

Väghållningsmyndigheten,
Trafikverket Region Nord

Fastställelse av vägplan för ombyggnad av väg E10 delen Avvakko-Lappeasuando, samt indragning av väg, Gällivare kommun, Norrbottens län

Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 18 § väglagen (1971:948) att fastställa vägplanen för rubricerad ombyggnad av väg E10 till mötesfri väg mellan Avvakko och Lappeasuando.

Fastställelsen gäller de reviderade plankartorna med status fastställelsehandling, betecknade 100To201 – 207 samt 200To211 - 217, daterade 2022-10-10, och 100To208-209 med revidering A 2023-02-22.

Väganläggningen ska dessutom utformas i huvudsak så som den sökande har åtagit sig enligt planbeskrivningen och ärendet i övrigt.

Trafikverket beslutar med stöd av 25 § väglagen att cirka 200 meter av nuvarande väg 834, som ersätts med ny väg, dras in från allmänt underhåll. Indragningen sker när den nya delen av väg 834 har öppnats för trafik.

Sökande

Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Region Nord.

Beskrivning

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

Den planerade vägen

Väg E10 mellan Avvakko och Lappeasuando (vid Kalixälven) byggs om till mötesfri väg med 2+1-körfält och total belagd bredd på 14 meter. Den huvudsakliga referenshastigheten är 100 km/tim. Viltstängsel monteras längs sträckan förutom där barriäreffekten måste minimeras. Sträckan som vägplanen omfattar är totalt cirka 18,5 kilometer. Genom Skaulo byggs vägen inte om och genom Moskojärvi (1400 meter) får vägen 1+1-körfält med bredden 9,5 meter och inga räcken sätts upp. Referenshastigheten blir 80 km/tim. Genom Puoltikasvaara utformas vägen med bredden 12 meter och 1+1-körfält och referenshastighet 80 km/tim. Uppehåll görs även i viltstängslet längs cirka 600 meter. En gång- och cykelväg anläggs från korsningen med väg 833 till befintlig gång- och cykelväg i Skaulo. Soutukoski passeras på en ny bro. En gång- och cykelväg anläggs även från korsningen med väg 833 mot begravningsplatsen. Befintliga utfarter anpassas, stängs genom särskilt beslut eller får så kallad höger in, höger ut.

Rennäring

Vägplanen har anpassats för att minimera ytterligare påverkan på rennäringen, inklusive utpekade riksintressen. Flyttlederna blir fortsatt tillgängliga genom att två planskilda passager (7/300 och 17/700 i planens längdmätning) och fem passager i plan ordnas. Grindar kommer att finnas i viltstängslet för att det ska gå att mota ut renar som kommit in i vägområdet. Viltstängslet dras även in längre än normalt längs anslutande vägar för att minska risken för att renar kommer innanför stängslet.

Buller

Bullerskyddsåtgärder vidtas enligt riktvärden för "väsentlig ombyggnad". Åtgärder som fastställs är tre bullerskyddsvallar med höjden 2,5 till 5 meter i kombination med erbjudanden om fastighetsnära bullerskyddsåtgärder. Totalt omfattas 25 fastigheter av bullerskyddsåtgärderna. Efter genomförda åtgärder har ingen berörd fastighet buller över riktvärdena inomhus eller vid uteplats. Riktvärdet 55 dBA vid fasad överskrids dock på cirka 56 bostadshus.

Mark som kommer att tas i anspråk

Mark och särskilda rättigheter som belastar marken kommer att tas i anspråk för vägen på det sätt som redovisas på plankartorna.

Sammanlagt kommer cirka 43 hektar mark att tas i anspråk som nytt vägområde. Marken utgörs huvudsakligen av skog. Kantremsa ingår med bredden 2 meter i skog, 0,5 meter i öppen mark/åkermark och 0 meter i tomtmark.

Vägrätten inskränks inom ett område på cirka 2,5 hektar av den totala arealen på så sätt att väghållaren inte får:

- bestämma över markens användning för annat ändamål än väg,
- tillgodogöra sig alster eller andra tillgångar som kan utvinnas ur marken.

Områdena avser slänt utanför bullerskydd (Vi1) och mark för rensning av utloppsdiken (Vi2). Fastighetsägaren får använda marken så länge som områdenas funktion för den allmänna vägen inte riskerar att påverkas.

Cirka 11 hektar mark, som behövs för att bygga vägen, planeras att tas i anspråk under en viss tid. Nyttjanderätten gäller under den tid som anges på respektive plankarta.

Kommunala planer

Vägplanens permanenta markanspråk berör den kommunala översiktsplanen samt tre detaljplaner. Åtgärder som innebär permanenta avvikelser från detaljplanerna redovisas nedan. Sektionsangivelser avser plankartornas längdmätning.

- Cirka km 10/250 – 10/360. BPL 25-P84/35 "Förslag till Byggnadsplan Skaulo (del av Soutujärvi 12:2 mfl)". På cirka 400 kvadratmeter, som i detaljplanen är grönområde, byggs gång- och cykelväg.
- Cirka km 14/630 – 14/740. DP-P91/41 "Detaljplan för Soutujärvi 4:7 mfl". Cirka 500 kvadratmeter som i detaljplanen är naturområde tas i anspråk som vägmärk. Cirka 700 kvadratmeter mark för livsmedelsbutik tas i anspråk för breddning av väg E10 samt nya diken. Det aktuella området får inte bebyggas (prickmark).

Ärendenummer
TRV 2020/4953

Dokumentdatum
2023-04-27

- Cirka km 14/740 – 14/760. BPL-GÄJ-4855 ”Förslag till ändring och utvidgning av byggnadsplan för del av Puoltikasvaara by”. Cirka 800 kvadratmeter som i detaljplanen är park eller plantering tas i anspråk som vägområde.

Gällivare kommun har bedömt avvikelserna från detaljplanerna som mindre och som inte motverkar detaljplanernas syfte. Väghållningsmyndigheten delar den uppfattningen.

Natura 2000, riksintressen, annan reglering av markanvändningen och miljökvalitetsnormer Torne- och Kalix älvsystem är ett Natura 2000-område samt utpekade som riksintresse för naturvård och friluftsliv. Natura 2000-tillstånd kommer att sökas i byggskedet, tillsammans med tillstånd för vattenverksamheten.

Områden som är utpekade som riksintressen för rennäringen berörs.

Åtta vattenförekomster med fastställda miljökvalitetsnormer berörs (se tabell 14 i planbeskrivningen). I Puoltikasvaara berörs skyddszonen för en reservvattentäkt.

Inom vägplanens område finns kulturhistoriska lämningar. Arkeologiska utredningar har redan genomförts längs delar av sträckan.

Finansiering och byggstart

Kostnaden för projektet har beräknats till cirka 550 miljoner kronor i prisnivå 2022. Finansiering sker med medel ur den nationella planen. Byggstart planeras ske 2024.

Andra utredningar och beslut

Planläggningen enligt väglagen har föregåtts av flera förberedande studier. För Lismavaarabacken har en lokaliseringsutredning genomförts vilken resulterade i ombyggnad i befintlig sträckning. Länsstyrelsen i Norrbottens län har beslutat att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Den sökandes handläggning av vägplanen

Under planarbetet har den sökande genomfört samråd och kungjort planförslaget med miljökonsekvensbeskrivning och övrigt underlag och låtit det granskas vid tre tillfällen. Därutöver har vägplanen ändrats vid flera tillfällen efter granskningarna. Ändringarna redovisas i särskilda handlingar. Berörda har getts tillfälle att yttra sig över ändringarna. Vid granskningarna och efter ändringarna kom det sammanlagt in 81 yttranden med synpunkter. Synpunkterna handlar huvudsakligen om:

- bullerskyddsåtgärder,
- utformning, lokalisering och markanspråk,
- oskyddade trafikanter,
- renar och rennäring,
- viltstängsel och öppningar i detta,
- hastighetsbegränsning (omfattas inte av fastställelsebeslutet),
- ersättning och inlösen (omfattas inte av fastställelsebeslutet),
- enskilda vägar och anslutningar (omfattas inte av fastställelsebeslutet).

Girjas sameby motsätter sig den planerade ombyggnaden och förespråkar en annan vägutformning.

Länsstyrelsens yttrande

Länsstyrelsen i Norrbottens län har tillstyrkt att vägplanen fastställs. Vid ändringar av planen och vid respektive granskning har Länsstyrelsen getts tillfälle att yttra sig.

Länsstyrelsens senaste tillstyrkan är daterad 2023-03-15.

Trafikverkets handläggning och skäl

Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen

Den sökande har sammanfattat och kommenterat de synpunkter som kom in vid granskningen i ett granskningsutlåtande och efter ändringar i ett kompletterande utlåtande. Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning.

Kompletteringar under fastställelseprövningen

Trafikverket har begärt att vägplanen ska kompletteras avseende påverkan på rennäringsområdet samt på grund av brister i plankartornas redovisning med mera. Vaghållningsmyndigheten har uppdaterat vägplanen och genomfört en ny granskning med anledning av ändringarna.

Kommunicering under fastställelseprövningen

De som har framfört synpunkter under granskningarna har fått se det som senare har tillkommit i ärendet och som har betydelse för ärendets prövning. De har också fått möjlighet att lämna ytterligare synpunkter. Därutöver har uppgifter som tillförts under fastställelseprövningen kommunicerats. Yttrandena som kom in under kommunikationerna sammanfattas och kommenteras nedan.

Kommunikation nummer 1

SGU, MSB, Försvarsmakten och Naturvårdsverket kom in med skrivelser men inga synpunkter.

Heidi Grossman och Bertil Dyvell. Frågor och synpunkter besvaras inte i granskningsutlåtandet. Den samhällsekonomiska beräkningen tar inte hänsyn till de som är i sina stugor periodvis. Miljöeffekterna är oklart beskrivna. Trafiken har även ökat kraftigt sedan mätningarna 2014. Den nya vägen kommer att få stor påverkan genom Moskojärvi. Det skulle behövas sänkt hastighet och en gång- och cykelväg genom byn. Flera föreslagna infarter behöver även ändras.

Trafikverkets kommentar. Utformningen genom Moskojärvi har ändrats till tvåfältsväg utan mitträcke med föreslagen hastighetsbegränsning på 80 kilometer per timme. Sträckan kommer även att belysas och busshållplatser med väderskydd ordnas. Bullerskyddsåtgärderna vidtas enligt beräknade nivåer för prognosåret 2040 och bedöms ha rätt omfattning. Underlaget i vägplanen bedöms i övrigt ha tillräcklig omfattning och innehåll för att ligga till grund för fastställelsebeslutet. Enskilda vägar och infarter omfattas inte av beslutet.

Gällivare kommun. Även om många synpunkter har beaktats finns det kvarstående punkter som behöver ändras. Vilken del av väg 834 som dras in måste klargöras. Viltstängsel genom Moskojärvi och mittseparering skapar en oskälig barriäreffekt. Utfarterna i 10/000 och 10/200 kommer sannolikt inte att fungera bra. Gång- och cykelvägen borde inte delvis utgöras av enskild väg där biltrafik förekommer. Viltstängslet i 12/400 – 14/400 borde tas bort för att minska barriäreffekten. Hastigheten borde även sänkas på samma del och en korsning byggas i 12/900. Då kan en enskild väg utgå. Samråd med samebyarna måste slutligen prioriteras.

Ärendenummer
TRV 2020/4953

Dokumentdatum
2023-04-27

Trafikverkets kommentar. Den del av väg 834 som blir överflödigt när anslutningen till väg E10 byggs om dras in, se plankarta 100T0201. Utformningen genom Moskojärvi har ändrats och överensstämmer nu bättre med kommunens önskemål. Utformningen i 10/000 – 10/200 har inte ändrats och bedöms vara godtagbar. Viltstängslet och utformningen i 12/400 – 14/400 kvarstår men passager för bland annat friluftslivet finns. Gång- och cykelväg som delvis går på enskild väg där annan trafik kan förekomma är en beprövad lösning när det är låga trafikflöden för samtliga fordonsslag. Hastighetsbegränsningen prövas inte i vägplanen.

Girjas sameby genom ombud Front Advokater. Samebyn motsätter sig vägplanen eftersom renskötseln kommer att påtagligt försvåras. En tillräcklig konsekvensanalys saknas. Länsstyrelsens tillstyrkan är felaktig.

Trafikverkets kommentar. Se svaren vid kommunikation nummer 4 eftersom de huvudsakliga synpunkterna kvarstår och bemöts vid det yttrandet, samt under ”skäl”.

Kommunikation nummer 2

Länsstyrelsen i Norrbottens län lämnade inga ytterligare synpunkter med anledning av kommunikationshandlingarna.

Heidi Grossman och Bertil Dyvell. Vad motiverar en separat gång- och cykelväg – eftersom det inte är aktuellt med en sådan genom Moskojärvi? Utan belysning läggs en död hand på bygden. En utformning med mitträcke gör att broarna är farliga att passera för övriga. Gång- och cykelvägen borde vara enbart för oskyddade trafikanter.

Trafikverkets kommentar. Genom Moskojärvi (5/250 – 6/650) utformas vägen med 1+1 körfält, inget mitträcke eller viltstängsel och en utformningshastighet på 80 kilometer per timme samt belysning. Markanspråk för en separat gång- och cykelväg kan därför inte motiveras. Gång- och cykelväg som delvis går på enskild väg där annan trafik kan förekomma är en beprövad lösning vid låga trafikflöden för samtliga fordonsslag.

Girjas sameby genom ombud Litigate Advokataktiebolag. Girjas sameby motsätter sig vägplanen eftersom rennärningen kommer att påtagligt försvåras. Samebyns synpunkter har inte bemötts. Eftersom rätten till fri strövning hindras är vägplanens åtgärder inte tillräckliga.

Trafikverkets kommentar. Se svaren vid kommunikation nummer 4 eftersom de huvudsakliga synpunkterna kvarstår och bemöts vid det yttrandet, samt under ”skäl”.

Sametinget. Viltstängsel och mitträcke medför stora barriäreffekter. Faunapassagera som föreslås är 20 meter breda men borde vara minst 40 meter. Det är därför oklart om passagera får avsedd effekt. Renskötseln kan därför komma att påtagligt försvåras. Samebyn måste kunna nyttja området och betesmarkerna på lång sikt och det praktiska arbetet för renskötarna måste underlättas.

Trafikverkets kommentar. Synpunkterna bemöts huvudsakligen under ”skäl”. Det är Trafikverkets bedömning att vägplanen är förenlig med en långsiktigt fungerande renskötsel. Om något moment försvåras eller blir mer omständligt kan det vara skador som kan ersättas när vägplanen har fått laga kraft och skadans omfattning kan bedömas.

Kommunikation nummer 3

Länsstyrelsen i Norrbottens län hade inga ytterligare synpunkter.

Gällivare kommun. Indragningen av väg 834 har förtydligats. Föreslagen hastighetssänkning genom Moskojärvi är positiv. C-korsning förordas även vid 5/700. Inga ytterligare synpunkter för korsningarna i 10/000 och 10/200. Det är fortfarande olämpligt med blandtrafik på gång- och cykelvägen. Hastigheten borde sänkas även genom Puoltikasvaara. En anslutning vid 12/900 skulle göra 600 meter enskild väg onödig.

Trafikverkets kommentar. Den aktuella utformningen av vägplanen bedöms som tillräckligt ändamålsenlig. Det är inte lämpligt med en anslutning i 12/900 av trafiksäkerhetsskäl.

Kommunikation nummer 4

Sametinget. De åtgärder som planeras måste bli funktionella och utformas efter renarnas rörelsemönster och renskötselns behov. Trots ändringarna garanteras inte renskötselns behov av funktionella samband och tillgång till vinterbetesmarker. En mötteseparerad väg med mitträcke förstärker barriäreffekten och riskerar att påtagligt försvåra renskötselns bedrivande.

Trafikverkets kommentar. I fastställelseprövningen görs en helhetsbedömning av samtliga omständigheter. Inget intresse är ensamt avgörande, särskilt inte när flera riksintressen berörs. Bedömningen är att vägplanen inte påtagligt försvårar för rennäringen och att skyddsåtgärderna i vägplanen har tillräcklig omfattning och lämplig utformning. Se vidare under "skäl".

Heidi Grossman och Bertil Dyvell. Belysning genom Mosojärvi är glädjande. I PM Ändringar efter granskning av vägplan tas infarten vid 6/160 bort och flyttas till 6/100. Det är inte en lämplig lösning.

Trafikverkets kommentar. Enskilda vägar och infarter fastställs inte. Det exakta läget och utformning bestäms därför först i efterföljande förrättningar.

Girjas Sameby genom Hope Advokater. Girjas sameby vidhåller att vägplanen inte ska fastställas. Rennäringen skadas påtagligt av åtgärderna. Vid en riksintresseavvägning ska rennäringen ges företräde framför kommunikationsintresset.

Samebyn har begärt muntlig överläggning vilket har vägrats av Trafikverket. Eftersom Planprövning ska likställas med mark- och miljödomstolen måste höga krav ställas på handläggningen. Länsstyrelsens godkännande av miljökonsekvensbeskrivningen och tillstyrkan av vägplanen är felaktiga eftersom det inte redovisas hur rennäringen påverkas. Underlaget i vägplanen är även svåröverskådligt och har kompletterats vid flera tillfällen. Projektet har inte heller efterlevt den senaste kompletteringsbegäran från Planprövning. Dessutom saknas en samlad konsekvensbeskrivning som tar hänsyn till övriga planerade projekt för väg E10.

Samebyn har vid upprepade tillfällen yttrat sig om vägplanens påverkan på renskötseln. En planerad renskötsel innebär att renarna ska ströva fritt över stora ytor. Varje exploatering inom renskötselområdet ökar behovet av planering. Rennäringen påverkas framför allt av barriärer i betesområdena. Väg E10 berör flera riksintressen för rennäringen. Ombyggnaden och stängsel innebär att en total barriär skapas. Renarna måste ta sig till specifika passager istället för att fritt korsa vägen. För att flytta renarna genom passagera måste hjorden samlas ihop och flyttas samlat vilket medför omfattande arbete för rensköterna. Förfarandet kräver bland annat samlingshagar. De passager som föreslås kommer inte att minska barriäreffekten. Passagera behöver vara avsevärt bredare än 20 meter.

Stängslet som planeras kommer att bli en dödsfälla för renarna. Underhållet kommer att försummas och renarna fastna. För att renarna ska ta rätt väg krävs mycket arbete. Även Malmbanan är stängslad men det underhålls inte vilket påverkar renskötseln.

Trafikverkets kommentar. Girjas sameby har, under kommunikationstiden, bland annat begärt en muntlig förhandling. Fastställelseprövningen innehåller inget sådant moment. Det finns däremot inget hinder att lämna muntliga uppgifter till en myndighet, även om processen som sådan är skriftlig. Ett muntligt yttrande dokumenteras i en tjänsteanteckning och tillförs ärendet. Samebyn kan inte anses ha lidit någon rättsförlust då de har kommit in med skriftliga yttranden vilka tydligt redogör för samebyns inställning och skäl.

Länsstyrelsens godkännande av miljökonsekvensbeskrivningen och slutliga tillstyrkan uppfyller lagstiftningens krav.

Trafikverkets bedömning avseende rennäringen framgår nedan under "skäl". Ökad arbetsbörda för rensköterna, om detta kan styrkas, är en ersättningsfråga vilken inte omfattas av prövningen i vägplanen. Eftersom det åligger Trafikverket som väghållare att hålla väg och väganordningar (exempelvis stängsel) i ett tillfredsställande skick kan det inte anses vara sannolikt att stängslen längs väg E10 kommer att förfalla.

Skäl

Väg E10 är den huvudsakliga transportleden genom Lappland och till Narvik. Alternativa vägar med samma funktion saknas. God framkomlighet och trafiksäkerhet är därför av yttersta vikt. Vägen ingår även i TEN-T-nätet som ska sammankoppla länderna inom EU med effektiva transportvägar. TEN-T regleras genom en förordning – vilken därigenom är direkt tillämplig i medlemsstaterna. Förordningen ställer bland annat krav på att det utpekade vägnätet ska ha god transportkvalitet och trafiksäkerhet. Vägarna ska även systematiskt förbättras och utvecklas. Den aktuella delen av väg E10 är den mest eftersatta sträckan och är bitvis endast sex meter bred. Vägen är tvåfilig och saknar mittseparering samt viltstängsel. Trots detta är hastighetsbegränsningen 100 kilometer per timme. Det är därför mycket angeläget att vägen byggs om och får en standard som är godtagbar för funktionen som huvudsaklig transportled. Även om trafikmängden är låg i jämförelse med andra transportleder i Sverige kan vägens betydelse för norra Sverige inte överskattas.

En ombyggnad till mötesfri väg i enlighet med vägplanen ger tillräcklig framkomlighet och trafiksäkerhet. Även om väg E10 i Lappland inte kommer att ha en enhetlig standard är den aktuella ombyggnaden tillräckligt lång för att ha betydelse för transportkvaliteten och trafiksäkerheten.

Väg E10 går till stora delar genom känsliga områden och inom områden som har betydelse för rennäringen. Det är därför väsentligt att en ombyggnad av vägen tar tillräcklig hänsyn till övriga berörda intressen.

Rennäringen

Rennäringslagen (65 §) reglerar bland annat att rennäringen ska ta hänsyn till andra intressen och att flytt av renar ska ske i samlade flockar. Någon oinskränkbar rätt till fri strövning för renar inom renbetesområdena kan därför inte anses föreligga. Fri strövning kan vara viktigt för en traditionell renskötsel – men har inte företräde före andra intressen. Avgörande för bedömningen om en skada uppstår på rennäringen är därför framför allt om möjligheterna att flytta renarna samlat kraftigt försämras.

Väg E10 har en befintlig påverkan på rennäringen som en barriär i landskapet vilken bland annat skapar en undvikandeeffekt för renarna. Hur stor påverkan på rennäringen som kan vara godtagbar beror på om rennäringen som berörs är av riksintresse eller inte. Rennäring, som inte är utpekad som riksintresse, ska så långt som möjligt skyddas mot påtaglig skada. Om det är rennäring av riksintresse får åtgärder som kan medföra påtaglig skada inte vidtas. Den aktuella vägplanen berör flyttleder och kärnområden som är utpekade riksintressen för rennäringen. Trafikverket ifrågasätter inte att de utpekade områdena är av riksintresse. En påtaglig skada är en bestående negativ påverkan som inte är oväsentlig. Det som ska prövas är om ombyggnaden av väg E10 medför så stor ytterligare påverkan på rennäringen, jämfört med den effekt väg E10 har idag, att denna riskerar påtaglig skada. I bedömningen måste även eventuella kumulativa effekter vägas in. Några kumulativa effekter kan dock inte anses föreligga i det aktuella fallet. Projekt som påverkar samma område som vägplanen saknas.

Vägplanens påverkan består främst av effekter på flyttleder av riksintresse. De tillkommande markanspråken har ingen negativ inverkan på rennäringen eftersom marken närmast vägen kan nyttjas i minst samma utsträckning efter stängslingen. På grund av undvikandeeffekten som vägar medför är det sannolikt att det tillkommande vägområdet utgörs av mark som renarna inte normalt nyttjar i nuläget.

Renarna måste idag korsa väg E10 i plan. Det finns inga stängsel eller andra anordningar som styr renarnas rörelser vid vägen. Renar kan uppehålla sig i vägområdet och påkörningar är inte ovanliga. Hantering av påkörda renar kan vara tidskrävande och till men för trafiksäkerheten. På grund av riskerna från trafiken har områdena nära väg E10 därför begränsad nytta för rennäringen idag.

Hastighetsbegränsningen är inte tänkt att ändras efter ombyggnaden (även om den frågan inte ingår i fastställelseprövningen) vilket innebär att undvikandeeffekten för renarna på grund av trafiken inte ökar. Efter ombyggnaden är den avgörande skillnaden att renarna inte kan korsa väg E10 på valfri plats. Renar följer dock normalt invanda flyttleder och vid alla leder kommer passagemöjlighet att finnas. Viltstängslet leder renarna till passagerna. När renarna inte kan ta sig ut på väg E10 på samma sätt kan området närmast vägen sannolikt i viss mån nyttjas i större utsträckning än idag. Eftersom det kommer att finnas öppningar i viltstängslet och mitträcket finns en kvarstående risk för att renar kommer in på vägen. Åtgärder vidtas därför för att underlätta utfösning av renar från vägen. Arbetet med att fösa bort renarna från vägen och ta hand om påkörda djur (vilket kommer att behöva ske i viss mån även fortsättningsvis) kan inte anses bli mer omfattande eller mer komplicerat än den hanteringen av påkörda djur som är nödvändig i nuläget.

Kumulativa effekter är exempelvis effekten av vägar och kraftledningar som hör till en infrastrukturutbyggnad. Den samlade störningseffekten från exempelvis en vindkraftsparks alla beståndsdelar och serviceanläggningar kan vara betydande. Även andra utbyggnader som påverkar rennäringens markanvändning i området måste vägas in. Några kumulativa effekter av åtgärderna i vägplanen kan dock inte identifieras. Vägplanens åtgärder har inget samband med eller möjliggör andra etableringar i samma område. Den befintliga vägen har en påverkan på renarnas möjligheter att röra sig fritt i landskapet. Efter ombyggnaden kvarstår vägens huvudsakliga barriäreffekt. Undvikandeeffekten som större vägar har på renar blir oförändrad eftersom hastigheten eller trafikens sammansättning inte påverkas. Flyttlederna – som renarna framför allt följer och som ska användas för att flytta renar i enlighet med rennärlagen – kommer att vara fortsatt tillgängliga.

Varje kommande ombyggnad av väg E10, om ytterligare sådana ska genomföras, prövas självständigt.

Skyddet för rennaringen innebär inte ett förbud mot varje åtgärd som berör näringen eller ett hinder mot varje form av påverkan. Den utformning och de passager för renarna som fastställs i vägplanen innebär viss påverkan på hur rennaringen bedrivs. Någon avsevärd skillnad jämfört med dagens situation är det inte fråga om. Inledningsvis kan åtgärder krävas för att renarna lättare ska hitta de säkra passagera. På längre sikt lär sig både renar och vilt var vägen kan korsas. Med den idag tillgängliga kunskapen kan det sammantaget inte anses föreligga någon risk för påtaglig skada på rennaringen. Trafikverket har även åtagit sig att följa upp och utvärdera hur vägplanen påverkar rennaringen. Dialogen med Girjas sameby med flera kommer att fortsätta under framtagandet av bygghandlingen. Eventuella anpassningar av viltstängsel och mitträcken är okomplicerade att göra i efterhand om ändringar visar sig vara nödvändiga. Trafikverket har ett långtgående ansvar att säkerställa att de valda lösningarna för rennaringen fungerar i praktiken. I annat fall krävs ändringar av den planerade ombyggnaden eller av den ombyggda vägen när den har tagits i bruk.

Sammantaget är bedömningen att vägplanen inte medför påtaglig skada på rennaringen.

Detaljplaner

Av handlingarna framgår att vägplanens permanenta markanspråk berör tre detaljplaner och att vägplanen avviker från markanvändningen i detaljplanerna. Kommunen har bedömt avvikelserna från detaljplanerna som mindre och att de inte strider mot detaljplanernas syfte. Trafikverket delar kommunens bedömning och anser att avvikelserna är sådana mindre avvikelser som kan tillåtas.

Påverkan på Natura 2000-område

Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem berörs främst av arbeten med broar samt anordningar till dessa. Åtgärderna är små och vattenverksamheten samt intrånget i Natura 2000-området kommer att prövas separat. Trafikverkets bedömning är att tillstånd kan påräknas och att vägplanen därför kan fastställas.

Buller

Bullerskyddsåtgärderna har en lämplig avgränsning och når riktvärdena inom ramen för vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Åtgärderna är därför godtagbara.

Miljö kvalitetsnormer – luftkvalitet, vattenförekomster och vattenskyddsområde

Trafikverket bedömer att projektet inte medför att miljö kvalitetsnormer för utomhusluft överskrids. Projektet kommer inte heller att försvåra möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för de berörda vattenförekomsterna. Risken för förorening av vattentäkten ökar inte.

Trafikverkets samlade bedömning

Trafikverket bedömer att ett genomförande av vägplanen är motiverat och att planen har tillräcklig aktualitet. Vägplanen har handlagts i enlighet med reglerna i väglagen och vägförordningen. Vägens sträckning strider inte mot kommunens översiktsplan. Den planerade vägen innebär endast små avvikelser från detaljplanerna vilka inte motverkar syftet med planerna.

Projektet är förenligt med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hushållningsbestämmelser och bestämmelser om miljö kvalitetsnormer. Anläggningen innebär även i övrigt en lämplig användning

Ärendenummer
TRV 2020/4953Dokumentdatum
2023-04-27

av mark- och vattenresurser. Den föreslagna ombyggnaden medför att framkomligheten och trafiksäkerheten ökar, utan oskälig påverkan på andra intressen. Det innebär att vägen får ett lämpligt läge och utförande. Ändamålet med vägen tillgodoses med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskälig kostnad. Trafikverket bedömer att de fördelar som planen medför överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda när den sökande får ta mark och särskilda rättigheter i anspråk. Det behov och den omfattning av tillfällig nyttjanderätt som har redovisats i vägplanen är skäligt.

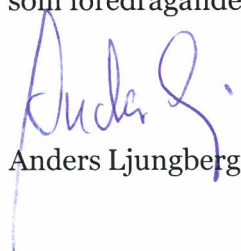
De delar av nuvarande väg 834 som ersätts av ny väg behövs inte längre som allmän väg när den nya anslutningen till väg E10 är byggd. Avsikten är att riva den indragna vägdelen och återställa vägområdet. Indragningen innebär ingen olägenhet för bygden.

Trafikverket gör sammantaget bedömningen att vägplanens utformning, omfattning och åtgärder innebär en lämplig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen.

Överklagande

Detta beslut får överklagas hos regeringen, se bilaga.

Beslutande i detta ärende har varit biträdande chefsjuristen Anders Ljungberg med Anders Stoor som föredragande.



Anders Ljungberg

Bilagor

1. Anvisning "Hur man överklagar"
2. Allmänna upplysningar – fastställd vägplan

Kopia till:

Länsstyrelsen i Norrbottens län
Lantmäteriet (efter laga kraft)
Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län
Regionförbundet i Norrbottens län
Gällivare kommun
Fastighetsägare och rättighetsinnehavare, m.fl. enligt ärendets fastighetsförteckning
Övriga som yttrat sig skriftligen under granskningen



Hur man överklagar

Om ni vill överklaga Trafikverkets beslut ska ni skriftligen ange vilket beslut ni överklagar och redogöra för den ändring som ni begär.

I skrivelsen ska ni ange i vilken egenskap ni överklagar. Om ni klagar i egenskap av ägare till en fastighet som berörs bör ni även ange fastighetens registerbeteckning.

Skrivelsen ska vara undertecknad av er eller ert ombud och innehålla namnförtydligande, postadress och telefonnummer. Ombudet ska bifoga en fullmakt.

Skrivelsen ställs till regeringen men skickas eller lämnas till Trafikverket, Ärendemottagningen, Planprövning, Box 810, 781 28 Borlänge.

Skrivelsen måste vara hos Trafikverket **senast den 1 juni 2023**.



Allmänna upplysningar, fastställd vägplan

Fastställelsebeslutets giltighetstid

Beslutet gäller det år då det får laga kraft och följande fem kalenderår. Beslutet upphör alltså att gälla om inte hela vägsträckningen har blivit utmärkt på marken och vägbygget har påbörjats inom den tiden.

Rätt att använda mark

När beslutet fått laga kraft kan väghållaren ta mark inom vägområdet i anspråk med vägrätt. Väghållaren får då fullt ut använda marken och ta till vara naturtillgångar inom vägområdet. Vägrätten kan ibland vara mindre omfattande, och det ska då framgå av vägplanen att vägrätten har inskränkts. Väghållaren är skyldig att betala ersättning för intrång och annan skada till följd av att marken tas i anspråk.

Beslutet innebär också att väghållaren har rätt att få tillfällig nyttjanderätt till de särskilt markerade områden som framgår av vägplanen. Det kan till exempel handla om mark som behövs för transportvägar, upplag eller baracker under byggtiden. Nyttjanderätten gäller under så lång tid som anges i vägplanen.

Undantag från bestämmelser i miljöbalken

Beslutet innebär att:

- förbud mot åtgärder inom generellt biotopskyddsområde inte gäller
- dispens från strandskydd inte krävs, och att
- samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken inte behövs för åtgärder som ingår i den fastställda planen.

Utgångspunkter för bedömning av buller

Följande riktvärden för trafikbuller anges i proposition 1996/97:53 "Infrastrukturinriktning för framtida transporter", som har antagits av riksdagen:

- 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Riktvärdena ska ses som långsiktiga mål för bostäder som påverkas av buller från trafiken. Riktvärdena bör normalt inte överskridas vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av väg, men de är inte rättsligt bindande. Vid tillämpningen bör man ta hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

När det inte är nybyggnad eller väsentlig ombyggnad genomför Trafikverket ett åtgärdsprogram som syftar till att förbättra inomhusmiljön. Då anses det, enligt Mark- och miljööverdomstolens praxis, rimligt att genomföra skyddsåtgärder om bullernivån utomhus överskrider 65 dB(A) ekvivalentnivå.

När man bedömer behovet av skyddsåtgärder gör man normalt först en bedömning av bostadshusens fasaddämpning. Om en sådan bedömning inte har gjorts antas schablonmässigt att fasaden dämpar ljudnivån inomhus med 25 dB(A). Normalt är fasaddämpningen större. Beräkningar av buller tar bland annat hänsyn till trafikmängder, trafikslag, hastighet, terrängförhållanden och bebyggelse.



Vägen måste stämma med detaljplan och områdesbestämmelser

En väg måste byggas så att den stämmer med kommunens detaljplaner. Om vägprojektet medför att någon detaljplan måste ändras får den berörda delen av projektet inte påbörjas förrän beslutet om detaljplanen har börjat gälla. Motsvarande gäller för områden med områdesbestämmelser.

Frågor som inte omfattas av fastställelsebeslutet

Fastställelsebeslutet omfattar inte frågor som hör till byggskedet. Sådana frågor behandlas vid exempelvis markåtkomstförhandling eller lantmäteriförrättning eller i samband med att bygghandlingar för projektet upprättas. Detta gäller bland annat

- ersättning för mark som tas i anspråk
- ersättning för miljöskador
- läget av nya enskilda vägar
- omläggning av ledningar
- rivning eller flyttning av byggnader utanför det fastställda området
- tillstånd och villkor för att bygga eller riva anläggningar i vatten
- påverkan på omgivningen under byggnadstiden
- anslutningar till allmän väg samt spärrningar av anslutningar
- trafikreglering och skyltning
- hastighetsgränser
- bortforsling av vägkropp m.m. inom indragna vägdelar.

Väg och väganordningar

Till en väg hör vägbanan samt de väganordningar som finns intill vägbanan.

Väganordningar är anordningar som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande. Det är normalt väglänter, diken, gång- och cykelbanor, ledningar för avvattning av vägkroppen, bullerskyddsanordningar i anslutning till andra väganordningar, broar och vägtrummor, tunnlar med skyddszoner, säkerhetszoner, en maximalt två meter bred kantremsa intill vägen, bryggor som är anslutna till en allmän väg, och allmänna färjor med färjeläge.

Lantmäteriförrättning

En vägplan kan illustrera förslag till nya enskilda vägar och anslutningar samt ledningsomläggningar utanför vägområdet. Sådana frågor kan komma att hanteras i lantmäteriförrättningar.

Lantmäteriförrättning kan också behövas för att ordna enskild väghållning när en väg dras in från allmänt underhåll. Sådan förrättning bekostas av väghållningsmyndigheten.

Byggförbud

Fastställelsebeslutet innebär att det krävs tillstånd från väghållningsmyndigheten för att uppföra byggnader, göra tillbyggnader, utföra andra anläggningar eller vidta andra åtgärder som väsentligt kan försvåra användningen av vägområdet för vägändamål.