

SAMRÅDSUNDERLAG

E10 Stängsel och faunabroar - delen Västra Svartbyn–Kangis –
Överkalix kommun, Norrbottens län

Vägplan

Datum: 2025-11-07



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25, Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG

Författare: Tyréns Sverige AB

Dokumentdatum: 2025-11-07

Ärendenummer: TÄHS-2025-000196

Åtgärdsnummer: 137176

Uppdragsnummer: 190338

Version: 2.0

Kontaktperson: Emma Viklund, Projektledare Trafikverket

Konsult: Tyréns Sverige AB

Innehåll

1. Sammanfattning	5
2. Inledning.....	6
2.1. Bakgrund	6
2.2. Projekt mål och transportpolitiska mål	6
2.3. Planläggningsprocessen	7
2.4. Tidigare utredningar	8
2.5. Ren- och viltolyckor.....	8
2.6. Befintlig väg och trafik	11
3. Avgränsningar.....	12
3.1. Utredningsområde och influensområde.....	12
3.2. Tid	13
4. Förutsättningar.....	14
4.1. Riksintressen och skyddade områden	14
4.2. Kommunala planer.....	16
4.3. Kulturmiljö	17
4.4. Naturmiljö	18
4.5. Bebyggelse och boendemiljö	20
4.6. Rekreation och friluftsliv.....	20
4.7. Rennäringen.....	20
4.8. Landskapets karaktär och funktion.....	21
4.9. Yt- och grundvatten	22
4.10. Förorenade områden	22
4.11. Geotekniska förutsättningar	22
5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	24
5.1. Planerade åtgärder	24
5.2. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.....	27
5.3. Miljökvalitetsnormer	29
5.4. Miljökvalitetsmål.....	29
5.5. Allmänna hänsynsregler.....	30
5.6. Klimat	30
6. Skadeförebyggande åtgärder	31
7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan.....	32
8. Fortsatt arbete	33
8.1. Planläggning.....	33

8.2.	Viktiga frågeställningar	33
9.	Källor.....	34
9.1.	Skriftliga källor	34
9.2.	Webbaserade källor	34

1. Sammanfattning

E10 är en viktig transportlänk genom Norrbottens län och passerar flera områden med rik fauna där både ren och älg förekommer. Sträckan Västra Svartbyn-Kangis saknar i dagsläget helt viltstängsel. Detta medför att ren- och viltolyckor förekommer, vilket försvårar renskötseln i området och utgör en säkerhetsrisk för trafikanter.

Projektet syftar till att öka trafiksäkerheten längs sträckan och förbättra förutsättningarna för renskötseln genom stängsling, samt tillgodose passagemöjligheter för djurlivet, fastighetsägare och friluftsliv.

Projektet syftar även till att förbättra förutsättningarna för renskötseln i vägens närområden.

Projektet omfattar totalt sju kilometer viltstängsel med tillhörande grindar, stängselindrag och viltuthopp som bildar ett sammanhängande och effektivt viltstängselsystem. Inom ramen för åtgärderna ingår även två viltpassager i plan.

Sträckan löper huvudsakligen genom skogsmark, med inslag av jordbruksmark, och berör kärnområden för renskötseln inom Ängeså sameby. Längs sträckan är det särskilt hög olycksfrekvens för viltolyckor mellan Västra Svartbyn och Mjölan.

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Bedömningen baseras främst på uppgifter i kapitel 4 om områdets förutsättningar och kapitel 5 gällande projektets miljöeffekter.

Ängeså samebys möjligheter att nyttja betesområden kring E10 är i dagsläget begränsade på grund av risken för renolyckor. Viltstängsel minskar den negativa påverkan för både ren och vilt. Viltpassager i plan gör det möjligt för älgar och renar att korsa vägen vid fri strövning och vid flytt av renhjordar. Det finns dock en risk att djuren inte passerar direkt, utan följer vägen och hamnar inne i vägområdet mellan stängslen, vilket ökar risken för olyckor.

För att begränsa negativ påverkan ska viltstängslet anläggas så tätt och robust som möjligt med syfte att leda djuren mot passagerna. Utformningen sker med särskild hänsyn till identifierade konfliktpunkter och behov i området i samråd med berörda samebyar.

Viltstängslet förstärker även barriäreffekten för friluftslivet och boende i området, men öppningar i stängslet intill korsningar samt grindar i stängslet möjliggör passage över E10.

Om enskilda jordbruks- och skogsanslutningar till E10 stängs kan barriäreffekten för markägare med egendom på båda sidor om vägen öka. Åtkomst till berörda fastigheter säkerställs då via andra enskilda vägar i området.

Planering av tillfälliga trafiklösningar, säkerhet och störningar under byggtiden kommer att utredas vidare under kommande projekteringsskede.

2. Inledning

2.1. Bakgrund

Europaväg 10 (E10) är en nationell väg av riksintresse som ingår i transeuropeisk transportnätet, TEN-T. Vägsträckan mellan Töre och Riksgränsen är cirka 400 kilometer lång och utgör en viktig kommunikationslänk mellan kust-, inland- och fjällområdena i Norrbottens län. Med den storskaliga gröna omställning som sker i norra Sverige med fossilfri järnproduktion och samhällsomvandling i både Gällivare och Kiruna har vägens betydelse ökat.

E10 saknar i dagsläget viltstängsel på större delen av sträckan, med undantag för några kortare sträckor. Vägen löper genom lavrika hedmarker, områden av stor betydelse som vinterbetesland för renar. Renskötarna i området arbetar intensivt för att hålla renarna borta från vägen och därmed minimera antalet påkörda djur. Detta arbete leder till en minskad nyttjandegrad av de viktiga betesmarkerna nära vägen. Halkbekämpning med salt lockar renarna till vägen, vilket ökar risken för renpåkörningar. Kollisionsrisken med älg är också hög på delar av sträckan. Ren- och viltolyckor utgör inte bara förluster av djur, försvårad djurhållning och viltförvaltning, det skapar även stora samhällsekonomiska kostnader i form av personskador, egendomsskador, räddningsinsatser och eftersök av djur. För rennäringen innebär detta dessutom stora ekonomiska och arbetsmiljömässiga påfrestningar, då insatser för att ta hand om dödade eller skadade djur ofta sker under svåra och riskfyllda förhållanden.

För att öka trafiksäkerheten, minska antalet ren- och viltolyckor samt förbättra förutsättningar för rennäringen i området planerar Trafikverket att genomföra ett antal åtgärder på sträckan mellan Västra Svartbyn och Kangis. Åtgärderna omfattar viltstängselsystem samt två viltpassager i plan. Även söder om sträckan planeras viltstängsel, inom ramen för ett annat projekt. Tillsammans bidrar dessa åtgärder till ett längre, sammanhängande viltstängsel längs E10.

2.2. Projekt mål och transportpolitiska mål

2.2.1. Projekt mål

För projektet har följande projektmål formulerats:

- Viltpassagerna ska placeras så att maximal funktion kan uppnås
- Stängselsystemet ska utformas tätt och robust
- Projektets totala klimatreduktion ska vara 64 %, inräknat samtliga skeden.

Det sista projektmålet, som avser den totala klimatreduktionen, omfattar tillsammans de tre delsträckorna: Västra Svartbyn–Kangis, Leipojärvi–Stenbron samt Mäntyvaaravägen–Hakkas–Sammakkovägen. I det här samrådsunderlaget behandlas Västra Svartbyn–Kangis.

2.2.2. Transportpolitiska mål

De transportpolitiska målen antogs av riksdagen 2009. 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 stöds av två huvudmål enligt följande definitioner:

Funktionsmålet

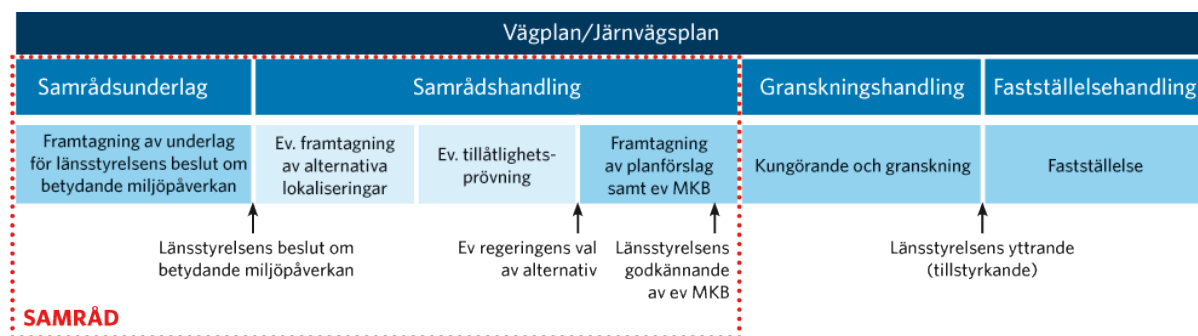
Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utveckling i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet

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

2.3. Planläggningsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan. Vägplanen genomförs i fyra olika skeden: samrådsunderlag, samrådshandling, granskningshandling och fastställelsehandling, se Figur 1.



Figur 1. Planläggningsprocessen.

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

Samråd är viktigt under hela planläggningsprocessen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Denna handling utgör ett underlag för samråd. Synpunkterna som kommer in under samrådet sammanställs sedan i en samrådsredogörelse.

2.4. Tidigare utredningar

Den utredningen som projektet grundar sig på är:

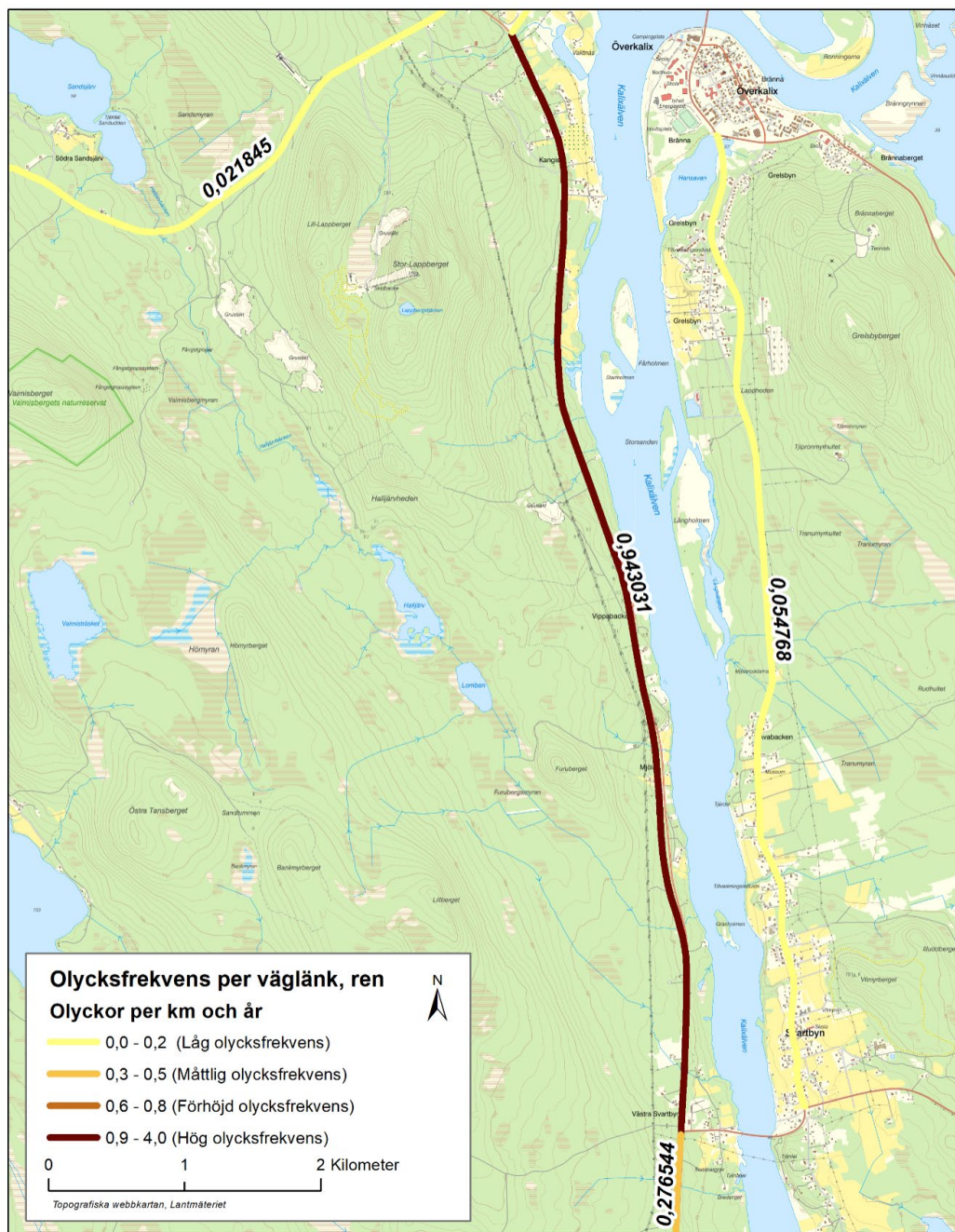
- Rapport Ren- och viltåtgärder E10 sträckan Västra Svartbyn-Stenbron, fördjupad utredning avseende behov av stängsel och faunapassager, 2023.

I den fördjupade utredningen identifierades behovet av viltstängsel och faunapassager längs E10. Utredningen betonade vägens betydelse som en viktig kommunikationslänk, samt att renskötare står inför utmaningen att hålla renarna borta från vägen. Samråd fördes med berörda samebyar. Utredningen föreslår att viltstängsel uppförs mellan Västra Svartbyn och Stenbron, uppdelat i elva delsträckor. Det här samrådsunderlaget omfattar en av dessa elva delsträckor.

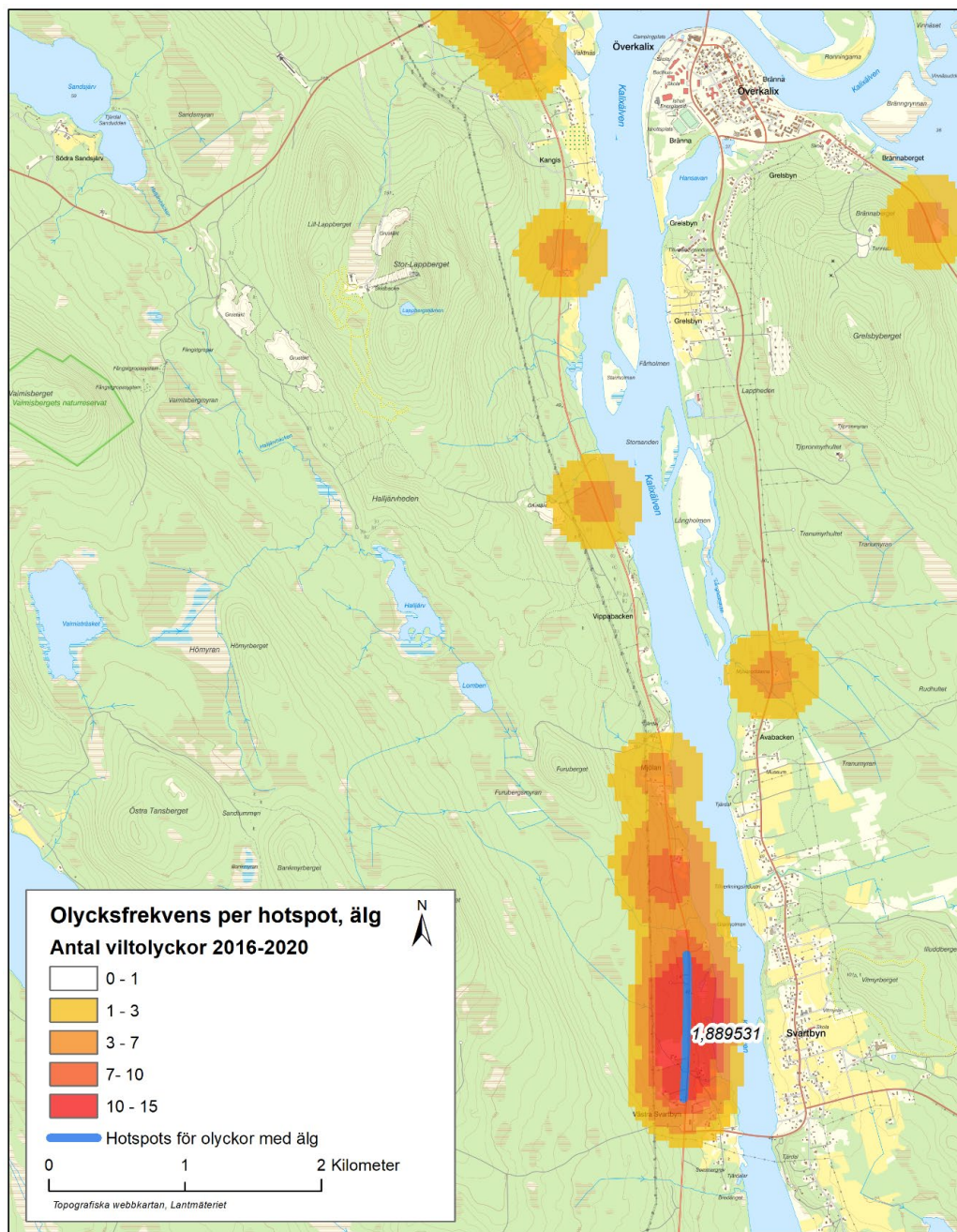
Utformningar och lösningar som föreslås inom ramen för det här projektet baseras på de samråd som förts med samebyarna och uppgifter om ren- och viltolyckor som framkommit i den tidigare utredningen.

2.5. Ren- och viltolyckor

Olycksfrekvensen för ren är hög på sträckan, med i genomsnitt 0,94 olyckor per kilometer och år. Totalt har 39 renolyckor dokumenterats under perioden 2016–2020, se Figur 2. Mellan Västra Svartbyn och Mjölan har ett område med hög älgolycksfrekvens identifierats. Totalt 12 älgolyckor har dokumenterats under perioden 2016–2020 och en olycksfrekvens på 1,89 olyckor per kilometer och år, se Figur 3.



Figur 2. Olycksfrekvens för ren under perioden 2016-2020.



Figur 3. Olycksfrekvens för älg under perioden 2016-2020. Hotspots är ett särskilt utpekat vägsnitt där det finns en ökad koncentration av olyckor.

2.6. Befintlig väg och trafik

E10 är idag en tvåfältsväg med ett körfält i vardera riktning. Vägen avvattnas med öppna diken för att leda bort vatten. På vissa låga punkter och längs sidorna finns trummor som hjälper att dränera område.

På sträckan är vägbredden cirka 8 meter och hastighetsbegränsningen är 90 km/h, med undantag för en cirka 300 meter lång sträcka vid Västra Svarthyn och korsningen mot Svarthyn, där hastigheten är nedsatt till 70 km/h. Sträckan har ett trafikflöde på cirka 2 400 fordon per dygn, varav omkring 17 procent utgörs av tunga fordon.

Det finns ingen lokal kollektivtrafik längs sträckan. Den regionala kollektivtrafiken trafikerar östra sidan av älven, via Överkalix och Svarthyn, och berör inte den aktuella sträckan.

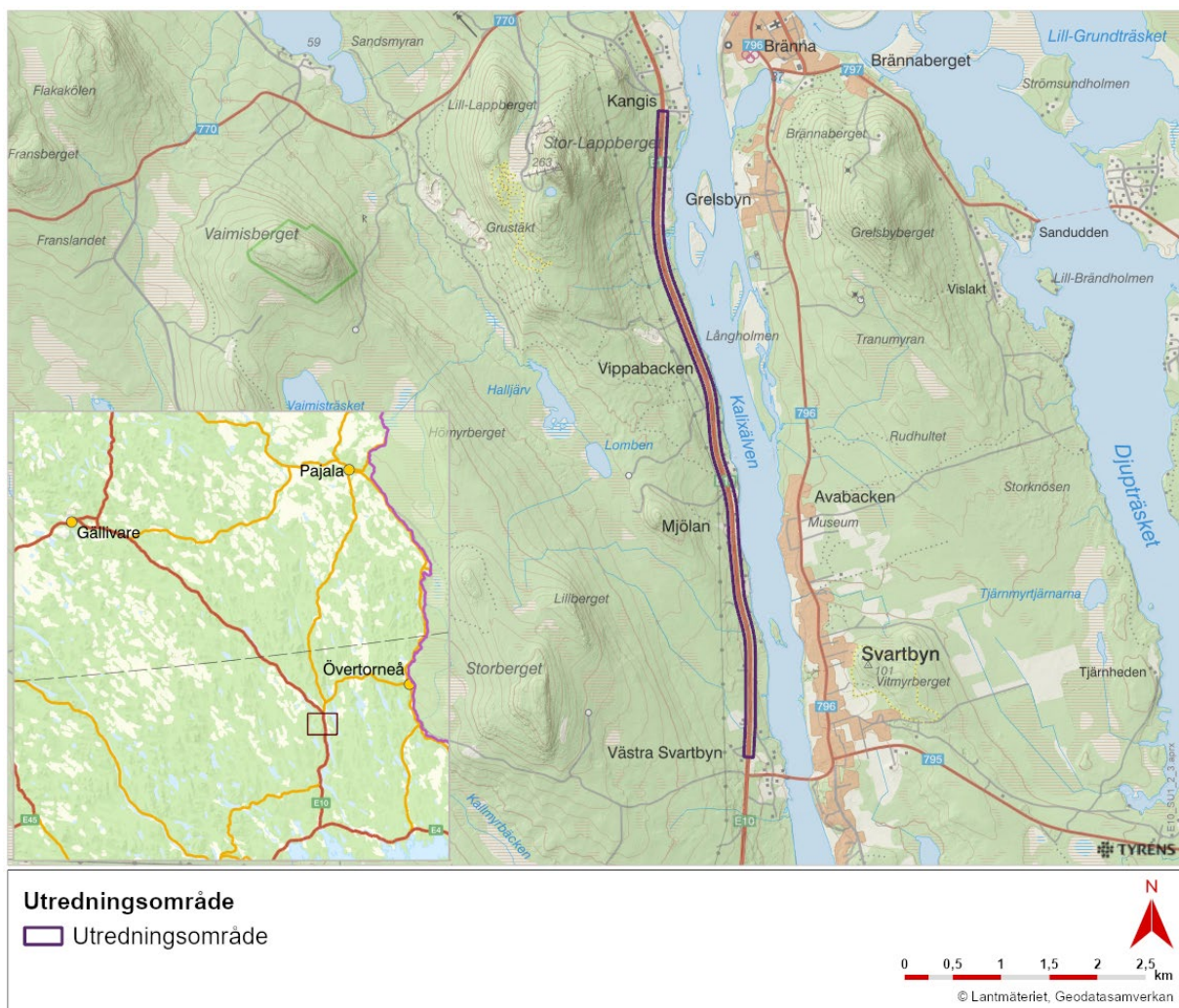
3. Avgränsningar

De miljöaspekter som är relevanta och av särskild vikt för detta projekt bedöms vara barriäreffekter, landskapsbild, kulturmiljö, naturmiljö, bebyggelse och boendemiljö, rekreation och friluftsliv, areella näringar, yt- och grundvatten samt förorenade områden. Trafikmängden på vägen kommer inte att påverkas av projektet vilket innebär att trafikrelaterade miljöaspekter såsom buller, vibrationer och luftföroreningar inte kommer att behandlas. Framkomlighet, kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik och transporter av farligt gods kommer heller inte att tas upp.

3.1. Utredningsområde och influensområde

För den aktuella sträckan har ett utredningsområde identifierats. Utredningsområdet omfattar det geografiska område inom vilket olika utformningsalternativ för viltpassager, viltstängsel inklusive grindar, stängselindrag och viltuthopp planeras. Utredningsområdet har en grundbredd om cirka 100 meter, vilket motsvarar 50 meter på vardera sidan om befintlig vägs mittlinje, Se Figur 4.

Influensområdet, vilket avser det område där miljöeffekter kan uppstå, är olika stort beroende på miljöaspekt. Viltstängslet kan komma att innebära en påverkan på vilt och ren som vandrar. I och med att ren och älg årstidsvandrar förbi E10 på sin väg mellan vinter- och sommarområden, är influensområdet för ren och vilt större än utredningsområdet.



Figur 4. Översiktskarta över utredningsområdet mellan Västra Svartbyn och Kangis.

3.2. Tid

Målsättningen är att vägplanen för Västra Svartbyn-Kangis ska skickas in för fastställelse under hösten 2028. Preliminär byggstart är 2029 och den beräknade byggtiden är ett år.

4. Förutsättningar

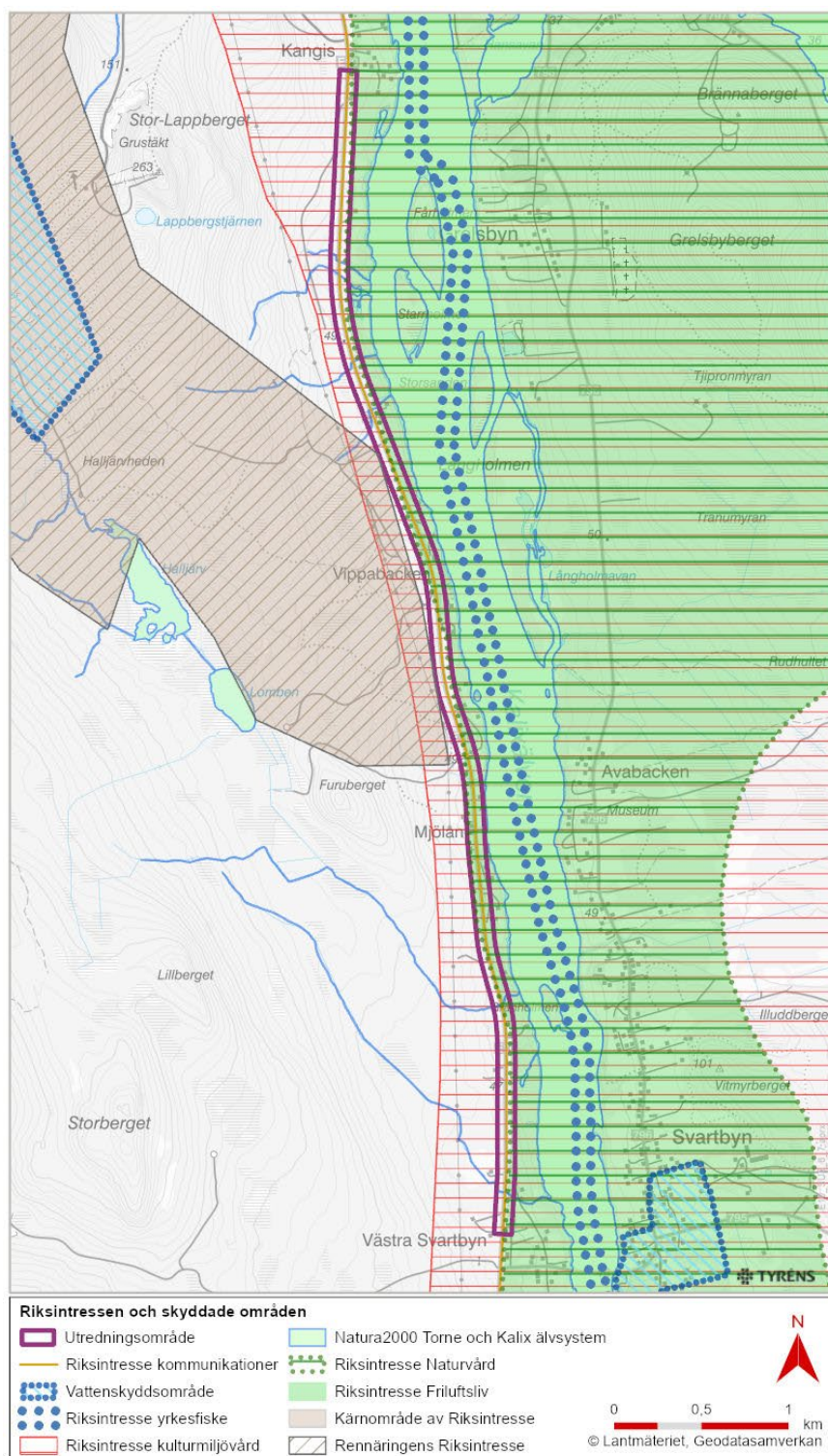
4.1. Riksintressen och skyddade områden

Riksintressen avser geografiska områden som har pekats ut på grund av dess särskilt viktiga värden och kvaliteter ur ett nationellt perspektiv. Riksintressen regleras i miljöbalkens 3 och 4 kapitel. Se Tabell 1 för riksintressen inom utredningsområdet. Natura 2000 är ett nätverk av skyddade områden i hela EU och finns för att bevara värdefull natur för kommande generation. Alla Natura 2000-områden är också av riksintresse enligt 4 kap. miljöbalken, se Figur 5.

Den aktuella sträckan ligger inom en zon viktig för hinderfrihet kopplad till riksintresset för totalförsvaret (TM0070). Även om sträckan inte direkt omfattas kan den påverkas av gällande restriktioner.

Tabell 1 Riksintressen och skyddade områden

Typ av skydd / riksintresse	Område / Objekt	Miljöbalk (kap & §)	Kommentar
Riksintresse kommunikation	Väg E10 (TEN-T)	3 kap. 8 §	Del av EU:s transportnät
Natura 2000	Torne och Kalixälvsystem	7 kap. 27–29 §	Skydd enligt EU:s habitatdirektiv
Riksintresse rennärning	Ängeså sameby	3 kap. 5 §	Kärnområde för rennärning
Riksintresse friluftsliv, naturvård, kulturmiljö	Kalixälven	3 kap. 6 §	Område med höga natur- och kulturvärden
Riksintresse lågflygningsområde	Norrbotten	3 kap. 9 §	Påverkansområde för militärt lågflygningsområde
Strandskydd	Kalixälven	7 kap. 13–18 §§	Väg passerar <100 m från älven på vissa platser



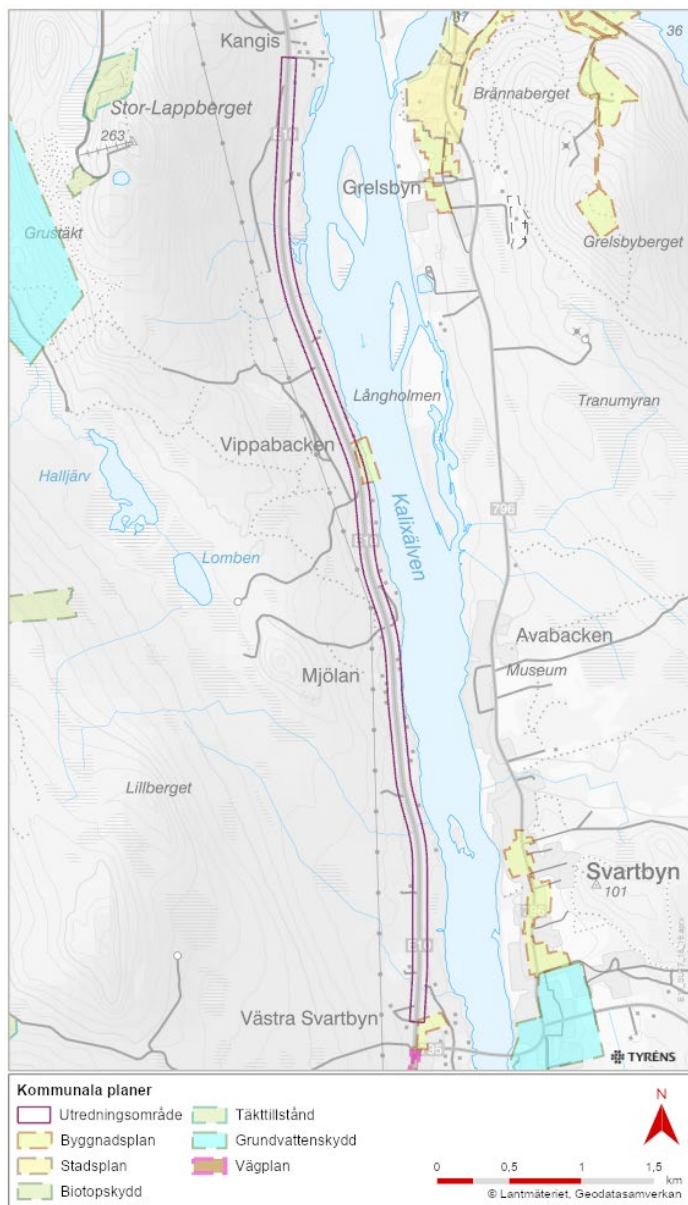
Figur 5. Karta över riksidressen och skyddade områden inom och kring utredningsområdet. Strandskydd framgår inte i kartan. Riksidress för lågflygningsområde gäller över hela området.

4.2. Kommunala planer

Sträckan omfattas av Överkalix översiktsplan från 2008. Enligt översiktsplanen utgörs området av mark som omfattas av renäring, kulturmiljövård och naturvård.

Det finns ett område vid Västra Svartbyn som omfattas av en byggplan (Bpl 25-P84/13). Byggplanen syftar till att möjliggöra utveckling av handel och campingrelaterade ändamål i Svartbyn.

Det finns en byggnadsplan, 25-ÖKX-2956, längs E10 som planlägger för turismändamål, så som övernattningsstugor med tillhörande servicebebyggelse och parkeringsplatser. Byggnadsplanen ligger cirka 20 meter från E10 och marken närmst vägområdet omfattas av parkeringsplatser, se Figur 6



Figur 6. Karta över kommunala planer inom och kring utredningsområdet.

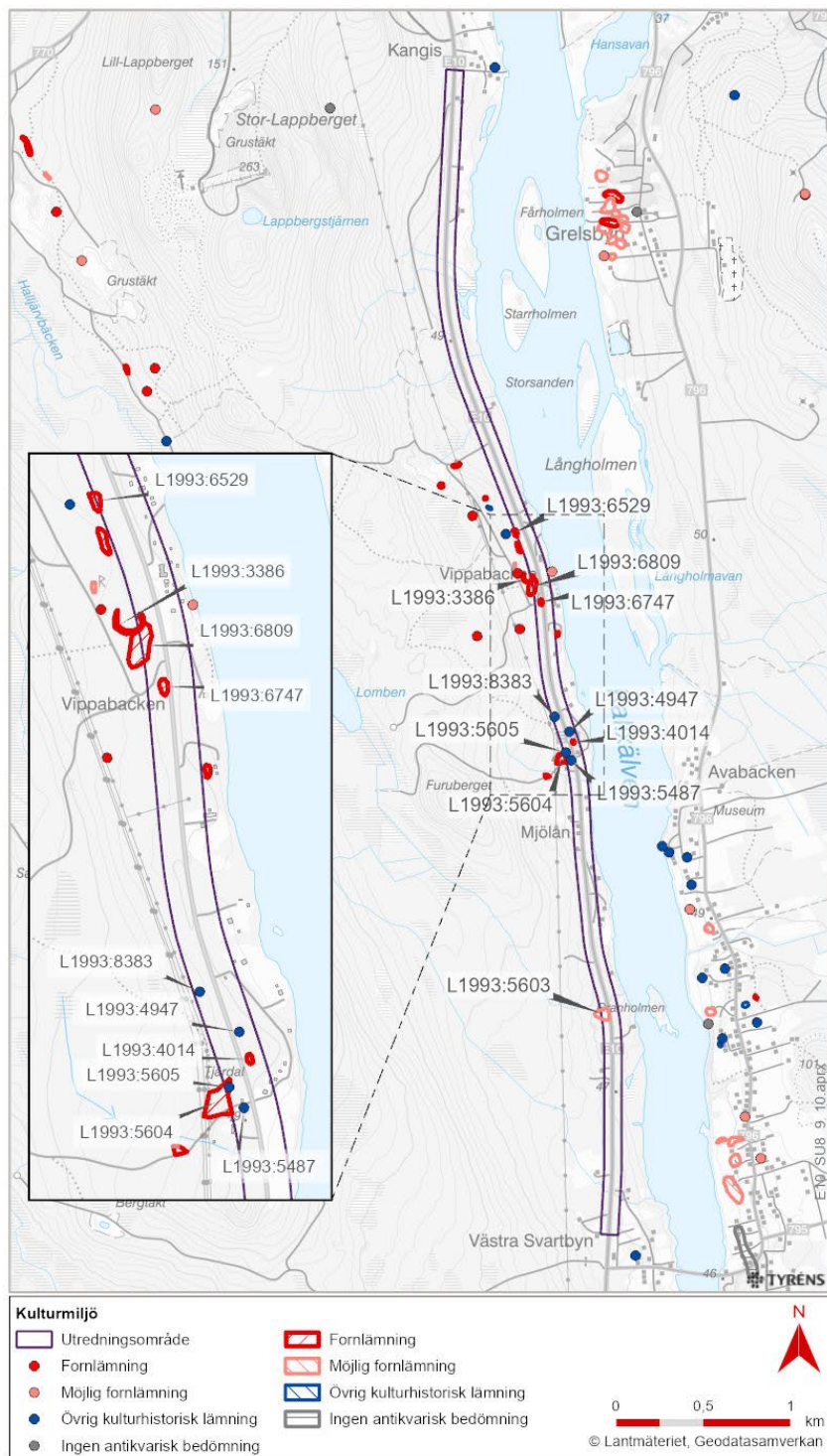
4.3. Kulturmiljö

Aktuell sträcka av E10 passerar genom riksintresset Överkalix [BD 70]. Riksintressets värden beskrivs som en centralbygd med förhistorisk bruks- och bosättningskontinuitet kring sammanflödet av Kalixälven och Ängesån samt ett välbevarat odlingslandskap med många bevarade drag. Till riksintressets uttryck hör bland annat boplatzlämningar med stenålderskaraktär.

Längs sträckan finns sex registrerade fornlämningar i form av boplatser belägna inom utredningsområdet, se Figur 7. Därutöver har en möjlig fornlämning identifierats i form av lägenhetsbebyggelse. Utöver detta finns även fyra övriga kulturhistoriska lämningar, varav tre utgör fyndplatser och en klassificeras som övrig lämning, se Tabell 2.

Tabell 2. Registrerade lämningar sträckan

Lämningsnummer	Antikvarisk bedömning	Typ av lämning
L1993:6529	Fornlämning	Boplatser
L1993:3386	Fornlämning	Boplatser
L1993:6809	Fornlämning	Boplatser
L1993:6747	Fornlämning	Boplatser
L1993:4014	Fornlämning	Boplatser
L1993:5604	Fornlämning	Boplatser
L1993:5603	Möjlig fornlämning	Lägenhetsbebyggelse
L1993:8383	Övrig kulturhistorisk lämning	Fyndplats
L1993:4947	Övrig kulturhistorisk lämning	Fyndplats
L1993:5605	Övrig kulturhistorisk lämning	Fyndplats
L1993:5487	Övrig kulturhistorisk lämning	Övrigt



Figur 7. Karta över kulturmiljö samt fornlämningar inom och kring utredningsområdet.

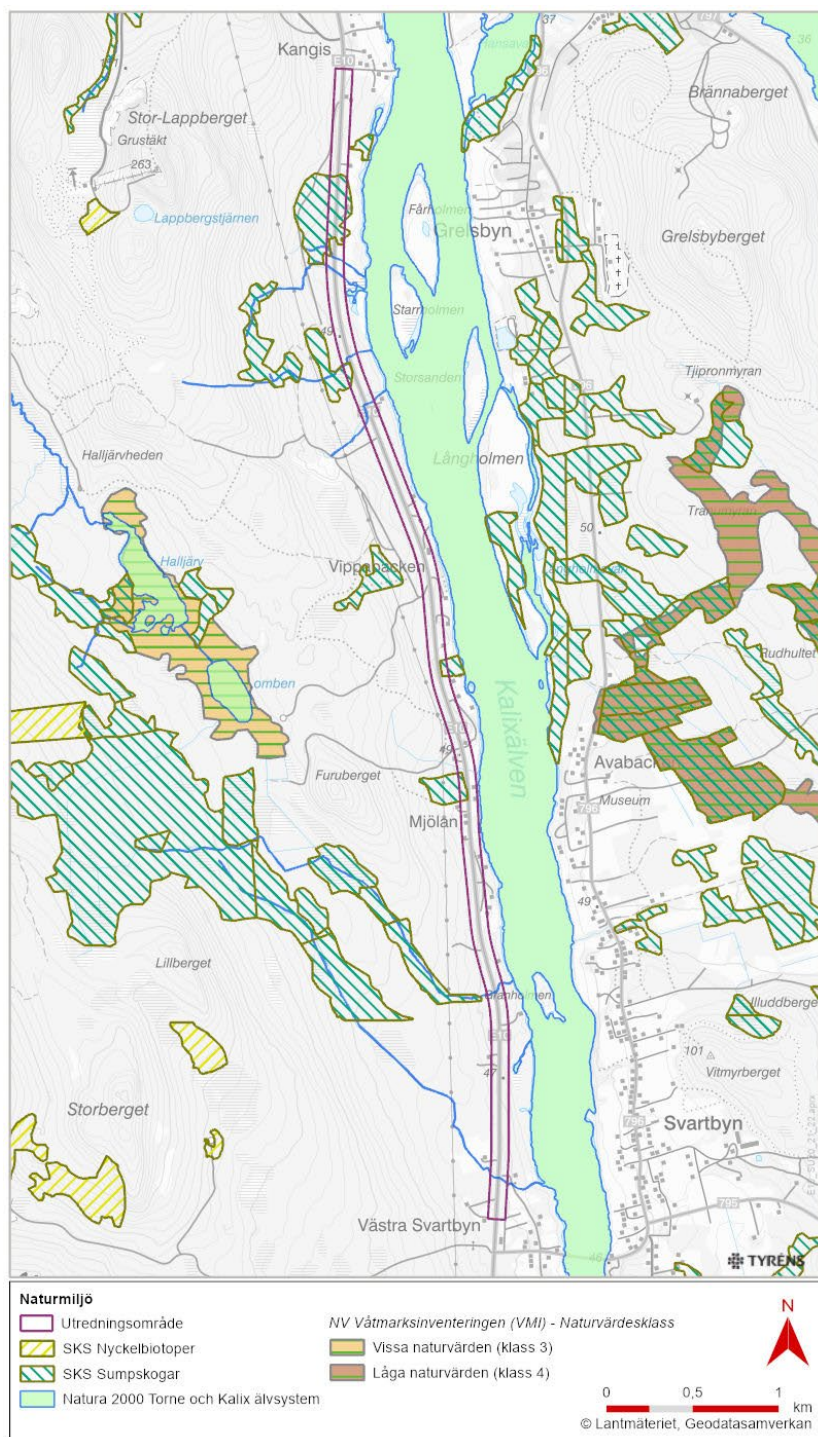
4.4. Naturmiljö

Älgen är det mest betydelsefulla klövviltet i området och älg uppehåller sig i områden i vägens närhet och passerar vägen, särskilt där vägen följer älvsträckningar. Både årstidsmigrerande älgar och älgar som har hemområden i anslutning till E10 rör sig över vägen vilket gör att det finns passagebehov för vilt. Årstidsvandringarna hos älg innebär att trafikdödlighet och barriärer kan påverka älgpopulationerna inom ett stort område men även stationära älgar som vistas kring anläggningarna

påverkas av vägen. För att minska viltolyckor och barriäreffekter behöver vilt erbjudas passagemöjligheter. Det landskap som E10 korsar är också av betydelse för jakt och viltförvaltning.

Ett flertal mindre biflöden till Kalixälven passerar E10 längs denna sträcka. Dessa ingår i Torne- och Kalixälvens Natura 2000-område. Kalixälven är utpekad som riksintresse för naturvård. Sumpskogar tangerar vägen vid ett fåtal platser. Våtmarker med vissa naturvärden förekommer i närområdet, men dessa ligger utanför utredningsområdet, se Figur 8.

I anslutning till Mjölän är en del av vägmiljön utpekad som en artrik vägkant.



Figur 8. Karta över naturmiljö inom och kring utredningsområdet.

4.5. Bebyggelse och boendemiljö

Längs sträckan är bebyggelsen gles och spridd och präglas av ett fåtal bostadshus. På några platser ligger bebyggelse nära vägen. Vid Västra Svartbyn är bebyggelsen tätare och där finns en broförbindelse över Kalixälven till Svartbyn, som har omkring 270 invånare. Vid Mjölan förekommer viss bebyggelse. Rastplatsen vid Vippabacken med restaurang och kafé är en målpunkt för förbipasserande, se Figur 4 ovan för hänvisning till orterna.

4.6. Rekreation och friluftsliv

Skogsområdena längs sträckan kan nyttjas för rörligt friluftsliv såsom bär- och svampplockning, skidåkning, vandring och jakt. Skotertrafik förekommer längs sträckan, även om det inte finns någon utpekad skoterled som korsar E10 på den aktuella sträckan.

Kalixälven är utpekad som riksintresse för friluftsliv, se avsnitt 4.1 ovan, och den aktuella sträckan ligger delvis inom samt i nära anslutning till det utpekade området.

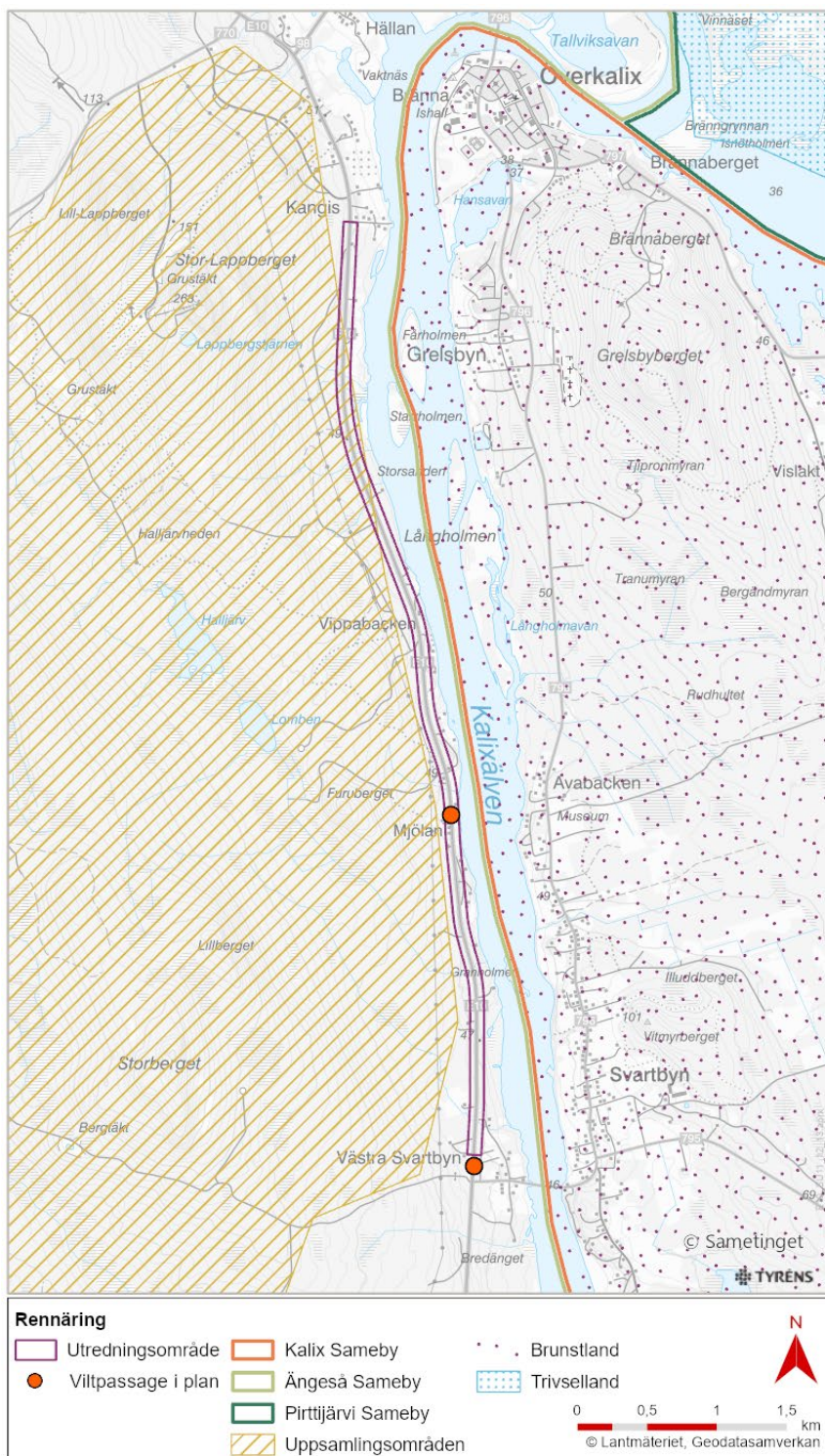
4.7. Rennäringen

Mark- och vattenområden som har betydelse för rennäringen ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra näringens bedrivande enligt 3 kap. 5 § miljöbalken. Samråd med berörda samebyar har genomförts i den tidigare fördjupade utredningen, se avsnitt 2.4.

Sträckan är belägen inom vår- och vinterbetesområden för Ängeså sameby som är en koncessionssameby i östra Norrbotten och verkar på den västra sidan av Kalixälven där projektområdet är beläget. På den östra sidan av Kalixälven verkar Kalix koncessionssameby.

Ett område som utgör kärnområde för Ängeså samebyn tangerar sträckan, se Figur 9. Renarna rör sig i området under stora delar av året, vilket medför en förhöjd risk för renolyckor. Tallhedarna med rikligt marklavsbyte, som sträcker sig från Lappberget söderut, utgör viktiga betesområden men är svåra att nyttja fullt ut på grund av den höga olycksrisken.

Ängeså sameby har framfört att trafikmängden har ökat och att renolyckor blivit ett större problem. De ser ett stort behov av viltstängsel med få öppningar samt funktionella evakueringsgrindar placerade på strategiska platser. Kalix sameby, som ligger på andra sidan Kalixälven, bedömer att det finns en viss risk för att renar korsar älven och försöker ta sig över vägen. I kommande skede kommer samråd fortsatt att genomföras med berörda samebyar för att säkerställa att rennäringens intressen beaktas i den fortsatta planeringen.



Figur 9. Karta över riksintresse för rennärningen samt samebyar, viktiga funktioner och leder inom och kring utredningsområdet.

4.8. Landskapets karaktär och funktion

Sträckan följer Kalixälvens västra sida och omges huvudsakligen av naturlig skog och produktionsskog med inslag av öppen åker- och betesmark samt strödd bebyggelse nära vägen. I skogspartier ligger vegetationen ofta tätt intill vägen med en tydlig brynzon av barr- och lövträd. Flera gårdsbildningar och mindre samhällen längs sträckan medför ett antal avtagsvägar.

4.9. Yt- och grundvatten

Inom utredningsområdet finns två grundvattenförekomster med miljökvalitetsnormer, se Tabell 3. Grundvattenförekomster, förekomsterna är kopplade till sand- och grusavlagringar. Det finns även en ytvattenförekomst med miljökvalitetsnormer som tangerar utredningsområdet på två platser, se Tabell 4.

Tabell 3. Grundvattenförekomster

Grundvattenförekomster		
Benämning	Kemisk status	Kvantitativ status
SE738611-179807	God	God
SE737264-181414	God	God

Tabell 4. Ytvattenförekomster

Ytvattenförekomster		
Benämning	Kemisk status	Ekologisk status
Kalixälven (SE737195-181455)	Uppnår ej god	God

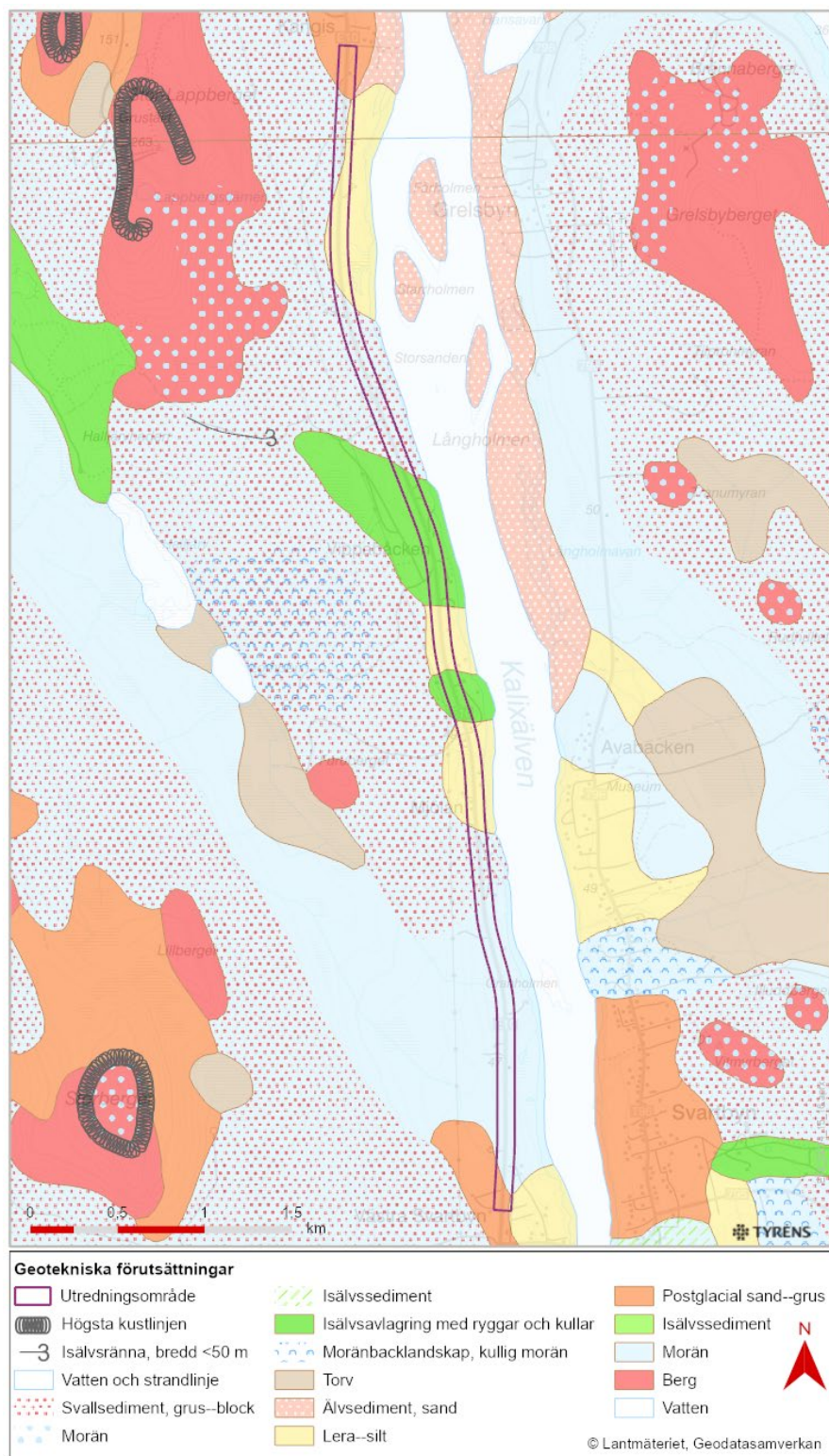
4.10. Förorenade områden

Längs sträckan finns ett antal identifierade områden som är potentiellt förorenade men som ännu inte har genomgått en fullständig riskklassning. Detta innebär att de antingen inte har bedömts enligt gällande kriterier för riskklassning, eller att de i nuläget inte bedöms utgöra en betydande risk.

4.11. Geotekniska förutsättningar

Mitt på sträckan förekommer dels områden med lera-silt, dels områden med isälvsavlagringar som kan vara blockigt. I den norra delen av sträckan förekommer även ett större område med lera-silt. Myrmark har inte identifierats inom utredningsområdet. I övrigt består marken generellt av morän, med ställvis tunna ytlagringar av grövre svallsediment, se Figur 10.

Jorddjupet varierar längs sträckan. I den norra delen är jorddjupet mellan cirka 5–10 meter, med inslag av berg i dagen eller mycket tunt jordtäckte. I den södra delen ökar jorddjupet och uppgår till mellan 20–50 meter.



Figur 10. Karta över geotekniska förutsättningar inom och kring utredningsområdet.

5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

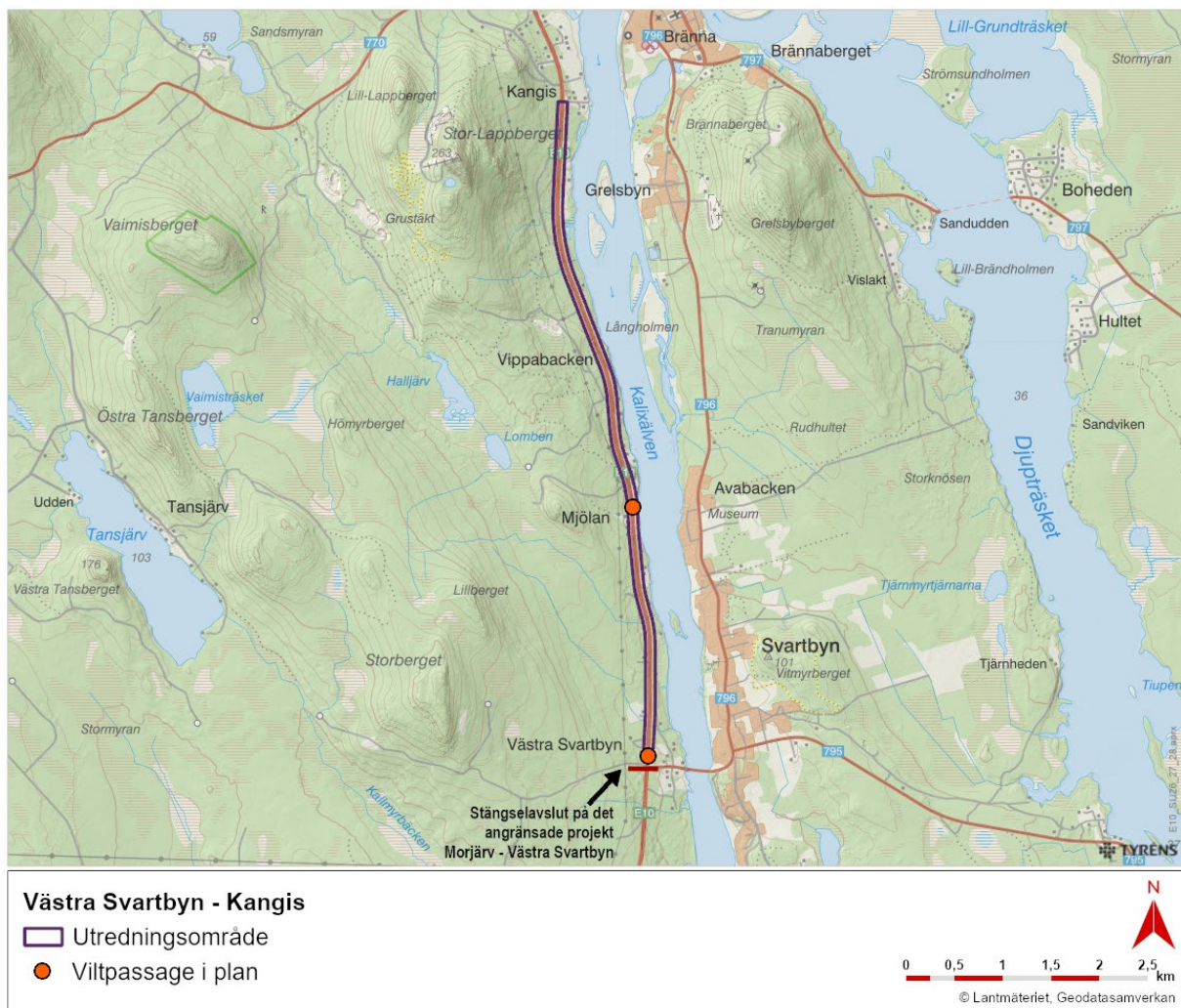
5.1. Planerade åtgärder

Syftet med åtgärderna är att öka trafiksäkerheten, minska antal ren- och viltolyckor samt förbättra förutsättningarna för rennäringen i området på väg E10, längs sträckan Västra Svartbyn och Kangis.

Viltstängsel planeras att anläggas längs hela sträckan som är sju kilometer lång. Två viltpassager i plan planeras också längs sträckan, en vid sträckans början i Västra Svartbyn och den andra vid bebyggelsen i Mjölan, se Figur 11. Projektet omfattar inte någon ombyggnad av den befintliga vägsträckningen.

Viltstängsel och viltpassager i plan kommer förutom att minska olyckorna även ge en förbättrad arbetsmiljö för renägarna, se avsnitt 5.2.6.2, samt för blåljuspersonal och eftersöksjägare. Åtgärderna förväntas leda till färre uttryckningar och färre oväntade hinder.

Även söder om sträckan planeras viltstängsel, inom ramen för ett annat projekt. Tillsammans bidrar dessa åtgärder till ett längre, sammanhängande viltstängsel längs E10.



Figur 11. Karta som visar vägplanens föreslagna åtgärder.

Detaljutförning av viltstängsel, viltpassager, viltuthopp och eventuell skoterpassage kommer att studeras vidare i arbetet med vägplanen.

5.1.1. Viltstängselsystem

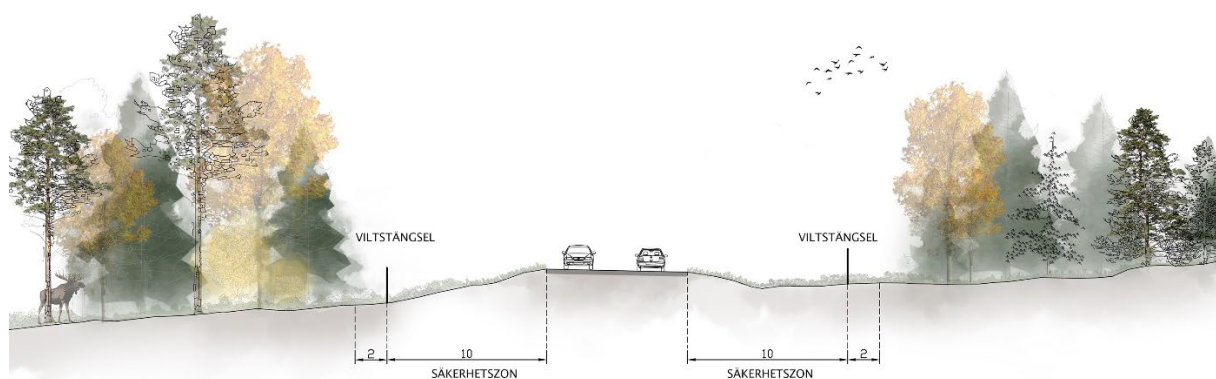
Syftet med viltstängselsystem är att stänga ute stora däggdjur från vägområdet och för att få stängslet att leda djuren mot viltpassagerna. Grindar i stängslet anläggs där behov finns exempelvis vid vissa enskilda anslutningar mot E10 och anpassas utifrån att de ska tillgodose allmänna och enskilda intressen. Exempelvis rennäringen, enskilda fastighetsägare samt friluftslivets behov av tillgänglighet till markområden.

Öppningar i stängslet kommer att finnas vid korsningar där grindar inte bedöms möjliga att anlägga, till exempel vid mer trafikerade vägar eller vid anslutningar till boningshus. Vid dessa korsningar ska viltstängslet dras ut längs anslutande vägar så att djuren leds bort från vägen och risken minskar att de tar sig in på E10. Vid stängselavslut finns alltid en ökad risk för ren- och viltolyckor varför åtgärder för detta behöver utredas vidare i vägplanen. Exempel på åtgärder kan vara skyltning med varning för vilt samt hastighetssänkning. Beslut om sådana åtgärder fastställs emellertid inte inom ramen för vägplanen.

Viltstängslet ska placeras i ytterkant på vägens säkerhetszon och 2 meter hinderfritt vägområde läggs till utanför stängslet för åtkomst och drift, se Figur 12. Minsta säkerhetszon är 10 meter och ökar vid vissa omgivningsförhållanden, till exempel vid en snävare ytterkurva eller där vägen går i djupare skärning. Vid åker- och tomtmark utgår säkerhetszonen och stängslet sätts i slänkrön med endast en meter hinderfritt område som tas i anspråk utanför stängslet.

Viltstängslet ska ha en harmonisk linjeföring i höjd- och sidled. Viltstängslet byggs delvis inom befintligt vägområde, men på vissa sträckor kommer nytt vägområde att krävas.

Även söder om sträckan planeras viltstängsel, inom ramen för ett annat projekt.



Figur 12. Principskiss för anläggande av viltstängsel.

Där öppning i stängslet endast finns på ena sidan av vägen placeras ett så kallat uthopp på motsatt sida i närområdet. Uthopp är konstruktioner som tillåter djur som tagit sig in på vägområdet att hoppa ut igen, samtidigt som utformningen hindrar djur från att ta sig in från omgivande terräng. Bild på ett viltuthopp ses i Figur 13.

Uthopp är främst avsedda för älg. Enligt samebyarna fungerar de troligen dåligt för ren, eftersom renar ogärna hoppar. För ren används istället evakueringsgrindar som kan öppnas vid behov för att fösa ut renar som kommit in på vägområdet.



Figur 13. Exempel på viltuthopp på E4.

5.1.2. Viltpassage i plan

En viltpassage i plan innebär en öppning i stängselsystemet på båda sidor av vägen så att ren- och vilt fritt kan passera över vägbanan. Öppningens storlek och utformning kan variera. En viltpassage i plan innebär att risken för olyckor kvarstår och det är därför svårt att hävda att en viltpassage i plan kan bedömas som säker. Det finns en risk att djur kommer in mellan viltstängslen. Enligt de krav som finns beskrivna i dokumentet *Vägars och gators utformning (VGU)* (Trafikverket, 2024) får en viltpassage i plan inte anläggas där den skyltade hastigheten är över 80 km/h eller på vägavsnitt som är försedda med mitt- eller sidoräcken.

På sträckan Västra Svartbyn–Kangis anläggs två viltpassager i plan. En av dessa placeras mellan korsningen V Svartbyn–Svartbyn och cirka 300 meter norrut, innan stängsling påbörjas. Söder om korsningen V Svartbyn–Svartbyn planeras viltstängsel, inom ramen för ett annat projekt, se Figur 11. Detta innebär att en öppning skapas mellan viltstängslen, vilket kommer att fungera som en viltpassage i plan. Längs passagen finns förutom korsningen V Svartbyn–Svartbyn, även flera befintliga anslutningsvägar, vilket begränsar möjligheten att stängsla sträckan så att det blir tätt och motiverar valet av plats. Eftersom hastigheten är begränsad till 70 km/h och att det även finns en fartkamera vid korsningen bedöms denna viltpassage i plan som relativt säker.

Den andra anläggs vid Mjölan där bebyggelsen är relativt tät med ett flertal utfarter från tomter och gårdsplaner. Här finns även odlad mark längs vägen. En stängsling på sträckan skulle innebära ett intrång i bebyggelsen med ett behov av att ta mark i anspråk som ligger väldigt nära husen. Fördelen med en viltpassage vid Mjölan är att den ligger mitt på sträckan vilket gör att placeringen är gynnsam för att begränsa barriäreffekten för älg. Hastigheten på sträckan är 90 km/h varför åtgärder för att sänka hastigheten behöver utredas. Totalt är sträckan cirka 600 meter.

5.1.3. Byggskede

Under byggtiden kommer tillfälliga störningar att uppstå. Viltstängselarbeten ger relativt små störningar där den primära störningen bedöms vara att begränsad framkomlighet och tillgänglighet periodvis kommer att råda på E10. Störningar kan också bestå av buller, vibrationer och dammande arbeten från arbetsfordon. Ledningar i anslutning till arbetsområdet kommer skyddas under byggtiden.

Trafikverket ställer krav på entreprenörerna avseende kvalitetssäkring, trafiksäkerhet och miljöhänsyn (TDOK 2021:93). I tillägg till de generella miljökrav som gäller i Trafikverkets verksamhet fastställs de specifika miljökrav som gäller för detta projekt.

5.2. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

Nedan redogörs för möjliga effekter för de identifierade miljöaspekter som i detta skede bedöms beröras: Riksintressen och skyddade områden, kulturmiljö, naturmiljö, barriäreffekter, bebyggelse och boendemiljö, rekreation och friluftsliv, areella näringar, landskapets karaktär och funktion, yt- och grundvatten samt förorenade områden.

5.2.1. Riksintressen och skyddade områden

Området är sedan tidigare påverkat av exploatering i och med befintlig infrastruktur. Anläggandet av viltstängsel avser ett begränsat behov av mark som tas i anspråk i anslutning till befintlig väg. Projektet bedöms inte medföra påtaglig skada på något riksintresse då de värden som riksintresseområdena syftar till att skydda inte påverkas negativt. Till exempel kommer ingen schaktning ske i anslutning till bäckarna som omfattas av Natura 2000 och dessa bedöms därför inte komma att beröras. Anläggande av viltstängsel i anslutning till vattendrag utgör inget hinder för den utpekade Natura 2000-arten utter som fortsatt kan passera vägen som i nuläget.

Viltstängsel kommer att anläggas inom strandskyddat område invid Kalixälven. Strandskyddets syfte är att trygga allmänhetens tillgång till strandområden samt att skydda växt- och djurliv vid vatten. Syftet bedöms inte åsidosättas genom åtgärder i vägplanen då åtgärder sker längs med befintlig väg. Det område som berörs av strandskydd ligger redan inom eller i närheten av befintligt vägområde. Åtkomst till strandområdet kommer tillgodoseas vid behov.

5.2.2. Kulturmiljö

Det kan finnas behov av utmärkning eller stängsling under byggtid och särskilda skydds- och försiktighetsåtgärder för att undvika att skador uppstår i samband med anläggningsarbetet. Instruktioner kan även bli aktuella för att undvika att skador uppstår i framtida drift och underhåll av stängselanläggningen.

Odlingslandskapet längs vägsträckan utgör en del av riksintressebeskrivningen för Överkalix riksintresse för kulturmiljövård [BD 70]. Stängselsystem - framför allt med trästolpar - utgör inte nödvändigtvis ett främmande inslag i agrara miljöer, däremot är det viktigt att viltstängslet tar så lite odlingsmark som möjligt i anspråk och att fortsatt hävd av marken inte försvåras. Annars riskerar odlingslandskapet att reduceras. Utblickar över landskapet från E10 är längs långa sträckor avskärmat av skogsridåer.

5.2.3. Naturmiljö

Markanspråket av viltstängslet är litet och bedöms inte påverka naturmiljön på ett betydande sätt. De planerade åtgärderna med viltstängsel längs med E10an kommer att passera över biflöden inom Natura 2000-området Torne- och Kalixälvsystem bedöms inte utgöra något hinder för livet i vattnet eller utterns vandring längs med vattendragen. Sumpskogar tangerar vägen vid några platser och kan beröras av avverkning för utökat vägområde.

Anläggandet av viltstängsel innebär en ökad barriäreffekt för vilt men förutsätts samtidigt leda till minskad påkörningsrisk. Stängsel och grindar anpassas vid korsningar till anslutande vägar och vid andra områden där behov finns för att förhindra att vilt kan ta sig ut på vägen.

5.2.4. Bebyggelse och boendemiljö

Viltstängslet förstärker barriäreffekten för boende i området men öppningar i stängslet vid korsningar samt grindar i stängslet möjliggör passage över E10. Viltpassagerna i plan som utgörs av längre öppningar i stängslet placeras i anslutning till boendemiljöerna i Västra Svartbyn och Mjölan för att minska barriäreffekter i dessa områden. Planerade stängselåtgärder och viltpassager bedöms inte medföra någon betydande effekt på boendemiljön.

5.2.5. Rekreation och friluftsliv

Anläggandet av viltstängsel medför en starkare barriär för det rörliga friluftslivet än den barriär som E10an utgör idag. Den negativa påverkan som barriären medför mildras genom viltpassagerna i plan och de grindar som sätts upp vid anslutningar mot E10 där passage av vägen möjliggörs. Detta kan dock innebära att färdvägarna för friluftslivet blir längre, då passage endast är möjlig vid vissa punkter.

5.2.6. Areella näringar

5.2.6.1. Jord- och skogsbruk

Vägplanen kommer innebära att skogsmark som i dagsläget ligger i direkt anslutning till E10 tas i anspråk då vägområdet utökas. Eventuellt kan jordbruksmark komma att beröras. Viltstängsel kommer att sättas upp inom vägens säkerhetszon i det fall vägplanen berör jordbruksmark, dvs närmare vägen än i andra miljöer för att begränsa intrånget.

Då enskilda jordbruks- och skogsanslutningar till E10 kan komma att stängas kan barriäreffekten för jord- och skogsbrukare med mark på båda sidor om vägen öka. Om anslutningar stängs säkerställs åtkomst till de fastigheter som berörs genom andra enskilda vägar i området. Detta kan komma att medföra längre färdvägar i förhållande till nuläget. De areella näringarna kan fortsättningsvis bedrivas huvudsakligen i samma omfattning men åtgärderna bedöms innebära en negativ påverkan på tillgängligheten.

5.2.6.2. Rennäring

Befintlig väg har även tidigare utgjort en barriär och renskötarna som verkar i området har lagt ner en stor arbetsinsats för att försöka hålla renarna borta från vägen för att minimera antalet påkörda djur. Risken som befintlig väg utgör leder till en sämre nyttjandegrad av viktiga betesmarker som ligger i vägens närområde. Dialog har hållits med berörd sameby för att, utifrån landskapet och renarnas vandringsmönster, hitta lämplig lokalisering för viltpassager i plan, se avsnitt 2.5 ovan.

Uppförande av viltstängsel medför att E10 blir en mer påtaglig barriär för vilt och ren i förhållande till dagsläget. För rennäringen bedöms barriäreffekten som positiv, då det hindrar renar från olika samebyar att blandas med varandra. Uppförandet av viltstängsel förväntas även leda till minskad risk för påkörning av ren som i sin tur kan ge minskad arbetsbelastning för renskötarna, en bättre arbetsmiljö och bättre förutsättningar att kunna nyttja betesmarker kring E10.

Viltpassager i plan kommer att underlätta älgars vandring, men har en negativ effekt på rennäringen eftersom de möjliggör att renar tar sig ut på vägen. Behovet av olycksreducerande åtgärder vid dessa platser ska utredas vidare. En fortsatt risk för ren- och viltolyckor kommer att finnas i anslutning till de öppningar i stängslet som kvarstår vid till exempel korsningar och infarter till boningshus. Behovet av olycksreducerande åtgärder vid dessa platser ska utredas vidare.

I kommande skede av vägplanen kommer samråd med berörda samebyar hållas.

5.2.7. Landskapets karaktär och funktion

Projektet bedöms medföra en visuell påverkan på landskapet på grund av viltstängslet. Viltstängslet kommer att skapa en visuell samt fysisk barriär mellan vägrummet och det omgivande landskapet. Där E10 passerar genom skogslandskap innebär placeringen av viltstängslet en breddning av vägrummet.

Vägen går mestadels på bank, men i vissa partier förekommer skärningar mot väster och lätt bankning mot älven i öster. Landskapet bedöms i stort vara tåligt mot nya inslag.

Vissa känsliga områden med öppna marker, bebyggelse och utblickar mot vattnet sammanfaller med viltpassager i plan vilket innebär att påverkan på dessa platser uteblir. Inom övriga känsliga sträckningar, likt de som nämns ovan, kommer viltstängsel sättas upp inom säkerhetszonen, det vill säga närmare vägen än i andra miljöer för att begränsa intrånget.

5.2.8. Yt- och grundvatten

Ytvattenförekomsten Kalixälven och dess biflöden kommer inte påverkas av de planerade åtgärderna då inga schakter i anslutning till vatten kommer att ske. Grundvattenförekomsterna påverkas inte heller av viltstängselåtgärderna. Miljöaspekten avgränsas därmed bort från kommande arbete med vägplanen.

5.2.9. Förorenade områden

Längs sträckan finns vissa områden som har pekats ut som potentiellt förorenade, men bedöms inte påverka placeringen av viltstängslet längs vägen. Om en förorening påträffas inom projektet kommer bästa hantering av denna att undersökas.

5.3. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer regleras i 5 kapitlet miljöbalken och rör luft, buller och vatten. Vägplanen bedöms inte påverka vattenförekomsternas möjligheter att nå miljökvalitetsnormerna.

Miljökvalitetsnormen för utomhusluft berörs, men bedöms inte överskridas. Inga vatten där förordningen för fisk- och musselvatten ska tillämpas berörs. Projektet omfattas inte av miljökvalitetsnormen för omgivningsbuller som gäller för kommuner med mer än 100 000 invånare och buller från större vägar med en trafiktäthet på mer än tre miljoner fordon per år.

5.4. Miljökvalitetsmål

Riksdagen har antagit 16 nationella miljömål som beskriver de egenskaper som vår natur- och kulturmiljö måste ha för att samhällsutvecklingen ska vara ekologiskt hållbar, se Figur 14.

De nationella miljömål som i detta skede bedöms påverkas av vägplanen är nummer 12 och 16. Påverkan och måluppfyllelse beskrivs närmare i kommande vägplaneprocess.



Figur 14. Illustration över de 16 svenska miljömålen. (Källa: Sveriges Miljömål, 2025)

5.5. Allmänna hänsynsregler

I miljöbalkens andra kapitel finns ett antal allmänna hänsynsregler som ger uttryck för olika principer som är hörnstenar i strävan mot en ekologiskt hållbar samhällsutveckling; bevisbörderegeln, kunskapskravet, försiktighetsprincipen, produktvalsprincipen, hushållnings- och kretsloppsprinciperna, lokaliseringsprincipen, skälighetsregeln och skadeansvaret.

I detta projekt beaktas hänsynsreglerna genom att Trafikverkets planläggningsprocess följs och olika alternativ bedöms med hänsyn till miljön.

5.6. Klimat

Transporter bidrar i stor utsträckning till klimatpåverkan och utsläpp av luftföroreningar. Begränsad klimatpåverkan nås genom ett stegvis minskat beroende av fossila bränslen och ökad energieffektivitet. Trafiken på E10 kommer även fortsättningsvis att bidra med klimatpåverkande gaser till atmosfären. Utsläppen är beroende av hur trafikflödena kommer att utvecklas och även hur snabbt eller långsamt framtida teknikutveckling med exempelvis förnyelsebara drivmedel och bränslesnåla fordon kommer att ske.

Projektet ”Projektets totala klimatreduktion ska vara 64 %, inräknat samtliga skeden” som satts upp för projektet kommer att beaktas vid projektering och följas upp i vägplaneprocessen.

Projektet omfattar tillsammans de tre sträckorna Västra Svartbyn-Kangis, Leipojärvi-Stenbron samt Mäntyvaaravägen-Hakkas-Sammakkovägen. Leipojärvi-Stenbron och Mäntyvaaravägen-Hakkas-Sammakkovägen behandlas i separata samrådsunderlag.

Klimatkalkyl är Trafikverkets modell som utvecklats för att på ett effektivt och konsekvent sätt kunna beräkna den energianvändning och klimatbelastning som byggandet och underhållet av transportinfrastrukturen ger upphov till ur ett livscykelperspektiv. I arbetet med vägplanen kommer växthusgasutsläppen som de olika alternativen ger upphov till att beräknas i klimatkalkylen. Vid kommande projektering och byggande är klimatpåverkan en aspekt som man tar hänsyn till vid val av åtgärd och byggmetod. I ett vägprojekt handlar klimat- och energifrågorna till stor del av optimering av byggskedet. När entreprenaden är avslutad ska en klimatdeklaration tas fram.

6. Skadeförebyggande åtgärder

För att minska projektets påverkan på miljön kommer relevanta skyddsåtgärder och försiktighetsmått att integreras i vägplanen samt dess miljöbeskrivning/miljökonsekvensbeskrivning. Sådana åtgärder kan vara:

- Viltuthopp och evakueringsgrindar
- Påverkan på tomtmark och jordbruksmark begränsas
- Vid kommande val av viltstängselåtgärder längs den aktuella sträckan ska åtkomst till jord- och skogsbruksmarker beaktas
- Klimatpåverkan beaktas vid val av material och byggmetoder
- Vid stängselavslut planeras stängselindrag längs anslutande vägar där grindar inte kan anläggas
- Passage för friluftsliv möjliggörs via viltpassager och grindar för att minska barriäreffekten av viltstängslet och förebygga oplanerade korsningar av E10
- Skyddsåtgärder vid forn- och kulturlämningar.

7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket bedömer att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Bedömningen grundar sig på redovisade förutsättningar i området samt utformning av föreslagna åtgärder och deras miljöeffekter.

Åtgärderna är av begränsad omfattning och förlagda intill befintlig infrastruktur. De bedöms kunna anpassas väl till landskapet, natur- och kulturmiljön och skyddsåtgärder planeras för att minska negativa effekter. Åtgärderna bedöms medföra begränsade kumulativa miljöeffekter och relativt små miljöeffekter.

Sträckan löper genom områden som är av riksintresse för rennäring, kommunikation, naturvård, kulturmiljövård, friluftsliv och lågflygningsområde. Inget av riksintressena bedöms skadas till följd av planerade åtgärder. Kalixälv och dess biflöden, som skyddas enligt Natura 2000 Torne och Kalix älvsystem SE0820430, inom utredningsområdet bedöms inte påverkas av planerade åtgärder. Aktuella åtgärder påverkar inte heller de värden som strandskyddet avser skydda.

Inga kända områden med höga naturvärden tas i anspråk. Vissa områden med naturvärden kan komma att påverkas. Påverkan på landskapsbilden bedöms vara störst vid områden där öppen mark, bebyggelse eller vattenkontakt sammanfaller med viltstängsel. Vid dessa platser anläggs viltpassager i plan, vilket gör att påverkan uteblir just där. I övriga känsliga miljöer, exempelvis vid gårdsmiljöer och öppen mark, placeras stängslet i släntröner och säkerhetszon utgår för att minska visuell påverkan.

Förutsatt att skydds- och försiktighetsåtgärder vidtas för att minimera skada på fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar, samt om att fortsatt hävd av odlingslandskapet möjliggörs, bedöms projektet inte medföra någon betydande påverkan på kulturmiljön.

För att minska negativ påverkan och förbättra trafiksäkerheten planeras viltstängsel längs sträckan, inklusive passager för djur. Åtgärderna bedöms även bidra till förbättrade förutsättningar för renskötseln, exempelvis genom en bättre arbetsmiljö. Viltstängsel innebär en negativ barriäreffekt för vilt, men för rennäringen bedöms effekten som positiv, eftersom det förhindrar att renar från olika samebyar blandas och minskar renpåkörningar. Viltpassager i plan underlättar för vilt och renar att korsa vägen men kan innebära risker för rennäringen då renar även kan ta sig ut på vägen oavsiktligt.

Vägplanen kommer innebära en ökad barriäreffekt för jord- och skogsbruket då enskilda anslutningar kan komma att stängas. Om anslutningar stängs säkerställs åtkomst till berörda fastigheter genom andra enskilda vägar i området. De areella näringarna kan fortsättningsvis bedrivas i huvudsak samma omfattning. Viltstängslet påverkar även friluftsliv och boende men öppningar vid korsningar samt grindar möjliggör fortsatt passage över E10.

De detaljfrågor som kvarstår i arbetet med vägplanen berör främst placering och utformning av viltstängselsystem och viltpassager i plan. Oklarheter kring dessa utformningar bedöms inte ha avgörande betydelse för miljöaspekterna, områdets känslighet eller de miljöeffekter som kan uppstå till följd av åtgärderna.

Sammanfattningsvis innebär vägplanen utbyggnad främst inom redan påverkade områden, med begränsat intrång i pågående markanvändning samt natur- och kulturmiljö. Åtgärderna förväntas förbättra trafiksäkerheten längs sträckan även om risk kvarstår vid stängselavslut och passager i plan. Behovet av ytterligare olycksreducerande åtgärder ska utredas vidare. Inga miljökvalitetsnormer bedöms överskridas. Störningar under byggtiden är tillfälliga.

8. Fortsatt arbete

8.1. Planläggning

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.

Om projektet inte bedöms medföra en betydande miljöpåverkan görs en miljöbeskrivning i vägplanens planbeskrivning. För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen.

Samråd kommer att hållas med berörda i den utsträckning som är nödvändig för projektet.

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

8.2. Viktiga frågeställningar

Placering och detaljutformning av viltstängselsystem och viltpassager utreds vidare i det fortsatta arbetet med vägplanen. Detta sker i samråd med Ängeså sameby och Kalix sameby där vidare dialog ska hållas.

Samråd och dialog med fastighetsägare och nyttjanderättshavare gällande grindar och placering av viltstängsel intill fastigheter samt stängning av enskilda anslutningar kommer att hållas. Åtkomst till fastigheter ska säkerställas.

I anslutning till stängselavslut samt viltpassager i plan förväntas risken för att djur tar sig ut på E10 kvarstå varför behov av olycksreducerande åtgärder ska utredas vidare.

Skoterpassager utreds vidare i det fortsatta arbetet med vägplanen.

Om åtgärderna i vägplanen innebär intrång i befintliga detaljplaner behöver intrånget bedömas huruvida det kan ses som en mindre avvikelse i detaljplanen eller inte. Bedömningen ska samrådats med Överkalix kommun.

Planeringen av tillfälliga trafiklösningar, säkerhet, masshantering och störningar under byggtiden kommer att ses över.

Fastställelsebeslut omfattar en bedömning av projektets påverkan på naturmiljön i enlighet med 12 kap. 6 § miljöbalken. Strandskydd och generellt biotopskydd hanteras inom ramen för vägplan och är inte föremål för särskild prövning.

9. Källor

9.1. Skriftliga källor

Försvarsmakten (2023). *Rikssintressen för totalförsvarets militära del i Norrbottens län 2023*. [bilaga-12-norrbottens-lan.pdf](#)

Trafikverket (2023). *Ren- och viltåtgärder E10 sträckan Västra Svartbyn-Stenbron Fördjupad utredning avseende behov av stängsel och faunapassager*. Tillgänglig via : [Ren- och viltåtgärder E10 sträckan V Svartbyn- Stenbron. Fördjupad utredning avseende behov av stängsel och faunapassager](#).

Trafikverket (2024). TRVINFRA-00396: *Vägar och gators utformning*.

9.2. Webbaserade källor

Boverket (2025). *Rikssintressen*. [Vad är ett rikssintresse? - PBL kunskapsbanken - Boverket](#) (Hämtad: 2025-08-28)

Lantmäteriet (2024). *Geodata*. [Geodata - Lantmäteriet](#) (Hämtad: 2025-09-15)

Länsstyrelsen (u.å.). *Länskarta Norrbotten*. [Länskarta Norrbotten](#) (Hämtad: 2025-08-29)

Riksantikvarieämbetet (u.å.). *Fornsök*. <https://app.raa.se/open/fornsok/> (Hämtad: 2025-08-29)

Naturvårdsverket (2024). *Förorenade områden*. <https://www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/fororenade-omraden/inventering-av-fororenade-omraden/> (Hämtad: 2025-09-01)

Naturvårdsverket (2024). *Natura 2000*. [Natura 2000 - värdefulla naturområden i EU](#) (Hämtad: 2025-08-29)

Naturvårdsverket (2025). *Skyddad natur*. <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/skyddad-natur/> (Hämtad: 2025-08-29)

Sametinget (2025). *Kartor som underlag för planer*. [Kartor som underlag för planer - Sametinget.se](#) (Hämtad: 2025-09-02)

Sametinget (2025). *Ängeså*. [Ängeså - Sametinget.se](#) (Hämtad: 2025-09-02)

Skogsstyrelsen (u.å.). *Kartor*. [Kartor](#) (Hämtad: 2025-09-02)

Skoterleder (u.å.). *Skoterleder*. [Skoterleder.org - Snöskoterkarta!](#) (Hämtad: 2025-09-03)

SGU (u.å.). *Jordartskarta*. [SGUs Kartvisare](#) (Hämtad: 2025-09-03)

Sveriges miljömål (u.å.). *Sveriges miljömål*. [Sveriges miljömål](#) (Hämtad: 2025-10-1)

Vatteninformationssystem Sverige (u.å.). *VISS*. [VM Vattenkartan - WebbGIS](#) (Hämtad: 2025-09-01)

Trafikverket (2025). *E10 genom Norrbotten*. [E10 genom Norrbotten - www.trafikverket.se](#) (Hämtad: 2025-09-02)

Överkalix kommun (2025). *Översiktsplanering*. [Översiktsplanering - Platsen är utmärkt!](#) (Hämtad: 2025-08-29)

Överkalix kommun (2024). *Svartbyn*. [Svartbyn - Platsen är utmärkt!](#) (Hämtad: 2025-09-12)



Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2–4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se