

Plan- och miljöbeskrivning

Väg 836 sträckan Furunäs – Västra Rödupp
Överkalix kommun, Norrbottens län

Vägplan, vattenverksamhet och Natura 2000

Samrådshandling, 2025-04-28



Trafikverket

Postadress: Sundsbacken 2–4, 972 42 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Dokumenttitel: Plan- och miljöbeskrivning Väg 836 sträckan Furunäs-Västra Rödupp

Författare: WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2025-04-28

Ärendenummer: TÄHS-2024-000705

Uppdragsnummer: 185818

Kontaktperson: Amanda Westerlund, projektledare Trafikverket

Innehåll

1 Sammanfattning	5
2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål	6
2.1 Geografisk lokalisering	6
2.2 Bakgrund.....	7
2.3 Tidigare utredningar	7
2.4 Ändamål.....	8
2.5 Projektmål.....	8
2.6 Planprocessen	8
2.7 Nationella mål	9
3 Miljöbeskrivning	11
3.1 Läsanvisning	11
3.2 Avgränsning, metoder, osäkerheter och miljökompetens	11
4 Förutsättningar	16
4.1 Vägens funktion och standard	16
4.2 Trafik och användargrupper	16
4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling	16
4.4 Skyddade områden	18
4.5 Landskapet.....	25
4.6 Miljö och hälsa	25
4.7 Byggnadstekniska förutsättningar	36
5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv	39
5.1 Val av lokalisering.....	39
5.2 Val av utformning	39
5.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs.....	42
5.4 Övriga skyddsåtgärder.....	43
6 Effekter och konsekvenser av projektet	44
6.1 Trafik och användargrupper	44
6.2 Lokalsamhälle och regional utveckling	44
6.3 Skyddade områden	44
6.4 Miljö och hälsa	44
6.5 Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)	50
6.6 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	50
6.7 Påverkan under byggnadstiden	50

7 Samlad bedömning.....	52
7.1 Överensstämmelse med de transportpolitiska målen	52
7.2 Överensstämmelse med de nationella miljökvalitetsmålen	52
8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden	53
8.1 Miljöbalkens allmänna hänsynsregler	53
8.2 Miljökvalitetsnormer.....	54
9 Markanspråk och pågående markanvändning	55
9.1 Markanspråk.....	55
10 Fortsatt arbete.....	58
10.1 Viktiga frågeställningar	58
10.2 Sakprövningar - anmälan och tillstånd	58
10.3 Miljöuppföljning.....	58
11 Genomförande och finansiering.....	59
11.1 Formell hantering	59
11.2 Genomförande	60
11.3 Finansiering.....	60
12 Underlagsmaterial och källor	61

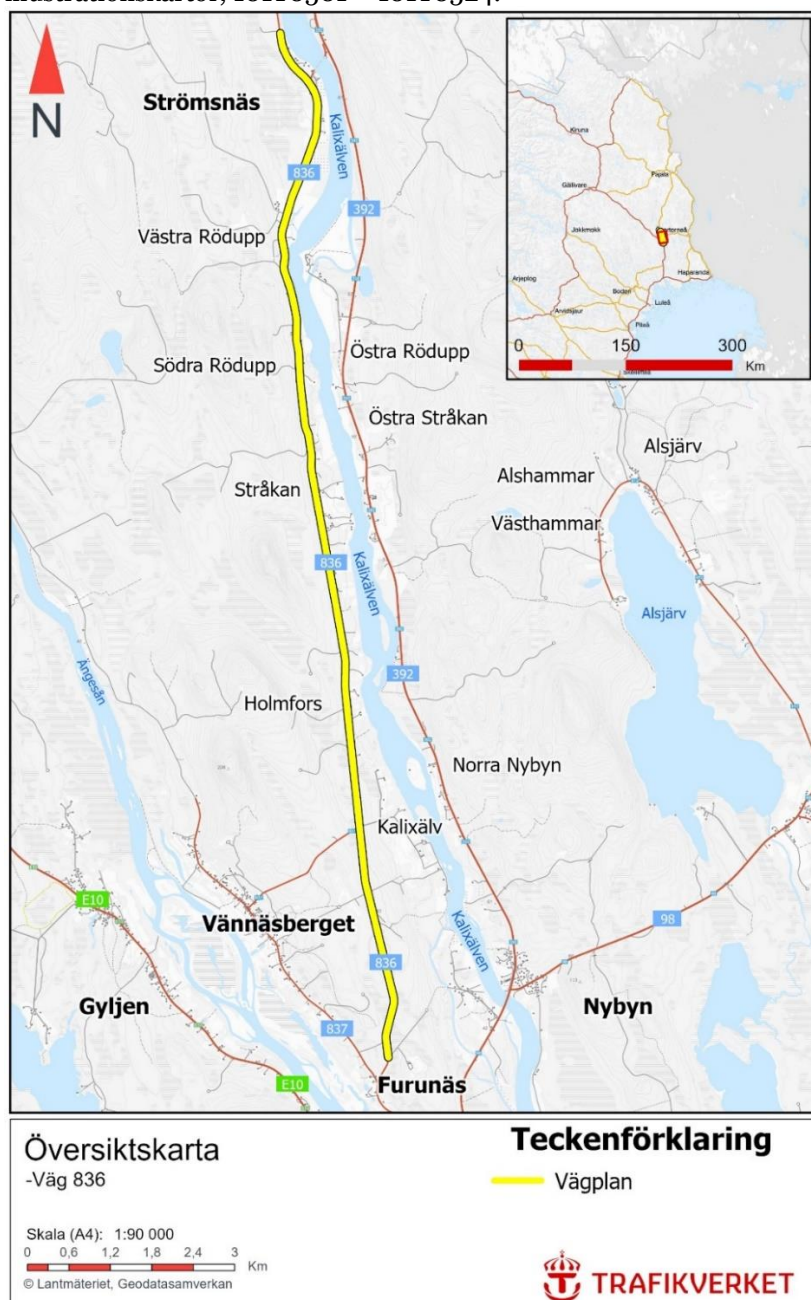
1 Sammanfattning

Sammanfattningen färdigställs efter genomfört samråd

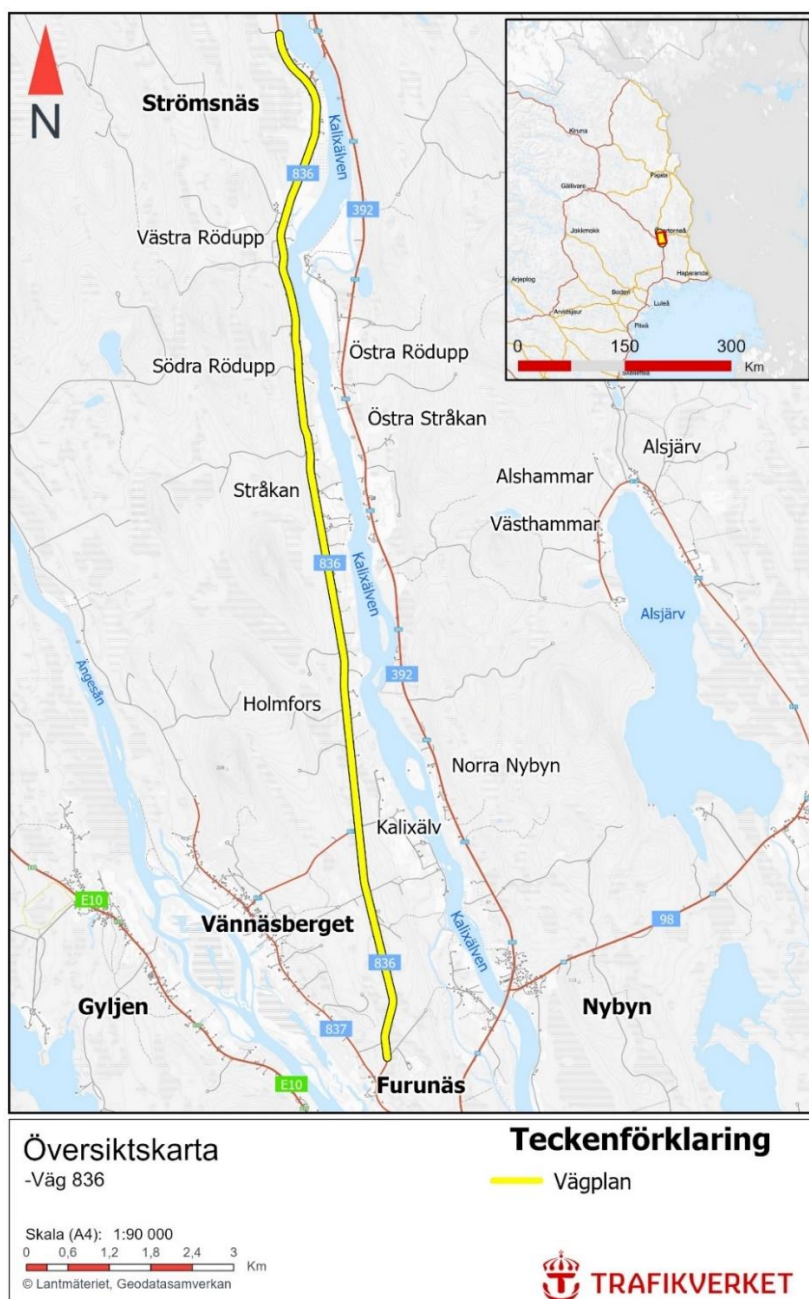
2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

2.1 Geografisk lokalisering

Väg 836 löper längs Kalixälvens västra sida mellan Överkalix i söder och Jockfall i norr, i Överkalix kommun i Norrbottens län. Den delsträcka av vägen som är aktuell för detta projekt är 15,5 km lång och går mellan Furunäs i söder (korsningen till miljöcentralen i Furunäs) och Västra Rödupp norr om Strömsnäs (där vägen övergår till grusväg), se översigtskarta i figur 2.1. Detaljerad redovisning av sträckan finns i separata illustrationskartor, 101To501 – 101To524.



Figur 2.1. Översigtskarta. Sträckan av väg 836 som omfattas av vägplanen är markerad med gul färg.



Figur 2.1. Översiktskarta. Sträckan av väg 836 som omfattas av vägplanen är markerad med gul färg.

2.2 Bakgrund

Väg 836 på sträckan mellan Furunäs och Västra Rödupp har omfattande bärighetsbrister med ojämnheter, sprickor och spårbildning som följd. Trafikverket avser att åtgärda bristerna på vägen och har därför påbörjat planläggningsprocessen för framtagande av en vägplan.

2.3 Tidigare utredningar

En tjälinventering av aktuell vägsträcka genomfördes våren 2024. Den visar förekomst av en mängd olika skador på vägen såsom tjälsprickor, ojämnheter, block/stenar, trumslag och tvärsprickor.

2.4 Ändamål

Ändamålet med projektet är *att åtgärda bärighetsbristerna och förbättra vägen för näringslivets behov av tyngre transporter samt lokalbefolkningens behov av tillgänglighet till bostäder och andra målpunkter.*

2.5 Projektmål

- Vägsträckan ska efter utförda åtgärder ha bärighetsklass 4 (BK4).
- Vägsträckan ska efter utförda åtgärder ha en dimensionerad livslängd på 20 år.

2.6 Planprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan.

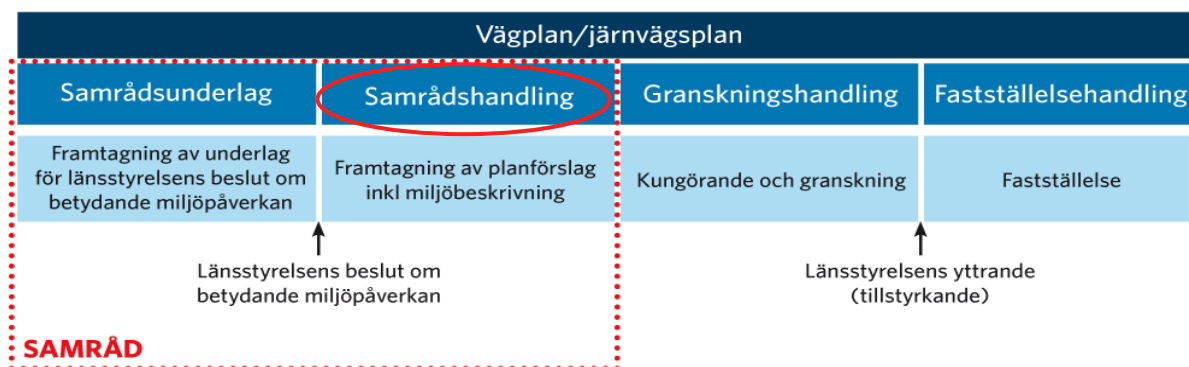
I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till vägplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram.

För det här projektet, *Väg 836 sträckan Furunäs – Västra Rödupp*, togs ett underlag fram som hölls tillgängligt för samråd mellan den 30 oktober och den 25 november hösten 2024. Länsstyrelsen i Norrbotten beslutade 2025-02-21 att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Därmed behöver inte någon särskild miljökonsekvensbeskrivning tas fram, utan det räcker med att en miljöbeskrivning integreras i plan- och miljöbeskrivningen, se Kapitel 2 Miljöbeskrivning.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft, se figur 2.2. Först efter detta kan Trafikverket sätta spaden i jorden.



Figur 2.2. Planläggningsprocess för en vägplan som inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Röd ring markerar aktuellt skede för projektet.

2.7 Nationella mål

2.7.1 Transportpolitiska mål

Den svenska transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Som stöthjälp mot det övergripande målet finns funktionsmålet och hänsynsmålet, vilka är två jämbördiga transportpolitiska mål.

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska också likvärdigt svara mot mäns och kvinnors behov.

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås (se avsnitt 2.7.2 Miljö kvalitetsmål) samt bidra till ökad hälsa.

Trafikverkets verksamhet ska bidra till att de transportpolitiska målen uppnås.

2.7.2 Miljökvalitetsmål

Den svenska miljöpolitikens övergripande mål är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökande miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Målet kallas för generationsmålet och är det överordnade målet i det svenska miljömålssystemet. I systemet finns sexton nationella miljökvalitetsmål vilka beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. De sexton nationella miljökvalitetsmålen illustreras i figur 2.3.



Figur 2.3 Illustration över de sexton nationella miljökvalitetsmålen.

3 Miljöbeskrivning

Länsstyrelsen Norrbotten beslutade 2025-02-21 att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Det innebär att ingen separat miljökonsekvensbeskrivning kommer att upprättas. En miljöbeskrivning integreras i denna planbeskrivning där miljöförutsättningar för området som påverkas av åtgärderna samt bedömda konsekvenser för miljö och människor redovisas.

3.1 Läsanvisning

Miljöbeskrivningens avgränsning, metoder, osäkerheter och miljökompetens hos de som arbetat med miljöbeskrivningen redovisas i avsnitt 3.2.3. Miljöfrågeställningarna redovisas sedan samordnat med andra teknikområden och inte i en enskild miljöbeskrivning. Befintliga miljöförutsättningar beskrivs i kapitel 4 Förutsättningar, skyddsåtgärder i kapitel 5 Den planerade vägens lokalisering och utformning. Effekter och konsekvenser av planförslaget beskrivs i kapitel 6 Effekter och konsekvenser av projektet. Avstämning mot olika miljörelaterade mål görs i kapitel 7 Samlad bedömning. Uppfyllelse av miljöbalkens allmänna hänsynsregler beskrivs i kapitel 8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden.

3.2 Avgränsning, metoder, osäkerheter och miljökompetens

I detta avsnitt redovisas de avgränsningar som gjorts under arbetets framskridande, metoder som använts i miljöarbetet, osäkerheter som finns i bedömningar samt den miljökompetens som finns hos de som deltagit i arbete.

3.2.1 Avgränsning och metoder

Miljöaspekter som inte utretts, samt en motivering till varför de inte utretts redovisas i tabell 3.1.

Tabell 3.1. I tabellen redovisas miljöaspekter som inte utretts vidare, samt en motivering till varför de inte utretts vidare.

Miljöaspekt	Motivering
Buller och luftkvalité	Det är låg trafik på vägen som går genom ett öppet skogs- och jordbrukslandskap. Befintliga nivåer av buller och luftföroreningar bedöms vara låga. Det är uppenbart att projektet inte medför något tillkommande trafikbuller eller utsläpp till luft då det handlar om förstärknings- och bärighetsåtgärder på en befintlig väg, hastighetsgränserna inte ändras och åtgärderna inte bedöms medföra ökad trafik på vägen. Projektet bedöms tillhöra åtgärds kategorin "Befintlig infrastruktur". Bullerskyddsåtgärder har utretts och övervägts inom ramen för Trafikverkets Nationella program för Befintlig infrastruktur. Inga bullerskyddsåtgärder kommer att erbjudas inom ramen för detta projekt.

Buller och luftkvalitet har inte utretts inom projektet och beskrivs inte vidare i denna plan- och miljöbeskrivning.

De miljöaspekter som utretts, en motivering till varför de utretts samt den geografiska avgränsningen för utredningar och bedömningar redovisas i tabell 3.2.

Tabell 3.2. I tabellen redovisas miljöaspekter som efter den första översiktliga bedömningen valts ut och utretts vidare, en motivering till varför de utretts vidare samt den geografiska avgränsningen.

Miljöaspekt	Motivering	Metod	Geografisk avgränsning
Markmiljö	Väg 836 har funnits i befintligt läge under en lång tid och det finns risk att föroreningar från vägens trafik finns i jorden i vägdikena. Vägplanen angränsar även till några mindre områden som potentiellt bedöms kunna vara förorenade av andra verksamheter.	Skrivbordsstudie Jordprovtagning inkl. laboratorieanalys Jämförelse med gällande riktvärden för förorenad mark och jordmassor framtagna av Naturvårdsverket, Trafikverket	Befintliga vägdiken. Fem slumpmässigt utvalda plaster längs med aktuell sträcka i vägdikena, samt riktad provtagning i vägdikena vid två identifierade områden där andra verksamheter kan ha lett till föroreningar i jord.
Kulturmiljö	Det finns enligt Riksantikvarieämbetet kända forn- och kulturhistoriska lämningar i närheten av väg 836 längs med aktuell sträcka	Skrivbordsstudie	Samrådsunderlagets utredningsområde (Utredningsområdet är en 15,5 km lång sträcka av väg 836 och sträcker sig cirka 50 meter ut från vägens centrumlinje på vardera sida om vägen)
Naturmiljö	Naturvärden och skyddade arter kan finnas i närheten av vägen. Med kunskap om naturvärden och skyddade eller hotade arter finns möjligheter att genomföra anpassningar i projekteringen.	Skrivbordsstudie Fältinventering	Fältinventering har utförts inom en 70 meter bred korridor inkl. v 836 som sträcker sig längs med aktuell sträcka av vägen.
Ytvatten och strandskydd	Vägtrummor som går under väg 836 kommer att behöva förlängas eller bytas ut. Väg 836 korsar flera vattendrag. Kalixälven finns i närheten av vägen.	Skrivbordsstudie Fältinventering	Diken, vägtrummor och vattendrag har inventerats och mätts in längs med väg 836 på aktuell sträcka.
Rekreation och friluftsliv	Aktuell vägsträcka angränsar till ett riksintresse för	Skrivbordsstudie Samråd	Området mellan aktuell vägsträcka och Kalixälven

Miljöaspekt	Motivering	Metod	Geografisk avgränsning
	friluftslivet. Vägplanen omfattar stängningar av anslutande mindre vägar som ligger inom riksintresseområdet.		
Grundvatten	Det finns alltid en risk för påverkan på grundvatten vid anläggningsarbeten, både i bygg- och driftskedet.	Skrivbordsstudie Mätning av grundvattennivåer i grundvattenrör.	8 grundvattenrör har placerats längs med sträckan.
Boendemiljö och hälsa - brunnar	Väg 836 passerar nära flera bostadshus med enskild vattenförsörjning.	Skrivbordsstudie Enkätutskick Fältinventering inkl. vattenprovtagning och laboratorieanalys	En brunnsinventering har genomförts inom ett område på cirka 100 meter från det nya vägområdet.
Klimatpåverkan	Sveriges riksdag har antagit mål som handlar om att minska på utsläppen av klimatpåverkande gaser. Trafikverket arbetar kontinuerligt med att minska utsläppen från bygg- och anläggningsarbeten i byggskedet.	Kontinuerlig kommunikation mellan projektörer och klimatansvarig angående identifiering av material och arbetsmoment som står för stora klimatpåverkande utsläpp. Trafikverkets eget verktyg för att beräkna klimatpåverkande utsläpp används.	Klimatpåverkande utsläpp som kommer från material och byggprocessen har beräknats. Klimatpåverkande utsläpp har en global effekt på klimatet.
Sårbarhet för klimatförändringar	Samhällsplanering bör ta hänsyn till att klimatet bedöms förändras i framtiden med t.ex. ökad nederbörd och högre vattenflöden och vattennivåer.	Klimatanpassade beräkningar av vattenflöden har gjorts för dimensionering av vägtrummor.	Bäckar och diken som korsar väg 836 på aktuell sträcka.

Markmiljö

Markmiljön har undersökts genom att en skrivbordsstudie genomförts och information om kända potentiella förorenade områden har samlats, från historiska kartor och flygfoton och Länsstyrelsens EBH-databas.

Därefter har en riktad jordprovtagning utförts i två kända områden där det bedöms finnas risk för föroreningar i jord (i en gammal tjärdal samt vid en nedlagd och sanerad drivmedelsanläggning) samt generell jordprovtagning (samlingsprover från fem olika delsträckor längs med aktuell sträcka) från vägdikenas översta jordlager. Uttagna jordprover har analyserats avseende på följande parametrar: PAH16, metaller och olja. Erhållet analysresultat har jämförts med flera olika jämförvärden.

Naturmiljö

En naturvärdesinventering enligt Svensk Standard gjordes 24–25 september år 2024, med detaljeringsgraden detalj och tilläggen naturvärdesklass 4, generellt biotopskydd samt detaljerad redovisning av artförekomst.

Ytvatten och strandskydd

Diken, bäckar och trummor har inventerats i fält och klimatanpassade beräkningar av vattenflöden har tagits fram för dimensionering av vägens avvattning.

Grundvatten

Åtta grundvattenrör har installerats längs med aktuell sträcka. Grundvattennivåer har mätts fyra gånger under hösten år 2024.

Boendemiljö och hälsa - brunnar

En brunnsinventering har utförts som i ett första steg omfattade utskicka av en enkät till berörda fastighetsägare inom cirka 100 meter från väg 836. Därefter har brunnar inventerats i fält och vattenprov tagits som analyserats på laboratorium. En hydrogeologisk kvalitativ bedömning angående projektets risker att påverka brunnarna genomförs därefter. Underlag för den kvalitativa bedömningen är: projekterad anläggning, uppmätta grundvattennivåer, jordartskarta och resultatet från brunnsinventeringen.

Klimat

Inom projektet tas en klimatkalkyl för byggskedets klimatpåverkan fram under projekteringen. Inom projektet pågår ett kontinuerligt arbete med identifiering av de utformningsalternativ, material och arbetsmoment som orsakar stora klimatpåverkande utsläpp under byggskedet. Idéer angående hur klimatpåverkan kan minskas diskuteras även kontinuerligt under projekteringen. Vissa idéer leder till vidare utredningsarbete, val av utformning eller material.

Sårbarhet för klimatförändringar

Inventering av befintliga diken och vägtrummor har gjorts. Klimatanpassade beräkningar av vattenflöden i bäckar och diken som korsar vägen har tagits fram för dimensionering av vägens avvattning.

3.2.2 Osäkerheter

Osäkerheter finns alltid i bedömningar av miljöeffekter. Det kan till exempel handla om en för snäv avgränsning i det utredningsarbete som ligger till grund för bedömningarna, att befintliga värden/problem som finns på platsen inte har upptäckts i inventeringar eller att nya värden eller problem tillkommer före byggstart. Förändringar i planerade åtgärder kan även innebära att miljöbedömningar som gjorts tidigare blir inaktuella och behöver revideras.

3.2.3 Miljökompetens

Trafikverket har personal med miljökompetens i projektorganisationen som deltar i arbetet med beslut om avgränsning och omfattning av miljöarbetet. Upphandlat konsultföretag, WSP, har bemannat arbetet angående miljöutredningar och miljöbedömningar med personal som har relevant utbildning och erfarenhet.

4 Förutsättningar

4.1 Vägens funktion och standard

Väg 836 är utpekad som viktig näringslivsväg för temporära flöden av tyngre transporter, främst för skogliga transporter. Utpekandet är gjort av Trafikverket i samverkan med näringslivet genom Trafikverkets bärighetsråd.

Vägsträckan har idag bärighetsklass 1 (BK1) med tillåten bruttovikt 64 ton och en belagd bredd om 6,5 meter. Väggeometrin håller relativt god standard men vägen 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.

Skyltad hastighet för större delen av sträckan, mellan Furunäs och Strömsnäs, är 80 km/h. Genom Strömsnäs är hastighetsbegränsningen 60 km/h och därefter är skyltad hastighet 80 km/h igen.

4.2 Trafik och användargrupper

Årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) var vid senaste mätåret, år 2020, 86 fordon varav åtta tunga fordon. Vid mätning år 2008, som är det näst senaste mätåret, uppgick ÅDT till något högre antal fordon, 97 stycken, varav 8 tunga fordon.

Länstrafiken i Norrbotten trafikerar vägen genom en efterfrågestyrd busslinje. Längs den aktuella sträckan finns hållplatser i Västra Stråkan och Västra Rödupp. Söder om sträckan finns hållplatsen Furunäs och norr om sträckan finns hållplatsen Storbäcken. I dagsläget finns inga ordnade hållplatser med plattform eller stolpe utan bussarna stannar vid anslutningar till väg 836.

I norra delen av sträckan, i Västra Rödupp, finns färjeförbindelsen (Röduppleden) över Kalixälven som förbinder väg 836 med väg 392. Vintertid ersätts färjeförbindelsen med en isväg (begränsad bruttovikt) när och så länge isförhållandena tillåter det.

4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling

4.3.1 Befolkning, målpunkter och verksamheter

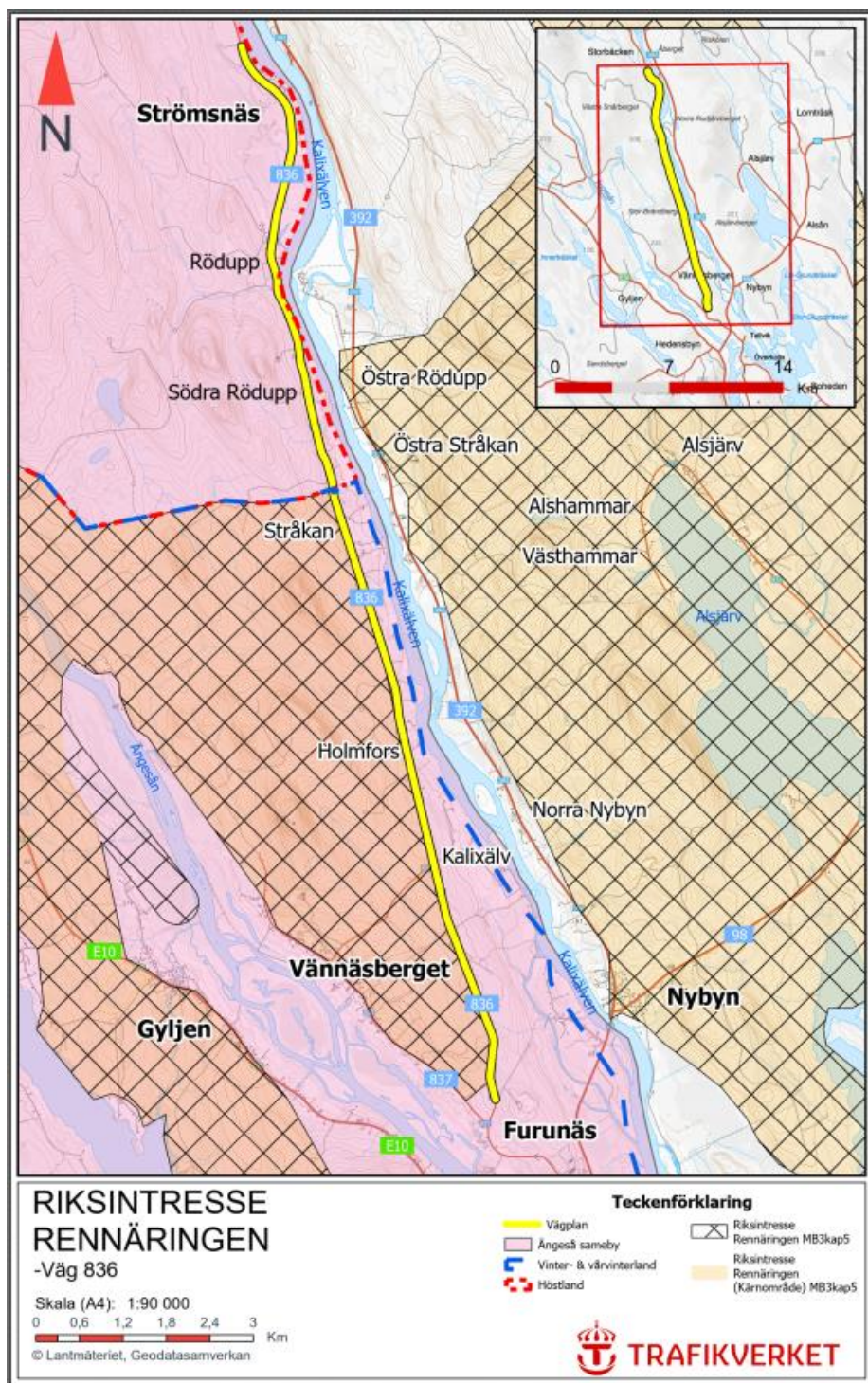
I Övertorneå kommun bor idag drygt 3000 personer. Längs aktuell vägsträcka bor cirka 50 personer, fördelat på ett 30-tal bostadshus i byarna Furunäs, Kalixälv, Holmfors, Stråkan, Rödupp och Strömsnäs.

I södra delen av sträckan, norr om Furunäs, öster om väg 836 är en miljöcentral belägen. Nordväst om miljöcentralen, finns ett verksamhetsområde för upplag och arbetsmaskiner. Därutöver finns inte några större verksamheter, industrier eller anläggningar i vägens närhet.

Jord- och skogsbruk bedrivs i området, samt jakt, fiske och friluftsliv.

4.3.2 Renbetesmarker

Aktuell vägsträcka ligger inom Ängeså samebys renbetesmarker. I norra delen av sträckan, från byn Stråkan och norrut är marken utpekad som höstland för renarna. Från Stråkan och söderut är marken längs sträckan utpekad som vinterland och vårvinterland, se figur 4.1.



Figur 4.1 På kartan är Ängeså samebys marker på väster sida om väg 836 markerad med rosa färg. Höstland för renarna finns norr om byn Stråkan och är markerad med röd streckad linje. Vinterland och vårvinterland för renarna finns söder om Stråkan och är markerad med blå streckad linje. Områden som pekats ut som riksintresse för rennäringen är markerade med rutmönster. Kärnområde för rennäringen är markerade med aprikos färg.

4.3.3 Kommunalplaner

Överkalix kommuns gällande översiktsplan antogs år 2008. Våren 2024 antogs en planeringsstrategi i vilken det redogörs för förändringar vad gäller planeringsförutsättningar av betydelse för översiktsplanens aktualitet.

Det övergripande målet för Överkalix kommun, fastslaget i översiktsplanen, är *”att få en stark tillväxt av den privata och konkurrensutsatta näringslivssektorn för att ge förutsättningar för att kunna uppnå en gynnsam befolkningsutveckling och ett livskraftigt Överkalix.”*

En fördjupning av översiktsplanen för Kalix älvdal berör väg 836. I fördjupningen betonas älvdalen och dess biflödens betydelse för livet i kommunen. Bland annat lyfts att möjligheter till fast- och fritidsboende måste tillåtas och att utveckling av näringar av olika slag måste tillåtas med varsamhet till naturen och på sådant sätt att älvdalens kulturvärde bevaras och utvecklas.

Mellan Strömsnäs och Storbäcken finns en äldre byggnadsplan för fritidsbebyggelse längs med västra sidan av vägen (Förslag till byggnadsplan för fritidsbebyggelse, 25-P83/25).

4.4 Skyddade områden

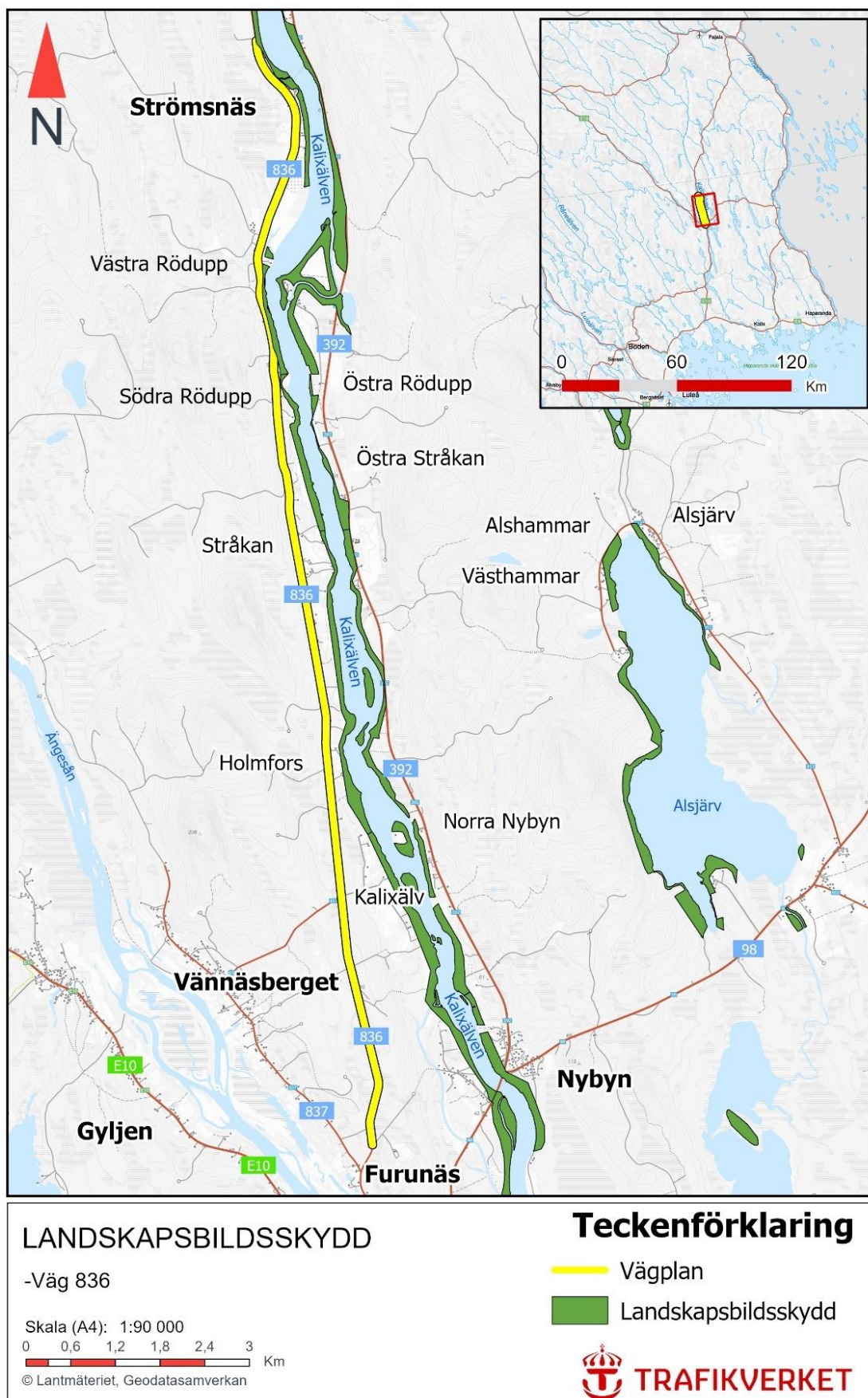
4.4.1 Kalixälven en nationalälv – skyddad enligt miljöbalken

Kalixälven är en av Sveriges fyra nationalälvar vilket innebär att den och dess många biflöden är skyddade från uppförande av vattenkraftverk, samt från att vattenreglering eller vattenöverledning för kraftändamål utförs enligt miljöbalken 4 kap. 6 §.

4.4.2 Landskapsbildskydd

Landskapsbildskydd är en äldre skyddsform som bildades med stöd av den tidigare naturvårdslagen men är ett begrepp som inte finns i miljöbalken. Det ersätts successivt med andra skyddsformer, men fram tills dess gäller bestämmelserna i landskapsskyddsområdena. För respektive landskapsbildskydd finns särskilda föreskrifter som reglerar bebyggelse, vägar och andra anläggningar (men inte skogsbruk och jordbruk) som kan ha en negativ effekt på landskapsbilden. Länsstyrelserna handlägger frågor kring landskapsbildskydd.

Öster om aktuell vägsträcka finns landskapsbildskydd längs med Kalixälvens båda strandkanter, se figur 4.2. Kring Västra Rödupp och Strömsnäs går delar av vägplanens område in på områden med landskapsbildskydd.



Figur 4.2. Landskapsbildsskydd kring Kalixälven längs med aktuell sträcka. (Även landskapsbildsskydd kring Alsjärv visas i kartan).

4.4.3 Riksintressen

Riksintressen är geografiska områden som pekats ut med anledning av att de bedöms innehålla nationellt viktiga värden och kvaliteter. I området kring aktuell vägsträcka finns flera utpekade riksintressen.

Rennäring

Riksintresset för rennäringen regleras bland annat i miljöbalken 3 kap. 5 §.

En sameby är ett geografiskt område där renskötsel bedrivs. Hela det planerade vägområdet ingår i Ängeså sameby men endast västra sidan av vägen mellan Furunäs och Stråkan är utpekad som riksintresse för rennäringen, se figur 4.1. i avsnitt 4.3.2 Renbetesmarker.

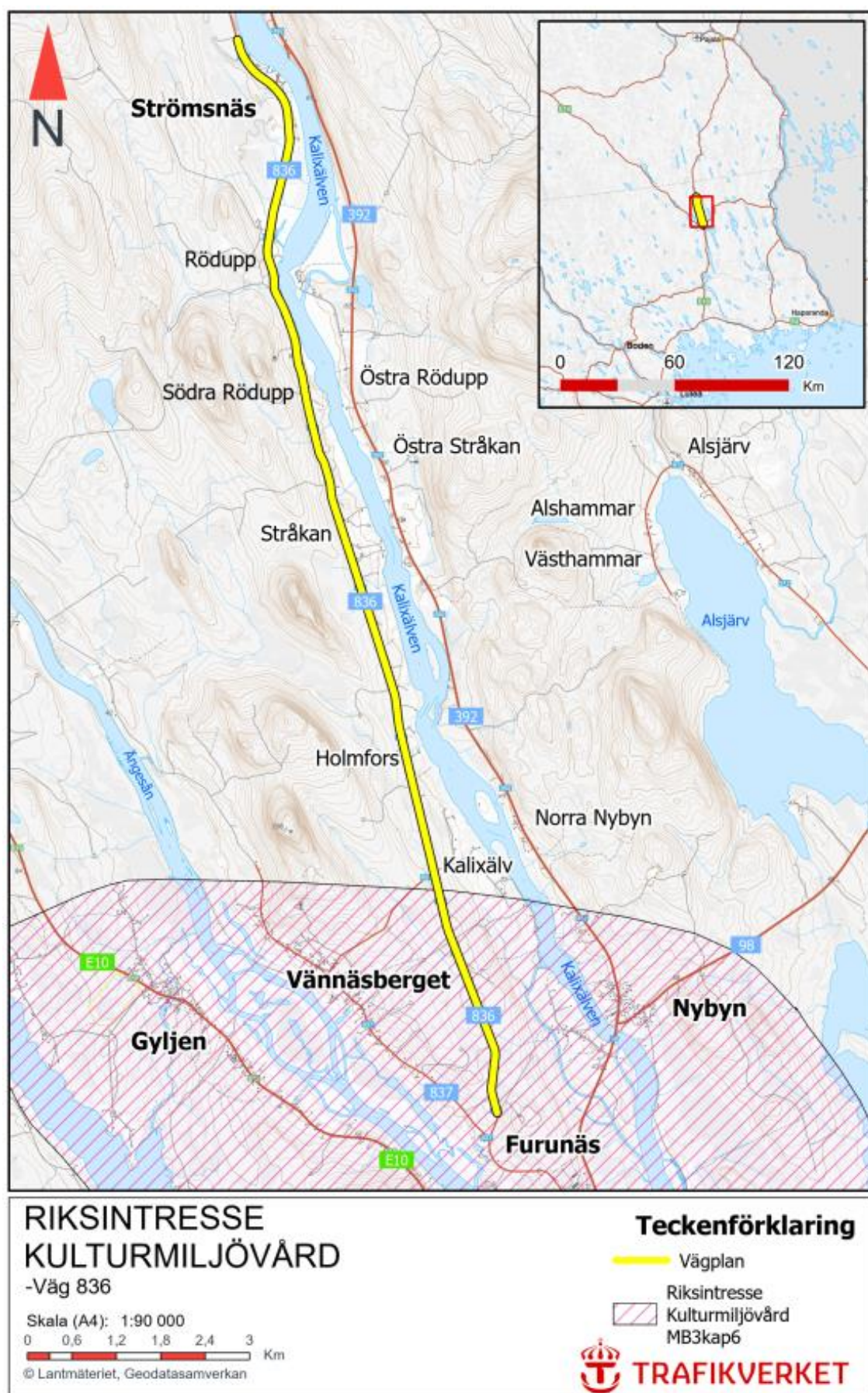
Ängeså sameby är en koncessionssameby. Inom ett koncessionsområde bedrivs renskötsel under hela året efter ett särskilt tillstånd från Länsstyrelsen i Norrbotten. Det är länsstyrelsens uppdrag att främja rennäringens utveckling, det sker till exempel genom att bevaka rennäringens intressen i samhälls- och miljöplaneringen.

Försvarsmakten

Hela vägsträckan ligger inom riksintresse lågflygningsområde med påverkansområde utpekad av Försvarsmakten.

Kulturmiljövård

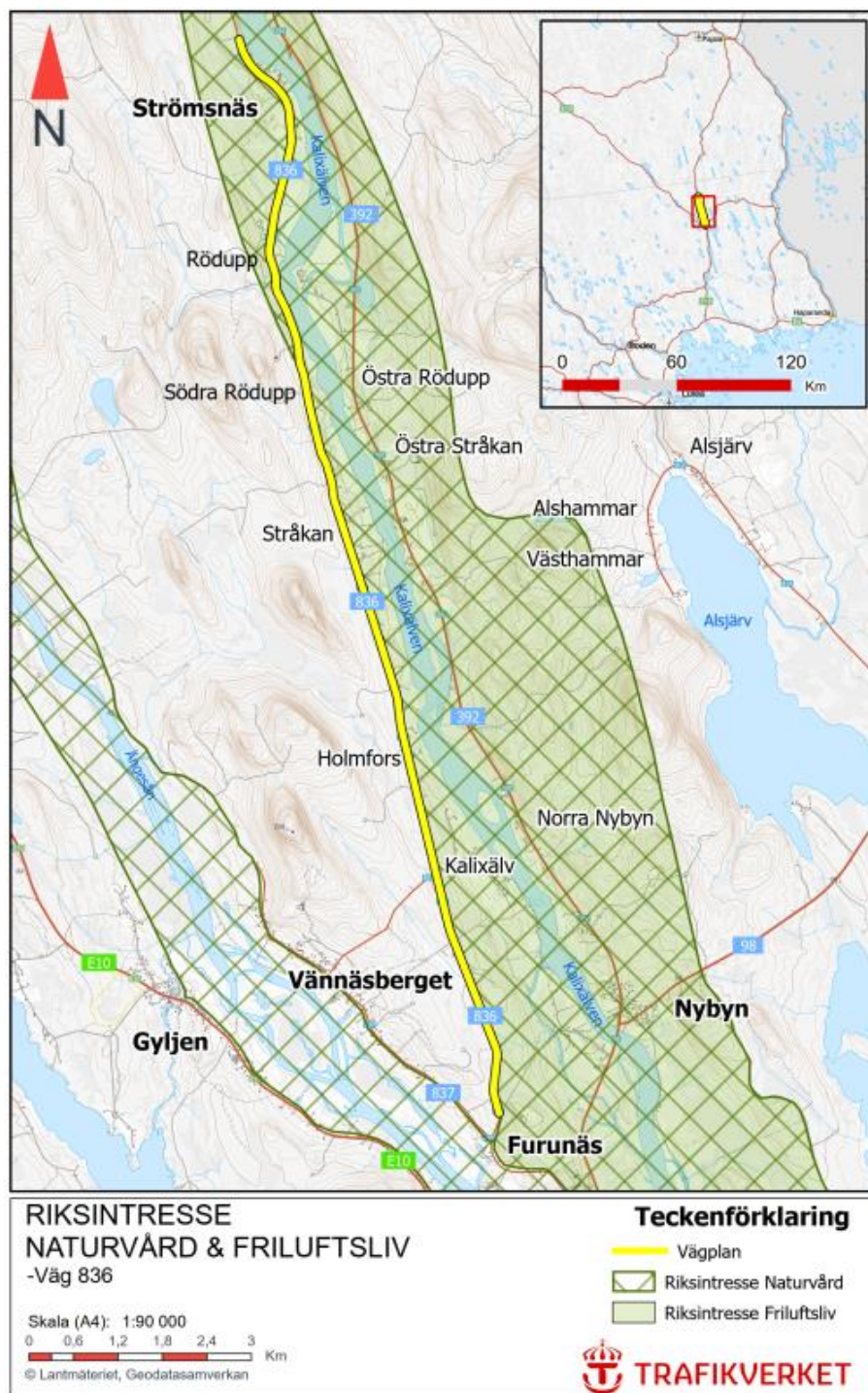
Södra delen av sträckningen ligger inom ett riksintresse för kulturmiljövården Överkalix (BD 70), se figur 4.3. Området utgörs av älvdalsbygd och centralbygd med förhistorisk bruknings- och bosättningskontinuitet kring sammanflödet av Kalixälven och Ängesån samt ett välbevarat odlingslandskap. Uttrycken för riksintresset utgörs i huvudsak av fornlämningar, bevarade byar och gårdslägen samt odlingslandskapet längs älvarna.



Figur 4.3. Riksintresse kulturmiljövården markerad med röd skraffering.

Naturvård och friluftsliv

Naturvårdsverket har ansvar för att peka ut områden av riksintresse för naturvård och friluftsliv enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Områden av riksintresse för naturvård, kulturmiljövård och friluftsliv skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada natur- eller kulturmiljön. Kalix älvdal är utpekad som riksintresse för naturvården samt riksintresse för friluftslivet. Dessa riksintressen gränsar nära vägen och omfattar vissa sträckor av vägen, se figur 4.4.

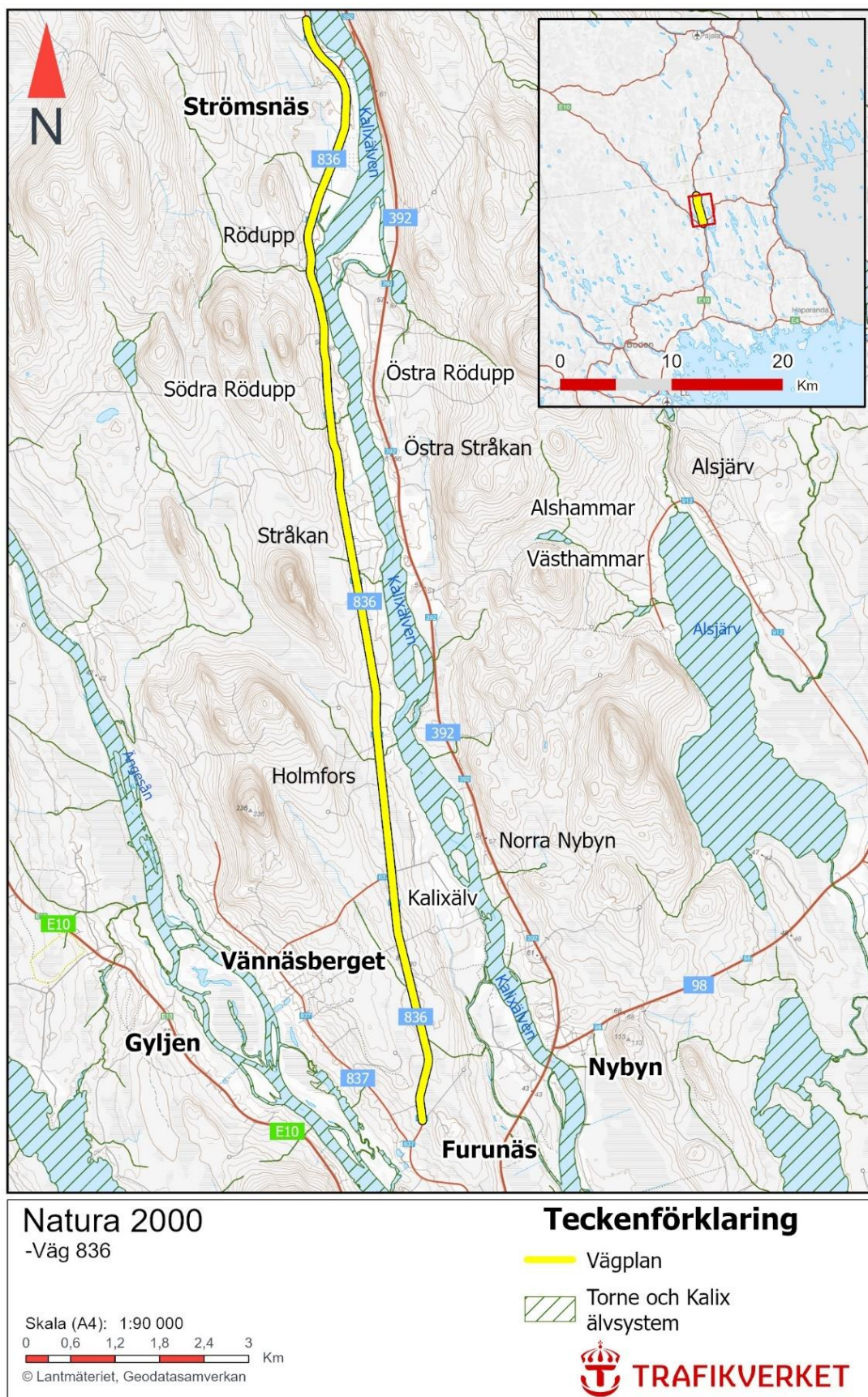


Figur 4.4. Områden utpekade som riksintresse för naturvård är i kartan markerade med rutnyster och område utpekade som riksintresse för friluftsliv är markerad med grön färg

4.4.4 Natura 2000

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, se figur 4.5.

Torne och Kalix älvar är skyddade enligt Natura 2000-bestämmelserna (miljöbalken, 7 kap. 28 - 29 §). De båda älvarna utgör två av Sveriges fyra nationalälvar vilket skyddar älvarna och deras många biflöden från uppförande av vattenkraftverk, samt från att vattenreglering eller vattenöverledning för kraftändamål utförs (miljöbalken, 4 kap. 6 §). Det gör att större delen av Kalixälven karaktäriseras av naturliga, säsongsmässiga vattenståndsvariationer som bland annat skapar särskilt artrika strandzoner längs sjöar och vattendrag. Sammantaget utgör just vattensystemet som helhet det stora värdet för Natura 2000-området. Varje enskild sjö, bäck, å och älvssträcka utgör en värdefull komponent för att upprätthålla områdets totala biologiska mångfald och naturlighet. Det gör vattensystemet till en, i sin helhet, väl bevarad älv för Norrbotten och därigenom en viktig del av Natura 2000-nätverket i stort. Specifikt är Torne och Kalix älvsystem utpekade Natura 2000-område för sina naturtyper: ävjestrandsjöar, myrsjöar, större vattendrag, alpina vattendrag samt mindre vattendrag. Vidare är de utpekade arterna för detta Natura 2000-område: flodpärlmussla, grön flodtrollslända, lax (i sötvatten), stensimpa, utter och venhavre.



Figur 4.5. Kalixälven och de biflöden som utgör Natura 2000-område är markerade med grön skraffering.

4.5 Landskapet

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.

4.6 Miljö och hälsa

4.6.1 Rekreation och friluftsliv

Aktuell vägsträcka angränsar till och ligger delvis inom ett riksintresse för friluftslivet Kalix och Kaitum älvdal, se avsnitt 4.4.3 Riksintressen. Områdets värden består i huvudsak av att det har särskilt goda förutsättningar för berikande upplevelser i natur eller kulturmiljöer och vattenanknutna friluftsaktiviteter.

Inom närområdet till väg 836 bedrivs jakt, fiske samt sannolikt bär- och svampplockning.

Längs med aktuell vägsträcka finns flera mindre enskilda vägar som gör området kring vägen och intill Kalixälven lättillgängligt från väg 836.

4.6.2 Ytvatten och strandskydd

Enligt VISS (Vatteninformationssystem Sverige) finns följande ytvattenförekomster med miljökvalitetsnormer i närheten av aktuell vägsträcka:

- Kalixälven (WA19159218, SE742541-180291) sträcker sig öster om den aktuella vägsträckan. Berörs inte direkt av vägplanen men är recipient för vägdagvatten.
- Lillån (WA41870341, SE 737964-181417). Vattendrag som finns sydost längs vägsträckan. Berörs inte direkt av vägplanen men är recipient för vägdagvatten.
- Namnlös bäck från Rismyran (WA53652039, SE738042-181311). Berörs av vägplanen då en vägtrumma leder bäcken under vägen.
- Ängesån (WA33295308, SE73096-180927). Berörs inte direkt av vägplanen men är recipient för vägdagvatten.

I tabell 4 Tabell .1 redovisas den ekologiska och kemiska statusen för ytvattenförekomsterna, samt deras miljökvalitetsnormer (MKN).

Tabell 4.1 Statusklassning och MKN för de olika ytvattenförekomsterna som berörs direkt eller utgör recipienter längs vägsträckan.

Ytvatten-förekomst	Ekologisk status	Kemisk status	MKN	Lagskydd och andra bestämmelser
Kalixälven (WA19159218, SE742541-180291)	Måttlig	Uppnår ej god	God ekologisk status 2027. God kemisk ytvattenstatus med undantag för Hg och PBDE.	Ingår i Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem
Ängesån (WA33295308, SE73096-180927)	Måttlig	Uppnår ej god	God ekologisk status 2027. God kemisk ytvattenstatus med undantag för Hg och PBDE.	Ingår i Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem
Lillån (WA41870341, SE 737964–181417)	Måttlig	Uppnår ej god	God ekologisk status 2027. God kemisk ytvattenstatus med undantag för Hg och PBDE.	Ingår i Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem
Namnlös bäck från Rismyran (WA53652039, SE738042-181311)	God	Uppnår ej god	God ekologisk status 2027. God kemisk ytvattenstatus med undantag för Hg och PBDE.	Ingår i Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem

Förutom de i VISS utpekade ytvattenförekomsterna finns 11 mindre vattendrag, bäckar och diken som korsar vägsträckan enligt kartunderlag från Lantmäteriet. Flera av dessa ingår i Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem. Vissa får vatten från intilliggande markavvattningsföretag. Några omfattas av det generella biotopskyddet. Samtliga vattendrag ligger inom riksintressen för naturvården och friluftslivet, se avsnitt 4.4.3 Riksintressen.

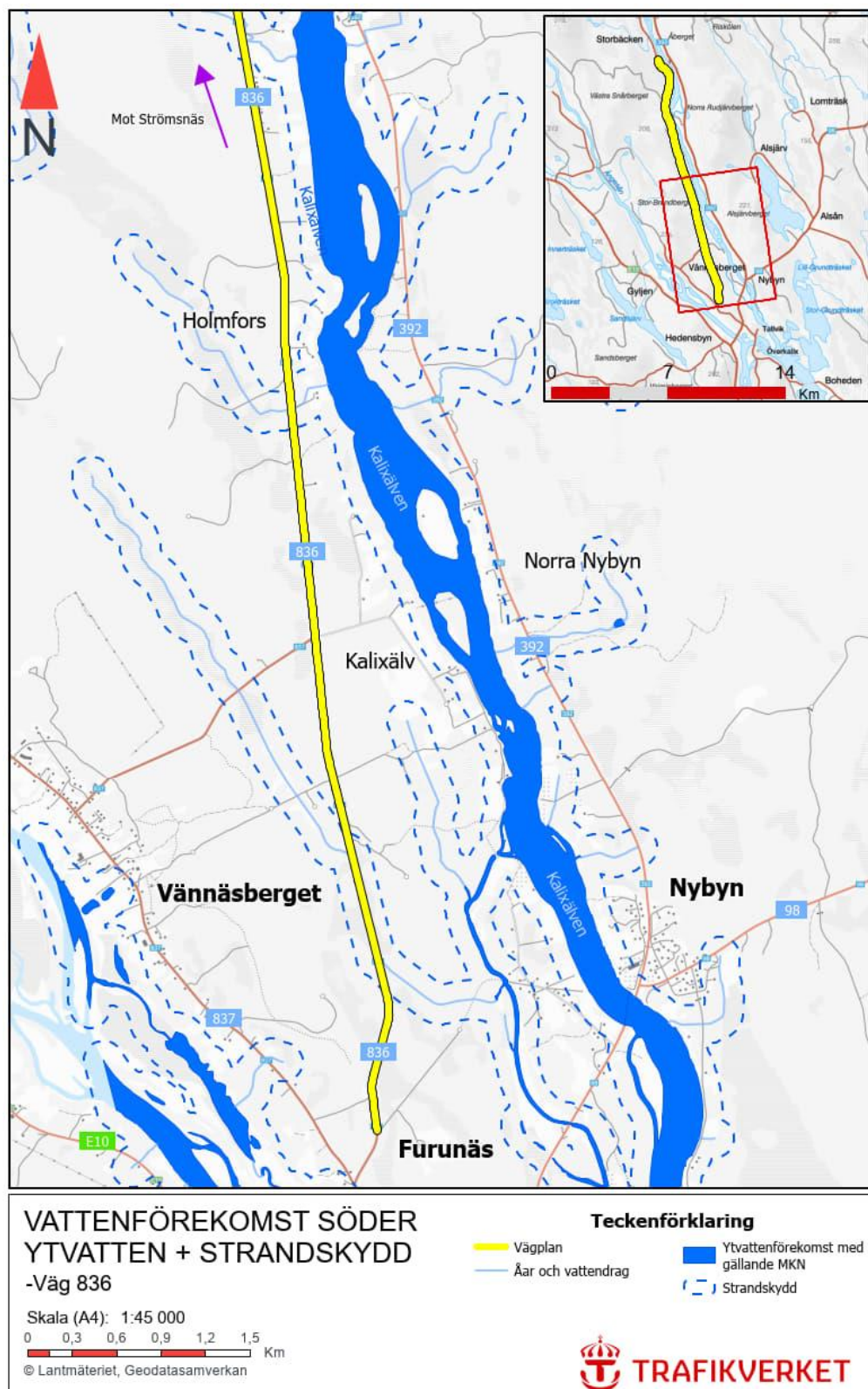
I tabell 4.2 redovisas vattendrag, bäckar och diken som identifierats längs med sträckan och som inte är utpekade vattenförekomster med gällande miljö kvalitetsnormer.

Tabell 4.2. Mindre vattendrag eller diken längs vägsträckan, identifierade i Lantmäteriets kartunderlag.

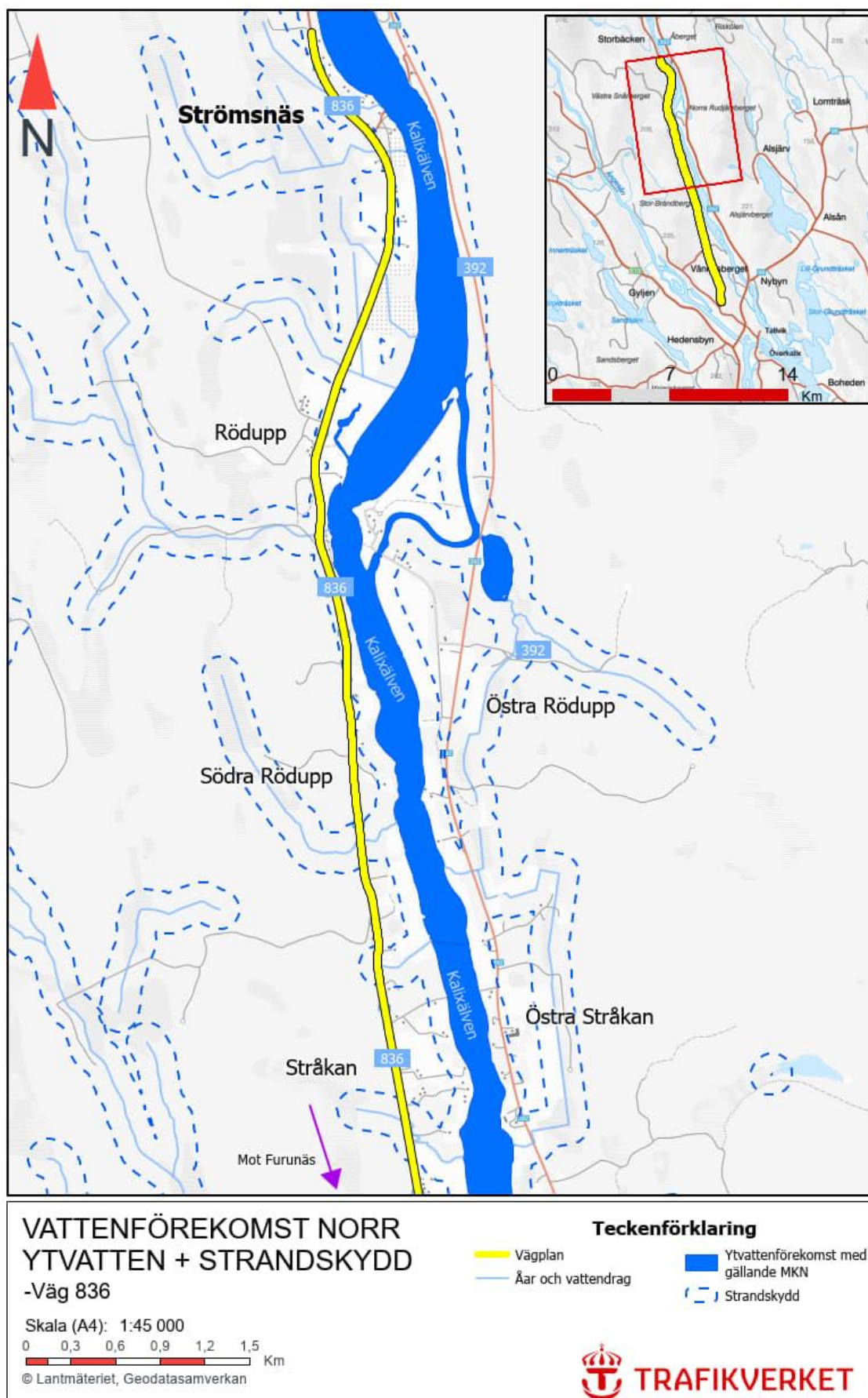
Längdmätning (m)	Kommentar	Lagskydd och andra bestämmelser
1/194–1/900	Bäck/dike som rinner längs med vägens vänstra sida från 1/900 och nedströms till 1/194 där den rinner i en trippeltrumma under vägen och fortsätter österut bort från vägen.	Markavvattningsföretag finns som uppströms avvattnas till vattendraget. Ingår i Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem.
4/959	Mindre vattendrag som korsar vägen i en plåttrumma	Ingår i Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem.
7/630	Mindre vattendrag som korsar vägen i en plåttrumma.	Ingår i Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem.
8/680	Mindre vattendrag som börjar vid vägens högra sida vid trumutlopp och rinner österut.	
9/528	Mindre vattendrag som rinner under vägen i plåttrumma.	Markavvattningsföretag finns som uppströms avvattnas till vattendraget. Ingår i Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem.
11/610	Mindre vattendrag som rinner genom dubbeltrumma. Stalp på utloppet.	Markavvattningsföretag finns som uppströms avvattnas till vattendraget. Ingår i Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem.
12/768	Mindre vattendrag som korsar vägen i en plåttrumma.	Ingår i Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem. Generellt biotopskydd (småvatten i jordbrukslandskap)
13/044	Mindre vattendrag av dikeskaraktär som korsar vägen i en plåttrumma.	Generellt biotopskydd (småvatten i jordbrukslandskap). Markavvattningsföretag finns uppströms som avvattnas till vattendraget.
13/482	Mindre vattendrag av dikeskaraktär som korsar vägen i en plåttrumma.	Generellt biotopskydd (småvatten i jordbrukslandskap). Markavvattningsföretag finns uppströms som avvattnas till vattendraget.
14/298	Mindre vattendrag av dikeskaraktär som korsar vägen i en plåttrumma.	Markavvattningsföretag finns uppströms som avvattnas till vattendraget.
14/759	Mindre vattendrag av dikeskaraktär som korsar vägen i en plåttrumma.	Markavvattningsföretag finns uppströms som avvattnas till vattendraget.

Strandskydd gäller för alla sjöar och vattendrag inom ett område på 100 meter från strandlinjen, både i vatten och på land.

Se ytvattenförekomster med gällande miljökvalitetsnormer (MKN), övriga vattendrag samt strandskyddsområden i figur 4.6. och 4.7.



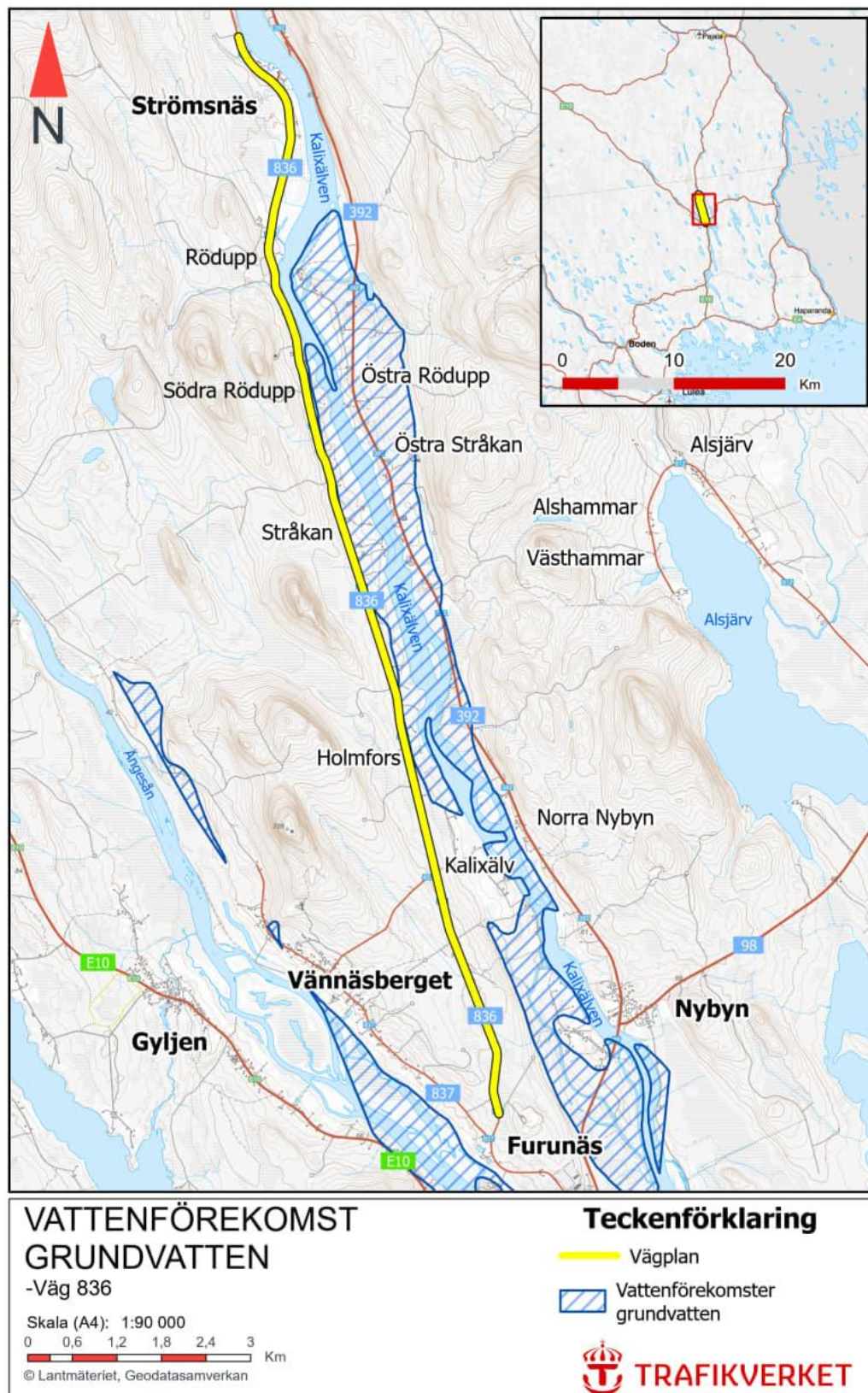
Figur 4.6. Vattendrag och strandskyddsområden i södra delen av aktuell sträcka av väg 836.



Figur 4.7. Vattendrag och strandskyddsområden i norra delen av aktuell sträcka av väg 836.

4.6.3 Grundvatten

Längs Kalixälven och på den östra sidan av väg 836 ligger en grundvattenförekomst i sand och grus, se figur 4.8.



Figur 4.8. Grundvattenförekomster

Statusklassning och miljö kvalitetsnormer för grundvattenförekomsten presenteras i tabell 4.3.

Tabell 4.3 Grundvattenförekomst (Vatten-ID: WA61641824, SE738611 – 179 807)

	Kemisk status	Kvantitativ status
Statusklassning	God	God
MKN	God kemisk grundvattenstatus	God kvantitativ status

Åtta grundvattenrör har installerats inom detta projekt. Uppmätta grundvattennivåer varierar mellan cirka 0,4 och 5,7 meter eller mer under markytan. Högst grundvattennivåer finns uppmätta i mitten på aktuell vägsträcka.

4.6.4 Sårbarhet för klimatförändringar

Klimatet bedöms förändras med bland annat ökad nederbörd, främst i norra Sverige under vinterhalvåret och fler extrema regn under hela året.

MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) har utfört en översvämningskartering av Kalixälven som visar att det finns risk för översvämning vid ett klimatanpassat 100-årsflöde inom ett område som omfattar en del av aktuell vägsträcka.

4.6.5 Markmiljö

Det finns inga kända markföroreningar inom utredningsområdet. I det så kallade EBH-stödet 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 cirka 20 meter öster om vägen. En sanering, (status åtgärdad) är utförd vid en tidigare mack som har legat nära vägen. Det finns även en gammal tjärdal cirka 10 meter väster om väg 836 i Rödupp. Framställning av tjära kan generera föroreningar av bland annat polyaromatiska kolväten (PAH).

Inom projektet har jordprover från vägdikena tagits och analyserats på laboratorium. Samtliga analyserade jordprov visar på halter underskridande Naturvårdsverkets riktvärde för mindre än ring risk, förutom ett prov där halten för bly överskrider Naturvårdsverkets riktvärde för mindre än ringa risk men underskrider Naturvårdsverkets riktvärde för förorenad mark för känslig markanvändning.

Sammantaget bedöms föroreningsinnehållet i jorden vara lågt och bedöms inte utgöra risk för människors hälsa och miljön. Det går emellertid inte att helt utesluta förekomst av föroreningar längs med sträckan mellan provtagningspunkterna och i djupare jordlager.

4.6.6 Boendemiljö och hälsa – dricksvatten och enskilda brunnar

Inga allmänna vattentäkter eller vattenskyddsområden förekommer i närområdet kring aktuell sträcka. Det närmaste vattenskyddsområdet finns i Västra Nybyn knappt en kilometer öster om väg 836.

Det finns i närheten av aktuell vägsträcka flera enskilda brunnar som identifierats och inventerats inom projektets brunnsinventering. Det finns grävda och borrhade dricksvattenbrunnar samt borrhade energibrunnar.

4.6.7 Naturmiljö

En naturvärdesinventering, inklusive en fältinventering, är utförd för att identifiera, avgränsa och beskriva de områden som är av positiv betydelse för biologisk mångfald inom berört område för projektet. Resultatet från utförd naturvärdesinventering sammanfattas i detta avsnitt.

4.6.7.1 Generellt biotopskyddade områden

Totalt har tio områden med generellt biotopskydd identifierats, tre diken, fyra alléer, en åkerholme och två odlingsrösen. Se illustrationer i handling 101To501-101To524.

Naturvärdesområden

Inom inventerat område har 42 naturvärdesobjekt identifierats vid fältinventeringen. Det rör sig om 4 objekt med klass 2 - högt naturvärde och 15 objekt med klass 3 - påtagligt naturvärde samt 23 objekt med klass 4 - visst naturvärde. Inga objekt med högsta naturvärde (klass 1) har noterats.

4.6.7.2 Naturvårdsarter

I inventerat område har totalt 20 olika rödlistade arter noterats, varav 16 är identifierade vid fältinventeringen. De rödlistade arterna är klassificerade som nära hotade (NT) förutom storspov som är starkt hotad (EN) och tofsvipa som är sårbar (VU). De rödlistade arterna utgörs av fåglar (9 st.), svampar (8 st.), kärlväxter (1), däggdjur (1), och lavar (1). Av samtliga noterade arter i området är 22 fridlysta, varav de flesta är fåglar (16 st.), några är kärlväxter (4 st.) och ett par är groddjur (2st.). Av fåglarna är 7 uppförda i Bilaga 1 till Fågeldirektivet vilket övergripande innebär att de är fridlysta på EU-nivå. De naturvårdsarter som noterats i inventerat område presenteras i tabell 4.4.

4.6.7.3 Främmande arter

Blomsterlupin som är en främmande art med hög risk för invasivitet har observerats vid fältinventeringen invid väg 836. Lupinväppling, främmande art med låg risk för invasivitet, är i Artportalen rapporterad vid väg 836 i närheten av industriområdet vid Furunäs, dock med en koordinatnoggrannhet om 700 meter.

Tabell 4.4 Naturvårdsarter och främmande arter inom vägplanens utredningsområde

Svenskt namn	Latinskt namn	Röd-list-an	Art-skydds-förord-ningen	Kommentar
Blomsterlupin	Lupinus polyphyllus			Invasiv - mycket hög risk
Blå taggsvamp	Hydnellum caeruleum	NT		
Dropptaggsvamp	Hydnellum ferrugineum			Signalart
Dubbeltrast	Turdus viscivorus		4§	
Fiskmåås	Larus canus	NT	4§	
Gammelgransskål	Pseudographis pinicola	NT		
Granticka	Porodaedalea chrysoloma	NT		
Groda obest. Art	Rana sp.		Fridlyst	
Grönbenä	Tringa glareola		Bilaga 1	Artportalen. 400 m noggrannhet på obs.pl.
Gulsparr	Emberiza citrinella	NT	4§	Födosökande
Höstlåsbräken	Botrychium multifidum	NT	8§	
Järpe	Tetrastes bonasia	NT	Bilaga 1 fågel-direktiv, 4§	
Kolflarnlav	Carbonicola anthracophila	NT		
Kungsfågel	Regulus regulus		4§	
Lupinväppling	Thermopsis montana			Främmande art - låg risk för invasivitet. Artportalen. 700 m noggrannhet på obs.pl.
Motaggsvamp	Sarcodon squamosus	NT		
Orange taggsvamp	Hydnellum aurantiacum	NT		
Orkidé obest. arter			Fridlyst	Vissna obestämda orkidéarter
Ormbär	Paris quadrifolia			
Orre	Lyrurus tetrix		Bilaga 1	Artportalen. 50 m noggrannhet på obs.pl.

Svenskt namn	Latinskt namn	Röd- list- an	Art- skydds- förord- ningen	Kommentar
Plattlummer	Lycopodium complanatum		9§	
Revlummer	Lycopodium annotinum		9§	
Skarp dropptaggsvamp	Hydnellum peckii			Signalart
Skogshare	Lepus timidus	NT		
Skrattmås	Chroicocephalus ridibundus	NT	4§	Artportalen. 750 m noggrannhet på obs.pl.
Skrovlig taggsvamp	Hydnellum scabrosum	NT		
Spillkråka	Dryocopus martius	NT	Bilaga 1, 4§	Noterat födosökande par. Även hackspår på flera platser.
Storspov	Numenius arquata	EN	4§	Artportalen. 750 m noggrannhet på obs.pl.
Större hackspett	Dendrocopos major		4§	
Svartvit taggsvamp	Phellodon connatus	NT		
Sångsvan	Cygnus cygnus		Bilaga 1	Artportalen. 750 m noggrannhet på obs.pl.
Sälgticka	Phellinopsis conchata			Signalart
Talltaggsvamp	Bankera fuligineoalba	NT		
Talltita	Poecile montanus	NT	4§	
Tjäder	Tetrao urogallus		Bilaga 1	Artportalen. 400 m noggrannhet på obs.pl.
Tofsvipa	Vanellus vanellus	VU	4§	Artportalen. 25 m noggrannhet på obs.pl.
Tretåig hackspett	Picoides tridactylus	NT	Bilaga 1, 4§	Fågelobservation
Vanlig padda	Bufo bufo		6§	Överkörd

Vid naturvärdesinventeringarna noterades orkidéer på totalt 19 platser. Eftersom inventeringen skedde i september, vilket är efter dessa växters blomning, kunde inga individer säkert artbestämmas. Biotopen där orkidéer påträffats utgjordes främst av gräsmark i vägrenar. Enligt de foton på överblommade individer som togs vid inventeringen

tillhör de med stor sannolikhet arten fläcknycklar *Dactylorhiza maculata*, men vid ett ställe bedömdes det under inventeringen finnas flera olika arter av orkidéer. Fläcknycklar är, enligt rapporter på Artportalen, den klart vanligast förekommande orkidén i Överkalix kommun och vägrenar är en ganska typisk växtplats för arten. En möjlig förväxlingsrisk är den närbesläktade ängsnycklar, *D. incarnata*, som dock normalt växer blötare.

4.6.8 Kulturmiljö

Vägen går genom ett utpräglat kulturlandskap och går idag i stort sett i samma sträckning som på den häradsekonomska kartan från mitten av 1800-talet. Förhistoriska lämningar längs älven visar att området varit utnyttjat alltsedan stenålder. Under årtusendena har land och vatten brukats till bland annat jakt, fiske, kolning, tjärframställning, odling och bebyggelse. Kulturlandskapet är småskaligt och varierat med såväl öppna odlingsmarker som skogspartier. Odlingsmarkerna följer älven, likt ett smalt band och kantas av mindre höjdlägen och tät skog. Vägen har sannolikt lång hävd i landskapet och kan följas i kartmaterialet tillbaka till mitten av 1800-talet men sträckningen längs älven och dess förkastningsbranter är troligen betydligt mycket äldre. Det har dock sannolikt skett flera uträningar och justeringar av vägen. Odlingslandskapet har under lång tid varit bördigt och i de öppna områdena finns koncentrationer av kulturvärden, med bevarad bebyggelse, äldre strukturer och bevarade ängslador. Den sydligaste delen av sträckan ligger inom riksintresse för kulturmiljövården Överkalix (BD 70) (se avsnitt 4.4.3 Riksintressen). 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.

Inom utredningsområdet finns ett fåtal registrerade forn- och kulturlämningar i Riksantikvarieämbetets kulturmiljöreger Forsök. Fem av lämningarna ligger närmare än 35 meter från vägen; ytterligare nio lämningar ligger närmare än 200 meter från vägen. I tabell 4.5 redovisas en sammanställning över de registrerade forn- och kulturlämningarna.

Tabell 4.5 Sammanställning över registrerade forn- och kulturlämningar i Forsök, i närheten av väg 836.

Lämning, typ	Forsök, nr	Antikvarisk bedömning	Avstånd från befintlig väg 836
Boplatsgrop	L1993:7552	Fornlämning	Ca 125 m
Boplatsgrop	L1993:8650	Möjlig fornlämning	Ca 125 m
Boplat	L1993:7553	Fornlämning	Ca 115 m
Fyndplats, 2 stenyxor	L1993:4352	Övrig kulturhistorisk lämning	Ca 175 m
Fyndplats, 1 stenyxa	L1993:6834	Övrig kulturhistorisk lämning	Ca 115 m

Lämning, typ	Fornsök, nr	Antikvarisk bedömning	Avstånd från befintlig väg 836
Område med skogsbrukslämningar, 2 kolbottnar	L2021:1980	Övrig kulturhistorisk lämning	Ca 120 m
Fångstanläggning övrig, uppgift om plats för kronofisket	L1993:7024	Övrig kulturhistorisk lämning	Ca 35 m
Husgrund, historisk tid	L2024:429	Övrig kulturhistorisk lämning	Ca 30 m
Kvarn, uppgift om	L1993:4008	Ingen antikvarisk bedömning	Ca 30 m
Fäbod, uppgift om 4 sommarfähus	L1993:7023	Möjlig fornlämning	Ca 10 m
Kemisk industri, tjärdal/tjärgrop	L1993:9043	Övrig kulturhistorisk lämning	Ca 9 m
Fyndplats, norrbottniskt redskap av grönsten	L1993:2453	Övrig kulturhistorisk lämning	Ca 195 m
Stridsvärn, bunker	L2024:431	Övrig kulturhistorisk lämning	Ca 175 m
Förtöjningsanordning, stenblock med moring	L2024:430	Övrig kulturhistorisk lämning	Ca 185 m

Sammantaget är lämningarna både från förhistorisk och historisk tid, och visar på en mänsklig närvaro och ett landskapsnyttjande med stort tidsdjup. Norr om Rismyran finns förhistoriska boplatslämningar, 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.

4.7 Byggnadstekniska förutsättningar

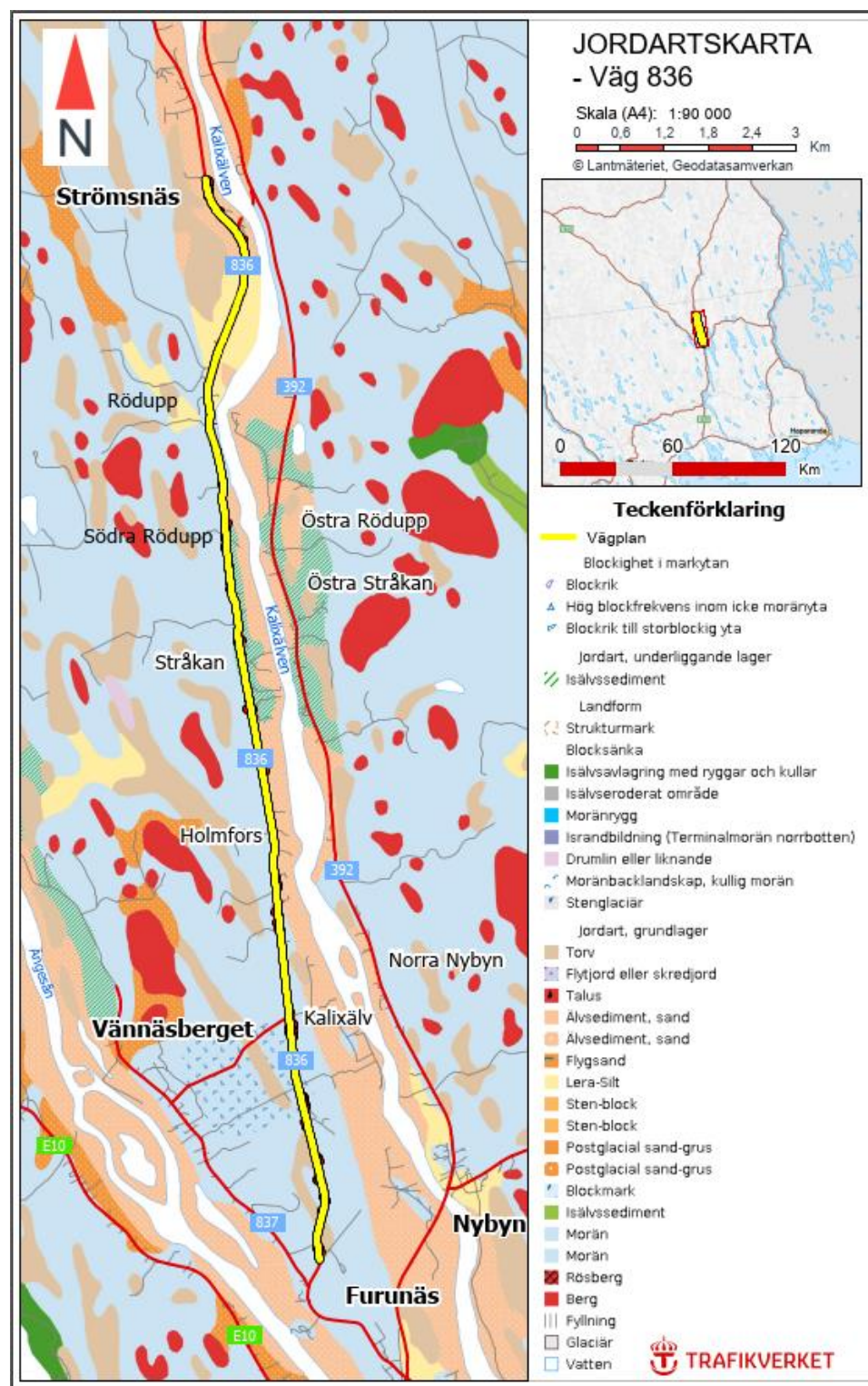
4.7.1 Markförhållanden

4.7.1.1 Jordarter

Marken domineras 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 isälvssediment. I Rödupp utgörs marken av lera och silt. Vid sträckans slut i norr består marken av älvsediment bestående främst av sand, se figur 4.9.

Sulfidhaltig jord har påträffats på sträckan vid Rismyran samt på sträckan mellan Rödupp och Strömsnäs. Även på sträckan mellan Rödupp och Strömsnäs har sulfidjord påträffats.



Figur 4.9. Bearbetad jordartskarta med underlag från SGU.

4.7.2 Avvattning

Avvattning av vägen sker med öppna diken vilka på långa delar av sträckan är grunda. Idag leder 55 stycken befintliga vägtrummor vatten under vägen. Dessutom finns det drygt 50 sidotrummor som leder vatten längs med vägen.

Åtta grundvattenrör har installerats inom detta projekt. Uppmätta grundvattennivåer varierar mellan ca 0,4 och 5,7 meter eller mer under markytan. Högsta uppmätta grundvattennivåer finns i mitten på aktuell vägsträcka.

4.7.3 Belysning och ledningar

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

5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1 Val av lokalisering

Projektet avser att åtgärda bristerna på vägsträckan i befintligt läge. Inga andra alternativa sträckningar är aktuella.

5.2 Val av utformning

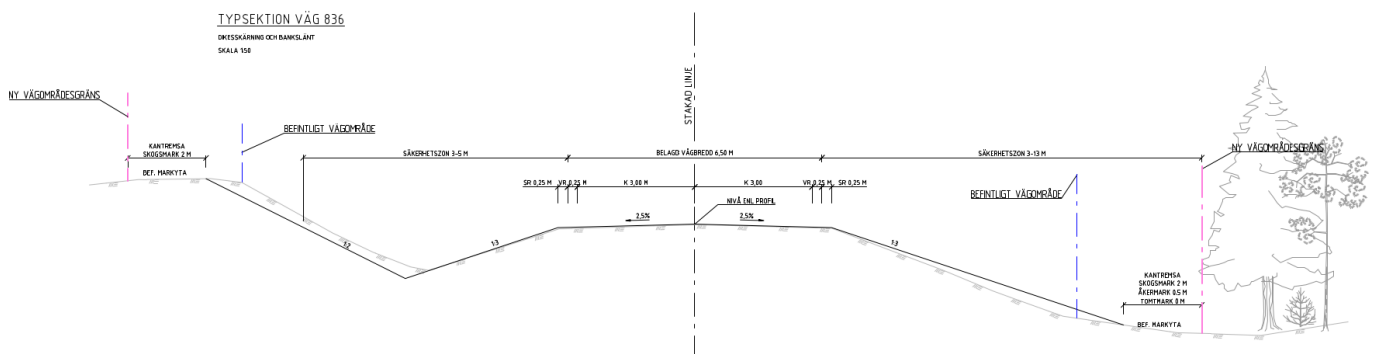
Vägen ska förstärkas för att höja bärigheten till BK4 (maximal fordonsbruttovikt 74 ton).

Vägen ska följa befintlig vägsträckning i plan och befintlig belagd vägbredd 6,5 meter ska så långt som möjligt behållas. Dikesdjup ska vara 1,3 meter.

5.2.1 Vägförslaget

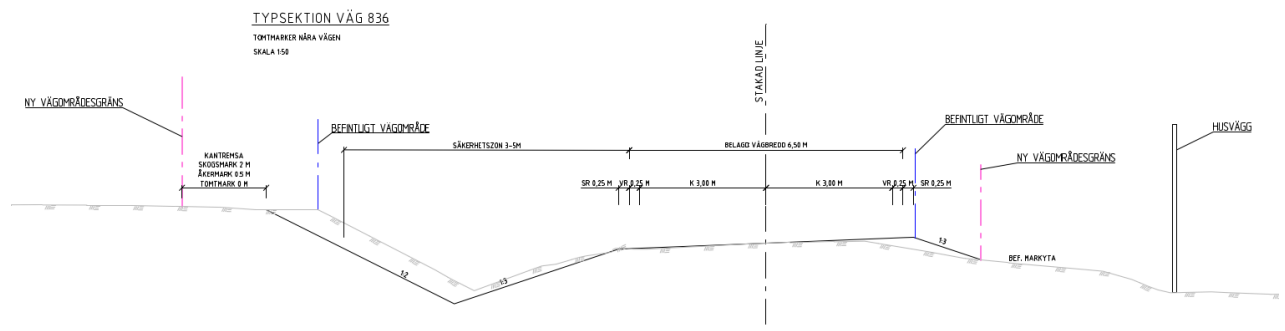
I beskrivningen av vägförslaget nedan hänvisas till sektioner i form av km-angivelser. Den aktuella vägsträckans längdmätning med km-angivelser åskådliggörs i separata illustrationskartor, 101To501 - 101To524. Typsektionerna nedan är utdrag från separata ritningar 101To401-101To402.

Befintliga vägens bredd är ca 6,5 m fram till km 11/000. Därefter börjar vägen smalnas av med varierande bredder ned till minsta bredd 5,2 m. För att uppnå 6,5 m vid avsmalnad väg kommer metoder som kantförstärkning och djupfräsning att användas.



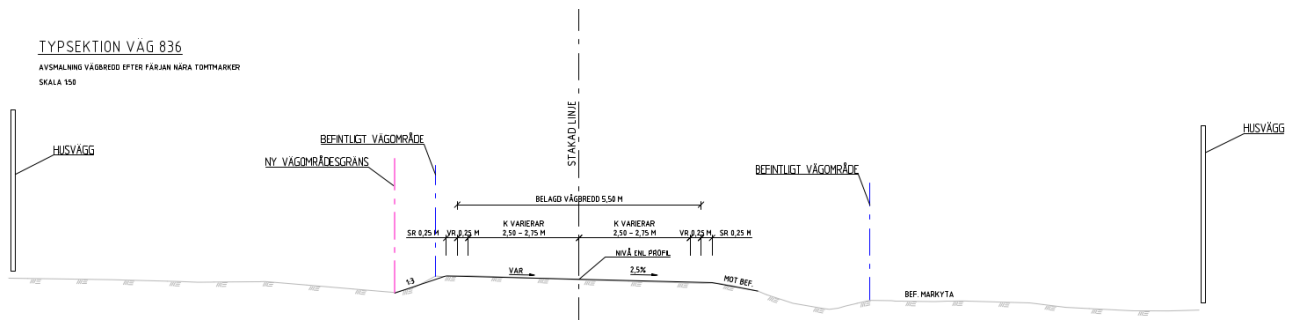
Figur 5.1. Typsektion med dike och bankslänt.

Längs med väg 836 finns ett flertal fastigheter nära vägen. I syfte att minimera intrång på dessa fastigheters tomtmark kommer inga nya diken att anläggas vid dessa platser. För att vägen ska kunna breddas till 6,5 m så utförs istället kantförstärkning samt att slänt mot tomt utförs med lutning 1:3.



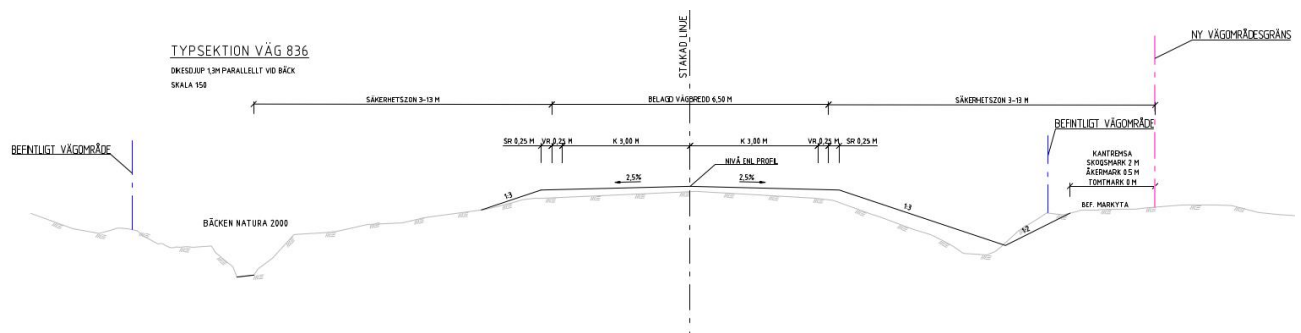
Figur 5.2. Typsektion nära tomtmark, inget dike mot tomt.

I slutet av sträckan, från ca km 14/600 fram till km 15/240, är den befintliga vägens bredd som smalast, 5,2 meter och där finns fastigheter nära vägen. För att inte göra för mycket intrång på tomterna minskas därför vägens bredd succesivt från 6,5 meter till 5,5 meter samt att inga nya diken anläggs på sidan mot fastigheterna, se figur 5.3.



Figur 5.3. Typsektion vid avsmalning av sträckan från ca km 14/600 fram till km 15/240.

För att inte påverka en närliggande bäck som går parallellt med vägen höjs profilen på sträckan ca km 1/990 – 1/900 med 125 mm, se figur 5.4. Höjningen av profilen görs även för att undvika att byta ut överbyggnaden.



Figur 5.4. Typsektion väg 836 med bäcken som går parallellt med vägen.

Breddökning av kurvor planeras vid km 0/300, 0/800, 9/125 och 11/575 där de befintliga kurvradierna inte håller önskad standard.

På ett flertal ställen längs sträckan görs endast en mindre profilhöjning på 125 mm för att uppnå kraven på bärighet. Genom att samtidigt åtgärda enstaka lågpunkter i vägens profil

kan markanspråket minskas något då höjningen innebär mindre schakt för erforderliga diken.

Profiljusteringen av vägen innebär även att behovet av nytt material i form av bärlager och förstärkningslager minskar eftersom man kan använda det material som redan finns på vägen. Det innebär även att klimatpåverkande utsläpp under byggtiden kan minskas.

5.2.2 Anslutningar till allmän väg

Trafikverket föreslår att ett antal anslutningar till fastigheter stängs, se tabell 5.1.

Anslutningar som föreslås att stängas redovisas på illustrationskartor.

Tabell 5.1. Anslutningar till allmän väg som föreslås att stängas, läge och motiv

Längd-mätning	Sida om vägen	Fastighet	Motiv till stängning
2/130	Höger	Vännäs 11:4	Anslutning finns även vid 2/010.
3/440	Vänster	Vännäs 6:13	Ej anslutande väg. Trafiksäkerhet, nära korsning.
5/165	Höger	Vännäs 1:7	Igenväxt traktorväg. Finns annan anslutning.
5/400	Vänster	Vännäs 1:2	Ej väg. Finns annan anslutning.
6/360	Höger	Holmfors- udden 1:8	Igenväxt traktorväg. Finns annan anslutning.
7/720	Vänster	Stråkan 2:5	Igenväxt traktorväg. Finns flera anslutningar.
9/305	Vänster	Stråkan 1:2	Traktorväg. Finns flera anslutningar.
9/717	Vänster	Stråkan 1:2	Traktorväg. Finns flera anslutningar.
10/420	Vänster	Rödupp 2:16	Traktorväg. Trafiksäkerhet, kort vilplan.
10/505	Vänster	Rödupp 2:22	Traktorväg. Trafiksäkerhet, vilplan saknas.
12/820	Vänster	Rödupp 2:8	Traktorväg. Trafiksäkerhet, finns två anslutningar på fastigheten.
14/103	Höger	Rödupp 4:6	Trafiksäkerhet, sikt, annan anslutning finns.
14/480	Vänster	Rödupp 4:9	Traktorväg. Trafiksäkerhet, sikt, annan anslutning finns.

5.2.3 Rastplatser

Två nya rastplatser i form av parkeringsfickor kommer att anläggas, en på högra sidan av vägen vid km 2/180 samt en på vänstra sidan av vägen vid km 2/270.

5.2.4 Trummor och diken

Vatten från omgivande mark ska omhändertas på liknande sätt som i dagsläget d.v.s. i diken och trummor.

Cirka 45 befintliga vägtrummor planeras att bytas ut mot nya i befintligt läge, ett mindre antal trummor utgår helt eller ersätts av andra nya trummor i nytt läge. Huvudsakligen behålls befintlig avvattning med viss ändring av vattengångar och lutningar på trummor för att anpassas till nya diken. Minsta dimension på nya vägtrummor är 800 mm och dessa ska förses med 0,3 m erosionsskydd.

Klimatanpassade beräkningar av vattenflöden har gjorts för dimensionering av vägtrummor.

Dikesdjup ska vara 1,3 m.

Vägprofilen har även anpassats för att uppfylla kraven på avvattning av vägkroppen genom att åtgärda ett mindre antal enstaka lågpunkter, se avsnitt 5.2.1 Vägförslaget.

5.2.5 Belysning och ledningar

Det finns ett 30-tal belysningsstolpar längs vägen som ägs av Överkalix kommun. Endast ett mindre antal av dessa berörs av vägåtgärderna. Överkalix kommun tar ställning till hur detta ska hanteras i ett senare skede.

5.2.6 Geotekniska åtgärder

Inga särskilda geotekniska förstärkningsåtgärder bedöms erfordras.

5.2.7 Tillfällig omledning av trafik under byggtiden

Byten av vägtrummor kan i vissa fall utföras genom så kallad "halva-halva-metoden" d.v.s. ena halvan av trumman byts och trafikering sker på den andra halvan av vägen. När ena halvan är utbytt flyttas trafiken över till den sidan så att den andra halvan av trumman kan bytas. Vägen behöver på så sätt inte stängas av annat än för kortare stunder.

I det fall "halva-halva-metoden" inte kan nyttjas, till exempel vid byte av en större eller djupt liggande trumma, kommer vägen tillfälligt behöva stängas och trafiken ledas om på andra vägar.

Vid trumarbeten som kräver stängning av väg 836 kan omledning av trafik ske via:

- Väg 837 (Vännäsvägen)/Bergvägen – om väg 836 behöver stängas av söder om Bergvägen där den ansluter till väg 836.
- Väg 392 till Röduppledens färja – om väg 836 behöver stängas av norr om Bergvägen. Under tid då isläget på älven eller andra omständigheter förhindrar drift av färjan kommer denna omledning inte att vara aktuell.

Trafikflödet på väg 836 är så lågt att det inte kommer att behövas några särskilda åtgärder på omledningsvägarna.

Stängning av väg 836 bedöms inte bli aktuellt norr om Röduppledens färja.

5.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Kompletteras efter genomfört samråd.

5.4 Övriga skyddsåtgärder

Projekterade åtgärder och permanent och tillfälligt markanspråk har anpassats om så varit möjligt för att undvika påverkan på kulturhistoriska lämningar och naturvärden (inklusive hotade och skyddade arter, generellt biotopskyddade områden etc.).

Ytor för upplag och etablering har inte placerats närmare än 100 meter från känd dricksvattenbrunn eller 50 meter från vattendrag samt diken i jordbrukslandskap, och anordnas på sådant sätt att risken för störningar, skador och olägenheter minimeras.

Höstlåsbräken och orkidéer som ligger inom eller i närheten av vägområdet ska märkas upp och skyddas från skador under byggtiden om möjligt.

Områden som omfattas av det generella biotopskyddet som ligger inom eller i närheten av vägområdet men inte berörs direkt av planerade åtgärder ska märkas upp och skyddas från skador under byggtiden.

För att kunna bevara en rik flora med de befintliga arterna ska avbaningsmassor sparas och läggas ut i de nya vägdikena och vägslänterna. Det är viktigt att inte tillföra nya jordmassor då detta, beroende på massornas ursprung, kan innebära;

- tillförsel av näring, vilket helt kan förändra florans sammansättning och minska möjligheten för återetablering av de fridlysta arterna.
- att invasiva arter oavsiktligt ges möjlighet att etablera sig på platsen genom fröer eller andra växtdelar som finns i tillförda jordmassor.

Massor innehållande blomsterlupin ska schaktas, hanteras och omhändertas på ett sätt som innebär att risken för spridning minimeras.

Kulturhistoriska lämningar som finns i närheten av vägen men inte berörs av planerade åtgärder ska märkas upp och skyddas från skador under byggtiden.

Nya vägtrummor som läggs i vattendrag ska anläggas så att vandringshinder för vattenlevande organismer inte uppstår.

In- och utlopp till vägtrummor i vattendrag ska skyddas mot erosions.

Se även avsnitt 6.8.1 Skadeförebyggande åtgärder som beskriver skyddsåtgärder under byggtiden.

6 Effekter och konsekvenser av projektet

6.1 Trafik och användargrupper

Vägens bärighet förbättras från näst högsta bärighetsklass, BK1, till högsta bärighetsklass, BK4 vilket innebär att bärigheten höjs från den nuvarande maximala fordonsbruttovikten 64 ton, till 74 ton. Förbättrad bärighet tillsammans med övriga vägåtgärder innebär att vägen kan nyttjas av tyngre transporter samt att vägens framkomlighet generellt förbättras.

Hastighetsbegränsningen på vägen förändras inte enligt planerade åtgärder.

6.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

Den standardhöjning av vägen som projektet medför gynnar framför allt skogsnäringen i området, vars möjligheter att frakta timmer förbättras. Även andra lokala näringar och personer som nyttjar vägen bedöms gynnas i form av förbättrad framkomlighet på vägen.

6.3 Skyddade områden

Projektet bedöms inte strida mot några bestämmelser som finns för skyddade områden enligt avsnitt 4.4.

Projektet bedöms inte medföra negativa effekter eller påtaglig skada för de riksintressen som berörs.

Motiveringen till bedömningen är att projektet handlar om åtgärder på en befintlig väg.

Se även avsnitt 6.4.2 för beskrivning av påverkan på Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem (SE0820430).

6.4 Miljö och hälsa

6.4.1 Rekreation och friluftsliv

Vägplanen omfattar förslag till stängning av ett antal anslutningar från ägovägar och fastigheter som ligger inom Kalix-Kaitum älvdals riksintresseområde för friluftsliv, men stängning av anslutningarna bedöms inte påverka tillgängligheten till Kalixälven.

Sammantaget bedöms vägåtgärderna kunna bidra till att stärka riksintresset för friluftsliv då vägens framkomlighet förbättras och tillgängligheten till skogsområden och Kalixälven förbättras.

6.4.2 Ytvatten, Natura 2000 och strandskydd

Förstärkningsåtgärder ska utföras på väg 836 och vägtrummor ska bytas ut i bäckar och diken inom projektet. Vägplanen berör strandskyddat område tillhörande bäckar och Kalixälven samt bäckar och diken som är biflöden till Kalixälven och skyddade genom Natura 2000 bestämmelserna.

För att minimera påverkan på en närliggande bäck som går parallellt med vägen höjs profilen på sträckan ca km 1/990 – 1/900. Detta medför att mindre mark behövs och ett vägdike kan anläggas ovanför bäcken som samlar upp vägdagvatten. Se även beskrivning av vägförslaget i avsnitt 5.2.1.

Vid schakt i och i närheten av vattendrag finns risk att vattnet i vattendragen blir grumlat vilket medför negativa effekter och konsekvenser för vattenlevande organismer, t.ex. att fina jordpartiklar fastnar i fiskars eller flodpärlmusslors gälar eller att rom täcks av sediment. Flodpärlmussla är särskilt känslig för sedimentpålagring vid föryngring. Under byggtiden ska därför risken för grumling i vattnet i bäckarna och diken undvikas eller minimeras. Det finns olika sätt att minska risken för grumling, vilket sätt som kommer att användas beslutas i ett senare skede.

Vägtrummor kan utgöra vandringshinder för vattenlevande organismer. Ett vandringshinder uppstår t.ex. när det finns ett s.k. stalp mellan trumman och vattendraget eller när trumman läggs med en lutning som gör att vattenhastigheten genom trumman blir för hög för att vattenlevande växter och djur ska kunna ta sig igenom trumman. En underdimensionerad trumma kan även få ett vattenflöde med tryck som försvårar vandring för vattenlevande organismer. Trummorna ska läggas så att vandringshinder inte uppstår och de dimensioneras för att inte dämna vattnet i bäckarna och diken vid höga vattenflöden. Ett erosionsskydd kommer även att anläggas vid trummornas in- och utlopp vilket kommer att minska risken för grumling i vattendragen och Kalixälven under drifttiden.

Projektet bedöms, med föreslagna skyddsåtgärder för att motverka negativa effekter av grumling, ha en liten negativ effekt och konsekvens för ytvatten under byggtiden. Projektet bedöms även under byggtiden ha en liten negativ effekt och konsekvens på de värden som skyddas genom strandskyddsreglerna, då tillgängligheten och livsmiljön inom berörda strandskyddsområdena tillfälligt påverkas.

Projektet bedöms i driftskedet medföra positiva effekter och konsekvenser för berörda bäckar, Kalixälven, de värden som skyddas genom Natura 2000-bestämmelserna, dess miljö kvalitetsnormer och strandområden. Motiveringen till bedömningen är att bäckarna redan idag leds under vägen i trummor, som på vissa ställen är i dåligt skick och utgör vandringshinder för vattenlevande organismer, samt är underdimensionerade för framtida vattenflöden. Nya trummor i rätt dimension, anlagda så att inget vandringshinder uppstår kommer att hålla längre och tillåta ett naturligare vattenflöde förbi vägen och att vattenlevande organismer kan ta sig förbi vägen. Erosionsskydd vid trummornas in- och utlopp kommer även att minska risken för grumling i vattendragen.

Projektet bedöms inte påverka befintliga markavvattningsföretag då mängden vägdagvattnet bedöms öka marginellt på grund av planerade åtgärder. Vägtrummor som byts ut kommer att tillåta ett naturligare vattenflöde i de diken som ansluter till markavvattningsföretag.

6.4.3 Grundvatten

Projektet innebär att vägens diken fördjupas något på vissa delsträckor, men i detta skede bedöms dikesfördjupningen inte medföra bortledning av grundvatten då uppmätta grundvattennivåer ligger djupare under markytan än projekterade diken.

6.4.4 Klimatpåverkan

Hittills inom projektet har ett antal åtgärder identifierats, t.ex. profilhöjning av vägen, som bedöms leda till mindre utsläpp av klimatpåverkande utsläpp under byggtiden. Hur stor besparing dessa åtgärder bidrar med kommer att beräknas i ett senare skede.

6.4.5 Platsens sårbarhet för klimatförändringar

MSB har pekat ut ett område väster om Kalixälven där det finns risk för översvämning vid ett klimatanpassat 100-årsflöde norr om Rödupp.

Inga åtgärder genomförs inom denna vägplan med anledning av Kalixälvens beräknade 100-årsflöde som visar att en del av aktuell sträcka av väg 836 blir översvämmad vid det beräknade 100-årsflödet. Motiveringen till att inga åtgärder genomförs är att kostnaden ställd mot samhällsnyttan bedöms bli för hög. Längs med sträckan finns endast gles bebyggelse, ingen samhällsviktig service, vägen har en låg ÅDT (årsdygnsmedeltrafik) och möjliga alternativa omledningsvägar finns i området. Trafikverket har normalberedskap för att stänga vägen och leda om trafiken om det skulle behövas.

Vägtrummor som byts kommer att dimensioneras för ett klimatanpassat 50-årsflöde och in- och utlopp kommer att förses med ett erosionsskydd. Detta kommer att göra vägen mindre sårbar för höga vattenflöden i de bäckar och diken som korsar vägen.

6.4.6 Markmiljö

Halterna av analyserade ämnen i jordprover är låga och bedöms inte utgöra risk för människors hälsa och miljön. Samtliga vägdikesmassor bedöms kunna återanvändas inom projektet eller i andra projekt eftersom samtliga prover uppvisar halter underskridande Naturvårdsverkets riktvärde för förorenad mark för känslig markanvändning.

6.4.7 Boendemiljö och hälsa – enskilda brunnar

I driftskedet bedöms ingen påverkan på enskilda brunnar uppstå, och därmed inga effekter och konsekvenser för boendemiljö och hälsa.

Ett fåtal enskilda dricksvattenbrunnar som ligger nära väg 836 och skulle kunna påverkas under byggtiden genom att kvalitén temporärt förändras när schaktarbeten pågår.

Vanligtvis handlar det om en påverkan på lukt och färg som försvinner efter att schaktarbeten avslutats. Ersättningsvatten ska finnas tillgängligt under byggtiden och erbjudas de fastighetsägare som upplever en påverkan på vattnets kvalitet under byggtiden.

6.4.8 Naturmiljö

På vissa delsträckor tas ingen ny mark i anspråk på grund av planerade åtgärder. På andra delsträckor tas en remsa på upp till som mest cirka 15 meter utanför det befintliga vägområdet i anspråk, se avsnitt 5.2.1. och illustrationer i handling 101T0501-101T0524. Under projekteringen har anpassningar gjorts för att så långt som möjligt undvika att ta mark i anspråk där identifierade naturvärden och skyddade arter finns. Lokaliseringen av större områden för tillfällig nyttjanderätt för etablering etc. har valts bl.a. utifrån att påverkan på naturvärden ska undvikas.

Mindre ingrepp i områden som omfattas av det generella biotopskyddet kan inte undvikas, se tabell 6.1.

Tabell 6.1. Påverkan på områden som omfattas av det generella biotopskyddet.

Objekttyp	Beskrivning	Längdmätning	Påverkan
Allé	Björk	7/940	2-3 träd kan behöva avverkas
Allé	Björk	7/960	1-2 träd kan behöva avverkas
Diken	Djup ca 2 m, bredd ca 3–5, strömmande. Utgör även Natura 2000-område	12/768	Trumbyte och vägområde för dikesrensning
Diken	Djup 2 m, bredd 4–5 m	13/044	Trumbyte och vägområde för dikesrensning
Diken	Djup 2 m, bredd 4 m	13/482	Trumbyte och vägområde för dikesrensning
Allé	Björk	13/650	1-2 träd kan behöva avverkas
Åkerholme	Trädbevuxen	13/950	Marginellt markanspråk i kanten på åkerholmen

Mindre ingrepp i områden med naturvärdesklass 2–4 kan inte undvikas då dessa finns i direkt anslutning till vägen. En remsa längs med befintlig väg på cirka 1–15 meter samt område för erosionsskydd i bäckar och diken behöver tas i anspråk inom flera områden med naturvärdesklass 2–4.

Orkidéer och höstlåsbräken kan beröras av markanspråk som inte kan undvikas då de observerats i befintliga vägdiken, se tabell 6.3.

Tabell 6.3. Eventuell påverkan på skyddade arter inom vägområdet.

Art	Skydd	Eventuell påverkan på antal bestånd	Längdmätning ca
Orkidéer (troligtvis Fläcknycklar)	Fridlysta	19	0/160, 7/795, 9/340, 9/650, 9/900, 9/920, 10/040, 10/080, 10/140–10/180, 10/780–10/790
Höstlåsbräken	Artsk.f. §8	4	3/430 – 3/460, 10/830, 15/010

Några individer av orkidéer, troligtvis till stor del av arten fläcknycklar, som är fridlysta finns inom befintligt vägområde nära asfaltskanten, och kan skadas och växtplatser förstöras vid arbetet med att rusta upp vägen. Arten fläcknycklar bedöms som så vanlig att den lokala bevarandestatusen inte kommer att påverkas. Delar av populationerna kommer att finnas kvar och växterna bedöms relativt snabbt kunna återkolonisera områdena om skyddsåtgärder med sparande av avbaningsmassor vidtas.

Höstlåsbräken är rödlistad som nära hotad (NT) eftersom den är en mindre vanlig art som hotas av igenväxning av gräsmark. Arten växer i mager och torr, gärna sandig gräsmark, exempelvis naturbetesmarker och hedar. I Överkalix kommun har arten en ganska spridd förekomst och den är rapporterad från cirka 40 platser på Artportalen. Höstlåsbräken påträffades på fyra platser vid naturvärdesinventeringen. Tre av platserna utgjordes av vägren till väg 836 och den fjärde var en gräsmatta invid bebyggelse. Ett mindre bestånd av arten i vägrenen på östra sidan av vägen i höjd med korsning med Kalixälvvägen kan komma att påverkas då en del individer riskerar att försvinna vid breddning av vägen. Påverkan gäller dock troligtvis bara cirka halva populationen. En enstaka planta av höstlåsbräken påträffades på östra sidan av vägen strax söder om Rödupp. Denna kommer troligen att påverkas då den ligger mycket nära befintlig vägbana. Två andra små populationer som påträffades växer en bit från befintlig väg och bedöms inte påverkas alls. Höstlåsbräken finns spridd i området omkring vägen och den största populationen i området kommer inte att påverkas alls av de planerade åtgärderna. Även om enstaka individer skadas bedöms bevarandestatusen på lokal nivå inte påverkas.

Om möjligt ska individer av orkidéer och höstlåsbräken märkas upp och skyddas från skador under byggtiden och dikesrensning undvikas på platsen, men det finns risk för att vissa individer inte går att skydda under byggtiden.

För att kunna bevara en rik flora med de befintliga arterna ska avbaningsmassor sparas och läggas ut i de nya vägdikena och vägslänterna. Det är viktigt att inte tillföra nya jordmassor då detta, beroende på massornas ursprung, kan innebära;

- tillförsel av näring, vilket helt kan förändra florans sammansättning och minska möjligheten för återetablering av de fridlysta arterna.
- att invasiva arter oavsiktligt får möjlighet att etablera sig på platsen genom att fröer eller andra växtdelar finns i de tillförda jordmassorna.

Massor innehållande blomsterlupin kommer att behöva schaktas och ska hanteras på ett sätt som innebär att risken för spridning minimeras.

Påverkan, effekter och konsekvenser för berört riksintresse för naturvård bedöms vara ringa då detta projekt omfattar åtgärder på en befintlig väg.

6.4.9 Kulturmiljö

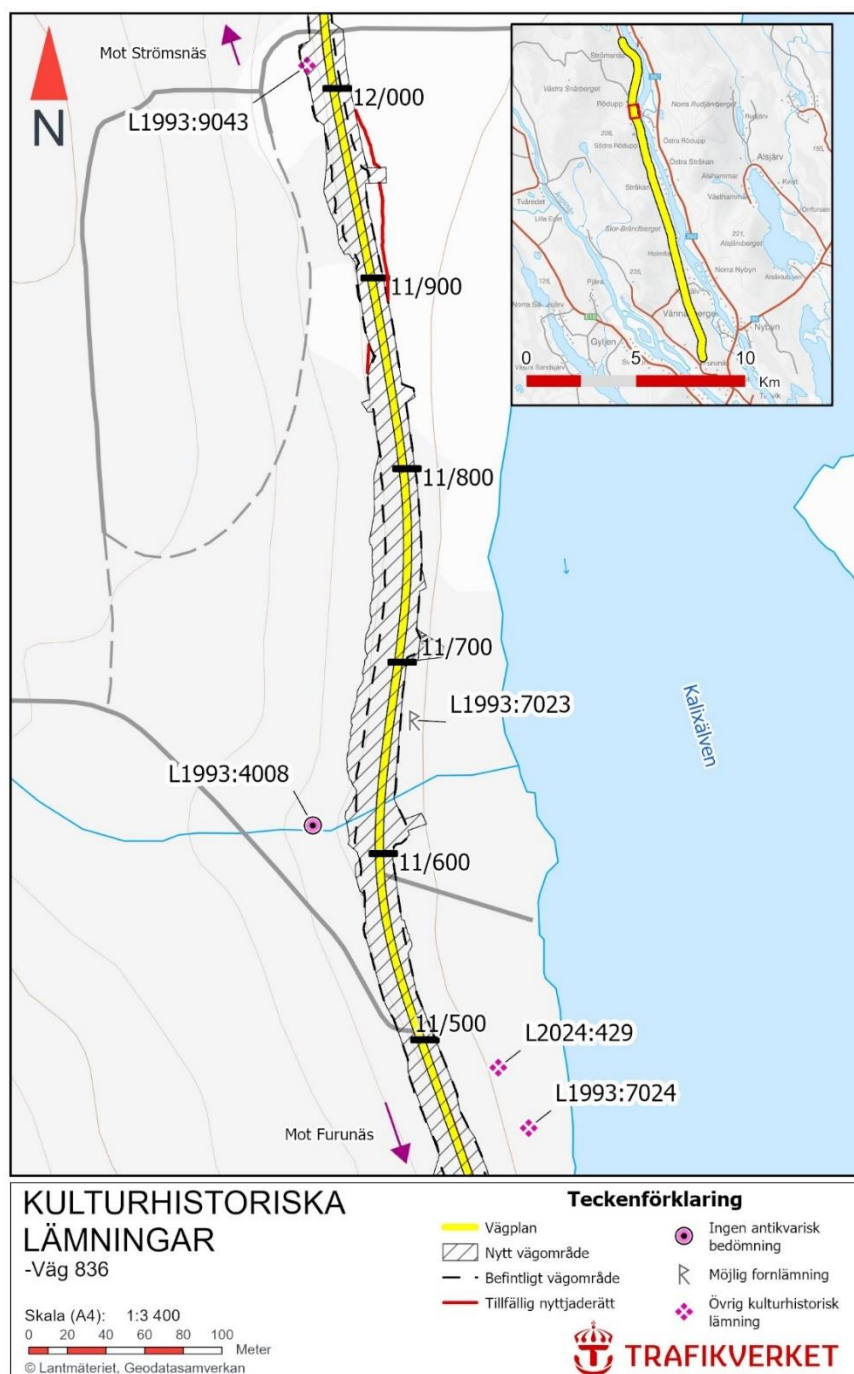
På vissa delsträckor tas ingen ny mark i anspråk på grund av planerade åtgärder. På andra delsträckor tas en remsa på upp till som mest cirka 15 meter utanför det befintliga vägområdet i anspråk, se avsnitt 5.2.1 Vägförslaget och illustrationskartor i handling 101To501-101To524. Större ytor för tillfällig nyttjanderätt är lokaliserade utanför riksintresset för kulturmiljövården.

Följande lämningar ligger i närheten av väg 836, någon meter utanför det nya vägområdet och de planerade förstärkningsåtgärderna:

- en möjlig fornlämning (sommarfähus) vid Kvarnbäcken söder om Rödupp (L1993:7023)
- en kvarnlämning utan antikvarisk bedömning (L1993:4008)

Se figur 6.1 och illustrationskarta 101To518. Lämningarna har osäker antikvarisk status och avgränsning och det innebär att det är oklart om de påverkas.

En övrig kulturhistorisk lämning (tjärdal L1993:9043) ligger inom det befintliga vägområdet och kommer att behöva tas bort då diken måste justeras för att ge vägen en bättre fungerande avvattnings. Se figur 6.1 och illustrationskarta 101To518.



Figur 6.1 Kartbilden visar de for- och kulturhistoriska lämningar som kommer att påverkas eller ligger nära aktuellt projekt och eventuellt kommer att påverkas.

När forn- och kulturhistoriska lämningar skadas eller tas bort går kulturhistoriska värden förlorade även om en undersökning kan säkerställa att de vetenskapliga värdena tas om hand. För att undvika skada på forn- och kulturhistoriska lämningar ska dessa om möjligt märkas upp och skyddas från skada genom t.ex. stängsling under byggtiden. Den osäkra avgränsningen för lämning L1993:7023 och L1993:4008 gör att det i dagsläget inte går att bedöma om de kan skyddas från skada.

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

6.5 Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

Samhällsekonomisk bedömning är inte genomförd för projektet.

6.6 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

I förekommande fall är indirekta och samverkande effekter och konsekvenser inarbetade i avsnitten 6.1–6.5 ovan.

6.7 Påverkan under byggnadstiden

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. Var dessa ytor finns längs med sträckan framgår av separata illustrationskartor, 101T0501 - 101T0524.

Under byggtiden och en tid efter färdigställandet kommer vegetation i arbetsområdet påverkas negativt av planerade åtgärder, men återetablering möjliggörs med planerade åtgärder. Krav på återställande av tillfälliga nyttjanderätter (ytor för upplag, förbiledning med mera) som endast används under byggskedet kommer att ställas på entreprenören.

Ombyggnaden kommer att leda till klimatpåverkande utsläpp från fordon och arbetsmaskiner. De material som används har även orsakat klimatpåverkande utsläpp när de producerades.

Störning under byggtiden med avseende buller, vibrationer och damning kan uppkomma, men sträckor med närboende är begränsade.

Under byggtiden kommer framkomligheten i olika omfattning att vara begränsad vissa perioder. Framkomligheten för kollektivtrafik, gående och cyklister prioriteras. Det är även viktigt att tillgängligheten och framkomligheten för räddningstjänsten beaktas under hela byggtiden i samband med eventuella avstängningar av vägen. Avstängning av delar av vägen med tillfällig omledning av trafik bedöms vara nödvändig under vissa perioder, se avsnitt 5.2.6.

Rennäringen kan störas av försämrad framkomlighet och tillgänglighet särskilt i samband med en eventuell avstängning av vägen.

6.7.1 Skadeförebyggande åtgärder

Ett miljösäkringsdokument, ”Miljösäkring plan och bygg”, påbörjas under framtagande av vägplanen. Dokumentet 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 till exempel bevattning eller annat dammbindningsmedel.
- Trafikverkets generella miljökrav vid entreprenadupphandling ska följas.
- Information ska ges till närboende och övriga berörda om pågående arbeten, inför särskilt störande moment samt vid en eventuell avstängning av vägen och omledning av trafik.
- Information och samråd med rennäringen samt räddningstjänsten innan byggstart samt under byggtiden särskilt beträffande eventuella avstängningar av vägen och omledning av trafik.
- Om okända markföroreningar påträffas ska arbetet omedelbart avbrytas och byggledning samt berörda myndigheter kontaktas.
- Grumling i vattendrag ska undvikas eller minimeras genom olika försiktighetsmått eller skyddsåtgärder.
- Förvaring av bränslen och kemikalier ska ske på ett säkert sätt.
- Beredskap för hantering av 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.

7 Samlad bedömning

Nedan görs en preliminär samlad bedömning som färdigställs efter genomfört samråd.

7.1 Överensstämmelse med de transportpolitiska målen

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Som styrhjälp mot det övergripande målet har funktionsmålet och hänsynmålet definierats.

Funktionsmålet: De planerade åtgärderna bidrar positivt till funktionsmålet genom att vägens bärighet och beläggning/slitlager förbättras vilket skapar förbättrad framkomlighet för tyngre transporter och personbilar.

Hänsynmålet: De planerade åtgärderna bidrar positivt till trafiksäkerheten längs sträckan tack vare att vägens beläggning samt avvattningen av vägen förbättras. Risken för fordonsförare att störas av ojämnheter i vägen samt att drabbas av halka och vattenplaning minskar. Vägåtgärderna har vidare tagits fram med hänsyn till den lokala natur- och kulturmiljön.

7.2 Överensstämmelse med de nationella miljökvalitetsmålen

Kompletteras efter genomfört samråd.

I detta projekt berörs främst nedanstående nationella miljökvalitetsmål:

- Levande sjöar och vattendrag - uppfylls genom att befintliga vägtrummor ersätts med nya som dimensioneras för ett framtida vattenflöde och utformas så att vandringshinder inte uppstår.
- Myllrande våtmarker – uppfylls genom att planerade vägåtgärder har utformats så närliggande våtmarksområden inte berörs.
- Levande skogar - uppfylls genom att endast mindre markanspråk görs utanför det befintliga vägområdet och för att undvika identifierade naturvärden.
- Ett rikt odlingslandskap – uppfylls genom att vägåtgärderna har anpassats så att endast mindre markanspråk görs i jordbruksmark.
- God bebyggd miljö – uppfylls genom att vägåtgärderna har anpassats för att minimera intrång i fastigheter med tomtmark och bostadshus.
- Ett rikt växt- och djurliv - uppfylls genom att endast mindre markanspråk görs utanför det befintliga vägområdet och för att undvika identifierade naturvärden.

8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

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.

8.1 Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

I projektet tillämpas miljöbalken och därtill hörande eller samverkande lagstiftning.

I miljöbalkens andra kapitel finns ett antal allmänna hänsynsregler som ska tillämpas i strävan mot en ekologiskt hållbar samhällsutveckling. Det är enligt 1 § (bevisbörderegeln) verksamhetsutövarens ansvar att visa att och hur de allmänna hänsynsreglerna följs.

I detta projekt har hänsynsreglerna beaktats genom att Trafikverkets planeringsprocess har följts och vägåtgärderna har bedömts ur miljösynpunkt. För vägbyggnadsprojekt ställer Trafikverket krav på kvalitets- och miljöstyrning och har möjlighet att ställa objektspecifika miljökrav för entreprenaden. Detta berör hänsynsreglerna i 2 § (kunskapskravet), 3 § (försiktighetsprincipen och principen om bästa möjliga teknik), 4 § (produktvalsprincipen) och 5 § (hushållnings- och kretsloppsprinciperna).

Trafikverket tillgodoser kunskapskravet (2 §) genom att ha välutbildad och kompetent personal i organisationen och genom att ställa relevanta kompetenskrav vid upphandling av konsulttjänster och entreprenader.

Hänsynsreglerna i 3, 4 och 5 §§ tillgodoses genom att Trafikverket styr projektets materialanvändning och utförande, och genomför miljöskyddsåtgärder för att undvika skada på viktiga miljöintressen.

Trafikverkets krav på kemiska produkter innebär att miljömässigt sämre alternativ kontinuerligt fasas ut när bättre alternativ finns på marknaden, vilket är i linje med miljöbalkens 4 § (produktvalsprincipen).

Hänsynsregel i 6 § (lokaliseringsprincipen) anger att platsen för en verksamhet ska väljas så att miljöpåverkan minimeras, vilket säkerställs genom Trafikverkets planeringsprocess och de samråd som genomförs med bland annat fastighetsägare och rennäringsenheten.

Miljöförhållandena på platsen har varit en faktor som beaktats när vägåtgärderna har beslutats. Trafikverket har som verksamhetsutövare att ta hänsyn till 7 § (rimlighetsavvägning) och 8 § (ansvar för skadad miljö) i sin verksamhet.

8.2 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer är ett juridiskt styrmedel som regleras i 5 kap. miljöbalken.

Idag finns fyra förordningar om miljökvalitetsnormer:

- **Föroreningar i utomhusluft (SFS 2010:477).**

Miljökvalitetsnormer för utomhusluft överskrider inte i området.

- **Fisk- och musselvatten (SFS 2001:554).**

Normerna för fisk- och musselvatten avser endast vissa utpekade vatten. Inga sjöar eller vattendrag inom aktuellt utredningsområde omfattas av förordningen.

- **Omgivningsbuller (SFS 2004:675).**

Normen är inte relevant för väg 836, eftersom den avser vägar med trafikmängd större än 3 miljoner fordon per år.

- **Vattenförekomster (SFS 2004:660).**

Föreslagna vägåtgärder innebär positiva effekter för ytvattenförekomster då trummor dimensioneras för ett framtida vattenflöde. Grundvattenförekomster bedöms inte beröras av planerade vägåtgärder.

9 Markanspråk och pågående markanvändning

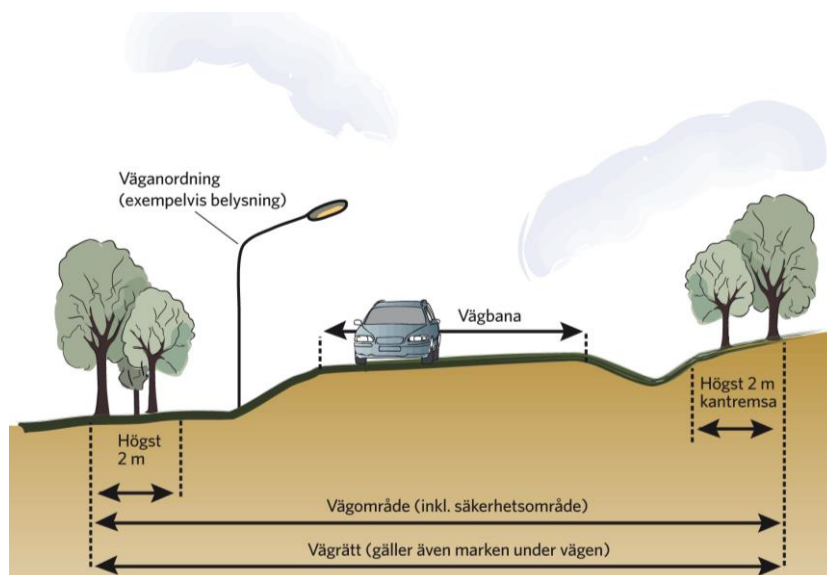
Areal fört nytt vägområde och område för tillfällig nyttjanderätt kompletteras efter genomfört samråd.

9.1 Markanspråk

9.1.1 Vägområde för allmän väg

Nytt vägområde för allmän väg markeras med "V" på plankartor och omfattar förutom själva vägen även utrymme för de väganordningar som redovisas i de tekniska utformningsförläggningarna och utrymme som behövs för drift och underhåll.

Generellt omfattar vägområdet för allmän väg, vägbana, diken eller slänt på respektive sida av vägen samt en kantremsa, se illustration i figur 9.1.



Figur 9.1. Illustration av vägområde och vägrätt.

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

Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om man inte har träffat någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada. Värdebidraget för intrånget är den dag då marken togs i anspråk.

I vägområdet ingår en säkerhetszon/ett säkerhetsområde. Området ska vara fritt från fysiska hinder i form av fasta oeftergivliga föremål. I det fall säkerhetszonen är bredare än utrymmet för vägen med dess väganordningar samt kantremsa går vägplanens vägområdesgräns vid gränsen för säkerhetszonen och ingen extra kantremsa läggs till. I

vägområdet för aktuell vägplan ingår en säkerhetszon som vanligen varierar mellan 3–13 m, se typsektioner i figurer 5.1–5.4. För att minimera markintrånget görs undantag på säkerhetszonen vid tomtmark.

En så kallad kantremsa på högst två meter kan ingå i vägområdet. I aktuell vägplan tas en kantremsa på två meter i anspråk på båda sidor om vägen i skogsmark, en meter i åkermark och noll meter i tomtmark. Kantremsan behövs för att säkerställa framtida drift och underhåll av vägen. Den ger även utrymme för bortplogad snö och bidrar i skogsmark också till bättre säkerhet då sikten gynnas.

Åtgärderna längs den aktuella vägsträckan innebär att ny mark behöver tas i anspråk. På illustrationskartor framgår befintligt och nytt vägområde. I fastighetsförteckningen, som ska tas fram i nästa skede av vägplanearbetet, anges arealer för det tillkommande vägområdet för respektive berörd fastighet, det vill säga det som ligger utanför det befintliga vägområdet för allmän väg.

Huvuddelen av det tillkommande vägområdet utgörs av skogsmark men även åkermark berörs. Vägåtgärderna har anpassats för att minimera intrång på tomtmark men trots det kommer en mindre areal tomtmark att beröras av nytt vägområde.

Tillkommande vägområde för allmän väg enligt denna vägplan omfattar ca 77 000 m².

9.1.2 Område för tillfällig nyttjanderätt

Ytor som behövs under byggtiden kan tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Det kan vara mark som behövs för etableringsytor såsom ytor för uppställning av arbetsbodar, maskiner etc. Vidare kan det mark behövas för tillfälliga upplag, ytor för att genomföra anläggningsarbeten, vattenavledning, byggtrafik, omledning av trafik och åtkomst till arbetsområdet. De tillfälliga nyttjanderätterna behövs för att kunna bedriva arbetet effektivt. Nyttjanderätten ska gälla under byggtiden fram till 3 månader efter godkänd slutbesiktning. Därefter iordningställs och återlämnas marken till fastighetsägaren.

Vägplanen omfattar en yta av totalt ca 9 000 m² som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Dessa områden markeras på illustrationskartor.

9.1.3 Särskilt beslut som tas i samband med fastställelse av vägplan

Inga särskilda beslut planeras att tas i samband med fastställelse av vägplanen.

9.1.4 Väghållningsansvar för allmänna vägar

Inom det aktuella området är Trafikverket väghållare.

9.1.5 Anslutningar till allmän väg

Stängning (spärrning) av enskilda anslutningar till allmän väg ingår inte i fastställelsebeslutet för vägplanen. Stängningen hanteras i en separat process där Trafikverket (väghållningsmyndighet) förordnar om att en anslutning ska spärras av eller ändras enligt 40 § väglagen.

Se avsnitt 5.2.2 Anslutningar till allmän väg samt markeringar på illustrationskartor för anslutningar till väg 836 som föreslås att stängas.

9.1.6 Pågående markanvändning

Längs den aktuella vägsträckan utgörs markanvändningen huvudsakligen av skogsmark och rennäring. Bitvis förekommer jordbruksmark och bebyggelse. Huvuddelen av marken längs med aktuell vägsträcka är privatägd.

Konsekvenserna för pågående markanvändning bedöms som små då markintrånget görs i direkt anslutning till befintligt vägområde och då fortsatt åtkomst till berörda fastigheter är möjlig.

Väggårdarna har anpassats för att minimera intrånget på tomtmark. Trots det kommer en mindre areal tomtmark (smala remsor) att beröras i direkt anslutning till befintligt vägområde men bedöms inte begränsa det fortsatta nyttjandet som tomtmark.

Rennäring, skogsbruk och jordbruk kommer att kunna bedrivas vidare på samma sätt som idag men med förbättrad framkomlighet och tillgänglighet till vägen.

10 Fortsatt arbete

Kompletteras efter genomfört samråd.

I avsnittet framförs viktiga frågeställningar som ska hanteras eller utredas i det fortsatta arbetet såsom eventuella behov av tillstånd och dispenser. Uppföljning samt kontroller under byggfasen som kan förutses i det här skedet av vägplanen redovisas också.

10.1 Viktiga frågeställningar

Fortsatt detaljprojektering ska göras med utgångspunkt från att framkomligheten på vägen ska beaktas.

Projektets massbalans, hantering av eventuella överskottsmassor och massor som måste tillföras är viktiga aspekter som kommer att belysas i det fortsatta arbetet.

10.2 Sakprövningar - anmälan och tillstånd

Inom projektet bedöms följande tillstånd, anmälningar eller dispenser enligt miljöbalken och kulturmiljölagen vara aktuella:

- Anmälan av vattenverksamhet ska utföras för samtliga trumbyten i vattendrag.
- Samråd enligt kulturmiljölagen 2 kap.§10 bedöms aktuellt för:
 - en möjlig fornlämning (sommarfähus) vid Kvarnbäcken söder om Rödupp (L2024:429)
 - en kvarnlämning utan antikvarisk bedömning (L1993:4008)
 - en övrig kulturhistorisk lämning (tjärdal L1993:9043)

Trafikverket bedömer 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.

Trafikverket bedömer att påverkan på orkidéer och höstlåsbräken inte påverkar bevarandestatusen på lokal nivå och att det därför inte krävs någon dispens från artskyddsbestämmelserna i enlighet med Klinthagenkriterierna.

Bestämmelserna om strandskydd och generellt biotopskydd gäller inte för vägplaner som fastställs och således behövs ingen särskild dispens för åtgärder som berör strand- och generellt biotopskyddade områden.

Åtgärder som väsentligt kan ändra naturmiljön behöver inte anmälas enligt 12 kap 6 § miljöbalken för vägplaner som fastställs.

10.3 Miljöuppföljning

Den miljöhänsyn och skyddsåtgärder som tas upp i denna vägplan eller tillkommer under projektets gång överförs till projektets bygghandling enligt Trafikverkets rutin för miljösäkring. Tillsammans med Trafikverkets generella miljökrav utgör de miljökraven som ställs i projektet. Uppföljning av dessa krav sker genom Trafikverkets byggplatsuppföljning eller entreprenörens egenkontroll, på byggmöten samt vid slutbesiktning.

11 Genomförande och finansiering

11.1 Formell hantering

Denna vägplan kommer att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar vägplanen. De sakägare som berörs kommer då att kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Vägplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 17–18 §§ väglagen (1971:948).

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs och eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för vägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Väghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Väghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort vägplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i vägplanen.

11.1.1 Kommunala planer

Vägplanen bedöms ligga i linje med Överkalix översiktsplan och den planeringsstrategi som antogs 2024.

På den avslutande delen av sträckan, mellan Strömsnäs och Storbäcken där det finns en byggnadsplan på västra sidan av vägen, tas inget nytt vägområde i anspråk för vägätgärdena. Vägplanen kommer därmed inte heller att strida mot byggnadsplanen.

11.2 Genomförande

11.2.1 Tidplan

Byggstart bedöms preliminärt kunna ske år 2027 och byggtiden bedöms vara två år.

11.3 Finansiering

Anläggningskostnaden kompletteras efter genomfört samråd.

Projektet finansieras genom medel från Trafikverkets bärighetsanslag.

12 Underlagsmaterial och källor

Länsstyrelsen Norrbotten. (2022). Torne och Kalix älvsystem SE0820430 Bevarandeplan Natura 2000-område, 2022-10-06.

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

Länsstyrelsen Norrbotten. [Rennäring | Länsstyrelsen Norrbotten](#). Hämtad 2024-12-18.

Länsstyrelserna. (2024). EBH-kartan. <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=ed0d3fde3cc9479f9688c2b2969fd38c/> Hämtad 2024-09-17.

Länsstyrelserna. [Index - Vattenarkiv](#) (lansstyrelsen.se). Hämtad 2024-08-28.

MSB, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Översvämningsportalen. <https://gisapp.msb.se/apps/oversvamningsportal/avancerade-kartor/oversvamningskartering.html>. Hämtad 2024-09-04.

Naturvårdsverket [Skyddad natur](#). Hämtad 2025-02-11.

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

Sametinget [Ängeså - Sametinget.se](#). Hämtad 2024-12-18.

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

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

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

Sweco. (2024). *PM Tjälinventering väg 836*, 2024-05-06. Uppdragsnummer 30073904.

Trafikverket. (2024). NVDB på Karta <https://nvdbpakarta.trafikverket.se/map>. Hämtad 2024-11-27.

Trafikverket. (2024). Vägtrafikflödeskartan <https://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation>. Hämtad 2024-11-27.

VISS [Vattenkartan](#). Hämtad november 2024.

Överkalix kommun. (2024). Planeringsstrategi 2024.

Överkalix kommun. (2008). Översiktsplan Överkalix 2007.

Överkalix kommun. (1982). Förslag till byggnadsplan för fritidsbebyggelse, Kängisfors 1:1, 25-P83_25.

Rapporter framtagna inom projektet (ett urval)

Nordlund Konsult AB. (2025). Naturvärdesinventering längs väg 836, sträckan Furunäs-Västra Rödupp, Överkalix kommun.

Trafikverket. (2024). Samrådsunderlag Väg 836 sträckan Furunäs-Västra Rödupp. Dokumentdatum 2024-10-17.

Trafikverket. (2025). Projekterings PM Geoteknik. Dokumentdatum 2025-03-14.

Trafikverket. (2025). Projekterings PM Avvattning. Dokumentdatum 2025-03-14.

Trafikverket, Sundsbacken 2–4, 972 42 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2–4
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket.se