

Samrådsunderlag till ansökan om tillstånd för
vattenverksamhet och påverkan i Natura 2000-område

Väg 737, Kyrkholmsvägen Karungi

Haparanda kommun, Norrbottens län
2026-02-05



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 972 42 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Dokumenttitel: Samrådsunderlag till ansökan om tillstånd för
vattenverksamhet och Natura 2000 – Kyrkholmsvägen Karungi,
Haparanda kommun, Norrbottens län

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2026-02-05

Ärendenummer: TRV 2026/3661

Kontaktperson: Ulrika Edén

Innehåll

1 Inledning	5
1.1 Administrativa uppgifter	6
1.2 Bakgrund och orientering	6
1.3 Planerad vattenverksamhet och åtgärd inom Natura 2000-område ..	8
1.4 Rådighet.....	8
2 Avgränsningssamråd	8
2.1 Samrådsrets	8
2.2 Genomförande av samråd.....	10
3 Förutsättningar	11
3.1 Befintliga anläggningar	11
3.2 Planförhållanden	14
3.3 Landskapsbild	14
3.4 Kulturmiljö	15
3.5 Geologi.....	15
3.6 Förorenade områden.....	15
3.7 Grundvatten	15
3.8 Hydrologi.....	16
3.9 Riksintressen och skyddade områden	17
3.10 Naturmiljö.....	17
3.11 Ytvatten.....	19
3.12 Rekreation och friluftsliv	21
3.13 Rennäring	21
3.14 Närboende	21
4 Beskrivning av planerad vattenverksamhet	21
4.1 Alternativ lokalisering och utformning	22
4.2 Utformning och omfattning	23
5 Vattenverksamhetens förutsedda miljöeffekter	24
5.1 Landskapsbild	24
5.2 Kulturmiljö	25
5.3 Masshantering.....	25

5.4 Buller och vibrationer.....	26
5.5 Hydrologi.....	26
5.6 Naturmiljö.....	27
5.7 Ytvatten.....	28
5.8 Rekreation och friluftsliv	29
5.9 Rennäring	29
5.10 Kumulativa effekter.....	29
6 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått.....	30
7 Trafikverkets bedömning av betydande miljöpåverkan	31
8 Fortsatt arbete	31
9 Förslag till innehåll i miljökonsekvensbeskrivningen	31
10 Referenser.....	32

1 Inledning

För att öka trafiksäkerheten och framkomligheten planeras att befintlig vägbank under Kyrkholmsvägen södra i Karungi i Haparanda kommun, Norrbottens län, byggs om. Vägbanken som är föremål för detta samråd löper över Vuopio, en sidofåra till Torneälven till ön Kyrkholmen.

Trafikverket planerar att riva den befintliga vägbanken och trummorna och uppföra en ny vägbank och nya trummor i samma läge. Den nya vägbanken ska ha högsta bärighetsklass, BK4, och ha en bredd som möjliggör för 1+1 körfält. I och med att den planerade verksamheten är tillståndspliktig vattenverksamhet enligt miljöbedömningsförordningen och på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett Natura 2000-område och därmed är tillståndspliktig verksamhet enligt miljöbalken antas den medföra betydande miljöpåverkan. När så är fallet ska en specifik miljöbedömning genomföras. Trafikverket kommer att ta fram en miljökonsekvensbeskrivning genom ett samrådsförfarande och prövningsmyndigheten (Mark- och miljödomstolen) slutför miljöbedömningen vid tillståndsprövningen. Ansökan omfattar även tillstånd för åtgärder inom ett Natura 2000-område.

Föreliggande handling utgör underlag för avgränsningssamråd. Samråd är det första steget i en prövningsprocess för tillstånd vattenverksamhet och Natura 2000-tillstånd. Syftet med samrådet är att i ett tidigt skede ta in kunskap om kända eller befarade omständigheter som kan utgöra hinder, klargöra problemställningar och att identifiera och avgränsa särskilt viktiga frågeställningar att behandla vidare i miljökonsekvensbeskrivningen. Samrådsprocessen ger även berörda samrådsparter tidig kunskap om planerad verksamhet och möjlighet att påverka inriktning för verksamheten.

1.1 Administrativa uppgifter

Sökande: Trafikverket

Organisationsnummer: 202100-6297

Postadress: Sundsbacken 2–4, Luleå

Kontaktperson: Ulrika Edén, projektledare Trafikverket

E-postadress: ulrika.eden@trafikverket.se

Telefonnummer: 010-123 05 36

Berörda fastigheter: Haparanda Karungi 10:17, Haparanda Karungi 19:19, Haparanda Karungi 10:21, Haparanda Karungi 10:22, Haparanda Karungi 10:26, Haparanda Karungi 36:1, Haparanda Karungi 45:1, Haparanda Karungi S:1, Haparanda Karungi S:2.

Ort: Karungi

Kommun: Haparanda kommun

Län: Norrbottens län

1.2 Bakgrund och orientering

Kyrkholmsvägen, väg 737, går på bank från fastlandet till ön Kyrkholmen i Torne älv. Vägen är byggd som en bank genom vatten. Vattenområdet är en sidofåra till Torneälven, Vuopio. Kyrkholmsvägen är belägen i Karungi, 23 km norr om Haparanda i Haparanda kommun, Norrbottens län (figur 1). Vägen används för lokal trafik och har en viktig funktion för boende och näringsidkare i området.

Vatten spolar genom banken och för bort material med följden att vägytan får håligheter. Under våren 2023 var vägen avstängd då banken inte ansågs vara säker för trafik. Trafikverket Underhåll tog då bort beläggningen och påförde material för att möjliggöra trafikering. Vägen riskerar på nytt bli avstängd om inga åtgärder genomförs.

Genomspolning (och urspolning) bedöms bero på både begränsad kapacitet av de befintliga trummorna och på grund av bankens ingående material.

För att öka trafiksäkerheten och framkomligheten föreslås att riva befintlig vägbank och bygga en ny vägbank på samma plats, samt dimensionera nya trummor som klarar både normal- och högflöden utan risk för uppdämning eller erosion.



Figur 1. Kyrkholmsvägen är belägen i Karungi i Haparanda kommun, Norrbottens län. Platsen för vattenverksamheten har koordinaterna N 7353856 N 7355278 (Sweref99 TM).

Sidofåran till Torne älv, Vuopio, är ca 3,5 km lång och är del av Torneälvens avrinningsområde. Vuopio grenar av från Torneälvens huvudfåra ca 1,8 km norr om Kyrkholmsvägen. Torneälven har sin början i Torneträsk cirka 300 km nordväst om Kyrkholmsvägen. Området runt platsen för åtgärden utgörs av vattendrag samt ängs- och jordbruksmark med spridda gårdar samt tätare bebyggelse på västra stranden.

1.3 Planerad vattenverksamhet och åtgärd inom Natura 2000-område

Trafikverket avser att ansöka om tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken. Arbete i vatten innefattar rivning av befintlig vägbank och vägtrummor, anläggande av en ny vägbank och nya vägtrummor samt tillkommande grävnings-, fyllnings- och spontningsarbeten.

Ansökan omfattar även tillstånd för åtgärder inom Natura 2000-område enligt 7 kap 28a § miljöbalken.

1.4 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. Markåtkomst för planerad verksamhet utanför vägområdet kommer ske genom skriftliga avtal med berörda markägare.

2 Avgränsningssamråd

Föreliggande handling utgör underlag för avgränsningssamråd. Eftersom den aktuella verksamheten antas medföra betydande miljöpåverkan i och med att den är en tillståndspliktig vattenverksamhet som på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett Natura 2000-område kommer inte något undersökningssamråd att genomföras.

Ett avgränsningssamråd ska genomföras inför arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen och innebär att Trafikverket samråder om verksamhetens eller åtgärdens lokalisering, omfattning och utformning, de miljöeffekter som verksamheten eller åtgärden kan antas medföra i sig eller till följd av yttre händelser samt om miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning.

2.1 Samrådsrets

Avgränsningssamrådet ska ske med länsstyrelsen, tillsynsmyndigheten och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda av verksamheten eller åtgärden samt med övriga statliga myndigheter, kommuner och allmänheten. Samrådsretsen omfattar de fastigheter som berörs av planerade åtgärder genom att de korsas av vägområdet och området för tillfällig nyttjanderätt, samt angränsande fastigheter på västra sidan som berörs av buller (se figur 2). Övriga närliggande fastigheter antas inte bli särskilt berörda av åtgärden. Samrådsretsen listas i tabell 1. Utöver den

Kartan visar fastighetsgränser och vägområden i Karungi 36:1 och Karungi 45:1. Vägområdet för Kyrkholmsvägen är markerat med en orange linje. Fastighetsgränserna är markerade med en röd linje. Kartan inkluderar även en teckenförklaring, en skala (0-200 m) och en nordpil.

Teckenförklaring

- Fastighetsgräns
- Vägområde

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

9

Tabell 1. Samrådskrets

Samrådskrets		
Fastigheter	Haparanda Karungi 10:17	
	Haparanda Karungi 10:19	
	Haparanda Karungi 10:21	
	Haparanda Karungi 10:22	
	Haparanda Karungi 10:26	
	Haparanda Karungi 36:1	
	Haparanda Karungi 45:1	
	Haparanda Karungi S:1	
	Haparanda Karungi S:2	
Rättigheter	Renskötselrätt	Liehittäjä koncessionssameby
	25-F1987-806	Övertorneå Energi AB
	25-F1996-354	Haparanda kommun
Övriga intressenter	Länsstyrelsen i Norrbottens län	
	Haparanda kommun	
	Havs- och vattenmyndigheten	
	Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)	
	SMHI	
	Sametinget	
	Sveriges geotekniska institut	
	Norrbottens Ornitologiska Förening	
	Naturskyddsföreningen i Norrbotten	
	Riksantikvarieämbetet (RAÄ)	

2.2 Genomförande av samråd

Samrådet kommer att genomföras genom att färdigställt samrådsunderlag skickas till särskilt berörda och de övriga som anges i avsnitt 2.1. Samrådsunderlaget kommer att göras tillgängligt på Trafikverkets hemsida. Information om var samrådsunderlaget finns kommer annonseras i tidningar.

3 Förutsättningar

Miljökonsekvensbeskrivningen avgränsas till det område kring vägbanken som berörs av vattenverksamheten, vattenverksamhetens påverkansområde, samt de landarbeten som utförs i anslutning till vägbanken.

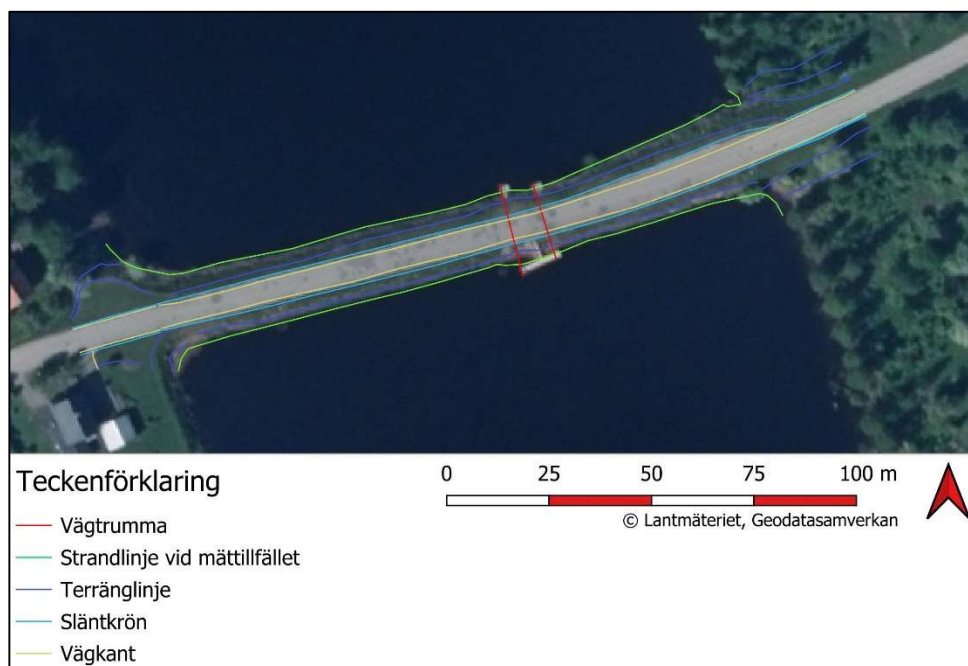
3.1 Befintliga anläggningar

Vägbanken över till Kyrkholmen är ca 155 m lång. Körytan är 5–5,5 m bred, se figur 3 och 4. Befintlig väg har problem med håligheter i banken vilket orsakat hål i vägbanan och håligheter i vägslänten (se figur 5 och 6). Slänternas lutning är cirka 1:2. Profilhöjden på befintlig vägbank varierar och är som lägst ca +24,3 (RH 2000), se figur 17. Körytan var tidigare belagd med asfalt, men denna har hyvlats av i ett tidigare skede. Detta har medfört att vägbankens profilhöjd efter avhyvling är ca 15 cm lägre.

Vägbanken består av ca 4 m fyllning av mycket blockig stenig grusig sand. Skruvprovtagning har endast nått ett djup på ca 1–1,5 m djup innan stopp registrerats på sten eller block. Slagsonderingar har stoppat på sten eller block på ca 1,5–2,5 m djup. Bankfyllningen består ytligt i slänten av varierat material från block till finare material som sand och silt. Håligheter i slänten har endast kvar sten och block, där finare material förmodats eroderats bort med vattengenomströmning i banken. Ställvis syns även erosionsskydd av blandat natur- eller sprängsten.

Det finns två vägtrummor (se figur 7–10). Den västra trumman är en betongtrumma. Dess innerdiameter bedömdes vid fältbesök till ca 1800 mm (osäkert mått då trummitt låg under vatten) och dess längd till 23 m. Den östra trumman är 19 m lång och utgörs av en 11 m lång stentrumma som förlängts med 4 m långa betongtrummor i varje ände. Betongtrumornas diameter är 1400 mm. Den östra trumman ligger högre än den västra trumman. Befintliga trummor utgör partiellt vandringshinder för simsvaga fiskarter vid höga flöden.

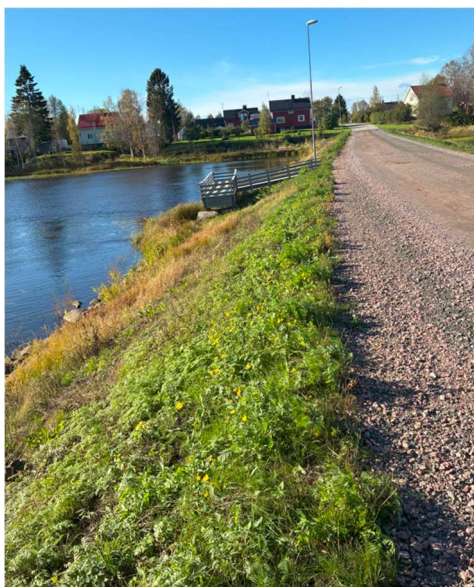
Årsmedeldygnstrafik (antal fordon per dygn i genomsnitt under året, ÅDT) på Kyrkholmsvägen södra är 138 (Trafikverket, 2025).



Figur 3. Befintlig anläggning



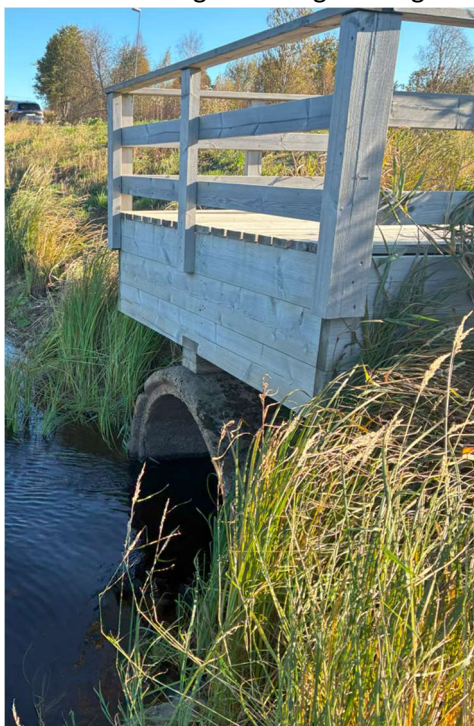
Figur 4. Befintlig vägbank. Asfalten är avhyvlat i ett tidigare skede. Vägbankens profilhöjd är efter avhyvling ca 15 cm lägre än tidigare.



Figur 5. Vägslänten på vägens södra sida. Fotot är taget i västlig riktning.



Figur 6. Vägslänten på vägens norra sida. Fotot är taget i västlig riktning.



Figur 7. Östra trumman, inloppet (trummans norra ände)



Figur 8. Östra trumman, utloppet (trummans södra ände)



Figur 9. Östra trumman, insida



Figur 10. Västra trumman, insida.



Figur 11. Östra trumman, inloppet (trummans norra ände)



Figur 12. Västra trumma, utloppet (trummans södra ände)

3.2 Planförhållanden

Platsen för åtgärden omfattas av Haparanda kommuns översiktsplan som antogs 2023-12-18 (Haparanda kommun, 2023). Åtgärderna med Kyrkholmsvägen bedöms inte strida mot nu gällande översiktsplan. Aktuell vägbank och trummor ligger inom detaljplanelagt område D 3-1 Karungi (Haparanda kommun, 2025). Planerad åtgärd bedöms inte strida mot gällande detaljplan.

3.3 Landskapsbild

Vuopio är en ca 3,5 km lång sidofåra till Torne älv som löper i nordlig-sydlig riktning. Landskapet är flackt och domineras av betes- och odlingsmark med spridda gårdar. Strandkanterna domineras av björkskog. Längs aktuell vägsträcka kantas vattendraget av tätare bebyggelse på västra sidan

om vattnet och en ca 50 m bred zon av träd och buskar på östra sidan. Där vägbanken korsar Vuopio ges fina utblickar över vattnet.

3.4 Kulturmiljö

Området utgör riksintresse för kulturmiljövård *Tornedalen* (Riksantikvarieämbetet, 2021). I Havs- och vattenmyndighetens sammanställning av Sveriges mest värdefulla sötvattensmiljöer för miljö kvalitetsmålet Levande sjöar och vattendrag är Tornedalen utpekad som *Särskilt värdefulla vatten, kultur*. Vägbanken saknar kulturhistoriskt värde. Det finns inga registrerade fornlämningar eller övriga kulturhistoriska lämningar i anslutning till vägbanken (Riksantikvarieämbetet, 2025).

3.5 Geologi

De provtagningar som genomförts av AFRY visar att under befintlig vägbank består naturlig jordart av 2–3 m förmodad friktionsjord av sandig silt eller siltig sand. Därunder finns morän. Inget berg har påträffats ned till minst ca 9 m djup. Enligt SGU (2025) utgörs jordarten på den västra stranden av lera-silt. På den östra stranden utgörs den naturliga jordarten av morän.

Den provtagning som genomförts av AFRY omfattade provtagning av sediment i anslutning till befintlig vägbank. Inga sulfidhaltiga massor påträffades.

3.6 Förorenade områden

Massorna i befintlig vägbank har provtagits ner till 1,5 m under vägytan. Dessa ytliga massor överskrider riktvärdena för känslig markanvändning men underskrider riktvärdena för mindre känslig markanvändning med avseende på alifater >C16-C35. Massorna i befintlig vägbank på större djup än 1,5 m har inte provtagits. Dessa massor måste provas för att fastställa föroreningshalt. Provtagning av sediment i anslutning till befintlig vägbank påvisade ingen förekomst av föroreningar. Ingen ytterligare provtagning av sediment bedöms vara befogad.

3.7 Grundvatten

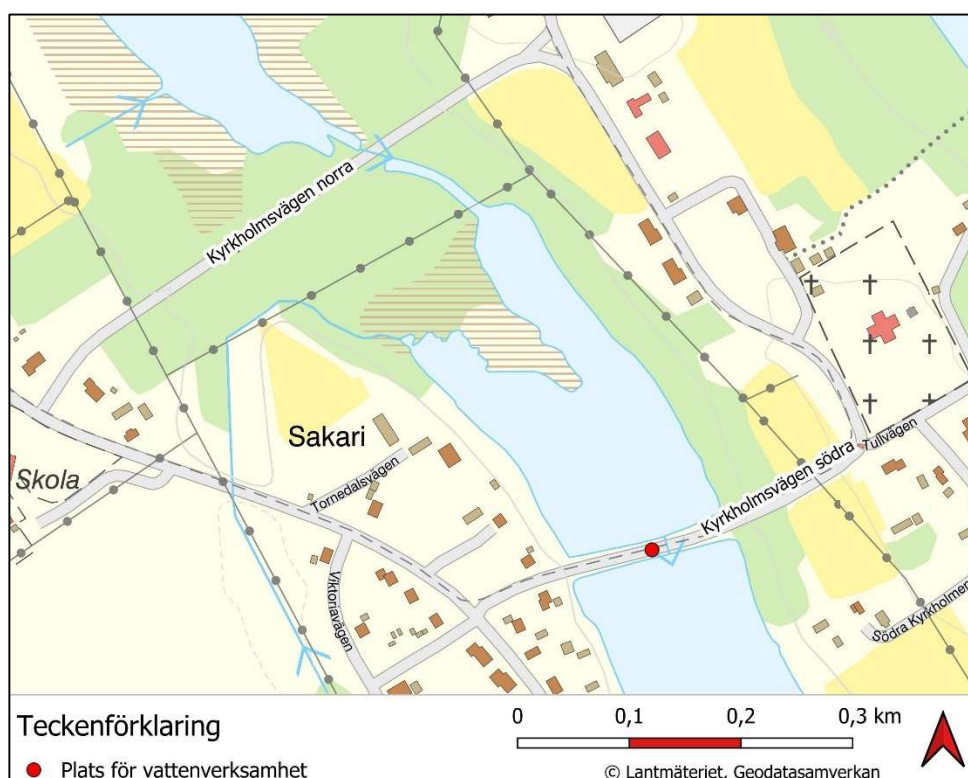
Inga grundvattenförekomster, grundvattentäkter eller enskilda vattentäkter berörs.

3.8 Hydrologi

Vuopio är en sidofåra till Torne älv i Torneälvens huvudavrinningsområde. Torneälvens avrinningsområde är 39 644 km² stort. En mindre del (5 %) av avrinningsområdets yta utgörs av sjöar. Vattnet i Vuopio är inte reglerat vilket även gäller uppströms och nedströms i Torne älv.

Beräkningar av vattennivåer i området för befintlig vägbank har gjorts utifrån antagandet att det högsta flödet i Vuopio är 8,2 m³/s. Detta antagande redovisas i kommande PM Hydrologi.

Vuopios fåra vid befintlig vägbank är ca 150 m bred. Befintlig vägbank och trummor har inte en dämmande effekt. Vattennivån i Vuopio bestäms av vattenståndet i Torneälven. Vid medelvattenstånd är vattennivån +22,62 och vattendjupet är 1,2 m vid befintlig vägbank. Vid medelhögvattenstånd är vattennivån +24,19 m, RH 2000, och vattendjupet är 3,1 m. Medellågvattenstånd är +22,0 (RH 2000). Högvattenstånd med återkomsttid på 50 år respektive 100 år är +24,57 respektive +24,77 (RH 2000). Kyrkholmsvägen norra översvämmas inte vid höga flöden enligt MSB:s översvämningskartering (MSB, 2019).



Figur 13. Högsta flöde antas vara den maximala kapaciteten hos de två vägtrum-morna under Kyrkholmsvägen norra, ca 420 m norr om Kyrkholmsvägen södra.

3.9 Riksintressen och skyddade områden

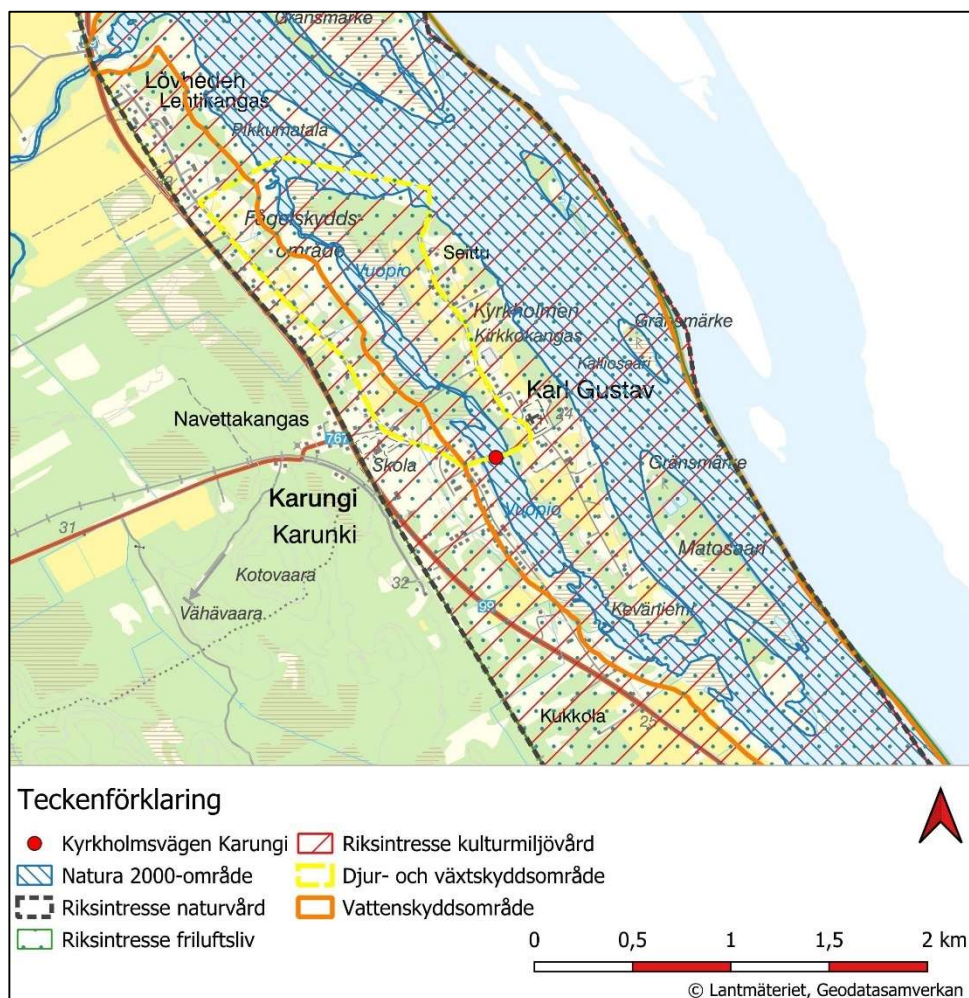
Skyddade områden och riksintressen presenteras i figur 14. Följande områden skyddade enligt miljöbalken berörs:

- Vuopio ingår i Natura 2000-område Torne och Kalix älvsystem (SE0820430), 7 kap. 28–29 §§ miljöbalken, riksintresse enligt 4 kap. 1 och 8 §§ miljöbalken.
- Riksintresse naturvård Torneälven 3 kap. 6 § miljöbalken.
- Riksintresse friluftsliv Torne-Muonio älvdal, 3 kap. 6 § miljöbalken.
- Riksintresse för kulturmiljövård Tornedalen enligt 3 kap. 6 § miljöbalken.
- Vuopio omfattas av det generella strandskyddet, 7 kap. 13–14 §§ miljöbalken.
- Vattenskyddsområde Mattila (25FS 2025:5 A 4) enligt 7 kap. 21–22 §§ miljöbalken. Planerad åtgärd sker inom vattenskyddsområdets primära skyddszon. Vattenskyddsområdet omfattar Torneälvens huvudfåra och sidofåror samt närliggande landområden, se figur 14.
- Djur- och växtskyddsområde Karungi by enligt 7 kap. 12 § miljöbalken. Områdets föreskrifter förbjuder jakt på änder och vadare.

3.10 Naturmiljö

Kyrkholmsvägen södra korsar Vuopio som är en sidofåra till Torneälven. Vuopio är totalt 3,7 km lång. Området är låglänt och vattendragets närområde utgörs till stora delar av öppen våtmark som översvämmas vid högvatten. Vattendragets bredd varierar från 7–170 m.

En naturvärdesinventering genomfördes av AFRY den 8 juli 2025. Inventeringsområdet omfattade vattenområdet i närheten av befintlig vägbank samt närliggande landområde, se figur 15. Närområdet på land bedömdes utgöra antropogen terrester miljö med låga naturvärden. Östra sidan består av igenväxningsmark med träd och sly av björk. På den västra sidan utgörs landmiljön huvudsakligen av tomtmark.



Figur 14. Skyddade områden och riksintrassen. Vuopio omfattas även av det generella strandskyddet. Detta redovisas inte i figuren.



Figur 15. Området som inventerats i fält vid naturvärdesinventering.

Enligt fynd registrerade i Artportalen har inga rödlistade eller fridlysta arter registrerats inom 150 m från inventeringsområdet (SLU Artdatabanken, 2025). Vid naturvärdesinventeringen noterades den fridlysta arten padda (*Bufo bufo*) på vägslänten.

3.11 Ytvatten

I Havs- och vattenmyndighetens sammanställning av Sveriges mest värdefulla sötvattensmiljöer för miljö kvalitetsmålet Levande sjöar och vattendrag är Vuopio och Torneälvens huvudfåra utpekade som *Särskilt värdefulla vatten, fisk och Särskilt värdefulla vatten, natur älvar*. Vuopio ingår även i Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem (se figur 14) och har i Naturvårdsverkets preliminära bedömning bedömts utgöra Natura 2000-naturtypen *Större vattendrag* (3210) (Naturvårdsverket, 2025). Utpekade arter i Natura 2000-området är flodpärlmussla, grön flodtrollslända, lax, stensimpa, utter, venhavre och ävjepilört.

Vattendraget biotopkarterades av länsstyrelsen i Norrbotten 2011 (Länsstyrelserna, 2025b). Bottensubstratet domineras av lera med inslag av fint organiskt material. Medeldjupet är ca 1 m. Det fanns varierande täckningsgrad av undervattensväxter med hela blad och rotade och/eller amfibiska växter. I vattendragssträckorna direkt söder och norr om platsen för planerad åtgärd var täckningsgraden vattenlevande växter högre än 50 %.

Elfisken har inte genomförts i Vuopio enligt elfisken registrerade i Svenskt elfiskeregister (SLU, 2025). Vattendraget bedöms inte utgöra lek- och uppväxtområde för laxartade fiskar på grund av låg vattenhastighet och bottensubstrat med inslag av fint organiskt material. Det kan dock inte uteslutas att vattendraget är fiskförande.

I historiska flygfoton framgår att de smala vattendragssträckorna är uträtade eller omgrävda. De delar av vattendraget som är uträtade eller omgrävda utgör inte Natura 2000-naturtyp.

Vid den naturvärdesinventering som genomfördes av AFRY (se figur 15) bedömdes vattenmiljön uppnå naturvärdesklass 3, påtagligt naturvärde. På båda sidor om vägbanken är vattendraget lugnflytande till svagt strömmande och vattendraget är här ca 140 m brett. Vid naturvärdesinventeringen noterades mellanpilblad (*Sagittaria natans* × *sagittifolia*) som är karaktärsart för Natura 2000-naturtypen *Större vattendrag* (3210), samt den invasiva arten vattenpest (*Elodea canadensis*).

Vuopio bedöms inte utgöra Natura 2000-naturtyperna *Mindre vattendrag* eller *Större vattendrag* på grund av avsaknad av de strukturer och flera av de arter som karaktäriserar naturtyperna.

Det finns inga kända fynd av flodpärlmussla i vattendraget enligt fynd registrerade i Artportalen (SLU Artdatabanken, 2025). Utifrån de inventeringar som gjorts är bedömningen att lämpligt bottensubstrat för flodpärlmussla saknas. Vattendraget bedöms heller inte utgöra viktigt habitat för stensimpa, då denna art föredrar strömmande vatten över steniga bottenar.

Det finns inga kända förekomster av utter i närheten av platsen för åtgärden enligt fynd registrerade i Artportalen (SLU Artdatabanken, 2025).

Grön flodtrollslända har noterats vid Torneälvens huvudfåra, 1,2 km norr om platsen för åtgärden, enligt fynd registrerade i Artportalen (SLU Artdatabanken, 2025). Platsen för åtgärden bedöms inte utgöra habitat för dess larver, eftersom de behöver sandig-grusig botten för sin utveckling.

Det finns inga kända fynd av venhavre och ävjepilört i närheten av vägbanken enligt fynd registrerade i Artportalen (SLU Artdatabanken, 2025).

3.11.1 Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer för vattenförekomster

Vattenområdet ingår i vattenförekomsten Vuopio (EU_CD: SE735073-186926) och mynnar i vattenförekomsten Torneälven (EU_CD: SE739989-185170) cirka 3 km nedströms Kyrkholmsvägen. För vattenförekomsterna finns fastställda miljö kvalitetsnormer, MKN. Vattenförekomsternas status och kvalitetskrav enligt Vattenmyndighetens senaste bedömning redovisas i tabell 2 nedan (Länsstyrelserna, 2025a).

Vuopios ekologiska status har bedömts till *God* eftersom parametern konnektivitet i uppströms och nedströms riktning bedömts vara *Hög* och parametern Morfologiskt tillstånd i vattendrag bedömts vara *Hög*. Vattenförekomsten uppnår därmed kvalitetskravet *God ekologisk status*.

Vuopios status har bedömts till *Uppnår ej god* på grund av för höga halter av bromerad difenyleter (PBDE), kvicksilver och kvicksilverföreningar. För kemisk ytvattenstatus är kvalitetskravet *God kemisk ytvattenstatus* med undantag för kvicksilver och kvicksilverföreningar och PBDE som har mindre stränga krav.

Vuopio omfattas inte av miljö kvalitetsnormer (MKN) för fisk- och musselvatten.

Tabell 2. Ytvattenstatus samt miljö kvalitetsnormer för vattenförekomster registrerade i VISS, Vattenmyndighetens senaste bedömning (2017–2021), miljö kvalitetsnormer (MKN) beslutade i maj 2023.

Ytvatten- förekomst	Ekologisk status		Kemisk status	
	MKN	Status	MKN	Status
Vuopio	God ekologisk status	God	God kemisk ytvattenstatus	Uppnår ej god

3.12 Rekreation och friluftsliv

Torne älv och dess närmaste omgivning är av riksintresse för friluftsliv. I området bedrivs fritidsfiske. Torneälven utgör inte riksintresse för yrkesfisket enligt 3 kap. 5 § miljöbalken. Vuopio och närliggande delar av Torneälven ingår inte i något fiskevårdsområde. Närmsta aktiva fiskeförening är Matkakoski Fiskeförening i Korpikylä cirka 8 km norr om Karungi.

3.13 Rennäring

Liehattäjä koncessionssameby använder området som sommarland. Det finns ingen utpekad flyttled i nära anslutning till Kyrkholmsvägen.

3.14 Närboende

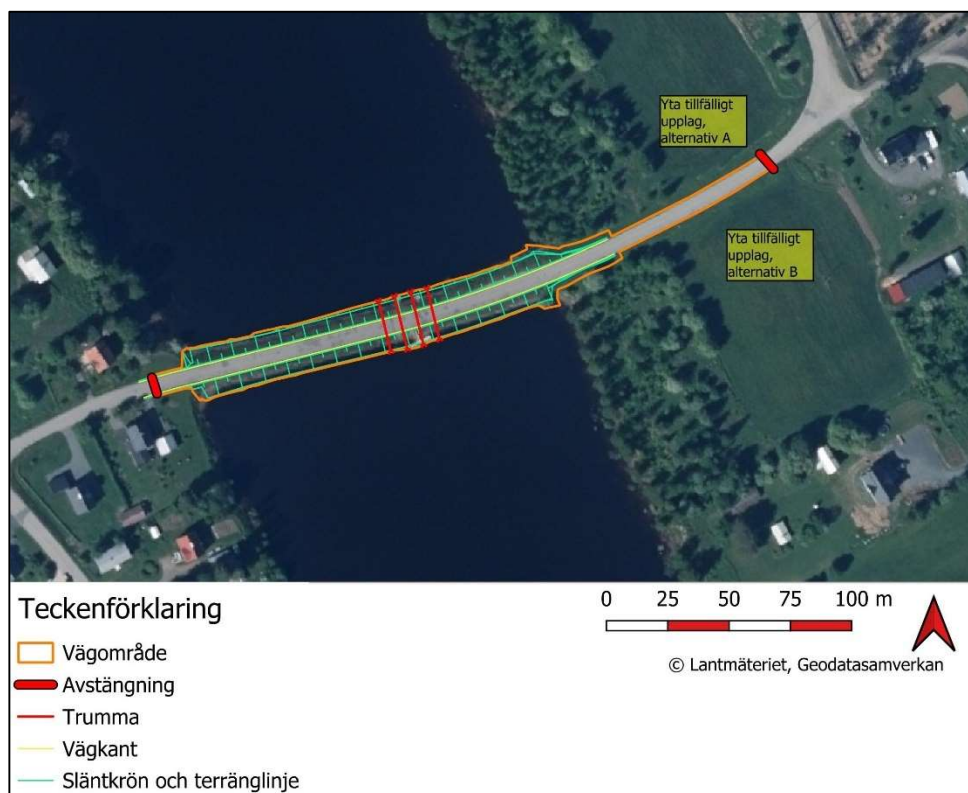
Närmaste bebyggelse utgörs av bostäder direkt vid vattenområdets västra strand, på fastlandet. På Kyrkholmen finns bebodda fastigheter ca 120 m öster och sydost om platsen för åtgärden.

4 Beskrivning av planerad vattenverksamhet

Trafikverket planerar att riva befintlig vägbank till Kyrkholmen och bygga en ny vägbank på samma plats, samt dimensionera nya trummor som klarar både normal- och högflöden utan risk för uppdämning eller erosion. (se figur 16). Detta omfattar även tillkommande grävnings-, fyllnings- och pålningsarbeten.

Ansökan omfattar även tillstånd för åtgärder inom Natura 2000-område Torne och Kalix älvsystem (SE0820430).

Sammanlagd byggtid för den nya vägbanken inklusive anläggandet av de fyra trummorna är cirka 3–4 månader. Åtgärden planeras att genomföras vintertid. Planerad start för detta är 2027.



Figur 16. Planerade åtgärder Kyrkholmsvägen.

4.1 Alternativ lokalisering och utformning

4.1.1 Vägbank och bro

Någon alternativ lokalisering av den nya vägbanken och trummorna är inte aktuell. Den nya vägbanken avses att anläggas i befintligt läge.

Alternativet att riva befintlig vägbank och ha kvar Kyrkholmen norra som enda väg har utretts men valdes bort då boende vill ha två vägar från Kyrkholmen till fastlandet. Att ha kvar Kyrkholmen norra som enda väg skulle medföra krav på att vägen då måste förstärkas, och alternativet valdes bort även av den anledningen.

I ett första skede utreddes alternativet att ersätta vägbanken med en bro, men detta alternativ valdes bort pga. avsevärt högre kostnader.

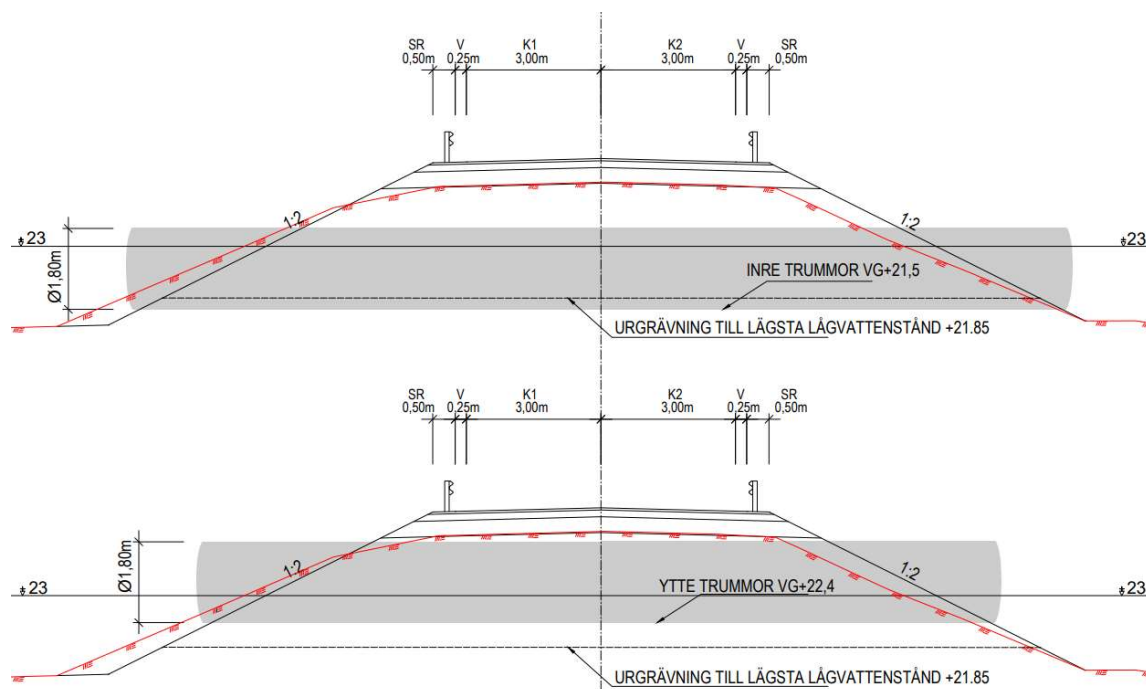
4.1.2 Omledning av trafik

För att inte stoppa upp trafiken planeras att leda trafiken via Kyrkholmsvägen norra, se figur 13. Någon alternativ tillfällig förbifart är inte aktuell. Kyrkholmsvägen norra var enda väg till Kyrkholmen när Kyrkholmsvägen södra var avstängd under våren 2023.

4.2 Utformning och omfattning

Arbetet inleds med att väg 737 stängs av på båda sidor om vattendraget och trafik omdirigeras till Kyrkholmsvägen norra (se figur 13 och 16). Den avstängda vägen öster och väster om vattendraget kommer att användas för etablering och tillfälligt upplag. Ytor för etablering och tillfälligt upplag etableras även inom område på åkermark öster om vattendraget där avtal om tillfällig nyttjande ingås med berörd fastighetsägare, se figur 16.

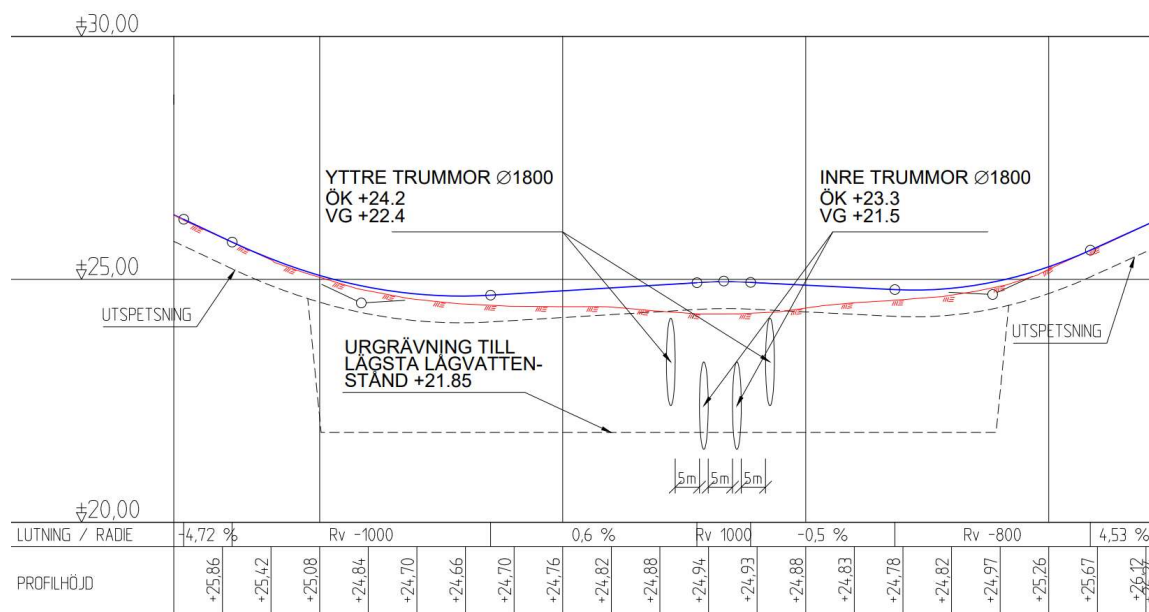
Befintlig vägbank schaktas bort ner till gränsen för lägsta lågvattenstånd. Ny vägbank och överbyggnad byggs upp. Ny vägbank utformas av krossad sprängsten för att undvika framtida erosionsproblem. Banken höjs till nivå strax under +25. Bankens höjd varierar (+24,66–24,94) och är högre vid trummorna (se figur 18). Den nya vägbanken utformas med fyra cirkulära trummor med en diameter på 1800 mm för att åtgärda problem med ensidigt vattentryck vid höga vattenflöden (se figur 17 och 18). Trummorna anläggs på 5 m avstånd från varandra i sidled (se figur 18). De båda inre trummorna anläggs med vattengång¹ +21,5 och de båda yttre trummorna anläggs med en vattengång +22,4 för att möjliggöra fria vandringsvägar för vattenlevande organismer vid olika flöden. Överst anläggs förstärkningslager och ovanpå detta bärlager och slitlager. Vägen utrustas med räcken enligt standardutformning. Vägen utrustas inte med lyktstolpar.



Figur 17. Principskiss tvärsektion, ny vägbank till Kyrkholmen. De grå ytorna visar inre trummor respektive yttre trummor. I skissen anges vattennivån vid +23 och

¹ Trummans inre bottenlinje

lägsta lågvattenstånd (+21,85, streckad linje). Den röda linjen anger ytan på befintlig vägbank, för jämförelse mellan befintlig och ny vägbank.



Figur 18. Principskiss profil, ny vägbank till Kyrkholmen. Vattennivån anges vid +25. Den röda linjen anger ytan på befintlig vägbank, för jämförelse mellan befintlig och ny vägbank. Den blå linjen anger övre gränsen för vägöverbyggnad och den övre streckade linjen anger övre gräns för bergbank. Bankens höjd varierar (+24,66–24,94), vilket medför att banken inte översvämmas vid högvattenstånd med återkomst på 50 år (+24,57). Den nedre streckade linjen anger lägsta lågvattenstånd (+21,85). Utspetsning är en lutande övergång mellan gammal och ny yta.

5 Vattenverksamhetens förutsedda miljöeffekter

5.1 Landskapsbild

5.1.1 Förutsedda miljöeffekter under byggskedet

Planerade åtgärder medför att vyn för förbipasserande kommer att påverkas under byggtiden.

Efter avslutad byggtid kommer ytor för tillfällig nyttjanderätt att återställas.

5.1.2 Förutsedda miljöeffekter under driftskedet

Den nya vägbanken kommer att vara något högre och något bredare än befintlig vägbank. Utseendet på den nya vägbanken kommer inte väsentligt att skilja sig från befintlig vägbank. Påverkan på landskapsbilden kommer att vara liten då ny vägbank byggs i samma läge som befintlig.

Det finns inga utpekade landskapsbildsvärden såsom solitära träd, karaktärsstark vegetation eller långsträckta utblickar som påverkas av den planerade vägbanken.

5.2 Kulturmiljö

5.2.1 Förutsedda miljöeffekter under byggskedet

Den befintliga vägen saknar kulturhistoriskt värde. Det finns inga kända fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar som påverkas av den planerade verksamheten.

5.2.2 Förutsedda miljöeffekter under driftskedet

Planerade åtgärder kommer inte att påverka riksintresset negativt. Den nya vägbanken kommer att vara något högre och något bredare än befintlig vägbank. Utseendet på den nya vägbanken kommer inte väsentligt att skilja sig från befintlig vägbank. Därmed påverkas inte kulturmiljön. Bedömningen är att riksintresset för kulturmiljö inte påtagligt skadas.

5.3 Masshantering

5.3.1 Förutsedda miljöeffekter under byggskedet

Att bygga en ny vägbank, vägtrummor och överbyggnad kommer att kräva naturresurser i form av fyllnadsmassor av bergkross samt de material som krävs för att anlägga förstärkningslager, bärlager, slitlager och vägtrummor.

Trafikverkets avsikt är att rivningsmassorna från befintlig vägbank ska återvinnas för anläggningsändamål och på så sätt utgöra en resurs i stället för att läggas på deponi. Det är inte möjligt att nyttja rivningsmassorna i projektet. Eftersom massorna i översta lagret i befintlig vägbank överskrider riktvärdena för känslig markanvändning med avseende på alifater >C16-C35 kan de användas i projekt som tillåter denna föroreningshalt. Användningen av massorna från större djup än 1,5 m

beslutas i ett senare skede utifrån föroreningshalt som fastställs vid provtagning.

Vid rivning av trummorna uppkommer avfall i form av betong. Allt avfall kommer att omhändertas av godkänd mottagare.

Verksamheten kan medföra en viss damning till omgivningen under den tid befintlig vägbank och trummor rivs och ny vägbank och trummor anläggs.

Efter avslutad byggtid ska marken återställas. Trummor samt massor från den gamla vägkroppen transporteras bort.

Eventuell förorenad jord och asfalt tas omhand av mottagare med tillstånd att ta hand om sådant avfall. Volymen asfalt kommer att vara liten då merparten av asfalten på körytan hyvlats av i ett tidigare skede.

5.3.2 Förutsedda miljöeffekter under driftskedet

Den verksamhet som kommer att bedrivas bedöms inte ge upphov till några miljöeffekter avseende masshantering och avfall under driftskedet.

5.4 Buller och vibrationer

5.4.1 Förutsedda miljöeffekter under byggskedet

Arbetet med rivning av den befintliga vägbanken och anläggning av den nya vägbanken, inklusive packningsarbeten, kommer att ge upphov till buller som under en begränsad tid kan uppfattas som störande.

Arbetet kommer endast att ge upphov till begränsade vibrationsnivåer som inte orsakar skada på närliggande byggnader eller andra konstruktioner.

5.4.2 Förutsedda miljöeffekter under driftskedet

Planerad åtgärd bedöms inte ge upphov till ökade nivåer av buller och vibrationer under driftskedet.

5.5 Hydrologi

5.5.1 Förutsedda miljöeffekter under byggskedet

Vattenståndet i Vuopio kommer inte att påverkas vid anläggningsarbetet eftersom vattennivåerna styrs av vattennivån i Torneälven.

Vägbankens höjd vid Kyrkholmsvägen norra är +24,78, vilket innebär att den inte översvämmas vid högvattenföring med en återkomsttid på 50 år. Högsta högvattenstånd med återkomsttid på 100 år är +24,77, vilket är samma som vägbankens höjd vid Kyrkholmsvägen norra.

5.5.2 Förutsedda miljöeffekter under driftskedet

När befintlig vägbank och trummor byts ut kommer det att skapas en naturligare flödesdynamik som samspelar med Vuopios flöde, vilket förväntas få en positiv effekt för fisk och andra vattenlevande organismer. Vid medelhögvattenflöde har den nya vägbanken och trummorna inte en dämmande effekt. Vid högvattenföring med återkomsttid på 50 år kommer vägbanken och trummorna inte att ha en dämmande effekt eftersom vattennivån uppströms bron bestäms av vattenståndet i Torneälven.

5.6 Naturmiljö

5.6.1 Förutsedda miljöeffekter under byggskedet

Under byggskedet kommer landområdet vid Kyrkholmsvägen södra att beröras av buller. Det kommer inte att ske något direkt intrång i landområdet eftersom åtgärden kommer att utföras inom befintligt vägområde.

Djur- och växtskyddsområdet Karungi by kommer att påverkas av buller. Bullrande arbeten genomförs utanför fåglarnas häckningsperiod 1 april-31 juni för att minska påverkan på fågellivet.

Ökat byggbuller och byggtrafik kan avskräcka utter, bäver och andra medelstora däggdjur samt större däggdjur såsom älg, rådjur och friströvande ren från att röra sig i området under byggtiden.

5.6.2 Förutsedda miljöeffekter under driftskedet

Den nya vägbanken och trummorna kommer inte att påverka förutsättningarna för smådjur, medelstora däggdjur såsom utter och bäver och större däggdjur såsom älg, rådjur och friströvande ren att röra sig i området.

Planerade åtgärder kommer inte att påverka riksintresset för naturvård negativt.

5.7 Ytvatten

5.7.1 Förutsedda miljöeffekter under byggskedet

Arbeten i samband med rivning av befintlig vägbank och anläggande av ny vägbank kommer innebära grävning och fyllning i vatten vilket kommer att ge upphov till grumling som tillfälligt kan påverka växt- och djurliv. Grumlade partiklar kommer att sedimentera i Vuopio innan vattnet når Torneälven.

Vattendraget i anslutning till vägbanken utgör inte lekområde för lax-artade fiskar och är inte lämpligt habitat för flodpärlmussla.

Rivning och anläggandet av vägbank kommer att utföras så att minsta möjliga grumling och negativa miljöeffekter på fisk och vattenlevande organismer uppstår. Skyddsåtgärder kommer att vidtas. För att begränsa spridning av finpartikulärt material under byggskedet kommer grumlingshinder åtgärder att vidtas. Arbetet förläggs till lågvattenperioder.

Åtgärderna bedöms inte på ett betydande sätt påverka de utpekade värdena, naturtyperna och arterna i Natura 2000-området. Invänt skadeförebyggande åtgärder bedöms effekterna på fisk, musslor och andra vattenlevande organismer bli små.

5.7.2 Förutsedda miljöeffekter under driftskedet

Den sammanlagda diametern på de nya vägtrummmorna kommer att vara mer än dubbelt så stor jämfört med den sammanlagda diametern på befintliga trummor, vilket medför att det blir en mer naturlig hydromorfologi i området. Eftersom befintliga trummor utgör partiellt vandringshinder för simsvaga fiskarter vid höga flöden kommer de nya trummorna att förbättra förutsättningarna för vattenfauna att passera bron.

5.7.3 Miljökvalitetsnormer

5.7.3.1 Förutsedda miljöeffekter under byggskedet

Den planerade verksamheten bedöms inte bidra till att vattenförekomsternas ekologiska och kemiska status försämrats eller att de beslutade kvalitetskraven inte kan uppnås. Verksamheten kommer att bedrivas med försiktighetsåtgärder så att spridning av finpartikulärt material och grumling begränsas.

5.7.3.2 Förutsedda miljöeffekter under driftskedet

Planerad verksamhet bedöms inte påverka möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna för vattenförekomsten.

5.8 Rekreation och friluftsliv

5.8.1 Förutsedda miljöeffekter under byggskedet

Tillgängligheten för friluftslivet till området blir begränsad under byggskedet.

5.8.2 Förutsedda miljöeffekter under driftskedet

Det kommer att vara möjligt för det rörliga friluftslivet att använda den nya vägen för att korsa Vuopio.

5.9 Rennäring

5.9.1 Förutsedda miljöeffekter under byggskedet

Om renar befinner sig nära arbetsområdet sommartid kan en viss störning uppstå som endast är lokal.

5.9.2 Förutsedda miljöeffekter under driftskedet

Planerad verksamhet bedöms inte påverka möjligheterna för fritt strövande renar att uppehålla sig i området.

5.10 Kumulativa effekter

Förutom den påverkan som härrör från planerad vattenverksamhet bör även relevanta kumulativa effekter från pågående och kommande projekt inom Natura 2000-området beaktas. I detta sammanhang definieras kumulativa effekter som hur planerad vattenverksamhet tillsammans med andra pågående och framtida projekt påverkar utpekade naturtyper och arter.

Torneälven är en stor oreglerad älv med stor naturlig årlig flödesvariation. Torneälven är en så stor recipient att tillkommande grumling under anläggningsfasen inte kan antas påverka utpekade naturtyper och arter negativt.

6 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Byggplatsen ska organiseras så att vatten, mark och vegetation utanför arbetsområdet inte påverkas.

Avbaningsmassor ska om möjligt återanvändas för att påskynda återetablering av växtlighet.

Uppgrävda schaktmassor placeras utan risk för erosion så att massor inte återförs till vattendraget och orsakar grumling.

Massor som tillförs projektet ska vara rena och ha dokumenterat ursprung.

Om invasiva arter påträffas inom arbetsområdet ska dessa tas omhand enligt Trafikverkets riktlinjer.

Arbetsmaskiner och införda massor kan sprida frön eller växtdelar av invasiva arter från annan plats. Även kräftpest kan spridas på detta sätt. Arbetsmaskiner ska tvättas innan de transporteras till arbetsområdet för att eventuella frön, växtdelar eller kräftpest inte ska följa med från annan plats.

Om en fornlämning påträffas under grävning eller annat arbete ska detta omedelbart avbrytas och Trafikverket kontaktats som i sin tur tar kontakt med länsstyrelsens kulturmiljöenhet enligt 2 kap 10 § kulturmiljölagen.

Ytor som tillfälligt påverkats i anläggningsarbetet ska återställas till utseende så nära ursprunglig karaktär som möjligt. Tillfälliga utfyllnader avlägsnas och ytorna återställs genom påföring av lokala avbaningsmassor för naturlig återetablering av växtlighet.

De riktvärden som Naturvårdsverket (NFS 2004:15) anger för buller från byggplatser ska följas i projektet.

Grumlingsförebyggande åtgärder ska vidtas under entreprenaden.

Vid förutsebara grumlande arbetsmoment i vatten eller kraftiga regn som kan orsaka erosion under byggtid, ska skyddsåtgärder för grumlingsreduktion vidtas, för att begränsa spridning av grumling i vattenområdet.

Avfall från rivningen av vägbanken och trummorna ska omhändertas på ett miljömässigt riktigt sätt.

Under byggskedet kommer kemikalier, petroleumprodukter, hydraulolja mm att hanteras enligt Trafikverkets krav. Alla kemikalier och material ska redovisas till Trafikverket enligt särskild rutin. Tankning och förvaring av dessa produkter får endast utföras på för ändamålet iordningställda ytor, inte i närheten av vattendrag eller där spridning till vattendrag kan ske.

Bullrande arbeten genomförs utanför fåglarnas häckningsperiod 1 april-31 juni.

Försiktighetsåtgärder under byggskedet utformas så de uppfyller kraven i föreskrifterna för Vattenskyddsområde Mattila (25FS 2025:5).

7 Trafikverkets bedömning av betydande miljöpåverkan

I och med att den aktuella verksamheten är tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 6 § miljöbedömningsförordningen (2017:966) och på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett Natura 2000-område och därmed är tillståndspliktig verksamhet enligt 7 kap 28 a § miljöbalken antas den medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 20 § punkt 1 miljöbalken.

8 Fortsatt arbete

Berörda ges i detta samråd möjlighet att lämna synpunkter och ställa frågor. Inkomna yttranden sammanställs och besvaras i en samrådsredogörelse.

Efter genomfört samråd upprättar sökanden en miljökonsekvensbeskrivning samt de handlingar som ingår i tillståndsansökan för vattenverksamheten.

9 Förslag till innehåll i miljökonsekvensbeskrivningen

Miljökonsekvensbeskrivningen avgränsas till det område kring bron som berörs av vattenverksamheten, vattenverksamhetens påverkansområde samt de landarbeten som utförs i anslutning till bron. De huvudsakliga miljökonsekvenserna som kommer att beskrivas, är

- Påverkan på ytvatten.

- Påverkan på art- och naturvärdena i Natura 2000-området.
- Påverkan på områden med naturvärden.
- Buller

I tid avgränsas miljökonsekvensbeskrivningen från det att arbeten inleds till dess att anläggningen är färdigbyggd och återställningsarbeten är färdigställda.

10 Referenser

Haparanda kommun. 2023. Översiktsplan Haparanda.

Haparanda kommun. 2025. Karungi. <https://www.haparanda.se/boende-och-miljo/planer-och-program/detaljplanering/gallande-detaljplaner/karungi> (Hämtad 2025-12-01).

Länsstyrelsen i Norrbottens län. 2022. Torne och Kalix älvsystem SE0820430. Bevarandeplan Natura 2000-område

Länsstyrelsen i Norrbottens län. 2025. Länsstyrelsen i Norrbottens läns föreskrifter om inrättande av vattenskyddsområde och föreskrifter för Mattila i Haparanda kommun; 25FS 2025:5 A 4

Länsstyrelserna. 2025a. Vatteninformationssystem Sverige, VISS. <https://viss.lansstyrelsen.se/> (Hämtad 2025-11-27)

Länsstyrelserna. 2025b. Biotopkarteringsdatabasen. <https://biotopkartering.lansstyrelsen.se/> (Hämtad 2025-12-08)

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB. 2019. Översvämningskartering utmed nedre Torneälven. Rapport nr. 64.

Naturvårdsverket. 2025. Skyddade områden: Art- och habitatdirektivet (Natura 2000, SCI, SAC) <https://geodatakatalogen.naturvardsverket.se/geonetwork/srv/swe/catalog.search#/metadata/945e918f-8426-4155-8fd6-3f780a85dd8f> (Hämtad 2025-12-15)

Riksantikvarieämbetet, 2021. Riksintressen för kulturmiljövården – Norrbottens län (BD) https://www.raa.se/app/uploads/2022/06/BD_riksintressen.pdf

Riksantikvarieämbetet, 2025. Fornsök. <https://app.raa.se/open/fornsok/> (Hämtad 2025-11-25).

Sveriges Geologiska Undersökning, SGU, 2025. Kartvisaren Jordarter 1:250 000, nordligaste Sverige. <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-jordarter-norra-sverige-250-tusen.html> (Hämtad 2025-12-04)

Sveriges lantbruksuniversitet, SLU. 2025. Svenskt elfiskeregister – SERS. <https://dvfisk.slu.se/> (Hämtad 2025-12-08).

Sveriges lantbruksuniversitet Artdatabanken, SLU Artdatabanken. 2025. Artfakta. <https://artfakta.se/> (Hämtad 2025-11-25).

Trafikverket. 2025. NVDB på karta. <https://nvdbpakarta.trafikverket.se/map> (Hämtad 2025-12-10)

Trafikverket, 972 42 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2–4

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

trafikverket.se