

**Samrådsmöte
Förbifart Vittangi
4 juni 2013**

**Kenneth Enbom
Projektledare**



TRAFIKVERKET



Kenneth Enbom

Projektledare Förbifart Vittangi

kenneth.enbom@trafikverket.se

Direkt: 070-334 23 26

Trafikverket

Box 809, 971 25 Luleå

Besöksadress: Sundsbacken 2-4

Telefon: 0771-921 921

www.trafikverket.se

Dagordning

- Mötets öppnande
- Presentation av deltagarna
- Upprop av särskilt berörda
- Val av justeringsmän
- Inledning, allmän information
- Vägfrågans formella handläggning
- Markåtkomst och ersättningsfrågor
- Presentation av vägförslaget
- Paus/fika
- Enskild genomgång med sakägare
- Allmänna synpunkter
- Mötet avslutas

Krister Palo

**Samordnare
MaKS projektet**

**Mineraler och
transporter**

**Internationellt
samarbete**

Region Nord



TRAFIKVERKET



Krister Palo

Samordnare MaKS-projekt

krister.palo@trafikverket.se

Direkt: 070-343 42

Trafikverket

Box 809, 971 25 Luleå

Besöksadress: Sundsbacken 2-4

Telefon: 0771-921 921

www.trafikverket.se

Trafikverkets utmaningar i regionen

- Gruvexpansion
- Vindkraftsutbyggnaden
- Turistsektorns fördubbling
- Kapacitet på järnväg
- Vårt lågtrafikerade vägnät
- Trafiksäkerhet



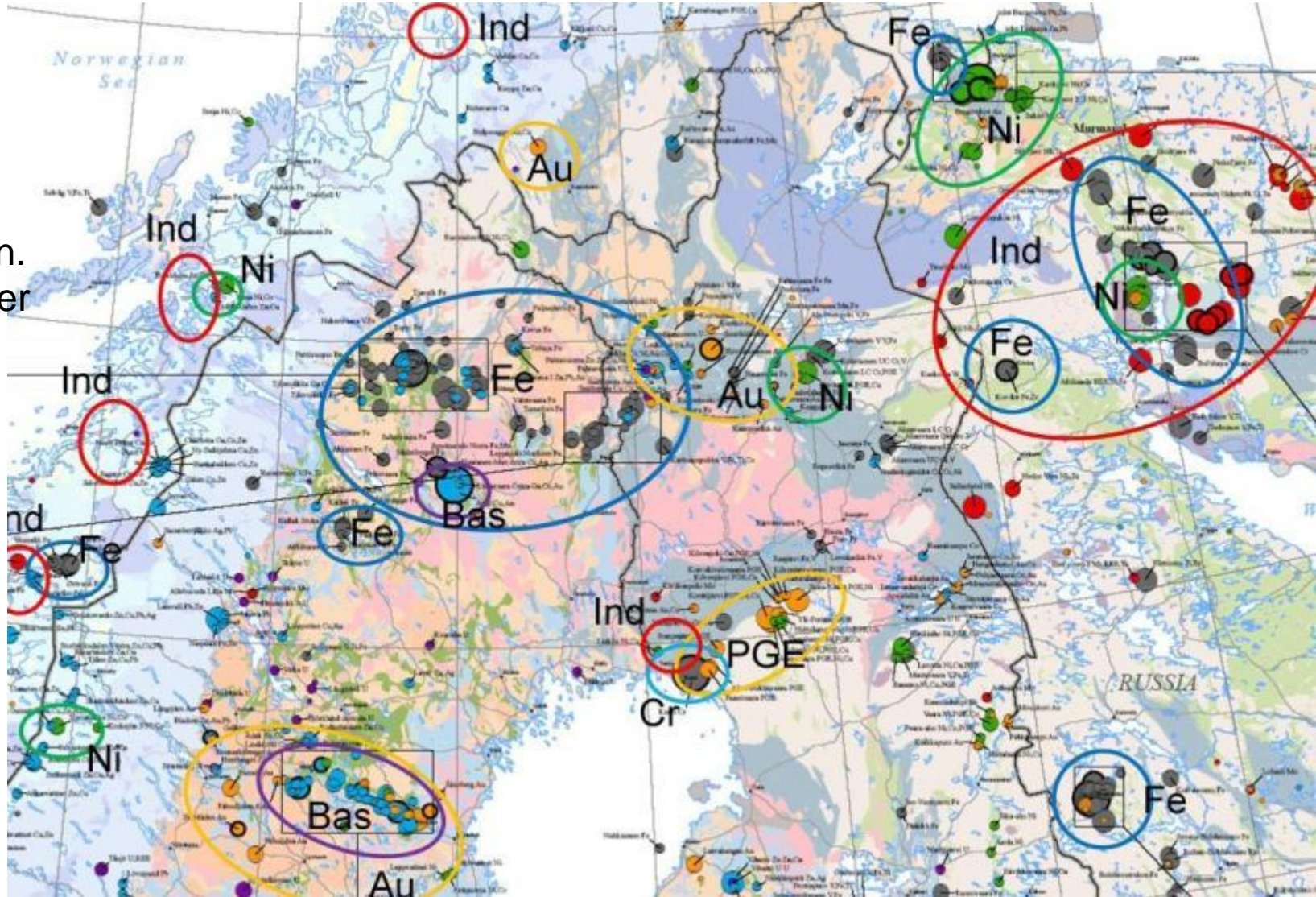
Utvecklingen

Den enskilt största näringen som styr efterfrågan av transporter i norra Sverige är just nu mineralindustrin.

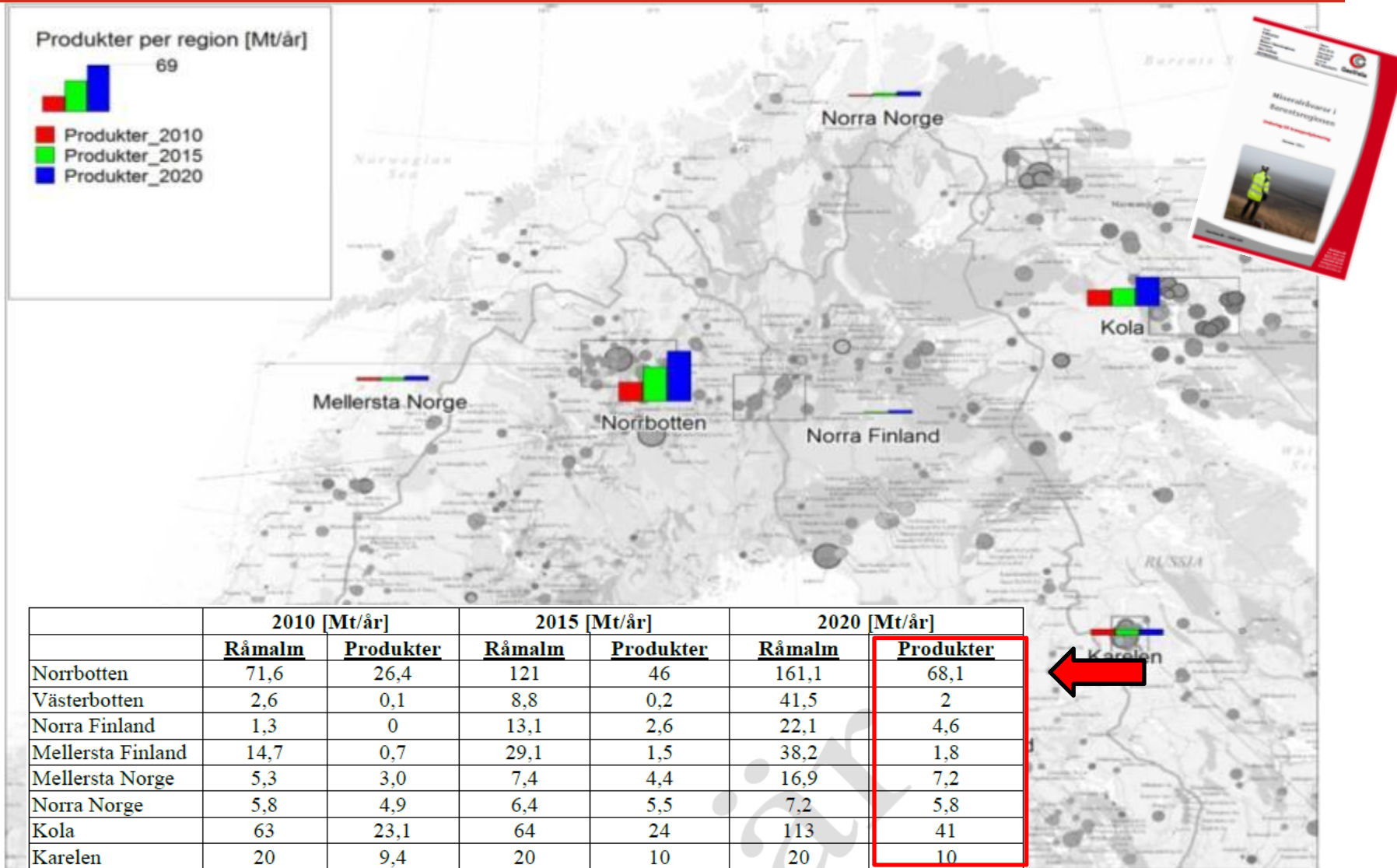


Geologisk potential Kända mineraltillgångar - metaller

Fe, Järn
Ni, Nickel
Cr, Krom
Au, Guld
Industri min.
Bas metaller



Prognos av transporterade produkter 2010 -2015 - 2020



Transporter

Den utveckling av industrin som sker i norra Sverige, framförallt i Norrbottens län, medför stora utmaningar och investeringsbehov i infrastrukturen.

Det behövs långsiktigt hållbara och robusta transportlösningar som är till för alla!



Trender

Näringslivet vill ha tyngre och längre fordon

Väg

- 90 ton brutto redan idag med dispens (normallängd < 25,25m)
- Försök med längre fordon, 30 m, < 90 ton bruttovikt pågår på många håll i Sverige.
- I Finland förväntas BK1 höjas till 76 ton bruttovikt

Järnväg

- Längre och tyngre tåg



Kapacitetsbrist Malmbanan och Ofotbanan

Transporterna kommer att minst fördubblas fram till år 2020

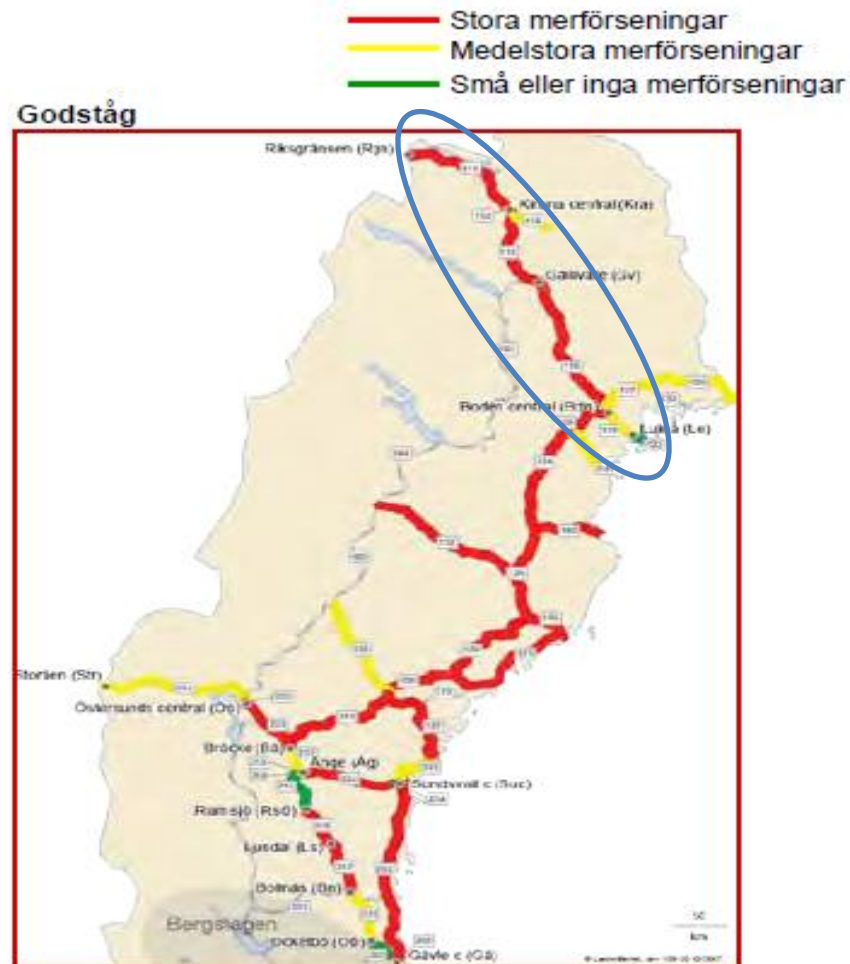
Stor utmaning för utveckling och tillväxt, lokalt, regionalt, nationellt och för hela Europa

Malmbanan

- Olika tåglängder
- Mötesstationer kortare än < 750 m
- Enkelspår
- Olika tåghastigheter

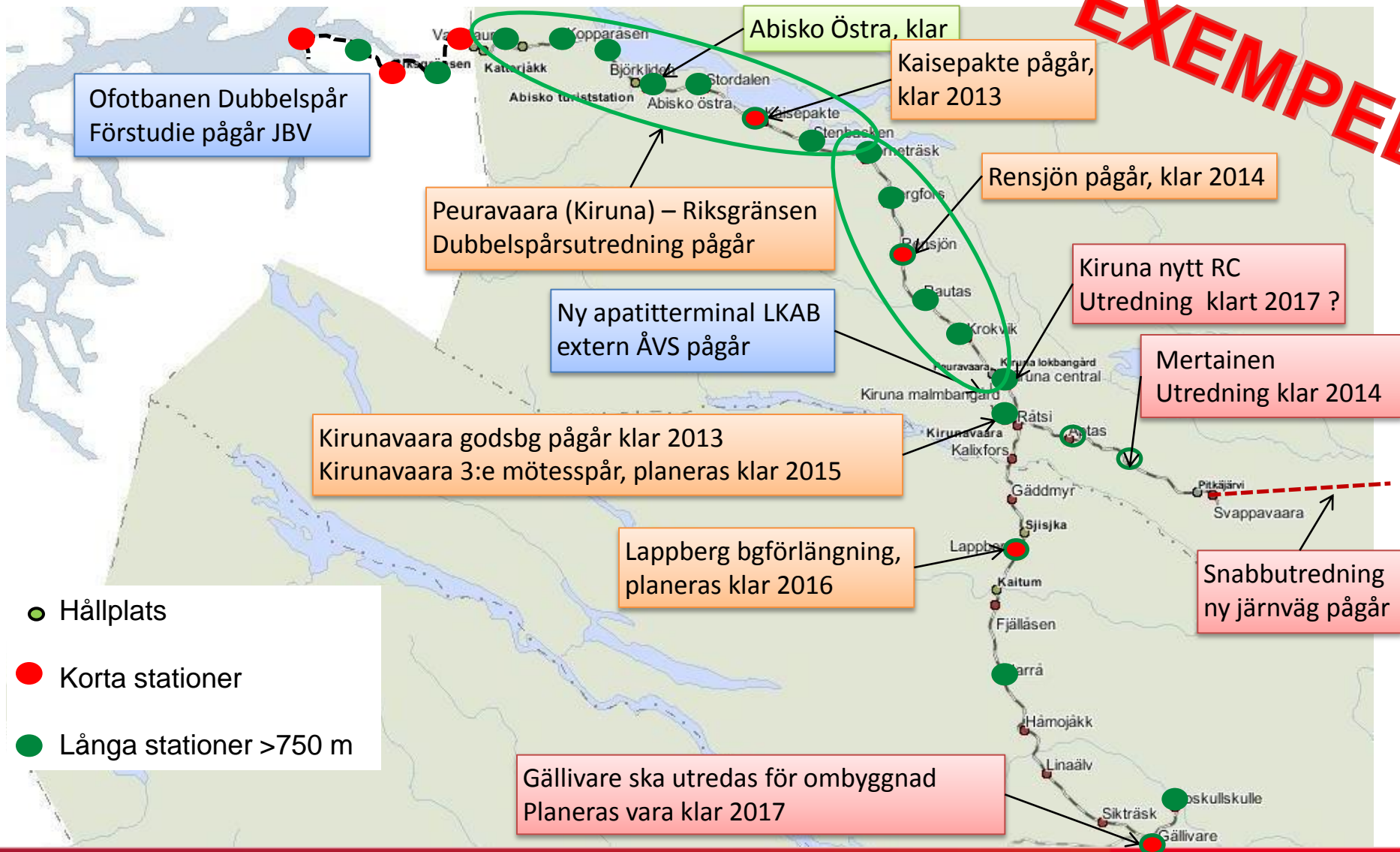
Pågår just nu

- Förlängning av mötesstationer
- Dubbelspårutredning



Pågående investeringar på sträckan Gällivare -Riksgränsen

EXEMPEL



Våra mål och bedömningsgrunder

Brister bedöms utifrån de transportpolitiska målen

Funktionsmål: **Tillgänglighet**

Hänsynsmål: **Säkerhet, miljö och hälsa**

Visar de politiskt prioriterade områdena inom den statliga transportpolitiken.

Utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet, exempelvis hur myndigheterna ska prioritera bland olika önskemål och behov när de genomför sina uppdrag.

Stöd för och kunna inspirera regional och kommunal planering.



Funktionsmålet

Handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter

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

Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov



Hänsynsmålet

Handlar om säkerhet, miljö och hälsa

Viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till

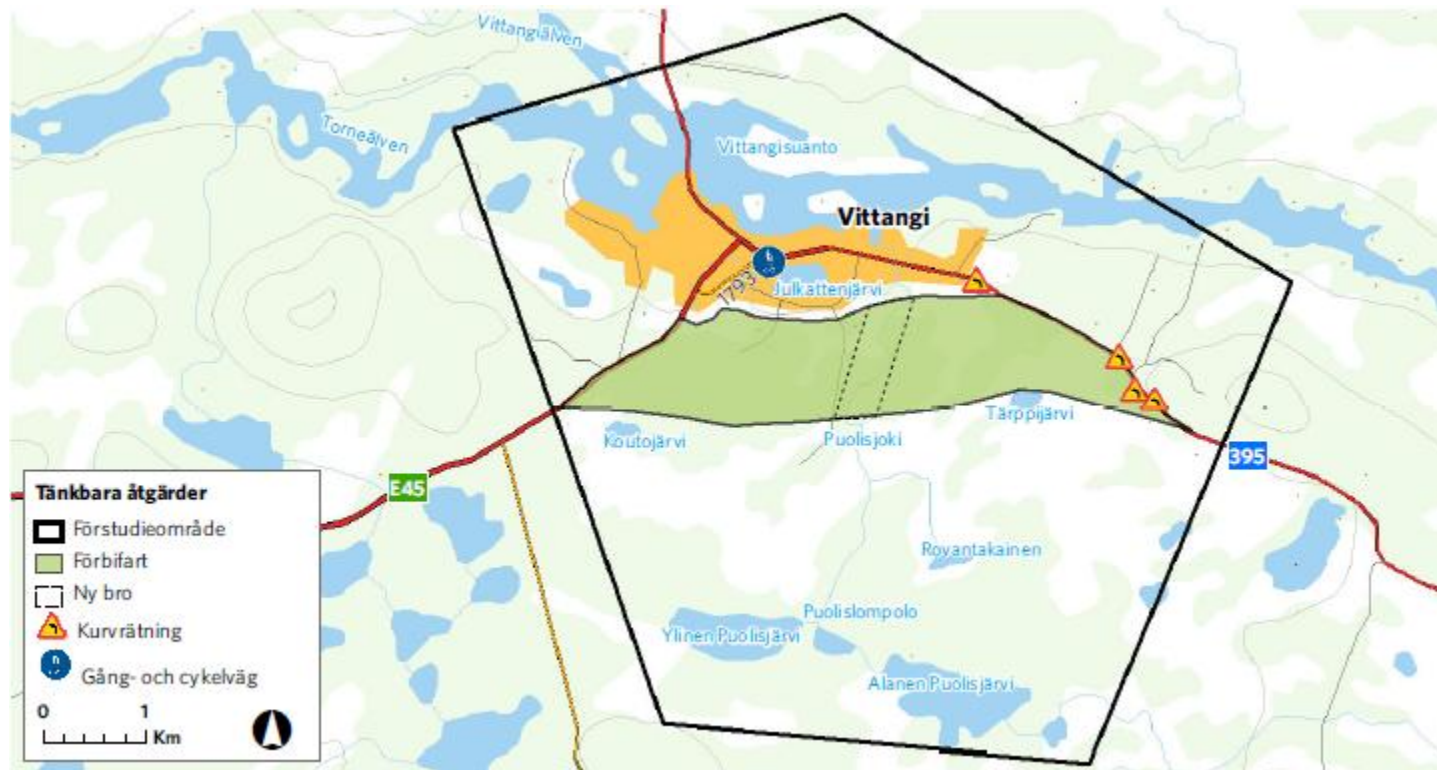
Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt

Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa



Vittangi

Trafikverket har genomfört förstudie och den visar att alternativet med en förbifart ger bäst måluppfyllelse och är det mest långsiktigt hållbara alternativet.



Bakgrund

Gruvan i Kaunisvaara är i produktion.
Full produktion beräknas hösten 2014.

Northland transporterar malmen med 90 tons lastbil
Kaunisvaara-Svappavaara för att lasta om till järnväg för
vidare transport till Narviks hamn. Prognosen för Northland
är 5 miljoner ton malm som ska transporteras varje år.

Längs en tänkt järnvägssträckning finns stora identifierade
och potentiella mineral- och malmvolymer.

Trafikverket har under 2011 genomfört en åtgärdsvalsstudie
för stråket som resulterat i om och tillbyggnad av väg samt
90 tons transporter.



Motiv till beslut om förbifart

Att ha tung genomfartstrafik genom Vittangi innebär en hel del konsekvenser, bland annat:

Vägen och trafiken blir en barriär i samhället

En prognos visar på en totaltrafik med cirka 1800 fordon, varav ca 550 tunga fordon gör att det försvårar förflyttningar över vägen.

Dessa trafiksiffror är med största sannolikhet lågt räknade eftersom man kan se en tydlig trend mot utvecklingen av fler mineralfyndigheter i området och österut.



Motiv till beslut om förbifart

Att ha tung genomfartstrafik genom Vittangi innebär en hel del konsekvenser, bland annat:

Försämrad trafiksäkerhet

Försämrad trafiksäkerhet och otrygghet till följd av ett större antal fordon genom samhället.

Enbart de planerade transporterna från gruvan i Kaunisvaara har startat och kommer att nå full kapacitet 2015, vilket medför ett fordon var tredje minut.



Motiv till beslut om förbifart

Att ha tung genomfartstrafik genom Vittangi innebär en hel del konsekvenser, bland annat:

Ökade utsläpp

En genomfart medför ökade utsläpp av föroreningar.

Ökade kostnader

Att avvakta en förbifart innebär stora fördyringar eftersom den tunga trafiken kommer att slita ned befintlig väg genom Vittangi mycket innan en förbifart är på plats.



Motiv till beslut om förbifart

Att ha tung genomfartstrafik genom Vittangi innebär en hel del konsekvenser, bland annat:

Restidsförluster

En genomfart medför hastighetssänkningar och därmed stora restidsförluster för genomfartstrafik.



Motiv till beslut om förbifart

Att ha tung genomfartstrafik genom Vittangi innebär en hel del konsekvenser, bland annat:

Buller från trafiken

Kommer aldrig att helt kunna byggas bort med fasadåtgärder och bullerplank.

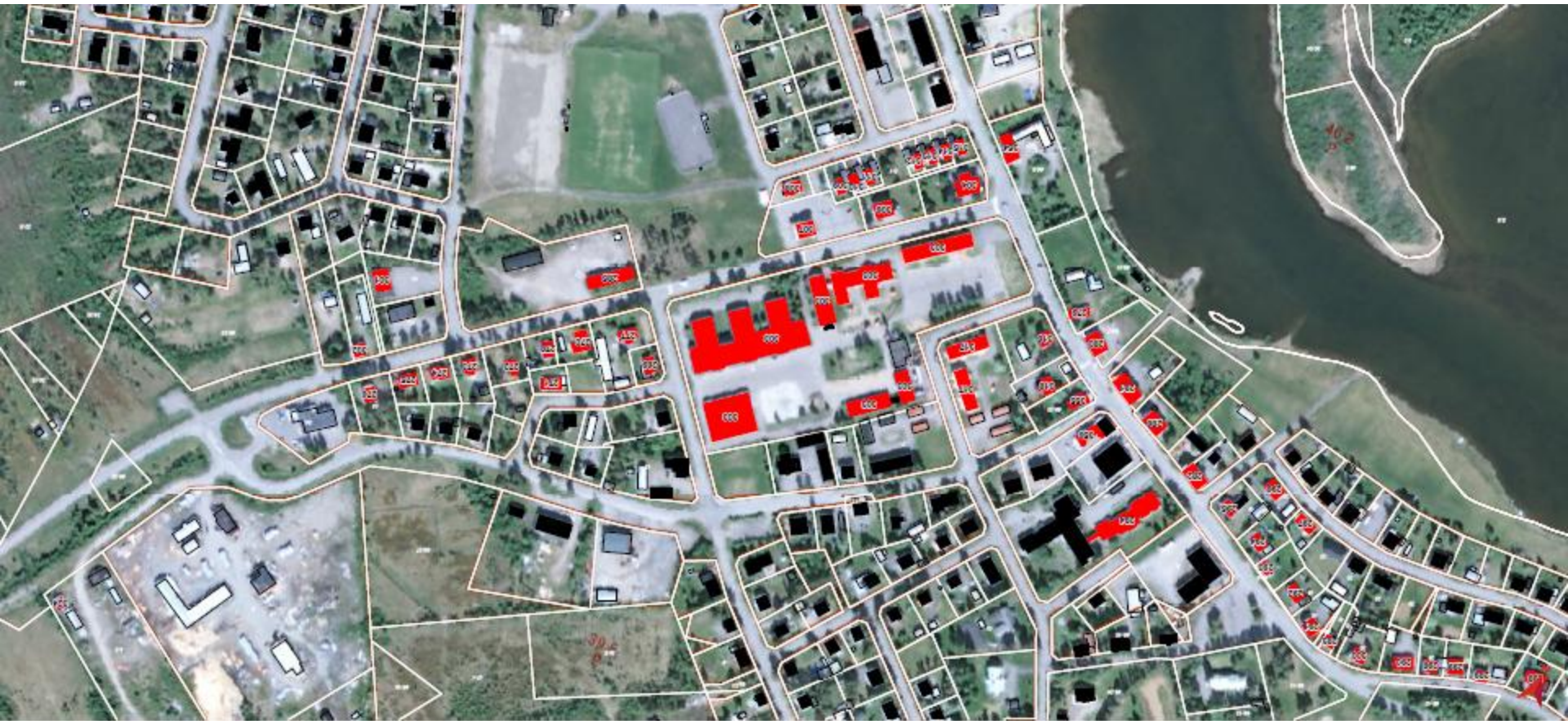
Omkring 60 fastigheter längs Centralvägen och E45 är föremål för bulleråtgärder.

Bullerplank är i många av dessa fall inte genomförbara av utrymmesskäl. Då återstår inlösen av fastigheter för att komma ned under satta gränsvärden. Detta innebär att en stor del av Vittangi by försvinner närmast väg 395 och E45.

Långa bullerplank längs vägen gör att samhället blir förfulat och oattraktivt.



Berörda fastigheter Vittangi (exempel)



Bullerstörningar och effekter

Dessa störningar är man i huvudsak medvetna om

Bullret ger upphov till direkta störningar;

- Sämre sömn och ljudkommunikation
- Sämre inlärning och produktion
- Allmän irritation och är tröttande

Dessa störningar är man i huvudsak omedvetna om

Långvarig bullerexponering anses leda till:

- Ökad risk för hjärt- och kärlsjukdomar
 - beräknas medföra 300-800 för tidiga dödsfall/år
- Nedstämdhet och sämre social funktion

Utgångspunkter för arbetet med buller och vibrationer

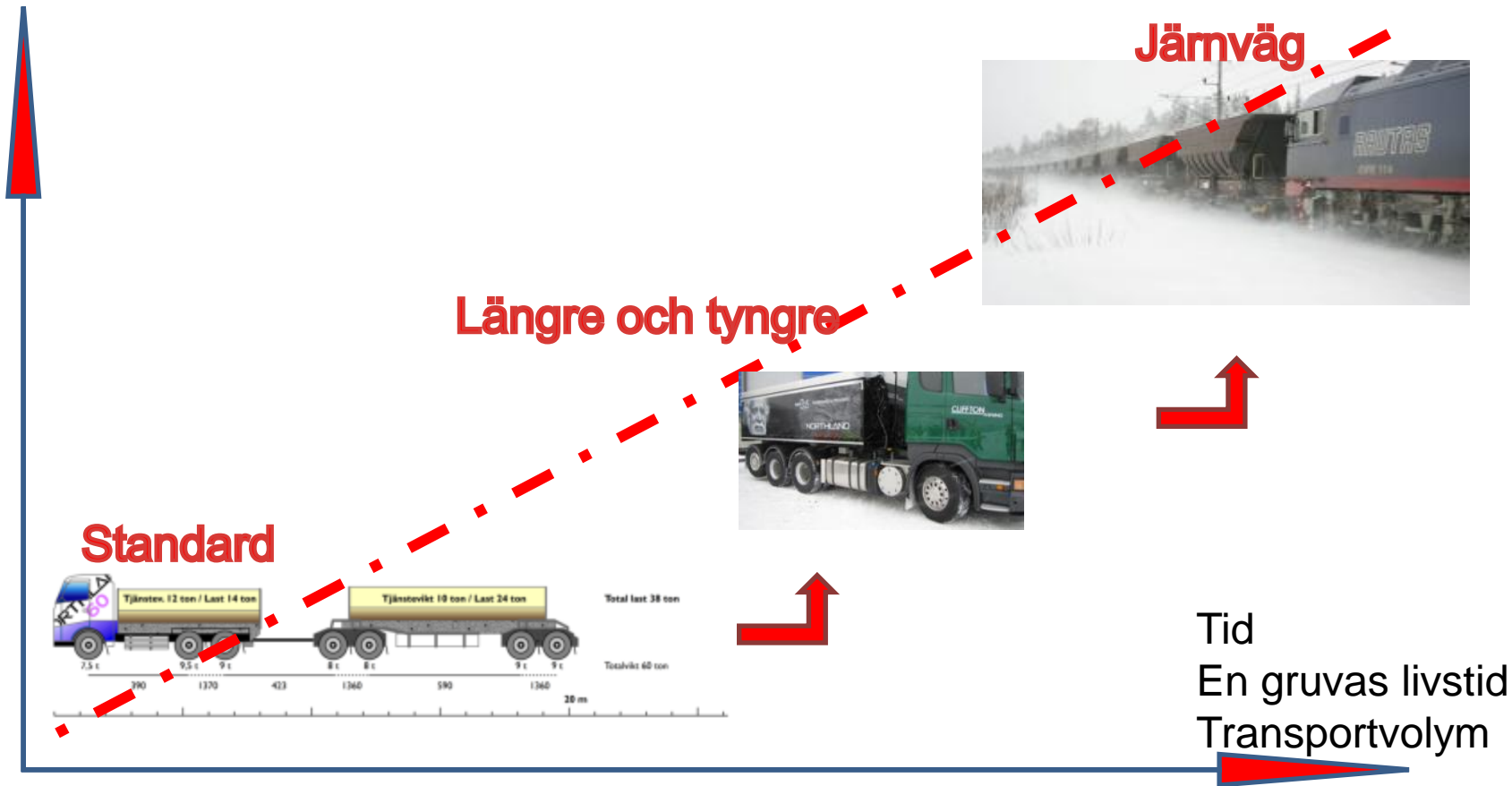
Regleringsbrev – Transportsektorn ska bidra till att miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa.

Miljöpolitikens delmål om buller – Antalet människor som utsätts för trafikbullerstörningar överstigande de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom för buller i bostäder ska ha minskat med 5 procent till år 2010 jämfört med år 1998.
Inriktningen bör vara effektivaste reduktion av störning och prioritering av de mest utsatta.

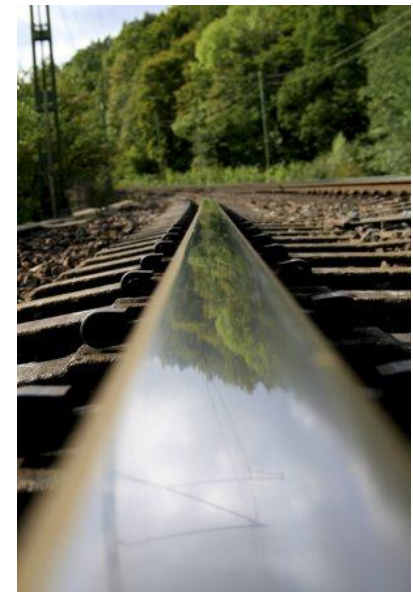
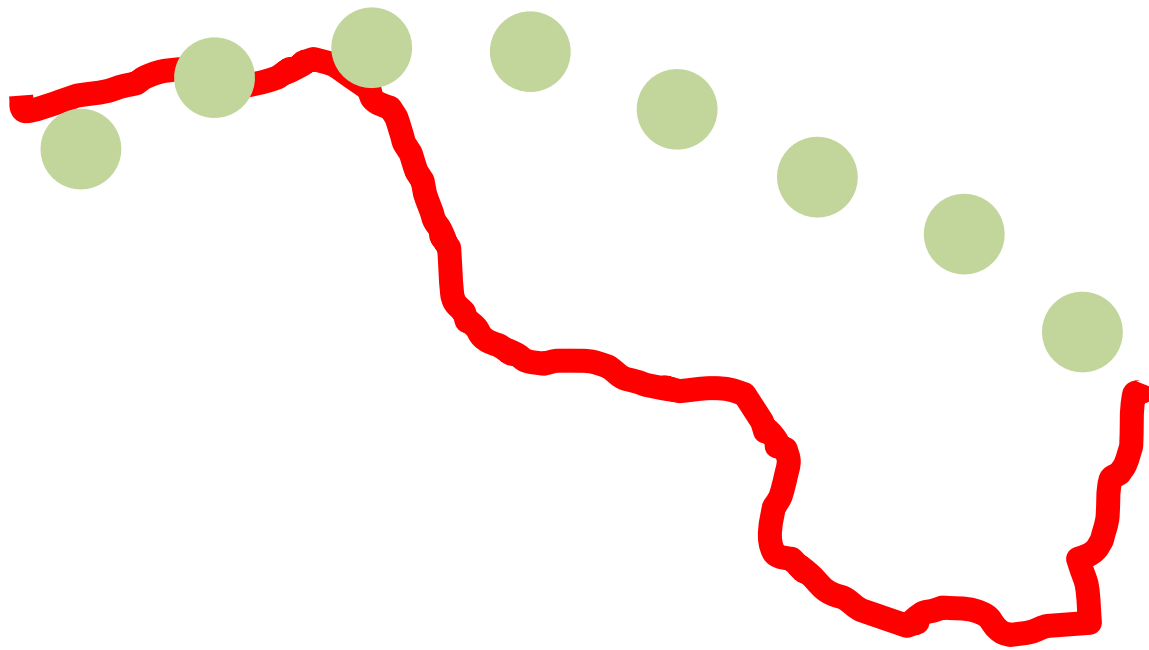
Prop. 1996/97:53 – Riktvärden och etappmål för åtgärder

Transportlösningar – kan utvecklas stegvis

Effektivitet
Lönsamhet



Utredning av förutsättningarna för en järnvägsförbindelse Kaunisvaara – Svappavaara



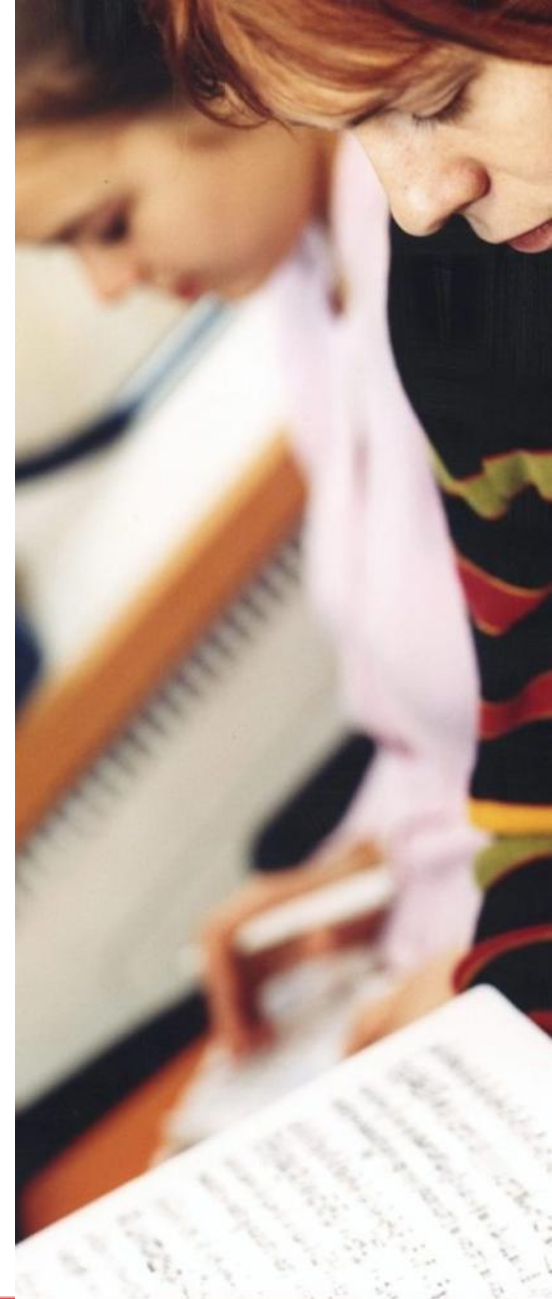
Klar till 14 juni då förslag till Nationell plan 2014-2025 presenteras

Utredningen

Ur Direktiven för Åtgärdsplaneringen 2012-13

Riksdagen har givit regeringen till känna som sin mening att regeringen även bör utreda en järnvägsförbindelse mellan gruvområdet Kaunisvaara och befintlig järnväg i Svappavaara (bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119)

Med denna bakgrund ska Trafikverket utreda förutsättningarna för en sådan järnvägsförbindelse inom ramen för åtgärdsplaneringen.



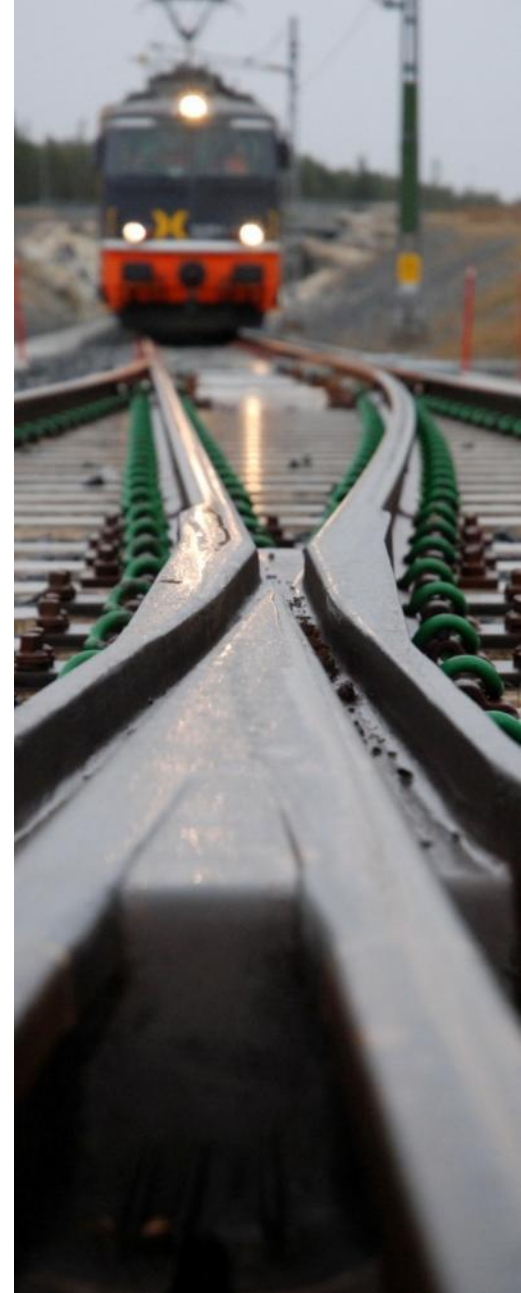
Utredningen

Trafikverket ska beakta olika alternativa transportvägar för gruvnäringens behov i samspel med berörda intressenter.

De olika alternativen ska belysas utifrån ett helhetsperspektiv där den totala nyttan även för andra res- och transportbehov än gruvnäringens ska beaktas.

Alternativen ska redovisa bedömningar av nyttor och kostnader samt väga in och beskriva även andra aspekter och konsekvenser, inte minst miljöpåverkan, men även omlastningsbehov, effekter på trafiksäkerhet, effekter på möjligheter till arbetspendling och interregional tillgänglighet m.m.

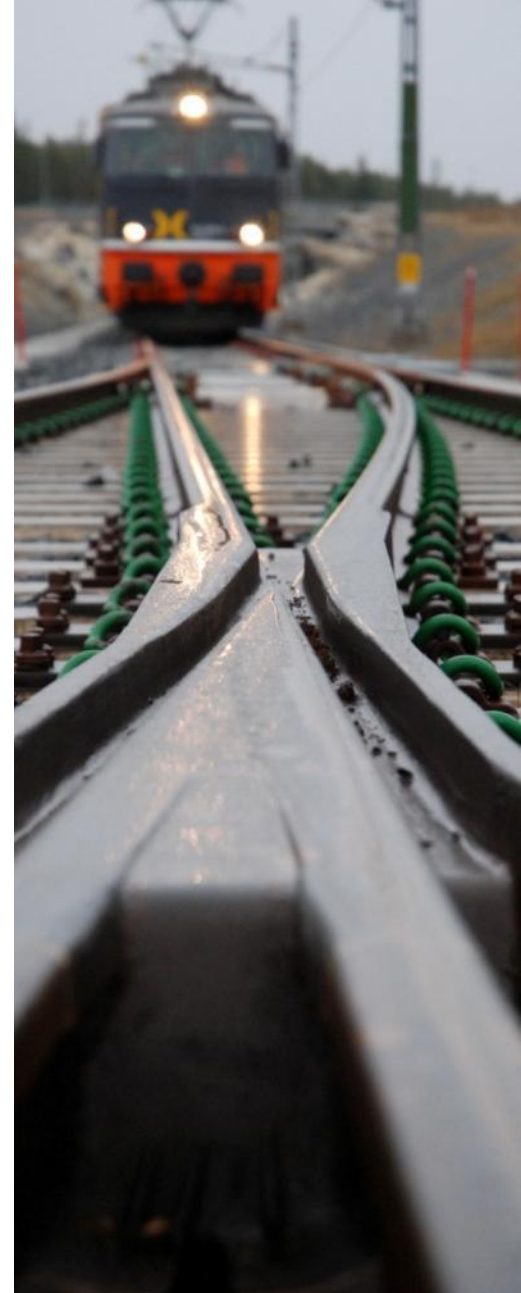
Rapporten belyser på ett övergripande sätt möjligheterna och effekterna av att anlägga en järnväg mellan Kaunisvaara-Svappavaara



Avgränsningar

- Järnvägens geografiska dragning belyses inte
- Inga detaljerade kostnadsberäkningar (GKI)
- Fokus på möjligheter och konsekvenser med järnväg
- Jämförelsealternativet har varit 90 tons lastbil, befintlig väg upprustad och genväg byggd.
- Dialog om finansiering har ej förts
- Stora osäkerheter i underlaget.

**Klar till 14 juni då förslag till
Nationell plan 2014-2025 presenteras**



Vägfrågans formella handläggning

Kenneth Enbom
Projektledare



TRAFIKVERKET



Planläggning

Åtgärdsvalsstudie

Fyrstegsprincipen

1. Tänk om
2. Optimera
3. Bygg om
4. Bygg nytt

Utredningsarbete
- VAR ska ny väg gå
och HUR ska den
utformas

Eventuell
tillåtlighetsprövning
av regeringen

Utformning av förslag
till vägplan

Vägplanen fastställs

SAMRÅD
(sker parallellt under hela processen)

Granskning
av förslag
till vägplan

Möjlighet att
överklaga

- Samverkan mellan berörda myndigheter, näringsliv, kommuner, och organisationer
- Översiktlig utredning av åtgärdsalternativ
- Beslut om fortsatt hantering
- Samråd med myndigheter, organisationer, berörd allmänhet och enskilda
- Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan
- Val av lokaliseringsalternativ; Val av trafikteknisk standard
- MKB upprättas som ska godkännas av länsstyrelsen
- (Ev. tillåtlighetsprövning)
- Utforma planförslag; Granskning (utställelse)
- Fastställelse → Laga kraft

Vad innehåller en vägplan?

- Protokoll från samrådsmöte med sakägare
- Vägens sträckning i plan och profil
- Mark som tas i anspråk
- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
- Förteckning över berörda sakägare
- Övriga uppgifter för vägens byggande



Hur kan du påverka processen?

Samråd	Muntligt/skriftligt Protokoll upprättas
Granskning	Skriftligt
Fastställelse Trafikverkets huvudkonor	Skriftligt
Överklagan Regeringen	Skriftligt

Markåtkomst och ersättningsfrågor

4 juni 2013

Hans Stöckel
Markförhandlare

Markåtkomst och
ersättningsfrågor



TRAFIKVERKET



Hans Stöckel

Tomas Collin

Markförhandlare

Markåtkomst och ersättningsfrågor

hans.stockel@trafikverket.se

Direkt: 010-123 42 48

tomas.collin@trafikverket.se

Direkt: 076-117 44 35

Trafikverket

Markförhandling Luleå

Telefon: 0771 - 921 921

www.trafikverket.se

Förberedelser/Projektering

Trafikverket och dess konsulter har rätt att få tillträde till fastighet för:

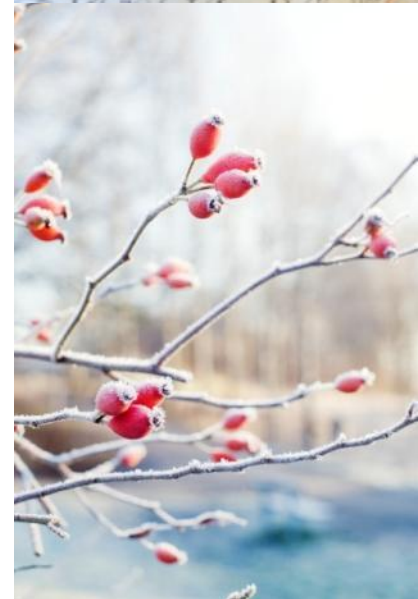
- mätning och utstakning
- grundundersökningar (t.ex. arkeologi, geoteknik)
- förberedande åtgärder

Vid dessa arbeten ska:

- skador om möjligt undvikas
- träd i trädgård ej fällas eller skadas utan ägarens medgivande

Skador skall ersättas

([34 § Väglagen](#))

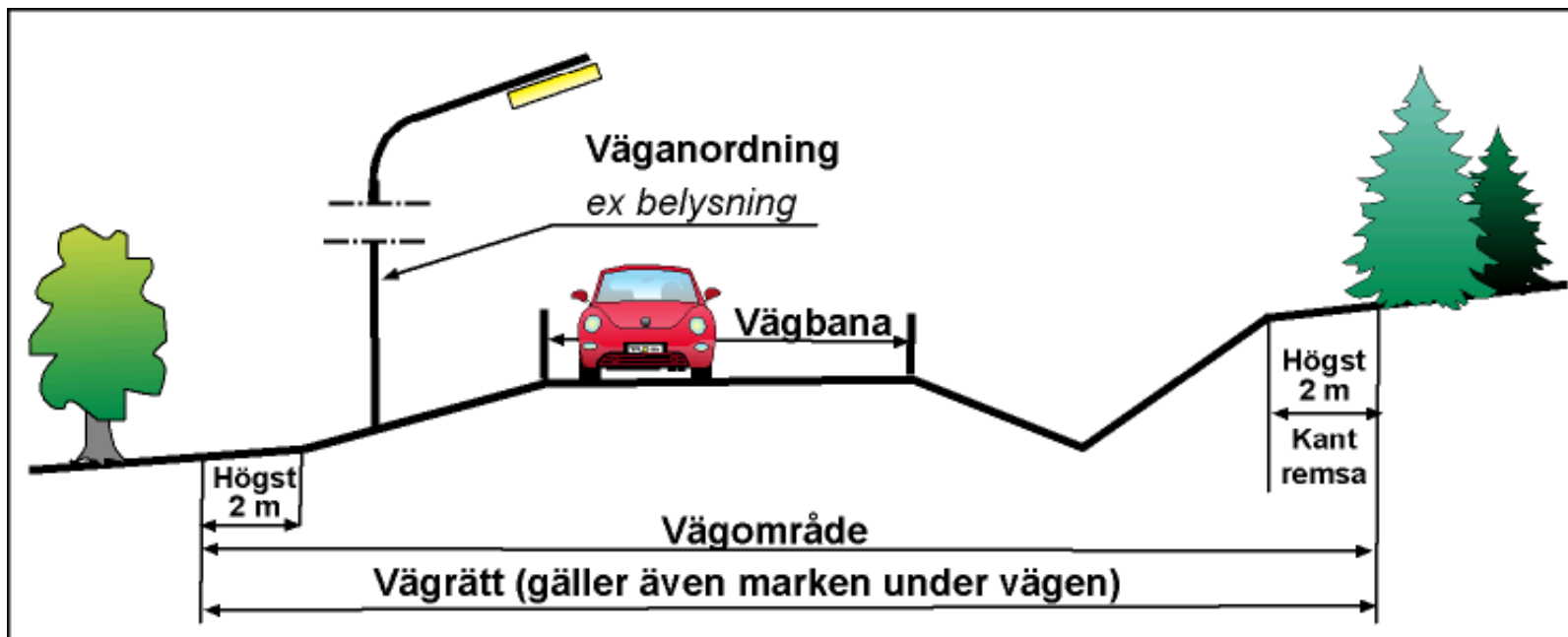


Vägrätt

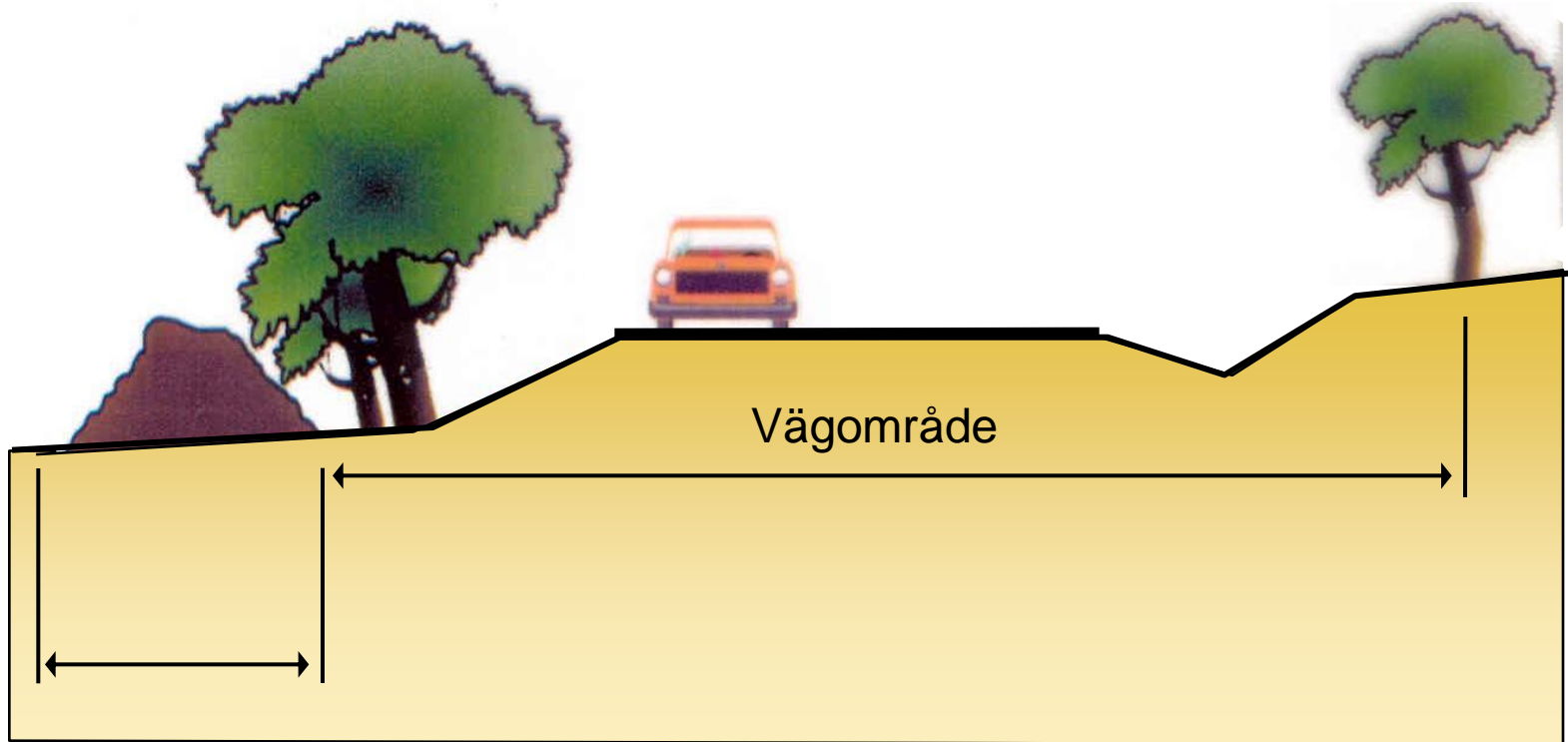
- Vägrätt uppkommer när väghållaren tar i anspråk mark för väg, det vill säga när vägens sträckning över fastigheten blivit utmärkt och vägarbetet påbörjats. ([31 § Väglagen](#))
- Vägrätten är en rätt för väghållaren att nyttja den mark som behövs för vägen. Rätt till grus, berg och andra jordmassor inom vägområdet. ([30§ Väglagen](#))
- Ingen förändring av fastighetsgränser.
- Vägrätten upphör när vägen dras in. ([32 § Väglagen](#))



Vägområde



Mark under byggtiden



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

Besiktningar/Gränsmarkeringar

- Hus och vattentäcker besiktigas före byggstart om risk finns för skador.
- Befintliga gränsmarkeringar som riskerar att skadas mäts in före byggstart. Efter att bygget har färdigställts återutsätts skadade/förlorade markeringar av Lantmäteriet.



Vem kan få ersättning

Fastighetsägare

Servitutshavare

Nyttjanderättshavare, t.ex. jordbruksarrendatorer

Vad ersätts?

- Markintrånget – Minskning av fastighetens marknadsvärde
- 25 procent
- Annan skada
- Uppräkning med index och ränta

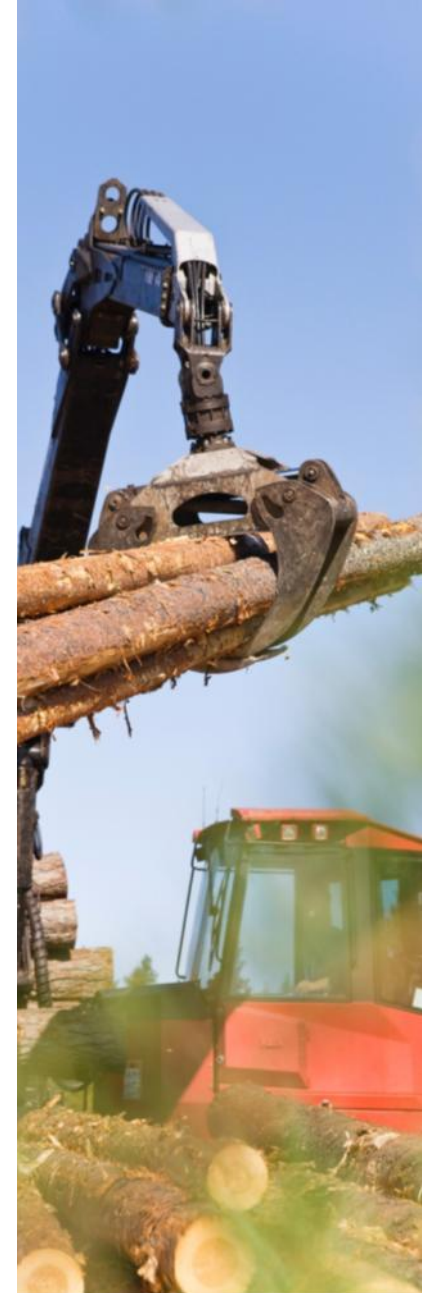
Inlösen av fastighet

Synnerligt men för fastigheten eller del därav

[\(55 § Väglagen\)](#)

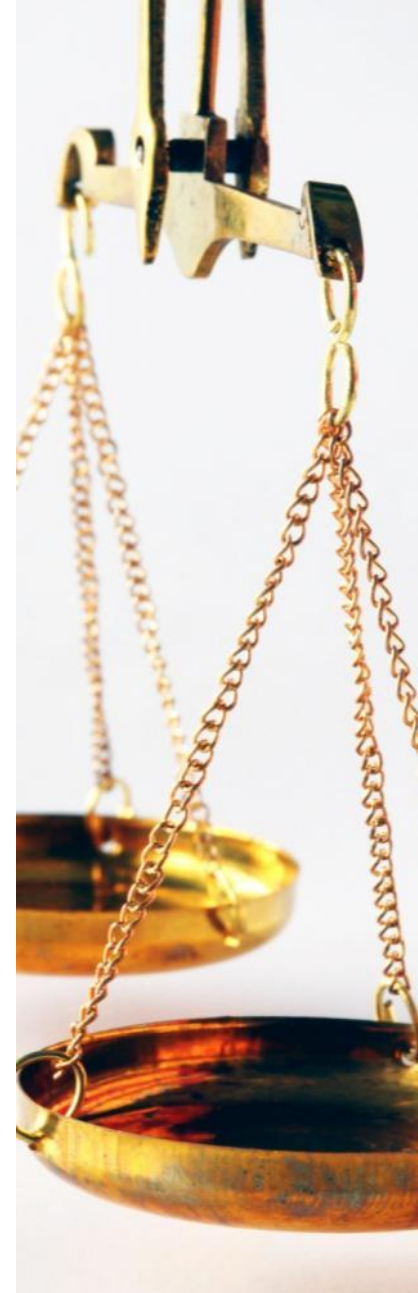
Ersättningsberäkning skog

- Markvärdet
- Förtidig avverkning
- Storm och torkskador
- Virkesvärde (om Trafikverket köper)
- Fördyrad avverkning (om fastighetsägare avverkar)



Ersättningsberäkning tomtmark

- Markvärdet
- Förstörda tomtanläggningar: träd, buskar, staket
- Annan skada



Reglering av intrång

- Trafikverket meddelar genom brev vilket datum marken kommer att tas i anspråk för vägutbyggnad.
- Intrånget regleras i allmänhet när vägen är färdigbyggd.
- Ersättningsbeloppet räknas upp med index och ränta från den dag marken togs i anspråk.



Under byggtiden

Vanligen förekommande störningar:

- Transporter och trafikomläggningar
- Buller
- Vibrationer
- Luftföroreningar (damm, avgaser)
- Tillfällig grundvattenpåverkan

**Vid skador/störningar, kontakta
markförhandlaren!**



Vägförslag 4 juni 2013

Jan Asplund
projektör



TRAFIKVERKET



Jan Asplund

Projektör, Vectura

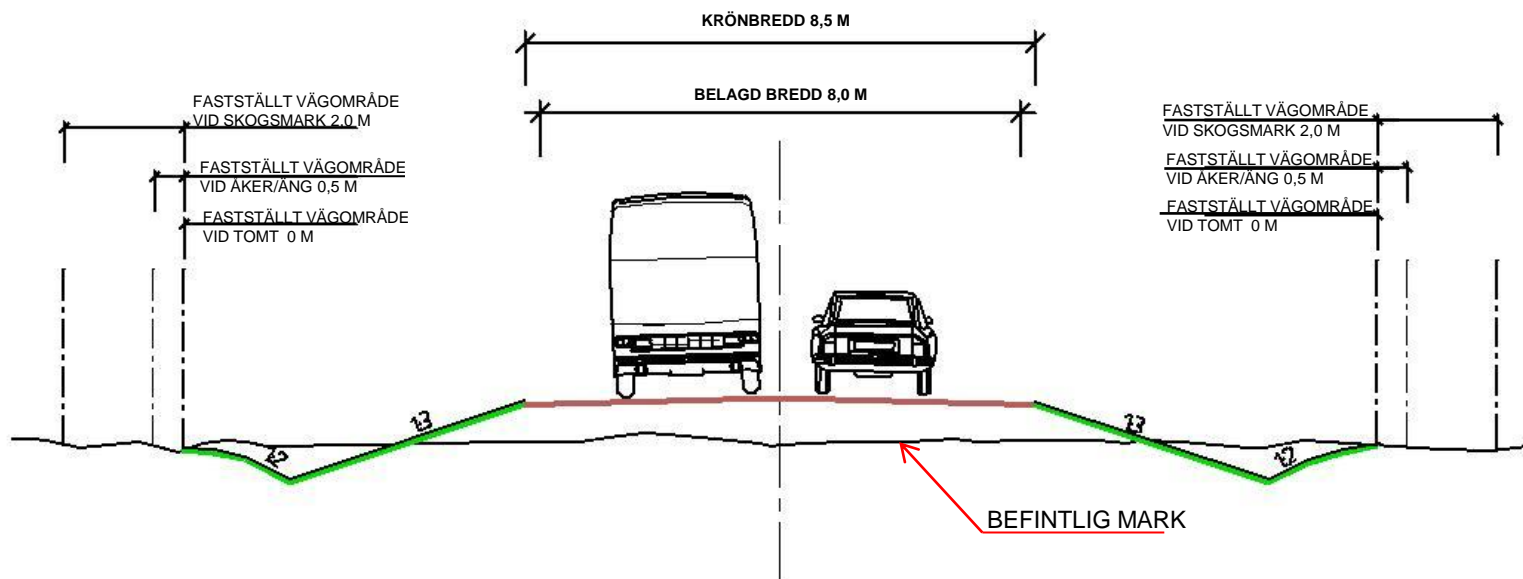
E-post: jan.asplund@vectura.se

Mobil: 010-48 44 281

Vägförslaget

- Ny väg 395 anläggs 8 meter bred, vägens längd cirka 6 km
- Parkeringsfickor anläggs med jämna mellanrum
- Bro över Puolisjoki
- Ny skoterport, skoterled anpassas till nya läget
- Två nya infarter till Vittangi med korsningstyp C
- Skyltad hastighet för förbifart blir 100 km/h

Utformning av väg



Vägförslag
4 juni 2013

Magnus Nilsson
projektör



TRAFIKVERKET



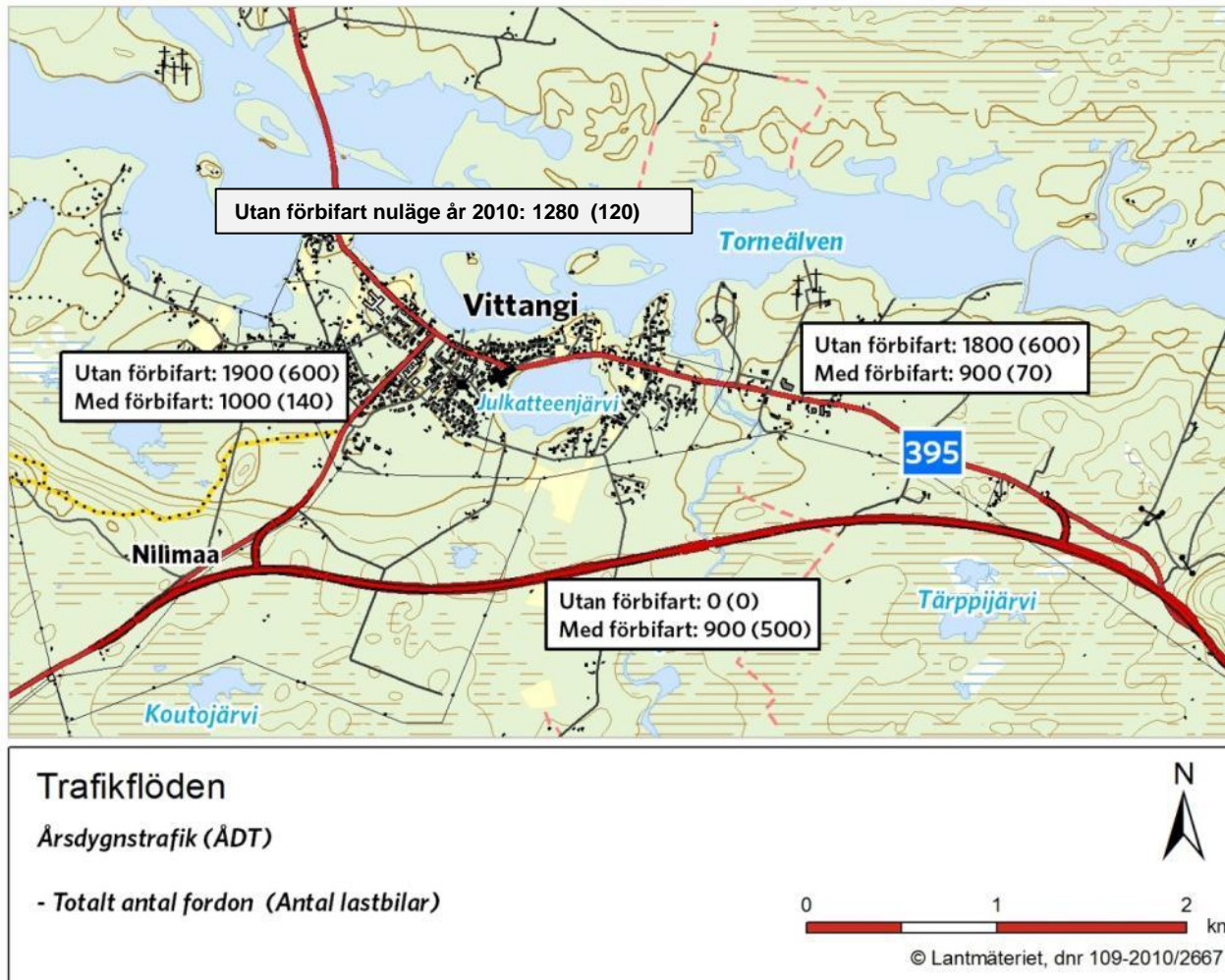
Magnus Nilsson

Projektör, Vectura

E-post: magnus.t.nilsson@vectura.se

Mobil: 010-484 40 85

Trafikflöden



Jämförelse mellan alternativ

Alternativ	Väglängd km	Ny väg km	Vägförkortning km	Vägförkortning %	Väg att underhålla km
Befintlig väg	6,8	0	0	0%	6,8
Förbifart	5,9	5,9	0,9	-15%	12,7

Vägförslaget Miljö

4 juni 2013

Katarina Andersson
Miljöspecialist
Teknik och miljö



TRAFIKVERKET



Katarina Andersson

Miljöspecialist, Investering Teknik och miljö

katarina.andersson@trafikverket.se

Direkt: 010-123 74 59

Trafikverket

Box 809, 971 25 Luleå

Besöksadress: Sundsbacken 2-4

Telefon: 0771-921 921

www.trafikverket.se

Miljökonsekvensbeskrivning, MKB

- i de vägplaner där det är betydande miljöpåverkan, annars en miljöbeskrivning med färre formella krav
- reglerat i Väglagen och Miljöbalken
- tillgodose miljöhänsyn i planeringen

13 § Väglagen

Vid byggande av väg skall tillses

- att vägen får sådant läge och utförande
- att ändamålet med vägen vinns
- med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad
- och att hänsyn tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden



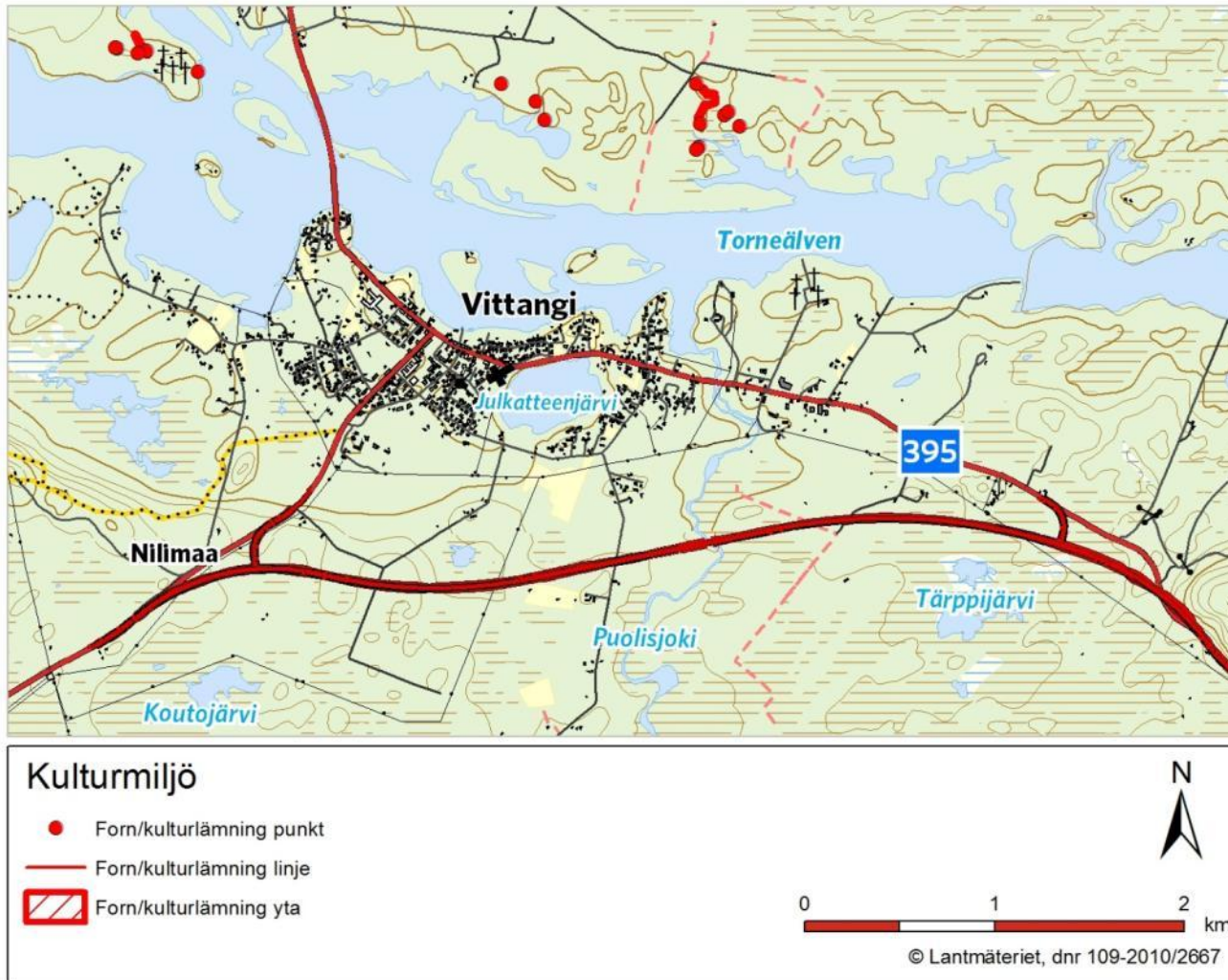
MKB – både process och produkt

- Insamling av underlagsmaterial – börjar i förstudien
- Analys, samarbete med projektörer, beslut om skyddsåtgärder
- Sammanställning av MKB-dokument

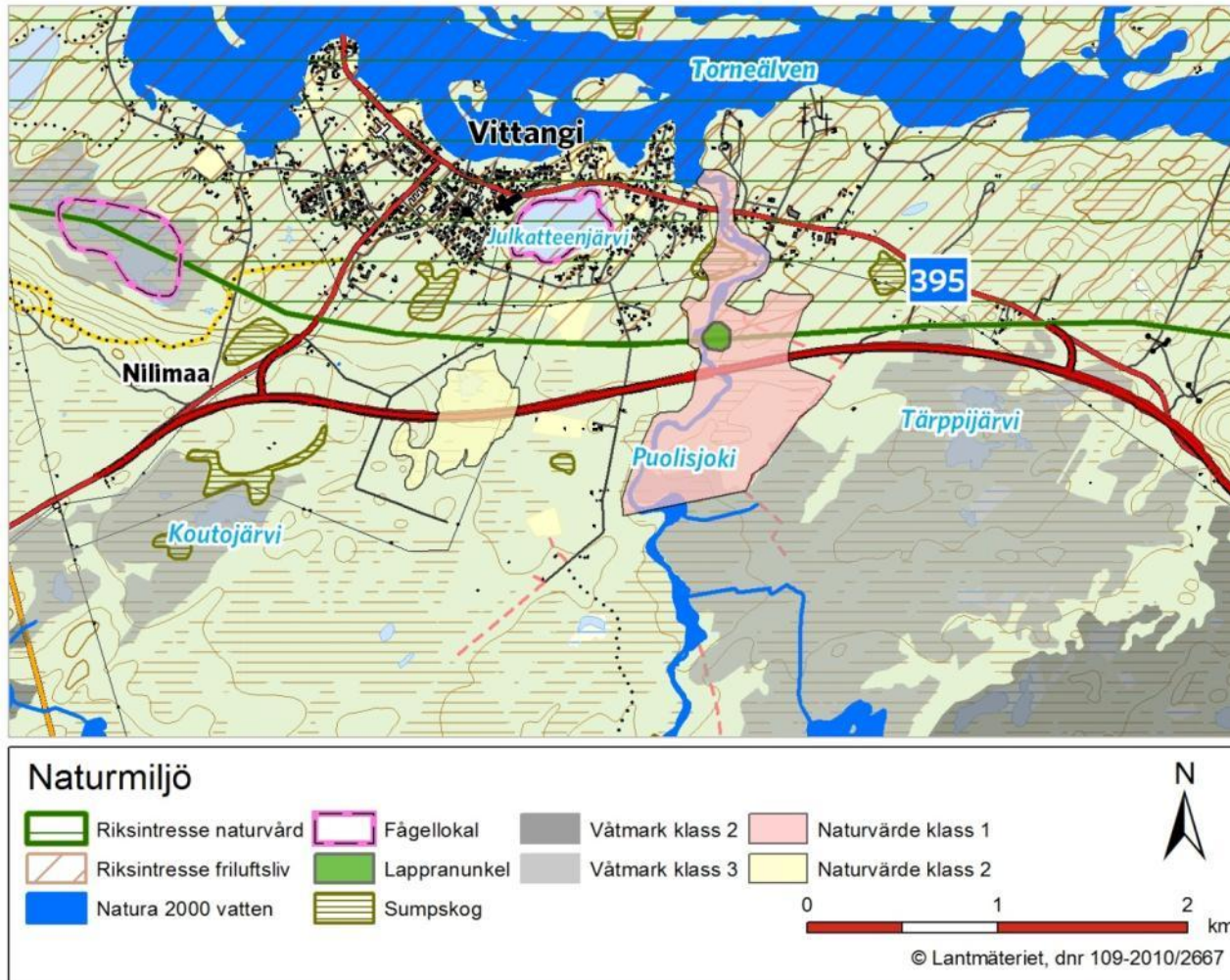
- Inarbetande av skyddsåtgärder i vägplanen
- MKB ska godkännas av länsstyrelsen
- MKB är en del av vägplanen
- Miljöåtgärder förs vidare till bygghandlingarna



Kulturmiljö



Naturmiljö



Riksintressen



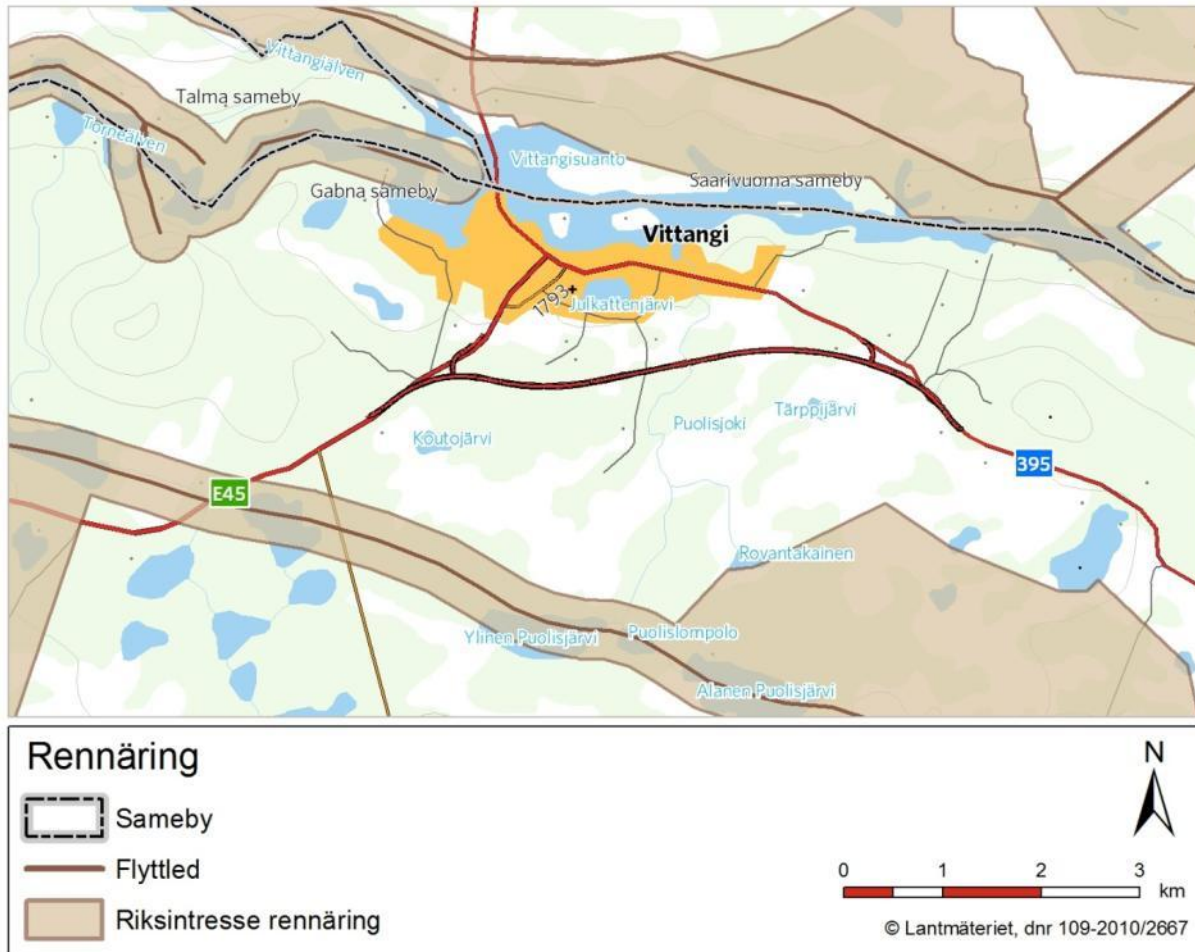
Riksintressen

-  Riksintresse väg
-  Riksintresse naturvård
-  Riksintresse friluftsliv
-  Natura 2000 vatten
-  Riksintresse rennäring



© Lantmäteriet, dnr 109-2010/2667

Rennaringen





Övergripande förutsättningsanalys för hela sträckan Kaunisvaara-Svappavaara

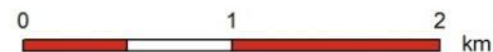
Särskilda samrådsmöten med alla berörda samebyar

Samråd för vattenverksamhet



Vattenverksamhet

-  Tillstånd – ny bro över Puolisjoki. Även Natura 2000-prövning.
-  Anmälan – trummor i bäckar



© Lantmäteriet, dnr 109-2010/2667

Samråd för vattenverksamhet och Natura 2000-prövning

Bro över Puolisjoki

- Strandpassager på båda sidor
- Möjlighet att passera under bron med skoter/skidor
- Åtgärder vidtas för att minimera grumling och erosion under byggtiden
- Vattendragets naturliga bredd behålls
- Grumlande arbeten utförs inte vid ev. lek/vandringstider för fisk
- Inventering kommer att göras och vara ett underlag för miljökonsekvensbeskrivningen och ev. andra skyddsåtgärder

Konsekvenser för naturmiljö blir små

- Risk för grumling - endast tillfällig

Samråd för vattenverksamhet

Riktlinjer vid trumbyte

- Trummorna kommer att läggas så att inga vandringshinder uppstår för fisk
- Åtgärder vidtas för att minimera grumling och erosion
- Vattendragets naturliga bredd behålls
- Trumman dimensioneras så att vattenflödet inte stryps/vattenhastigheten ändras
- Grumlande arbeten utförs inte vid ev. lek/vandringstider för fisk

Konsekvenser för naturmiljö blir små

- Risk för grumling - endast tillfällig

Trafikbuller

- Riktvärden för ljudnivåer i boendemiljöer, inne och ute, är beslutade av riksdagen
- Beräkning av ljudnivåer längs vägen
- Skyddsåtgärder föreslås – rimlighetsavvägning
 - Bullerskärmar vid vägen
 - Bullerskärmar vid husen
 - Fönsterbyten, skärmar vid uteplats
 - Inlösen
- Inga riktvärden ska överskridas

Trafikbuller

Ljudnivåerna beror på:

- Trafikmängd
- Andel tung trafik
- Hastighet
- Avstånd från vägen
- Höjdläge

En bullerberäkning har gjorts. Den redovisas på plankarta med gränslinjer för 55 dB ekvivalent och för 70 dB maximal ljudnivå. För vägplan förbifart Vittangi berörs ett hus av krav för bullerskydd.

Trafikbuller

1(1)

MALMTRANSPORTER
KAUNISVAARA - SVAPPAARA
Vittangi by/Förbifart Vittangi
Nollalternativet

Skala (A3): 1:9 000
0 100 200 300 400 500 m
© Trafikverket, 2013-06-13

Teckenförklaring
Riktvärden för buller
vid nybyggnation eller väsentlig
ombyggnad, maximal och
ekvivalent ljudnivå i dB(A)
2 meter över mark med 50 t lastbilar

- Väg
- Bostadshus
- Hus övriga
- Kyrka
- Lekiv 55 dB(A)
- Lmax 70 dB(A)



**Samrådsmöte
Förbifart Vittangi
4 juni 2013**

**Kenneth Enbom
Projektledare**



TRAFIKVERKET

