

Samrådsunderlag till ansökan om tillstånd för
vattenverksamhet och Natura 2000

Bro över Grundträskån, E10

Inom vägplan E10, Morjärv-Västra Svartbyn
Kalix kommun, Norrbottens län

2024-12-09



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 - Bro över Grundträskån, E10

Författare: Åsa Kestrup, AFRY

Dokumentdatum: 2024-12-09

Ärendenummer: 2024/115398

Kontaktperson: Magnus Vennberg

Innehåll

1 Inledning	7
1.1 Administrativa uppgifter	8
1.2 Bakgrund och orientering	8
1.3 Planerad vattenverksamhet och åtgärd inom Natura 2000-område	10
1.4 Rådighet.....	10
2 Avgränsningssamråd	10
2.1 Samrådsrets	11
2.2 Genomförande av samråd.....	12
3 Förutsättningar	13
3.1 Befintliga anläggningar	13
3.2 Planförhållanden	14
3.3 Landskapsbild	14
3.4 Kulturmiljö	16
3.5 Geologi.....	16
3.6 Förorenade områden.....	16
3.7 Grundvatten	16
3.8 Hydrologi.....	16
3.9 Riksintressen och skyddade områden	17
3.10 Naturmiljö	18
3.11 Ytvatten.....	21
3.11.1 Miljökvalitetsnormer.....	21
3.12 Rekreation och friluftsliv	22
3.13 Rennäring.....	23
3.14 Närboende	23
4 Beskrivning av planerad vattenverksamhet	23
4.1 Alternativ lokalisering och utformning	24
4.1.1 Bro	24
4.1.2 Omledning av trafik och omfartsväg.....	25
4.2 Utformning och omfattning	25
4.2.1 Bro	25
4.2.2 Omledning av trafik och tillfällig förbifart	26

5 Vattenverksamhetens förutsedda miljöeffekter 27

5.1 Landskapsbild	27
5.1.1 Förutsedda miljöeffekter under byggskedet	27
5.1.2 Förutsedda miljöeffekter under driftskedet	27
5.2 Kulturmiljö	28
5.2.1 Förutsedda miljöeffekter under byggskedet	28
5.2.2 Förutsedda miljöeffekter under driftskedet	28
5.3 Masshantering.....	28
5.3.1 Förutsedda miljöeffekter under byggskedet	28
5.3.2 Förutsedda miljöeffekter under driftskedet	29
5.4 Buller och vibrationer.....	29
5.4.1 Förutsedda miljöeffekter under byggskedet	29
5.4.2 Förutsedda miljöeffekter under driftskedet	29
5.5 Grundvatten	29
5.5.1 Förutsedda miljöeffekter under byggskedet	29
5.5.2 Förutsedda miljöeffekter under driftskedet	29
5.6 Hydrologi.....	30
5.6.1 Förutsedda miljöeffekter under byggskedet	30
5.6.2 Förutsedda miljöeffekter under driftskedet	30
5.7 Naturmiljö	31
5.7.1 Förutsedda miljöeffekter under byggskedet	31
5.7.2 Förutsedda miljöeffekter under driftskedet	31
5.8 Ytvatten.....	32
5.8.1 Förutsedda miljöeffekter under byggskedet	32
5.8.2 Förutsedda miljöeffekter under driftskedet	32
5.8.3 Miljö kvalitetsnormer.....	32
5.9 Rekreation och friluftsliv	33
5.9.1 Förutsedda miljöeffekter under byggskedet	33
5.9.2 Förutsedda miljöeffekter under driftskedet	33
5.10 Rennäring.....	33
5.10.1 Förutsedda miljöeffekter under byggskedet	33
5.10.2 Förutsedda miljöeffekter under driftskedet.....	33
5.11 Luft	34
5.11.1 Förutsedda miljöeffekter under byggskedet	34
5.11.2 Förutsedda miljöeffekter under driftskedet.....	34
5.12 Kumulativa effekter.....	34

6 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått.....	34
7 Trafikverkets bedömning av betydande miljöpåverkan	36
8 Fortsatt arbete.....	36
9 Förslag till innehåll i miljökonsekvensbeskrivningen	37
10 Referenser	37

1 Inledning

För att öka trafiksäkerheten och framkomligheten planeras E10 mellan Morjärv och Västra Svartbyn i Kalix kommun, Norrbottens län, att byggas om och breddas till en mötesfri landsväg med mitträcke och viltstängsel. En del av detta arbete omfattar anpassning av broar längs vägsträckan. Bron som är föremål för detta samråd löper över Grundträskån.

Trafikverket planerar att riva den befintliga bron och uppföra en ny bro i samma läge. Den nya bron ska ha högsta bärighetsklass, BK4, och ha en brobredd som möjliggör för 2+1 körfält över bron. 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: Magnus Vennberg, projektledare Trafikverket
E-postadress: magnus.vennberg@trafikverket.se
Telefonnummer: 010-124 46 01

Berörda fastigheter: Övermorjärv 3:28, Övermorjärv 9:52, samt
Övermorjärv S:75
Ort: Västannäs
Kommun: Kalix kommun
Län: Norrbottens län

1.2 Bakgrund och orientering

Framkomligheten på E10 är viktig för industrin i Norrbotten och för transporter till och från Norge. E10 har även funktionen som pendlingsväg och trafikeras frekvent av sjuktransporter från Norrbottens inland till Sunderby sjukhus. E10 ingår även i det transeuropeiska vägnätet (TEN-T vägnätet), som i sin tur ska erbjuda användarna en infrastruktur av hög kvalitet.

Bron över Grundträskån ligger längs E10 cirka 6 kilometer norr om Morjärv i Kalix kommun, Norrbottens län (Figur 1). Bron ingår i vägsträckan Morjärv - Västra Svartbyn som är 23,5 kilometer lång och startar norr om korsningen E10/väg 356 i Morjärv i Kalix kommun, går genom byn Västannäs och avslutas i Västra Svartbyn i Överkalix kommun, Norrbottens län.

Vägen är smal och sikten är på vissa delar av sträckan dålig vilket försvårar omkörningsmöjligheterna och begränsar framkomligheten. För att öka trafiksäkerheten och framkomligheten föreslås E10 mellan Morjärv och Västra Svartbyn byggas om till mötesfri landsväg med mitträcke och viltstängsel.

Nybyggnation av bron över Grundträskån ingår i vägplanen för sträckan av E10 Morjärv-Västra Svartbyn. Den nuvarande vägplanen vann laga kraft den 26 januari 2023. Efter det att vägplanen fastställts har Trafikverket beslutat att göra ändringar av den fastställda vägplanen.



Figur 1. Bron över Grundträskån är belägen i Kalix kommun, Norrbottens län. Bron har koordinaterna E 847569 N 7355278 (Sweref99 TM).

Tillstånd för anläggande av ny bro över Grundträskån har beviljats 2023-08-29 (MMD, mål nr M 3256-21). Åtgärden omfattade rivning av befintlig bro, anläggande av en ny bro på samma plats som den gamla bron och

anläggande av en tillfällig förbifart öster om befintlig väg. Detta förslag har nu omarbetats eftersom grundläggningen av den nya bron inte bedömdes vara säker samt att anläggandet av en tillfällig förbifart på östra sidan skulle omfatta geotekniska förstärkningsåtgärder i form av pålning, vilket skulle vara kostsamt och svårt att återställa vid byggtidens slut. Utförande av bro och placering av tillfällig förbifart har därför utretts på nytt och en ny tillståndsansökan måste tas fram. Det nya förslaget presenteras i detta samrådsunderlag.

Grundträskån är ett vattendrag i Kalixälvens avrinningsområde och har sin början i området kring Stor-Granberget och Stor-Risberget cirka 15 kilometer nordväst om broläget. Cirka 200 meter nedströms bron mynnar Grundträskån i Västannäsavan som är en del av Morjärvträsket i Kalix älv. Området runt bron utgörs av strandnära blandskog, limnisk strand samt vattendrag.

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 bro, byggnation av ny bro, anläggande av tillfällig förbifart inom vattenområdet under byggtiden samt tillkommande grävnings-, fyllnings- och pålningsarbeten.

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 sker med stöd av den nya vägplanen för sträckan av E10 Morjärv-Västra Svartbyn som håller på att tas fram. Aktuell vattenverksamhet kommer att ligga inom det nya vägområdet och område för tillfällig nyttjanderätt som fastställs i vägplanen.

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

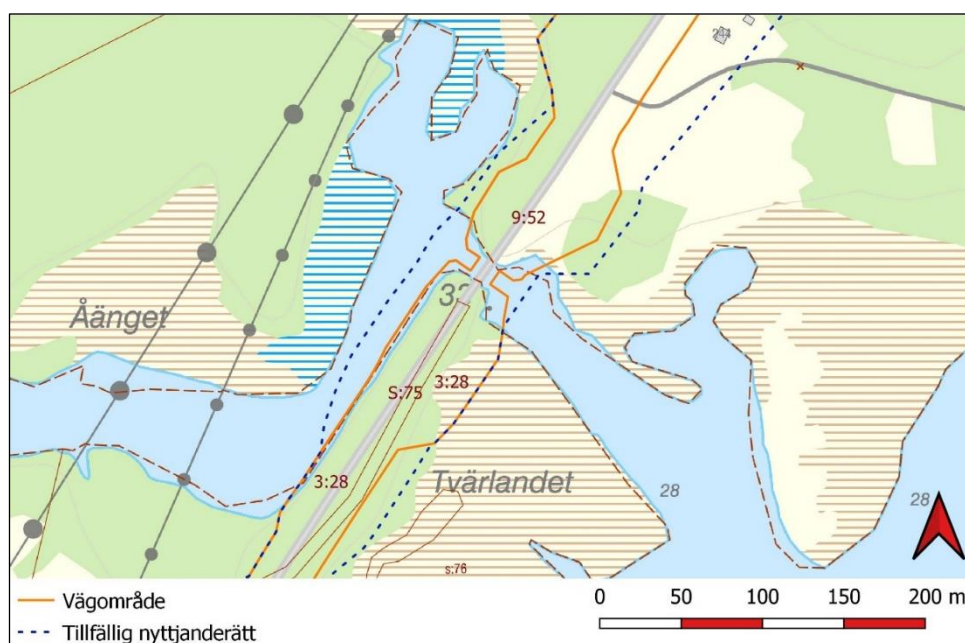
Avgränsningssamrådet ska ske med länsstyrelsen, tillsynsmyndigheten och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda av verksamheten eller åtgärden samt med de övriga statliga myndigheter, de kommuner och den allmänhet som kan antas bli berörda av verksamheten eller åtgärden. Samrådsretsen listas i tabell 1. Samrådsretsen omfattar de fastigheter som berörs av planerade åtgärder genom att de korsas av vägområdet och området för tillfällig nyttjanderätt (se Figur 2). Fastigheten som omfattar vattnet är outredd. Övriga närliggande fastigheter antas inte bli särskilt berörda av åtgärden. Utöver den samrådsrets som redovisas i tabell 1 bedöms inga ytterligare verksamheter, organisationer eller föreningar beröras av planerade åtgärder.

Tabell 1. Samrådsrets

Samrådsrets		
Fastigheter	Kalix Övermorjärv 3:28	
	Kalix Övermorjärv 9:52	
	Kalix Övermorjärv S:75	Kalix Övermorjärv 36:1 Kalix Övermorjärv 10:13 Kalix Övermorjärv 11:17 Kalix Övermorjärv 3:28 Kalix Övermorjärv 10:9
Rättigheter	Renskötselrätt	Kalix sameby
	25-F1993-264.1	Kalix Energi AB
	25-F1997-354.1	Vattenfall Regionnät AB
	25-F1998-638.1	officialservitut väg till förmån för Kalix Övermorjärv 9:70
Övriga intressenter	Länsstyrelsen i Norrbottens län	Kalix kommun

Samrådsrets

	Naturvårdsverket	Försvarmakten i Norrbotten
	Havs- och vattenmyndigheten	Skogsstyrelsen
	Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)	SMHI
	Sveriges geologiska institut (SGI)	MSB
	Naturskyddsföreningen i Norrbotten	Sametinget
	Norrbottens ornitologiska förening	Jägarförbundet Norrbotten
	Riksantikvarieämbetet	



Figur 2. Fastigheter som påverkas av planerad åtgärd. Samrådsretsen omfattar de fastigheter som berörs av planerade åtgärder genom att de korsas av vägområdet och området för tillfällig nyttjanderätt.

2.2 Genomförande av samråd

Samrådet kommer att genomföras genom att färdigställt samrådsunderlag finns tillgänglig på Trafikverkets hemsida. Information om var handlingen finns kommer annonseras i tidningar och genom brev så att informationen kommer fram till de som anges i avsnitt 2.1.

3 Förutsättningar

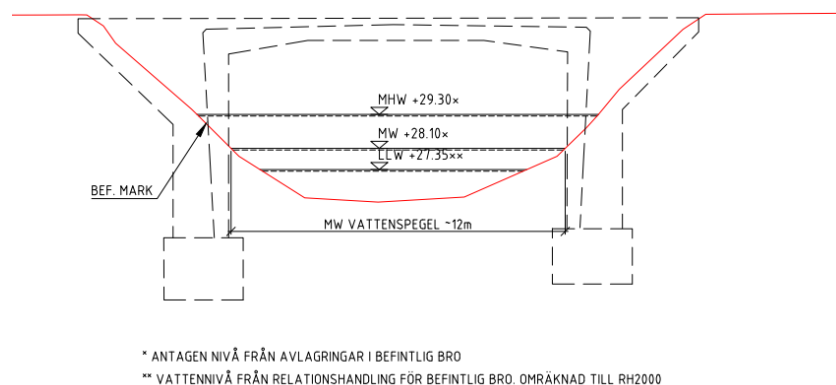
Miljökonsekvensbeskrivningen avgränsas till det område kring bron som berörs av vattenverksamheten, vattenverksamhetens påverkansområde, tillfällig förbifart samt de landarbeten som utförs i anslutning till bron. Resten av entreprenaden hanteras i vägplanen.

3.1 Befintliga anläggningar

Befintlig bro över Grundträskån är byggd 1956 och utgörs av typen platt-rambro i armerad betong, se Figur 3 och Figur 4. Bron har en fri brobredd på 7 meter, en fri öppning under bron på 12 meter och en total brolängd på 22 meter. Brons köryta är belagd med asfalt. Slänterna närmast vattendra



Figur 3. Befintlig bro över Grundträskån.



Figur 4. Principskiss, befintlig bro över Grundträskån. Den röda linjen anger marknivån under bron och i slänten vid sidan om bron. I skissen anges vattennivån vid medelvattenstånd (MW), medelhögvattenstånd (MHW) och lågvattenstånd (LLW).

get är branta (lutning cirka 1:1) och är belagda med stora stenblock väl ordnade i ytan. Vid befintlig bro saknas strandpassager som vilt och friluftsliv kan nyttja.

3.2 Planförhållanden

Området som berörs av planerad åtgärd omfattas av vägplanen för sträckan av E10 Morjärv-Västra Svartbyn. Nuvarande vägplan vann laga kraft 2023. En ändring av vägplan håller på att tas fram.

Kalix kommun arbetar med att ta fram en ny översiktsplan. Åtgärderna för bro över Grundträskån bedöms inte strida mot nu gällande översiktsplan. Aktuell bro ligger inte inom detaljplanelagt område.

3.3 Landskapsbild

Grundträskån är en mindre skogsälv som meandrar lätt genom landskapet. Landskapet på aktuell vägsträcka öppnar sig mot vattnet vid Västannäs söder om Grundträskån (se Figur 5 och Figur 6). Uppströms broläget löper Grundträskåns fåra parallellt med vägbanken längs en cirka 200 meter lång sträcka, se Figur 7. Vid Broläget viker Grundträskån av mot Västannäsavan som är en del av Morjärvsträsket (se Figur 5). Där E10 korsar Grundträskån på bro ges fina utblickar över Västannäsavans vatten och öppna sankmark.



Figur 5 Grundträskån öster om E10. Fotot är taget i sydlig riktning. Öster om väg E10 utgörs området av öppen våtmark som översvämmas regelbundet.



Figur 6. Grundträskån öster om E10. Fotot är taget i sydlig riktning. Området öster om vägen är översvämmat.



Figur 7. Grundträskån väster om E10. Uppströms broläget löper Grundträskåns fåra parallellt med vägbanken längs en cirka 200 meter lång sträcka.

3.4 Kulturmiljö

Bron över Grundträskån finns upptagen i Länsstyrelsen i Norrbottens läns inventering av värdefulla broar (Länsstyrelsen i Norrbottens län, 2005). Bron är klassad som klass III, vilket innebär att bron har ett visst kulturhistoriskt värde men saknar förstärkande värden. Bron har delvis kvar originalräckena från 1956 när bron byggdes. Navföljaren, den längsgående balken, är utbytt. Befintlig bro har dokumenterats i text och bild (Trafikverket, 2020). Resultatet har skickats till länsstyrelsen i Norrbotten och Norrbottens museum för kännedom.

Det finns inga registrerade fornlämningar eller övriga kulturhistoriska lämningar i anslutning till bron (Riksantikvarieämbetet, 2024).

3.5 Geologi

I området för bron över Grundträskån och tillfartsbankar utgörs naturlig jord delvis av en smal moränrygg. På ömsom sidor av moränryggen utgörs den ytliga jorden av extremt låghållfast lera och silt som är sulfidhaltiga. De finkorniga sedimenten av lera och silt har en mäktighet som generellt varierar mellan 2 och 10 meter och underlagras av fast morän. Moränen i området varierar mellan en siltig sandmorän och en sandig siltmorän.

I området utanför den befintliga vägbanken består marken av naturmark som tidvis kan stå under vatten.

3.6 Förorenade områden

Inga potentiellt förorenade objekt eller förekomst av tjärasfalt förorenad med PAH finns i anslutning till bron över Grundträskån.

3.7 Grundvatten

Grundvattenytan ligger ytligt men följer med största sannolikhet variationerna i vattennivå i Grundträskån. Inga grundvattenförekomster, grundvattentäkter eller enskilda vattentäkter berörs.

3.8 Hydrologi

Grundträskån ingår i Kalixälvens huvudavrinningsområde. Avrinningsområdet är 98,3 km² stort. En mindre del (0,2 %) av avrinningsområdets yta utgörs av sjöar. Grundträskåns vatten är inte reglerat vilket också gäller nedströms i Kalixälven.

Vid broläget är vattendragets bredd påverkat av befintlig bro. Vattendragets bredd är något mindre än brons fria öppning, som är 12 meter. Vid

medelvattenstånd är vattendraget cirka 2 meter djupt vid broläget och cirka 1,5 meter djupt vid planerad förbifart. Vattendragets bredd vid planerad förbifart varierar mellan 18–80 meter.

Vid medelhögvattenstånd är vattennivån +29,3 meter, RH 2000. Befintlig bro har inte en dämmande effekt vid medelhögvattenstånd och högvattenföring med återkomsttid på 50 år respektive 100 år eftersom vattennivån uppströms bron bestäms av vattenståndet i Kalixälven.

Medelvattenföringen i Grundträskån är 1,1 m³/s, medelhögvattenföringen är 13 m³/s och medellågvattenföringen är 0,1 m³/s. Högvattenföringen med återkomsttid på 50 år respektive 100 år är 25 respektive 27 m³/s.

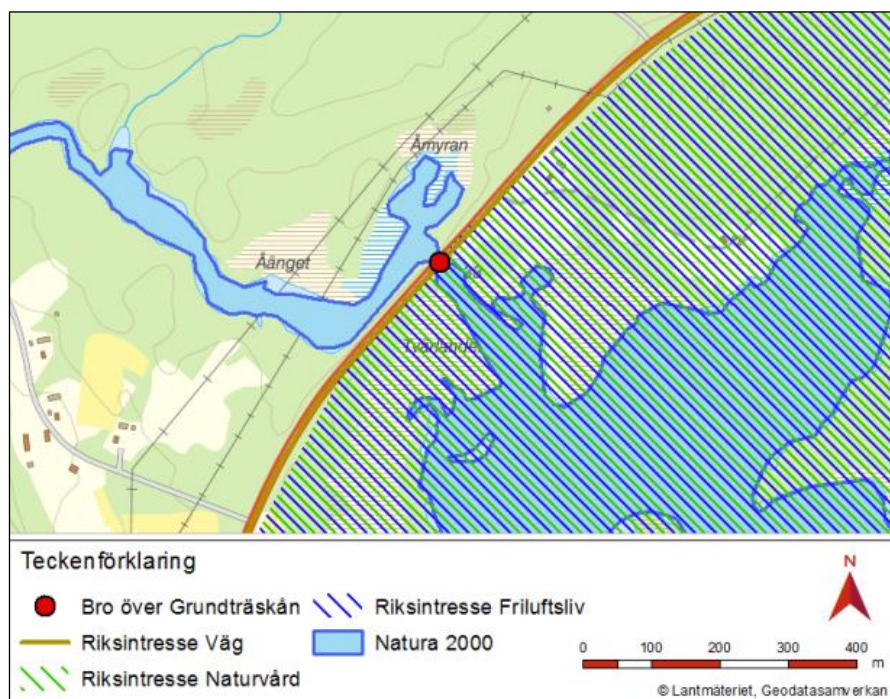
När det gäller förändringar i flöden till följd av klimatförändringar, visar SMHI:s rapport Framtidsklimat i Norrbottens län (SMHI, 2015) att enligt scenario RCP-4.5, kommer HQ100 kommer att minska under tidshorizonten fram till år 2098, vilket innebär att dagens beräknade högflöden ej skalats upp.

3.9 Riksintressen och skyddade områden

Skyddade områden och riksintressen presenteras i Figur 8. Följande områden skyddade enligt miljöbalken berörs:

- Grundträskån ingår i Natura 2000-området för Torne och Kalix älvsystem (SE0820430), 7 kap. 28–29 §§ miljöbalken, riksintresse enligt 4 kap. 1 och 8 §§ miljöbalken.
- Kalixälven - riksintresse för naturvård och friluftsliv, 3 kap. 6 § miljöbalken.
- E10 är av riksintresse för kommunikationer, 3 kap. 8 § MB och ingår i det transeuropeiska vägnätet (TEN-T vägnätet).
- Riksintresse för totalförsvaret enligt 3 kap. 9 § miljöbalken. Visas ej i figur, berörs ej av planerade åtgärder.
- Kalixälven av riksintresse för yrkesfiske, 3 kap. 5 § miljöbalken. Visas ej i figur.
- Grundträskån omfattas av det generella strandskyddet, 7 kap. 13–14 §§ miljöbalken.

Enligt 7 kap 16 § samt 7 kap 11a § miljöbalken gäller inte förbuden för åtgärder inom strandskyddat område eller område med generell biotopskydd om de behandlas i en vägplan som fastställs. Prövning enligt dessa bestämmelser inkluderas i vägplanens fastställelse.



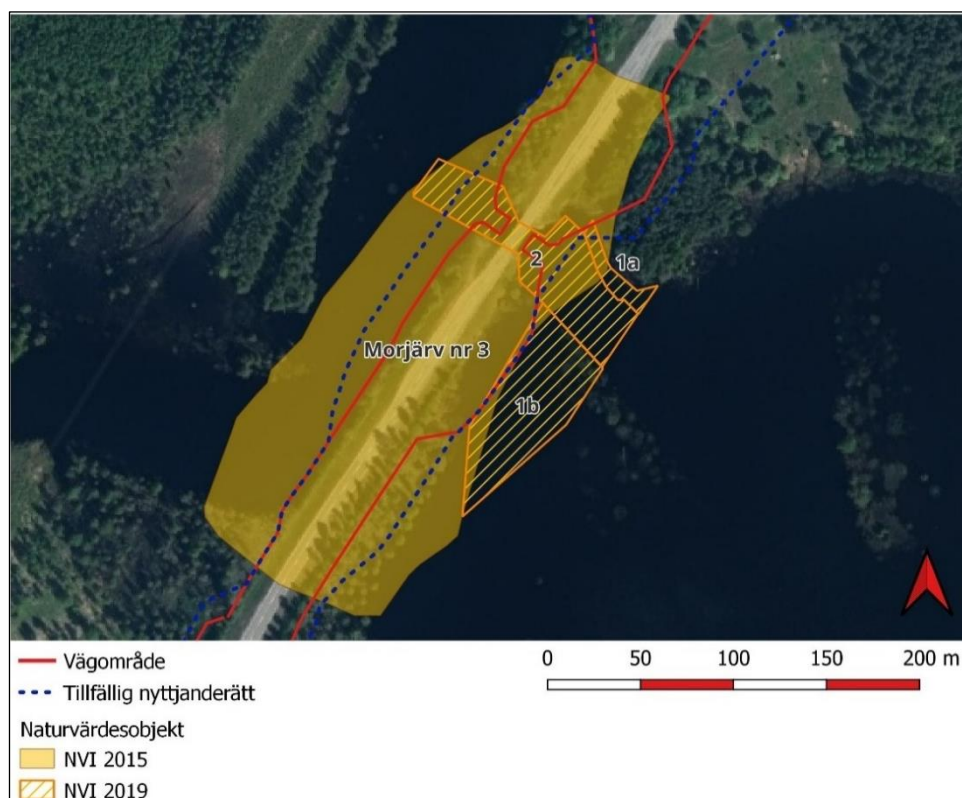
Figur 8. Skyddade områden och riksintressen.

3.10 Naturmiljö

Grundträskåns fåra löper parallellt med vägbanken längs en cirka 200 meter lång sträcka innan den viker av mot broläget och vidare mot Västannäsavan som är en del av Morjärvsträsket. Området runt bron utgörs av strandnära blandskog, limnisk strand samt vattendrag.

En naturvärdesinventering har genomförts för vägprojektet E10 Morjärv – Västra Svartbyn 2015. Ett naturvärdesobjekt (kallat Morjärv nr 3) har avgränsats vid Grundträskån (Trv, 2015). Vid en kompletterande inventering 2019 har även vattendraget och dess närmaste omgivning inventeras (Trv, 2019), se Figur 9-Figur 11 och Tabell 2.

Naturvärdesobjektet Morjärv nr 3 är ett område med strandnära blandskog som bedömts uppnå naturvärdeklass 3, påtagligt naturvärde, utifrån förekomst av påtagliga naturvärden som är knutna till den mosaikartade miljön där Grundträskån mynnar i Västannäsavan. Naturvärdesobjektet ingår i ett större sammanhängande område med liknande biotop som är värdefull för ett stort antal fågelarter. Förutom sävsparv som noterades vid inventeringen bedömdes att ett flertal rödlistade fågelarter kan förväntas finnas i området. Vid inventeringen i fält noterades även spår av bäver, vilket indikerar att arten förekommer i området.



Figur 9. Naturvärdesobjekt vid Grundträskån som identifierats vid naturvärdesinventering.

Tabell 2. Sammanställning av naturvärdesobjekt som identifierats vid naturvärdesinventering 2015 och 2019.

Namn	Naturvärdesobjekt	Naturvärdesklass	Artskydd Artskydds- förelösnings- (2007:845)	Rödlistade arter VU-Sårbar NT-Nära hotad
Morjärv nr 3	Strandnära blandskog	3, påtagligt naturvärde	Revlummer, plattlummer	Sävspurv ^{NT}
Grundträsk- ån 1a och 1b	Limnisk strand, öppen våtmark	3, påtagligt naturvärde		Sävspurv ^{NT} Backsvala ^{VU}
Grundträsk- ån 2	Grundträskån och dess svämplan	3, påtagligt naturvärde		Sävspurv ^{NT} Backsvala ^{VU}

Naturvärdesobjekt 1a och 1b på Grundträskåns båda sidor, öster om befintlig bro, är områden med limnisk strand som bedömts uppnå naturvärdesklass 3, påtagligt naturvärde. Områdena utgörs av öppen våtmark som översvämmas regelbundet vid naturliga vattenståndsfluktuationer. Området utgör livs- och födosöksmiljö för bl.a. sävspurv och andra fågelarter såsom svalor. Artvärdet har bedömts utifrån förekomst av

sävsparv (NT), backsvala (VU) och ladusvala som påträffats vid inventeringstillfället. Vid inventeringen noterades gamla bävergnag.



Figur 10. Naturvärdesobjekt Morjärv 3 (Källa: Trv 2015).



Figur 11. Grundträskån öster om E10 med vägbron i bakgrunden (vänster bild). Grundträskån uppströms vägbron (höger bild) (Källa: Trv 2019).

Naturvärdesobjekt 2 utgörs av Grundträskån och dess strandzon, vilket utgörs av naturtyperna vattendrag, limnisk strand och skog och träd och har bedömts uppnå naturvärdesklass 3, påtagligt naturvärde. Vattendraget är flottledrensats och den inventerade sträckan är påverkad av vägbron. Artvärdet har bedömts utifrån förekomst av sävsparv (NT), backsvala (VU) och ladusvala som påträffats vid inventeringstillfället.

I området förekommer älg och rådjur samt bedrivs renskötsel.

3.11 Ytvatten

I Havs- och vattenmyndighetens sammanställning av Sveriges mest värdefulla sötvattensmiljöer för miljö kvalitetsmålet Levande sjöar och vattendrag är Kalixälven utpekad som *Särskilt värdefulla vatten, fisk*. Både Grundträskån och Kalixälven är utpekade som *Särskilt värdefulla vatten, naturälv*. Vattendraget ingår även i Natura 2000-området Torne och Kalix älvsystem. Vattendraget är av Natura 2000-naturtypen *Mindre vattendrag* (3260). Vattendraget är naturligt med måttlig påverkan av mänsklig aktivitet. Utpekade arter är flodpärlmussla, grön flodtrollslända, lax, stensimpa, utter, venhavre och ävjepilört.

Vattendraget har inventerats 2011, 2012 och 2019. Utifrån rapporterna från dessa inventeringar kan konstateras att lekområden för laxartade fiskar och lämpligt bottensubstrat för flodpärlmussla saknas i närheten av vägbron (Hushållningssällskapet, 2011 och 2012; Trafikverket, 2019). Elfiske har genomförts vid lokaler längre uppströms i Grundträskån, enligt Svenskt Elfiskeregister (SLU, 2024). Vid dessa fångades harr, lake, stensimpa och gädda.

Förekomst av utter har konstaterats vid bron enligt fynd registrerade i Artportalen (SLU Artdatabanken, 2024).

Det finns inga kända fynd av grön flodtrollslända, venhavre och ävjepilört i närheten av vägbron enligt fynd registrerade i Artportalen (SLU Artdatabanken, 2024).

3.11.1 Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer för vattenförekomster

Vattenområdet ingår i vattenförekomsten Grundträskån (EU_CD: SE735434-180622) som mynnar i vattenförekomsten Morjärvträsket (EU_CD: SE734869-181314) cirka 200 meter nedströms bron. För vattenförekomsterna finns fastställda miljö kvalitetsnormer, MKN. Vattenförekomsternas status och kvalitetskrav enligt Vattenmyndighetens senaste bedömning redovisas i Tabell 3 nedan (VISS, 2024).

Grundträskåns ekologiska status har bedömts till *Måttlig* eftersom vattendragets fåra rätats och rensats för flottning. För Grundträskån är kvalitetskravet *God ekologisk status 2027*. Morjärvträskets ekologiska status har bedömts till *Hög*, och vattenförekomsten uppnår därmed kvalitetskravet *Hög ekologisk status*.

Grundträskån och Morjärvträskets kemiska 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 för både Grundträskån och Morjärvsträsket *God kemisk ytvattenstatus* med undantag för kvicksilver och kvicksilverföreningar och PBDE som har mindre stränga krav.

Tabell 3. 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
Grundträskån	God ekologisk status 2027	Måttlig	God kemisk ytvattenstatus	Uppnår ej god
Morjärv- träsket	Hög ekologisk status	Hög	God kemisk ytvattenstatus	Uppnår ej god

Miljö kvalitetsnormer för fisk- och musselvatten

Kalixälvens huvudfåra är klassificerad som laxfiskvatten enligt Naturvårdsverkets *Förteckning över fiskvatten som ska skyddas enligt förordningen (2001:554) om miljö kvalitetsnormer för fisk- och musselvatten*; Grundträskån är inte utpekad laxfiskvatten, men Morjärvträsket som är beläget cirka 200 meter nedströms bron över Grundträskån är utpekad som laxfiskvatten. Morjärvträsket omfattas därmed av miljö kvalitetsnormer (MKN) för fisk- och musselvatten.

MKN för fisk- och musselvatten anger gränsvärden och riktvärden för laxfiskvatten och andra fiskvatten. Den parameter som bedöms beröras av detta projekt är uppslammade fasta substanser, så kallad grumling. Riktvärdet för grumling är 25 milligram uppslammade fasta substanser per liter vatten.

3.12 Rekreation och friluftsliv

Kalixälven och dess närmaste omgivning är av riksintresse för friluftsliv. Fritidsfiske bedrivs i Grundträskån och i Morjärvträsket. Grundträskån och Morjärvträsket ingår inte i något fiskevårdsområde. Eftersom strandpassage saknas är det inte möjligt att passera under bron, förutom på vintertid när det är möjligt att passera på isen. Våtmarker runt bron gör läget svåråtkomligt för friluftsliv under barmarksperioden.

3.13 Rennäring

Kalix koncessionssameby använder området som vårvinter-, försommar-, sommar-, förhöst- och höstland. Fritt strövande renar rör sig i området. Det finns ingen utpekad flyttled i nära anslutning till bron, men enligt vad Kalix sameby har yttrat i samråd för vägplanen bedömer samebyn att friströvande renar, likväl som vilt, kan använda de planerade viltpassagerna under bron.

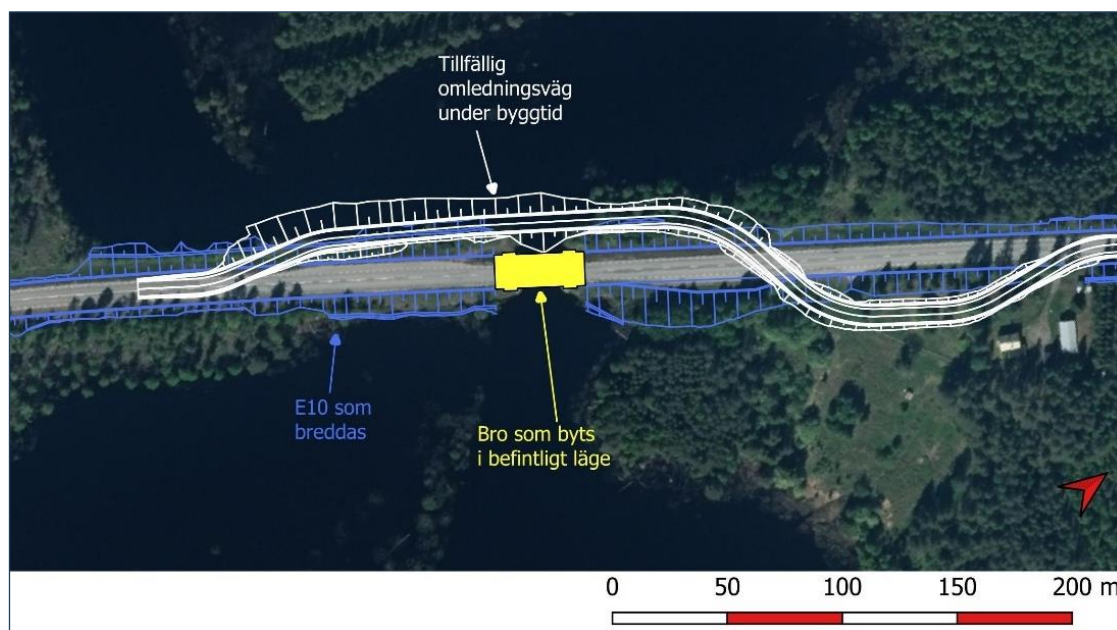
3.14 Närboende

Närmaste bebyggelse utgörs av en fastighet cirka 200 meter nordost om bron på vilken ingen är fast boende i dagsläget. Denna fastighet planeras att förvärfvas i samband med vägombyggnationen och bedöms därför inte vara bullerberörd. I Bränslet cirka 550 meter sydväst om bron finns några bebodda fastigheter och 1 kilometer söder om bron finns bebyggelse i Västannäs.

4 Beskrivning av planerad vattenverksamhet

Trafikverket planerar att riva befintlig bro över Grundträskån och bygga en ny plattrambro på samma plats (se Figur 12. Planerade åtgärder vid Grundträskån. Figur 12). Detta omfattar även anläggande av tillfällig förbifart inom vattenområdet under byggtiden samt tillkommande grävnings-, fyllnings- och pålningsarbeten.

Ansökan omfattar även tillstånd för åtgärder inom Natura 2000-område.



Figur 12. Planerade åtgärder vid Grundträskån.

Sammanlagd byggtid för den nya bron inklusive anläggandet av den tillfälliga förbifarten är cirka 12 månader och start för detta planeras till år 2026. Åtgärderna utförs under projektets entreprenadtid som är 2–3 år med byggstart 2025.

4.1 Alternativ lokalisering och utformning

4.1.1 Bro

Någon alternativ lokalisering av den nya bron är inte aktuell. Den nya bron anläggs i befintligt läge, se Figur 12.

För bron över Grundträskån har i ett första skede breddning i befintligt läge utretts. Detta alternativ innebar en breddning av befintlig bro med 3,5 meter för att möjliggöra 1+1 körfält (brobredd 10,5 meter). Alternativet innebar ingen förändring av öppningen under bron. Därefter har byte av bro utretts. I ett tidigt skede undersöktes ny bro i nytt läge, vilket valdes bort pga. avsevärt högre kostnader och större påverkan på miljön.

För att möjliggöra 2+1 körfält samt faunapassager under bron har olika utformningsalternativ utretts. Tre alternativ på bro i befintligt läge utretts; en plattrambro, en samverkansbro med spännvidd 24 meter samt en samverkansbro med spännvidd 48 meter.

Rivning av befintlig bro och anläggande av ny har valts utifrån att befintlig bro har för liten fri öppning för att kunna möjliggöra för faunapassager i

form av landremsor under bro. Ny bro konstrueras även med en brobredd som möjliggör 2+1 körfält, vilket ökar trafiksäkerheten. Ytterligare en aspekt som motiverar att befintlig bro rivs och att en ny anläggs är att den hydrauliska modelleringen som utförts visar på att Grundträskån översvämmar befintlig bros underkant vid ett 100-års flöde.

Det förslag på utformning av bro som presenterades 2020 har slopats eftersom grundläggningen av den nya bron inte bedömts vara säker.

4.1.2 Omledning av trafik och omfartsväg

Olika alternativ för att leda om trafik under byggtiden har utretts. Lägen och olika lösningar i form av beredskapsbro och trumlösningar har studerats. Även omledning av trafik via skogsbilväg samt via väg på östra sidan Kalixälven har utretts översiktligt. Alternativ har avskrivits på grund av större påverkan på naturmiljön, stora kostnader samt omotiverade långa omvägar för trafiken.

Den tillfälliga förbifart som föreslogs i den förra tillståndsansökan skulle anläggas på östra sidan om befintlig väg. Marken runt bron och befintlig väg utgörs av morän överlagrad av silt. Djupet på siltlagret varierar. På östra sidan om vägen är siltlagret djupare på en längre sträcka än på västra sidan. Att anlägga den tillfälliga förbifarten på östra sidan skulle omfatta geotekniska förstärkningsåtgärder i form av pålning, vilket skulle vara kostsamt och svårt att återställa vid byggtidens slut. Den nu planerade förbifarten på västra sidan kan också komma att omfattas av pålning. Om det blir aktuellt med pålning kommer dock omfattningen att vara betydligt mindre än för det tidigare alternativet. Att anlägga den tillfälliga förbifarten på västra sidan om befintlig väg och närmare väggkroppen har bedömts vara ett bättre alternativ utifrån miljö, kostnad och genomförbarhet.

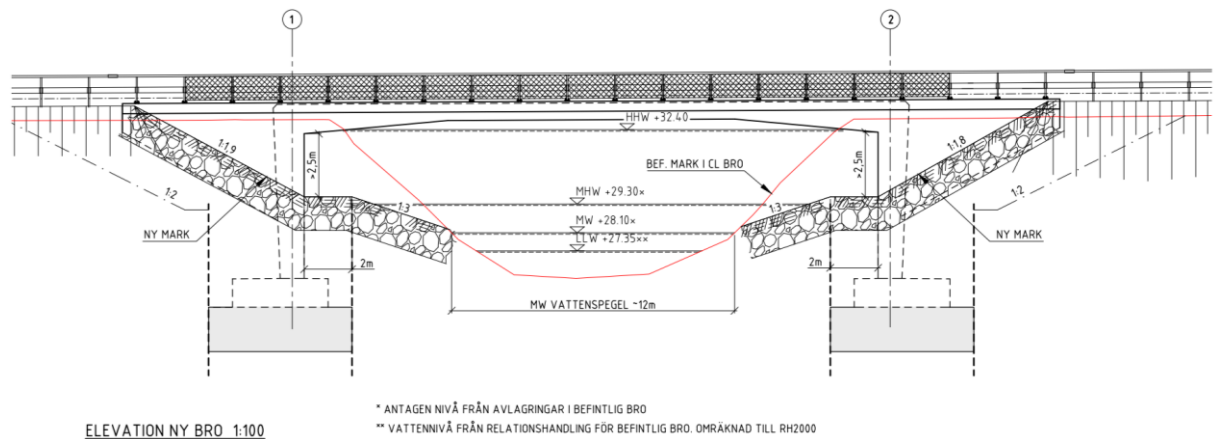
4.2 Utformning och omfattning

4.2.1 Bro

Utformningen av den bro som presenteras i detta samråd är i stort sett samma som den utformning som presenterades i den förra tillståndsansökan.

Befintlig bro rivs till nivå ca 0,5 meter under befintlig mark. Den nya bron kommer att utformas som en platsgjuten plattrambro i ett spann. Bron är ca 39 meter lång. Bron har en fri öppning (avståndet mellan brostöden) på

ca 24 meter och en fri bredd på ca 14 meter. Den fria bredden ger plats för 2+1 körfält (Figur 13). Den nya bron ska uppfylla bärlastklass BK4.



Figur 13. Principskiss, ny bro över Grundträskån. I skissen anges vattennivån vid medelvattenstånd (MW), medelhögvattenstånd (MHW) och lågvattenstånd (LLW). 1 avser det södra brostödet och 2 avser det norra brostödet. Den fria öppningen under den nya bron är ca 24 meter. Vatten-dragets bredd vid medelvattenstånd under den nya bron är ca 12 meter, vilket är detsamma som under befintlig bro. Den röda linjen anger marknivån under bron och i befintlig slänt vid sidan om bron, för jämförelse mellan befintlig och ny bro.

Under bron, invid båda brostöden, anläggs en 2 meter bred strandpassage med minsta frihöjd 2,5 meter. Invid strandpassagerna finns det flacka slänter med en lutning på 1:3 som kan nyttjas av vilt vid lägre vattenstånd. Vid medelhögvattenstånd blir passagerna cirka 3 meter breda. Området kring bron modelleras så att passagerna är tillgängliga vid vattennivå 0,3 meter över medelhögvattenstånd.

De båda brostöden är tänkta att grundläggas på en undervattensgjuten tätplatta av betong inom spont eller invallning (se Figur 13). Under tätplattan består jorden av naturlig morän.

4.2.2 Omledning av trafik och tillfällig förbifart

För att möjliggöra rivning av befintlig bro och byggnation av ny bro och samtidigt inte stoppa upp trafiken planeras att leda trafiken via en tillfällig förbifart, se Figur 12. Den tillfälliga förbifarten som kommer att byggas uppströms den befintliga bron och kommer att innebära utfyllnad både på land och i vattenområdet. Den planerade tillfälliga förbifarten anläggs väster om befintlig väg och kommer att byggas upp med fyllningar som generellt är 2–5 meter tjocka.

Den tillfälliga förbifarten kommer att ha en vägbredd på 7 meter och vägbanken kommer att påverka en cirka 23 meter bred yta längs hela

förfarten, se Figur 12. Längs delar av sträckan kommer förfarten att kräva geotekniska förstärkningsåtgärder såsom urgrävning av lera och silt, inklusive sulfidförande silt, alternativt pålning, tryckbankar och/eller armering med t.ex. geonät och krossmaterial. Där förfarten korsar Grundträskån behöver en utfyllning i ån utföras och rörbroar anläggas. Tre rörbroar med en diameter på 2 meter anläggs med ungefär 1 meters mellanrum.

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 av öppna, avverkade och avbanade ytor. Upplevelsen av bron i landskapet samt upplevelsen av landskapet ur ett trafikantperspektiv kommer även att påverkas av den tillfälliga förfarten.

Efter avslutad byggtid kommer förfarten att rivas och marken återställas så att vegetation kan etableras. Spår av den tillfälliga förfarten och tillfälliga byggytor, samt ytor som påverkats vid breddningen av vägen och anläggandet av bron kommer dock att vara synlig i landskapet till dess att vegetationen på platsen återkoloniserat området.

5.1.2 Förutsedda miljöeffekter under driftskedet

Den nya bron och vägen breddas jämfört med nuvarande bro och väg vilket medför en tydligt synbar förändring av landskapsbilden. Den nya bron och vägen kommer att ge ett tydligare intryck i landskapet. Påverkan på landskapsbilden kommer att vara liten då ny bro byggs i samma läge som befintlig.

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

5.2 Kulturmiljö

5.2.1 Förutsedda miljöeffekter under byggskedet

Den befintliga bron har vissa värden för kulturmiljön. Dessa värden försvinner då den gamla bron ersätts av en ny.

5.2.2 Förutsedda miljöeffekter under driftskedet

Det finns inga kända fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar som påverkas av den planerade verksamheten.

5.3 Masshantering

5.3.1 Förutsedda miljöeffekter under byggskedet

Att bygga en ny bro med anpassning till befintlig väg kommer att kräva naturresurser i form av fyllnadsmassor för att bredda befintlig bank, för tillfällig förbifart samt de material som krävs för brokonstruktionen. I största möjliga mån ska schaktmassor inom vägprojektet användas.

Rivning av den befintliga bron kommer att ge upphov till avfall.

Trafikverkets avsikt är att rivningsmassorna ska återvinnas för anläggningsändamål och på så sätt utgöra en resurs i stället för att läggas på deponi.

Morän, lera och silt, inklusive sulfidförande silt kommer att grävas ur vid anläggandet av den nya bron, vid anläggandet av den tillfälliga förbifarten samt vid breddning av befintlig väg.

Återanvändning av massor i form av morän, lera och silt, inklusive sulfidförande silt, inom projektet kommer att ske. Återanvändningen kommer att föregås av en riskbedömning för att undvika att negativa effekter på miljön uppstår.

Vid rivning av bron uppkommer icke-farligt avfall i form av betong. Allt avfall kommer att omhändertas av godkänd mottagare. Företrädelsevis ska betongen återanvändas. I sista hand ska materialet föras till deponi.

Verksamheten kan medföra en viss påverkan på omgivningen under den tid då bron rivs. Den gamla bron kommer att sågas ned och omhändertas i delar. Betongen kan dessutom eventuellt behöva krossas innan den kan transporteras iväg för omhändertagande. Skyddsåtgärder kommer vidtas för att undvika påverkan på vattendraget.

Efter avslutad byggtid ska förbifarten rivas och marken återställas så att vegetation kan återetableras. Trummor samt massor som använts i vägkroppen transporteras bort.

5.3.2 Förutsedda miljöeffekter under driftskedet

Den verksamhet som kommer att bedrivas bedöms inte ge upphov till några omfattande negativa miljöeffekter avseende masshantering och avfall under driftskedet. Skyddsåtgärder kommer vidtas och påverkan kommer bli kortvarig och begränsad.

5.4 Buller och vibrationer

5.4.1 Förutsedda miljöeffekter under byggskedet

Arbetet med rivning av den befintliga bron och byggandet av ny bro kommer att ge upphov till buller

Arbetet kommer endast att ge upphov till begränsade vibrationsnivåer.

Under byggtiden kommer den enda närliggande fastigheten vara förvärvad så inga boende kommer störas. Friluftsliv och naturen i omgivningen kommer störas tillfälligt då bullrande arbeten genomförs.

5.4.2 Förutsedda miljöeffekter under driftskedet

Planerad åtgärd bedöms inte ge upphov till ökade bullernivåer eller vibrationer under driftskedet.

5.5 Grundvatten

5.5.1 Förutsedda miljöeffekter under byggskedet

Vid grundläggningen av bron kommer delar av grundläggningsarbetet att utföras i torrhet inom spont eller vall. Det eventuella grundvatten som då tränger upp i grundläggningsområdet kommer att pumpas ur.

Grundvattennivån bedöms inte påverkas eftersom det är ett översvämningssområde för Kalixälven.

5.5.2 Förutsedda miljöeffekter under driftskedet

Den verksamhet som kommer att bedrivas bedöms inte påverka grundvattennivåer eller grundvattnets kvalitet för någon av vattenmyndigheten klassad grundvattenförekomst.

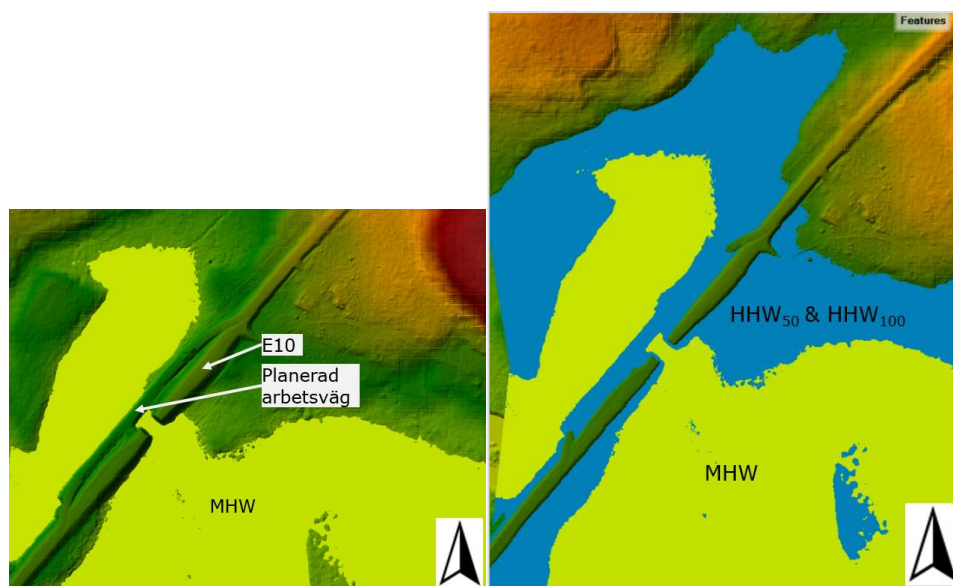
5.6 Hydrologi

5.6.1 Förutsedda miljöeffekter under byggskedet

Vid medel- och lågvattenföring har den tillfälliga förbifarten ingen påverkan på vattenståndet i Grundträskån. Vid medelhögvattenföring däms vattnet upp p.g.a. den tillfälliga förbifarten och dimensionen av rörbroarna under den men den tillfälliga förbifarten översvämmas inte (Figur 14). Vid 50- och 100-årsflöden kommer den tillfälliga förbifarten att översvämmas (Figur 14). Detta beror på att det område som översvämmas uppströms den tillfälliga förbifarten styrs av vattennivån i Kalixälven. Översvämningsrisken vid 50- och 100-årsflöden påverkas inte av den tillfälliga förbifarten. Översvämningsrisken vid 50- och 100-årsflöden är lika. Beredskap finns för att vid höga vattenstånd tillfälligt kunna höja en del av förbifarten så att trafik kan passera enfiligt.

5.6.2 Förutsedda miljöeffekter under driftskedet

När befintlig bro byts ut kommer det att skapas en naturligare flödesdynamik som samspelar med Grundträskåns flöde, vilket förväntas få en positiv effekt för vandrande fisk och andra vattenlevande organismer. Vid medelhögvattenflöde har den nya bron inte en dämmande effekt. Vid högvattenföring med återkomsttid på 50 respektive 100 år kommer bron inte att ha en dämmande effekt eftersom vattennivån uppströms bron bestäms av vattenståndet i Kalixälven. Brons vägbana kommer inte att översvämmas vid 50- och 100-årsflöden.



Figur 14. Vattnets utbredning vid olika flödesscenarier, MHW =medelhögvattenstånd (gul yta), HHW50 = högsta högvattenstånd med återkomsttid på 50 år (blå yta), HHW100 = högsta högvattenstånd med

återkomsttid på 100 år (blå yta). Kartorna är tagna från den kompletterande hydrauliska utredningen (Trafikverket, 2024).

5.7 Naturmiljö

5.7.1 Förutsedda miljöeffekter under byggskedet

Naturvärdesobjektet Morjärv nr 3 som omfattar landområdet med strandnära blandskog kommer att beröras av den tillfälliga förbifarten. Naturvärdesobjekt Grundträskån 2 som omfattar vattendraget och dess svämplan kommer att påverkas av den tillfälliga förbifarten och då strandpassager anläggs i vattenområdet. Under byggskedet kommer landområdet vid bron att beröras av direkt intrång till följd av rivning av befintlig bro, markarbeten, byggnation av ny bro samt av breddning av befintlig vägbank och anläggande av viltstigar. Planerade åtgärder innebär intrång i naturvärdesobjekten Morjärv nr 3 samt Grundträskån 2. De naturvärdesobjekt som berörs har båda bedömts ha påtagliga naturvärden, se Figur 9.

Revlummer och plattlummer är fridlysta arter som kommer att påverkas av planerade åtgärder då de växer i naturvärdesobjektet Morjärv nr 3. I samband med markarbeten för anläggande av ny bro kommer växtplatser och individer att förstöras och försvinna. De båda arternas bevarandestatus bedöms inte påverkas av planerade åtgärder de förekommer mycket talrikt både i Norrbotten och lokalt i området.

Vattendraget i anslutning till bron och den tillfälliga förbifarten utgör inte lekområde för laxartade fiskar och är inte lämpligt habitat för flodpärlmussla. Bestånden av fisk och flodpärlmussla bedöms inte påverkas av planerade åtgärder.

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.

5.7.2 Förutsedda miljöeffekter under driftskedet

Förutsättningarna för smådjur och medelstora däggdjur såsom utter och bäver förbättras i och med de strandpassager som anläggs på båda sidor vattendraget vilket skapar en säker passagemöjlighet under bron. Strandpassagerna på båda sidorna av vattendraget vid den planerade bron gör det även möjligt för större däggdjur såsom älg, rådjur och friströvande ren att kunna nyttja strandpassagen vid vattenstånd 0,3 meter över medel-

högvattenstånd. Vid högre vattennivåer översvämmas viltpassagerna. Utöver strandpassagerna kan djuren även passera på isen vintertid.

5.8 Ytvatten

5.8.1 Förutsedda miljöeffekter under byggskedet

Arbeten i vatten i samband med rivning och anläggningsarbeten kommer grävning i bottensediment och omgivning ske vilket kan ge upphov till sedimenttransport och grumling som tillfälligt påverkar växt- och djurliv. Grumlande partiklar kommer att sedimentera när hastigheten på vattnet saktas ner, vilket kommer att ske i Morjärvträsket.

Byggnationerna och rivningen 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 grumlingshindrande åtgärder att vidtas. Arbetet förläggs till lågvattenperioder och grumlande arbeten i vatten ska undvikas under perioden 1 maj – 15 juni och 15 september–15 oktober av hänsyn till fiskens lek- och vandringsperioder.

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.

5.8.2 Förutsedda miljöeffekter under driftskedet

Den nya bron över Grundträskån kommer att ha en dubbelt så stor fri öppning jämfört med befintlig bro, vilket medför att det blir en mer naturlig hydromorfologi i området. Den nya bron inte att påverka förutsättningarna för vattenfauna att passera under bron.

5.8.3 Miljökvalitetsnormer

5.8.3.1 Förutsedda miljöeffekter under byggskedet

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

Möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormerna för fisk- och musselvatten bedöms inte påverkas negativt då inga direkta åtgärder sker i Kalix älv. Gränsvärdet för grumling bedöms kunna hållas med planerade skadeförebyggande åtgärder, se avsnitt 6.

5.8.3.2 Förutsedda miljöeffekter under driftskedet

Planerad verksamhet bedöms inte påverka möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormerna för vattenförekomster, fisk- och musselvatten,

5.9 Rekreation och friluftsliv

5.9.1 Förutsedda miljöeffekter under byggskedet

Tillgängligheten för friluftslivet till området blir begränsad under byggskedet.

5.9.2 Förutsedda miljöeffekter under driftskedet

Strandpassagerna under den nya bron kommer att skapa möjlighet för det rörliga friluftslivet att passera vägen under bron. Det kommer att vara möjligt att passera under bron vid medelhögvattenstånd eftersom passagerna då är cirka 3 meter breda. Vid vår- och höstflod kan strandpassagerna komma att översvämmas tillfälligt. Utöver strandpassagerna är det möjligt för friluftslivet att passera på isen vintertid.

5.10 Rennäring

5.10.1 Förutsedda miljöeffekter under byggskedet

Vid byggskedet bedöms arbetet tillfälligt innebära en lokal störning på renarnas vistelse och rörelse i området.

5.10.2 Förutsedda miljöeffekter under driftskedet

Vägsträckan förses med viltstängsel för att leda djuren mot säkra passager, exempelvis under bron vid Grundträskån. De planerade strandpassagerna med dess viltstigar kommer att skapa möjlighet för fritt strövande renar att passera E10 under bron under stor del av året, förutom vid vår- och höstflod då strandpassagerna kan komma att översvämmas tillfälligt.

5.11 Luft

5.11.1 Förutsedda miljöeffekter under byggskedet

Utsläpp av kvävedioxid, partiklar, marknära ozon, bensen, kolmonoxid till luft kommer att ske från de arbetsmaskiner som används under byggtiden. Utsläpp till luft kommer även att ske vid transport av byggmaterial och avfall till och från området.

5.11.2 Förutsedda miljöeffekter under driftskedet

Planerad åtgärd bedöms inte ge upphov till ökade utsläpp till luft under driftskedet.

5.12 Kumulativa effekter

Förutom den påverkan som härrör från planerad vattenverksamhet bör även 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.

Den planerade verksamheten vid Grundträskån är en av flera åtgärder som planeras längs E10 mellan Morjärv och Västra Svartbyn. I det fall flottledsåterställning eller utrivning av vandringshinder genomförs på andra ställen i Kalixälvens avrinningsområde samma säsong som den planerade vattenverksamheten bedöms en negativ temporär kumulativ konsekvens kunna uppstå för fisk. På sikt bedöms dessa åtgärder medföra en positiv konsekvens för Natura 2000-området.

Kalixälven 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 återanvändas för att påskynda återetablering av växtlighet.

Uppgrävda schaktmassor som ska återanvändas i projektet placeras utan risk för erosion så att sediment inte återförs till vattendraget och orsakar grumling.

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

Påträffas förorenade massor så ska de hanteras enligt gällande lagstiftning.

Sulfidförande lera eller silt ska efter riskbedömning återanvändas inom projektet alternativt föras till deponi.

Om invasiva arter berörs av åtgärderna ska dessa tas om hand 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 länsstyrelsens kulturmiljöenhet kontaktas enligt 2 kap 10 § kulturmiljölagen.

Ytor som tillfälligt påverkats i anläggningsarbetet ska återställas till utseende så nära ursprunglig karaktär som möjligt. 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.

För att minimera grumling ska grundläggning ske inom spont eller med invallning med täta jordmassor.

Vid förutsebara grumlande arbetsmoment i vatten eller kraftiga regn som kan orsaka erosion under byggtid, ska skyddsåtgärder för grumlingsreduktion vidtas.

Hänsyn tas till fiskens lek- och vandringsperioder under våren (1 maj–15 juni) och hösten (15 september–15 oktober) då arbeten i vatten som kan orsaka grumling ska undvikas.

Utfyllnader i vatten ska ske med grovt material utan finfraktioner för att minska åtgärdens grumlande effekt.

De trummor som ska nyttjas i den tillfälliga förbifarten ska förläggas så att de inte utgör ett vandringshinder.

För länshållningsvatten som kommer att uppstå ska översilning ske på en vegetationsbeklädd yta för att förhindra grumling ut i vattendraget.

Avfall från rivningen av bron ska omhändertas på ett miljömässigt riktigt sätt.

Under byggskedet kommer kemikalier, petroleumprodukter, hydrauloljor mm att hanteras enligt Trafikverkets krav. 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.

Strandpassager och viltstigar anordnas så att uter och annat småvilt, klövvilt samt människor ska kunna passera vid och under bron.

Erosionsskydd anläggs vid bron för att minska risken för morfologiska förändringar och varaktig erosion inom vattenområdet

Under byggskedet bedöms arbetet tillfälligt innebära en lokal störning på renarnas vistelse och rörelse i området. Vid moment som kan vara särskilt störande för renarna ska om möjligt anpassningar ske efter kommunikation med samebyn.

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, tillfällig förbifart 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.
- Avfallshantering och hantering av rivningsmassor.

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

10 Referenser

Hushållningssällskapet. 2011. Inventering av flodpärlmussla i Grundträskån och Kälvån,

Hushållningssällskapet. 2012. Inventering av fiskbestånd genom elfiske i Grundträskån och Kälvån

Kalix kommun. 2024. Översiktsplan. Ny översiktsplan för Kalix kommun. <https://www.kalix.se/Boende/Kommunens-planarbete/Oversiktsplan/KalixOP/>

Länsstyrelsen i Norrbottens län. 2005. Broarna i Norrbottens län. Inventering av kulturhistoriskt värdefulla vägbroar. Rapport 4/2005

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

Länsstyrelserna. 2024. Vatteninformationssystem Sverige, VISS. <https://viss.lansstyrelsen.se/> (Hämtad 2024-07-05)

Riksantikvarieämbetet, 2024. Fornsök. <https://app.raa.se/open/fornsok/> (Hämtad 2024-07-05).

Skogsstyrelsen. 2024. Skogens pärlor.

<https://kartor.skogsstyrelsen.se/kartor/> (Hämtad 2024-09-23)

Sveriges lantbruksuniversitet, SLU. 2024. Svenskt elfiskeregister – SERS.

<http://www.slu.se/elfiskeregistret> (Hämtad 2024-09-10).

Sveriges lantbruksuniversitet Artdatabanken, SLU Artdatabanken. 2024.

Artfakta. <https://artfakta.se/> (Hämtad 2024-09-27).

Trafikverket. 2015. Naturvärdesinventering E10: Morjärv - V Svartbyn – Inventering och bedömning av naturvärden längs E10, sträckan Morjärv-V Svartbyn. Kalix och Överkalix kommun, Norrbottens län.

Trafikverket. 2019. Kompletterande inventering av naturvärden vid bro över Grundträskån. – Naturvärdesinventering och inventering av flodpärlmussla. Kalix kommun, Norrbottens län.

Trafikverket. 2020. Dokumentation och sammanställning av broarna över Grundträskån vid Norra Västannäs och Kälvtån vid Kälvfors, Kalix kommun. Norrbottens museum 2021-06-23. TRV 2020/33656

Trafikverket. 2024. E10 - PM Utredning arbetsområde – kompletterande hydraulisk utredning Grundträskån

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

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

trafikverket.se