



PARTER

Sökande

Staten genom Trafikverket, Region Nord
Box 809
971 25 Luleå

Ombud: Verksjurist Jan Allevåg
Trafikverket, Juridik och planprovning
781 89 Borlänge

Motparter

1. Länsstyrelsen i Norrbottens län
971 86 Luleå

2. Ann-Mari Svala
Autio 118
984 91 Pajala

SAKEN

Ansökan om tillstånd till vattenverksamhet samt påverkan på Natura-2000 område för anläggande och rivning av tillfällig bro, rivning av befintlig bro och anläggande av ny bro över Torne älv vid Autio, väg 99 i Pajala kommun

Avrinningsområde: 01 Torneälven

Koordinater (SWEREF 99 21 45) N: 7 463 713 E: 215 103

DOMSLUT

Miljökonsekvensbeskrivning

Mark- och miljödomstolen bedömer att miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller kraven i 6 kap. miljöbalken så att den specifika miljöbedömningen kan slutföras.

Tillstånd

Mark- och miljödomstolen lämnar Staten genom Trafikverket (Trafikverket) tillstånd enligt miljöbalken inom det område som framgår av bilaga 1

- anlägga tillfällig bro,
- riva befintlig bro,
- anlägga ny bro,
- riva tillfällig bro, samt
- utföra därtill hörande tillfälliga anläggningar och åtgärder inom arbetsområdet under byggtiden,

allt inom fastigheterna Erkheikki 11:4, Erkheikki 11:5, Erkheikki 23:1, Erkheikki S:15, samt det outredda område som är samfällt för fastigheterna Erkheikki 11:4, Erkheikki 11:5 och Erkheikki 18:1, i Pajala kommun.

Natura 2000

Trafikverket lämnas tillstånd enligt 7 kap. 28 b § miljöbalken att bedriva den verksamhet som ges tillstånd till genom denna dom och som på ett betydande sätt kan påverka Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem (SE08820430).

Artskyddsdispens

Trafikverket meddelas dispens från förbuden i 4 a § artskyddsförordningen (2007:845) för grön flodtrollslända som kan påverkas av den verksamhet som ges tillstånd genom denna dom.

Villkor

1. Verksamheten ska bedrivas och anläggningarna utformas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Trafikverket redovisat i ansökningshandlingarna och i övrigt har uppgett eller åtagit sig i målet, om inte annat framgår av denna dom.
2. Länshållning i schakt ska ske på sådant sätt att länshållningsvatten inte återförs till vattendraget utan åtgärd för avskiljning av finpartikulärt material.

3. Inom arbetsområdet ska avverkning eller avbaning inte ske utöver vad som är nödvändigt för de planerade åtgärdernas utförande.
4. Bar jord som riskerar att erodera ska snarast möjligt övertäckas, t.ex. med avverkade buskar eller småträäd.
5. Uppläggning av massor får endast ske tillfälligtvis och inom arbetsområdet, samt på ett sätt som inte medför risk för ras eller skred. Avståndet från upplag av massor till vattendragets dagsaktuella vattennivå ska vidare alltid vara minst tio meter.
6. Före och efter verksamhetens bedrivande ska en okulär besiktning av arbetsområdet göras och dokumenteras med avseende på de förhållanden på platsen som undersöktes vid den biologiska undersökning från 2012 som legat till grund för miljökonsekvensbeskrivningen. Dokumentation från besiktningarna ska redovisas till länsstyrelsen och nationell datavärd. Om besiktningarna visar att verksamheten orsakat förändringar avseende bottnar, lekbottnar, strandpartier eller annat som kan ta skada av brobytet ska förhållandena återställas med avseende på naturvärden. Återställningen ska i sådant fall göras i samråd med en person som innehar rätt ekologisk kompetens.
7. Åtgärder för att förebygga spridning av kräftpest ska vidtas genom att maskiner som använts i kända pestlokaler eller vatten där signalkräfta förekommer får inte användas under entreprenaden utan att de efter användning i pestlokal eller vatten där signalkräfta förekommer har varit helt torra. Personlig utrustning och lättare utrustning ska inte användas om det är känt att utrustningen använts i pestsmittade vatten eller vatten där signalkräfta förekommer, utan att dessförinnan desinficeras genom kokning, frysning eller torkning.
8. Om invasiva arter, förutom vattenpest, påträffas i vatten ska dessa avlägsnas genom manuell rensning. Om invasiva arter, förutom park-, jätte- eller hybridslide, påträffas i jordmassor ska dessa schaktas bort och jorden ersättas av

ren jord. Jordmassor innehållande invasiva arter får dock återanvändas inom området där de grävdes upp, på ett djup av minst 1,5 meter under markytan. Ny jord som påförs området ska vara fri från frön eller växtdelar från invasiva arter.

9. Om vattenpest, park-, jätte- eller hybridslide påträffas inom arbetsområdet ska försiktighetsåtgärder vidtas i samråd med länsstyrelsen för att undvika spridning av arten under arbetet.
10. Ett kontrollprogram ska upprättas och ges in till tillsynsmyndigheten innan de tillståndspliktiga verksamheterna påbörjas, om inte tillsynsmyndigheten medger att det kan lämnas in senare.

Arbetstid

Arbetena ska vara utförda inom tio år från det att denna dom vinner laga kraft.

Verkställighetsförordnande

Tillståndet får tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft. För vattenverksamheten förutsätter detta dock att Trafikverket hos länsstyrelsen i Norrbottens län ställer sådan säkerhet som föreskrivs i 22 kap. 28 § första stycket miljöbalken.

Tid för anmälan av oförutsedd skada

Anspråk på grund av oförutsedd skada ska framställas till mark- och miljödomstolen inom tio år räknat från utgången av den i domen bestämda arbetstiden.

Prövningsavgift

Mark- och miljödomstolen ändrar inte vad som genom beslut den 9 maj 2023 har bestämts om avgift för prövningen av vattenverksamheten.

Innehåll

BAKGRUND	7
YRKANDEN M.M	8
Trafikverkets yrkanden	8
Motparter och remissinstansers inställning till Trafikverkets yrkanden	8
Trafikverkets villkorsförslag	8
ANSÖKAN	10
Orientering	10
Rådighet	10
Fysiska planer	11
Riksintressen och Skyddade områden	11
Nuvarande tillstånd	11
Nollalternativ	12
Teknisk beskrivning	12
Miljökonsekvenser	19
Artskyddsdispens	23
De allmänna hänsynsreglerna	23
Miljökvalitetsmål	23
Miljökvalitetsnormer	23
Skyddsåtgärder	24
Övervakning och kontroll	27
Berörda fastigheter och sakägarförteckning	27
Samråd	27
Ersättning för skada och intrång	28
Arbets tid	28
Verkställighetsförordnande	28
YTTRANDEN	28
Länsstyrelsen	28
Bygg- och miljönämnden	31
Ann-Mari Svala	31
TRAFIKVERKETS BEMÖTANDE AV INKOMNA YTTRANDEN	31
Länsstyrelsen	31
Bygg- och miljönämnden	36
Ann-Mari Svala	36
FORTSATT SKRIFTVÄXLING	36

Länsstyrelsen.....	36
Trafikverket.....	38
DOMSKÄL.....	39
Målets handläggning	39
Rådighet	39
Miljökonsekvensbeskrivning och den specifika miljöbedömningen	39
Tillåtlighet och tillstånd	39
Villkor.....	42
Verkställighet	45
Arbets tid	46
Ersättningar och oförutsedd skada	46
Prövningsavgift	47

BAKGRUND

Befintlig bro över Torne älv vid Autio är skadad och behöver bytas ut. Trafikverket planerar att anlägga en ny bro i samma läge. Den nya bron planeras att byggas på nya stöd. Under byggtiden ska trafiken ledas om via en tillfällig bro öster om befintligt broläge. Planerade åtgärder syftar till att förbättra framkomligheten över Torne älv och anslutande vägar.

Tidigare beslutades att bron skulle bytas ut till en bro i nytt läge. Under slutet av 2020 eskalerade befintliga sprickbildningar i bron, vilket ledde till att beslut togs om att en ny bro skulle uppföras i samma läge som den befintliga, vilket bedöms både vara det bästa alternativet tekniskt och miljömässigt sett.

Kaunis Iron AB driver idag gruvverksamhet i Kaunisvaara. Malmen transporteras med lastbilar från gruvan till en omlastningsstation i Svappavaara och vidare med järnväg till hamnen i Narvik. Vägsträckan mellan Kaunisvaara och Svappavaara är ca 16 mil lång. I samband med den tidigare gruvverksamheten rustades ca 10 mil av sträckan upp i olika delprojekt med samlingsnamnet MaKS-projektet (Malmtransporter Kaunisvaara-Svappavaara). Bron över Torne älv vid Autio är ett av delprojekten som ingår i MaKS-projektet. Bron är en länk för att trafiken ska kunna passera över Torne älv. I och med återetableringen av gruvverksamheten i Kaunisvaara har Trafikverket återupptagit arbetet med att färdigställa kvarvarande delar av vägsträckan så att hela sträckan mellan Kaunisvaara och Svappavaara ska hålla för malmtransporterna.

Bron är BK1-klassad och Kaunis Iron har i dag dispens för att trafikera bron med malmtransporter då en fullastad lastbil med malm väger 90 ton. Trafiken regleras idag med trafikljus och måste köra i mitten av bron, i ensamt körfält, med en hastighetsbegränsning på 50 km/h för att slitaget på bron ska minimeras.

YRKANDEN M.M

TRAFIKVERKETS YRKANDEN

Trafikverket har yrkat att mark- och miljödomstolen medger tillstånd enligt 11 kap. och 7 kap. 28 b miljöbalken att i Torne älv, Pajala kommun:

- anlägga tillfällig bro,
- riva befintlig bro,
- anlägga ny bro,
- riva tillfällig bro, och
- utföra därtill hörande tillfälliga anläggningar och åtgärder inom arbetsområdet under byggtiden.

Trafikverket har vidare yrkat att mark- och miljödomstolen beviljar dispens enligt 14 § artskyddsförordningen för påverkan på grön flodtrollslända.

Trafikverket har även yrkat att mark- och miljödomstolen förordnar att tillståndet, enligt 22 kap. 28 § första stycket miljöbalken, får tas i anspråk även om domen inte vunnit laga kraft.

Trafikverket har vidare föreslagit att mark- och miljödomstolen:

- bestämmer tiden inom vilken arbetena ska vara utförda till 10 år räknat från det att domen har vunnit laga kraft, och
- bestämmer tiden inom vilken anspråk med anledning av oförutsedd skada får framställas till 10 år från arbetstidens utgång.

MOTPARTER OCH REMISSINSTANSERS INSTÄLLNING TILL TRAFIKVERKETS YRKANDEN

Ingen part har motsatt sig att tillstånd lämnas eller har framfört invändningar mot Trafikverkets yrkanden i övrigt.

TRAFIKVERKETS VILLKORSFÖRSLAG

Trafikverket har efter vissa ändringar och tillägg föreslagit följande villkor för den tillståndssökta verksamheten (domstolens numrering).

1. Verksamheten ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad som angetts i ansökningshandlingarna eller i övrigt uppgetts i målet.
2. Länshållning i schakt ska ske på sådant sätt att länshållningsvatten inte återförs till vattendraget utan åtgärd för avskiljning av finpartikulärt material.
3. Inom arbetsområdet ska avverkning eller avbaning inte ske utöver vad som är nödvändigt för de planerade åtgärdernas utförande.
4. Bar jord som riskerar att erodera ska snarast möjligt övertäckas, t.ex. med avverkade buskar eller småträd.
5. Uppläggning av massor får endast ske tillfälligtvis och inom arbetsområdet, samt på ett sätt som inte medför risk för ras eller skred. Avståndet från upplag av massor till vattendragets dagsaktuella vattennivå ska vidare alltid vara minst tio meter.
6. Före och efter verksamhetens bedrivande ska en okulär besiktning av arbetsområdet göras och dokumenteras med avseende på de förhållanden på platsen som undersöktes vid den biologiska undersökning från 2012 som legat till grund för miljökonsekvensbeskrivningen. Dokumentation från besiktningarna ska redovisas för länsstyrelsen och nationell datavärd. Om besiktningarna visar att verksamheten orsakat förändringar avseende bottnar, lekbottnar, strandpartier samt annat som kan ta skada av brobytet ska förhållandena återställas med avseende på naturvärden. Återställningen ska i sådant fall göras i samråd med person som innehar rätt ekologisk kompetens.
7. Åtgärder för att förebygga spridning av kräftpest ska vidtas genom att maskiner som använts i kända pestlokaler inte får användas under entreprenaden utan att de efter användning i pestlokal varit helt torra.

Personlig utrustning och lättare utrustning ska inte användas om det är känt att utrustningen använts i pestsmittade vatten, utan att dessförinnan rengöras genom kokning, frysning eller torkning.

8. Om invasiva arter påträffas i vatten ska dessa avlägsnas genom manuell rensning. Om invasiva arter påträffas i jordmassor ska dessa schaktas bort och jorden ersättas av ren jord. Jordmassor innehållande invasiva arter får dock återanvändas inom området där de grävdes upp, på ett djup av minst 1,5 meter under markytan. Ny jord som påförs området ska vara fri från frön eller växtdelar från invasiva arter.
9. Om vattenpest påträffas inom arbetsområdet ska försiktighetsåtgärder vidtas i samråd med länsstyrelsen för att undvika spridning av arten under arbetet.
10. Ett kontrollprogram ska tas fram i samverkan med tillsynsmyndigheten senast 3 (tre) månader efter lagakraftvunnen dom.

ANSÖKAN

ORIENTERING

Bron vid Autio är sliten, BK1-klassad och Kaunis Iron har i dag dispens för att trafikera bron med malmtransporter då en fullastad lastbil med malm väger 90 ton. Trafiken regleras idag med trafikljus och fordonen måste köra i mitten av bron, i ensamt körfält, med en hastighetsbegränsning på 50 km/h för att slitaget på bron ska minimeras.

Då bron är i dåligt skick har man beslutat att den skulle bytas ut till en bro i nytt läge. Under slutet av 2020 eskalerade dock befintliga sprickbildningar i befintlig bro, vilket ledde till att beslut togs om att ny bro skulle upprättas på samma läge som den befintliga, vilket bedöms både vara det bästa alternativet tekniskt och miljömässigt sett.

RÅDIGHET

Trafikverket har rådighet att bedriva vattenverksamhet som behövs för allmän väg eller järnväg enligt 2 kap. 4 § lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet m.m.

En vägplan är fastställd genom beslut som - utan att ha överklagats - vann laga kraft den 7 april 2023 (ärende dnr TRV 2022/140886). Vägplanen innefattar både ny bro och tillfällig bro över Torne älv.

Vägplanen "Väg 99 Bro över Torne älv vid Autio", vilken enligt ovan vann laga kraft den 7 april 2023, omfattar anläggande och rivning av tillfällig bro, rivning av befintlig bro och anläggande av ny bro över Torne älv med kringliggande anslutningsvägar samt andra anordningar som krävs.

FYSISKA PLANER

Området omfattas av översiktsplan för Pajala kommun som antogs år 2010. Vid Autio finns två föreslagna LIS-områden (områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen) på båda sidor älven vid bron.

Projektet bedöms inte komma i konflikt med den kommunala översiktsplanen. Inga områden som omfattas av detaljplaner berörs.

RIKSINTRESSEN OCH SKYDDADE OMRÅDEN

Hela området ligger inom riksintresse för naturvården, Torne älv, enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Riksintresset utgör ett av Europas största oreglerade vattendrag med hotade, sårbara biotoper och arter. Förutsättningar för att områdets naturvärde ska bibehållas är att älvens naturliga vattenregim bibehålles, att skogsbruk i älvdalen bedrivs med stor försiktighet och att hävden av odlingsbygderna fortsätter.

Hela området ligger inom riksintresse för friluftsliv, Torne-Muonio älvdal, enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Området har särskilt goda förutsättningar för berikande upplevelser i natur- och kulturmiljöer och har särskilt goda förutsättningar för vattenanknutna upplevelser som forspaddling, kanoting och fritidsfiske.

För aktuellt område gäller landskapsbildskydd i enlighet med den genom miljöbalken upphävda naturvårdslagen (1964:822). Ett sådant förordnande om landskapsbildskydd gäller även efter miljöbalkens ikraftträdande enligt 9 § lagen (1998:811) om införande av miljöbalken. Enligt 19 § tredje stycket naturvårdslagen gällde dock bestämmelserna inte företag vars tillåtlighet skulle prövas enligt vattenlagen eller miljöskyddslagen. Eftersom nu aktuell ansökan avser prövning enligt 11 kap. miljöbalken, som gäller istället för vattenlagen, så är det Trafikverkets uppfattning att förordnandet om landskapsbildskydd inte är av betydelse i det nu aktuella sammanhanget. Trafikverket framställer mot denna bakgrund inte något yrkande om att medges undantag från förordnandet om landskapsbildskydd.

NUVARANDE TILLSTÅND

För den befintliga bron finns en vattendom från 1961 (Ans.D. A12/1961).

NOLLALTERNATIV

Nollalternativet innebär att ingen ny bro eller tillfällig bro över Torne älv byggs och befintlig bro kommer inte gå att bruka i framtiden på grund av omfattande sprickbildning. Alternativet innebär att inga störningar kommer att ske i natur- och kulturmiljön i det aktuella området, nuvarande markanvändning förväntas förändras.

TEKNISK BESKRIVNING

Höjd- och koordinatsystem

Höjdsystemet RH70 och koordinatsystemet SWEREF 99 21 45 nyttjas för projektet.

Hydrologiska förutsättningar

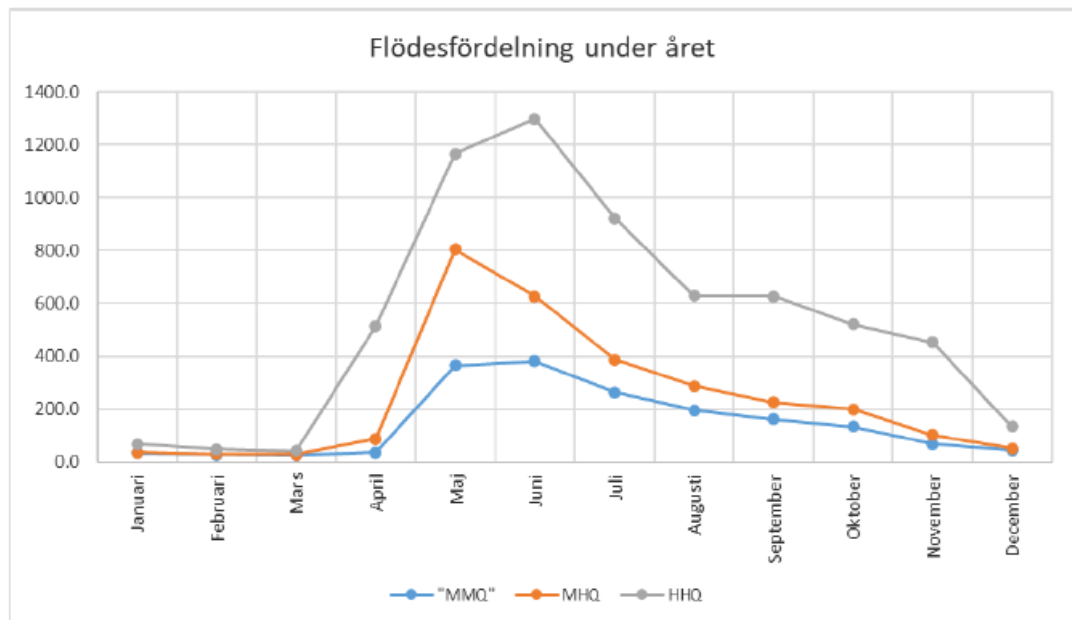
I Torne älv inträffar svåra islossningar ofta under den kraftiga vårfloden. Isproppar i Torne älv är vanligt och kan leda till isdämning – markant ökade vattennivåer lokalt som kan ha dämmande effekt uppströms. Isdämningen på grund av ispropp har antagits till 2,5 m med hänsyn till största observerade isdämningar nedströms vid pegel i Pajala. Dimensionerande flöde HQ100 har inte modifierats med hänsyn till framtida klimateffekter då framtida klimatscenario RCP4.5 och RCP8.5 ger relativt oförändrade flöden.

Den nya bronns bottenplattor har förlagts på en högre nivå (som mest cirka 0,5 m) än älvbotten. Bottenplattorna och tillhörande, anslutande erosionsskydd har en marginell betydelse för vattennivåer och -hastigheter i och uppströms broläget. I tabellen nedan redovisas vattennivåer när den nya bron är på plats och den tillfälliga bron har avlägsnats.

Tabell 1. Beräknade vattennivåer då den nya bron är på plats och den tillfälliga bron har avlägsnats.
* Pajalapegelns avbördningskurva justerad utifrån ungefärliga vattennivåer vid laserscanningstillfället för nationella höjdmodellen. ** Uppskattning av vattennivåhöjning vid isdämning baserad på observationer vid Pajalapegeln.

Fall	Flöde [m ³ /s]	Vatten-nivå Pajala-pegeln [RH70]*	Vattennivå Strax nedströms broläge [RH70]	Medel-vattenhast. i bro-läget [m/s]	Vattennivå strax uppströms broläge [RH70]
MHQ och isdämning* *	860	-	-	-	+157,5 m Isdämningen antas kunna bli ca 2,5 m.
HQ100	1600	+154,35	+156,3	2,4	+156,5
HQ50	1500	+154,2	+156,15	2,3	+156,3
MHQ	860	+153,05	+154,8	1,8	+155,0
MQ	140	+151,3	+152,3	0,85	+152,4
MLQ	20	+150,7	+151,0	0,6	+151,15
LQ50	11	+150,6	+150,8	0,55	+150,85

Med hänsyn till arbetsmiljön och de risker som det medför, kommer vissa arbeten i vatten att styras för att arbetet inte ska utföras under perioden för vårfloden, maj och juni. Figuren nedan visar flödesfördelning under året, månadsvis, baserat på Pajala pumphus dygnsflödesdata år 2004-2018.



Figur 1. Medelflöde, medelhögflöde och högsta simulerade utflöde [m³/s, y-axeln] per månad under perioden 2004-2018. Pajala pumphus.

Geotekniska förutsättningar

Växtligheten i området består av tallskog med ställvisa björkar och avverkade områden beväxna med sly. Marken sluttar mot älven och varierar mellan cirka +152 och +162. Lodad bottenivå i älven varierar mellan cirka +149 till +152. Nivå för befintlig beläggning på bro ligger på cirka +161.

Geotekniska undersökningar har utförts för läget för den tillfälliga bron, den nya bron och de tillfälliga vägarna. Sammanfattningsvis kan sägas att för landstöden är underlaget siltig sand och sandig silt som underlagras av morän. För mellanstöden består älvbotten i huvudsak av sandigt grus som är riklig på sten. De geotekniska förutsättningarna beskrivs mer ingående i den tekniska beskrivningen.

Andra tekniska förutsättningar

Miljötekniska markundersökningar har genomförts längs den aktuella vägsträckan under sommaren 2021. Analysresultaten från proverna visar att massor från projektet inte kan hanteras fritt. Under provtagningen togs 24 samlingsprov som analyserades med avseende på metaller, alifater, aromater och PAH. Massor med föroreningshalter överstigande MRR och KM ska inte återanvändas i områden med direktkontakt med yt- eller grundvatten.

Avståndet från tillfälligt massupplag till vattendrag ska vara minst 10 m vid dagsaktuell vattennivå för att förhindra risken av spridning av förorenande ämnen.

Planerad vattenverksamhet

Nya anläggningar

De arbeten som utgör den sökta vattenverksamheten är

- Rivning av befintlig bro och anläggande av en ny bro med tillhörande tillfälliga arbetsbryggor samt byggvägar och tillfällig bank i Torne älv.
- Anläggande och rivning av tillfällig bro med tillhörande tillfälliga arbetsbryggor samt byggvägar och tillfällig bank i Torne älv.
- Erosionsskydd
- Bullerskyddsskärmar

Byggskeden för planerade verksamheter är enligt nedan:

1. Trafik på befintlig bro.
2. Tillfällig bro anläggs. Trafik på befintlig bro.
3. Tillfällig bro färdigställd. Trafik läggs över på tillfällig bro.
4. Befintlig bro rivs. Trafik på tillfällig bro.
5. Befintlig bro riven. Trafik på tillfällig bro.
6. Ny bro anläggs. Trafik på tillfällig bro
7. Ny bro färdigställd. Trafik läggs över på ny bro.
8. Tillfällig bro rivs. Trafik på ny bro.
9. Tillfällig bro riven. Trafik på ny bro.

Tillfällig bro

Den tillfälliga bron anläggs nedströms den befintliga bron. Brons överbyggnad utgörs av en beredskapsbro i form av fackverksmoduler. Bron placeras på fyra stöd utförda i betong, varav två landfästen och två mellanstöd, med spannvidder cirka 64,1 m + 63,3 m + 59,6 m.

Brostöden i Torne älvs vattenområde dimensioneras för objektspecifika istryck i längs- och tvärled, vilka är särskilt stora på platsen. Bron utförs med fri bredd 4 meter. För att möjliggöra möte med gång- och cykeltrafikanter på bron kompletteras bron med en konsolkonstruktion med 2,1 meter fri bredd.

Avvattningsavloppet av bron sker genom hål i däckplåt och i skarvar mellan däckplåtar direkt ner i Torne älv.

För att underlätta rivningsarbete samt för att minska energianvändning och utsläpp av koldioxid, utförs mellanstöden som en skalkonstruktion som eventuellt fylls med ballast.

Projektspecifik övergångskonstruktion tas fram i projektet, vilken ska hantera temperaturskillnader och dämpa buller.

Vägnära bullerskyddsåtgärder för byggskedet utförs.

Ny bro

Den befintliga bron byts ut till en ny bro i samma läge. Bron utformas som en kontinuerlig ställådbalksbro. Bron får total brolängd cirka 162,3 meter med spännvidder cirka 36,8 meter, 60,5 meter och 48,3 meter. Bron utförs med en fri brobredd på 8,6 meter och 1,4 meter höga H2-räcken då cyklister kommer att nyttja bron.

Bron placeras på fyra stöd utförda i betong, varav två landfästen och två mellanstöd. Nya stöd utförs i nya lägen snarare än i läge för befintliga stöd då rivning av befintliga mellanstöd innebär att grunden under dessa störs. Det har utretts huruvida det är möjligt att använda mellanstöden för befintlig bro även för ny bro. Utredningen har dock visat att det inte går att bedöma stödets livslängd och att det är för stora risker kopplat till att behålla dem.

För att erhålla en god och genomtänkt utformning har gestaltungsförslag tagits fram i ett tidigt skede. Den får unik karaktär som anpassas till och underordnas omgivande landskap, se nedanstående figur.



Figur 2. Visualisering av ny bro över Torne älv av Gottlieb Paludan Architects.

Mellanstöden utformas med en lutande och spetsig sida mot strömriktningen, vilket är gynnsamt vid islossning. I ovankant utförs en krönbalk, vilken möjliggör plats för lyftanordningar vid framtida byte av brolager och anknyter till utformningen av mellanstöden på befintlig bro. När bron når land på ömse sidor om Torne älv skjuts

överbyggnaden in i landfästet, vilket utformas med lutande sidor vid vingmurarna. Detta ger konstruktionen ett gediget angörande och medför att brolager döljs något för förbipasserande. Utformningarna av brostöden har ett geometriskt formspråk som återfinns i föreslagna utformningar av överbyggnaden.

Brostöden i Torne älvs vattenområde utformas och dimensioneras för istryck i längs- och tvärled, vilka är särskilt stora på platsen. Strandpassager utförs på båda sidor av älven för att gynna djur- och friluftsliv i området samt minska barriäreffekter. En strandpassage för medelstora däggdjur utförs intill frontmurarna vid landfästena i nivå för MHW, medelhögvattenstånd, och en strandpassage för stora däggdjur och friluftsliv ungefär i nivå för MW, medelvattenstånd. Erosionsskydd utförs enligt gällande krav och anpassas efter områdets rådande förhållanden.

Genomförande – tillfällig bro

Anläggande av tillfällig bro

Verksamheten inleds med att en tillfällig bro anläggs öster om befintlig bro. Behov av arbetsytor för anläggande av en tillfällig bro finns. För att anlägga den tillfälliga bron behöver tillfälliga banker och arbetsbryggor utföras. Arbetsbryggorna kommer att behöva rivas/demonteras innan islossning. Arbetsbryggor utförs för att klara höga flöden i Torne älv utan att byggdelar riskerar att dras med av vattenflöden ut i älven.

En tillfällig bank utförs framför broarnas mellanstöd för att minska vattenhastigheter vid anläggande och rivning av mellanstöd, vilket ger ett säkrare utförande och bättre arbetsmiljö vid dykarbeten. Den tillfälliga banken anläggs på en nivå som troligtvis inte överskrids under tänkt byggtid för arbete i vatten. Vald nivå möjliggör ett utförande av grundläggningen av brostöden och har påverkan på utbredd yta av tillfällig bank. Kranuppställningsytor för kranar och betongpump anläggs nära strandlinjen. Ytor behövs även för materialupplag och bodar m.m. Byggvägar anläggs invid tillfällig och befintlig bro.

Anläggande av brostöd

Älvfäran är grund och består av blockrik morän, vilket ger möjlighet för grundläggning med platta på mark. För att anlägga mellanstöden utförs schakt i vatten. En prefabricerad formlåda lyfts på plats och förankras med pålar. Delvis prefabricerad armering utförs för bottenplattan med hjälp av dykare. Undervattensgjutning av bottenplattorna utförs mot formlådan. Dragstag kan behöva installeras för att förankra bottenplattan. Därpå kan formen tömmas på vatten och formarbetet, armering samt gjutning av skivstöden kan utföras.

Erforderliga erosionsskydd bestående av grus- och stenmaterial utförs i slänt. Erosionsskydd i slänt ska underlagras av sand för att minska laster från is. Utförandet av mellanstöden kan påbörjas efter att vårfloden har passerat – när Torne älv har lägre vattenflöden. Arbetet kommer att pågå i några månaders tid under sommar och höst.

Lansering av beredskapsbro

Den tillfälliga brons fackverksmoduler lanseras ut från norra sidan om Torne älv. För att utföra lansering utförs schaktning och fyllning för att iordningsställa ett plant lanseringsplan. Tillfälliga upplag utförs på vilka fackverksmodulerna lyfts på plats med en mobilkran. Ett antal fackverksmoduler kopplas ihop med en lanseringsnos och lanseras ut etappvis genom att puttats ut med hjälp av en hjullastare från norra sidan och/eller dras ut med vajrar från Torne älvs södra strand. Monteringstiden bedöms till minst fyra veckor.

Rivning av befintlig bro

Efter att den tillfälliga bron är färdigställd och tagen i bruk kan den befintliga bron rivas. Behov av arbetsytor för rivning av befintlig bro motsvarar ytorna för anläggandet av ny bro. För att kunna utföra rivningen behöver tillfälliga banker kompletteras och arbetsbryggor utföras. Arbetsbryggorna kommer att behöva rivas/demonteras innan islossning.

Arbetsbryggor utförs för att klara höga flöden i Torne älv utan att byggdelar riskerar att dras med av vattenflöden ut i Torne älv. Kranuppställningsytor nära strandlinjen anläggs/justeras. Ytor behövs även för materialupplag och bodar m.m. Byggvägar anläggs/justeras invid tillfällig och befintlig bro.

Ponton/pråm kan användas om tillräckligt vattendjup finns och vattenhastigheten är tillräckligt låg. Schakt i vatten av block i älvbotten kan utföras lokalt vid behov för att erhålla erforderligt vattendjup, vilket skulle vara gynnsamt för vattenhastigheten på platsen. Ponton/pråm bör kunna transporteras ner via byggvägar och tillfällig bank.

De spännarmerade huvudbalkarna innebär att rivningen måste göras med försiktighet för att inte utlösa stora förspänningskrafter. Som första steg i rivningsarbetet borttages ytskikt och delar på brons betongplatta som inte innehåller spännarmering. Därefter kan huvudbalkarna delas och lyftas bort. Kapning, krossning och spräckning/knäckning kan tillämpas.

För att lyfta bort brodelar från broplatta och huvudbalkar används förslagsvis en mobilkran ståendes på tillfällig bank och/eller på arbetsbrygga. Att utföra lyft med mobilkran ståendes på befintlig bro bedöms ej vara lämpligt då dess bärighet svårligen kan säkerställas efter att bärande delar har kapats. Huvudbalk delas förslagsvis i mindre delar. För att erhålla bärighet för brobalken föreslås cirka fem tillfälliga stöd utföras i älven under befintlig bro. De tillfälliga stöden utförs med stålrörpålar och pålas från arbetsbryggan. Brodelar delas sedan upp i mindre delar för att transporteras bort.

Mellanstöden i betong bilas och/eller sågas/krossas/knäcks/spräcks ner från tillfällig bank/arbetsbrygga. Mellanstöden i älven rivs ner till överkant av befintlig bottenplatta. Landfästen och erosionskydd i slänt tas bort i sin helhet. Material som faller i älven vid rivningsarbeten upptages och bortforslas.

Anläggande av ny bro

Efter att den befintliga bron är riven, kan den nya bron anläggas i samma läge som befintlig bro. Behov av arbetsytor för anläggande av ny bro finns. För att anlägga ny bro behöver tillfälliga banker kompletteras och arbetsbryggor utföras. Arbetsbryggorna kommer att behöva rivas/demonteras innan islossning.

Arbetsbryggor utförs för att klara höga flöden i Torne älv utan att byggdelar riskerar att dras med av vattenflöden ut i älven. Kranuppställningsytor nära strandlinjen anläggs/justeras. Ytor behövs även för materialupplag och bodar m.m. Byggvägar anläggs/justeras invid tillfällig och befintlig/ny bro.

Anläggande av brostöd

Älvfåran är grund och består av blockrik morän, vilket ger möjlighet för grundläggning med platta på mark. För att anlägga mellanstöden utförs schakt i vatten. En prefabricerad formlåda lyfts på plats och förankras med pålar. Undervattensgjutning av en tätplatta utförs mot formlådan. Dragstag installeras för att förankra tätplattan. Därpå kan formen tömmas på vatten och formarbeta, armering samt gjutning av bottenplattor och skivstöden kan utföras.

Erforderliga erosionskydd bestående av grus- och stenmaterial utförs vid mellanstöd och slänt och strandpassager utförs vid landfästen. Utförandet av mellanstöden kan inte utföras under perioden för vårfloden, då älven har för höga vattenflöden. Arbetet kommer att pågå i några månaders tid.

Lansering och anläggande av överbyggnad

Den nya bronns ställådbalk lanseras etappvis ut från väg 99 från norra sidan av Torne älv. Lanseringen kan påbörjas när brostöden är utförda. Därpå genomförs form-, armerings-, och gjutarbete för brobaneplattan. Beläggning, räcke samt kompletterande svets- och målningsarbete på stålbalken utförs därefter. Utförandet av beläggningen behöver ske under sommaren.

Rivning av tillfällig bro

Efter att den befintliga bron är riven och den nya bron är färdigställd och tagen i bruk, kan den tillfälliga bron rivas. Behov av arbetsytor för rivning av tillfällig bro motsvarar ytorna för anläggandet av en tillfällig bro. För att kunna utföra rivningen behöver tillfälliga banker och kranuppställningsytor kompletteras och arbetsbryggor anläggas.

Arbetsbryggorna kommer att behöva rivas/demonteras innan islossning. Arbetsbryggor utförs för att klara höga flöden i Torne älv utan att byggdelar riskerar att dras med av vattenflöden ut i älven. Kranuppställningsytor nära strandlinjen anläggs/justeras. Ytor behövs även för materialupplag och bodar m.m. Byggvägar anläggs/justeras invid tillfällig och ny bro. Vägnära bullerskyddsåtgärder för permanent skede.

Rivning av beredskapsbro

Den tillfälliga brons fackverksmoduler lanseras in från norra sidan om Torne älv. För att utföra lansering utförs schaktning och fyllning för att iordningsställa ett plant lanseringsplan. Erforderliga tillfälliga upplag utförs bakom norra landfästet. Delar av landfästet rivs. Fackverksmodulerna lanseras in etappvis genom att dras in till norra sidan med hjälp av en hjullastare med vajrar. Fackverksmodulerna lyfts av med en mobilkran. Därpå kan tillfällig väg rivs och platsen återställas. Demonteringstiden för den tillfälliga bron uppskattas till minst 4 veckor.

Rivning av brostöd

Mellanstöden i betong bilas och/eller sågas/krossas/knäcks/spräcks ner från tillfällig bank/arbetsbrygga. Eventuell ballast i stöd tas bort och kan återanvändas. Mellanstöden i älven rivs ner till överkant bottenplatta och lokala erosionsskydd kvarlämnas. Material som faller i älven vid rivningsarbeten upptages och bortforslas. Landfästen och erosionsskydd i slänt tas bort i sin helhet. Arbetsbryggor rivs/demonteras och tillfällig bank, byggvägar och kranuppställningsytor schaktas bort och markytan återställs.

Rivningen av mellanstöden kan inte utföras under perioden för vårfloden, då Torne älv har för höga vattenflöden. Rivningen kan påbörjas när beredskapsbron har lanserats in. Arbetet kommer att pågå i några månaders tid.

MILJÖKONSEKVENSER

Nedan sammanfattas bedömda miljökonsekvenser kortfattat.

Riksintressen

Sammantaget bedöms vattenverksamheten medföra en liten till obetydlig konsekvens på riksintressen i området.

Landskapsbild

Sammantaget bedöms vattenverksamheten innebära en obetydlig konsekvens på landskapsbilden då ny bro anläggs i samma läge som befintlig bro.

Strandskydd

Fastställd vägplan för projektet innebär att dispens avseende strandskyddet inte erfordras i enlighet med 7 kap. 16 § miljöbalken. Projektet kommer inte att hindra allmänhetens tillträde till strandområden efter att byggnationen är klar. Genom de skyddsåtgärder och anpassningar som vidtas kommer goda livsvillkor för djur- och växtlivet bevaras.

Sammantaget bedöms vattenverksamheten bidra till positiva konsekvenser för strandskyddet då strandpassage anläggs inom projektet.

Grundvatten

Ingen påverkan bedöms uppstå på grundvattnet då projektet inte kommer innebära någon permanent avsänkning av grundvattennivåerna.

Omgivande vattenbrunnar kan påverkas av vibrationsarbeten under byggskedet. En brunnsinventering kommer att genomföras innan byggskedet för att säkerhetsställa antalet brunnar i närområdet. Provtagning samt nivåmätning kommer att ske före under och efter entreprenad med avseende på vattenkvalitet samt kvantitet för att säkerhetsställa påverkan.

Sammantaget bedöms vattenverksamheten innebära en obetydlig konsekvens på grundvattnet.

Ytvatten

Planerade åtgärder kommer under byggfasen att påverka vattenförekomsten Torne älv (WA68043004) och dess strandområden. Påverkan, effekt och konsekvens på ytvatten och ekologisk status i det här fallet sammanfaller i stora delar med påverkan, effekt och konsekvens på Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem och dess arter.

Torne älv uppnår i dag god ekologisk status och har även miljökvalitetsnormen god ekologisk status. Statusbedömningen är baserad på kvalitetsfaktorn fisk som är klassad till god status och påväxt som är klassad till hög status. Stödjande kvalitetsfaktorer näringsämnen, konnektivitet, hydrologisk regim och morfologiskt tillstånd stödjer klassningen (VISS, 2020). Morfologiska parametrar som påverkas negativt av åtgärderna är vattendragsfårans bottensubstrat och kanter samt vattendragets närområde och svämplan. Ytan där åtgärderna genomförs är dock i relation till hela vattenförekomstens yta försumbar och ger inte utslag i statusklassningen. Att bottenområdet samt strandkanterna återställs efter avslutat brobyggnation och rivning minskar också de negativa effekterna.

Torne älv uppnår idag god kemisk status med undantag för kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter vilket överensstämmer med miljökvalitetsnormen god kemisk status med undantag för kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter (VISS, 2020). Med ny trafiksäkrare bro minskar risken för olyckor som kan medföra utsläpp av farligt gods eller drivmedel vilket skulle kunna förorena ytvattnet. Eftersom vattenförekomsten är totalt 61 km lång blir effekten av åtgärderna vid broläget försumbar och med vidtagna skydds- och försiktighetsåtgärder försvåras inte möjligheten att behålla god ekologisk och kemisk status.

Vid rivning av befintliga brostöd kommer material hamna i vattnet. Detta kommer att schaktas bort och påverkan bedöms som liten.

Sammantaget bedöms konsekvensen av verksamheten som liten negativ för ytvatten då vattendragsfårans botten och kanter samt strandzonen påverkas av erosionskydd under och i anslutning till bron.

Dämning

Den beräknade dämningseffekten av den nya bron beräknas vara likvärdig med dämningseffekten som blir av befintlig bro.

Naturmiljö och Natura 2000

Med vidtagna skydds- och försiktighetsåtgärder sker en liten till måttlig påverkan indirekt under byggtiden. Dessa störningar är övergående och upphör efter byggandet avslutas. Efter byggnationen kommer projektet innebära en positiv konsekvens då strandpassage anläggs.

Individer av grön flodtrollslända kan dock påverkas negativt av projektet. Bedömningen är att artskyddsdispens för grön flodtrollslända behöver sökas för att anlägga en ny samt tillfällig bro över Torne älv vid Autio. Med föreslagna skyddsåtgärder bedöms det inte bli någon påverkan på artens bevarandestatus nationellt och regionalt, men lokalt kan enstaka individer påverkas negativt. Det bedöms inte bli någon betydande minskning av artens livsmiljö då påverkan på älvens botten där brostöd ska anläggas är begränsat till en liten yta. Den påverkan som sker i strandzonen intill brobygget är begränsad till en liten yta och eventuella förändringar som kan uppkomma i strandzonens växtlighet kommer att återhämta sig på sikt. Största påverkan på strandzonen är vid anläggning av ny bro öster om befintlig bro där det inte finns någon rapport om fynd av larver.

Vad gäller utter bedöms inte verksamheten försvåra upprätthållandet av en gynnsam bevarandestatus på nationellt, regionalt eller lokalt plan. En passage för utter anläggs under ny bro, vilket bedöms påverka arten positivt och krav på dispens föreligger således inte.

Vattenverksamheten bedöms inte försvåra upprätthållandet av en gynnsam bevarandestatus hos beståndet av lax i dess naturliga utbredningsområde. Samma sak gäller stensimpa.

Fåglar i området kan störas tillfälligt under byggtiden, men kan återvända till platsen för häckning i driftskedet. Bedömningen har gjorts att det inte kommer ske någon påverkan i fåglarnas livsmiljöer som blir bestående. Dock kan en liten till måttlig påverkan ske indirekt under byggtiden, dessa störningar är övergående och upphör efter byggandet avslutas.

Boendemiljö och hälsa

Placeringen av den tillfälliga bron innebär att vägmitt kommer närmare bostäder på fastigheterna Erkheikki 11:4 och Erkheikki 23:1 jämfört med dagens läge.

Anläggningsarbeten kommer medföra byggbuller för närbelägna fastigheter, vilket kommer behöva utredas vidare innan byggstart för att avgöra om riktvärden för byggbuller innehålls och om bullerskyddsåtgärder utöver bullerskyddsskärm kan behövas under byggtiden.

Schakt och lagring av befintliga väg- eller fyllnadsmassor innebär risk för spridning av damm och föroreningar. Transporter kan även bidra till spridning av damm.

Sammantaget bedöms vattenverksamheten innebära en måttlig negativ konsekvens på boendemiljön och hälsa under byggtiden.

Rekreation och friluftsliv

Sammantaget bedöms vattenverksamheten innebära en liten till måttlig negativ konsekvens under byggtiden. Efter byggtiden bedöms projektet innebära en positiv konsekvens då en strandpassage under bron anläggs.

Landskapsbild

Sammantaget bedöms vattenverksamheten innebära en obetydlig konsekvens på landskapsbilden då ny bro anläggs i samma läge som befintlig bro.

Kulturmiljö

Planerade åtgärder kommer att påverka kulturmiljövärden då den tillfälliga bron ges en sträckning rakt över en fornlämning (fångstgrop, RAÄ-nr: Pajala 154:1) samt en övrig kulturhistorisk lämning (tjärdal, RAÄ-nr: Pajala 1315) vilka kommer behöva schaktas bort. Kulturmiljövärdena är alla placerade invid norra brofästet. Tillstånd till ingrepp i fornlämning enligt 2 kap. 12 § kulturmiljölagen (1988:950) har därför sökts och beviljats av länsstyrelsen. Tjärdalen har i samband med den arkeologiska förundersökningen undersökts och daterats.

Sammantaget bedöms vattenverksamheten innebära måttligt stora konsekvenser på kulturmiljön då de berörda kulturmiljövärdena i sin helhet bedöms vara av måttligt värde och kommer försvinna helt i och med åtgärden.

Rennäring

Anläggning av ny tillfällig bro och ny bro över Torne älv bedöms inte påverka områdets förutsättningar för rennäring. Dock kan renar störas under byggtiden i form av buller, damning m.m. Denna påverkan är temporär och försvinner efter byggtiden.

Planerade åtgärder innebär att renar kan använda den nya strandpassagen under ny bro, vilket gör att de inte behöver korsna vägen för att ta sig fram längs med Torne älvs stränder.

Sammantaget bedöms planerade åtgärder innebära en liten negativ konsekvens under byggtiden. Efter byggtiden bedöms projektet innebära en positiv konsekvens då en strandpassage för vilt under bron anläggs.

Mark

Schakt och lagring av befintliga väg- eller fyllnadsmassor innebär risk för spridning av föroreningar, men med föreslagna skyddsåtgärder bedöms inte de förorenade

massorna kunna spridas och ge upphov till skadliga effekter på omgivande vatten och mark.

Schaktning och packning orsakar vibrationer som kan orsaka att sprickor och sättningar uppstår i närliggande byggnader, ledningar och övriga konstruktioner. Effekterna av vibrations-skador till följd av vibrationsalstrande arbeten bedöms bli små.

ARTSKYDDSDISPENS

Störningar kommer även uppkomma för områdets djurliv då ett antal arter har identifierats i närområdet, däribland grön flodtrollslända. Dispens från artskyddsförordningen för grön flodtrollslända begärs med anledning av att enstaka individer kan komma att påverkas av projektet.

Grön flodtrollslända finns utspridd längs Torne älv. Den berörda lokalen vid broläget i Autio ligger i utkant av artens kända utbredningsområde. Vid älvens norra strand finns två lokaler av grön flodtrollslända inrapporterade till artportalen. Ett kluster av observationspunkter från artportalen finns vid befintligt brofäste, och två punkter är belägna ca 1 km uppströms bron. Flera observationer vid kraftledning och vid brofästet visar förekomst av både larver och vuxna individer. Eftersom skinn från larver hittats på växtlighet i strandzonen är det sannolikt en reproduktionslokal i närheten av befintlig bro.

DE ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLERNA

I 2 kap. miljöbalken anges att alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd är skyldiga att visa att de förpliktelser som följer av detta kapitel iakttas. Hur Trafikverket uppfyller de allmänna hänsynsreglerna framgår av miljökonsekvensbeskrivningen.

MILJÖKVALITETSMÅL

De miljö kvalitetsmål som berörs är god bebyggd miljö, ett rikt växt- och djurliv samt levande sjöar och vattendrag.

MILJÖKVALITETSNORMER

Ytvatten

Aktuellt vattenområde berör vattenförekomsten Torne älv som omfattar Torne älv från sammanflödet Torne älv/Lainioälven till sammanflödet Torne älv/Muonioälven. Ekologisk status för vattenförekomsten är klassad till god.

Kemisk status för vattenförekomsten är klassad till uppnår ej god baserad på halter över gränsvärden på bromerad difenyleter (PBDE) och kvicksilver och kvicksilverföreningar. Gränsvärdena för PBDE och kvicksilver överskrids i alla Sveriges undersökta ytvattenförekomster.

Vattenverksamheten bedöms inte försvåra möjligheten att behålla god ekologisk och kemisk status.

Grundvatten

Vattenverksamheten ligger inom grundvattenförekomsten SE747937-181513. Det är en sand- och grusförekomst som sträcker sig längs Torne älv. Grundvattenförekomsten är 42 km² stor och har god kemisk grundvattenstatus och god kvantitativ status.

Ingen påtaglig skada bedöms uppkomma på berörd grundvattenförekomst, eftersom projektet inte bedöms motverka möjligheten till uppfyllande av beslutade miljökvalitetsnormer med avseende på kvantitet samt kvalitet.

SKYDDSÅTGÄRDER

Trafikverket har föreslagit följande skyddsåtgärder.

Yt- och grundvatten

Skyddsåtgärder ska vidtas för att minimera eventuell grumling och erosion, spill och läckage av oljor och drivmedel. Vid grumlande arbeten ska försiktigt schakt vidtas. Grumligt vatten från länshållning och torrläggning renas innan utsläpp i recipienten. Bottenplattan/tätplattan gjuts med undervattensbetong inom spontkassuner. Arbete med anläggande av skivstöd sker sedan i torrhet. Förberedande arbete så som schakt i vatten krävs och går ej att genomföra i torrhet. Rivning av befintlig och tillfällig bro genomförs med lämpliga skyddsåtgärder för att minimera risk för att rivningsmaterial faller i vattnet. Arbetena ska planeras så att ytan med bar jord minimeras under byggskedet. Detta är särskilt viktigt i sluttningar mot Torne älv då dessa kan orsaka grumling under lång tid. Bar jord täcks över snarast och skyddas mot erosion. Större sammanhängande ytor av markvegetation vid Torne älv ska onödigtvis inte tas bort vid entreprenad. Hantering och lagring av petroleumprodukter och kemikalier ska ske så att spill och läckage av förorenande ämnen till miljön undviks, exempelvis inom invallade ytor, i dubbelmantlade kärl, i containers eller motsvarande.

Naturmiljö

Bullrande och vibrationsalstrande arbeten bör ej utföras mellan kl. 22–07 för att skapa så kallade tysta korridorer för djur att vandra i och längs vattendraget. Ytor som använts för tillfälligt nyttjande, tillfälliga vägar och etableringsområden ska efterbehandlas. Avbaningsmassor ska sparas och återföras för att naturlig växtlighet lättare och snabbare ska kunna etableras. Skyddsåtgärder ska planeras och utföras så att vegetation som ska sparas ges goda förutsättningar för fortsatt utveckling.

All personal, maskinförare m.fl., ska informeras om att området ligger inom Natura 2000-område och riksintressen och vilka skyddsåtgärder som därmed ska vidtas. Arbeten inom strandzonen samt vattenområdet på norra sidan om älven går inte att undvika under perioden 20 juni till 20 augusti på grund av teknisk natur. Grön

flodtrollslända har då sin parningsperiod och larverna söker sig till lämplig växtlighet för att utvecklas till flygfärdiga trollsländor. Grumlingsförhindrande åtgärder i form av försiktig schakt eller liknande vidtas inom projektet. Arbeten utom häckningsperioden för listade fågelarter kan inte garanteras på grund av teknisk natur. Inga skyddsåtgärder bedöms därför vara genomförbara.

Boendemiljö och hälsa

Bullerskyddsåtgärder vidtas innan den tillfälliga bron tas i drift i form av bullerskyddsskärm förbi fastigheten Erkheikki 23:1. Inga skyddsåtgärder anses vara motiverade för Erkheikki 11:4 då byggnaden är i sådant skick att man inte kan klassa den som permanentbostad eller fritidsbostad. Separat riskanalys för buller- och vibrationsstörningar i byggskedet ska upprättas för att motverka att riktvärden inte överskrids under byggtiden samt att inga skador på byggnader sker. Byggnader där vibrations-skador kan uppstå ska besiktas av entreprenören innan arbetena påbörjas.

Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggarbetsplatser (NFS 2004:15) ska följas. Vid behov får lämpliga anpassningar och skyddsåtgärder vidtas. Entreprenören ska ansvara för att allmänheten och berörda informeras innan buller- och vibrationsalstrande arbeten genomförs och redovisa hur buller och vibrationer ska begränsas genom val av metod och/eller arbetsmaskiner och fordon. Starkt dammande arbeten åtgärdas genom bevattning eller genom att undvika att utföra dessa under blåsiga förhållanden.

Rekreation och friluftsliv

Juhonpieti-Erkheikki Fiskevårdsområdesförening samt närboende ska informeras i god tid innan projektet startar.

Landskapsbild

Bron kommer att utformas som en balkbro, vilket liknar och knyter an till den gamla bron. Anläggningen ska utformas och utföras så, att samtliga ingående anläggningsdelar och ytor mellan dessa ges en god anpassning till och integrering i omgivande landskap.

Kulturmiljö

För att så långt som möjligt undvika att negativa konsekvenser uppstår på eventuella okända fornlämningar till följd av oaktsamhet eller okunskap i samband med entreprenaden, ska det finnas rutiner som säkerställer att den personal som utför arbetena ska vara informerad om förfarandet i händelse av att föremål eller lämning i mark påträffas under entreprenaden. Om misstänkt fornlämning skulle påträffas under byggskedet ska arbetet omedelbart avbrytas och kulturmiljöenheten på länsstyrelsen kontaktas.

Rennäring

Samråd med berörd sameby ska ske samt att samebyn ska informeras i god tid innan bygget startar.

Mark

Massor med föroreningshalter överstigande MRR och KM ska inte återanvändas i områden med direktkontakt med yt- eller grundvatten. Massor får endast tillfälligt läggas upp inom arbetsområdet. Uppgrävda schaktmassor som ska återanvändas i projektet ska placeras utan risk för ras och skred och så att massor inte återförs till vattendraget och orsakar grumling. Avståndet från tillfälligt massupplag till vattendrag ska vara minst 10 m vid dagsaktuell vattennivå för att förhindra risken av spridning av förorenande ämnen. Vid schaktning ska entreprenören okulärt kontrollera massorna. Vid misstanke om föroreningar eller förorenade massor ska schaktningen omedelbart avbrytas inom den del av området som berörs och beställaren kontaktas. All borttransport och mottagning av massor på extern anläggning ska dokumenteras och vid behov rapporteras till berörd myndighet. Dokumentationen ska förvaras av entreprenör och finnas tillgänglig för granskning av beställaren. Entreprenören ska upprätta en avfallsplan innan arbetet påbörjas. Långvarig lagring av farligt avfall ska inte äga rum på byggarbetsplatsen. Farligt avfall ska förvaras inlåst, under tak och invallat samt vara tydligt utmärkt. Externa jord-, berg- och ballastmaterial samt andra granulära material som används i anläggningen ska vara fria från föroreningar och ha ett dokumenterat ursprung. Entreprenör ska i miljöplan beskriva hantering av förorenande ämnen under byggskedet.

Klimatpåverkan och -anpassning

Inom projektet har systematiskt arbete med att lyfta åtgärder för en reducerad klimatpåverkan inarbetats genom utformning av konstruktioner, arbetsmetoder samt materialval.

Generella krav

Trafikverket ställer krav på kvalitets- och miljöstyrning i entreprenaden, kemiska produkter och andra material samt miljökrav för fordon och arbetsmaskiner. Inom arbetsområdet ska fordon och arbetsmaskiner använda drivmedel som uppfyller Trafikverkets krav och kriterier i syfte att minska klimat- och miljöpåverkan. Samtliga fordon och arbetsmaskiner som används i arbetet ska ha miljöanpassad hydraulolja och slangbrottsventil. Utrustning för saneringsåtgärder, exempelvis absorberer för oljor, ska finnas tillgängliga i arbetsmaskiner för direkta saneringsåtgärder i händelse av läckage eller olycka.

Skador och skaderisker på mark, vatten och växter ska omedelbart anmälas till Trafikverket. Avvikelser ska rapporteras till Trafikverket enligt TDOK 2016:0035.

Ekologisk kompetens finns med i fält i projektet och en överlämnanderapport miljö enligt TMALL 0173 tas fram efter genomfört arbete. Entreprenörens kontrollprogram med tillhörande kontrollplaner ska redovisa erforderliga kontroller för att verifiera att befintlig mark och miljö utanför arbetsområdet har oförändrade funktioner och kvalitéer under utförande och efter färdigställandet. Gemensam protokollförd syn med fotodokumentation ska utföras innan entreprenaden startar, under entreprenaden och efter avslutad entreprenad för att tillförsäkra att ovan ställda krav efterföljs.

Under projektering och entreprenad kommer Trafikverkets ”Miljösäkring plan och bygg” användas, TMALL 0091. Förbrukade inbyggda material och kemikalier redovisas till Trafikverket efter utförd entreprenad enligt TMALL 0558 och TMALL 0559.

ÖVERVAKNING OCH KONTROLL

Genom byggplatsuppföljning (BPU) kontrollerar Trafikverket att entreprenören följer tillstånd, villkor, gör kontroller och följer sin miljöplan. Projektets BPU kommer att följa upp vidtagna skyddsåtgärder och ställa krav på kompletterande skyddsåtgärder om oförutsedd miljöpåverkan upptäcks.

BERÖRDA FASTIGHETER OCH SAKÄGARFÖRTECKNING

Av projektet berörda fastigheter, samtliga inom Pajala kommun, framgår av tabellen nedan.

Fastighet	Inom väg-området	Berörda av buller	Inom 100-årsflödet
Samfällt område Erkheikki 11:14 Erkheikki 11:5 Erkheikki 18:1	Ja	Nej	Ja
Outredd samfällighet Erkheikki S:15	Ja	Nej	Ja
Erkheikki 11:2	Nej	Ja	Nej
Erkheikki 11:4	Ja	Ja	Ja
Erkheikki 11:5	Ja	Nej	Ja
Erkheikki 11:8	Nej	Ja	Ja
Erkheikki 23:1	Ja	Ja	Nej

SAMRÅD

I enlighet med vad som angetts i Trafikverkets ansökan är projektet Bro över Torne älv i Autio ett delprojekt i MaKS-projekten (Malmtransporter Kaunisvaara Svappavaara). Befintlig bro är uttjänt och behöver ersättas med en ny bro för att fortsatt klara av de tunga malmtransporterna.

I projektet har samråd för vattenverksamheten och Natura 2000-område samordnats

med samråden som genomförts för vägplanen. Då Natura-2000 prövning ingår i ansökan så antogs verksamheten ha betydande miljöpåverkan. Trafikverket har gått direkt på avgränsningssamråd och en specifik miljöbedömning har upprättats. Länsstyrelsen har därmed inte fattat ett beslut om betydande miljöpåverkan.

ERSÄTTNING FÖR SKADA OCH INTRÅNG

Trafikverket anser att ingen ersättning ska utgå till sakägare avseende denna vattenverksamhet. Skulle sådana skador mot förmodan ändå uppkomma föreslås att reglering sker i den ordning som gäller för oförutsedda skador.

ARBETSTID

Upphandling av entreprenör planeras till 2023. Den bedömda byggtiden för hela entreprenaden är cirka tre år.

VERKSTÄLLIGHETSFÖRORDNANDE

Bron vid Autio är sliten, BK1-klassad och Kaunis Iron har i dag dispens för att trafikera bron med malmtransporter då en fullastad lastbil med malm väger 90 ton. Trafiken regleras idag med trafikljus och måste köra i mitten av bron, i ensamt körfält, med en hastighetsbegränsning på 50km/h för att slitaget på bron ska minimeras. Det är av yttersta vikt att en ny bro snarast kan uppföras.

YTTRANDEN

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Naturvårdsverket, Havs- och vattenmyndigheten samt Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut har alla avstått från att yttra sig i målet.

Länsstyrelsen, Bygg- och miljönämnden i Pajala kommun samt en privatperson har inkommit med yttranden.

LÄNSSTYRELSEN

Villkor

Länsstyrelsen har listat ett antal skyddsåtgärder som myndigheten menar att Trafikverket åtagit sig i målet och därigenom är bundna till genom det allmänna villkor som föreslås.

Därutöver har länsstyrelsen föreslagit att följande villkor föreskrivs för att:

1. minimera eventuell grumling och sedimenttransport från mark-och vattenområdet,
2. undvika/begränsa arbeten under den tid på året då grön flodtrollslända bedöms vara som mest känslig,
3. undvika/begränsa grumlande arbeten under känsliga perioder för förekommande fiskarter,
4. återställande av lekbottnar,

5. undvika dels spridning av kräftpest, dels att massor som tillförs utifrån inte får innehålla frön eller andra delar av blomsterlupin och andra främmande invasiva växtarter,
6. ett kontrollprogram ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten.

Skyddade områden

Länsstyrelsen delar, om än på andra grunder, Trafikverkets uppfattning att det inte är nödvändigt att söka undantag om förordnandet om lansskapsbildsskyddet.

Miljökonsekvensbeskrivning

Länsstyrelsen önskar ett förtydligande om när i tid grumlande arbeten kommer att ske.

Det framgår inte om nämnda tillfälliga banker kommer att behöva anläggas och rivs upprepade gånger och hur det i så fall kommer påverka vattenområdet. Det bör också förtydligas om tillfälliga banker kan bidra till isdämning.

Det framgår vidare att grumligt vatten från länshållning och torrläggning renas innan utsläpp i recipient. Trafikverket bör förtydliga vilka reningsåtgärder som avses vidtas innan utsläpp till recipient.

Mark

Länsstyrelsen vill att Trafikverket redogör för hur de avser att säkerställa att de massor som inte kan hanteras fritt utifrån analysresultaten från proverna på vägdikesmassor inte blandas med rena massor.

Natura 2000

Länsstyrelsen anser att de ansökta åtgärderna inte bör innebära en skada på de arter och livsmiljöer som avses att skyddas i Natura 2000-området Torne- och Kalix älvsystem under förutsättningar att de skyddsåtgärder vidtas som anges i miljökonsekvensbeskrivningen. Tillstånd bör därför kunna lämnas.

Artskydd

De ansökta åtgärderna bedöms kunna påverka individer av grön flodtrollslända och Trafikverket ansöker därför om dispens från 14 § artskyddsförordningen. Trafikverket har såvitt länsstyrelsen kan se inte preciserat vilka skäl enligt 14 § nämnda förordning som ligger till grund för en sådan dispens, vilket är en förutsättning för att dispens ska kunna medges.

Larverna av grön flodtrollslända bedöms kunna släppa taget och förflytta sig nedströms om dess livsbetingelser blir för dåliga. Den känsligaste tiden för grön flodtrollslända bedöms vara när larverna tar sig till strandområdet för att kläckas till vuxna sländor, vilket vanligen sker under perioden juni - augusti. Trafikverket har angett att det på grund av "teknisk natur" inte går att undvika arbeten under

perioden 20 juni-20 augusti. En förutsättning för dispens enligt 14 § 1 artskyddsförordningen är att det inte finns någon annan lämplig lösning. Länsstyrelsen bedömer att Trafikverket antingen behöver åta sig ytterligare skyddsåtgärder än de angivna i miljökonsekvensbeskrivningen eller att de således behöver redogöra för vad ”teknisk natur” innebär och motivera tydligare varför arbeten inte kan undvikas under denna tidsperiod.

Länsstyrelsen bedömer trots ovanstående att dispens från 14 § artskyddsförordningen bör kunna lämnas givet att de förutsättningar för dispens som anges i 14 § 1 och 3 uppfylls. Länsstyrelsen håller med Trafikverket om att åtgärden inte bör påverka artens bevarandestatus då det är en liten yta som kommer att påverkas av åtgärden, och endast ett fåtal individer riskerar att skadas.

Länsstyrelsen anser dock att arbeten som kan skada lax och stensimpa bör i första hand undvikas under de mest känsliga perioderna för arterna.

Kärykoski utgör troligen ett lek- och uppväxtområde för lax, öring och sik. Grumlande arbeten bör därför ej utföras under höst, vinter och vår när arternas ägg och yngel är väldigt känsliga mot sediment i vattnet. De är även av stor vikt att de mark- och vattenområde där tillfälliga banker uppförs återställs.

Kulturmiljö

Området innehåller förutom skyddade fornlämningar andra lämningar: tjärdalar, en timrad byggnad vid en tjärdal samt en bebyggelseenhet som härstammar från tre äldre gårdsbildningar. Det finns också en plats för patafiske.

Konsekvenserna för dessa behöver beskrivas och det behöver även redovisas huruvida några skadeförebyggande, skadelindrande eller kompensatoriska åtgärder kommer att vidtas för att värdena ska kunna bevaras. Om det finns några alternativa lösningar behöver dessa redovisas för att en bedömning ska kunna göras.

Målbilden måste vara att kulturmiljövärdena bevaras i största möjliga utsträckning.

Skyddsåtgärder

Det bör närmare preciseras vad kravhandlingarna TDOK och TMALL omfattar. Det bör också beskrivas vad försiktig schakt innebär.

Trafikverket har vidare påtalat att arbeten inom strandzonen samt vattenområdet på norra sidan om älven går inte att undvika under perioden 20 juni till 20 augusti på grund av teknisk natur. Trafikverket bör förtydliga vad som avses med teknisk natur.

Länsstyrelsen anser att de skyddsåtgärder som avses vidtas för att minimera eventuell grumling och sedimenttransport från mark- och vattenområdet bör preciseras i villkor till tillståndet. Som tidigare nämnts bör arbeten undvikas under tider på året då grön flodtrollslända bedöms vara som mest känslig. Hänsyn bör tas

även till känsliga perioder för förekommande fiskarter. Villkor om att återställa eventuella lekbottnar bör finnas med i tillståndet.

Även skyddsåtgärder för dels att undvika spridning av kräftpest, dels att massor som tillförs utifrån får inte innehålla frön eller andra delar av blomsterlupin och andra främmande invasiva växtarter, bör finnas med som villkor i tillståndet.

BYGG- OCH MILJÖNÄMNDEN

Nämnden ställer sig frågande till om nollalternativet i miljökonsekvensbeskrivningen är rimligt antaget.

ANN-MARI SVALA

Ann-Mari Svala har framfört sin oro för hennes vattenbrunn som finns på hennes fastighet Erkheikki 23:1. Hon bor i nära anslutning kring det planerade brobygget i Autio och hennes hus kommer att befinna sig några meter ifrån byggandet av två broar.

Vattenbrunnen är välfungerande i dagsläget. Hon har tidigare fått information av Trafikverket att hennes vattenbrunn kan påverkas negativt och vattnet kan sänka i brunnen när Trafikverket påbörjar sina projekt. På hennes fråga om vad som händer då och vem som tar ansvar för om vattnet sänks eller om det blir otjänligt har hon inte fått något svar på fråga från Trafikverket. Hon påpekar också att informationen under projekteringsfasen varit dålig.

TRAFIKVERKET'S BEMÖTANDE AV INKOMNA YTTRANDE

Trafikverket har i korthet bemött de inkomna yttrandena enligt följande.

LÄNSSTYRELSEN

Förebyggande av risker till följd av grumling

Trafikverket har i miljökonsekvensbeskrivningen lämnat en redogörelse för hur Trafikverket avser att arbeta med skyddsåtgärder och försiktighetsmått för att minimera riskerna till följd av grumling. Till utveckling härav så vill Trafikverket framföra att Trafikverket avser att under arbetenas genomförande vidta alla i sammanhanget rimliga åtgärder för att undvika grumling. Åtgärder utöver vad som anges i miljökonsekvensbeskrivningen kommer således att vidtas beträffande de arbeten som kommer att utföras längs strandkanterna, för att förhindra finpartikulärt material onödigtvis sprida sig ned till strömmande vatten och där orsakar grumling. Exempel på sådana åtgärder kan vara skyddsvallar, sedimentationsfällor, fördröjningsdamm, rening av vatten via vegetation, pumpning av länsvatten till vegetationsområde för rening, temporär beläggning av delar av arbetsområdet med stenmaterial eller armeringsmatta, etc.

Vid platsen för den tillfälliga bron, som kommer att anläggas på i princip samma höjd som dagens befintliga bro (över HHW 100), så behöver Trafikverket vidare ha kontroll över risken för att biltrafiken orsakar att finsediment från slänterna sprids till älven.

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått behöver härutöver även vidtas även i fråga om arbetsmoment som kommer att utföras i strömmande vatten. Det kommer dock inte att vara möjligt att helt förhindra att grumling sker, med hänsyn till vissa arbeten som behöver utföras i strömmande vatten. Som anges i miljökonsekvensbeskrivningen kommer emellertid vissa arbetsmoment att utföras inom spontkassuner, och någon risk för grumling föreligger således inte till följd av dessa arbeten. Beträffande schakt i vatten ser Trafikverket att det inte kommer att vara möjligt att vidta några åtgärder som helt förhindrar grumling, även om riskerna till följd av grumling kommer att kunna begränsas genom försiktig schakt. Det kan dock samtidigt framhållas att det aktuella vattendraget är strömt, och att älvens botten är hård och stenig, med avsaknad av finsediment i bottenens ytlager. Trafikverkets bedömning är därför att arbetena i vatten inte kommer att medföra några mer betydande risker till följd av grumling.

Villkor till förebyggande av risker med avseende på grumling

Länstyrelsen anser att ytterligare villkor bör föreskrivas, utöver Trafikverkets föreslagna allmänna villkor, för att minimera eventuell grumling och sedimenttransport från mark- och vattenområdet.

Även om Trafikverket, enligt vad som ovan angetts, har för avsikt att vidta alla i sammanhanget rimliga åtgärder för att undvika grumling så ser Trafikverket samtidigt att det inte är helt oproblematiskt att reglera detta genom villkor. Det är nämligen Trafikverkets uppfattning att det är svårt att på förhand bilda sig en närmare uppfattning om vad för skyddsåtgärder som kommer att vara de mest lämpliga, innan de närmare förutsättningarna inom arbetsområdet/för entreprenadens genomförande är kända.

Trafikverkets avsikt är i stället att, under medverkan av miljöspecialist med erforderlig kompetens, bestämma om – och justera – detaljerna rörande skyddsåtgärder allteftersom de närmare förutsättningarna blir kända. Trafikverket är således tveksamt till lämpligheten av en på förhand fastställd, detaljerad villkorsreglering avseende skyddsåtgärder för att förebygga grumling. I ett antal avseenden ser dock Trafikverket att det under alla förhållanden kommer att vara befogat med särskilda skyddsåtgärder, vilka Trafikverket även ser kan regleras genom villkor. Trafikverket föreslår således följande ytterligare villkor, vilka avser åtgärder som enligt Trafikverkets uppfattning kommer att vara av stor betydelse för att minimera uppkomsten av risker för grumling:

- Länshållning i schakt ska ske på sådant sätt att länshållningsvatten inte återförs till vattendraget utan åtgärd för avskiljning av finpartikulärt material.
- Inom arbetsområdet ska avverkning eller avbaning inte ske utöver vad som är nödvändigt för de planerade åtgärdernas utförande.

- Bar jord som riskerar att erodera ska snarast möjligt övertäckas, t.ex. med avverkade buskar eller småträd.
- Uppläggning av massor får endast ske tillfälligtvis och inom arbetsområdet, samt på ett sätt som inte medför risk för ras eller skred. Avståndet från upplag av massor till vattendragets dagsaktuella vattennivå ska vidare alltid vara minst tio meter.

Artskydd

Enligt 14 § artskyddsförordningen kan en dispens från förbuden enligt 4-5 och 7 §§ nämnda förordningen ges om dispensen behövs av tvingande skäl som har ett allt överskuggande allmänintresse, om det inte finns någon annan lämplig lösning, och om dispensen inte försvårar upprätthållandet av en gynnsam bevarandestatus hos artens bestånd i dess naturliga utbredningsområde.

Trafikverkets uppfattning är att sådana omständigheter föreligger.

Tvingande skäl som har ett allt överskuggande allmänintresse gör sig enligt Trafikverkets uppfattning tveklöst gällande för det aktuella projektet. Som framgår av Naturvårdsverkets handbok för artskyddsförordningen kan järnvägsprojekt eller större vägprojekt som representerar allmänna intressen vara exempel på godtagbara skäl för dispens. De i målet aktuella arbetena är en del av Trafikverkets projekt Malmtransporter Kaunisvaara-Svappavaara (MaKS). Projektet syftar till att möta det ökade behovet av tung trafik till följd av gruvdriften, och avser totalt ombyggnad av 16 mil väg mellan Kaunisvaara och Svappavaara för att ge bättre framkomlighet och en bättre trafiksäkerhet. Den totala kostnaden för projektet är beräknad till cirka 2,3 miljarder kronor.

Det finns inte heller något lämpligt alternativ till de planerade arbetena, varigenom en påverkan på trollsländans livsbetingelser kan undvikas.

Arbeten som till följd av ”teknisk natur” inte går att undvika under viss del av året bedöms inbegripa schaktning, spontning, formsättning, armering, gjutning, lansering av broelement vars tekniska natur/art innebär att utförandet är höggradigt beroende av yttre omständigheter såsom väderlek m.m. Det inte möjligt att dela upp arbetsmoment över flera säsonger och till följd av detta kan Trafikverket inte åta sig att undvika arbeten under perioden 20 juni – 20 augusti, och någon annan lämplig lösning för att anlägga den nya bron finns heller inte.

Påverkan på fisk

Enligt en av de undersökningar som legat till grund för Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning anges att det finns partier med potentiell lekbotten i det aktuella området, men undersökningen pekar inte ut några särskilda leklokaler eller uppväxtområden. Trafikverkets uppfattning är att den del av vattendraget som kommer att påverkas av arbetena är en strömsträcka med hård botten där fisklek sannolikt inte förekommer. Vattenhastigheten på den aktuella platsen är dessutom så pass hög att det inte är sannolikt att finpartikulärt material sedimenterar där. Trafikverket bedömer vidare att fisk som har ståndplatser i området kommer att

migrera ut ur detta under tid med grumling, för att sedan återkolonisera platsen när byggnationens störande moment avtar och försvinner. Trafikverkets uppfattning är därför att det inte är motiverat med några särskilda restriktioner avseende grumlande arbeten under höst, vinter och vår.

Återställande

Trafikverket delar denna uppfattning, och områden som påverkats av verksamheten kommer efter avslutad verksamhet följaktligen att återställas till så ursprungligt utseende som möjligt.

Tillfälliga banker, etableringsytor, vägar och andra ytor som behövs för genomförande kommer i samband med att verksamheten avslutas att återställas till så ursprungligt utseende som möjligt. Avbaningsmassor sparas och återanvänds vid avslutande av entreprenaden. Viss ved och mindre avverkade träd kan komma att läggas ut på arbetsområdet som erosionsskydd och biotop för insekter. Strandpassager anläggs för att mindre- och större däggdjur ska kunna passera. Det blir även möjligt för det rörliga friluftslivet att nyttja dessa passager.

Trafikverkets kommer även att återställa bottnar i älven, där det kan bli aktuellt att påföra stenmaterial av olika fraktioner.

Kulturmiljö

Som nämns i miljökonsekvensbeskrivningen utförde länsstyrelsen mot denna bakgrund en arkeologisk förundersökning på platsen. Länsstyrelsen meddelade Trafikverket den 19 oktober 2021 att vidare undersökning inte kan motiveras, samt att Trafikverket kan gå vidare med de planerade vägåtgärderna i området, utan ytterligare krav enligt kulturmiljölagen.

Ett antal kulturhistoriska lämningar finns utanför arbetsområdet. Dessa kommer inte att påverkas av verksamheten och Trafikverket anser därför inte att redovisning av konsekvenser m.m. behövs avseende dessa lämningar.

Miljökonsekvensbeskrivning

Grumlande arbeten

Grumlande arbeten kommer främst att ske under de tidiga faserna av entreprenaden. Dessa arbeten kommer att ske under den isfria perioden av året. Sporadisk grumling, varmed här avses grumling som är tillfällig i både tid och omfattning, kommer att ske under hela byggtiden.

Tillfälliga banker

Tillfälliga banker kan komma att behöva kompletteras med hänsyn till erosion, och att anpassningar av de tillfälliga bankerna kan bli erforderligt med hänsyn till t.ex. vilka arbetsmaskiner som används för aktuellt arbetsmoment.

En temporär grumling komma att uppkomma till följd av justeringar/anpassningar av de tillfälliga bankerna. Påverkan på miljön till följd av detta bedöms dock bli liten.

Den utredning om isdämning/dämningseffekter som genomförts är enligt Trafikverket av tillräcklig omfattning för den aktuella prövningen.

Reningsåtgärder avseende vatten

Innan vatten återförs till recipient kommer lokal infiltration att tillämpas, varvid vatten kommer att få rinna längs marken och därigenom renas. Avsikten är att använda befintlig mark som infiltrationsyta. Kompletterande metoder kan komma att användas, genom anläggande av fördröjningsdamm eller genom sedimentationsgropar från vilka vatten kommer att pumpas.

Mark

För det fall att det i samband med arbetenas utförande påträffas massor som misstänks vara förorenade så ska dessa märkas upp och lagras separat till dess att provtagning skett och analysresultat erhållits, varefter fortsatt hantering tar vid utifrån analysresultaten.

Om möjligt så ska massor återanvändas i projektet, på lämplig plats.

Skyddsåtgärder

Trafikverkets interna kravdokument

Trafikverket har dock i miljökonsekvensbeskrivningen gjort en sammanställning av de skyddsåtgärder som Trafikverkets arbete resulterat i såvitt avser aktuell ansökan. Trafikverket ser därför inte något skäl att inge någon ytterligare redovisning i detta avseende, eftersom vad som inte haft betydelse för den aktuella ansökan rimligen måste betraktas som överskottsinformation i det nu aktuella sammanhanget.

Kravdokumenten, som är omfattande, finns tillgängliga på Trafikverkets hemsida.

Försiktig schakt

Med försiktig schakt avser Trafikverket att maskinförare tillsammans med markarbetare under grävning i känsliga områden kontinuerligt synar av platsen för att undvika onödig grumling eller annan störande effekt av grävningen.

Övriga villkor

Med anledning om ytterligare villkorsreglering är det Trafikverkets uppfattning att ytterligare villkor bör formuleras enligt följande:

- Om det under byggtiden upptäcks att lekbottnar förekommer ska dessa återställas så att förutsättningar för lek finns för förekommande fiskarter i framtiden. Återställningen ska i sådant fall göras i samråd med person som innehar rätt ekologisk kompetens.

- Åtgärder för att förebygga spridning av kräftpest ska vidtas genom att maskiner som använts i kända pestlokaler inte får användas under entreprenaden utan att de efter användning i pestlokal varit helt torra. Personlig utrustning och lättare utrustning ska inte användas om det är känt att utrustningen använts i pestsmittade vatten, utan att dessförinnan rengöras genom kokning, frysning eller torkning.
- Om invasiva arter påträffas ska dessa schaktas bort och jorden ersättas av ren jord. Jordmassor innehållande invasiva arter får dock återanvändas inom området där de grävdes upp, på ett djup av minst 1,5 meter under markytan. Ny jord som påförs området ska vara fri från frön eller växtdelar från invasiva arter.
- Ett kontrollprogram ska tas fram i samverkan med tillsynsmyndigheten senast 3 (tre) månader efter lagakraftvunnen dom.

BYGG- OCH MILJÖNÄMNDEN

Trafikverkets uppfattning är att redovisning av nollalternativet skett på sedvanligt sätt och enligt de krav som kan ställas på sådan redovisning.

Trafikverket menar följaktligen att nollalternativet är korrekt redovisat/rimligt antaget.

ANN-MARI SVALA

Trafikverket bedömer att de i målet aktuella arbetena inte kommer att påverka brunnarna i närområdet. Risken för att brunnarna sinar eller att vattenkvaliteten försämras bedöms som minimal.

En inventering av brunnarna är gjord under sommaren 2023, bland annat med avseende på djup och vattennivå. I samband med detta togs även prov på brunnsvattnet som analyserades. Motsvarande inventering/undersökning kommer att utföras både under och efter de planerade arbetenas utförande för att verifiera att ingen skada åsamkats brunnarna.

För det fall att det vid någon av dessa kommande undersökningar visar sig att brunnen på Pajala Erkheikki 23:1 mot all förmodan har skadats till följd av Trafikverkets arbeten så kommer Trafikverket att ersätta denna skada, i enlighet med de bestämmelser som gäller för oförutsedd skada till följd av Trafikverkets verksamhet.

FORTSATT SKRIFTVÄXLING

LÄNSSTYRELSEN

Länsstyrelsen har föreslagit att, utöver det allmänna villkoret och utöver de villkor som Trafikverket redan föreslagit, följande villkor ska föreskrivas:

- Den naturinventering från 2012 som hänvisas till i miljökonsekvensbeskrivningen ska följs upp och revideras cirka 1 (ett) år efter att åtgärden är genomförd, och vid behov åtgärdar de partier av eventuella bottnar, lekbottnar och strandpartier samt annat som kan ha tagit skada av brobytet. Resultat från inventeringar ska rapporteras till förutom länsstyrelsen även nationell datavärd.
- Personlig utrustning och lättare utrustning ska inte användas om det är känt att utrustningen använts i pestsmittade vatten eller vatten med signalkräfta, utan att dessförinnan desinficerats från kräftpestsporer genom kokning (minst 5 min), frysning (-10° C under minst 24 h) eller torkning, alt. desinficering av utrustning genom att tvätta eller sänka ned den i 75 % T-röd eller Virkon S.
- Om invasiva främmande arter påträffas ska dessa schaktas bort och jorden ersättas av jord fri från fragment eller frön av invasiva främmande arter. Jordmassor innehållande invasiva arter får dock återanvändas inom området där de grävdes upp, på ett djup av minst 1,5 meter under markytan under förutsättning att arten inte utgörs av park-, jätte- eller hybridslide. Ny jord som påförs området ska vara fri från frön eller växtdelar från invasiva arter.
- Om de invasiva främmande arterna vattenpest och/eller smal vattenpest påträffas inom arbetsområdet ska följande försiktighetsåtgärder vidtas för att förhindra spridning av arterna:
 - arbetsområdet ska avgränsas med siltgardin. Beroende på vattenföring och andra lokala förhållanden kan samråd med länsstyrelsen behövas innan placering av siltgardin/er.
 - siltgardinen ska tas bort med stor försiktighet så att inte sedimenterade växtdelar sprids. Om det flyter runt växtdelar från vattenpest eller smal vattenpest ska dessa fångas upp innan siltgardinen tas bort.
 - maskiner, siltgardin, verktyg och annan utrustning som använts i vatten ska rengöras från växtdelar av vattenpest och smal vattenpest innan de flyttas från arbetsområden, så att de inte sprider arterna vidare till nya vattenområden. (Växtdelar med en längd på 0,5 cm kan ge upphov till en planta.)
 - förekomster av vattenpest och smal vattenpest ska rapporteras i Rappen (Reporting (artfakta.se)) eller i Artportalen.

Länsstyrelsen anser dessutom att Trafikverkets villkorsförslag avseende naturinventering ska kompletteras med att dokumentationen också ska redovisas till nationell datavärd.

TRAFIKVERKET

Vattenpest

Trafikverket anser inte att något särskilt villkor avseende vattenpest behövs, utan att det bör kunna regleras inom det av Trafikverket föreslagna villkoret för invasiva arter generellt. Trafikverket föreslår därför att villkoret får följande utformning.

- Om invasiva arter påträffas i vatten ska dessa avlägsnas genom manuell rensning. Om invasiva arter påträffas i jordmassor ska dessa schaktas bort och jorden ersättas av ren jord. Jordmassor innehållande invasiva arter får dock återanvändas inom området där de grävdes upp, på ett djup av minst 1,5 meter under markytan. Ny jord som påförs området ska vara fri från frön eller växtdelar från invasiva arter.

När det gäller vattenpest föreslås följande villkor:

- Om vattenpest påträffas inom arbetsområdet ska försiktighetsåtgärder vidtas i samråd med länsstyrelsen för att undvika spridning av arten under arbetet.

Det kan även nämnas att SLU Artdatabanken inte innehåller uppgifter om fynd av vattenpest i Torneälven, samt att arbetsområdet för vattenverksamheten inte heller är en lokal med betingelser som är gynnsamma för vattenpest. Trafikverket delar dock länsstyrelsens uppfattning att man bör följa upp 2012 års inventering avseende bottenförhållanden och strandpartier. Trafikverket föreslår därför att ett villkor med följande formulering föreskrivs.

- Före och efter verksamhetens bedrivande ska en okulär besiktning av arbetsområdet göras och dokumenteras med avseende på de förhållanden på platsen som undersöktes vid den biologiska undersökning från 2012 som legat till grund för miljökonsekvensbeskrivningen. Dokumentation från besiktningarna ska redovisas för länsstyrelsen. Om besiktningarna visar att verksamheten orsakat förändringar avseende botten, lekbotten, strandpartier samt annat som kan ta skada av brobytet ska förhållandena återställas med avseende på naturvärden. Återställningen ska i sådant fall göras i samråd med person som innehar rätt ekologisk kompetens.

Naturinventering

Trafikverket anser inte att en naturvärdesinventering i enlighet med länsstyrelsens förslag bör genomföras då det innebär omotiverat betungande åligganden. Den inventering som genomfördes 2012 avsåg ett betydligt större område. Det är, enligt Trafikverkets bedömning, inte säkert att man vid en upprepad inventering kan urskilja vattenverksamhetens inverkan på miljön.

Trafikverket har ingenting att erinra mot att data från naturinventering lämnas till nationell datavärd och uppdaterar sitt villkorsförslag därefter.

DOMSKÄL

MÅLETS HANDLÄGGNING

Med hänsyn till målets omfattning och svårighetsgrad har målet avgjorts med en lagfaren domare och ett tekniskt råd. Målet har avgjorts utan huvudförhandling, efter det att parterna har beretts möjlighet att slutföra sin talan.

RÅDIGHET

En fastställd vägplan, innefattande både en ny och tillfällig bro över Torne älv finns för det aktuella området. Trafikverket har därigenom den rådighet som behövs enligt 2 kap. lagen med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet.

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING OCH DEN SPECIFIKA MILJÖBEDÖMNINGEN

Mark- och miljödomstolen bedömer att innehållet i den i målet ingivna miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller de krav som ställs i 6 kap. miljöbalken och utgör tillräckligt underlag för prövningen i målet. Den specifika miljöbedömningen kan därmed slutföras.

TILLÅTLIGHET OCH TILLSTÅND

Lokalisering

Eftersom ansökta åtgärder har prövats inom ramen för aktuell vägplan (TRV 2021/118607) saknas skäl att närmare utreda andra möjliga alternativ (jfr miljöbalken 11 kap. 23 §).

Miljökvalitetsnormer

Verksamhetens främsta påverkan på ytvatten är genom den grumling som kommer att uppstå till följd av projektets genomförande. Avseende grundvatten bedöms ingen påtaglig skada uppkomma på berörd grundvattenförekomst. Mark- och miljödomstolen bedömer därför att de regler som finns i 5 kap. 4 § miljöbalken inte utgör ett hinder mot att tillstånd lämnas.

Natura 2000

Om en verksamhet kan påverka miljön i ett Natura 2000-område på ett betydande sätt krävs enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken tillstånd för att bedriva verksamheten. En

sådan tillståndsprövning ska göras så snart det är troligt att ett projekt kan ha en betydande miljöpåverkan på ett Natura 2000-område. Trafikverket har ansökt om tillstånd för verksamheten enligt bestämmelsen.

Mark- och miljödomstolen bedömer att de planerade åtgärderna är av sådan art och omfattning att en tillståndsprövning krävs. För att tillstånd ska kunna medges förutsätts enligt 7 kap. 28 b § miljöbalken att den planerade verksamheten eller åtgärden inte kan skada den eller de livsmiljöer i området som avses att skyddas, och inte medför att den art eller de arter som avses att skyddas utsätts för en störning som på ett betydande sätt kan försvåra bevarandet i området av arten eller arterna.

Den sökta verksamheten ligger vid Torne älv. Torne älv ingår i Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem (SE0820430). Rinnande vatten i älvens huvudfåra klassificeras som större vattendrag (3210).

Arter i Natura 2000-området som pekas ut enligt art- och habitatdirektivet är flodpärlmussla, grön flodtrollslända, lax, stensimpa, utter, venhavre och ävjepilört. Av dessa har grön flodtrollslända, utter, lax och stensimpa observerats i aktuellt område. I Sverige har grön flodtrollslända endast påträffats i lokaler vid Råneälven, Kalix älv och Torne älv. Utter förekommer längs stora delar av Torne älvs vattensystem. Bevarandemålet för Natura 2000-området är att upprätthålla gynnsam bevarandestatus för de utpekade naturtyperna och utpekade arter. En av de viktigaste funktionerna för detta är ett naturligt fluktuerande vattenstånd och bevarandet av de naturliga stammarna av vildlax och havsvandrande öring.

Trafikverket har i miljökonsekvensbeskrivningen anfört att projektet kommer innebära en liten påverkan på Natura 2000-området på grund av att potentiella uppehållsområden för lax försvinner. Det finns dock inte någon beaktansvärd risk för påverkan på lax, stensimpa samt utters bevarandestatus. Då enstaka individer av grön flodtrollslända kan komma att påverkas av vattenverksamheten föreligger krav på dispens.

Länsstyrelsen har anfört att de ansökta åtgärderna inte bör innebära en skada på de arter och livsmiljöer som avses att skyddas i Natura 2000-området Torne- och Kalix älvsystem under förutsättningar att de skyddsåtgärder vidtas som anges i miljökonsekvensbeskrivningen. Länsstyrelsen anser därför att tillstånd bör därför kunna lämnas.

Mark- och miljödomstolen delar såväl Trafikverkets som länsstyrelsens uppfattning att de sökta åtgärderna, tillsammans med föreslagna villkor och skyddsåtgärder, inte kommer att medföra en sådan skada på de livsmiljöer eller arter som avses att skyddas och att bevarandet av området och arterna på ett betydande sätt försvåras. Mot denna bakgrund finner domstolen att dispens bör beviljas för de ansökta åtgärderna.

Artskydd

Trafikverket har yrkat att mark- och miljödomstolen ska lämna dispens från förbudet i artskyddsförordningen gällande påverkan på grön flodtrollslända. Enligt Trafikverket föreligger, enligt 14 § artskyddsförordningen, grund för dispens då dispensen behövs av tvingande skäl som har ett allt överskuggande allmänintresse. Dessutom finns det enligt Trafikverket inte någon annan lösning. Upprätthållandet av grön flodtrollsländas bevarandestatus i dess naturliga utbredningsområde bedöms inte heller försvåras.

Länsstyrelsen har delat Trafikverkets bedömning om att åtgärden inte bör påverka artens bevarandestatus då det är en liten yta som påverkas av åtgärden, och endast ett fåtal individer riskerar att skadas.

Mark- och miljödomstolen delar bedömningen att endast ett fåtal individer riskerar att skadas och att den sökta åtgärden inte bör riskera artens bevarandestatus. Vidare bedömer domstolen, i likhet med Trafikverket, att det inte finns någon annan lämplig lösning. Förutsättningarna för dispens enligt 14 § artskyddsförordningen är därmed uppfyllda och dispens kan därför medges.

Sammanvägd bedömning av miljöeffekter

Mark- och miljödomstolen bedömer att det är möjligt att vidta sådana skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått som kan krävas enligt miljöbalken, och att det inte finns risk för att de ansökta åtgärderna kan orsaka skada eller olägenhet av väsentlig betydelse. Hinder mot tillstånd föreligger därmed inte enligt de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken eller mot balkens bestämmelser i övrigt. Trafikverkets ansökan ska därför bifallas.

VILLKOR

Trafikverket har under handläggningen efter viss justering accepterat ett antal villkor som sammanfaller med vad länsstyrelsen föreslagit. Därutöver har länsstyrelsen ytterligare ett antal villkorsförslag, främst inriktade mot naturinventering och hantering av invasiva arter. Mark- och miljödomstolen bedömer att de villkor som föreslagits av parterna i huvudsak är lämpliga och bör föreskrivas enligt nedan.

Allmänt villkor

Trafikverket har föreslagit att det för tillståndet föreskrivs ett s.k. allmänt villkor och mark- och miljödomstolen delar Trafikverkets uppfattning att tillståndet bör förenas med ett sådant villkor. Det föreskrivna villkoret (villkor 1) är något omformulerat i jämförelse med Trafikverkets förslag.

Grumling och arbetenas utförande

Trafikverket har föreslagit villkor som reglerar länshållning i schakt, avverkning och avbaning, övertäckning av jord samt uppläggning av massor. Domstolen anser att samtliga dessa villkor är lämpliga och bör föreskrivas (villkor 2–5).

Återställning och naturinventering

Enligt ett av Trafikverket lämnat villkorsförslag ska före och efter verksamhetens genomförande en okulär besiktning av arbetsområdet göras. Besiktningen ska dokumenteras med avseende på de förhållanden på platsen som undersöktes 2012

och som legat till grund för miljökonsekvensbeskrivningen. Om avvikelser jämfört med resultatet från 2012 års undersökning upptäckts ska området återställas i samråd med person som har rätt ekologisk kompetens. Dokumentation från besiktningen ska lämnas till länsstyrelsen och nationell datavärd. Länsstyrelsen har föreslagit ett motsvarande villkor, men har ansett att den naturinventering som genomfördes 2012 ska följas upp och revideras cirka ett år efter att åtgärden är genomförd.

Enligt vad domstolen erfar utgjorde den naturinventering från 2012 som omtalas undersökningar inom MaKS-projektet (Malmtransporter Kaunisvaara-Svappavaara) i utvalda vattendrag längs sträckan mellan Sahavaara och Svappavaara. Enligt domstolen bedömning är det inte i detta fall nödvändigt att genomföra besiktning längs hela den sträckan utan det är rimligt att, på det sätt som Trafikverket föreslår, begränsa undersökningarna till den nu aktuella platsen. Vidare anser domstolen att det är bra att Trafikverkets förslag innebär att platsen ska besiktigas såväl före som efter vidtagen åtgärd, då en sådan dokumentation är en förutsättning för att området ska kunna återställas vid behov. Sammantaget innebär det att domstolen bedömer att ett villkor i enlighet med Trafikverkets förslag bör föreskrivas (villkor 6).

Kräftpest

Trafikverket har föreslagit ett villkor som innebär att skyddsåtgärder för att förhindra spridning av kräftpest genom att maskiner som använts i kända pestlokaler inte får användas i entreprenaden innan de varit helt torra. Mindre utrustning ska, om den har använts i pestsmittat vatten, rengöras genom kokning, frysning eller torkning innan användning. Länsstyrelsen har föreslagit ett motsvarande villkor, men har på ett mer detaljerat sätt beskrivit hur mindre utrustning ska rengöras. Dessutom har länsstyrelsen ansett att krav på skyddsåtgärder ska föreligga så snart utrustningen tidigare har använts i pestsmittade vatten eller vatten med signalkräfta.

Mark- och miljödomstolen anser att ett villkor med syfte att minska risken för spridning av kräftpest bör föreskrivas. Villkoret bör innefatta krav på desinficering

av personlig och lättare utrustning som använts i pestsmittade vatten. Då signalkräftan ofta är bärare av kräftpest bedömer domstolen det lämpligt att villkoret, som länsstyrelsen föreslår, ska omfatta utrustning som varit i kontakt med vatten där signalkräfta finns. Villkorets utformning framgår av domslutet (villkor 7).

Invasiva arter

För att minska risken för att invasiva arter ska spridas eller etablera sig till följd av projektet har Trafikverket föreslagit ett villkor som beskriver hur man ska agera om man påträffar invasiva arter i vatten respektive jord. Trafikverket har även föreslagit ett villkor som anger att om vattenpest påträffas i arbetsområdet ska åtgärder vidtas i samråd med länsstyrelsen. Länsstyrelsen har i sitt förslag till villkor för begränsning av spridning av invasiva arter ansett att vissa slidearter i jord inte bör hanteras genom övertäckning. Därutöver har länsstyrelsen också föreslagit ett flertal villkor som särskilt reglerar den invasiva arten vattenpest och preciserar hur Trafikverket ska uppträda om vattenpest påträffas.

Mark- och miljödomstolen delar uppfattningen att det bör föreskrivas ett eller flera villkor som reglerar hur invasiva arter som påträffas i vatten eller på land ska hanteras. Att Trafikverket i samråd med tillsynsmyndigheten vidtar åtgärder för det fall vattenpest skulle upptäckas inom arbetsområdet, vilket innebär att åtgärderna kan anpassas efter situationen, framstår för domstolen som mer ändamålsenligt än att redan nu i detalj bestämma hur sådana åtgärder ska se ut. Villkoret bör därför kunna utformas i enlighet med Trafikverkets förslag i denna del. Domstolen har förståelse för att vissa arter, t.ex. olika slidearter, kan kräva en särskild hantering. Det framstår därmed motiverat med det förtydligande som länsstyrelsen har föreslagit. Domstolen föreskriver därför två villkor rörande invasiva arter där det ena är av mer generell karaktär och det andra anger att om vattenpest eller de av länsstyrelsen nämnda slidearterna påträffas inom arbetsområdet ska åtgärder vidtas i samråd med länsstyrelsen. Villkorens utformning framgår av domslutet (villkor 8 och 9).

Kontroll

Trafikverket och länsstyrelsen har samma uppfattning om hur ett villkor avseende upprättande av ett kontrollprogram bör utformas. Villkorsförslaget innebär att ett kontrollprogram ska tas fram i samverkan med tillsynsmyndigheten senast tre månader efter lagakraftvunnen dom.

Den som bedriver verksamhet eller vidtar åtgärder som kan befaras medföra olägenheter för människors hälsa eller påverka miljön ska fortlöpande planera och kontrollera verksamheten för att motverka eller förebygga sådana verkningar, enligt 26 kap. 19 § miljöbalken.

Enligt domstolens bedömning åligger det verksamhetsutövaren att, fortlöpande, d.v.s under hela den tid verksamhet bedrivs, kontrollera att gällande tillstånd följs, att olägenheter förebyggs etc. Mot den bakgrunden framstår det som mindre lämpligt att, på det sätt som föreslagits, lämna in ett kontrollprogram till tillsynsmyndigheten *efter* att tillståndet har vunnit laga kraft. När man som Trafikverket i detta fall har yrkat att domstolen ska förordna att tillståndet får tas i anspråk utan att det vunnit laga kraft skulle det i praktiken kunna innebära att verksamheten bedrivs i tre månader utan att ett kontrollprogram lämnas till tillsynsmyndigheten. Mark- och miljödomstolen föreskriver därför att ett kontrollprogram ska ges in till tillsynsmyndigheten *innan* den tillståndspliktiga verksamheten påbörjas, om inte tillsynsmyndigheten medger någonting annat (villkor 10).

VERKSTÄLLIGHET

Trafikverket har yrkat att mark- och miljödomstolen ska meddela verkställighetsförordnande. Som skäl för detta har Trafikverket, som det får uppfattas, anfört att befintlig bro, som bland annat används för malmtransporter för Kaunis Iron AB, är sliten. Kaunis Iron har idag dispens för att trafikera bron med malmtransporter. Trafiken regleras idag med trafikljus och fordonen ska köra i mitten av bron, i ensamt körfält med en hastighet av högst 50 km/h – detta för att slitaget på bron ska minimeras. Ingen har framfört invändningar mot att domstolen meddelar ett verkställighetsförordnande.

När det finns skäl till det, får mark- och miljödomstolen, förordna att tillståndet till en verksamhet får tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft. Som villkor ska föreskrivas att sökanden hos länsstyrelsen ställer säkerhet för den ersättning för en vattenverksamhet kan komma att utgå, om domstolens dom ändras, enligt 22 kap. 28 § miljöbalken.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att den befintliga bronns dåliga skick gör det angeläget att så snart som möjligt få en ny bro på plats. De arbeten som kommer att utföras i vatten och den skada dessa kan innebära är inte oåterkalleliga och goda möjligheter finns att läka skador om tillståndsbeslutet upphävs eller ändras. Verkställighetsförordnade ska därför lämnas. Som villkor för förordnandet ska gälla att Trafikverket ska ställa säkerhet i enlighet med 22 kap. 28 § miljöbalken.

ARBETSTID

Mark- och miljödomstolen finner att arbetstiden bör bestämmas till tio år räknat från det att domen har vunnit laga kraft, i enlighet med Trafikverkets yrkande.

ERSÄTTNINGAR OCH OFÖRUTSEDD SKADA

Trafikverket anser att ingen ersättning ska utgå till sakägare med anledning av den planerade verksamheten. Skulle ersättningsgilla skador mot förmodan ändå uppkomma anser Trafikverket att reglering får ske i den ordning som gäller för oförutsedda skador. Mot bakgrund av utredningen i målet delar mark- och miljödomstolen sökandens bedömning. Med de åtaganden som gjorts av sökanden samt föreskrivna villkor kan det inte förväntas att den sökta verksamheten ska medföra någon ersättningsgill skada. Det finns därmed inte skäl att fastställa någon ersättning för skador i målet. Om verksamheten trots allt skulle leda till skador som domstolen inte har förutsett, får de skadelidande framställa anspråk om ersättning inom ramen för anmälan av oförutsedd skada.

Trafikverket har föreslagit att mark- och miljödomstolen ska bestämma tiden inom vilken anspråk med anledning av oförutsedd skada får framställas till tio år från

arbetstidens utgång. Domstolen anser att det är lämpligt att bestämma tiden i enlighet med sökandens yrkande.

PRÖVNINGSavgift

Mark- och miljödomstolen finner inte skäl att ändra vad som genom beslut den 9 maj 2023 har bestämts om avgift för prövningen av vattenverksamheten.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (MMD-1)

Överklagande senast den 17 april 2024.

Anne Lillieroth

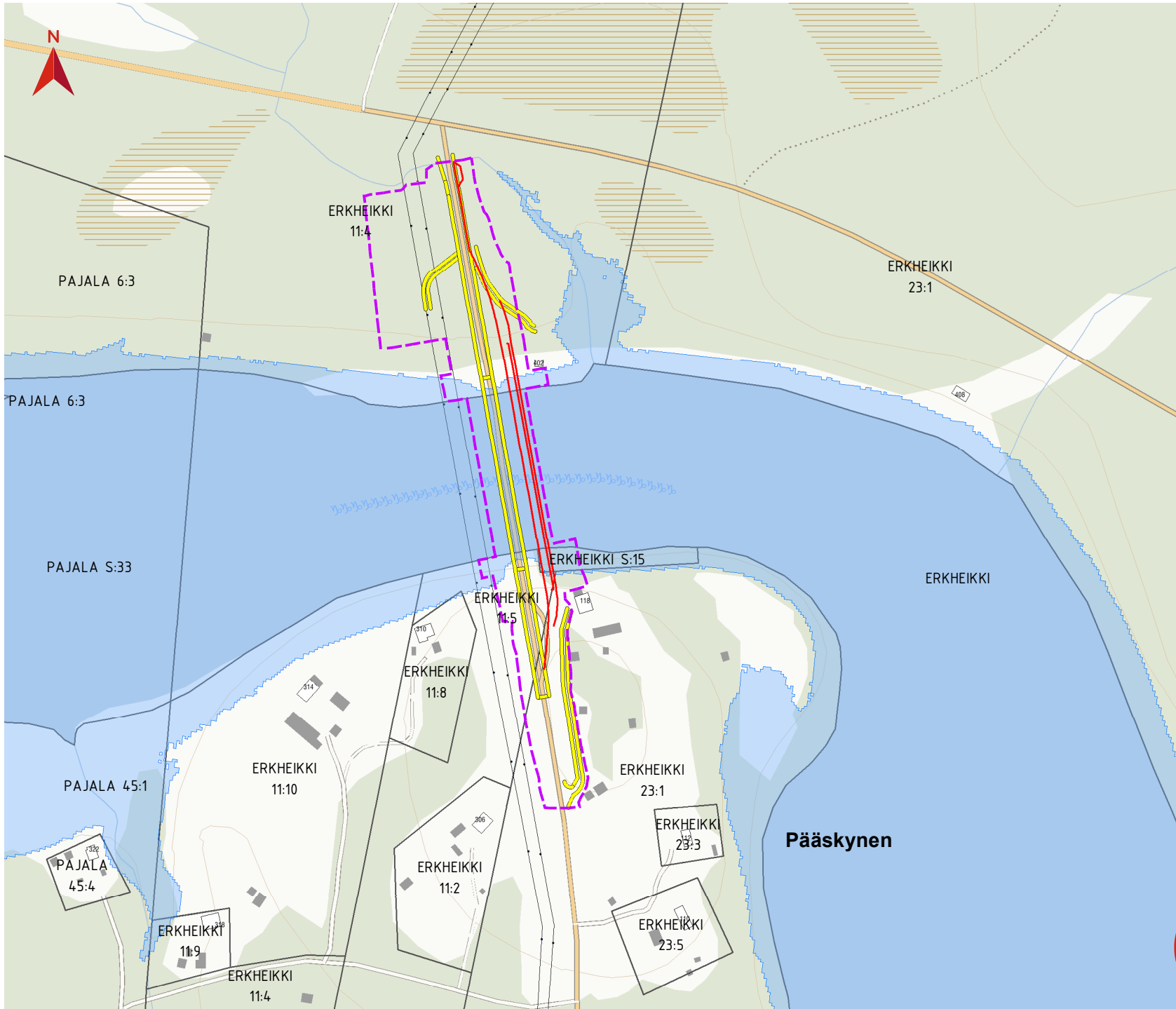
Per Lagervall

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Anne Lillieroth och tekniska rådet Per Lagervall.

**ANLÄGGANDE AV NY SAMT
TILLFÄLLIG BRO, RIVNING AV
BEFINTLIG BRO ÖVER TORNE
ÄLV VID AUTIO**

FASTIGHETER

UMEÅ TINGSRÄTT
Datum: 2022-09-20
Skala (A4): 1:4 000
0 20 40 60 80 100 120 140 160 180 200
© Lantmäteriet, Geodataportalen
2023-05-03
MÄTNR: M 1286-23
ARTID: 4



- Arbetsområde
- Tillfällig bro
- Befintlig bro, rivs och ersätts med ny bro
- 100-års flöde (MSB)
- Fastighetsområde



Hur man överklagar

Dom i mark- och miljödomstol som första instans

MMD-01

Vill du att domen ska ändras i någon del kan du överklaga. Här får du veta hur det går till.

Överklaga skriftligt inom 3 veckor

Ditt överklagande ska ha kommit in till domstolen inom 3 veckor från domens datum. Sista datum för överklagande finns på sista sidan i domen.

Överklaga efter att motparten överklagat

Om ena parten har överklagat i rätt tid, har den andra parten också rätt att överklaga även om tiden har gått ut. Det kallas att anslutningsöverklaga.

En part kan anslutningsöverklaga inom en extra vecka från det att överklagandetiden har gått ut. Ett anslutningsöverklagande måste alltså komma in inom 4 veckor från domens datum.

Ett anslutningsöverklagande upphör att gälla om det första överklagandet dras tillbaka eller av något annat skäl inte går vidare.

Så här gör du

1. Skriv mark- och miljödomstolens namn och målnummer.
2. Förklara varför du tycker att domen ska ändras. Tala om vilken ändring du vill ha och varför du tycker att Mark- och miljööverdomstolen ska ta upp ditt överklagande (läs mer om prövningstillstånd längre ner).
3. Tala om vilka bevis du vill hänvisa till. Förklara vad du vill visa med varje bevis. Skicka med skriftliga bevis som inte redan finns i målet.
4. Lämna namn samt aktuella och fullständiga uppgifter om var domstolen kan nå dig: postadresser, e-postadresser och telefonnummer.
Om du har ett ombud, lämna också ombudets kontaktuppgifter.
5. Skriv under överklagandet själv eller låt ditt ombud göra det.
6. Skicka eller lämna in överklagandet till mark- och miljödomstolen. Du hittar adressen i domen.

Vad händer sedan?

Mark- och miljödomstolen kontrollerar att överklagandet kommit in i rätt tid. Har det kommit in för sent avvisar domstolen överklagandet. Det innebär att domen gäller.

Om överklagandet kommit in i tid, skickar mark- och miljödomstolen överklagandet och alla handlingar i målet vidare till Mark- och miljööverdomstolen.

Har du tidigare fått brev genom förenklad delgivning, kan även Mark- och miljööverdomstolen skicka brev på detta sätt.

Prövningstillstånd i Mark- och miljööverdomstolen

När överklagandet kommer in till Mark- och miljööverdomstolen tar domstolen först ställning till om målet ska tas upp till prövning.

Mark- och miljööverdomstolen ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

- Domstolen bedömer att det finns anledning att tvivla på att mark- och miljödomstolen dömt rätt.
- Domstolen anser att det inte går att bedöma om mark- och miljödomstolen har dömt rätt utan att ta upp målet.
- Domstolen behöver ta upp målet för att ge andra domstolar vägledning i rättstillämpningen.
- Domstolen bedömer att det finns synnerliga skäl att ta upp målet av någon annan anledning.

Om du *inte* får prövningstillstånd gäller den överklagade domen. Därför är det viktigt att i överklagandet ta med allt du vill föra fram.

Vill du veta mer?

Ta kontakt med mark- och miljödomstolen om du har frågor. Adress och telefonnummer finns på första sidan i domen.

Mer information finns på www.domstol.se.