bron över Puolisjoki.
- Trumläggning i bäcken från Tärppijärvi kommer att anmälas som vattenverksamhet.
- Dispens från artskyddsförordningen kommer att sökas för påverkan på en växtlokal för lappranunkel.
- Täkter och uppläggning av massor samt eventuella andra följdverksamheter av projektet kan kräva anmälan eller samråd enligt miljöbalken. Detta sköts av entreprenören. Om förorenade massor påträffas ska de anmälas till tillsynsmyndigheten enligt 10 kap 11 § miljöbalken.

5.2.4 Produktion

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

Ett vägbygge innehåller flera av eller alla följande arbetsmoment:

- Platsbesök och etablering

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

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

Trafikföring under byggnadstiden

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

Under byggtiden kommer väg 395/E45 att vara öppna för allmän trafik. Malmtransporter med dispens för 90-tonsfordon kommer att gå kontinuerligt mellan Kaunisvaara och omlastningsstationen i Pitkäjärvi utanför Svappavaara. Antalet lastbilar ökar successivt under år 2013 samt 2014 för att år 2015 nå full produktion.

Inskränkningar i hastighet, tillfälliga väganordningar, med till exempel signalreglering för stopp och trafik i ett körfält, kan bli aktuella under byggskedet. I byggskedet upprättas 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”.

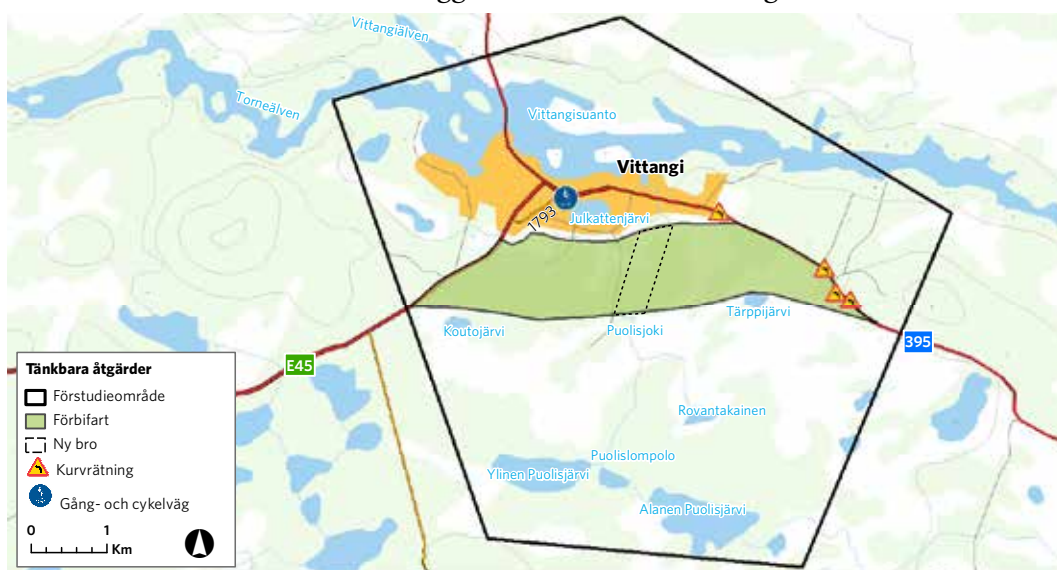
Utterpassagerna ska kontrolleras för att säkerställa deras funktion. Viltolyckor och renpåkörningar bör följas upp. Någon övrig effektorienterad uppföljning anses inte vara motiverad, då de förväntade miljökonsekvenserna är små.

5.2.6 Samhällsekonomi

I förstudien gjordes en jämförelse mellan alternativ 1, att endast åtgärda befintlig väg och alternativ 2, att anlägga en förbifart samt att göra åtgärder i Vittangi centrum. Den jämförelsen visade att alternativ 2 var mer samhällsekonomiskt lönsamt. I jämförelsen mellan alternativen användes en anläggningskostnad av 70 miljoner kronor för alternativ 1 och 110 miljoner kronor för alternativ 2.

Den samhällsekonomiska beräkningen visade att lönsamheten blir god om malmtransporterna utförs med 90 tonsfordon. Beräkningen grundar sig på en bedömning att ca 850 fordon/dygn (Ådt) varav 490 tunga fordon, väljer förbifarten. Lönsamheten ökar om antalet fordon ökar 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.



Figur 5.2-1 Tänkbara åtgärder ur förstudien.

Det för med sig nyttor i form av restidsvinster, minskade transportkostnader och minskade utsläpp. En känslighetsanalys visar att förbifartens sträckning inom det gröna området har marginell betydelse för lönsamheten, eftersom den nytta vägförkortningen medför vägs upp av kostnaden för ökad längd nybyggd väg.

En känslighetsanalys för förbifart i nordligt respektive sydligt läge finns dokumenterat i PM Alternativa vägsträckningar. Utöver detta har inga ytterligare samhällsekonomiska bedömningar gjorts.

5.3 Finansiering

Projektet finansieras genom Trafikverkets nationella plans bärighetsanslag.

Den kalkylerade totalkostnaden för detta vägprojekt uppgår till cirka 106 Mkr enligt 2012 års prisnivå.

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

6. Källor

6.1 Tryckta referenser

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

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

Trafikverket. 2012. Förstudie. Väg 395 samt E45 delen Vittangi. 2012-09-10.

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

Vectura. 2012. PM Förutsättningsanalys Rennäring.

Vectura. 2012. PM Förutsättningsanalys Vilda djur.

Vectura. 2012. PM Förutsättningsanalys Torne och Kalix Älvsystem.

6.2 Elektroniska referenser

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

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

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

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

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

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

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



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Sundsbacken 2-4, 972 42 Luleå.
Telefon : 0771-921921, Texttelefon: 0243-750 90

www.trafikverket.se