

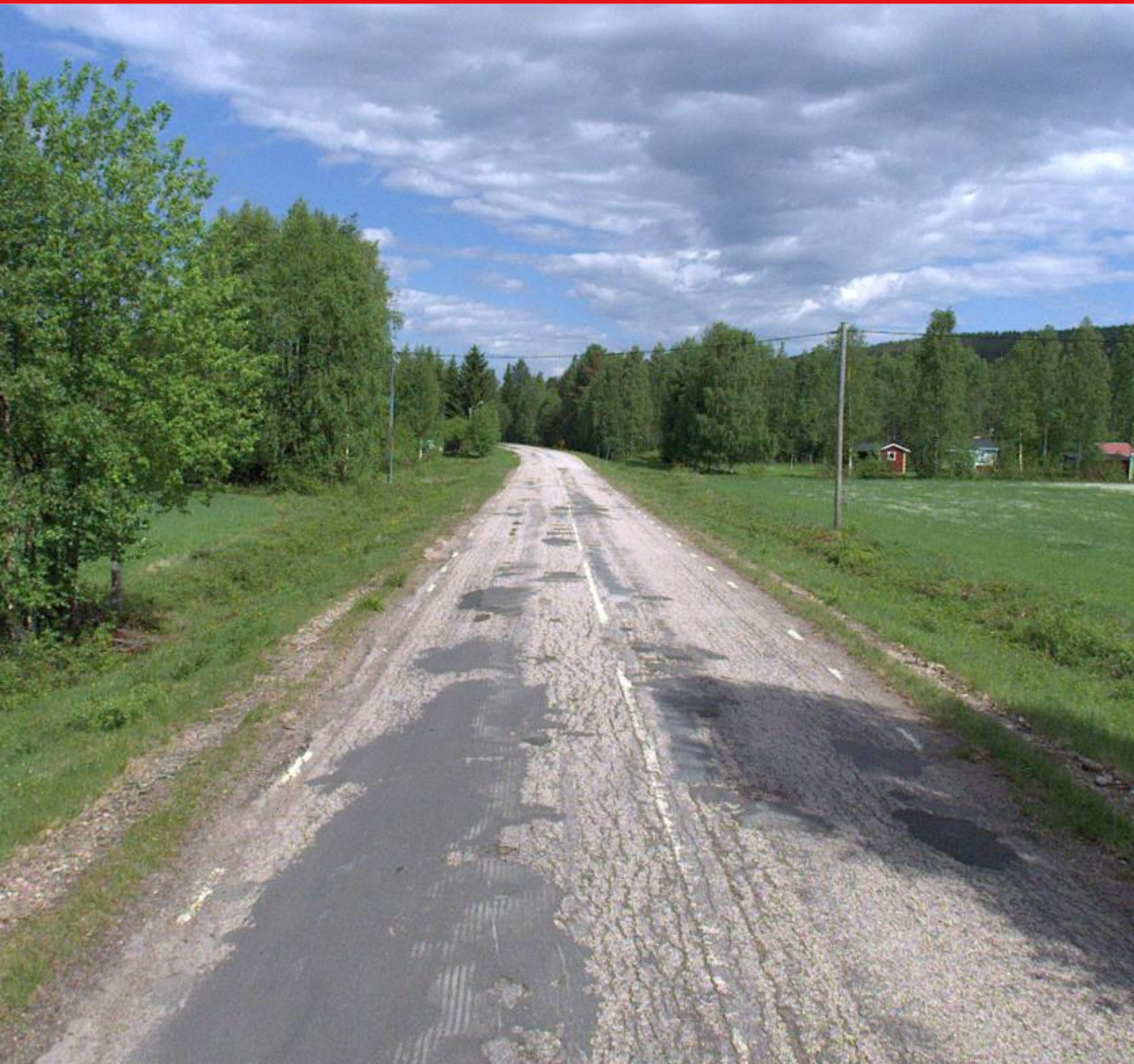
SAMRÅDSUNDERLAG

Väg 836 sträckan Furunäs-Västra Rödupp,

Överkalix kommun, Norrbottens län

Vägplan, vattenverksamhet, Natura 2000

2024-10-24



Trafikverket

Postadress: Sundsbacken 2-4, 972 42 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsunderlag, Vägplan, vattenverksamhet, Natura 2000
Väg 836 sträckan Furunäs-Västra Rödupp, Överkalix kommun, Norrbottens län

Författare: Svensson Ingela, PRjh Extern

Dokumentdatum: 2024-10-24

Ärendenummer: TÅHS-2024-000705

Uppdragsnummer: 185818

Kontaktperson: Amanda Westerlund

Innehåll

1. Sammanfattning	4
2. Inledning.....	5
2.1. Bakgrund	5
2.2. Projekt mål.....	7
2.3. Transportpolitiska mål	7
2.4. Befintlig väganläggning	7
3. Åtgärdens omfattning	8
4. Utrednings- och influensområde.....	8
5. Förutsättningar	9
5.1. Landskap och markanvändning	9
5.2. Kommunala planer.....	9
5.3. Jordarter.....	9
5.4. Ytvatten, grundvatten och brunnar	11
5.5. Naturvärden.....	12
5.6. Skyddade, skyddsvärda och främmande arter	13
5.7. Kulturmiljö.....	13
5.8. Riksintressen och skyddade områden	13
5.9. Förorenade områden	16
6. Projektets miljöeffekter.....	16
6.1. Ytvatten, grundvatten och brunnar	16
6.2. Naturvärden.....	16
6.3. Skyddade, skyddsvärda och främmande arter	17
6.4. Kulturmiljö.....	17
6.5. Riksintressen och skyddade områden	17
6.6. Förorenade områden.....	17
7. Skadeförebyggande åtgärder	18
8. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan.....	20
9. Fortsatt arbete.....	20
9.1. Tillstånd, anmälningar, dispenser och samråd enligt miljöbalken och kulturmiljölagen ...	21
10. Källor.....	21

1. Sammanfattning

Projektet omfattar väg 836 mellan Furunäs och Västra Rödupp (cirka 15,5 km) i Överkalix kommun, Norrbottens län.

Vägen har stora åtgärdsbehov och Trafikverket planerar att förstärka vägen för att höja bärigheten från BK1 till högsta bärighetsklass, BK4. Trafikverket har därför startat planläggningsprocessen för framtagande av en vägplan. Projektet avser att åtgärda vägsträckan i befintligt läge med befintlig vägbredd. Inga andra alternativ på sträckningar är aktuella.

Trafikverket anser att erforderliga åtgärder för att nå projektets projektmål inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Längs den befintliga vägen finns få utpekade värden och begränsat med närboende. Omgivningens känslighet bedöms till stor del vara låg och möjligheter till anpassningar utifrån förekommande kända värden är goda. Projektet berör inte några stora opåverkade områden men gränsar till flera riksintressen. Dessa bedöms att påverkas marginellt och riskerar inte att påtagligt skadas.

En naturvärdesinventering har utförts i september 2024. Under inventeringen noterades höstlåsbräken, plattlummer, revlummer och orkidéer som samtliga omfattas av artskyddsförordningen. Fågelarterna dubbeltrast, järpe, kungsfågel, spillkråka, större hackspett, taltita och tretåig hackspett observerades. Av rödlistade arter kan förutom ovan även nämnas olika arter av taggsvamp, gammelgransskål, granticka och kolflarnlav. Den invasiva arten blomsterlupin återfann också längs sträckan. Behov av eventuell dispensansökan från artskyddsförordningen ska bedömas i det fortsatta utredningsarbetet.

Inga kända fornlämningar bedöms påverkas av åtgärderna. Två möjliga fornlämningar vid Kvarnbäcken och några övriga kulturhistoriska lämningar på kort avstånd från vägen kan komma att påverkas. Det bedöms möjligt att anpassa vägåtgärderna till lämningarna för att minimera påverkan. Behov av samråd enligt kulturmiljölagen ska bedömas i fortsatt utredningsarbete.

Projektets förväntas ge marginellt tillkommande trafikmängd, utsläpp, buller och hårdgjorda ytor. Under byggtiden uppstår temporärt en ökad påverkan i form av exempelvis buller från byggtrafik och viss grumling vid exempelvis trumbyten. Miljökvalitetsnormer för luft, buller, vatten och fiske- och musselvatten riskerar inte att överskridas.

Projektet bedöms inte påverka befintliga markavvattningsföretag då avvattningen kring vägen inte ska förändras.

Samrådet omfattar även samråd för eventuell vattenverksamhet inom området för åtgärden samt vägåtgärder inom Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem.

Trafikverket bedömer att inga enskilda eller allmänna intressen kommer att påverkas av vattenverksamheten och att miljöbalkens undantagsregel kan åberopas.

Trafikverket bedömer att vägåtgärderna inte på ett betydande sätt påverkar Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem. Tillstånd enligt bestämmelserna om Natura 2000-områden bedöms därför inte krävas.

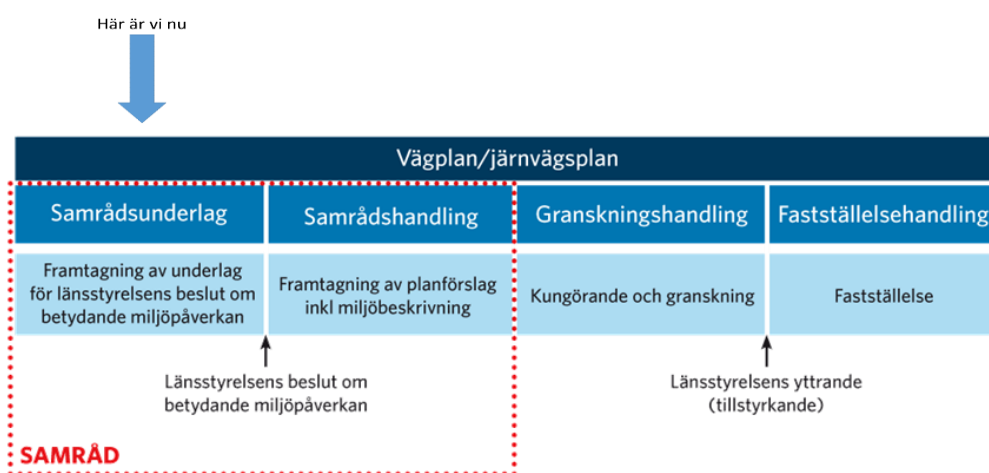
2. Inledning

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan. Planläggningen illustreras i figur 1.

I början av planläggningen tas ett samrådsunderlag fram (detta dokument) som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller ej. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

Om länsstyrelsen bedömer att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram till vägplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. Om projektet inte kan antas medföra någon betydande miljöpåverkan upprättas i stället en miljöbeskrivning. Samråd bedrivs kontinuerligt i processen, för att utbyta information och inhämta synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

Samrådet omfattar förutom vägplanen även vattenverksamhet i samband med trumåtgärder och vägåtgärder inom översvänningsområdet vid Rödupp samt även vägåtgärder inom Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem.



Figur 1. Illustration av planläggningsprocessen.

2.1. Bakgrund

Väg 836 går mellan Överkalix i söder och Jockfall i norr längs Kalixälvens västra sida, Överkalix kommun, Norrbottens län. I Västra Rödupp finns en färjeförbindelse (Röduplicleden) över Kalixälven till Östra Rödupp med anslutning till väg 392. Väg 836 är en utpekad viktig näringslivsväg främst för skogliga transporter.

På den 15,5 km långa sträckan mellan Furunäs och Västra Rödupp (se figur 2) har vägen stora åtgärdsbehov. Vägen har omfattande bärighetsbrister med ojämnheter, sprickor och spårbildning som följd. Trafikverket har därför initierat en planläggningsprocessen för framtagande av en vägplan.

Projektet avser att åtgärda vägsträckan i befintligt läge och inga andra alternativa sträckningar är aktuella.

Byggstart bedöms preliminärt kunna ske år 2027 och färdigställande bedöms ske år 2028.



Figur 2. Översiktsbild över sträckan på väg 836 som ska åtgärdas i projektet. Röd linje avgränsar projektets utredningsområde. © Geodatasamverkan.

2.2. Projekt mål

Projekt målen är:

- Vägsträckan ska efter utförda åtgärder ha bärighetsklass 4.
- Vägsträckan ska efter utförda åtgärder ha en dimensionerad livslängd på 20 år.
- Inga arbetsplatsolyckor ska ske under projektets gång.

2.3. Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det övergripande målet delas upp i ett funktionsmål och ett hänsynsmål (Regeringskansliet 2024).

Funktionsmålet innebär att 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, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Trafikverkets verksamhet ska bidra till att de transportpolitiska målen uppnås (Trafikverket 2022).

2.4. Befintlig väganläggning

Vägsträckan har idag bärighetsklass 1 (BK1) med tillåten bruttovikt 64 ton och en belagd bredd om 6,5 meter. Vägområdet är generellt 15 till 20 meter brett. Väggeometrin håller relativt god standard men har omfattande bärighetsbrister.

Totalt finns cirka 100 anslutningar (skogsanslutningar, åkeranslutningar, direktanslutning till fastigheter samt korsningar). Av dessa leder cirka 20 anslutningar vidare med väg och resterande är anslutningar till fastigheter, skogsanslutningar eller åkeranslutningar.

Avvattnings av vägen sker med öppna diken vilka på långa delar av sträckan är grunda. Cirka 50 vägtrummor leder vatten under vägen varav en dubbeltrumma 2 x 1200 mm. Dessutom finns cirka 60 sidotrummor.

Belysning finns på några platser längs vägen och ägs av Överkalix kommun. Delar av belysningen är sambyggd med elnät (Vattenfall Eldistribution AB). Anläggningen är företrädesvis gammal med låg belysnings- och trafiksäkerhetsteknisk standard. Längs sträckan finns markförlagda och luftburna ledningar.

Större delen av sträckan har skyltad hastighet 80 km/h men även 70 och 60 km/h förekommer.

Årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) är cirka 90 fordon där en tiondel utgörs av tung trafik. Väg 836 är en utpekad viktig näringslivsväg främst för skogliga transporter.

Länstrafiken i Norrbotten trafikerar vägen genom en efterfrågestyrd busslinje. Hållplatser finns i Furunäs, Västra Stråkan, Västra Rödupp samt Storbäcken. Vägsträckan ingår i driftområde Övertorneå. I dagsläget finns inga ordnade hållplatser med plattform eller stolpe. Buss stannar vid anslutningar till väg 836.

3. Åtgärdens omfattning

Väg 836 på sträckan Furunäs - Västra Rödupp planeras att förstärkas för att höja bärigheten från BK1 till högsta bärighetsklass, BK4, vilket innebär att bärigheten höjs från den nuvarande maximala fordonsbruttovikten 64 till 74 ton.

Vägen planeras att i allt väsentligt följa befintlig vägsträckning i plan och befintlig vägbredd ska bibehållas. Vid snäva kurvor kan breddning av vägen ske (kurvbreddning) för att förbättra säkerheten och underlätta för fordon att ta kurvan.

Vägåtgärderna innebär att nytt vägområde och tillfälliga ytor för etablering och masshantering kommer att behöva tas i anspråk. Tillfälliga ytor kommer att återställas till ursprunglig markanvändning.

För att minimera intrång och påverkan ska åtgärder i möjligaste mån väljas så att profilen på vägen inte ska behöva höjas. Vägåtgärder som behöver göras i anslutning till tomter, bostadshus, natur- eller kulturvärden ska särskilt ses över i syfte att minimera markintrånget.

Behov av eventuella tryckbankar för att säkra släntstabiliteten vid passage av torvområden i början av sträckan samt längs ett område på slutet av sträckan ska utredas.

Avvattningen av vägen behöver förbättras och ett stort antal trummor, både vägtrummor och sidotrummor, kommer därför att behöva bytas ut. Även en anpassning av diken till justerad överbyggnad kommer att göras för att säkerställa en fungerande avvattning av vägen. För att förbättra avledning av vatten kommer, där behov finns, även utlopps diken att rensas. Văganläggningen dimensioneras för framtida klimatscenario.

Översyn av befintliga anslutningar till bostadsfastigheter, åkrar, m.m. ska göras och om det finns trafiksäkerhetsbrister eller andra brister kan dessa komma att åtgärdas.

Befintlig vägbelysning planeras att behållas i befintligt skick och funktion. Om befintliga belysningsstolpar bedöms utgöra en trafiksäkerhetsrisk kommer dessa att flyttas i nytt läge eller tas bort.

Ett omfattande utredningsarbete pågår för att optimera åtgärderna för att nå uppsatta mål och teknisk standard.

Den tekniska standard som eftersträvas i projektet är:

- Dimensioneringsperiod 20 år
- Vägen ska klara BK4-trafik
- Belagd bredd (vägbana): 6,5 m
- Referenshastighet: Skyltad hastighet 70 km/h respektive 80 och 60 km/h.

4. Utrednings- och influensområde

Med utredningsområde avses området inom vilket detaljerade förutsättningar, tänkbara utformningar och åtgärder studeras.

Utredningsområdet i föreliggande projekt följer väg 836 och sträcker sig från korsningen mot Furunäsens miljöcentral i söder till strax norr om Västra Rödupp i norr. Utredningsområdet är 15,5 km långt och sträcker sig cirka 50 m ut från vägens centrumlinje (figur 2). Avgränsningen är gjord för att

den med god marginal ska täcka in området där åtgärder planeras samt lämna marginal för de osäkerheter i lägesnoggrannheten som förekommer i delar av underlagsmaterialet.

Influensområdet är det område där miljöeffekter kan uppstå. Det innefattar alla miljöeffekter som är direkta, indirekta eller kumulativa tillsammans med andra verksamheter som bedrivs eller som har tillstånd eller planeras att påbörjas. Influensområden i projektet omfattar bland annat omkringliggande bebyggelse, recipienter för yt- och grundvatten med mera. Det fortsatta utredningsarbetet i planläggningsprocessen kan mer detaljerat bedöma den förutsägbara påverkan på omgivningarna.

5. Förutsättningar

5.1. Landskap och markanvändning

Vägens omgivning består till största delen av skogsmark med inslag av myrmark. Den aktivt brukade skogen domineras av barrträd. Bitvis förekommer jordbruksmark samt bebyggelse med hus och tomter nära vägen. Uppskattningsvis cirka 50 personer bor inom utredningsområdet fördelat på ett 30-tal bostadshus. Från söder mot norr passerar vägsträckan byarna Kalixälvs, Holmfors, Stråkan, Rödupp och Strömsnäs. Förutom jord- och skogsbruk, miljöcentralen norr om Furunäs och färjeförbindelsen i Strömsnäs förekommer inte några större verksamheter, industrier eller anläggningar i vägens närhet. Vägen ligger inom Ängeså samebys renbetesmarker.

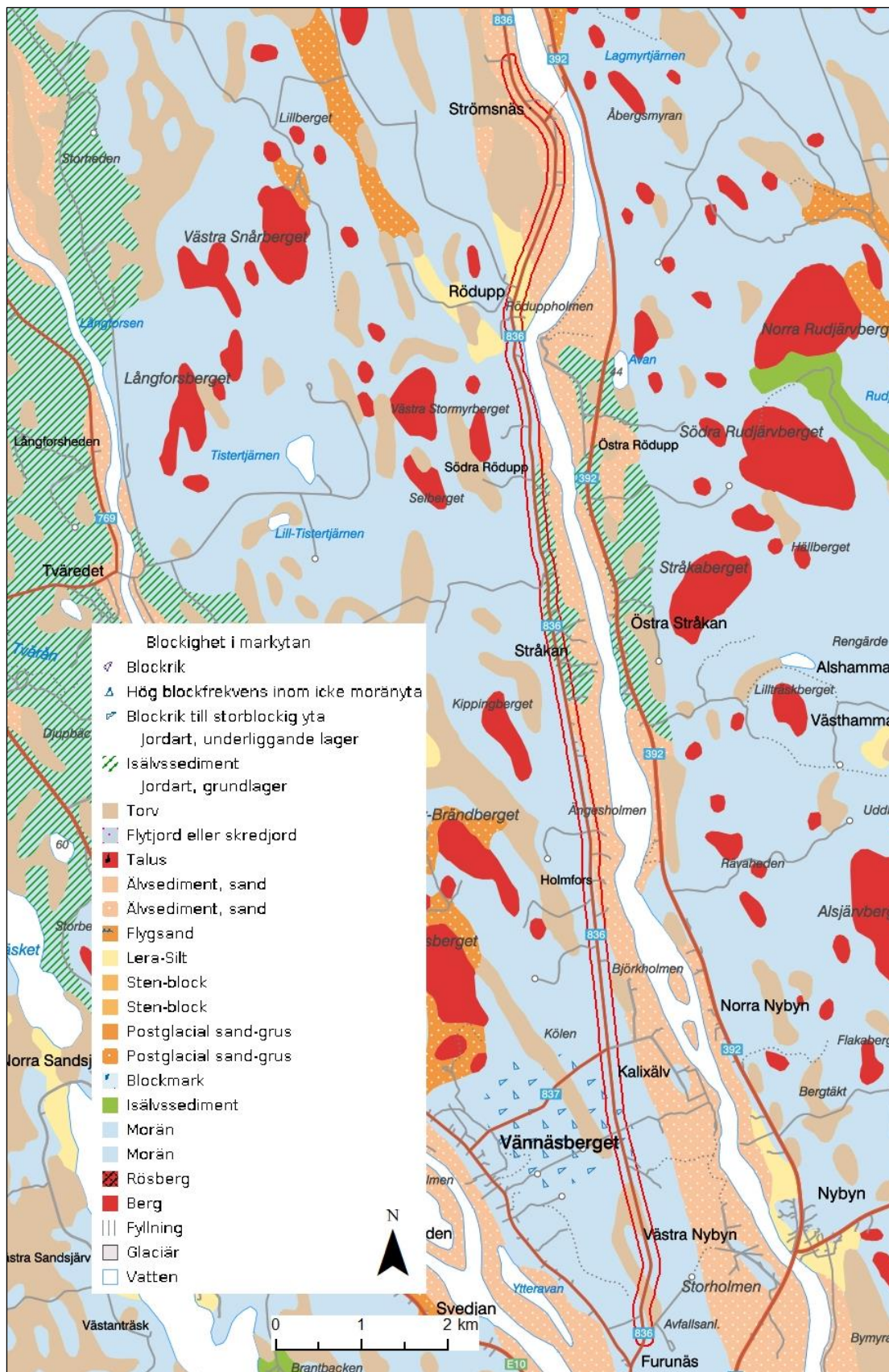
Friluftsliv, jakt och fiske bedrivs i området. En skoterled går längs Kalixälven men utan att korsa väg 836. Utredningsområdet går genom Vännäsbergets Viltvårdsområde och bland annat Rödupp licensområde för älg. I den närliggande Kalixälven bedrivs fiske inom bland annat Rödups samfällda fiske. Huvuddelen av marken inom utredningsområdet är privatägd.

5.2. Kommunala planer

Hela utredningsområdet omfattas av "Översiktsplan Överkalix 2007" (Överkalix kommun 2008). I norr finns en äldre byggnadsplan (25-P83/25) som berör de sista 200 metrarna av sträckan.

5.3. Jordarter

Enligt jordartskartan (SGU 2024), se figur 3, domineras marken huvudsakligen av morän längs hela sträckan. Vid Furunäs och en bit in på sträckan täcks moränen av ett tunt skikt av svallsediment. Moränen är rik på block på ytan. Inledningsvis på sträckan passerar vägen två större torvområden som tillhör Rismyran. Mellan Stråkan och Södra Rödupp passerar vägen genom ett område med isälvsediment. I Rödupp utgörs marken av lera och silt. Vid sträckans slut i norr består marken av älvsediment bestående främst av sand.



Figur 3. Utdrag ur SGU:s jordartskarta. Röd linje avgränsar projektets utredningsområde. © Geodatasamverkan.

5.4. Ytvatten, grundvatten och brunnar

Kalixälven, vilken är en vattenförekomst (Vatten-ID: WA19159218) ligger öster om vägen vanligtvis på mellan 50 och 500 meters avstånd. Älven är oreglerad och omfattas av flera starka skyddsformer (se nedan).

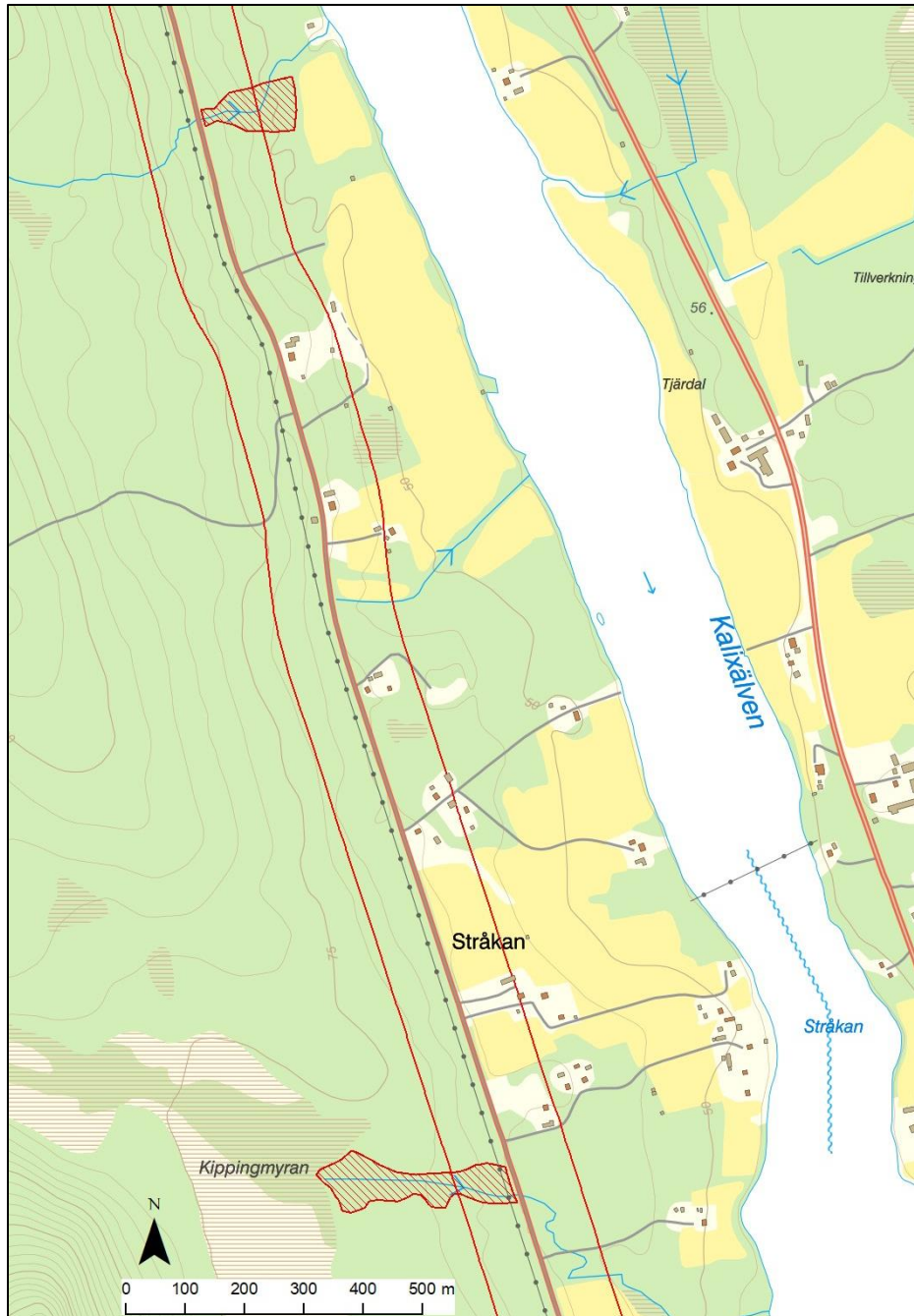
I projektets södra del finns en bäck från Rismyran vilken cirka 90 meter nedströms trumman under väg 836 utgör en vattenförekomst (Vatten-ID: WA53652039). Förekommande bäckar och diken är små och bedöms inte vara fiskförande. De tre största korsande vattendragen har ett avrinningsområde under 3,8 kvadratkilometer och övriga korsande vattendrag har avrinningsområden understigande två men merparten långt under en kvadratkilometer. Markavvattningsföretag förekommer på ett tiotal ställen.

Längs Kalixälven och på den östra sidan av väg 836 ligger en grundvattenförekomst (Vatten-ID: WA61641824) i ett stort område med sand och grus. Ett tiotal kända brunnar finns inom utredningsområdet enligt SGUs brunnregister (SGU 2024). Dessa utgörs dels av energibrunnar och av dricksvattenbrunnar. Inga vattenskyddsområden förekommer.

5.5. Naturvärden

Skogsstyrelsen har pekat ut två nyckelbiotoper i direkt anslutning till vägen. Dessa består av barrskog respektive örtrikt bäckdråg (figur 5). Ett litet område med sumpskog förekommer i projektets södra del enligt Skogsstyrelsens underlag (Skogsstyrelsen 2024).

Havs- och vattenmyndigheten har pekat ut Kalixälven som ”särskilt värdefulla vatten fisk, särskilt värdefulla vatten kultur samt särskilt värdefulla vatten natur, älvar”. Inom projektet har en naturvärdesinventering utförts, se avsnitt 5.6.



Figur 5. Sträckan vid Stråkan där två nyckelbiotoper förekommer inom utredningsområdet. Röd skraffering visar nyckelbiotoper. Röd linje avgränsar projektets utredningsområde. © Geodatasamverkan.

5.6. Skyddade, skyddsvärda och främmande arter

Inom utredningsområdet förekommer enligt Artportalen (SLU 2024) fridlysta, rödlistade, signalarter och främmande arter. Höstlåsbräken förekommer nära vägsträckans början i Furunäs. I Stråkan har Bombmurkla hittats. Strax väster om utredningsområdet har fynd gjorts av lappranunkel i Stråkan. I Rödupp finns vanlig revlumner. Storspov, vilket är en starkt hotad art enligt den så kallade rödlistan finns noterad på ett flertal platser inom utredningsområdet. Flera signalarter (enligt Skogsstyrelsens definition) förekommer längs bäcken från Stor-myran i Stråkan. Här finns lappranunkel, strutbräken, ormbär och ögonpyrola. De invasiva arterna blomsterlupin, vresros, och jättebalsamin förekommer i älvdalen. Inom utredningsområdet har endast ett bestånd av vresros noterats enligt Artportalen cirka 40 meter från vägen i Strömsnäs.

En naturvärdesinventering utfördes i september 2024 och utvärdering pågår (oktober 2024). Under inventeringen noterades höstlåsbräken (rödlistad NT, nära hotad), plattlumner, revlumner och orkidéer som samtliga omfattas av artskyddsförordningen (2007:845). Dubbeltrast, järpe (rödlistad NT), kungsfågel, spillkråka (äldre spår, rödlistad NT), större hackspett, talltita (rödlistad NT) och tretåig hackspett (rödlistad NT) observerades. Längs sträckan fanns även signalarterna dropptagsvamp, skarp dropptagsvamp och sälgticka. Av rödlistade arter (NT) kan förutom ovan även nämnas olika arter av taggsvamp, gammelgransskål, granticka och kolflarnlav. Den invasiva arten blomsterlupin återfann också längs sträckan.

5.7. Kulturmiljö

Vägen går genom ett utpräglat kulturlandskap och går idag i stort sett i samma sträckning som på den häradsekonomiska kartan från mitten av 1800-talet. Den sydligaste delen av sträckan ligger inom riksintresse för kulturmiljövården Överkalix (BD 70). Området utgörs av älvdalsbygd och centralbygd med förhistorisk bruknings- och bosättningskontinuitet kring sammanflödet av Kalixälven och Ängesån samt ett välbevarat odlingslandskap. Uttrycken för riksintresset utgörs i huvudsak av fornlämningar, bevarade byar och gårdslägen samt odlingslandskapet längs älvarna.

Norra delen av sträckningen ligger inom ett område som är utpekad i Norrbottens kulturmiljöprogram, Rödupp. Rödupp är en medeltida by med välbevarad bystruktur, äldre bebyggelse och ett odlingslandskap med många äldre drag bevarade. Även landskapet öster om väg 836, längs med Kalixälven, är utpekad regionalt för sina höga natur- och kulturvärden, i länsstyrelsens Bevarandeprogram för odlingslandskap – Natur - och kulturvärden.

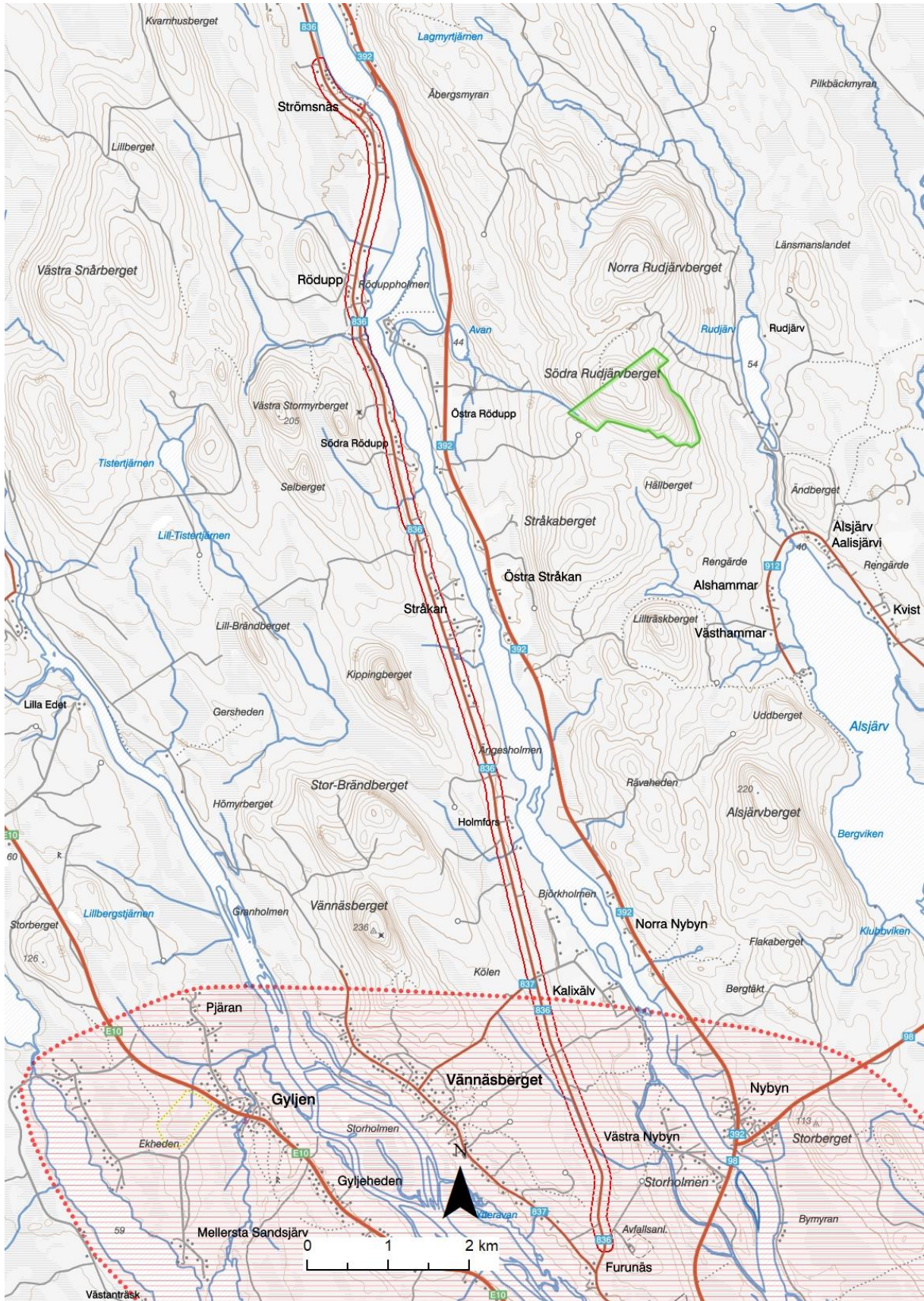
Det finns få kända fornlämningar i närheten av vägen enligt Riksantikvarieämbetets databas Fornsök. Norr om Rismyran finns förhistoriska boplatzlämningar, cirka 120 meter från vägen (L1993:7553, L1993:7552, L1993:8650). I södra delen av Rödupp finns fyra lämningar registrerade som "övrig kulturhistorisk lämning" (L1993:7024, L2024:429 och L1993:7023, L1993:9043) och en lämning utan antikvarisk bedömning (L1993:4008). Lämningarna utgörs av "fångstanläggning övrig" av typen fast fiske, en husgrund från historisk tid, en fäbod samt en tjärdal. Fäboden och tjärdalen ligger i direkt anslutning till vägen. Lämningen utan antikvarisk bedömning utgörs av en kvarn belägen i Rödupp cirka 30 meter väster om vägen.

5.8. Riksintressen och skyddade områden

Kalixälven med ett antal biflöden utgör Natura 2000-område: Torne och Kalix älvsystem (SE0820430). Området går längs med vägen och inkluderar även sex mindre biflöden som passerar under vägen (figur 6). Kalix älvadal är utpekad som riksintresse för friluftslivet samt riksintresse för naturvården. Dessa riksintressen gränsar nära vägen och omfattar vissa sträckor av vägen.

Södra delen av sträckningen ligger inom ett riksintresse för kulturmiljövården. Västra sidan av vägen mellan Furunäs och Stråkan är utpekad som riksintresse för rennäringsområdet. Hela vägsträckan ligger inom riksintresse lågflygningsområde med påverkansområde utpekad av Försvarsmakten.

Ett tiotal generella biotopskydd förekommer längs vägen. Flertalet utgörs av björkalléer och några av småvatten i jordbrukslandskapet. Strandskydd råder generellt 100 m från strandlinjen längs förekommande vatten. Ungefär 50% av sträckan bedöms ligga närmare än 100 meter från öppet vatten.



Figur 6. Natura 2000 området "Torne och Kalix älvssystem" (SE0820430) markerad med blå skraffering, sex biflöden som tillhör Natura 2000-området går genom utredningsområdet. Riksintresse kulturmiljövården markerad med röd skraffering. Röd linje kring väg 836 avgränsar projektets utredningsområde. © Geodatasamverkan.

5.9. Förorenade områden

Det finns inga kända markföroreningar inom utredningsområdet. I det så kallade EBH-stödet (Länsstyrelserna 2024) som är länsstyrelsernas register över potentiella och konstaterade förorenade områden finns två oklassade potentiellt förorenade områden noterade. Dessa utgörs av sågverk utan ”doppning/impregnering” och ligger ca 20 m öster om vägen. En sanering, (status åtgärdad) är utförd vid en tidigare mack som har legat nära vägen.

En gammal tjärdal har funnits cirka 10 m väster om vägen i Rödupp. Framställning av tjära kan generera föroreningar av bland annat polyaromatiska kolväten (PAH). Vägdikesmassorna kommer att provtas och analyseras med avseende på innehåll av metaller, olja och PAH.

6. Projektets miljöeffekter

Vägens lokalisering, hastighet, körbanebredd och funktion förändras inte enligt planerade åtgärder. Den förbättrade avvattningen och åtgärder för att säkerställa bärigheten kommer på långa sträckor att erfordra ett större vägområde än dagens.

Under byggtiden behövs tillfälligt ytor för byggnationens genomförande. Det gäller ytor längs vägen för exempelvis förbiledningar vid trumbyten, ytor för åtkomst med maskiner, upplag, masshantering, lagring av massor med mera.

Planerade åtgärder utförs längs den befintliga vägen och i huvudsak i en relativt okänslig miljö med få identifierade kultur- och miljövärden. Sträckor med närboende är begränsade. Kalixälvens vattensystem har höga värden men bedöms påverkas i liten omfattning under främst byggtiden. Möjligheten till anpassningar för att undvika konflikt med förekommande värden och skyddsobjekt bedöms som mycket goda.

6.1. Ytvatten, grundvatten och brunnar

Trummor ska bytas ut eller förlängas inom projektet. Projektet bedöms få ringa till små negativa effekter i de bäckar som berörs på grund av att bäckarna redan idag leds under vägen i trummor. Inga negativa effekter bedöms uppkomma för Kalixälven och dess miljö kvalitetsnormer på grund av trumbyten.

Projektet kan innebära att vägens diken fördjupas och kan komma att leda bort grundvatten. Grundvattenrör har installerats längs med sträckan för att möjliggöra mätningar av grundvattennivåer. Projektet bedöms inte påverka befintliga markavvattningsföretag då avvattningen kring vägen inte ska förändras.

En brunnsinventering genomförs även inom projektet. Eventuell påverkan på grundvattennivåer och brunnar kommer att utredas om behov föreligger i fortsatt arbete. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som eventuellt behöver vidtas för att skydda privata brunnar kommer att utredas i fortsatt arbete.

6.2. Naturvärden

Projektet bedöms i detta skede ha ringa effekter för de två nyckelbiotoper som berörs av planerade åtgärder. Förstärkningsåtgärderna bedöms i detta skede innebära att ytterst lite ny mark tas i anspråk.

Projektet bedöms i detta skede inte ha några negativa effekter på Kalixälvens naturvärden. Grumling kan temporärt uppstå vid byten av trummor i vattendrag som mynnar i Kalixälven, men åtgärder för att förhindra grumling i bäckarnas vatten kommer att vidtas under byggtiden.

Resultatet från den naturvärdesinventering som utförts inom projektet kommer att användas för att om möjligt anpassa utformningen av åtgärderna och val av platser för tillfällig nyttjanderätt. Resultatet kommer även att användas för att bedöma påverkan på eventuella generellt biotopskyddade objekt.

6.3. Skyddade, skyddsvärda och främmande arter

Resultatet från den naturvärdesinventering som utförts inom projektet kommer att användas för att om möjligt anpassa utformningen av åtgärderna och val av platser för tillfällig nyttjanderätt.

Resultatet kommer även att användas för att bedöma påverkan på skyddade arter och behovet av dispens från artskyddsförordningen.

6.4. Kulturmiljö

Projektet bedöms i detta skede innebära små till försumbara effekter för kulturhistoriska värden på grund av att projektet endast omfattar förstärkningsåtgärder av befintlig väg och kända kulturhistoriska lämningar ligger som närmast 9-30 meter från vägen. Detta förutsatt att lokalisering av tillfälliga markanspråk görs anpassat till kulturhistoriska värden.

Förstärkningsåtgärderna bedöms i detta skede innebära att lite ny mark tas i anspråk.

Projektet bedöms i detta skede inte innebära någon påverkan på uttryck för riksintresse för kulturmiljövärden. Regionalt utpekade kulturhistoriska värden kan påverkas tillfälligt under byggtiden, men åtgärderna bedöms i detta skede som så begränsade att kulturlandskapet inte kommer ändras permanent.

Inga kända fornlämningar bedöms påverkas av åtgärderna. Möjligtvis kan en möjlig fornlämning (sommarfähus) vid Kvarnbäcken söder om Rödupp (L2024:429), som ligger cirka 10 meter från vägen, och en kvarnlämning utan antikvarisk bedömning (L1993:4008), som ligger cirka 30 meter från den befintliga vägkanten påverkas. Anpassningar av åtgärder kan vidtas för att begränsa påverkan på dessa. Det förekommer även ett fåtal övriga kulturhistoriska lämningar på cirka 10-100 meters avstånd från vägen. Dessa skulle kunna komma att påverkas, men lokalisering av områden för tillfällig nyttjanderätt kan anpassas för att undvika påverkan på dessa lämningar.

6.5. Riksintressen och skyddade områden

Projektet bedöms inte medföra negativa effekter för de riksintressen och skyddade områden som berörs då det handlar om åtgärder på en befintlig väg.

6.6. Förorenade områden

Resultatet av analyser av vägdikesmassor kommer att användas för att planera hur vägdikesmassorna ska hanteras.

7. Skadeförebyggande åtgärder

I det fortsatta arbetet kommer det att utredas mer exakt hur projektet påverkar olika värden i omgivningen och vilka åtgärder som kan behövas för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa negativa miljöeffekter samt vilka åtgärder som kan tillföra positiva värden. Trafikverkets generella miljökrav (Trafikverket 2023) kommer att ställas i entreprenaden.

Målsättningen är att projektets klimatpåverkan ska minskas med minst 54 procent totalt under framtagande av vägplan och förfrågningsunderlag för entreprenad samt under produktionskedet. Målet bedöms kunna uppnås genom en aktiv klimatstyrning under framtagande av vägplan och förfrågningsunderlag för entreprenad. Trafikverkets verktyg för klimatkalkyl är stöd för att optimera anläggningen och för att nå uppställt klimatmål. Krav kommer även att ställas på bränslen, fordon och arbetsmaskiner.

En standardiserad naturvärdesinventering (NVI) har utfört längs sträckan som kommer att utgöra underlag för anpassningar och skadeförebyggande åtgärder. Exempel på detta är att minska risken för spridning av invasiva arter och anpassningar för att minska påverkan på skyddade arter, generella biotopskydd och andra förekommande naturvärden.

Markmiljöprovtagning utförs för att identifiera och korrekt planera hantering av eventuellt förekommande förorenade schaktmassor. En brunnsinventering genomförs som underlag för eventuella anpassningar för att bedöma eventuell påverkan brunnarnas funktion och kvalitet.

Särskilt viktiga frågeställningar som planeras att utredas vidare i det fortsatta arbetet med vägplanen är:

- Risk för grumling och eventuella skyddsåtgärder
- Masshantering
- Trafik under byggtiden

Listan kan komma att kompletteras med ytterligare punkter när mer information om projektet framkommer genom vidare undersökningar och genom samrådsprocessen.

Ett miljösäkringsdokument, ”Miljösäkring plan och bygg”, påbörjas under framtagande av vägplanen. Dokumentet är ”levande” och används och uppdateras kontinuerligt för att säkerställa att beslutade miljökrav och skyddsåtgärder genomförs inom projektet.

Exempel på krav eller åtgärder under byggtiden:

- Störningarna ska begränsas så att de riktvärden som Naturvårdsverket (NFS 2004:15) anger för buller och vibrationer från byggplatser följs i projektet.
- Damning i luft bedöms kunna begränsas genom lämpliga åtgärder som t.ex. att bevattning eller annat dammbindningsmedel.
- Generella miljökrav vid entreprenadupphandling ska följas.
- Information ska ges till närboende och övriga berörda om pågående arbeten och inför särskilt störande moment.
- Om okända markföroreningar påträffas ska arbetet omedelbart avbrytas och byggledning samt berörda myndigheter kontaktas.
- Grumling i vattendrag kan undvikas eller minimeras genom olika försiktighetsmått eller skyddsåtgärder.

- Ytor för upplag och etablering ska inte placeras närmare än 100 meter från dricksvattenbrunn eller 50 meter från vattendrag samt diken i jordbrukslandskap, och anordnas på sådant sätt att risken för störningar, skador och olägenheter minimeras.
- Förvaring av bränslen och kemikalier ska ske på ett säkert sätt.
- Beredskap för hantering och läckage och utsläppt ska finnas.
- Om det i anläggningsarbetet skulle påträffas något som misstänks vara fornlämning, ska arbetet omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen i Norrbottens län kontaktas.

8. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket anser att erforderliga åtgärder för att nå projektets projektmål inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan enligt vad som avses i miljöbalken och miljöbedömningsförordningen.

Åtgärder planeras att ske längs den befintliga vägen i ett område med få utpekade värden och begränsat med närboende. Omgivningens känslighet bedöms till stor del vara låg och möjligheter till anpassningar utifrån förekommande kända värden är goda. Strandskyddets syften bedöms inte motverkas. Generella biotopskydd kan komma att påverkas i viss utsträckning. Projektet berör inte några stora opåverkade områden enligt miljöbalken 3 kap. 2 §. Planerade åtgärder ligger inom och gränsar till flera riksintressen. Dessa bedöms att påverkas marginellt och riskerar inte att påtagligt skadas.

Åtgärderna bedöms inte på ett betydande sätt påverka Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem.

Projektets förväntas ge marginellt tillkommande trafikmängd, utsläpp, buller och hårdgjorda ytor. Under byggtiden uppstår temporärt en ökad påverkan i form av exempelvis buller från byggtrafik och viss grumling vid exempelvis trumbyten. Miljökvalitetsnormer för luft, buller, vatten och fiske- och musselvatten riskerar inte att överskridas.

Projektet bedöms inte påverka befintliga markavvattningsföretag då avvattningen kring vägen inte ska förändras.

9. Fortsatt arbete

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Om åtgärderna inte kan antas innebära en betydande miljöpåverkan ska en miljöbeskrivning som inte behöver godkännas av länsstyrelsen upprättas.

Samråd kommer att hållas med berörda i den utsträckning som är nödvändig för projektet. Samrådsgruppen består bland annat av berörd kommun, länsstyrelse och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda. Om länsstyrelsen beslutar att projektet kan antas ge en betydande miljöpåverkan, utökas samrådsgruppen med övriga berörda statliga myndigheter och organisationer, samt den allmänhet som berörs.

Samtliga vägplaner genomgår fastställelseprövning enligt väglagen. Fastställelsebeslutet kan överklagas till regeringen.

I det fortsatta arbetet kommer eventuell påverkan på markavvattningsföretag att bedömas.

Efter utvärderingen av genomförd naturvärdesinventering kommer Trafikverket att bedöma om projektet kan komma att strida mot bestämmelserna i artskyddsförordningen. Strandskydd och generella biotopskydd kommer att hanteras vidare genom vägplanen.

9.1. Tillstånd, anmälningar, dispenser och samråd enligt miljöbalken och kulturmiljölagen

Trafikverket anser det troligt att vattenverksamheter kommer att genomföras inom projektet.

Trafikverket bedömer att vissa av vattenverksamheterna kräver att en anmälan om vattenverksamhet görs till länsstyrelsen, men att några av åtgärderna är av ringa art och att inga enskilda eller allmänna intressen kommer att skadas av vattenverksamheten och att miljöbalkens undantagsregel i 11 kap.§12 kan åberopas för vissa åtgärder.

Trafikverket bedömer även att åtgärderna inte kommer att påverka berört Natura 2000-område, Torne och Kalix älvsystem (SE0820430), på ett sådant sätt att tillstånd enligt bestämmelserna om Natura 2000-områden behövs.

Samråd enligt kulturmiljölagen 2 kap.§10 kan bli aktuellt att genomföra inom projektet.

Dispensansökan från artskyddsförordningen kan komma att krävas.

10. Källor

Länsstyrelsen Norrbotten. (odaterad). Norrbottens kulturmiljöprogram 2010-2020. Delen Överkalix 592.

Länsstyrelserna. (2024) EBH-kartan. <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=edod3fde3cc9479f9688c2b2969fd38c/> 2024-09-17.

MSB, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. (2024). Översvänningsportalen. <https://gisapp.msb.se/apps/oversvanningsportal/avancerade-kartor/oversvanningskartering.html> 2024-09-04.

Regeringskansliet. (2024). Mål för transportpolitiken. <https://www.regeringen.se/regeringspolitik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/> 2024-09-04.

Riksantikvarieämbetet. (2024). Fornsök. <https://app.raa.se/open/fornsok/> 2023-08-01.

SGU, Sveriges geologiska undersökning. (2024). Kartvisare. <https://apps.sgu.se/kartvisare/> 2023-08-01.

Skogsstyrelsen. (2024). Skogens pärlor. <https://www.skogsstyrelsen.se/sjalvservice/karttjanster/skogens-parlor/> 2024-07-31.

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet. (2024). <https://www.artportalen.se/> 2024-08-06.

Trafikverket. (2022). Trafikverkets verksamhetsplan 2023-2025.

Trafikverket. (2023). Riktlinje för generella miljökrav i entreprenadupphandling (TDOK 2012:93, version 3).

Överkalix kommun. (2008). Översiktsplan Överkalix 2007.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 972 42 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se