

SAMRÅDSUNDERLAG

E10, Morjärv-Västra Svartbyn

Kalix och Övertorneå kommuner, Norrbottens län

Vägplan 2016-05-09



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsunderlag, Väg E10, Morjärv-Västra Svartbyn

Författare: WSP Samhällsbyggnad

Dokumentdatum: 2016-05-09

Ärendenummer: TRV 2015/19573

Objektnummer: 146326

Version: 1.0

Kontaktperson: Anders Lindmark, anders.l.lindmark@trafikverket.se

Anna Kronman, anna.kronman@trafikverket.se

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	6
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET	7
2.1. Planläggningsprocessen	7
2.2. Bakgrund	7
2.3. Ändamål och projektmål	8
2.3.1. Ändamål	8
2.3.2. Projektmål	8
2.4. Föreslagna åtgärder	9
2.5. Tidigare utredningar	10
2.6. Beskrivning av befintlig väganläggning	10
2.6.1. Vägstandard	10
2.6.2. Trafik	11
2.6.3. Kollektivtrafik	11
2.6.4. Gång- och cykeltrafik	11
2.6.5. Korsningar och anslutningar	11
2.6.6. Olycksstatistik	11
2.7. Åtgärdsvalsstudie (eller motsvarande)	12
3. AVGRÄNSNINGAR	14
3.1. Geografisk avgränsning	14
4. FÖRUTSÄTTNINGAR	15
4.1. Markanvändning	15
4.1.1. Kommunala planer	15
4.2. Boende och hälsa	15
4.2.1. Bebyggelse	15
4.2.2. Barriärer	15
4.2.3. Farligt gods	15
4.2.4. Buller och vibrationer	16
4.2.5. Luftföroreningar	16

4.3.	Byggnadstekniska förutsättningar	16
4.3.1.	Geologi	16
4.3.2.	Vegetation	17
4.3.3.	Broar	17
4.3.4.	Ledningar	17
4.3.5.	Belysning	17
4.4.	Pågående och planerade projekt	17
4.5.	Miljöförutsättningar	17
4.5.1.	Riksintressen och skyddade områden	17
4.5.2.	Naturmiljö	20
4.5.3.	Yt- och grundvatten	24
4.5.4.	Rennäring	24
4.5.5.	Rekreation och friluftsliv	24
4.5.6.	Naturresurser	24
4.5.7.	Kulturmiljö	25
4.5.8.	Landskapsbild	25
4.5.9.	Klimat	26
5.	EFFEKTER OCH DERAS TÄNKBARA BETYDELSE	28
5.1.	Väg och trafik	28
5.2.	Markanvändning och kommunal planering	28
5.3.	Skyddade områden	29
5.4.	Naturmiljö	29
5.5.	Kulturmiljö	29
5.6.	Rekreation och friluftsliv	29
5.7.	Landskap	29
5.8.	Yt- och grundvatten	30
5.9.	Boende och hälsa	30
5.10.	Barriärer	30
5.11.	Effekter under byggtiden	30
5.12.	Klimat	30
5.13.	Nationella miljö kvalitetsmål	31
5.14.	Miljö kvalitetsnormer	31

6. FORTSATT ARBETE	32
6.1. Vägplanens status	32
6.2. Viktiga frågeställningar	32
7. KÄLLOR	34
7.1. Tryckta källor och utredningar	34
7.2. Hemsidor och databaser	35

1. Sammanfattning

Den aktuella vägsträckan är en del av E10 och sträcker sig mellan korsningen väg 356/E10 i Morjärv till anslutningen av väg 795 i Västra Svartbyn. Vägsträckan är ca 23,5 km lång och ligger i Kalix och Överkalix kommuner i Norrbottens län.

Vägen tillhör det nationella stamvägnätet och utgör en av de stora transportlänkarna i de nordligaste delarna av landet. E10 förbinder norrlandskusten med Kiruna och Narvik i Norge samt Finland och norra Ryssland. Vägen fungerar även som pendlingsväg och för sjuktransporter från Norrbottens inland till Sunderby sjukhus.

Befintlig väg utgörs av tvåfältsväg utan viltstängsel. Vägen är smal utifrån rådande förhållanden och sikten är dålig på vissa delar, vilket försvårar omkörningsmöjligheterna och begränsar framkomligheten. Framkomligheten är förutom för pendling och sjuktransporter, viktig för industrin i länet och för transporter till och från Norge.

Längs den aktuella vägsträckan har ett flertal olyckor både med personbil och där vilt varit inblandat inträffat. Behovet av ombyggnad av vägen för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet är stort.

För att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten på vägen planerar Trafikverket att bygga om vägen till mötesfri landväg 2+1 med mitträcke och viltstängsel.

E10 ingår i det transeuropeiska vägnätet (TEN-T vägnätet) och utgör även riksintresse för kommunikationer. Vägen utgör också gräns för riksintresseområdet för naturmiljö och friluftsliv kring Kalixälven som även är Natura 2000-område. Samtliga biflöden som korsas av vägen ingår också i Natura 2000.

Vid Råktjärv ligger vägen i anslutning till ett naturreservat. Längre norrut skär vägen genom ett biotopskyddat område. Norr om Råktforsen finns flera fornlämningar nära vägen, bland annat boplatser med skyddsområde fram till befintlig väg. Längs vägen i övrigt finns ett antal kända fornlämningar. Överkalix äldalsbygd är av riksintresse för kulturmiljövård, ingår i Norrbottens kulturmiljöprogram samt är ett utpekat bevarandevärdt odlingslandskap.

Området är rikt på vilt.

Rennäring bedrivs av Kalix och Ängeså samebyar.

Rörligt friluftsliv i form av fiske, skoterkörning och jakt förekommer i området.

Längs sträckan finns boendemiljöer intill vägen på några ställen. Trafiken orsakar bullerstörningar för dem som bor nära vägen och påverkar också tryggheten i boendemiljön.

De planerade åtgärderna innebär att mark närmast vägen kommer att behöva tas i anspråk.

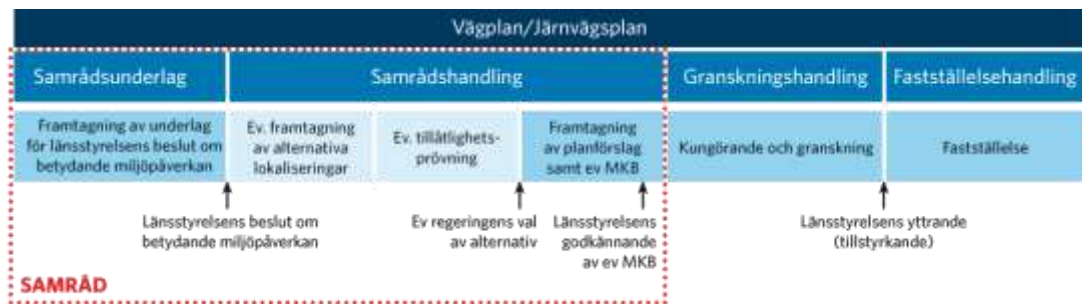
2. Beskrivning av projektet

2.1. Planläggningsprocessen

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan. Väg- eller järnvägsplanen har olika status beroende på hur långt i processen planeringen har kommit, se figur 1.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett samrådsunderlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Samrådsunderlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte.

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.



Figur 1. Planläggningsprocessen för väg- och järnvägsprojekt. Föreliggande vägplan har nu status samrådsunderlag.

2.2. Bakgrund

E10 mellan Morjärv och Västra Svartbyn ligger i Kalix och Övertorneå kommuner i Norrbottens län.

Vägen tillhör det nationella stamvägnätet och utgör en av de stora transportlänkarna i de nordligaste delarna av landet. E10 förbinder norrlandskusten med Kiruna och Narvik i Norge samt Finland och norra Ryssland. Vägen fungerar även som pendlingsväg och för sjuktransporter från Norrbottens inland till Sunderby sjukhus.

E10 ingår i det transeuropeiska vägnätet (TEN-T vägnätet).

På den aktuella sträckan är vägen smal i förhållande till rådande omgivningsförhållanden och trafiksituation. Sikten är dålig på vissa delar vilket försvårar omkörningsmöjligheterna och begränsar framkomligheten. Framkomligheten är förutom för pendling och sjuktransporter, även viktig för industrin i länet och för transporter till och från Norge.



Figur 2. Bristfällig sikt försvårar omkörningsmöjligheterna och begränsar framkomligheten.

2.3. Ändamål och projektmål

2.3.1. Ändamål

Projektet har följande ändamål:

Ändamålet med projektet är att skapa ökad trafiksäkerhet, ökad framkomlighet samt en god funktion, för samtliga trafikanter och transporter utmed sträckan.

2.3.2. Projektmål

Projektmålen är framtagna med utgångspunkt från det övergripande nationella transportpolitiska målet och dess huvudmål; funktionsmålet och hänsynsmålet.

För projektet har följande övergripande projektmål tagits fram:

- *Projektet ska vara samhällsekonomiskt effektivt* - för detta projekt innebär det att de mest samhällsekonomiskt effektiva lösningarna ska prioriteras.
- *Projektet ska vara långsiktigt hållbart* - för detta projekt innebär det att valda åtgärder ska vara effektiva ur drift- och underhållssynpunkt, valda åtgärder ska ha till målsättning att kunna minska energianvändning vid både anläggandet, skötseln och brukandet av anläggningen.
- *Felavhjälpning i färdig anläggning ska kunna ske på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt bra sätt* - för detta projekt innebär det att framtida felavhjälpning ska kunna ske kostnadseffektivt, enkelt och med minsta möjliga utsatthet för miljön och arbetsmiljön.
- *Enkla och standardiserade lösningar ska eftersträvas* - för detta projekt innebär det att valda lösningar ska vara enkla och kostnadseffektiva att anläggas och skötas.
- *Anläggningen ska utformas så att trafiksäkerheten och framkomligheten är hög* - för detta projekt innebär det att trafiksäkerheten och framkomligheten ska vara god för samtliga trafikanter och fordonsslag. Gäller alla trafikanter som vistas i närheten

av vägen, på vägen samt de som avser att passera vägen. Sträckan planeras att bli en mötesfri väg, 2+1 väg med mitträcke.

- *Anläggningen ska utformas med god funktion* - för detta projekt innebär det att sträckan ska vara ändamålsenligt anpassad för dimensionerande hastighet, trafikmängd och belastning. Här ingår att dimensionera sträckan för 100 km/h samt för en bärighetsklass om 74 ton. Anslutande vägar/gator/bruksvägar etc. ska anpassas till projektet med målet om en oförändrad funktion.
- *Antalet vilt- och ren påkörningar ska minska* - för detta projekt innebär det att vilt- och eventuellt renstängsel ska uppsättas utmed sträckan.
- *Kvaliteter för natur- och kulturmiljöer med höga värden och värden av stor betydelse för friluftslivet ska bevaras* - för detta projekt innebär det att projektet ska planeras så att störningar på befintliga kvalitéer ska minimeras och där så är ekonomiskt motiverat ska skyddsåtgärder upprättas.

2.4. Föreslagna åtgärder

För att öka trafiksäkerheten och säkerställa framkomligheten föreslår Trafikverket att E10 mellan Morjärv och Västra Svartbyn byggs om till mötesfri landsväg med mitträcke och viltstängsel. Åtgärderna innebär även att vägen justeras i plan och profil där behov finns och där det är möjligt.

Vägen dimensioneras för BK 74 (Bärighetsklass) vilket innebär att fordon med upp till 74 tons bruttovikt kan trafikera vägen.

För att förbättra trafiksäkerheten kommer anslutningar mot E10 att ses över.

Viltstängsel anläggs på hela vägsträckan vilket innebär att passager för vilt kommer att anläggas.

Mitträcke och viltstängsel anläggs även vid broarna över Grundträskån och Kälvån. Broarnas nya bredd 10,5 m anpassas till den nya vägbredden på E10.

Belysningen längs delar av sträckan är inte tillräcklig varken trafiksäkerhetsmässigt eller funktionellt och kommer att ses över och anpassas vid behov enligt gällande krav och riktlinjer.

Bäckar med vandringshinder orsakade av väganläggningen kommer att åtgärdas.

Vid vissa vattendrag kan utterpassager bli aktuella.

Befintliga hållplatser för busstrafik ses över och anpassas vid behov enligt gällande krav och riktlinjer.

Anslutningsvägarna vid den kommunala rastplatsen i Råktforsen ses över. Utformningen av rastplatsen kommer att utredas vidare i kommande skede av vägplanen.

2.5. Tidigare utredningar

För närvarande pågår en åtgärdsvalsstudie (ÅVS), för ren och vilt, E10 och Malmbanan söder om Kiruna.

En samlad effektbedömning (SEB) har tagits fram under 2015.

Under 2015 har en arkeologisk utredning, naturvärdesinventering och tjälinventering genomförts.

För den aktuella sträckan har en konsekvensbeskrivning tagits fram under hösten 2014. Där har tre olika alternativ för ombyggnad av vägen till mötesfri landsväg 2+1 väg studerats. Alternativ 1 med 40 % omkörningsbar andel, alternativ 2 med 20 % samt alternativ 3 med 30 %. Bland de alternativ som studerats har Trafikverket valt att gå vidare med alternativ 1.

Under år 2014 fastställdes separata arbetsplaner för breddningar av bro över Grundträskån och bro över Kälván. Broarna ligger längs den aktuella vägsträckan men ingår inte i projektet.

År 2013 togs en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) fram för sträckan E10 Töre-Kiruna.

År 2010 togs en förstudie fram för delen Töre-Morjärv och delen Morjärv-Överkalix.

2009 togs en arbetsplan fram i projektet för mötesseparerad landsväg med räfflad mittremsa (så kallad gles 2+1 väg). Den projektering som utfördes i arbetsplanen uppfyller inte dagens tekniska krav och riktlinjer i VGU (Vägar och gators utformning) och därför valde Trafikverket att inte gå vidare med arbetsplanen för fastställelse.

2.6. Beskrivning av befintlig väganläggning

2.6.1. Vägstandard

Befintlig väg är ca 7-8 m bred och belagd tvåfältsväg. Ett omkörningsfält för södergående trafik finns idag ca tre km norr om Morjärv i Västannäs, där är vägbredden 12,5 m.

Ca 30 % av sträckan är spärrlinjemålad.

En kommunal rastplats finns vid Räktforsen. Vid rastplatsen har Trafikverket en mast med utrustning för mätinsamling av väderdata, så kallad väderinformationssystem (VViS).

Ett flertal parkeringsfickor finns längs den aktuella vägsträckan både för norr- och södergående trafik.

I Västra Svartbyn har Trafikverket en ATK-kamera för automatisk trafiksäkerhetskontroll.

Poliskontrollplatser finns längs sträckan för både norr- och södergående trafik.

Viltstängsel saknas längs sträckan.

Längs den aktuella sträckan finns broarna över Kälvån och Grundträskån där vägen är smal, (ca 7 m) och sikten bristfällig. Dessa ingår inte i projektet utan åtgärdas i separata arbetsplaner. Planerade nya brobredder är ca 10,5 m.

2.6.2. Trafik

Den totala trafikmängden längs sträckan är ca 2350 ÅDT (årsmedeldygnstrafik), varav 480 tunga fordon (mätår 2011). I en stickprovspunkt på den aktuella sträckan har trafiken räknats till 2140 fordon totalt år 2015, varav 510 tunga fordon och ca 11-50 MC.

Skyldad hastighet är 90 km/h med undantag närmast Morjärv och Västra Svartbyn, samt en kortare sträcka vid Räkthorsen där hastigheten begränsats till 70 km/h.

2.6.3. Kollektivtrafik

Länstrafiken i Norrbotten trafikerar sträckan med ett flertal busslinjer. Hållplatser finns idag i Morjärv och Svartbyn. Det förekommer även att bussarna stannar vid så kallade informella hållplatser längs vägen, där ingen markerad hållplats finns, till exempel vid Västannäs och Räkthorsen.

2.6.4. Gång- och cykeltrafik

Vägen saknar gång- och cykelvägar och oskyddade trafikanter hänvisas till befintlig vägren. Oskyddade trafikanter förekommer främst i anslutning till Morjärv och Västannäs. Parallellvägnät saknas.

2.6.5. Korsningar och anslutningar

Längs sträckan finns ett antal korsningar och anslutningar mot E10.



Figur 3. Anslutningsvägar mot E10.

2.6.6. Olycksstatistik

Uppgifterna om trafikolyckor med personskador är hämtade från Transportstyrelsens GIS-baserade databas STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) som bygger på uppgifter lämnade av polis och sjukvård.

Under perioden 2010-01-01 – 2014-12-31 har det på sträckan mellan Morjärv (korsningen E10/väg 365) och Västra Svartbyn (korsningen E10/väg 795) sammanlagt 18 olyckor inrapporterats.

Tabell 1, Olyckor längs aktuell vägsträcka, enligt Transportstyrelsens databas STRADA

Svårhetsgrad	Antal olyckor	Antal döda/skadade personer
Dödsolyckor	2 st	5 personer
Allvarliga olyckor	-	-
Måttliga olyckor	4 st	5 personer
Lindriga olyckor	9 st	24 personer
Ej personskadeolyckor	3 st	-
Summa	18 st	34 personer

I samtliga olyckor har personbilar och/eller lastbilar varit inblandade. Den vanligaste olyckstypen var singelolyckor. Tre av olyckorna var ålgpåkörningar eller väjningsolycka p.g.a. ålg på vägen.

Åtta olyckor har inträffat under perioden november – mars, resterande tio olyckor under april – oktober. Ungefär hälften av olyckorna inträffade under mörker eller i gryning/skymning.

Oskyddade trafikanter har inte varit inblandade i någon olycka.

Under perioden 2010-01-01 – 2014-12-31 har det enligt Nationella Viltolycksrådets statistik, www.viltolycka.se, sammanlagt inträffat 33 olyckor med vilt inblandat. Ålgpåkörningar, (14 st), och renpåkörningar, (15 st), står för huvudelen av olyckorna. Tre påkörningar av rådjur och en påkörning av örn finns också registrerade.

2.7. Åtgärdsvalsstudie (eller motsvarande)

Det övergripande syftet med den pågående åtgärdsvalsstudien för ren och vilt är att ge ett bättre beslutsunderlag för planering av åtgärder på Malmbanan och E10, som tar hänsyn till rennäringens och viltets förutsättningar i området.

I de enskilda projekten genomförs samråd med berörda samebyar men det finns dock ett behov av att se över trafikens och infrastrukturens påverkan på ren och vilt i ett större perspektiv, inte enbart begränsat till enskilda projekt.

Åtgärder som genomförs inom en samebys område kan påverka andra intilliggande samebyar, vilket måste beaktas. De planerade åtgärderna ger även återverkningar på viltet i området då viltet har behov av att passera både väg och järnväg. Årstidsvandrande älgar

som regelbundet vandrar mellan sommar- och vinterområden förekommer inom området. Även stationära älgar påverkas av de föreslagna åtgärderna.

En åtgärdsvalsstudie har genomförts för sträckan E10 Töre-Kiruna. 2006-2007 genomfördes en stråkanalys för E10, i samarbete med externa aktörer och har legat till grund för åtgärdsvalsstudien. Åtgärdsvalsstudien fokuserade på de delsträckor där de största bristerna finns. Den aktuella sträckan Morjärv – Västra Svartbyn har brister i dålig plan- och profilstandard samt otrygghet för oskyddade trafikanter.

Olika alternativ för ombyggnad av vägsträckan har studerats i konsekvensbeskrivningen, se 2.5, Tidigare utredningar.

För planering av vägåtgärder studeras alternativa lösningsförslag i fyra steg enligt fyrstegsprincipen (åtgärdsanalys enligt fyrstegsprincipen, Trafikverket, Publ2002:72). Fyrstegsprincipen innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis och att åtgärder på de lägsta stegen ska prioriteras för att lösa identifierade problem.

Fyrstegsprincipen



Figur 4. Beskrivning av fyrstegsprincipen

Steg 1 – **Tänk om** handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt val av transportsätt.

Steg 2 – **Optimera** innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

Steg 3- **Bygg om** genomförs vid behov och innebär begränsade ombyggnadsåtgärder.

Steg 4 – **Bygg nytt** betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder och genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen.

För att åtgärda de brister som idag finns på den aktuella vägsträckan har åtgärder enligt steg 3 ”Bygg om – begränsade ombyggnadsåtgärder” valts.

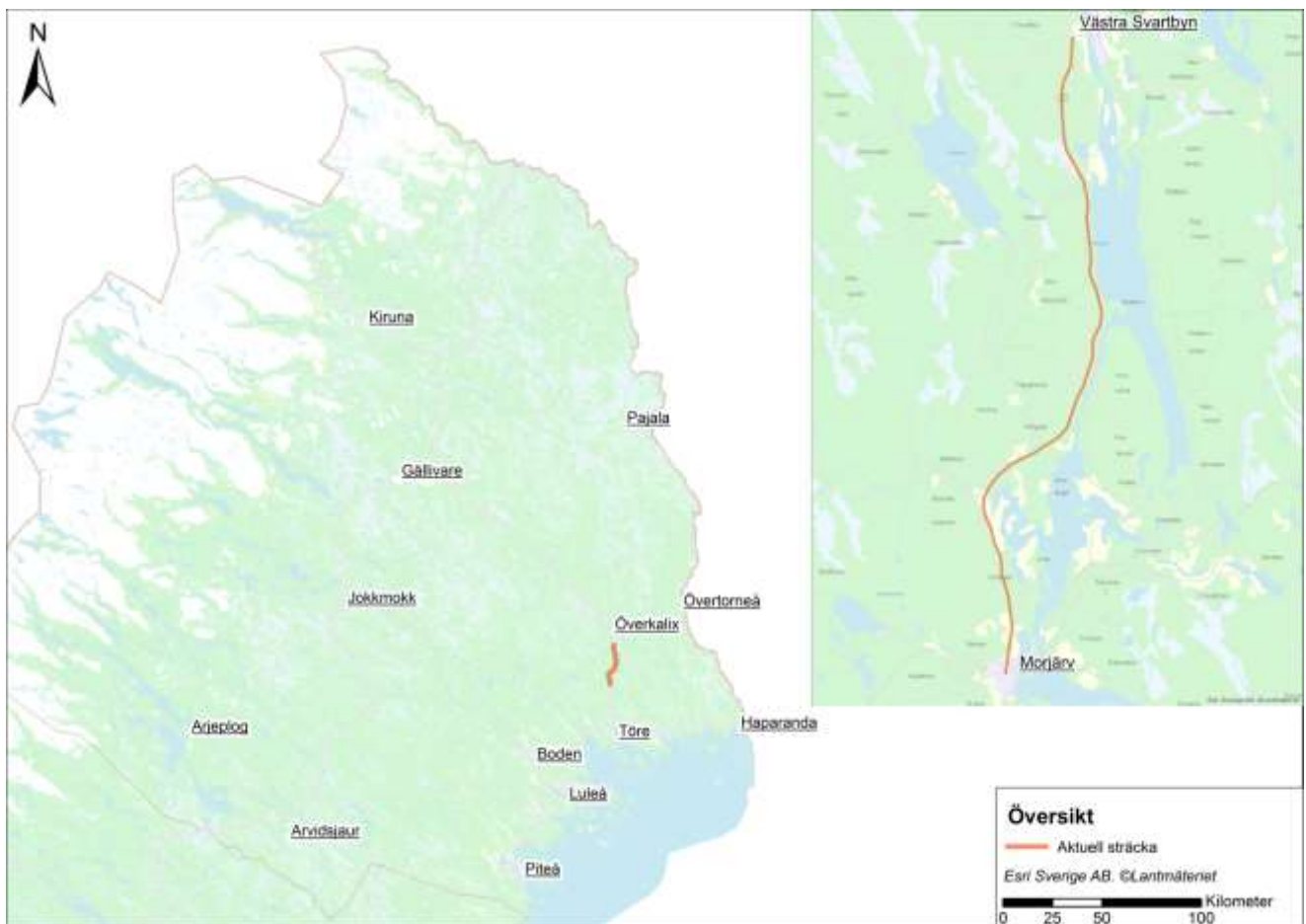
Projektmålen om en förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet bedöms inte uppnås med enbart åtgärder inom steg 1 och 2.

3. Avgränsningar

3.1. Geografisk avgränsning

Vägplanen omfattar en sträcka av ca 23,5 km mellan Morjärv och Västra Svartbyn i Kalix och Övertorneå kommuner, Norrbottens län. Vägsträckans avgränsning framgår av Figur 1, nedan. Med hänvisning till de planerade åtgärdernas omfattning och art bedöms omgivningspåverkan och samrådsunderlagets geografiska avgränsning i huvudsak till vägens närområde, utredningsområdet.

Påverkan kan även komma att beröra ett större influensområde.



Figur 5. Översiktskarta, E10 Morjärv-Västra Svartbyn

4. Förutsättningar

4.1. Markanvändning

4.1.1. Kommunala planer

Projektet berörs av översiktplaner för Kalix och Överkalix kommuner.

Kalix kommuns översiktsplan antogs av kommunfullmäktige 2009-10-12. Beslutet har vunnit laga kraft 2009-11-17.

I kommunens vision anges bland annat att Kalix ska vara en attraktiv kommun att leva, besöka och verka i för människor och företag. Kommunen ska vidare ha ett tillväxtfrämjande utbildnings- och näringslivsklimat med välutvecklad infrastruktur.

I översiktsplanen är Morjärv utpekad som bebyggelseområde för kommunens övriga tätorter. Morjärvsträsket är bevarandeområde med hänsyn till natur, kultur och friluftsliv.

Överkalix kommuns översiktsplan antogs av kommunfullmäktige 2008-02-25. I den gällande översiktsplanen pekas b.l.a. Kangis-Svartbyn ut som ett förtätningsområde. Det övergripande målet för Överkalix kommun finns formulerat i gällande översiktsplan, 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.

För den aktuella sträckan berörs stadsplan vid Morjärv. Vid korsningen i Västra Svartbyn finns byggnadsplan.

Inga detaljplaner finns för berörda områden.

4.2. Boende och hälsa

4.2.1. Bebyggelse

Bebyggelsen är glest spridd längs hela sträckan med mindre förtätningar närmast Morjärv, Västannäs och Västra Svartbyn. I Morjärv bor ca 200 personer (år 2010) varav huvuddelen söder om aktuell sträcka. I Svartbyn bor ca 280 personer (år 2010) men huvuddelen bor på östra sidan av Kalixälven.

Några av bostadsfastigheterna längs den aktuella vägsträckan ligger nära det befintliga vägområdet.

4.2.2. Barriärer

Befintlig väg utgör idag en barriär för närboende på grund av stor andel tung trafik och hög hastighet. Det finns inga gång- och cykelvägar eller passager som underlättar framkomligheten för oskyddade trafikanter. Särskilt vintertid upplevs vägen som smal och mycket osäker att färdas på.

4.2.3. Farligt gods

E10 är rekommenderad väg för farligt gods.

4.2.4. Buller och vibrationer

Hur mycket det bullrar dvs. bulleremissionerna från trafiken beror på hur vägen är utformad, vilka typer av fordon som trafikerar vägen, trafikmängd och hastighet. Hur buller sprids beror bland annat på omgivning, markslag, topografi, väder och vind. Avståndet till vägen spelar också stor roll.

Riksdagen har angett riktvärden för buller vid ny eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur:

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

Trafikverket har beslutat att ombyggnaden av E10 ska räknas som väsentlig ombyggnad och att riktvärden enligt ovan ska gälla.

Tidigare genomförda bullerberäkningar och bedömningar visar att ett 30-tal bostadsfastigheter längs sträckan har ljudnivåer som överstiger riktvärden för vägtrafikbuller.

Vibrationer kan uppkomma av fordonstrafik och hur långt de fortplantas beror på en rad faktorer. Vibrationerna blir som kraftigast då tung trafik passerar över lösa jordar medan de är mycket lägre vid morän.

Merparten av fastigheterna i anslutning till vägen bedöms vara på fast mark varför påverkan av störande vibrationer bedöms vara av mindre omfattning.

4.2.5. Luftföroreningar

Luftföroreningar är sådana ämnen och föroreningar som är skadliga för människors hälsa, djur och växter samt kulturvärden.

För att skydda människor och miljö från att utsättas för höga luftföroreningsnivåer har miljö kvalitetsnormer (MKN) för luft tagits fram. Miljö kvalitetsnormerna för luft regleras i luftkvalitetsförordningen (2010:477).

Den i sammanhanget begränsade trafikmängden i kombination med landsbygdsförhållanden och i övrigt ingen industriverksamhet som alstrar utsläpp till luft bedöms halten av luftföroreningar längs sträckan vara låga och inte överstiga gällande miljö kvalitetsnormsvärden.

4.3. Byggnadstekniska förutsättningar

4.3.1. Geologi

Längs den aktuella sträckan är morän dominerande. I början av sträckan finns partier med silt- och lersediment. På några ställen har sulfidjord hittats. Postglaciala sand- och grusavlagringar förekommer också. Ytligt berg kan finnas på sträckan men har inte påträffats vid tidigare geotekniska fältundersökningar.

Tidigare provtagningar (2004) har visat att stenkolstjära finns i beläggningen. Hantering av stenkolstjära sker enligt Vägverkets publikation 2004:90, Hantering av tjärhaltiga beläggningar.

4.3.2. Vegetation

Området domineras av barrskog. På de långa, stundtals branta, moräntäckta sluttningarna längs vägen trivs gran. Där marken är mera stenig och mager växer tallskog.

4.3.3. Broar

Längs sträckan finns broarna över Grundträskån och Kälvån. Dessa omfattas inte av projektet utan åtgärdas i separata arbetsplaner. Se även 4.4, Pågående och planerade projekt.

4.3.4. Ledningar

Längs den aktuella vägsträckan finns ett antal olika ledningar. Luft- och markförlagda el- och teleledning, korsar och löper längs vägområdet, belysningsstolpar samt ledningar för vatten, dag- och spillvatten finns inom berört område.

Samtliga ledningar bör samordnas för en bättre analys av vilka ledningar som eventuellt berörs av det kommande arbetet.

4.3.5. Belysning

Vägen är idag sparsamt upplyst och belysning finns punktvis. Hantering av befintlig belysning kommer att ske i kommande skede av vägplanen.

4.4. Pågående och planerade projekt

Vägsträckan passerar broarna över Grundträskån och Kälvån. För dessa finns framtagna arbetsplaner som kräver samordning med projektet. Se även 4.3.4, Broar.

Längre norrut längs E10 pågår ett flertal andra projekt, både med bärighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

4.5. Miljöförutsättningar

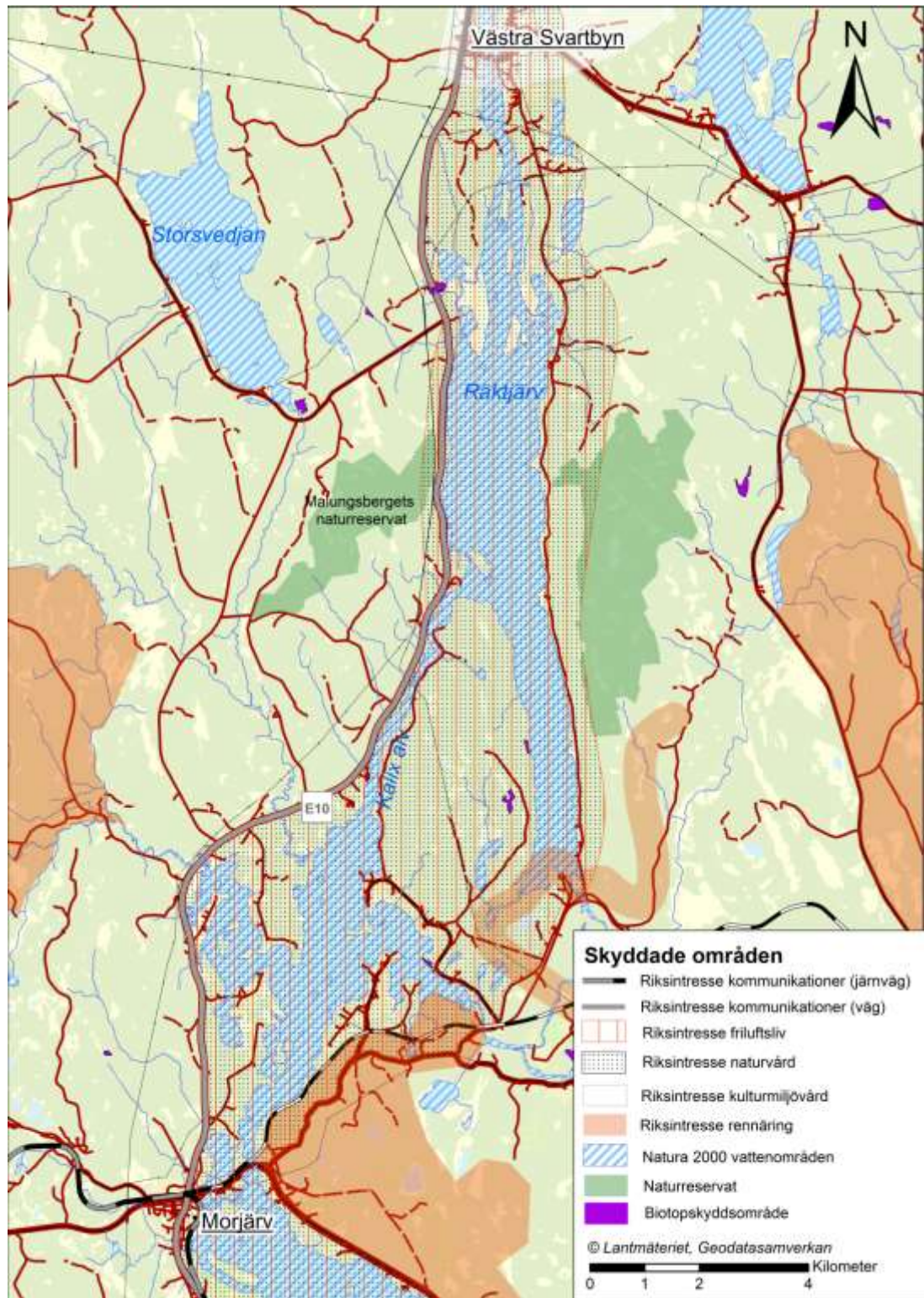
4.5.1. Riksintressen och skyddade områden

I området finns följande skyddade områden enligt miljöbalken:

- Kalixälven är Natura 2000-område (SCI), 7 kap 28-29§§, riksintresse enligt miljöbalken 4 kap, 1 och 8§§. Bevarandeplan, Natura 2000 Torne och Kalix älvsystem SE0820430. Även samtliga biflöden till Kalixälven som E10 passerar ingår i Natura 2000.
- Kalixälven - riksintresse för naturvård och friluftsliv, 3 kap 6§.
- Malungsbergets naturreservat, 7 kap 4 §.
- Ett biotopskyddsområde ca 5 km söder om Västra Svartbyn omfattar en bäckmiljö med höga naturvärden, 7 kap 11 §.

- Överkalix älvdalsbygd är av riksintresse för kulturmiljövård, 3 kap 6§.
- E10 är av riksintresse för kommunikationer, 3 kap 8§ och utpekad TEN-T.
- Haparandabanan är av riksintresse för kommunikationer, 3 kap 8§ och utpekad TEN-T.
- Riksintresse rennäring, 3 kap 5§, (finns i området men inga utpekade områden berörs av E10).
- Kalixälven av riksintresse för yrkesfiske, 3 kap 5§.

Det finns inga kända objekt eller områden som omfattas av generellt biotopskydd enligt 7 kap 11 § miljöbalken och förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m.



Figur 6. Skyddade områden

4.5.2. Naturmiljö

Kalixälven är en nationalälv och av riksintresse för naturvården och friluftsliv. Älven hör till Europas största oreglerade vattendrag och är undantagen från vattenkraftsutbyggnad. Även älvdalen, med rik flora och fauna, är av riksintresse. Älvdalen utgör ofta flygstråk för flyttfåglar till häckningsplatser. Utter finns i området.

För att skydda natur, vilda djur och växter har EU skapat ett nätverk, Natura 2000. Torne och Kalix älvsystem, är områden av gemenskapsintresse enligt habitatdirektivet. Torne- och Kalix älvsystem består av mer eller mindre naturliga älvar och åar med relativt klart vatten. Utpekade arter är flodpärlmussla, grön flodtrollslända, lax, stensimpa, utter och venhavre. På sträckan mellan Morjärv och Svartbyn beskrivs den utpekade naturtypen Kalixälv som ”Naturliga större vattendrag av fennoskandisk typ”.

Längs sträckan finns Malungsbergets naturreservat. Malungsberget är ett av de finaste naturskogsområdena i kustregionen. Malungsberget består av tre bergstoppar som kännetecknas av vidsträckta hållmarker och klapperstensfält som omges av urskogsartad tallskog. Här finns gott om riktigt gamla tallar med ett flertal träd som är äldre än 450 år. Den östra toppen som är den högsta når 215 meter över havet. Toppen störtar i öster brant ner mot älven och väg E10 som går strax nedanför. Syftet med reservatet är att bevara områdets höga naturskogsvärden och opåverkade karaktär. Naturreservatets gräns utgörs av kraftledningsgata på vägens västra sida på ett avstånd som närmast på ca 70 m.

Ett biotopskyddsområde ligger ca 5 km söder om Västra Svartbyn och omfattar en bäckmiljö med höga naturvärden.

Under sommaren 2015 har en naturvärdesinventering längs sträckan genomförts. Den naturtyp/vegetationstyp som har flest utpekade naturvärden i inventeringsområdet är bäckmiljöer med omgivande skog som dels består av örtrik barrskog men i vissa fall av sumpskogsartad skog. De flesta naturvärdesobjekten är små och finns i området kring Västannäs och i området kring Malungsberget och norrut. Det inventerade naturvärdesobjektet med högsta naturvärde, bäck med äldre granskog, sammanfaller med av Skogsstyrelsen utpekat naturvärde. Naturvärdesobjekten med höga värden sammanfaller med sträcka som är utpekad som artrika vägkanter vid Lillberget, biotopskyddsområde och nyckelbiotop vid Södra Mölnviksbäcken samt Kallmyrbäcken. Under sommaren 2015 gjordes även en inventering som omfattade samtliga bäckar och diken som vägen passerar. Bäckarna som bedöms ha ett naturligt ursprung är Hedbäcken, Gungsbäcken, Lomtjärnsbäcken, Trångåbäcken, bäck från Krokformyran, bäck S. Krokforsen, bäck N. Krokforsen, Linjemyrbäcken, Bäckvarnbäcken, Södra Mölnviksbäcken, Kallmyrbäcken och Bredängsbäcken. Samtliga vattendrag omfattas av skydd enligt Natura 2000.

Under inventeringen har inga flodpärlmusslor återfunnits. Flertalet inventerade objekt utgörs av mycket små bäckar med begränsat vattenflöde och en kraftig terränglutning som gör de mindre lämpliga för en fiskfauna. De flesta bäckar har även sitt ursprung från myrområden utan någon naturlig källsjö eller vattensamling.

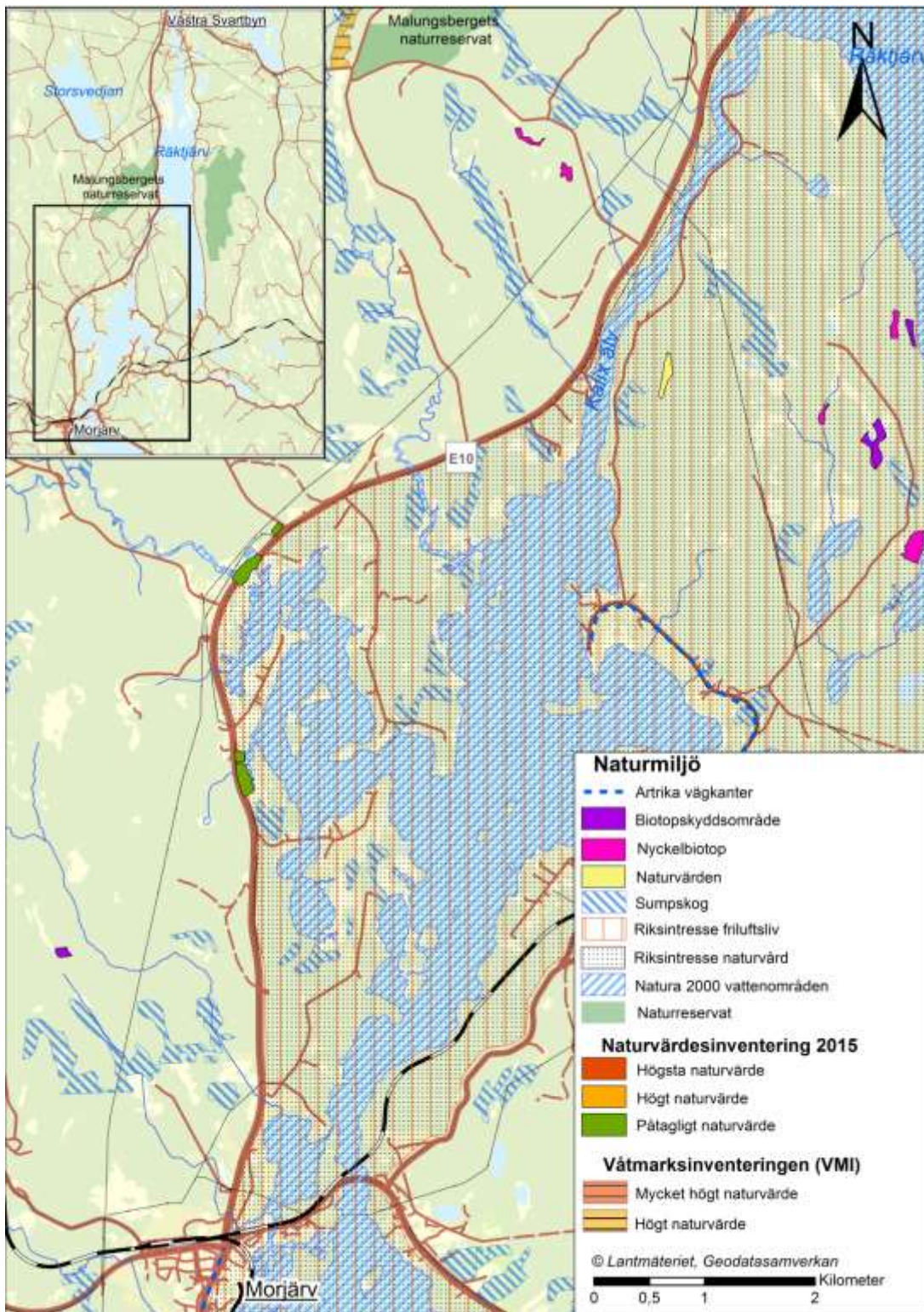
Längs sträckan passerar vägen inga sjöar men Råktjärv och Morjärvsträsket som ingår i Kalixälvens vattensystem finns på vägens östra sida.

Arter som är fridlysta enligt artskyddsförordningens samt rödlistade arter utifrån den Svenska rödlistan 2015 har inventerats. Revlumner är allmänt spridd i fuktigare miljöer på större delen av sträckan, även utanför naturvärdesobjekten. Plattlumner påträffas i torrare miljöer (tallhedar, vägdiken) i spridda kolonier. Lumnerarterna är allmänna och spridningen omfattande inom inventerade området. En ca 1 km lång sträcka som går på östra sidan om Lillberget är utpekad som artrik väggkant i Trafikverkets inventeringar. Jungfru Marie nycklar samt nattviol har observerats. Båda arterna tillhör orkidésläktet och är därmed fridlysta.

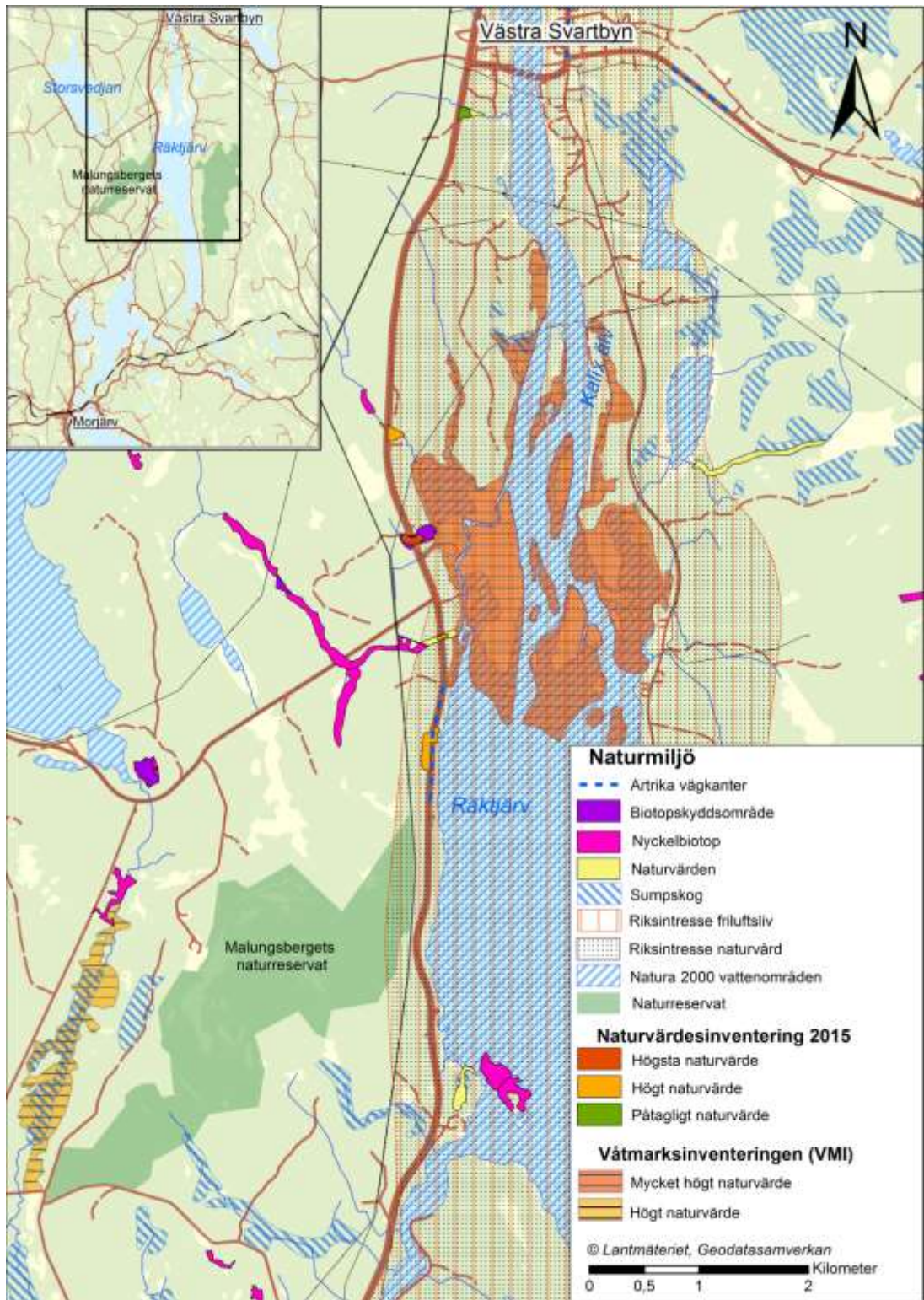
Skogsstyrelsen har identifierat en nyckelbiotop, naturlig skogsbäck, som ligger inom inventeringsområdet. Skogsstyrelsen har även identifierat två naturvärden, bäckmiljöer, som ligger längs den inventerade sträckan. Skogsstyrelsen har också identifierat flera sumpskogar, barr- och lövsumpskogar.

I Länsstyrelsens våtmarksinventering (VMI) finns ett våtmarksobjekt med högsta naturvärde (klass 1) upptaget på vägens östra sida, Råktjärvsdeltat. På vägens västra sida vid Råktjärv finns ytterligare ett våtmarksobjekt, Degermyran, med vissa naturvärden (klass 3). Inga myrskyddsobjekt finns inom utredningsområdet.

Längs sträckan finns inga utpekade ängs- och hagmarker i Jordbruksverkets inventering. För bevarandevärd odlingslandskap se avsnitt 4.5.7, Kulturmiljö.



Figur 7. Naturmiljöintressen



Figur 8. Naturmiljöintressen forts.

4.5.3. Yt- och grundvatten

Den aktuella vägsträckan passerar vattendragen Grundträskån och Kälván. Inga sjöar passerar men öster om E10 finns Råktjärv och Morjärvsträsket som ingår i Kalixälvens vattensystem.

Samtliga sjöar och vattendrag omfattas av strandskyddsbestämmelser.

Grundträskån, Kälván, Kalixälven, Råktjärv och Morjärvsträsket omfattas av miljö kvalitetsnormer för vattenförekomster. Inga grundvattenförekomster längs sträckan omfattas av miljö kvalitetsnormer men i Morjärv, söder om aktuell vägsträcka finns en klassad grundvattenförekomst. För vidare information om respektive vattenförekomst se Vatteninformationssystem Sverige, VISS, <http://www.viss.lansstyrelsen.se>.

I Morjärv finns en grundvattentäkt som utgörs av Morjärvsåsen som försörjer stora delar av Kalix kommun. För vattentäkten finns inget fastställt vattenskyddsområde.

Vidare finns ett flertal enskilda brunnar längs vägen.

4.5.4. Rennäring

Mellan Morjärv och Västra Svartbyn finns inga riksintresseområden som sträcker sig över E10. Ett riksintresseområde, kärnområde Grundträskån, finns på ett avstånd av ca 1.5 km väster om vägen. Området sträcker sig mellan Västannäs i syd-öst och Risbergsmyrans i norr och efter Grundträskån. Området nyttjas under sommarhalvåret som vår-, sommar- och höstbetesland. Området är ett viktigt kalvningsland samt kalvmärkningsplats. Betsmöjligheterna varierar från goda till mycket goda såväl sommar som vinterbete, med dominans av sommarbetestyper.

Inom utredningsområdet verkar framförallt Kalix sameby, men på delen mellan Råktjärv och Västra Svartbyn verkar även Ängeså sameby. Både Ängeså sameby och Kalix sameby är koncessionssamebyar.

Under sommarhalvåret måste renarna uppehålla sig norr om järnvägen Morjärv-Haparanda. Under vintern flyttar renarna mot kusten där tillgången till vinterbete är större.

På sträckan mellan Morjärv och Västra Svartbyn finns inga flyttleder eller andra särskilt utpekade strategiska områden som berör E10.

4.5.5. Rekreation och friluftsliv

Kalix älv är av riksintresse för friluftslivet. Området i övrigt kring vägen nyttjas för rekreation, bärplockning, jakt och fiske.

Skotertrafik förekommer i området. Ingen skyltad skoterled korsar E10 längs den aktuella vägsträckan.

En kommunal rastplats med grillplats och informationstavla finns vid Råktforsen med fina utblickar över Kalix älv.

4.5.6. Naturresurser

I området förekommer jord- och skogsbruk.

4.5.7. Kulturmiljö

Överkalix älvdalsbygd utgör riksintresse för kulturmiljövården. Området tangerar aktuellt utredningsområde och sträcker sig från Svartbyn förbi Grelsbyn och norrut.

Överkalix älvdalsbygd ingår i Länsstyrelsens kulturmiljöprogram och är ett bevarandevärt odlingslandskap, klass 1, Övre Kalix äldal. Bevarandeområdet sträcker sig från Råktjärv till Jokkfall. Svartbyn är en gammal odlingsby med levande hävd. Markerna är bördiga och delvis gödslade av älvsediment.

Det finns ett flertal kultur- och fornlämningar i form av boplatsgropar, bebyggelse, vallar och gravar i nära anslutning till E10. Under 2015 har en arkeologisk förundersökning och en arkeologisk utredning utförts på sträckan mellan Morjärv och Svartbyn. På sträckan mellan Morjärv och Råktforsen finns inga kända lämningar nära vägen. Vid Råktforsen finns ett flertal kända forn- och övriga kulturhistoriska lämningar. Exempel på lämningar är kokgropar, tjärdalar, boplatser, fångstgropar, härdar och skärvförekomst.

Länsstyrelsen har utfärdat ett villkorsområde för en av fornlämningarna (boplat) vilket innebär att tillstånd måste sökas för ingrepp i fornlämning om verksamhet planeras i detta område.

Broarna över Kälván och Grundträskån är utpekade klass 3 objekt vilket innebär att de har ett visst kulturhistoriskt värde. Till denna klass hör de representanter för de vanligaste brotyperna som saknar förstärkande värden. Breddning av broarna i befintligt läge pågår i ett separat projekt.

På sträckan mellan Morjärv och Västra Svartbyn finns inga utpekade kulturhistoriskt värdefulla vägmiljöer eller objekt.

4.5.8. Landskapsbild

Landskapstypen består av en storskalig bergkullterräng, så kallad Norrlandsterräng, som karaktäriseras av en större relief i landskapet, med dalar som är markant nedskurna och berg som når 200–300 meter över havet. Höjderna sluter sig norrut till sammanhängande vidsträckta höjdområden. På de långa, stundtals branta, moräntäckta sluttningarna längs vägen trivs gran. Där marken är mera stenig och mager växer tallskog. Barrskogen dominerar området.

Delen mellan Morjärv och Västannäs intill Morjärvsträsket formar en delvis helt egen landskapsbild. Platsen är ett bäcken i det stora landskapet. Här har sedimentjordarna odlats och vackra boställen kantar sjön. Vägsträckningen genom det lågparti som Morjärvsträsk utgör går nära vattnet, men vatten och gårdar skymtar endast genom de igenväxande markerna.

Sträckan Västannäs–Svartbyn bjuder på ett landskap med stora landskapsbildsmässiga värden. Den hylla där vägen går fram följer bergssluttningarna i böljande horisontella och stigande kurvor. Vägen följer en tydlig huvudstruktur i landskapet och har vattenkontakt längs Kalix älv. Vid sträckans slut i Västra Svartbyn skymtar det kulturlandskap med odlingsmarker och bebyggelse längs älven som fortsätter i äldalen norrut.

Vägens linjeföring upplevs som anpassad till det landskap som den passerar. Landskapet som helhet är ett omväxlande skogslandskap och topografin samt närheten till Kalixälven är kvaliteter som bidrar till en god trafikantupplevelse. De landskapselement som drar ner helhetsintrycket är de hyggen som förekommer intill vägen. Där sådana finns i dag skapas inga mervärden i form av utblickar. Vägrummet är smalt på de flesta håll där vägen går genom skog, skogen börjar tätt intill vägen. Detta tillsammans med den smala körbanan gör att vägen rent visuellt upplevs som småskalig. Hastigheten 90 km/h och en hög andel tung trafik medför däremot att den smala vägen kan kännas underdimensionerad och otrygg, detta gäller särskilt de kurviga delarna. Där (det upplevda) vägområdet är brett beror det på parallella ledningsgator, som inte tillför några estetiska kvaliteter. Generellt ger de spridda bostadshusen längs vägen ett positivt tillskott till miljön, genom att tillföra variation och ofta omges av vårdad närmiljö

4.5.9. Klimat

I Sverige finns ett nationellt miljö kvalitetsmål, Begränsad klimatpåverkan, antaget av riksdagen, se avsnitt 5.13 Nationella miljö kvalitetsmål.

Transportsystemet använder energi och påverkar klimatet dels genom utsläpp från trafik och dels genom utsläpp från byggande, drift och underhåll av infrastruktur.

I Sverige har transportsektorns utsläpp av koldioxid och andra klimatpåverkande gaser minskat sedan 2007 men ökar nu igen. Utsläppen från inrikestransporter domineras helt av vägtrafiken och personbilarna står för majoriteten av vägtrafikens utsläpp. Enligt Länsstyrelsen i Norrbotten så är utsläppen från transportsektorn i stort sett oförändrade i Norrbotten sedan år 1990.

För att nå klimatmålet och göra transportsektorn mindre beroende av fossila bränslen krävs en utveckling mot ett mer transportsnålt samhälle.



Figur 9. Kulturmiljöintressen

5. Effekter och deras tänkbara betydelse

Planerade åtgärder berör vissa områden med höga natur- och kulturvärden. För att minimera intrånget och motverka negativa effekter i dessa skyddsvärda miljöer är det viktigt att anpassa projektet till kringliggande miljö. Intrång kan sannolikt undvikas eller bli mycket litet samtidigt som projektets mål och syfte uppfylls.

Områdets sammantagna naturvärden medför att hänsyn behöver tas kring utformningen av åtgärder längs den aktuella sträckan för att på så sätt minimera intrånget i känsliga miljöer.

Nedan redovisas en preliminär bedömning av tänkbara miljöeffekter från projekten som underlag för Länsstyrelsens beslut om projektets miljöpåverkan. En djupare analys av miljöpåverkan och tänkbara miljöeffekter kommer att göras senare i planläggningsprocessen i samband med att en miljöbeskrivning eller miljökonsekvensbeskrivning upprättas.

5.1. Väg och trafik

Idag har den aktuella sträckan av E10 problem med trafiksäkerhet och framkomlighet. De tänkta åtgärderna och ombyggnationerna bidrar till att trafiksäkerheten och framkomligheten förbättras. Framkomligheten innebär även en utvecklingsmöjlighet som gynnar näringslivet både lokalt, regional och nationellt.

Närliggande vägar uppfyller inte tillräcklig standard för att fungera som omledningsvägar för trafiken på E10 vid en eventuell olycka med farligt gods. Alternativa omledningsvägar väster om E10 saknas helt.

Med de räknade vägtrafikflödena från år 2015 har en trafikprognos för år 2040 kunnat beräknas med tillhandahållna trafikuppräkningsstal för personbilar och tung trafik. Det uppräkningsstal för personbilstrafik, som gäller för den aktuella sträckan motsvarar en ökning med ca 19 st fordon/år. Totalt handlar det om en ökning med 475 fordon av personbilstyp till år 2040.

För tung trafik motsvarar detta en ökning med ca 9 fordon/år. Totalt handlar det om en ökning med ca 225 tunga fordon till år 2040.

5.2. Markanvändning och kommunal planering

Eftersom åtgärderna planeras på eller i anslutning till befintlig väg bedöms i det här skedet att markanvändningen i området eller kommunal planering inte påverkas av projektet.

Bedrivande av rennärning kan komma att påverkas då anläggandet av mitträcke och viltstängsel förändrar renars rörelsemönster och möjligheten att korsna vägen. Anläggandet av viltstängsel innebär att ren- och viltpåkörningar minskar.

Bedrivande av jord- och skogsbruk bedöms inte i någon avgörande mening försvåras av planerade åtgärder eftersom jordbruksmark i mycket liten omfattning bedöms tas i anspråk. Markanspråket kommer att i direkt anslutning till befintlig väg. Eventuell stängning eller flytt av in-/utfarter kan innebära förändrade körmönster för att ta sig till jord- och skogsbruk.

5.3. Skyddade områden

Vid breddning av vägen kan vissa skyddsvärda områden påverkas. Någon påtaglig skada på riksintressen i området bedöms inte uppstå då åtgärder begränsas till befintlig väg eller dess absoluta närområde. Planerade åtgärder bedöms inte heller på ett betydande sätt påverka miljön för de i Natura 2000 nätverket utpekade naturtyperna eller arterna som förekommer i området med anledning av det eventuella intrångets omfattning samt förväntade effekters varaktighet.

För beskrivning av effekter se avsnitten 5.4 Naturmiljö, 5.5 Kulturmiljö samt 5.6 Rekreation och friluftsliv. Påverkan, effekter och konsekvenser för riksintressen och Natura 2000-områden kommer att utredas vidare i den fortsatta planläggningen.

5.4. Naturmiljö

Där vägen breddas kommer mark att behöva tas i anspråk vilket innebär intrång i naturmiljön. Påverkan, effekter och konsekvenser på särskilt känsliga eller skyddsvärda miljöer och arter kommer att utredas vidare i den fortsatta planläggningen. Förslag på skyddsåtgärder kommer att tas fram så att påverkan på känsliga miljöer kan undvikas eller minimeras. Påverkan på vattendrag som ingår Kalixälvens Natura 2000-område kommer att studeras vidare.

I detta skede bedöms inte Malungsbergets naturreservat beröras av planerade åtgärder. Kalixälvens riksintresseområde för naturvård bedöms inte påverkas negativt av planerade vägåtgärder.

5.5. Kulturmiljö

Vägen utformas så att påverkan på lämningar i största möjliga mån kan undvikas. Om vägåtgärderna ändå påverkar fornlämningar eller villkorsområde för fornlämning utfärdat av Länsstyrelsen innebär detta att tillstånd för ingrepp i fornlämning måste sökas. Riksintresse för kulturmiljön bedöms inte påverkas negativt av planerade vägåtgärder.

5.6. Rekreation och friluftsliv

Planerade åtgärder bedöms inte påverka värdena som är direkt kopplade till Kalixälven och som ligger till grund för utpekandet av riksintresse friluftsliv. E10 utgör, med några mindre undantag, gräns för riksintresseområdet.

5.7. Landskap

Vägrummet kommer att upplevas större då breddning av vägen görs. Mitträcke skapar en tydlig indelning av vägrummet. Den befintliga vägen följs dock till största delen och vägens placering i landskapet förändras mycket lite.

Sidoområdesåtgärder kommer att få olika konsekvenser för landskapsbilden beroende på vad som görs. Röjning av sidoområdet medför ett generellt bredare vägområde, som gör att vägens skala ökar, men kan bidra till att skapa utblickar som är positivt. Att sätta räcke bibehåller det smala vägrummet men bildar en ”vägg” längs vägen. Konsekvenserna för landskapsbilden ur ett helhetsperspektiv blir små.

5.8. Yt- och grundvatten

Inga grundvattensänkningar bedöms bli aktuellt i projektet. Befintliga nivåer i diken kommer generellt att behållas och dikenas funktion förbättras främst genom rensning.

Där vägen breddas anläggs nya vägdiken.

Det kommer att bli aktuellt med upprustning av vägtrummor efter sträckan. Vidare inventeringar kommer att visa vilka vattendrag och diken som kan bli berörda av åtgärderna. Även in- och utloppsdikeyn inventeras. Bäcker med vandringshinder orsakade av väganläggningen kommer att åtgärdas.

Grundvattentäkten och den grundvattenförande åsen i Morjärv ligger utanför området kring den aktuella vägsträckan och bedöms inte påverkas av åtgärderna.

Påverkan på enskilda vattentäkter kommer att utredas vidare.

5.9. Boende och hälsa

Påverkan av buller, luftföroreningar och transporter med farligt gods kommer att utredas närmare i kommande skede av vägplanen.

Trafiken bedöms inte medföra några problem med luftkvaliteten.

En trafikbullerutredning ska genomföras för att kartlägga den nuvarande bullersituationen för boende längs den aktuella vägsträckan.

5.10. Barriärer

Ombyggnad av vägen med mitträcke och viltstängsel innebär en ökad barriär för vilt som korsar vägen, till exempel älg och rådjur.

Även det rörliga friluftslivet samt samebyar som bedriver verksamhet i området berörs av en ökad barriäreffekt då vägen inte längre kan korsas enligt invanda mönster.

5.11. Effekter under byggtiden

Störningar som bedöms uppkomma under byggtiden omfattar bullrande verksamhet, minskad framkomlighet, ianspråktagande av mark för upplags- och etableringsplatser, barriäreffekter och temporär påverkan på vattendrag.

5.12. Klimat

I Sverige finns ett nationellt miljö kvalitetsmål, Begränsad klimatpåverkan, antaget av riksdagen, se avsnitt 5.13 Nationella miljö kvalitetsmål.

Byggande, drift och underhåll av infrastruktur medför energianvändning och genererar klimatpåverkande utsläpp. Planerade åtgärder förväntas på sikt leda till en ökad trafikmängd och högre hastighet vilket innebär ökad klimatpåverkan genom ökad bränsleförbrukning.

Förbättrad vägstandard kan dock minska drivmedelsförbrukningen eftersom vägens bredd, lutning kurvighet och belägningens kvalitet påverkar t.ex. antalet inbromsningar och accelerationer. Utvecklingen av mer miljöanpassade fordon och bränslen kan på sikt minska klimatpåverkande utsläpp även om trafikmängden ökar.

Även transporter och masshanteringen under byggtiden är aktiviteter som genererar klimatpåverkande utsläpp. I det fortsatta arbetet kommer en klimatkalkyl att tas fram som beskriver projektets klimatpåverkan för byggande, drift och underhåll.

5.13. Nationella miljö kvalitetsmål

Riksdagen har antagit 16 nationella miljö kvalitetsmål, se nedan. Miljö kvalitetsmålen anger vilka kvaliteter miljön ska ha det angivna mållåret, vilket för de allra flesta målen är 2020. Syftet med miljö kvalitetsmålen är att nå en miljö mässigt hållbar utveckling på lång sikt.

- | | |
|---------------------------------|---|
| 1. Begränsad klimatpåverkan | 9. Grundvatten av god kvalitet |
| 2. Frisk luft | 10. Hav i balans samt levande kust och skärgård |
| 3. Bara naturlig försurning | 11. Myllrande våtmarker |
| 4. Giftfri miljö | 12. Levande skogar |
| 5. Skyddande ozonskikt | 13. Ett rikt odlingslandskap |
| 6. Säker strålmiljö | 14. Storslagen fjällmiljö |
| 7. Ingen övergödning | 15. God bebyggd miljö |
| 8. Levande sjöar och vattendrag | 16. Ett rikt växt- och djurliv |

I detta projekt berörs främst målen Levande sjöar och vattendrag, Myllrande våtmarker, Levande skogar, Ett rikt odlingslandskap, God bebyggd miljö och Ett rikt växt och djurliv.

I det fortsatta planlägningsarbetet och framtagande av miljökonsekvensbeskrivning eller miljöbeskrivning kommer en utvärdering av måluppfyllelse att göras.

5.14. Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer är ett juridiskt styrmedel som regleras i 5 kap. miljöbalken. Avsikterna med miljö kvalitetsnormerna är att fastlägga högsta tillåtna förorenings- och störningsnivåer som människor eller miljön tål. Idag finns följande förordningar om miljö kvalitetsnormer:

- Föroreningar i utomhusluft.
- Fisk- och musselvatten.
- Omgivningsbuller. Normen avser buller från vägar, järnvägar, flygplatser och industriell verksamhet.
- Vattenförekomster.

Den aktuella vägsträckan passerar vattendrag som har fastställda miljö kvalitetsnormer för ytvattenförekomster.

På grund av låg trafikmängd, landsbygdsförhållanden och i övrigt ingen större industriverksamhet som alstrar utsläpp till luft bedöms inte miljö kvalitetsnormerna för luft överskridas.

Normerna för fisk- och musselvatten avser endast vissa, i författning utpekade vatten. Kalixälven är utpekade som ett fiskvatten.

Normen avser alla vägar i hela landet med trafikmängd större än 3 miljoner fordon per år. Denna del av E10 omfattas inte av miljö kvalitetsnormen då trafikmängden är mindre än 3 miljoner fordon per år.

6. Fortsatt arbete

6.1. Vägplanens status

Det fortsatta arbetet utgår från att en fastställd vägplan ska erhållas.

Inkomna synpunkter och yttranden på samrådsunderlaget sammanställs i en samrådsredogörelse.

Med samrådsunderlaget och samrådsredogörelsen som underlag beslutar Länsstyrelsen om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte. Om beslutet blir att projektet innebär en betydande miljöpåverkan kommer en miljökonsekvensbeskrivning som ska godkännas av Länsstyrelsen tas fram. I annat fall tas en miljöbeskrivning fram som inte behöver godkännas av Länsstyrelsen.

Ett samrådsmöte på ort kommer att genomföras.

Därefter tas en vägplan med status granskningshandling fram för granskning av fastighetsägare, övriga berörda och allmänheten. Innan vägplanen kan fastställas av Trafikverket så ska Länsstyrelsen yttra sig över projektet, se avsnitt 2.1 för beskrivning av planläggningsprocessen.

6.2. Viktiga frågeställningar

Följande frågor kommer att ägnas särskild uppmärksamhet i det fortsatta arbetet med vägplanen:

- Bullerberäkningar ska utföras och eventuella åtgärder föreslås i kommande planhandlingar.
- Inventering av enskilda brunnar kommer att genomföras.
- Åtgärder som berör forn- och kulturlämningar intill vägen hanteras i samråd med Länsstyrelsen.

- Utformning av rastplatsen vid Räktforsen för att förbättra siktförhållanden.
- Viltövergångar bör utredas och belysa ifall vandringsstråken sammanfaller med platser där anhopningar av viltolyckor har noterats.
- Utredning av behov av utterpassager.
- Utredning av vilka bäckar som kräver åtgärdande av vandringshinder orsakade av väganläggningen.
- Tillgängligheten till målpunkter för det rörliga friluftslivet bör ses över.
- Påverkan på rennäringen i form av ökad barriäreffekt samt samråd innan byggstart för att minimera eventuella störningar under byggtiden.
- Inventering av väg- och sidotrummor.
- Samordning med angränsande projekt broarna över Grundträskån och Kälvån.
- Busstrafik/busshållplatser, läge och utformning.
- Kontrollplats för polisen, läge och utformning
- Utformning av ny belysning/befintlig belysning
- Markåtkomst, påverkan på odlings-, tomt- och skogsmark.
- Utredning av parallellvägnät.
- Utredning av omfattning av omkörningsbarhet.
- Påverkan på befintliga ledningar, ledningssamordning.

7. Källor

7.1. Tryckta källor och utredningar

Trafikverket, ÅVS ren och vilt, E10 och Malmbanan söder om Kiruna, pågående utredning.

Trafikverket, Konsekvensbeskrivning. Väg E10 Morjärv-Västra Svartbyn, 2+1 mötesfri landsväg. 2014-08-28.

Vägverket, Arbetsplan, Beskrivning, MKB, Gestaltningsprogram. E10, Delen Morjärv – V. Svartbyn. Objekt 8211776, 2009-12-15.

Vägverket, Förstudie Beslutshandling, Väg E10 delen Töre-Morjärv och delen Morjärv-Överkalix, 2010-01-30

Meddelande om resultat från arkeologisk utredning för planerade vägåtgärder gällande E10, Kiruna, Gällivare, Överkalix och Kalix kommuner, Länsstyrelsen Norrbotten, diarienummer 431-4742-2015, 2015-10-20.

Arkeologiska undersökningar längs E10, Avgränsande arkeologisk förundersökning av Raä Överkalix 80:1, 155:1, 782:1, 783:1 och Gällivare 979:1, Överkalix respektive Gällivare socken och kommun. Norrbottens museum, rapport 2015:19, dnr 133-2015.

Arkeologisk utredning i områden längs väg E10; Kalix, Överkalix, Gällivare och Kiruna kommuner, Töre, Överkalix, Gällivare, Jukkasjärvi socknar; Lappland och Norrbotten. Norrbottens museum, rapport 2016:1, dnr:127-2015.

Avgränsande arkeologisk förundersökning av Raä Överkalix 80:1, 155:1, 782:1, 783:1 och Gällivare 979:1, Överkalix respektive Gällivare socken och kommun. Norrbottens museum, rapport 2015:19, dnr 133-2015.

Naturvärdesinventering- Väg E 10: Morjärv- V Svartbyn– Inventering och bedömning av naturvärden på sträckan Morjärv- V Svartbyn, väg E10. Kalix och Överkalix kommun, Norrbotten län, Licab AB 2015-12-16.

VGU, Vägar och gators utformning

Översiktsplan för Kalix kommun, 2009

Översiktsplan för Överkalix kommun, 2008

Värdefulla vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, rapportserie nr 1/2001, Vägverket, Publikation nr 2001:22.

Vårt hävdade Norrbotten, rapport nr 6/1993, Länsstyrelsen Norrbotten.

Norrbottens synliga historia, Norrbottens kulturmiljöprogram, rapport nr 10/1997, Länsstyrelsen Norrbotten.

Norrbottens kulturmiljöprogram 2010-2020, Länsstyrelsen Norrbotten.

Bildande av naturreservatet Malungsberget i Överkalix och Kalix kommuner, Länsstyrelsen i Norrbottens län, beslut 2010-06-08.

Bevarandeplan Natura 2000, Torne och Kalix älvsystem SE0820430, fastställd av Länsstyrelsen 2007-12-11.

7.2. Hemsidor och databaser

Sametinget, rennäring, markanvändning, kartor och riksintressen, www.sametinget.se

Länsstyrelsen i Norrbottens län, digitalt underlagsmaterial, www.gis.lst.se.

Länsstyrelsen i Norrbottens län, www.lansstyrelsen.se/norrboten.

Artportalen, www.artportalen.se, rödlistade arter.

Musselportalen, www.musselportalen.se, flodpärlmussla.

Vatteninformationssystem Sverige, www.viss.lst.se.

Riksantikvarieämbetet, www.raa.se/fornsok, fornlämningar, kulturmiljölämningar.

Skogsstyrelsen, underlagsmaterial om naturvärden och skog, www.svo.se.

Sveriges Geotekniska Undersökning, SGU, brunnar, www.sgu.se.

Kalix kommun, www.kalix.se

Överkalix kommun, www.overkalix.se



TRAFIKVERKET

Trafikverket, BOX 809, 971 25 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243- 750 90

www.trafikverket.se