Broarna i Norrbottens län

Inventering av kulturhistoriskt värdefulla vägbroar

Broarna i Norrbottens län

Inventering av kulturhistoriskt värdefulla vägbroar

Rapport 4/2005

Uppdragsgivare: Länsantikvarie Britta Wännström, Länsstyrelsen i Norrbottens län
Styrgrupp: Jeanette Aro, Ann-Christin Burman och Håkan Petersson, Kulturmiljöenheten, Länsstyrelsen i Norrbottens län
Referensgrupp: Bengt Spade, Industriminnesbyrån; Inger Krekula, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Plan- och bostadsenheten; E. Bertil Persson, Norrbottens järnvägsmuseum; Jennie Sjöholm, Norrbottens museum; Harald Sundlin, Riksantikvarieämbetet; Jan-Erik Montelius, Vägverkets museum; Margareta Berglund, Hans-Gunnar Nilsson och Kenneth Strand, Vägverket Region Norr
Projektledare: Johannes Kruusi, Mattias Libeck
Inventering: Mattias Libeck
Text: Johannes Kruusi, Mattias Libeck
Illustration: Barbro Broström
Foto: Mattias Libeck om inte annat anges
Layout och tryck: Elanders Gummessons AB, juni 2005
Kartor: Copyright Lantmäteriet 2005. Ur G50-Översiktskartan ärende 106-2004/188 BD
Upplaga: 1000 ex
Foto framsida: Broarna över Luleälven i Harads, BD 1166 och BD 1411
ISSN: 0283-9636

Referens: Ann-Christin Burman
Kulturmiljöenheten
Länsstyrelsen i Norrbottens län
971 86 Luleå
Besöksadress: Stationsgatan 5
0920-960 00
www.bd.lst.se

Förord

Det finns inga andra element som präglar landskapet i Norrbottens län så mycket som de stora älvarna. Alla har de sina källor i Lappland, omvandlas på sin resa mot sydost till mindre åar och bigrenar och rinner till slut ut i Bottenviken. Älvarna och de andra vattendragen nyttjades länge som naturliga färdvägar när människor färdades i regionen, älvarna band samman. Det var först när den svenska statsmaktens intresse ökade för våra trakter som det på 1500-1600-talen uppstod nya och större behov av resor i länet. Vattendragen började då ses som hinder som behövde överbryggas.

Under de senaste århundradena har tusentals och åter tusentals broar byggts i länet, från enkla och anspråkslösa träbroar till byggnadstekniskt avancerade skapelser och praktfulla konstverk i granit, stål eller betong. De flesta broarna i Norrbottens län för en anonym tillvaro. De erbjuder under en tid en säker överfart över ett vattendrag eller ett annat hinder. Andra är viktiga delar av länets gemensamma kulturhistoria, utgör starka symboler för sin bygd eller ger oförglömliga upplevelser till de människor som färdas över dem.

I denna rapport uppmärksammas drygt 250 kulturhistoriskt intressanta broar i länet, byggda från 1771 till 1959. Nio av broarna är skyddade enligt lag. Samtliga av dessa är ålderdomliga stenvalvbroar som har tagits ur bruk och betraktas som fasta fornlämningar. Dessutom är ett tjugotal brorester skyddade på samma sätt.

På grund av ökade krav på säkerhet och framkomlighet har många äldre broar, framför allt enkla stål- och betongbroar från 1900-talets första hälft, rivits i länet under de senaste 20 åren. Av samma skäl kommer många broar även i framtiden att genomgå förändringar av olika omfattning. Vissa rivs och ersätts av nya, andra rustas upp eller byggs om. Ibland är detta oundvikligt, men ofta kan broarna bevaras och repareras eller byggas om på ett varsamt sätt. Men detta förutsätter goda kunskaper om broarnas kulturhistoriska värden.

Vi hoppas att rapporten ska kunna fungera som underlag för brofrågor hos Vägverket, kommunerna, vägföreningarna, länsstyrelsen och museerna. Vår förhoppning är också att denna rapport ska öka intresset för och kunskapen om vårt brohistoriska arv – det är det värt!

Luleå i maj 2005

Lena Dahlgren
Vägverket Region Norr

Per-Ola Eriksson
Länsstyrelsen i Norrbottens län

Innehållsförteckning

Inledning ... 7
Tidigare broinventeringar ... 7
Inventeringens mål ... 7
Avgränsningar ... 8
Inventeringens genomförande ... 9
Källkritik ... 9
Broarnas kulturhistoriska värden ... 9
Klassificering ... 10
Brotyper och konstruktionsdelar ... 11
Valvbroar ... 11
Bågbroar ... 11
Balkbroar ... 12
Plattbroar ... 13
Rambroar ... 13
Häng- och snedkabelbroar ... 14
Rörliga eller öppningsbara broar ... 15
Flottbroar ... 15
Räcken ... 15
Försvarsanordningar ... 16
Väg- och brobyggande i Norrbottens län ... 18
Den tidiga historien ... 18
1500-1600, träbroarnas tid ... 18
1700-1850, de första stenvalvbroarna ... 20
1850-1900, brobyggandet intensifieras ... 21
Stentrummor ... 22
1900-1930, stålet slår igenom som byggnadsmaterial ... 22
1930-1945, bågbron introduceras och betongen blir vanlig som byggnadsmaterial ... 25
Bågbron – länets karaktärsbro ... 26
Betongbroar ... 28
1945-1960, rambron och den moderna brobyggnadsteknikens genombrott ... 29
Rambroarna ... 30
Tiden efter 1960 ... 31
Hotet idag ... 32
Katalogdel ... **35**
Karta över kulturhistoriskt värdefulla broar i Norrbottens län ... 35
Karta över broar i klass 1 ... 37
Broar i klass 1 ... 38
Karta över broar i klass 2 ... 105
Broar i klass 2 ... 106
Karta över broar i klass 3 ... 125
Broar i klass 3 ... 126
Ordförklaringar ... 132
Litteratur och källor ... 134

Inledning

”I detta sammanhang torde emellertid böra framhållas, hurusom den alltmer utvecklade automobiltrafiken visserligen måste vara av stor betydelse och medföra avsevärda fördelar, men att den också visat sig nödvändiggöra starkt ökat underhållsarbete. Vid noggranna undersökningar… har det visat sig att bilarnes inverkan på vägarne är i synnerligen hög grad beroende på den hastighet varmed de framföras. Och gäller detta om vanliga personautomobiler, så gäller det i ännu högre grad om lastautomobiler. Särskilt för Norrbottens län måste det därför utan tvivel anses synnerligen önskvärt att bilarnes hastighet hållas inom tämligen snäva gränser och att särskilt lastbilarne icke medgivas större hastighet än 10 à 15 kilometer i timmen.”

C. Tisell och C. Skarstedt i *”Norrbotten”*, 1921.

Under 2000-2001 genomfördes en inventering av kulturhistoriskt värdefulla vägar i Norrbottens och Västerbottens län. Inventeringen var ett samarbetsprojekt mellan länsstyrelserna i Norrbottens och Västerbottens län samt Vägverket Region Norr. Under arbetets gång uppmärksammades behovet av en inventering av vägbroarna i Norrbottens län liknande den som Västerbottens län genomfört i slutet av 1980-talet.

Tidigare broinventeringar

Under åren 1954-56 genomförde överingenjör Rudolf Kolm, i samverkan med Riksantikvarieämbetet, en riksomfattande inventering av landets äldre broar längs allmänna vägar. Inventeringen finansierades av dåvarande Kungliga Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen. Kolms inventering, som i huvudsak inriktade sig på stenvalvbroar, resulterade i nya, utförligare, undersökningar i syfte att klargöra möjligheterna att bevara broarna. Sedan slutet av 1970-talet har man utfört ett tiotal länsvisa inventeringar där även stål- och betongbroar har tagits med. Därtill har ett antal väginventeringar genomförts. Det senaste landsomfattande broinventeringsprojektet genomfördes 1996-1998 av Vägverket och Banverket. Inventeringen resulterade 2003 i ett förslag till en nationell handlingsplan för bevarandevärda broar. Resultatet av inventeringen publicerades också i form av boken *Våra broar - en kulturskatt,* 2001. Inventeringen var en del av Vägverkets arbete med en nationell plan för vägtransportsystemet 2004 – 2015. Handlingsplanen skall i framtiden kompletteras med regionala bevarandeprogram.

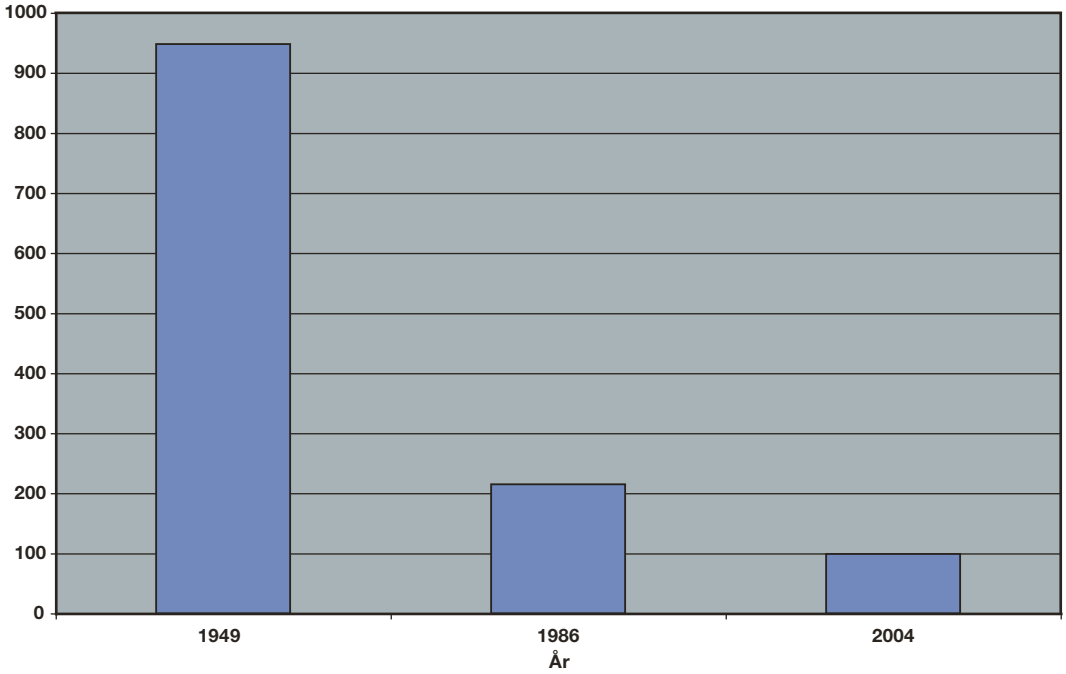
Inventeringens mål

Utvecklingen när det gäller vägbyggnad, broteknik och kommunikationer har sedan bilismens intåg gått framåt med sådan fart att brobeståndet sedan länge varit utsatt för ett stort förändringstryck. En ökad medvetenhet om trafiksäkerhet tillsammans med kraven på bättre framkomlighet och en allt tyngre och mer omfattande trafik har gjort att kraven på bredare och säkrare vägar ökat ännu snabbare under de sista åren. En stor del av länets äldre vägbroar har därför rivits, byggts om eller tagits ur bruk. Det är lätt att se broarna enbart som tekniska anläggningar som kan byggas om eller ersättas efter behov. Ofta har man glömt bort att broarna samtidigt är historiska dokument som bär på kunskap om sin tid, om byggtekniker och byggnadsmaterial, om transporter och vägbyggande och om människors uppfinningar och arbete. Och att ibland kan broar indirekt förmedla berättelser om märkliga händelser på platsen och om människors liv och öden.

Endast nio av länets kulturhistoriskt värdefulla broar är skyddade enligt lag. Samtliga av dessa är varaktigt övergivna stenvalvbroar som anses utgöra fasta fornlämningar; bron över Krubbjokkbäcken i Arvidsjaurs kommun, Nikkalabroarna i Haparanda kommun, bron över Vassara älv i Gällivare kommun, tre broar i trakten av Idivuoma i Kiruna kommun och bron över Jävreån i Hortlax i Piteå kommun. Dessutom är ett tjugotal vägtrummor och brorester i form av landfästen, stenkistor och fundament skyddade.

Detta innebär att ingen av de övriga broarna har något lagligt skydd mot rivning, förvanskning eller bristande underhåll. I väglagen, lag (1971:948), slås dock fast att vid väghållning skall tillbörlig hänsyn tas till enskilda och allmänna intressen, såsom trafiksäkerhet, miljöskydd, naturvård och *kulturmiljö*.

Målet med föreliggande rapport är att de kvarvarande delarna av länets kulturhistoriskt värdefulla brobestånd uppmärksammas och bevaras för framtiden. Redan idag är länets broarv till den grad påverkat att vi har svårt att få en bild av den brohistoriska utvecklingen utan hjälp av arkivmaterial - många av de mest intressanta broarna är borta för alltid. I slutet av år 1949 fanns det 948 broar på det allmänna vägnätet i länet, 1986 fanns 215 av dessa kvar och 2004 endast 99 broar (se diagram nedan).



Antalet broar byggda till och med 1949 på Norrbottens läns allmänna vägnät åren 1949, 1986 och 2004. I siffran för 1986 och 2004 ingår även de övergivna broarna i anslutning till det allmänna vägnätet.

Den samlade kunskapen om det äldre brobeståndet i Norrbottens län är relativt begränsad. Gunnar Hoppes avhandling från 1945, *Vägarna inom Norrbottens län. Studier över den trafikgeografiska utvecklingen från 1500-talet fram till våra dagar,* är närmast en bibel i sammanhanget. Men betoningen i boken ligger på vägarnas utveckling och snart 60 år har gått sedan den skrevs.

Denna rapport är på intet sätt ett försök att skriva länets kompletta brohistoria, i stället beskriver den dagsläget när det gäller länets äldre vägbroar. Rapporten har skrivits med syfte att fungera som underlag för ärendehantering hos Vägverket, kommuner, museer och länsstyrelsen och som underlag för en framtida vård- och underhållsplan för broarna i länet. Samtidigt vänder sig rapporten till den intresserade allmänheten i Norrbottens län. Vi hoppas att rapporten kommer att öka intresset för länets brohistoriska arv och på längre sikt ge ökade kunskaper i ämnet.

I samband med den tidigare nämnda väginventeringen lyftes också några av länets kulturhistoriskt värdefulla broar fram, framför allt broar som var belägna på kulturhistoriskt värdefulla vägar. Resultaten från inventeringen redovisas i rapporten *Värdefulla vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län,* 2001.

Avgränsningar

Inventeringen omfattar broar uppförda före 1960, på eller i anslutning till länets allmänna vägnät, kommunala broar samt broar på enskilda vägar med statsbidrag. Dessutom har broarna på den gamla kustlandsvägen, senare Riks 13 som i sin tur är föregångaren till E4, tagits med. Enskilda broar på vägar utan statsbidrag har med några undantag inte inventerats. Eftersom det inte finns någon samlad information om dem hade identifieringen av dessa broar tagit alltför lång tid i anspråk. Årtalet 1960 valdes för att kunna fånga upp de äldsta representanterna av de vanligaste nutida brotyperna, exempelvis plattrambroar, balkbroar och lådbalkbroar.

Inventeringen omfattar endast broar med spännvidd över två meter. Broar med kortare spännvidd, s k vägtrummor, liksom s k rörbroar ingår inte, oavsett deras ålder. Ett antal äldre stentrummor längs den gamla kustlandsvägen har tidigare tagits med som ”vägmiljöobjekt” i väginventeringen för Västerbottens och Norrbottens län. Den intresserade kan hitta inventeringen och uppgifterna om vägmiljöobjekten på Vägverkets hemsida med adressen: http://www.vv.se/templates/page3____3515.aspx.

Inventeringens genomförande

Inventeringsarbetet inleddes med en genomgång av Vägverkets broliggare för att på så sätt få en överblick av den tillgängliga informationen om brobeståndet. Urvalet av de inventerade broarna gjordes utifrån Vägverkets datoriserade register över länets väganslutna broar. Broarna koordinatsattes och markerades på kartor vilka låg till grund för fältinventeringen där samtliga broar besöktes och fotograferades.

Fältinventeringen genomfördes under två månader hösten 2003. Över 300 broar besöktes, varav några järnvägsbroar i anslutning till vägnätet som var av betydelse för det samlade intrycket. Förhoppningen är att även de flesta betydande vägbroar som idag är belägna vid sidan av nuvarande vägsträckning har fångats upp. Länet är dock mycket stort och många vägar har inte undersökts. Därför är det möjligt att ett antal broar kan ha blivit förbisedda vid inventeringen.

Resultatet av fältstudierna och informationen i registren har sammanställts i en databas. För några av broarna har uppgifterna kompletterats med hjälp av arkivstudier (Vägverkets äldre broliggare). På grund av tidsbrist blev arkivgenomgången ofullständig. Därför är en del av informationen i databasen inte komplett.

Broinventeringen har initierats och finansierats av Länsstyrelsen i Norrbottens län. Mattias Libeck har svarat för fältinventeringen, byggt upp en databas med broinformation och påbörjat arbetet med rapporten. Rapporten och databasen har därefter färdigställts av Johannes Kruusi.

Personalen på Brofunktionen vid Vägverket Region Norr har varit till stor hjälp i arbetet genom sin kunskap om länets broar. Vägverket har även gett ett ekonomiskt bidrag till tryckningen av rapporten. Projektets referensgrupp har lämnat värdefulla synpunkter på både inventeringen och rapportens innehåll.

Källkritik

Vägverkets datoriserade register har under arbetets gång visat sig vara en inte helt tillförlitlig källa. Några av broarna har fått fel uppgifter registrerade och vissa broar är inte med i registret över huvud taget eftersom de aldrig har blivit väganslutna. Samtidigt finns det några rivna broar kvar i registret. Det är därför möjligt att några felaktiga uppgifter har smugit sig in i redovisningen.

Broarnas kulturhistoriska värden

Med hänsyn till de senaste årens snabba ombyggnad av länets vägnät och det stora antal äldre broar som rivits som ett resultat av detta, anser vi att en rimlig utgångspunkt för värderingen är att länets alla äldre, kvarvarande broar har ett visst kulturhistoriskt värde. Detta innebär att man bör iaktta allmän varsamhet vid allt arbete med broarna. Samtidigt inser vi att samtliga äldre broar inte alltid kan bevaras, varför broarna klassificerats i tre grupper utifrån deras kulturhistoriska värden.

Vid bedömningen av broarnas kulturhistoriska värde har vi valt att koncentrera oss på följande huvudkriterier:

- *Ålder (brons byggår).* Eftersom antalet äldre broar i länet är mycket litet har brons ålder varit ett viktigt kriterium.
- *Konstruktion, byggmaterial och byggmetod, d v s brons teknikhistoriska värden*. En nyskapande konstruktion eller användning av nya material och metoder, de s k pionjärbroarna, har värdrats högt.
- *Representativitet*. De mest representativa broarna av varje brotyp har premierats.
- *Sällsynthe*t. För länet unika broar och få kvarvarande representanter för en tidigare vanlig brotyp har premierats.

- *Ursprunglighet*. Broar som inte genomgått förändringar har premierats. Broarnas ursprunglighet har bedömts utifrån deras ålder och typ. Kraven har sålunda varit högre till exempel för en standardbro från 1950-talet än för en stenvalvbro från 1800-talet.
- *Brons samspel med det omgivande landskapet*. Broar som samspelar med sin omgivning på ett positivt sätt när det gäller t ex bebyggelse, övrig kultur- eller naturmiljö eller andra broar, s k ”brolandskap”, har premierats.

I de fall där flera broar har bedömts vara likvärdiga har följande förstärkande kriterier använts vid bedömningen:

- *Exponerbarhet,* bron kan ses av trafikanten och/eller är synlig i sin omgivning.
- *Tillgänglighet,* bron används eller betraktas av många människor dagligen.
- *Estetiskt värde, upplevelsevärde och turistiskt värde.* Bron har ett medvetet arkitektoniskt uttryck, en välgenomtänkt form eller kan, genom sin storslagenhet eller skönhet, erbjuda en broupplevelse utöver det vanliga.
- *Kommunikationshistoriskt värde.* Bron kan på ett tydligt sätt belysa platsens brohistoriska utveckling eller ligger i anslutning till äldre vägsträckningar eller brolämningar.
- *Samhällshistoriskt värde.* Bron har en tydlig anknytning till broplatsens historia, t ex till flottning eller militär verksamhet.
- *Kulturhistoriska värdet hos det omgivande landskapet*. Bron ligger i en värdefull kulturmiljö som antingen utgör ett riksintresse för kulturmiljövård, har pekats ut i länets kulturmiljöprogram, *Norrbottens synliga historia,* i rapporten *Vårt hävdade Norrbotten* eller i väginventeringen *Värdefulla vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län.*

Broarnas mjuka värden, t ex berättelser, händelser, människoöden och känslor som är förknippade med bron, har inte tagits med i bedömningen eftersom tiden för arbetet inte har medgett några mer djuplodande undersökningar av de enskilda broarna.

Klassificering

Med de ovanstående värderingskriterierna som grund har broarna indelats i tre bevarandeklasser. 67 av länets äldre broar har mycket höga kulturhistoriska värden och återfinns därmed i klass 1 medan 70 av broarna har så höga värden att de placerats i klass 2. I klass 3 återfinns 122 broar med ett visst kulturhistoriskt värde. 22 av länets äldre broar har byggts om i så stor omfattning att en kulturhistorisk värdering inte är aktuell.

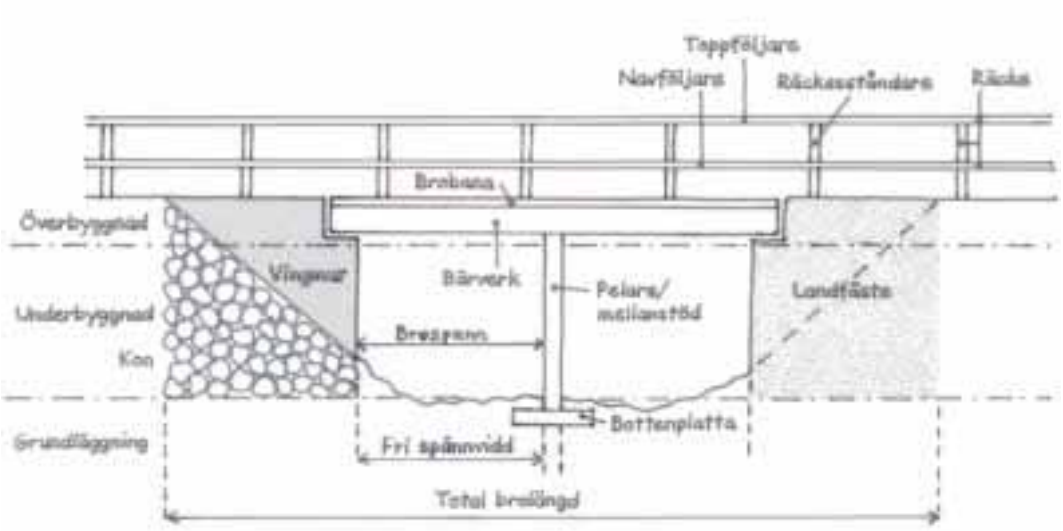
Klass 1: Broar med mycket höga kulturhistoriska värden. Till klassen hör broar med högst teknikhistoriskt värde liksom de bästa och mest ursprungliga representanterna för varje brotyp. I denna klass återfinns samtliga äldre träbroar och de flesta äldre stenvalvbroarna i länet. Broarna i klass 1 bör inte rivas eller byggas om. Underhållsarbete bör ske i samråd med antikvariskt sakkunniga.

Klass 2: Broar med höga kulturhistoriska värden. I denna grupp återfinns för länet representativa broar samt broar med höga teknikhistoriska eller andra värden som genomgått mindre förändringar av underhållskaraktär. Även broar som varit föremål för större åtgärder, men som har förstärkande värden, har placerats i klass 2. Ett bevarande av broarna i klass 2 är motiverat. Ändringar och underhållsarbete bör ske i samråd med antikvariskt sakkunniga.

Klass 3: Broar med ett visst kulturhistoriskt värde. Till denna klass hör de representanter för de vanligaste brotyperna som saknar förstärkande värden. Också broar som har genomgått underhållsarbeten av större omfattning, men där brons ursprungliga konstruktion fortfarande kan uppfattas, har placerats i denna klass. Ändringar och underhållsarbete av broar i klass 3 bör utföras varsamt så att broarnas kulturhistoriska värde inte minskar.

Broar som är uppförda 1960 eller senare ingår inte i inventeringen. Det är sannolikt att även en del av dessa har sådana kulturhistoriska värden att de skulle tillhöra någon av de tre ovanstående klasserna.

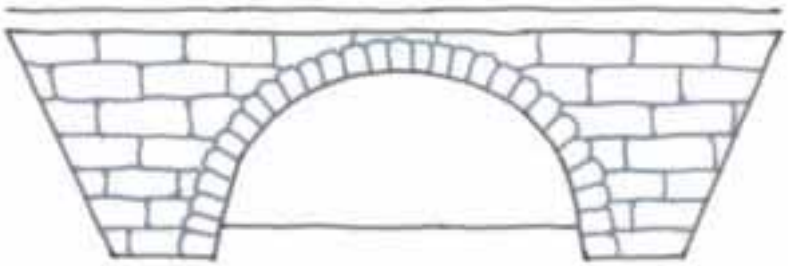
Brotyper och konstruktionsdelar



Skiss med de viktigaste gemensamma konstruktionsdelarna.

Valvbroar

Till valvbroar räknas broar där brobanan bärs upp av valv och som har sidomurar mellan valvet och brobanan. En särskild brobanekonstruktion saknas ofta, istället är tråget mellan valv och sidomurar fyllt med sten och ovanpå detta har man lagt grus eller makadam. Valvbroarna kan ha ett eller flera spann och vara byggda av sten eller betong.

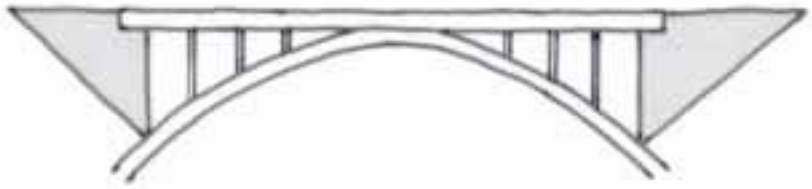


Valvbro, här med stenvalv.

Bågbroar

Bågbron, som är en vidareutveckling av valvbron, kännetecknas av att brobanan bärs av bågar. Broarna kan ha ett eller flera spann och bågarna kan vara placerade under eller över brobanan eller i brösthöjd med den. När bågen är underliggande bärs brobanan upp av sekundärpelare som står på bågen. Bågarna

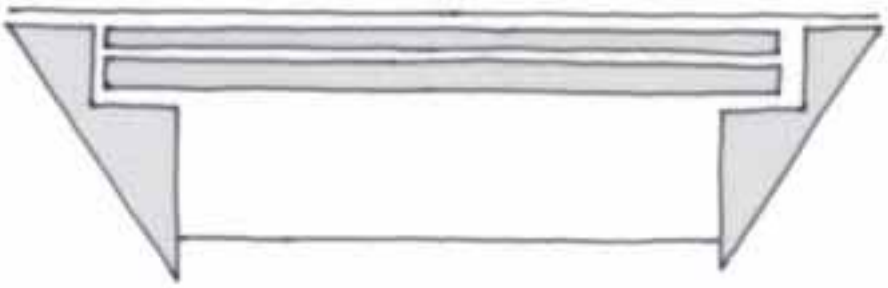
kan vara fast inspända i landfästena eller försedda med leder. I de fall där bågen är överliggande hänger brobanan i stag, antingen vertikala eller diagonala. Diagonala stag kallas för ”Nielsenstag”, uppkallade efter sin danske konstruktör. Bågbroar med överliggande bågar kan också vara fritt upplagda, de vilar i så fall på fasta och rörliga lager och förses med dragband som håller samman bågens ändar. Bågbroarna är vanligtvis byggda av betong eller stål eller en kombination av dessa. Bågskivebron är en variant av bågbron, med underliggande bågar där brobanan bärs upp av skivor i stället för sekundärpelare.



Bågbro, här med underliggande båge.

Balkbroar

Balkbroar har en konstruktion där brobanan bärs upp av balkar som kan vara massiva eller genombrutna. Balkbroarna har en mycket varierad utformning med olika former av balkar, antingen fritt upplagda i ett spann eller kontinuerliga med flera spann. Balkarna kan vara av trä, valsat stål, nitad eller svetsad stålplåt eller av betong. Huvudbalkarna i stålbroar eller träbroar binds samman med hjälp av tvärbalkar. På huvudbalkarna läggs därefter brobanan av trä eller betong. I en betongbalkbro gjuts huvudbalkarna ihop med tvärbalkarna och brobaneplattan till en enhet. Ibland kombineras balkar av stål och brobana av betong i en konstruktion där de två materialen samverkar med varandra, denna brotyp kallas följaktligen samverkansbro.



Balkbro, här med massiva balkar.

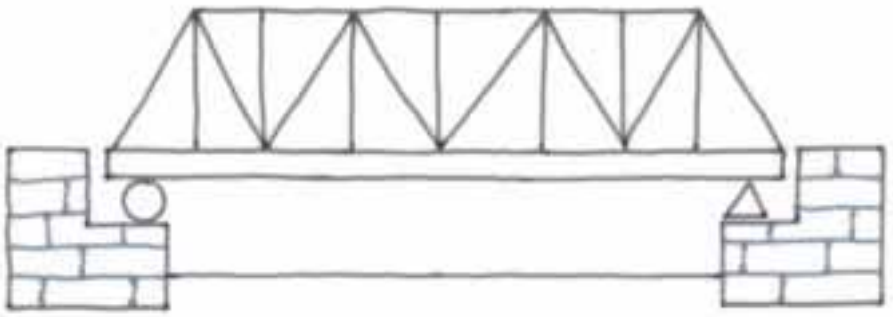
En nutida form av balkbroar är lådbalkbron där en huvudbalk utformas som en låda av armerad betong och används tillsammans med en brobaneplatta av betong. Lådbalkbron byggs alltid med flera kontinuerliga spann.

En variant av balkbron med genombrutna balkar är fackverksbron. I detta fall består balkarna av övre och nedre flänsar och vertikala och diagonala stänger mellan dessa. Huvudbalkarna hålls både upptill och nedtill ihop av tvärförband som kan vara utformade som massiva balkar eller fackverk. Fackverksbroar finns av flera huvudtyper, beroende på hur huvudbalkarna är utformade. Huvudbalkarnas flänsar kan vara parallella (parallellfackverk) och i vissa fall dessutom avslutas med diagonala ändståndare (trapetsfackverk). Ändståndarna kan i sin tur vara brutna (trapetsfackverk med brutna ändståndare). I vissa

fackverksbroar är huvudbalkarnas flänsar böjda i en parabelform (parabelfackverk) eller i en halvparabelform (halvparabelfackverk). Huvudbalkarna kan dessutom vara stående eller hängande. Brobanan i en fackverksbro läggs antingen på eller mellan tvärbalkarna eller på särskilda långbalkar som vilar på tvärbalkarna. I äldre tid byggdes fackverksbroarna av trä, men idag är samtliga bevarade fackverksbroar i landet byggda av stål.

De tidiga stålbroarna sattes ihop med hjälp av nitar, men under 1940-talet började man att svetsa ihop delarna. Detta gjorde att broarna blev lättare. Därtill minskade korrosionsskadorna, vilka vanligen uppstår i skarven mellan två sammannitade delar.

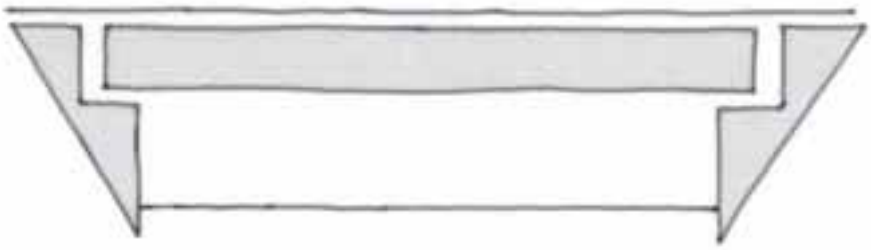
Gallerverksbron är en annan, mer sällsynt, variant av balkbro med genombrutna balkar.



Fackverksbro, här parallellfackverk med diagonala ändståndare (trapetsfackverk).

Plattbroar

Broar med korta spännvidder har ibland en konstruktion där bärverket består av enbart en platta i stället för balkar och brobaneplatta. Brotypen, som kallas plattbro, byggs endast av armerad betong och kan ha ett eller flera spann. Plattan kan antingen vara fritt upplagd eller kontinuerlig över flera stöd.



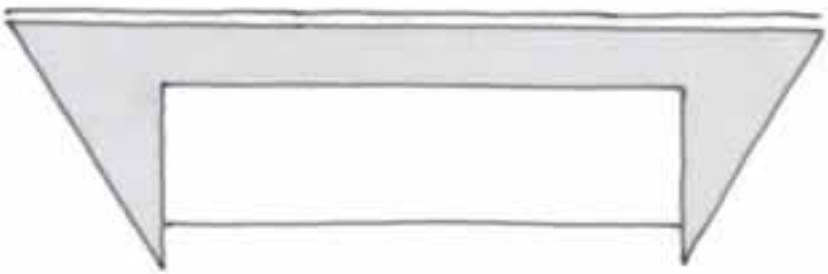
Plattbro.

Rambroar

Rambroarna är en vidareutveckling av balkbron och plattbron där bärverket, antingen balkar eller platta, är fast inspänt i landfästena och i eventuella mellanstöd. På så sätt bildar bron en ram som påminner om ett upp- och nervänt U. Om bärverket utgörs av balkar kallas brotypen för balkrambro, typen med platta kallas i sin tur för plattrambro. Betong är det absolut vanligaste byggmaterialet för rambroarna, men några rambroar har även byggts av stål. Rambroarna förses ofta med en bottenplatta som ibland kan vara sammangjuten med rambenen. De allra flesta rambroarna byggs med ett spann, men ibland förekommer broar med flera spann. Detta kräver dock att grundläggningsförhållandena är goda eftersom rambrons stumma uppbyggnad inte tillåter rörelser i brokonstruktionen.

Rambroarna har ofta voter (vinklade eller parabelformade övergångar) mellan bärverk och överbyggnad, både av konstruktionsmässiga och estetiska skäl. Plattrambron har vanligtvis raka voter, medan balkrambron ofta har s k helvotade (bågformade) balkunderkanter.

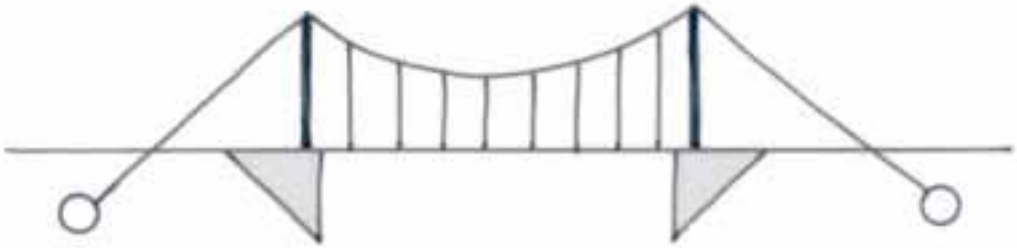
Balkrambro, här med voter.



Plattrambro, här utan voter.

Häng- och snedkabelbroar

Häng- och snedkabelbroarna kännetecknas av att brobanan bärs upp av kablar. Broarna byggs vanligtvis av stål eller betong eller av en kombination av dessa och har oftast två eller flera spann. I en hängbro är bärkablarna upplagda på höga pyloner, från kablarna hänger vertikala stag eller hängare som bär upp brobanan. Om även hängbrons sidospann är upphängda i kablar och stag kallas brotypen för fullt utbildad hängbro. Snedkabelbron skiljer sig från hängbron genom att brobanan bärs upp av snedställda, raka kablar som är fästa i pylonerna.



Hängbro.

Rörliga eller öppningsbara broar

I vissa fall måste en bro kunna öppnas för förbipasserande båtar. De viktigaste typerna av rörliga broar är klaffbron, svängbron och lyftbron. Två äldre former av rörliga broar är dessutom dragbron och rullbron.

Flottbroar

Flottbron är en äldre brotyp som användes i de fall där förutsättningarna för en vanlig bro saknades, t ex om vattenföringen var särskilt besvärlig. Flottbrons bärverk bärs inte upp av fasta stöd, utan vilar i stället på pontoner eller på flottar som gör att bron kan flyta. För att inte brytas sönder är bron ledad i det vertikala planet. Vid behov av en större broöppning, t ex om vattendraget används till sjöfart eller flottning, kan flottbroarna förses med ett brospann av t ex fackverk som i äldre tid gjordes av trä.

Räcken

Fram till början av 1900-talet var räckenas utformning liksom de ingående materialen mycket varierande beroende på brons läge, storlek och dess konstruktion och material. Ibland saknades räcken helt. De olika komponenterna var gjorda av trä, sten och järn. I vissa fall var räckena en del av brons konstruktion, stenvalvbroar kunde till exempel ha räckesståndare bestående av stenstolpar som var integrerade i sidomurarna. På stolparna fästes räcken av järn eller trä.

I början av 1900-talet fick räckena en uppbyggnad som liknar dagens med ståndare, toppföljare (överliggare), mellanföljare och navföljare. Ändringen hänger ihop med bilismens intåg och krav på ökad trafiksäkerhet. Samtidigt började stålet ta över som det dominerande materialet. Undantaget var första generationens betongbroar där räckesståndarna och hela räcken kunde vara av betong. Betongståndarna försågs vanligen med topp- och mellanföljare av järnrör/rundstång, antingen fästa på ståndarna eller trädda igenom dem.

Stålräckena var i regel uppbyggda av vinkeljärn med U-balk som navföljare. Denna utformning är karaktäristisk för de broar i länet som uppfördes eller rustades upp under 1930-50-talen. De olika delarna sammanfogades i början med nitar, men efterhand blev svetsning den vanligaste metoden för att sammanfoga räckets alla delar. De anslutande vägräckena bestod först av träbalkar som var fastsatta på ståndare av sten eller betong, senare ersattes träbalkarna av U-balkar av stål.

Gröna vinkeljärnsräcken med vitmålad navföljare av U-balk och korta vägräcken av vitmålad träplank på betongståndare. Höga betongståndare vid vägräckets anslutning till broräcket. Karaktärisktisk utformning från 1930-talet till 1950-talet. BD 1021, stålbalkbro över Forsträskbäcken på väg 761 i Niemisel, efter upprustning år 1950. Foto 1950, Vägverket Region Norr.

På 1960-talet började U-balken att ersätta vinkeljärnet som toppföljare. Ungefär samtidigt infördes den s k kohlswabalken, en balk med W-profil som ursprungligen valsades vid Kohlswa Jernverk i Västmanland. Kohlswabalken användes i första hand till vägräcken i kombination med betongståndare, men även som navföljare på broräcken.

Vägräcket av träplank har ersatts av vitmålad kohlswabalk på betongståndare. De höga betongståndarna är fortfarande i bruk. BD 1229, balkrambro över Grundselån på väg 94 nordväst om Åkroken, byggd 1959. Foto 1962, Vägverket Region Norr.

Kraven på trafiksäkerhet skärptes ytterligare under 1960-talet. Detta gjorde att nästan alla broar i länet fick sina räcken upprustade eller ersatta med nya under en tioårsperiod från och med slutet av 1960-talet. De flesta broarna försågs med navföljare av galvaniserad kohlswabalk, ibland byttes räckena i sin helhet till galvaniserade. Även vägräcken byttes till kohlswamodell.

Idag används olika standardmodeller vid upprustning av räcken. Under de senaste åren har aluminium blivit allt vanligare som räckesmaterial samtidigt som nya balktyper har introducerats. Några exempel är W-balken som kan beskrivas som en grövre variant av kohlswabalken och sigmabalken som ofta används som vägräckesståndare.

Räcken med en typisk utformning från början av 1970-talet. Toppföljare av U-balk, navföljare och vägräcken av omålad, galvaniserad kohlswabalk. BD 1366, plattrambro över Vistas älv på väg 870 i Nikkaluokta, byggd 1973. Foto 1973, Vägverket Region Norr.

Det är broarna på det enskilda vägnätet som idag visar den största variationen när det gäller räckenas utformning. Här finns bland annat balkbroar med broräcken helt i trä och s k knäckta räcken, vilket innebär att räckesståndarnas toppar är böjda utåt.

Räcken är den del av broarna som slits mest och oftast byts ut vid underhåll. Flertalet av länets äldsta broar har därför fått sina ursprungliga räcken utbytta i samband med en upprustning. Samtidigt är räckena en viktig del av broarnas utformning. Moderna standardräcken av galvaniserat stål eller av aluminium kan i stort sett spoliera det kulturhistoriska värdet hos en bro, framför allt hos de broar från 1930-50-talen som har kvar sina ursprungliga räcken och även i övrigt är i oförändrat skick.

Försvarsanordningar

En typisk detalj för många broar som uppfördes i länet under kalla krigets år, från slutet av 1940-talet fram till början av 1990-talet, är olika typer av försvarsanordningar som i händelse av krig kunde användas för att spränga broarna och därmed försvåra fiendens framfart. Broar med överbyggnad i form av balkar, till exempel balkrambroar, utrustades ofta med minkammarrör (sprängkammarrör) för sprängladdningar på balkarna eller vid landfästena. Broar med överbyggnad i form av platta, exempelvis plattrambroar, försågs i sin tur ofta med krokar på spannets undersida. Sprängladdningarna kunde sedan hängas på krokarna.

Minkammarrör placerad på balken på en balkrambro.

Krokar på undersidan av en plattrambro.

Väg- och brobyggande i Norrbottens län

Den tidiga historien

I alla tider har människan varit beroende av kommunikationer för sin utkomst och för kontakt med det omgivande samhället. Hur man har ordnat dessa kommunikationer har varierat beroende på till exempel de naturgivna förutsättningarna, befolkningsstrukturen och näringsstrukturen i området. Vi vet inte så mycket om Norrbottens och Lapplands tidiga historia, men det är sannolikt att befolkningen främst utnyttjade de naturliga kommunikationslederna som fanns i området, vattendragen där man kunde färdas med båt och de åsar och höjder där man lätt kunde anlägga stigar. Under den kalla årstiden gjorde man i ordning vintervägar på vattendragen och på våtmarkerna. Samma kommunikationsmönster gällde för regionens första fasta bosättningar som etablerades i älvdalarna och längs kusten.

En föregångare till kustlandsvägen, den s k Norrstigen, sträckte sig genom regionen redan på 1300-talet. Stigen skulle i så fall ha passerat en mängd vattendrag och därmed bör det även ha uppförts broar. Hur dessa broar har sett ut vet vi inte, men de tidigaste broarna utgjordes i allmänhet av flata stenar, trästammar och stockar som lades över vattendragen. På så sätt kunde man överbrygga små åar och bäckar och andra korta hinder.

1500-1600, träbroarnas tid

Det var egentligen först under 1500- och 1600-talen, när den svenska statsmakten började intressera sig för regionen, som ett behov av bättre vägar uppstod. Kustlandsvägen började därmed göras farbar för hästdragna fordon. Det finns uppgifter om en bonde i Rutvik som år 1552 bötfälldes för att inte ha underhållit en bro och om att bönderna i Sundom år 1590 fick böta för dåliga broar. Fortfarande bör det ha varit frågan om relativt enkla och korta broar.

Gruvbrytningen och de silver-, koppar- och järnbruk som uppstod i Lappland under 1600-talet (Nasafjäll, Kedkevare, Kvikkjokk och Kengisverken) medförde helt nya krav på kommunikationer i området. Bättre vägar krävdes också för den ökande handeln när de många kyrk- och marknadsplatserna i Lappland och städerna Piteå, Luleå och Torneå grundades i början av seklet. En av dessa nya vägar i länet var den s k Kristinavägen, som anlades för postgång från Nasafjäll ner till kusten vid Piteå och Skellefteå och vidare till Stockholm. Rester efter två broar längs Kristinavägens norra sträckning var bevarade fortfarande vid 1940-talet, dels över Åbyälven vid Akkirselet, dels över Djupbäcken ca 6 km norr om Haraliden. Utöver dessa fanns ett tjugotal kavelbroar över de mest svårframkomliga myrarna. Längs den södra sträckningen mot Skellefteå fanns vid denna tid bevarade brorester över fem vattendrag.

Staten gav många förordningar, påbud och instruktioner för att förbättra kommunikationerna i landet, bland andra landshövdingeinstruktionerna från 1635 och 1651, postordningen 1636 och gästgivareordningen från 1649. Från och med 1680-talet krävde den nya militära organisationen bra vägar från uppsamlingsplatserna i länet till mötesplatsen i Umeå och för att kunna fullfölja kyrkoplikten började man anlägga kyrkovägar till sockenkyrkorna. För anläggandet av nya vägar och för vägunderhållet ansvarade lokalbefolkningen. Statens strävanden gav resultat, redan 1643 fanns reguljär postförbindelse mellan Stockholm och Torneå, 1668 var kustlandsvägen farbar med häst och vagn till Luleå och 1690 till Torneå.

Arbetet med vägarna krävde stora insatser av befolkningen, både när det gällde anläggande av vägar och för byggande av broar. Vid 1600-talets början straffades nästan varje år bönder för dåliga broar i hela kustområdet från Piteå till Torneå. På 1640-talet fanns längs kustlandsvägen broar av trä över bland andra Vitån och Altersundet och på 1650-talet byggdes en kilometerlång flottbro över Ersnäsfjärden. Över de bredaste älvarna tog man sig med hjälp av färjor. År 1692 fanns åtta färjställen: Bergsviken, Gäddvik, Råneå, Kalix, Sangis, Nikkala, Vuono och Torneå.

I samband med ett vägbygge mellan malmfyndigheten i Svappavaara och Masugnsbyn uppfördes vid 1600-talets mitt flera broar. Och även till de små fyndigheterna vid Pirttivaara och Pahtavaara byggdes en väg som enligt en relation i Torneå stads skrivelser och besvär från 1663 uppges vara försedd med en ”skön bro…till hästars och vagnars överförande ganska kapabel och nyttig”.

Träbro med träbalkar på timrade kistor. Hjältbron över Alån i Alvik. Äldre foto, Norrbottens museum.

Även om det redan under 1600-talet blev vanligare i Sverige att bygga stenvalvbroar är det sannolikt att nästan samtliga broar som uppfördes i länet fram till slutet av 1600-talet var träbroar. I regionen fanns det gott om skog som kunde användas vid brobyggen. Träkonstruktionerna var också enklare och billigare att bygga än stenbroarna. Träbroarnas stora nackdel var att de var känsliga mot röta, isgång och höga flöden i vattendragen. Trots ständigt underhåll fick broarna ofta byggas om efter 25-30 år.

Bro över Lina älv. Äldre foto, Norrbottens museum, Lea Wikströms samling.

De längre träbroarna konstruerades som flottbroar och de kortare som fasta broar i ett eller flera spann, på timrade landfästen och mellanstöd. Den vanligaste brotypen över små vattendrag var balkbron där träbjälkar placerades över vattendraget och på dessa lades en brobana av plank. Broar med längre spännvidder uppfördes i stället med en spännverks- eller hängverkskonstruktion eller med en kombination av dessa.

Norra bron i Sangis var ursprungligen en hängverksbro av trä. Notera de kraftfulla isbrytarna av trä. Foto 1939, Norrbottens museum.

1700-1850, de första stenvalvbroarna

Under 1700-talet ökade bergshanteringen i länet, bland annat i Gällivare då nya järnbruk grundades och skogsbruket kom i gång. Även befolkningen ökade och allt detta krävde bättre kommunikationer. I 1734 års byggningabalk slogs fast att landsvägar skulle anläggas i landet. Staten kom också med påbud om att broarna på allmänna vägar skulle byggas i sten. Stenvalvbroarna var dock dyra och svåra att bygga, dessutom passade valvkonstruktionen inte för broar med långa spännvidder. Vid 1700-talets mitt hade brobyggarna i länet lärt sig konsten att uppföra stenbroar även över större vattendrag. Det var också vid denna tid som brobyggandet kom i gång på allvar.

Det finns några enstaka uppgifter från 1700-talets början om broar i länet, bland annat nämns en bro över Rutvikssundet som byggdes år 1730 och en 400 meter lång stenvalvbro som byggdes i Vuono i mitten av 1730-talet. En annan uppgift berättar att 1736 förstördes en 389 meter lång bro över Prästviken i Gammelstad, ”Stora sockenbron”. Bron återuppfördes inte eftersom landhöjningen gjorde att den tidigare sockenvägen fick en ny sträckning.

Just landhöjningen var ofta orsaken till att vägsträckningarna fick ändras, t ex hade färjstället vid Nikkala blivit obrukbart vid 1700-talets mitt och 1760 beslutades att en bro skulle byggas på platsen. Denna imponerande, 600 meter långa, vägbank med sex stenvalvbroar och en spännverksbro av trä var klar 1771. Delar av den är fortfarande bevarade. Vid Ersnäs byggdes 1780 en drygt 500 meter lång stenvalvbro på en ny plats närmare kusten.

Utöver de stora stenvalvbroarna uppfördes ett antal träbroar med underbyggnad av kraftiga, timrade, stenfyllda kistor, exempel på dessa är broarna över Sangisån från 1763, Armasjoki från 1814 och Råneälven från 1820-talet. Fortfarande var trä det vanligaste brobyggnadsmaterialet i länet. Ingen av dessa träbroar finns dock kvar.

Brospannen över Keräsjokis huvudfåra på den 600 meter långa Nikkalabron. Foto 1939, Norrbottens museum.

1850-1900, brobyggandet intensifieras

Industrialismens intåg och en växande befolkning krävde allt bättre vägar i landet och för att öka byggtakten började staten 1841 dela ut bidrag till vägbyggen. Samma år grundades föregångaren till Vägverket: Kungliga Styrelsen för Allmänna väg- och vattenbyggnader. I mitten av 1800-talet inleddes en intensiv vägbyggnadsperiod i Norrbottens län. Vid sekelskiftet 1900 hade Arvidsjaur, Jokkmokk, Gällivare, Vittangi och Pajala fått landsvägsförbindelse till kusten. Vägarna följde älvdalarna och tvärförbindelser var fortfarande sällsynta.

Stenvalvbroar och träbroar var fortfarande de brotyper som dominerade. Stenvalvbroarna som vanligtvis byggdes av tuktad sten kunde nu göras allt längre och större. Några av stenvalvbroarna från denna tid står fortfarande kvar, exempelvis den imponerande bron i tre spann över Vassara älv utanför Gällivare från 1864 och bron i två spann över Liviöjoki utanför Pajala byggd 1867.

Jämfört med andra län har Norrbotten få bevarade stenvalvbroar. Detta har antagligen sin förklaring i ett sent utvecklat vägnät och den rika tillgången på virke. Det har helt enkelt inte uppförts lika många stenbroar här som i andra län. Hur många som försvunnit är okänt. En del spår efter broarna kan ligga dolda i skogen, men de fornminnesinventeringar som genomförts i länet har inte kunnat påvisa något mer omfattande bestånd.

Stenvalvbron över Vassara älv före ombyggnaden 1935. Foto Norrbottens museum, Lea Wikströms samling.

Stentrummor

Utöver de imponerande stenvalvbroarna uppfördes i slutet av 1800-talet också flera broar med spännvidder under två meter. I dag benämns denna typ av broar vägtrummor. Dessa broar konstruerades antingen som platt- eller balkbroar. Ibland kunde broarna förses med flera trummor som till exempel stenbalkbron i två spann på en äldre sträckning av väg 45 söder om Idivuoma (byggd 1909-1912).

Ett exempel på en stentrumma som fortfarande är i bruk återfinns på en mindre väg genom Nikkala. Bron är uppförd av tuktad sten med bevarade räckeståndare av huggen sten.

Den lilla stentrumman i Nikkala är ett bra exempel på brotypen.

1900-1930, stålet slår igenom som byggnadsmaterial

I början av 1900-talet fortsatte brobyggandet i länet i samma takt som tidigare, med ett kortare avbrott under åren för första världskriget. I slutet av 1920-talet hade vägnätet nått Arjeplog, Porjus, Kiruna och Karesuando. Äldre bilder vittnar om stor variation i broarnas konstruktion och material. Man fortsatte att bygga mindre träbroar och stenvalvbroar, men stålbalkbroarna blev allt vanligare, framför allt på de mindre landsvägar som byggdes som beredskapsarbeten under 1910-20-talen. Över de större vattendragen byggdes också långa häng- och spännverksbroar i trä samt fackverksbroar i stål.

Redan 1813 uppfördes den första järnbron i Sverige, vid Göta kanal i Forsvik. Vid 1800-talets mitt utvecklades teknik för massframställning av stål som därmed började användas som brobyggnadsmaterial i större skala. Med stål som byggmaterial kunde broarna byggas större och längre, vilket framför allt kom till användning vid byggandet av järnvägsbroar där det krävdes både hög hållfasthet och stora spännvidder. Men även några vägbroar byggdes i slutet av 1800-talet, till exempel länets första vägbro med stålkonstruktion som på 1890-talet uppfördes över Lule älv, vid Edefors.

När stålet slog igenom byggdes enkla balkbroar för kortare spännvidder (upp till 20 meter). För större spännvidder användes vanligtvis olika typer av galler- och fackverkskonstruktioner. Järnvägsbron över Piteälven i Älvsbyn, byggd 1893, var landets första fackverksbro av trapetsfackverk. Den är kvar än i dag och används som gång- och cykelbro. På vägarna i Gällivare byggdes många fackverksbroar i början av 1900-talet. På väg 813 mellan Edefors och Yttre Lansjärv låg tidigare minst fyra fackverksbroar. Andra exempel är broarna över Lina älv, på väg 844 och vid Koskullskulle, samt bron över Vettasjoki på väg 865. Fram till 1950-talet kunde man färdas över dessa broar, sedan revs de och ersattes med bredare broar i

betong eller stål. Det enda som kvarstår idag är några av de massiva brofästena av huggen sten, gjorda av yrkesskickliga stenhuggare.

Ett fint exempel på en vägbro som står kvar är trapetsfackverksbron vid Sjulnäs i Piteå kommun, uppförd 1921. Hedenbron i Boden, byggd 1912, är i sin tur ett exempel på en vägbro av halvparabelfackverk med diagonala ändståndare.

Sundbron i Roknäs-Sjulnäs byggdes 1921-22 av Norrlands statsarbeten som ett AK-arbete. Brons överbyggnad av trapetsfackverk tillverkades av Bergsunds Mekaniska Verkstad i Stockholm. Den är en av de få bevarade fackverksbroarna för vägtrafik i länet.

När inlandsbanan skulle dras över den breda Stora Lule älv vid Harsprånget 1921 använde man en fackverkskonstruktion med ett inhängt spann på konsoler. Brotypen kallas för Gerberbro, kantileverbro eller konsolbalkbro. Bron var ursprungligen en kombinerad väg- och järnvägsbro men används idag enbart för tågtrafik.

En liten träbalkbro över Skrövälven. Äldre foto, Norrbottens museum, Lea Wikströms samling.

Under 1900-talets början uppfördes alltså ett stort antal broar av stål i Norrbottens län, både balk- och fackverksbroar, och samtidigt minskade byggandet av träbroar och stenvalvbroar. I samband med beredskapsarbeten under 1910- och 20-talen byggdes ett stort antal mindre balkbroar, med balkar av trä eller stål, på de mindre skogsvägarna och ödebygdsvägarna. Endast ett fåtal av dessa broar är bevarade till våra dagar och även de är mer eller mindre ombyggda. Till exempel står endast en av de sex stålbalkbroarna som byggdes på väg 740 mellan Vuollerim och Puottaure kvar idag, och även den hotas av rivning. Av de bevarade stålbalkbroarna från tiden före 1960 är majoriteten uppförda på 1950-talet.

Sågforsbron i Piteå byggdes 1902, men kunde ha byggts redan flera hundra år tidigare. Den har en mycket ålderdomlig utformning av träbalkar på stenkistor av timmer.

Andra exempel på bevarade broar från denna period är träbron i Åträsk från 1902, länets enda bevarade träbalkbro på stenkistor av timmer, och stenvalvbroarna på vägen mellan Gällivare och Masugnsbyn samt på vägen mellan Nedre Soppero och Karesuando. Under denna period byggdes också den första betongbron i länet, en valvbro över Stråkan i Övermorjärv. Bron, som uppfördes redan 1915, var i bruk till 1994 och ligger idag kvar som gång- och cykelbro.

Stråkanbron från 1915 är länets första vägbro byggd av armerad betong. Bron ritades av Otto Linton, då chef för Järnvägsstyrelsens brobyggnadsavdelning.

1930-1945, bågbron introduceras och betongen blir vanlig som brobyggnadsmaterial

På 1930-talet kompletterades länets vägnät med nya vägar, framför allt i inlandet. Dessa mindre landsbygdsvägar försågs ofta med samma typ av enklare stålbalkbroar som under tidigare decennier.

Över de största vattendragen, älvarna, var färjorna alltjämt dominerande i början av 1930-talet. De många vägbyggena i länet under 1900-talets första decennier hade medfört att flera nya färjförbindelser etablerats. Totalt fanns det 42 allmänna färjställen år 1935 och bara i Överkalix socken fanns det år 1932 tio färjor. Kustlandsvägen hade kvar färjor över Piteälven vid Bergsviken, över Luleälven vid Gäddvik och över Kalixälven vid Kalix. För den ökande biltrafiken utgjorde färjorna ett stort hinder; både väntan och överfärden medförde tidsförluster.

Den som vill åka över Luleälven vid Avan är fortfarande hänvisad till en färja. Färjan är dock av nyare datum. Äldre foto, Norrbottens museum.

Att överbrygga de breda och i många fall kraftfulla älvarna var både kostsamt och tekniskt krävande. Vattendragen var vid denna tid dessutom viktiga för skogsnäringen, som genom flottning förde timret från inlandets skogar ut till kusten, till förädlingsindustrier eller för fortsatt transport. Flottningen förutsatte breda vattenvägar utan hinder. Fram till 1930-talet klarade man inte av att bygga broar med längre spännvidder och därför fick broarna över de bredare vattendragen förses med flera mellanstöd. För flottningen var dessa ett stort hinder, stöden kunde ibland orsaka besvärliga brötbildningar.

Fram till 1930-talets början hade brobyggnadstekniken blivit allt mer utvecklad och brobyggarna kunde konstruera allt längre och större broar. Det var nu som broarna på allvar kunde bli ett reellt alternativ till färjorna. Till exempel byggdes broar över Piteälven vid Älvsbyn år 1931, över Kalixälven vid Tärendö år 1935, över Piteälven vid Bergsviken år 1936 och över Kalixälven vid Lappesuando år 1937.

Bågbron - länets karaktärsbro

Det var framför allt med införandet av bågbron som brobyggen över de stora älvarna blev möjliga. Bågbron har en konstruktion där brobaneplattan bärs av bågar som möjliggör byggande av broar med mycket långa spännvidder. På så sätt kunde broarna ofta byggas utan de för flottningen besvärliga mellanstöden. Länets förnämaste exempel på brotypen är bron över Kalixälven vid Tärendö med 120 meters spännvidd, byggd av AB Skånska Cementgjuteriet 1934-1935. Endast ett fåtal av bågbroarna spänner över mindre vattendrag, men även de har relativt stora spännvidder. Bågbron blev med tiden den vanligaste brotypen över de stora älvarna. Mellan åren 1932 och 1965 byggdes drygt 30 bågbroar i länet, varav 25 står kvar idag.

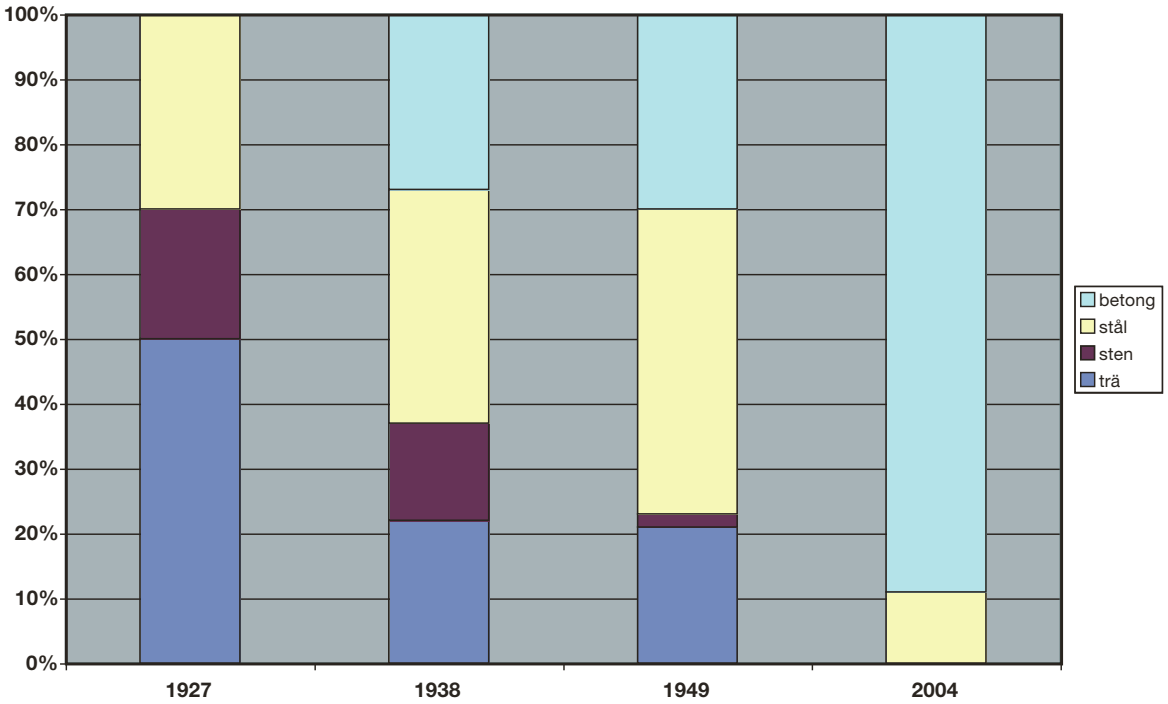
Bågbron med överliggande bågar är med sina 21 representanter den vanligaste bågbron på länets vägar. Den äldsta av dessa är bron över Bodträskån i Bodträskfors, byggd 1933, den sist uppförda är bron över Kalixälven vid Nurmasuando, byggd 1965. 17 av broarna är fortfarande i bruk. De tidigaste bågbroarna i länet byggdes av betong, men efter det att Gäddviksbron över Luleälven byggts år 1941 kom stålet att ta över som det dominerande byggmaterialet. Den senast uppförda betongbågbron i länet byggdes 1960 över Piteälven vid Benbrytarforsen, nära Vidsel.

Bågbron med överliggande bågar hade stora fördelar jämfört med tidigare brotyper, men en nackdel. Den fria höjden begränsades på grund av de vindförband, transversaler, som behövs för att binda ihop bågarna. På några platser i länet, där brobanan kunde placeras högt över vattendraget, har det uppförts bågbroar med underliggande bågar, samtliga av betong. En av dessa är den äldsta bågbron i länet, bågskivebron över Råneälven i Råneå, byggd 1932. Ett annat, och kanske det mest kända exemplet på brotypen, är bron över Kalix älv vid Jockfallet från 1959. Av broar med underliggande bågar är fyra bevarade idag varav två är i bruk.

Idag är många bågbroar hotade av den alltmer ökande och tyngre trafiken. Framför allt är det de äldre broarna, med bredder mellan fyra och fem meter, som riskerar att bytas ut eftersom de inte möjliggör mötande trafik. Av de redan rivna bågbroarna kan nämnas den imponerande femspanniga bron över Piteälven i Bergsviken och broarna över Varjisån på väg 45 och över Kalixälven i Svartbyn. Några bågbroar som tagits ur trafik används i stället av fotgängare och cyklister eller ingår i rastplatser.

Betongbågbron över Kalixälven vid Tärendö, byggd redan 1935, är en av länets ståtligaste bågbroar.

Vid ingången av 1930-talet hade byggandet av stenvalvbroar och träbroar upphört på det allmänna vägnätet i länet. Ungefär samtidigt hade ett nytt material, den armerade betongen, börjat göra sitt intåg på allvar. Träbroarnas andel mer än halverades under en 10-årsperiod 1927-1938, samtidigt som stålbroarnas och betongbroarnas andel ökade kraftigt (se diagram nedan).



Brobeståndet på det allmänna vägnätet i Norrbottens län fördelat efter byggnadsmaterial 1927, 1938, 1949 och 2004. Fördelningen för år 2004 avser de inventerade broarna, d v s broar byggda före 1960.

Betongbroar

Under 1800-talets första hälft utvecklades i England en metod för fabriksmässig tillverkning av betong. Materialet användes till att börja med i anläggningsarbeten och vid grundläggning av byggnader. Inom det svenska brobyggandet möttes betongen av ett visst motstånd, man var framför allt osäker på broarnas bärighet. Därför dröjde det till 1900-talets början innan det blev vanligt att använda betong i broar. Först användes materialet till grova konstruktioner, som till exempel grundläggning av landfästen och mellanstöd, och något senare till väg- och gångbroar som inte krävde lika hög bärighet som järnvägsbroarna. Lite förenklat kan betongbroarnas utveckling kopplas samman med bilismens framväxt, liksom stålbroarna starkt förknippas med järnvägsnätets utbredning.

De första betongbroarna byggdes av oarmerad betong vilket enbart kunde användas i konstruktioner som utsattes för tryckkrafter. De första betongbroarna byggdes därför som valvbroar med förhållandevis korta spännvidder. Med den armerade betongens utveckling vid 1900-talets början löstes hållfasthetsproblemet och nya konstruktioner, där stålet tog upp dragkrafterna och betongen tryckkrafterna, blev möjliga. Stålarmering började användas på allvar i Sverige vid mitten av 1910-talet. Redan 1915 byggdes länets första vägbro i armerad betong, den tidigare nämnda valvbron över Stråkan.

En fördel med betongbroarna i jämförelse med stålbroarna var lägre underhållskostnader. De ansågs även vara mer beständiga, vilket har visat sig inte vara helt riktigt. Det dröjde ända till början av 1930-talet innan betongbroarna blev vanligare i länet, men efter detta blev betongen snabbt det dominerande brobyggnadsmaterialet

Under 1930-talet introducerades även två andra betongbrotyper i länet: plattbron och balkbron. Plattbroar byggdes framför allt vid ombyggnader och förstärkningar av broar med korta spännvidder, en betongplatta placerades då på befintliga landfästen. Fram till slutet av 1950-talet förblev plattbron en relativt ovanlig brotyp i länet. Idag finns sex äldre plattbroar av betong bevarade, uppförda åren 1934-1957. Men på 1970-talet fick plattbron ett stort genombrott. Brotypen byggs fortfarande, dock främst på gång- och cykelvägar och som vägport.

Den andra bronyheten från 1930-talet, balkbron med betongbalkar, kunde byggas i två något olika utföranden. Den ena konstruerades med flera parallella, låga balkar under farbanan, den andra med två höga balkar, antingen placerade under farbanan eller uppdragna på båda sidor om denna. I början och mitten av 1930-talet användes ibland fritt upplagda betongbalkar när befintliga landfästen försågs med en ny överbyggnad. Betongbalkbroarna kunde även göras med längre spännvidder och i så fall med flera spann. Ett utsökt exempel på en lång balkbro i betong är den idag övergivna bron över Vatjenavströmmen, strax väster om Arjeplog, byggd 1942.

Balkbron över Vatjenavströmmen, byggd 1942, är en av länets stilrenaste betongbroar.

I början av 1940-talet berikades länets broarv också med två hängbroar. Bron över Dainaksundet i Arjeplogs kommun byggdes 1940 och Svedjebron över Luleälven i Boden 1941. Över Lilla och Stora Luleälven hade man redan på 1910-20-talen byggt hängbroar i till exempel Porjus, Messaure, Akkats och Porsi. Samtliga av dessa är rivna idag. Efter broarna i Dainak och Boden dröjde det över 50 år innan nästa hängbro, snedkabelbron över Torne älv i Pajala, byggdes i länet.

Hängbron över Akkatsfallet byggdes av Bodens Ingenjörskår. Foto 1926, Norrbottens museum.

1945-1960, rambron och den moderna brobyggnadsteknikens genombrott

Under beredskapsåren och i mitten av 1940-talet avstannade väg- och brobyggandet i länet nästan helt. Men redan 1949 kom byggandet i gång på allvar; under detta år och under 1950 färdigställdes fler broar än under något annat år.

Centraliseringen och förstatligandet av vägförvaltningen, som hade inletts under 1920-talet, blev genomförd när staten genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen år 1944 tog över väghållningen av landsbygdens vägar. I samband med detta infördes en vägförvaltning i varje län med en vägdirektör placerad vid länsstyrelsen.

Antalet bilar i länet ökade kraftigt under 1940-talets sista år. Hela länet, med undantag för några inlands- och fjällområden, hade vid 40-talets slut redan fått en vägförbindelse med omvärlden. Som jämförelse kan nämnas att man under 1950-talet bröt endast 700 kilometer ny väg jämfört med ca 2000 kilometer under 1930-talet. Därför kunde en stor del av verksamheten hos vägförvaltningen inriktas på förbättringar av det befintliga vägnätet. Vägar förstärktes, breddades, planades ut och drogs om. Många av de broar som uppförts bara några decennier tidigare byttes ut mot nya betongbroar. Om detta vittnar också den stora mängden äldre landfästen av sten som finns bevarade intill de nuvarande broarna. De nya broarna som byggdes var huvudsakligen platt- och balkrambroar med olika standardutföranden. Utvecklingen från ett varierat brobyggande - av trä, sten, stål och betong - till broar nästan enbart av betong kan följas i diagrammet på sidan 27. Denna likriktning i brobyggandet hängde dels ihop med ett förenklat och standardiserat byggande, i regel utfört av ett mindre antal etablerade byggfirmor, dels med den centrala styrningen.

Rambroarna

På 1910-talet introducerades i Sverige en helt ny brotyp, de s k rambroarna. I rambron förenas fästen och eventuella mellanstöd med dess bärverk i en stum konstruktion. När bärverket är en platta kallas brotypen för plattrambro, när bron har balkar som bärverk kallas bron följaktligen för balkrambro. Vid byggandet av rambroar används uteslutande betong som byggnadsmaterial. Jämfört med andra betongbroar är konstruktionen både materialbesparande och enklare att bygga. Rambrons styva konstruktion passar bäst för broar med ett spann, längre broar kan nämligen brytas sönder om underlaget är instabilt. Vid mitten av 1920-talet började plattrambroar byggas för vägtrafik. Brotypen blev snabbt vanlig i landet, balkrambron blev vanlig något senare - i mitten av 1930-talet.

Plattrambron över Kosterbäcken byggdes redan 1933.

Liksom i övriga Sverige domineras brobeståndet i Norrbottens län idag av balk- och plattrambroar i betong. De äldsta bevarade rambroarna i länet är från 1930-talets första år. Den äldsta plattrambron, bron över Lillströmmen i Arjeplog, är byggd 1932. Bron breddades dock 1973 och förlorade därmed mycket av sitt kulturhistoriska värde. Bron över Kosterbäcken i Vitåfors i Råneå socken, byggd 1933, är däremot ett välbevarat exempel på en tidig plattrambro.

I slutet av 1930-talet började fler och fler plattrambroar uppföras i länet, men det var framför allt under 1940-talets sista år och på 1950-talet som bron slog igenom på allvar. Detta hänger ihop med den snabbt ökande biltrafiken och det intensiva brobyggandet runtom i länet vid den tiden. Sedan 1950-talet byggdes plattrambroar med olika standardutföranden, vanliga var broar med sex, åtta, tio eller 12 meters spännvidd och fyra, sex eller sju meters bredd. Plattrambron är fortfarande, vid sidan av plattbron, den vanligaste brotypen vid nybyggen.

Två av balkrambroarna i länet är byggda redan 1934. Den ena spänner över Appojokk i Tårrajaur cirka två mil söder om Jokkmokk, den andra över Vitån vid Jämtön i Råneå. Efter dessa pionjärbroar byggdes bara några enstaka balkrambroar i länet under de kommande åren. Liksom plattrambron fick även balkrambron ett rejält uppsving i slutet av 1940-talet. Och även den uppfördes i några standardmodeller, av vilka bron med 20 meters spännvidd och fyra meters bredd var den vanligaste. Eftersom bron främst användes för större spännvidder blev den aldrig lika vanlig som plattrambron. Balkrambroar uppfördes i fortsatt stor utsträckning fram till 1970-talet. Sedan dess har enbart ett fåtal byggts i länet.

Under 1950-talet introducerades också en nyhet i brobyggandet; ett prefabricerat betongvalv som fick namnet Justusvalv efter konstruktören Justus Osterman. Valven byggdes med korta spännvidder och kunde användas för de minsta vattendragen. I Norrbottens län finns ett tiotal prefabricrade betongvalvbroar byggda i slutet av 50-talet, de flesta med fem meters spännvidd.

Tiden efter 1960

På 1960-talet fortsatte ombyggnaden av det befintliga vägnätet. Framför allt skedde förändringar längs huvudlederna. E4:an försågs med ett flertal förbifarter vid större samhällen, den nya sträckningen vid infarten till Luleå, den s k Mjölkuddsbanken, tillkom och sträckan Luleå - Boden fick en ny förbifart vid Sävast. Det byggdes även många skogsbilvägar samt nya förbindelsevägar till industrierna. Detta skedde parallellt med att flottningen förlorade i betydelse för transporten av timmer. Allt tyngre transporter krävde broar med bättre bärighet, vilket medförde att ett stort antal mindre, äldre broar revs och inte sällan ersattes med rörbroar av varierande utformning. Redan på 1950-talet hade rörbroar i plåt blivit vanliga vid mindre vattendrag, men under 1960-talet eskalerade utvecklingen och än idag ersätts många broar med rörbroar i plåt, plast och betong. I och med detta försvann ett småskaligt brobyggande i länet. Rörbron är den hittills mest rationaliserade och standardiserade brotypen.

Plåttrumman BD 79 över Asptjärns utlopp vid Avaviken på väg 45 byggdes 1957. Den representerar de många vägtrummorna som byggts i länet sedan 1950-talet. Foto 1957, Vägverket Region Norr.

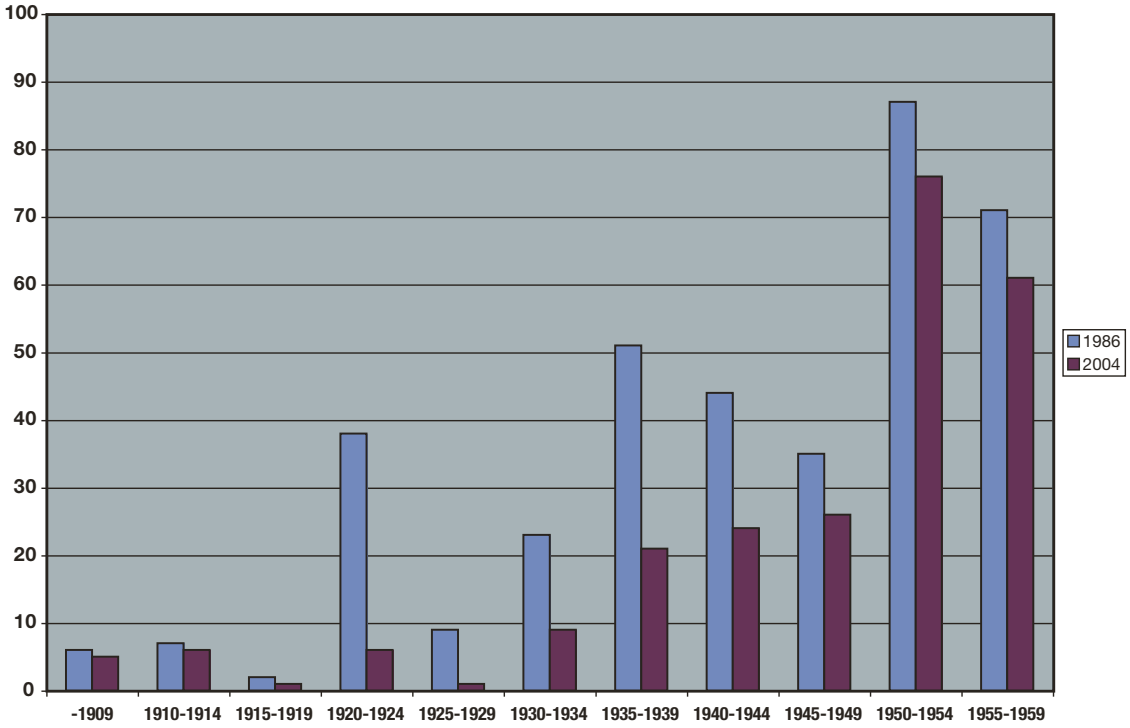
1970-talet innebar en fortsättning av den utveckling som hade inletts tidigare. Nya broar byggdes främst på de större huvudledernas nya sträckningar, men det uppfördes också ett flertal nya broar över de stora älvarna. Framför allt var det de snabbt ökande landtransporterna med lastbil som fordrade en högre kapacitet hos broarna. Bland annat ersattes bågbroarna vid Lappesuando i Gällivare kommun, intill E10 och vid Mellanström i Arjeplogs kommun av balkbroar 1974 respektive 1977. Även E4:an fick en ny bro när en lådbalkbro byggdes över Luleälven vid Gäddvik 1978. Under 1970-talet påbörjades två större vägbyggnadsprojekt i länet. År 1975 stod vägen mellan Arjeplog och Graddis klar och i slutet av 1970-talet inleddes byggandet av vägen mellan Kiruna och Riksgränsen, färdig 1984.

På 1980-talet fortsatte ombyggnaden av vägnätet och en stor mängd mindre broar ersattes med rörbroar och trummor, i tätorter byggdes en mängd vägportar och broar för gång- och cykeltrafikanter. Ett antal broar byggdes också över de stora älvarna, bland annat balkbroarna över Torne älv vid Anttis och Kuoksu 1982. I Boden uppfördes en ny bro 1983 vid Bodforsen, intill den gamla fackverksbron, och bågbron i Slagnäs ersattes av en balkbro 1989. Piteå fick en av länets få rörliga broar när en stålbalkbro med klaffbro byggdes över Pitsundet år 1984. Samma år byggdes i Killingi länets första balkbro i spännbetong över Kaitum älv.

Fram till början av 1990-talet fortsatte ombyggnaden av vägnätet i stort sett i samma takt som under de två tidigare decennierna; bortsett från vägarna till Norge hade länets vägnät blivit färdigbyggt vid 1960-talets slut. Men i mitten av 1990-talet, några år efter det att man hade börjat upprätta bärighetsplaner för det statliga vägnätet, fattades några beslut som kom att innebära en kraftig ombyggnad av det allmänna vägnätet. De svenska vägarna skulle anpassas till europastandarden. För att påskynda ombyggnaden beslutade riksdagen och regeringen om stora väginvesteringar.

Satsningen på vägarnas och broarnas bärighet har inneburit att åtskilliga broar har förstärkts eller bytts ut under de senaste 15 åren, bland annat har två av länets kulturhistoriskt mest värdefulla bågbroar rivits:

år 1994 bron över Kalixälven i Svartbyn och 1995 bron över Torne älv i Pajala. Bron i Svartbyn ersattes med en balkbro och i Pajala uppfördes en snedkabelbro. Totalt har antalet broar byggda före 1960 minskat från 373 år 1986 till 236 år 2004 (se diagram nedan). Rivningarna under de senaste åren har framför allt drabbat de broar som byggdes i början av bilismens tidevarv, under 1910-30-talen. År 1986 fanns det fortfarande 60 mindre stålbalkbroar med träfarbana, byggda under 1910-30-talen, i slutet av 2004 låg endast sex av dem kvar, de flesta dessutom kraftigt ombyggda. Och rivningarna fortsätter. Diagrammet visar att även de mindre betongbroar som under 1940-50-talen ersatte en äldre bro i sin tur har börjat ersättas av bredare broar med bättre bärighet. Bara under sommaren 2003 revs i länet minst två rambroar, byggda 1934 och 1951. Med stor sannolikhet kommer samma öde att drabba en stor del av länets kulturhistoriskt värdefulla broar i framtiden, om deras värden inte uppmärksammas i tid.



Äldre broar på Norrbottens läns allmänna vägnät inklusive övergivna broar i anslutning till vägnätet åren 1986 och 2004, fördelade efter byggår.

Hoten idag

Bron BD 795, på väg 740 över Lagnäsån i Jokkmokks kommun, får utgöra ett exempel på hur de nya kraven påverkar länets äldre brobestånd. Vägen mellan Vuollerim och Puottaure byggdes i början av 1920-talet. Vid samma tid försågs, såsom de flesta andra mindre landsvägarna i länet, vägen med enkla balkbroar över vattendragen. På den cirka fyra mil långa vägen byggdes totalt sex balkbroar, med spännvidder mellan fem och tio meter och med cirka 3,5 meters bredd. Idag är bron över Lagnäsån den sista kvarvarande stålbalkbron på vägen, de övriga broarna har under de senaste åren ersatts med bredare betongbroar av bärighetsklass 1 i samband med att vägen byggts om för säkrare skogsbiltrafik.

Nu har det blivit dags för bron över Lagnäsån att rivas. Bron har bärighetsklass 2, vilket innebär att de tunga timmerbilarna inte kan lasta fullt om de ska köra över bron, alternativt måste de ta en omväg över Vuollerim eller Puottaure. Bron är dessutom för smal för att timmerbilarna ska kunna mötas på bron och anses därför utgöra en säkerhetsrisk. En tillräcklig förstärkning eller breddning av bron har inte bedömts vara möjlig. Därför kommer bron att rivas. På dess plats byggs en sju meter bred plattrambro.

Bron över Lagnäsån är inte den kulturhistoriskt mest värdefulla bron i länet. Den har redan byggts om ett par gånger. De nuvarande stålbalkarna härrör från 1952, landfästena har dessutom förstärkts i slutet av 1970-talet. Räckena är inte heller ursprungliga. Men trots detta är bron fortfarande en smal stålbalkbro på landfästen från 1920, en typbro för de mindre landsbygdsvägarna från 1900-talets början, och har därmed ett visst kulturhistoriskt värde.

Väg 740 mellan Vuollerim och Puottaure byggdes i början av 1920-talet. Vid bron över Lagnäsån har vägen fortfarande en bevarad äldre karaktär. Den tunga timmerbiltrafiken i området tillsammans med dagens trafiksäkerhetskrav gör att vägen måste byggas om.

Stålbalkbron BD 795, byggd 1920, är endast 3,5 meter bred. Den kommer snart att ersättas av en dubbelt så bred plattrambro.

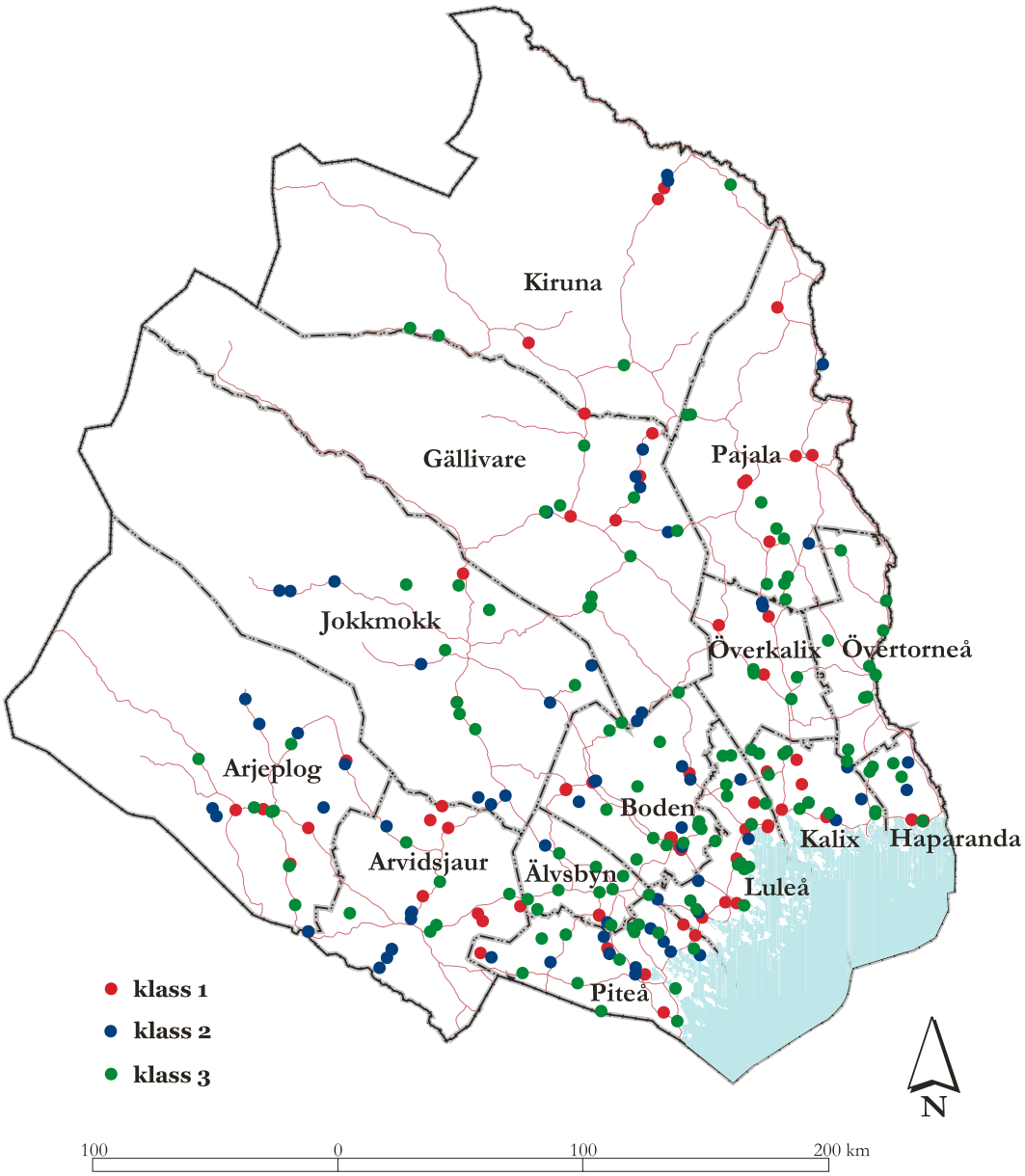
De ökade trafiksäkerhetskraven kommer under de kommande åren också innebära att de broräcken som inte fyller dagens krav måste rustas upp eller ersättas med nya. Samtliga broar med stålräcken av vinkeljärn är i farozonen. Dels anses dagens räcken vara bättre ur trafiksäkerhetssynpunkt, dels har de äldre räckena under de sista åren fått omfattande skador på grund av eftersatt underhåll. Stålräcken kräver kontinuerligt underhåll i form av målning, byte av skadade delar, lagning av infästningar o s v. Det enk-

laste sättet att klara de nya kraven blir därför att ersätta de äldre räckena med moderna standardvarianter i något underhållsfritt material. Men även räckena, på samma sätt som andra konstruktionsdetaljer på en bro, bär på information om tidigare byggmetoder, tekniker och material och har därmed ett kulturhistoriskt egenvärde. Räckena är dessutom ofta den enda brodetaljen en trafikant hinner uppfatta vid en överfart. Därför har räckena en mycket stor betydelse för upplevelsen av en bro.

Bågbron i Bodträskfors, byggd 1933, ger trafikanten en känsla av att flyttas flera decennier tillbaka i tiden. Bron är ett bra exempel på en bro med ursprunglig utformning och bevarade äldre detaljer. Broräckena kan vara ursprungliga och även vägräcket har en äldre utformning.

Balkrambron BD 132 över Moskajoki på E 10, byggd 1950 och breddad 1983, är ett bra exempel på en bro vars kulturhistoriska värde i stort sett raderats genom en ombyggnad och ovarsam upprustning. De moderna räckena med W-balk som navföljare är i stort sett det enda trafikanten hinner uppleva när man svischar över bron.

Karta över kulturhistoriskt värdefulla broar i Norrbottens län



Karta över broar i klass 1

Bro över Vatjenavströmmen väster om Arjeplog

Några kilometer väster om Arjeplog ligger denna formsköna bro, länets äldsta bevarade betongbalkbro med fler än ett spann. Den har ursprungliga, grönmålade räcken av vinkeljärn med vita navföljare av U-balk. Höga betonggardister vid räckenas ändar är bevarade och fortfarande i funktion. Vägräcken av kohlswabalk på betongståndare ansluter till bron.

Bron ersatte 1942 en tidigare bro som fanns på samma plats och ersattes i sin tur 1972 av den plattrambro som ligger ca 100 meter söderut. Bron byggdes av AB Kasper Höglund, ett byggföretag som också har uppfört bl a bågbron över Jockfallet i Överkalix kommun.

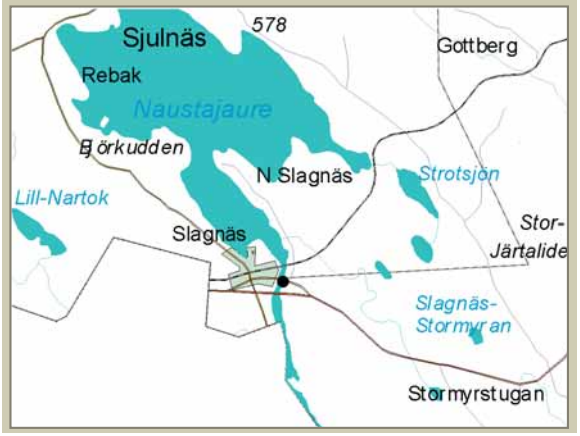
Betongbalkbron över Vatjenavströmmen är en av pionjärbroarna i länet och har därmed ett högt teknikhistoriskt värde. Med sin funktionalistiska framtoning är bron även en bra representant för 1930- och 40-talets brobyggande i stort. Den har även bevarat sin ursprungliga utformning. Broplatsen har ett kommunikationshistoriskt värde.

Brotyp: kontinuerlig balkbro
Bronr: BD 30
Vägnr: GC-trafik, intill väg 95
X-koordinat: 7329909
Y-koordinat: 1590442
Byggår: 1942
Utförd av: AB Kasper Höglund

Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 136,0 m
Spännvidd: 27,75 m + 32,5 m + 32,5 m + 27,75 m
Bredd: 5,0 m

Bro över Skellefteälvens bigren vid Slagnäs

Brotyp: balkrambro
Bronr: BD 77
Vägnr: 608
X-koordinat: 7277955
Y-koordinat: 1609554
Byggår: 1941
Utförd av: AB Fundament
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 18,5 m
Spännvidd: 10,5 m
Bredd: 4,9 m



En tidig balkrambro intill den större bågbron över Skellefteälvens huvudgren (BD 76). Bron har ovanlig utformning med kort spännvidd och balkar med raka voter. Detta gör att bron påminner om en plattrambro på håll. Bron har äldre, eventuellt ursprungliga, ljusgrå broräcken av vinkeljärn med navföljare av U-balk. Vägräcken av kohlswabalk på betongståndare har tillkommit senare.

Broarna i Slagnäs bildar ett fondmotiv för fordon som färdas på väg 45 och passerar Skellefteälven över den nya bron från 1989. I norr går Inlandsbanan över älven på en fackverksbro. Broarna kan betraktas från en rastplats vid bågbrons ena brofäste.

Balkrambron vid Slagnäs är en av de äldsta i sitt slag i länet. Bron har en ovanlig utformning och har därför höga teknikhistoriska värden. Den är dessutom oförändrad och välbevarad. Tillsammans med bågbron och de övriga broarna på platsen bildar den en helhetsmiljö med kommunikationshistoriska värden.

Bro över Skellefteälven (Södra Kaskerströmmen) vid Mellanström

Gång- och cykeltrafikanterna får en ovanlig broupplevelse om de väljer att ta sig över Skellefteälven på denna bro. Bron vid Mellanström är nämligen länets enda betongbågbro med två underliggande bågspann. Brons mellanstöd är på ett tidstypiskt sätt klätt med huggen sten. Även de stora och välgjorda konerna är uppbyggda av huggen sten. Brobanan är belagd med betong. Bron har ursprungliga, grönmålade vinkeljärnsräcken med vitmålade navföljare av U-balk. En mellanföljare har tillkommit under senare tid. Även vägräcken har en äldre utformning. Räcken är i behov av målning, betongståndare har mindre skador och erosionsskydden är delvis täckta av växtlighet. I övrigt är bron i gott skick.

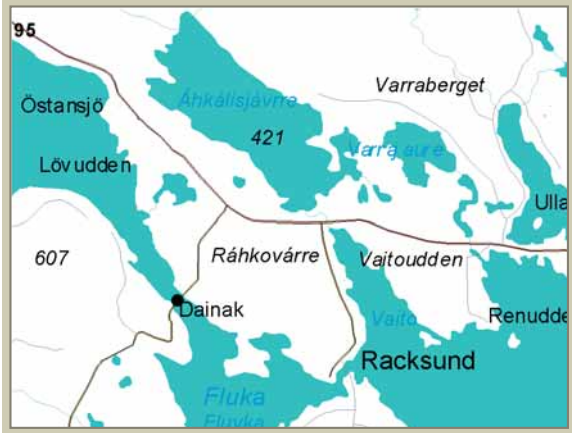
Landskapet är glesbebyggt och skogrikt. Efter det att en betongbalkbro uppfördes 1977 ett hundratal meter från bågbron används denna som gång-, cykel- och snöskoterbro. Vid landfästena har man iordningställt små rastplatser. Bron vid Mellanström är en av länets få bågbroar med underliggande bågar och har därför ett högt teknikhistoriskt värde. Den är dessutom relativt välbevarad och lätttillgänglig. Broplatsen har ett kommunikationshistoriskt värde.

Brotyp: bågbro
Bronr: BD 541
Vägnr: GC-trafik, intill väg 609
X-koordinat: 7306720
Y-koordinat: 1601865
Byggår: 1936
Utförd av: AB Fundament
Underbyggnad: kombinerade material
Överbyggnad: betong
Längd: 71,8 m
Spännvidd: 31,0 m + 27,4 m
Bredd: 4,0 m

Bro över Aisjaures utlopp (Dainaksundet) söder om Östansjö

Brotyp: hängbro
Bronr: BD 8
Vägnr: 625
X-koordinat: 7329556
Y-koordinat: 1578724
Byggår: 1940
Utförd av: S.O. Asplunds Byggnads AB

Underbyggnad: betong
Överbyggnad: stål
Längd: 186,2 m
Spännvidd: 101,4 m
Bredd: 3,5 m



Över det vidsträckta älvlandskapet vid Dainaksundet spänner denna hängbro i ett spann. Bron har landfästen och pyloner av betong. Överbyggnaden består av stålbalkar med brobaneplatta i betong. Brobanan hänger i vertikala stag som hänger från bärkablarna som i sin tur är upplagda på pylonerna och förankrade vid landfästena. Bron har äldre, eventuellt ursprungliga, ljusgrå vinkeljärnsräcken. Navföljarna och vägräckena av kolhswabalk har tillkommit senare. Bron är i gott skick.

Bron över Dainaksundet uppfördes 1940 för transporter av blyslig från den nyöppnade blygruvan i Laisvall. Bron byggdes av S.O. Asplunds Byggnads AB i Örebro, ett företag som uppförde ett stort antal broar i Norrland under 1930-50-talen.

Hängbron är en ovanlig brotyp i länet. Det finns endast två bevarade hängbroar i Norrbottens län uppförda före 1960; Dainakbron är den enda på det statliga vägnätet. Bron är oförändrad och välbevarad och också estetiskt tilltalande. Dainakbron är upptagen som ett värdefullt vägobjekt i ”Värdefulla vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län”.

Bro över Eggelats utlopp sydväst om Forsnäs

Över sjön Eggelats utlopp färdas man på en plattrambro i två spann. Välgjorda koner av natursten skyddar brons landfästen. Bron har ursprungliga, gröna vinkeljärnsräcken med vitmålade navföljare av U-balk. Vägräcken av vitmålad kohlswabalk på betongståndare ansluter till bron. Brobanan har kvar sin kantskoning, men är idag asfalterad. Bron har mindre skador i betongen och räckena är i behov av målning.

Bron ligger i ett landskap som bjuder på en vidsträckt utsikt över skog och sjö. Väster om bron finns rester efter flottningen, en dammanläggning och en s k ledarm med stenar upplagda mot timrade stöd. Området har utpekats som bevarandevärt i länets kulturmiljöprogram p g a de många spåren efter flottningsepoken.

Plattrambroar med fler än ett spann är ovanliga i länet. Bron byggdes av den kända brobyggarfirman Christiani & Nielsen och är i ursprungligt skick. Vägen, som är belagd med grus och kantas av telefonstolpar, är upptagen i "Värdefulla vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län". Flottningslämningarna ger platsen ett samhällshistoriskt värde.

Brotyp: plattrambro
Bronr: BD 758
Vägnr: 629
X-koordinat: 7350510
Y-koordinat: 1625759
Byggår: 1955
Utförd av: Svenska AB Christiani & Nielsen
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 33,0 m
Spännvidd: 12,0 m + 12,0 m
Bredd: 4,0 m

Bro över Östra Radnejaures utlopp vid Luspejegge

Brotyp: plattrambro
Bronr: BD 737
Vägnr: 632
X-koordinat: 7321969
Y-koordinat: 1609531
Byggår: 1951
Utförd av: AB Svenska Väg
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 15,0 m
Spännvidd: 8,0 m
Bredd: 4,0 m

Denna smala plattrambro är en typisk representant för 1950-talets brobyggande i Norrbottens län. Bron har äldre, grönmålade stålräcken med toppföljare av U-balk, mellanföljare av vinkeljärn och vitmålade navföljare av U-balk. De anslutande vägräckena består av kohlswabalkar på betongståndare. Brobanan har kvar sin kantskoning, men är idag belagd med asfalt. Bron är överlag i gott skick.

Vid varje landfäste, vid vattennivån, finns bevarade rester efter gjutformar.

Bron ligger i ett småskaligt kulturlandskap på vägen till Radnejaur. Redan 1894 gick en stig till Radnejaur, 1932 byggdes en allmän väg och den nuvarande vägen byggdes 1939. Från den gamla vägen, som gick ett 20-tal meter västerut, finns en kort vägsträcka och spår efter en träbro bevarade.

Plattrambron vid Luspejegge representerar de många mindre broar som byggdes i länet på 1950-talet. Den är också ursprunglig och välbevarad. Broplatsen har ett kommunikationshistoriskt värde. Vägsträckan är upptagen i "Värdefulla vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län".

Bro över Pite älv vid Ljusselet

Intill väg 45 ligger denna grönmålade betongbågbro i två spann, med överliggande bågar och vertikala hängstag. Landfästena skyddas av små koner som är uppbyggda av naturstensbumlingar. Bron har äldre, grönmålade vinkeljärnsräcken med navföljare av U-balk. Vägräcken av grönmålad kohlswabalk på betongståndare. Vid renovering 1959 göts betongmantlar kring pelarna. Bron är i bra skick, men räckena är i behov av målning.

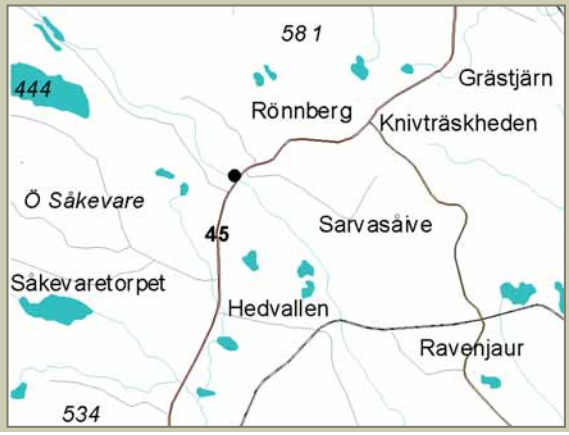
Bron ligger öppet, med en vidsträckt vy över ett skogslandskap. Vid båda landfästena finns rastplatser. På brons västra sida finns en rest från flottningsepoken, en lång vall av natursten som sträcker sig från den södra älvstranden fram till brons mittpelare.

Denna imponerande betongbågbro är en bra representant för brotypen. Den är välbevarad och väl exponerad för förbipasserande och besökare som väljer att stanna en stund vid älven. Bron är upptagen i "Värdefulla vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län". Flottningslämningarna ger platsen ett samhällshistoriskt värde.

Brotyp: bågbro
Bronr: BD 6
Vägnr: rastplats, intill väg 45
X-koordinat: 7322009
Y-koordinat: 1668942
Byggår: 1945
Utförd av: AB Fundament
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 124,7 m
Spännvidd: 57,25 m + 57,25 m
Bredd: 5,0 m

Bro över Krubbjåkkbäcken mellan Hedvallen och Rönnberg

Brotyp: valvbro
Bronr: -
Vägnr: rastplats, intill väg 45
X-koordinat: 7292971
Y-koordinat: 1658294
Byggår: 1907
Utförd av: -
Underbyggnad: natursten
Överbyggnad: natursten
Längd: ca 13,0 m
Spännvidd: 3,0 m
Bredd: 3,4 m



Denna välbyggda stenvalvbro av huggen sten är en bra representant för äldre tiders brobyggande i länet. Bron är kallmurad och valvet framhävs med hjälp av grovhuggen sten. Sydöstra sidans översta skift (över valvet) har bruksmur, detta härrör troligen från en reparation. Erosionsskydden av grovhuggen sten är överväxta med mossa. Bron har ett enkelt träräcke, fäst vid stenståndare med pyramidformad topp. Räcket är relativt nytt liksom de flesta av stenståndarna. En av ståndarna har bytts ut mot en betongplint.

Bron ligger på en övergiven del av gamla landsvägen mellan Arvidsjaur och Moskosel, byggd 1907. I närheten av bron finns en naturrastplats.

Stenvalvbron över Krubbjåkkbäcken är en av länets äldsta bevarade broar, relativt oförändrad, välbevarad och lättillgänglig. Den är upptagen i "Värdefulla vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län".

Bro över Nourtebäcken vid Holmträsk

I gränstrakterna mellan Arvidsjaur, Piteå och Älvsbyn ligger denna äldre plattbro, med en fritt upplagd betongplatta på landfästen av huggen sten i kallmur, fastklamrade med järn. Brobanan har kvar sin kantskoning men är idag belagd med asfalt. Bron har koner av tuktade naturstenblock som delvis döljs av växtlighet. Broräckena är ljusgrå, av äldre typ, med toppföljare av U-balk och navföljare av kohlswabalk. Räckena är i behov av målning.

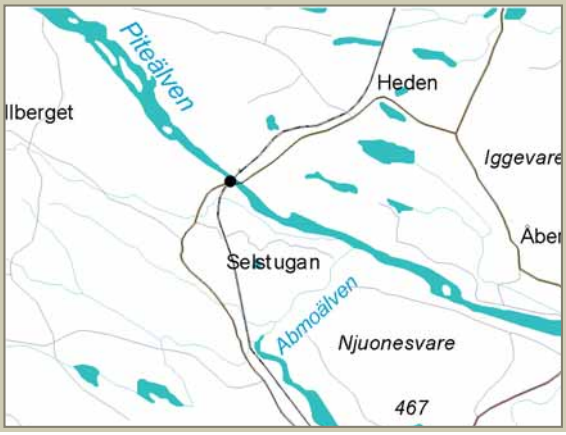
Bron ligger på gamla landsvägen Åsele-Karungi, på sträckan Glommersträsk-Älvsbyn som byggdes på 1890-talet. Den första bron kan ha varit en träbro (se BD 163 på samma väg). År 1934 byggdes den nuvarande bron genom att en betongplatta göts på de befintliga fästena.

Bron över Nourtebäcken är en av länets äldsta plattbroar av betong och har därmed ett högt teknikhistoriskt värde. Den är även en bra representant för en broombyggnad där en betongplatta har integrerats i äldre landfästen på ett naturligt sätt så att bron har behållit sin äldre karaktär. Tillsammans med vägen och den närliggande bebyggelsen bildar bron en kulturhistoriskt intressant helhetsmiljö.

Brotyp: fritt upplagd plattbro
Bronr: BD 168
Vägnr: 552
X-koordinat: 7288625
Y-koordinat: 1699669
Byggår: 1934
Utförd av: AB Hallström & Nisses
Underbyggnad: natursten
Överbyggnad: betong
Längd: 10,8 m
Spännvidd: 5,5 m
Bredd: 4,5 m

Bro över Pite älv vid Nedre Trollforsen

Brotyp: fackverksbro
Bronr: BD 1005
Vägnr: 638
X-koordinat: 7325257
Y-koordinat: 1661305
Byggår: 1934
Utförd av: -
Underbyggnad: natursten
Överbyggnad: stål
Längd: 92,6 m
Spännvidd: 45,0 m + 45,0 m
Bredd: 3,8 m



På denna bro kan man färdas över Pite älv antingen i en bil eller i en tågkupé. Bron vid Nedre Trollforsen är nämligen en kombinerad väg- och järnvägsbro. Bron har en nitad fackverksöverbyggnad i två spann av typen trapetsfackverk. Överbyggnaden vilar på landfästen och mittpelare av huggen sten i bruksmur. Brobanan stöds av både tvär- och långbalkar och har vipp- och rullager och är klädd med slitplank.

Bron har äldre räcken av vinkeljärn med navföljare av kohlswabalk. Anslutande vägräcken har varierande, äldre utformning, delvis av träplank på stenståndare.

År 1932 fortsatte bygget av Inlandsbanan på sträckan mellan Moskosel och Jokkmokk och fyra år senare var hela banan klar. Bron vid Nedre Trollforsen var bland de sista som byggdes för Inlandsbanan.

Väg- och järnvägsbron vid Nedre Trollforsen representerar en sällsynt brotyp. Den är en av de få bevarade fackverksbroarna i länet, fortfarande i bruk och dessutom i ett förhållandevis ursprungligt skick. Kopplingen till Inlandsbanan ger bron ett kommunikationshistoriskt värde.

Bro över Varjisån sydväst om Varjisträsks station

Intill Inlandsbanan ligger denna balkrambro i ett spann med 20 meters spännvidd och fyra meters bredd. Det är en typbro från 1950-talet för de mindre landsbygdsvägarna i länet. Bron har äldre, eventuellt ursprungliga, gröna vinkeljärnsräcken med vitmålad U-balk som navföljare. Vägräckena består av vitmålad U-balk på betongståndare. Räckena har påkörningsskador och ytlig rost.

Bron är belägen på en smal grusväg i ett glesbebyggt område med tät skog. Ett 50-tal meter öster om bron passerar Inlandsbanan över Varjisån på en stålbalkbro från 1930-talet.

Balkrambron över Varjisån är en bra representant för denna, på 1950-talet vanliga, brotyp. Den är dessutom ovanligt ursprunglig och välbevarad. Grannskapet med Inlandsbanans bro ger platsen ett kommunikationshistoriskt värde.

Brotyp: balkrambro
Bronr: BD 87
Vägnr: 638
X-koordinat: 7331231
Y-koordinat: 1666389
Byggår: 1952
Utförd av: Vägförvaltningen i Norrbottens län

Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 30,4 m
Spännvidd: 20,0 m
Bredd: 4,0 m

Bro över Åby älv nordväst om Norra Holmnäs

Brotyp: plattrambro
Bronr: BD 1011
Vägnr: 649
X-koordinat: 7282311
Y-koordinat: 1683656
Byggår: 1954
Utförd av: Vägförvaltningen i Norrbottens län
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 18,0 m
Spännvidd: 10,0 m
Bredd: 4,0 m

Denna plattrambro med 10 meters spännvidd och fyra meters bredd är en typbro från 1950-talet för de mindre landsvägarna i länet. Brobanan har bevarad kantskoning (plogskydd), men är idag belagd med asfalt. Landfästena skyddas av omsorgsfullt gjorda koner av natursten. Bron har äldre, ljusgrå stålräcken med toppföljare och navföljare av U-balk och mellanföljare av vinkeljärn. Anlöpande vägräcken består av U-balk på betongståndare. Räckena är delvis rostiga.

Bron ligger på en smal grusväg som slingrar sig genom ett varierat landskap. Vägen flankeras av äldre telefonstolpar med luftledning. Nordost om bron sträcker sig delar av en tidigare väg ut mot vattnet. Inga synliga spår efter den tidigare bron.

Bron över Åby älv är en bra representant för de broar som byggdes i länet på 1950-talet. Den är välbevarad och nästintill i ursprungsskick och ligger på en kulturhistoriskt värdefull väg. Bron är tillsammans med BD 1012, på samma väg, utpekad som vägmiljöobjekt i ”Värdefulla vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län”.

Bro över Åby älvs västra gren vid Bastuselet

En tidstypisk plattrambro från 1950-talet med samma utformning som systerbron BD 1011 ett par kilometer bort.

Bron är belägen på en smal, slingrig grusväg. Äldre telefonstolpar med luftledning kantar vägen. Parallellt med den nuvarande vägen löper en äldre vägsträcka där man har ordnat en grillplats.

Vid slutet av 1940-talet och början av 50-talet fick plattrambroarna mer eller mindre enhetliga standardutföranden. Broarna BD 1011 och BD 1012 över Åby älv, i trakten av Holmträsk, är bra representanter för de mindre standardbroar som byggdes i länet på 1950-talet. De är dessutom välbevarade, nästintill i ursprungsskick, och ligger på en kulturhistoriskt värdefull väg. Broarna är utpekade som vägmiljöobjekt i ”Värdefulla vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län”.

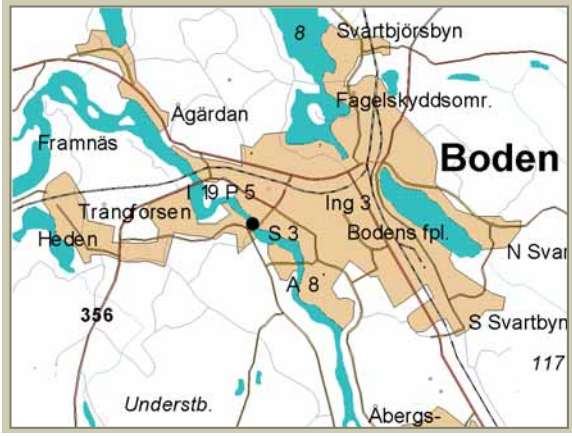
Brotyp: plattrambro
Bronr: BD 1012
Vägnr: 649
X-koordinat: 7285562
Y-koordinat: 1681604
Byggår: 1954
Utförd av: Vägförvaltningen i Norrbottens län

Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 18,0 m
Spännvidd: 10,0 m
Bredd: 4,0 m

Bro över Luleälven vid Bodforsen (Hedenbron)

Brotyp: fackverksbro
Bronr: -
Vägnr: GC-bro, intill väg 616
X-koordinat: 7314135
Y-koordinat: 1767024
Byggår: 1912
Utförd av: Fortifikationsförvaltningen

Underbyggnad: natursten
Överbyggnad: stål
Längd: 124,4 m
Spännvidd: 115,0 m
Bredd: -



Hedenbron är länets äldsta fackverksbro som är byggd för vägtrafik och den enda med stående halvparabelfackverk, med diagonala ändståndare. Överbyggnaden, målad i en ljust blågrå kulör, vilar på landfästen av grovhuggen sten i kallmur som senare fått förstärkningar av betong. Brobanan är av trä, men idag belagd med asfalt. Bron har äldre vinkeljärnsräcken med navföljare av U-balk. Vägräcken består av kohlswabalk på betongståndare.

Bron uppfördes redan 1912 av Fortifikationsförvaltningen och användes fram till 1983 då en stålbalkbro byggdes ca 50 meter söderut. Den gamla bron ligger kvar som gång- och cykelbro och reservbro.

Området präglas av den militära verksamheten i staden. Intill västra landfästet finns två äldre skyttevärn i betong bevarade. Även på västra sidan finns äldre militära anläggningar.

Hedenbron är en bra och tidig representant för fackverksbroar byggda för vägtrafik och har ett högt teknikhistoriskt värde. Bron är dessutom välbevarad. Tillsammans med de äldre militära anläggningarna bildar bron en kulturmiljö med mycket höga värden.

Bro över Björnbergsträskbäcken nordost om Myrberg

I trakten kring Myrberg hittar man två små ålderdomliga plattbroar. Broarna är uppbyggda av en betongplatta på landfästen av grovhuggen sten i kallmur. Konerna är av huggen sten, delvis övertäckta av växtlighet. Broarna saknar broräcken, men är försedda med låga vägräcken av kohlswabalk. På denna bro är det västra räcket fäst på moderna ståndare av aluminium, det östra på betongståndare.

Bron och bro BD 1868 kan ha byggts i början av 1920-talet och haft överbyggnad av trä- eller stålbalkar. Vid denna tid drogs vägen mellan Vidsel och Bodträskfors fram och flera broar uppfördes på sträckan. Åren 1938-39 byggdes vägen om av Bergendahl & Höckert och broarna byggdes om eller ersattes med moderna betongbroar. Det var möjligt att dessa två broars välgjorda landfästen då kunde användas och förses med nya överbyggnader.

Äldre plattbroar där natursten kombineras med betong är ovanliga i länet. Bron är teknikhistoriskt intressant, värdet minskas dock något av det moderna vägräcket. Tillsammans med vägen och närliggande bron BD 1868 bildar bron över Björnbergsträskbäcken en helhetsmiljö med kommunikationshistoriska värden.

Brotyp: fritt upplagd plattbro
Bronr: BD 1867
Vägnr: 668
X-koordinat: 7338523
Y-koordinat: 1719226
Byggår: 1939
Utförd av: -
Underbyggnad: natursten
Överbyggnad: betong
Längd: -
Spännvidd: 3,2 m
Bredd: 6,2 m

Bro över Rödingstjärnsbäcken nordost om Myrberg

Brotyp: fritt upplagd plattbro
Bronr: BD 1868
Vägnr: 668
X-koordinat: 7338106
Y-koordinat: 1718971
Byggår: 1939
Utförd av: -
Underbyggnad: natursten
Överbyggnad: betong
Längd: -
Spännvidd: 2,6 m
Bredd: 6,1 m

Bron över Rödingstjärnsbäcken är mycket lik sin systerbro BD 1867 några 100 meter bort. Bron saknar broräcken, och är istället försedd med vägräcken av kohlswabalk på betongståndare. Några av ståndarna är skadade. Bägge broarna har någon gång höjts med hjälp av betongblock, sannolikt i samband med en ombyggnad av vägen, men de har fått behålla sin grusbeläggning.

Broarna BD 1867 och BD 1868 är belägna på en mindre grusväg som går genom ett glesbebyggt skogslandskap med enstaka fritidshus. Vägen har en bevarad, ålderdomlig utformning och kantas av en äldre telefonlinje.

Äldre plattbroar där natursten kombineras med betong är ovanliga i länet. Bron är teknikhistoriskt intressant och välbevarad. Tillsammans med vägen och närliggande bron BD 1867 bildar bron över Rödingstjärnsbäcken en helhetsmiljö med kommunikationshistoriska värden.

Bro över Vittjärvsträskets utlopp i Vittjärv

I Vittjärv finns denna betongbalkbro med ålderdomlig utformning, på landfästen av grovhuggen sten. Brobanan, idag belagd med asfalt, är sammangjuten med balkarna och bärs upp av två betongbalkar med tvärförband av betong. Balkarna är inte synliga från sidan och bron liknar en plattbro på håll. Landfästena skyddas av omsorgsfullt gjorda koner av huggen sten. Bron har äldre, ljusgrå räcken med U-balk som toppföljare och kohlswabalk som navföljare. Vägräcken består av kohlswabalk på betongståndare. Under bron löper en brygga som möjliggör en granskning av de fina stenhuggeriarbetena på nära håll.

Bron ligger på gamla landsvägen mellan Luleå och Jokkmokk, på delen mellan Boden och Bredåker som var färdig redan vid 1800-talets mitt. Det är möjligt att man har använt befintliga landfästen när den nya bron byggdes.

Balkbron i Vittjärv är, liksom bro BD 288 några hundra meter västerut, en teknikhistoriskt intressant representant för de tidiga betongbroarna där landfästen av huggen sten kombineras med överbyggnad av betong. Tillsammans bildar broarna en helhetsmiljö med höga kommunikationshistoriska värden.

Brotyp: fritt upplagd balkbro
Bronr: BD 287
Vägnr: 674
X-koordinat: 7317921
Y-koordinat: 1763900
Byggår: 1935
Utförd av: Överluleå Vägdistrikt och AB Vägförbättringar

Underbyggnad: natursten
Överbyggnad: betong
Längd: 13,5 m
Spännvidd: 5,9 m
Bredd: 7,0 m

Bro över Kvarnbäcken (Holsterbäcken), väster om Vittjärv

Brotyp: fritt upplagd balkbro
Bronr: BD 288
Vägnr: 674
X-koordinat: 7317873
Y-koordinat: 1763396
Byggår: 1935
Utförd av: Överluleå Vägdistrikt och AB Vägförbättringar

Underbyggnad: natursten
Överbyggnad: betong
Längd: 16,8 m
Spännvidd: 5,9 m
Bredd: 7,0 m

Den andra balkbron i trakten av Vittjärv är i stort sett identisk med bro BD 287 ett par hundra meter österut. Bron har en ålderdomlig utformning, med betongbalk på landfästen av grovhuggen sten.

Bron, liksom balkbron i Vittjärv, uppfördes för den gamla landsvägen mellan Luleå och Jokkmokk. Idag har väg 97 fått en ny sträckning ett par hundra meter söder om samhället. Landskapet präglas av öppet odlingslandskap och varierad bebyggelse.

Balkbroarna i trakten av Vittjärv är teknikhistoriskt intressanta som representanter för de tidiga betongbroar där landfästen av huggen sten kombinerats med överbyggnad av betong. Broarna har en omsorgsfull utformning där den nya brobanan har passats in väl till landfästena och konerna. Stenarbetena har dessutom en ovanligt hög kvalitet. Eventuellt beror detta på att man har nyttjat äldre landfästen vid brobygget. Detta var vanligt fram till början av 1930-talet. Tillsammans bildar broarna en helhetsmiljö med höga kommunikationshistoriska värden.

Bro över Råne älv vid Gunnarsbyn

Över Råne älv spänner denna karaktäristiska betongbågbro, i ett spann och med vertikala hängstag. Brobanan, även den av betong, har inte asfalterats. Landfästena skyddas av omsorgsfullt utförda koner av grovhuggen sten. Bron har äldre, grönmålade vinkeljärnsräcken med vita navföljare av U-balk. Höga betonggardister flankerar räckena och är fortfarande i funktion. Vägräcken av kohlswabalk på betongståndare ansluter till bron. Räckena har småskador och ytlig rost.

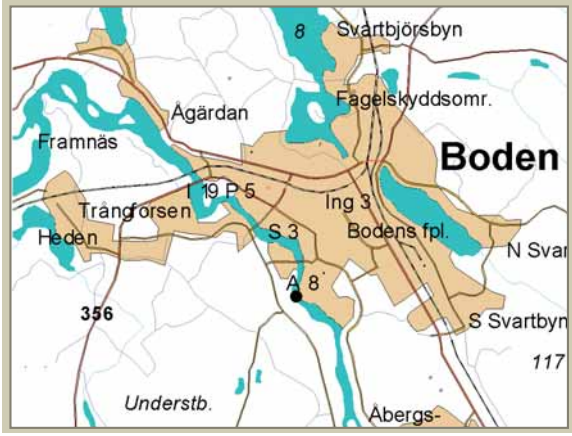
Bron ligger i utkanten av Gunnarsbyn, över en älvdal vars stränder domineras av ett kuperat skogslandskap.

Bron vid Gunnarsbyn är ett representativt exempel på en äldre bågbro i betong över ett större vattendrag och har ett högt teknikhistoriskt värde. Den är dessutom välbevarad. Den smala körbanan ger både en tydlig broupplevelse och en känsla av ålderdomlighet.

Brotyp: bågbro
Bronr: BD 1022
Vägnr: 763
X-koordinat: 7345095
Y-koordinat: 1771571
Byggår: 1939
Utförd av: AB Hallström & Nisses
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 62,6 m
Spännvidd: 50,1 m
Bredd: 3,5 m

Bro över Lule älv norr om Bodsvedjan (Svedjebron)

Brotyp: hängbro
Bronr: BD 1175
Vägnr: GC-bro, intill väg 965
X-koordinat: 7312537
Y-koordinat: 1767984
Byggår: 1941
Utförd av: S. O. Asplunds Byggnads AB
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 198,0 m
Spännvidd: 22,0 m + 138,4 m + 22,0 m
Bredd: 4,0 m



Svedjebron är en av länets två bevarade äldre hängbroar. Bron har tre spann, två sidospann av balkramstyp och ett huvudspann utformat som en hängbro. Huvudspannet har en brobaneplatta av betong som är gjuten på valsade stålbalkar och som hänger genom vertikala stag, hängare, i grova bärkablar av stål. Bärkablarna är upplagda på höga betongpyloner och hålls vid landfästena fast i kraftiga förankringskonstruktioner. Bron har äldre, eventuellt ursprungliga, sammannitade, ljusgrå räcken av vinkeljärn med navföljare av U-balk.

Bron är belägen i stadens utkant i ett område som präglats av den militära verksamheten i Boden och där det fortfarande finns bevarade äldre militära lämningar. Vägen till bron kunde tidigare stängas av med hjälp av en vägspärr av stålbalkar genom kraftiga betongstöd. På båda sidor om bommen var området tidigare avspärrat med breda gator av taggtråd.

Svedjebron är en av få bevarade hängbroar i länet. Bron som också har ett högt teknikhistoriskt värde är i stort sett i ursprungligt skick. Genom den tydliga kopplingen till Bodens militära historia besitter bron även samhällshistoriska värden. Den är också lättillgänglig.

Bro över Bodträskån i Bodträskfors

Bron över Bodträskån i Bodträskfors, en liten och låg bågbro med överliggande båge, är länets äldsta bevarade bågbro. Hela bron – landfästen, bågarna och brobaneplattan – är uppförd av betong. Plattan, med en senare tillkommen asfaltbeläggning, hänger i diagonala hängstag.

Broräckena är tidstypiska, gröna broräcken av vinkeljärn med vitmålade navföljare av U-balk. Höga betongståndare invid varje räckesavslutning är bevarade och i funktion. Anslutande vägräcken, av kohlswabalk på betongståndare, är vitmålade.

Bron är belägen centralt i Bodträskfors och omges av samlad bebyggelse. Området runt bron är röjt och välskött. De diagonala hängstagen, s k Nielsenstag, var 1933 fortfarande en nymodighet, det danska brobyggarföretaget Christiani & Nielsen hade introducerat dessa i Sverige 1928.

Bågbron i Bodträskfors är den äldsta bevarade bågbron i länet och har därmed ett högt teknikhistoriskt värde. Bron är dessutom uppförd av Christiani & Nielsen, företaget som är känt för sina bågbroar. Bron är i stort sett i ursprungligt skick, den är välbevarad och lätttillgänglig.

Brotyp: bågbro
Bronr: -
Vägnr: enskild väg 1330
X-koordinat: 7341167
Y-koordinat: 1730216
Byggår: 1933
Utförd av: Svenska AB Christiani & Nielsen

Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 50,6 m
Spännvidd: 38,0 m
Bredd: 4,4 m

Bro över Kalix älv vid Lappesuando

Brotyp: bågbro
Bronr: BD 133
Vägnr: rastplats, intill E10
X-koordinat: 7498002
Y-koordinat: 1726869
Byggår: 1937
Utförd av: Svenska AB Christiani & Nielsen

Underbyggnad: betong
Överbyggnad: kombinerade material
Längd: 132,3 m
Spännvidd: 120,0 m
Bredd: 4,5 m

Över Kalix älv vid Lappesuando spänner länets längsta bågbro i ett spann. Bron har överliggande betongbåge och diagonala hängstag, kompletterade med horisontella vindavstyvningar. Brobanan i betong ligger på valsade stålbalkar och har kvar sin betongbeläggning. Landfästen har koner av huggen sten. Bron har äldre, ljusgrå vinkeljärnsräcken med U-balk som navföljare. De höga betonggardisterna vid räckesavslutningarna är fortfarande i funktion. Vägräckena, av vitmålad kohlswabalk på betongståndare, är i behov av målning.

Bron ligger på kommungränsen mellan Kiruna och Gällivare. Den ersattes 1974 av dagens stålbalkbro, i tre spann, belägen drygt 100 meter österut. Bron utgör fondmotiv för trafiken på E10 på väg söderut. Vid norra brofästet har man anlagt en större rastplats.

Bågbroar är ett karaktäristiskt inslag för de storslagna älvlandskapen i Norrbottens län. Bron i Lappesuando är med sin längd och smäckra form ett bra exempel på dessa. Bron är en av de äldsta bågbroarna i länet och har därmed höga teknikhistoriska värden. Bron har bevarat sin ursprungliga utformning och är i gott skick.

Bro över Vassara älv vid Linkanjänkkä

Monumental stenvalvbro av huggen sten i tre spann, byggd för vägen mellan Gällivare och Skröven. Bron hade ursprungligen endast ett valvspann, det mittersta, medan sidovalven var utformade som balkspann med balkar av trä. På 1910-talet byttes balkarna till stålbalkar. Bron renoverades 1934-35 för att klara tyngre och intensivare trafik. I samband med detta byggdes sidospannen om till stenvalv.

Vid renoveringen förstärktes konstruktionen med cementhaltigt bruk (bakgjutning). Dessutom fick bron kantbalkar av betong. Även räckena, av vinkeljärn och U-balk är, i alla fall delvis, från 1930-talets mitt. Vägräcket av kohlswabalk och asfaltbeläggningen är av senare datum. Vägen övergavs när E10 fick ny sträckning 1967, bron var alltså i bruk i över 100 år. I anslutning till bron finns en stor rastplats.

Stenvalvbron över Vassara älv är en omistlig del av länets broarv. Den är upptagen i Kolms broinventering och i Vägverkets nationella plan för bevarandevärda broar. Tillsammans med flera andra vägmiljöobjekt längs den gamla vägen mellan Gällivare och Överkalix finns den upptagen i ”Värdefulla vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län”.

Brotyp: valvbro
Bronr: BD 338
Vägnr: rastplats, intill E10
X-koordinat: 7454382
Y-koordinat: 1721028
Byggår: 1864
Utförd av: -
Underbyggnad: natursten
Överbyggnad: natursten
Längd: 38,0 m
Spännvidd: 5,8 m + 10,0 m + 5,8 m
Bredd: 5,0 m

Bro över Lina älv norr om Dokkas

Brotyp: balkrambro
Bronr: BD 383
Vägnr: 394
X-koordinat: 7452752
Y-koordinat: 1740140
Byggår: 1954
Utförd av: Monberg & Thorsen AB

Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 79,0 m
Spännvidd: 20,0 m + 25,0 m + 20,0 m
Bredd: 6,4 m

Med sina tre spann är bron över Lina älv länets längsta balkrambro. Bron utmärks av de kraftfulla mellanstöden av betong med isbrytarnos mot väster, motströms. Bron har äldre, ljusgrå räcken av stål med toppföljare av U-balk och mellanföljare av vinkeljärn. Kohlswabalk både som navföljare och vägräcke. Koner eventuellt av återanvänd sten, bearbetade naturstensblock och bumlingar blandat.

Belägen i ett glesbebyggt skogslandskap. Två välbehållna, äldre brolandfästen och en äldre vägsträcka finns bevarade intill den nya bron. Den tidigare bron var en fackverksbro med stående halvparabelfackverk. I anslutning till balkrambron finns en större rastplats på nordvästra sidan.

På väg 394 finns ytterligare en lång balkrambro som uppfördes samtidigt med bron över Lina älv och av samma byggföretag, Monberg & Thorsen AB.

Bron över Lina älv i Dokkas är en stilfull och lång bro med ovanligt kraftfulla isbrytarnosar. Bron har höga teknikhistoriska värden och är dessutom välbevarad, väl exponerad och lättillgänglig från rastplatsen. Broplatsen har ett kommunikationshistoriskt värde.

Bro över Nilijoki norr om Nilivaara

Vid en rastplats intill väg 865 ligger denna mindre stenvalvbro i ett spann, kallmurad av grovhuggen sten. Bron har äldre räcken typiska för stenvalvbroar; vinkeljärn som är fastsatt på räckesståndare av huggen sten. Räckena har senare kompletterats av ljusgrå navföljare och betongståndare. Brobanan som är belagd med grus är gräsbevuxen. Bron utgör utgångspunkt för ett antal kulturstigar.

Vägen mellan Dokkas och Masugnsbyn bröts i etapper under 1910-30-talen. Delen mellan Nilivaara - Teletöisentunturi avsynades 1922. Vägen var då 4,2 meter bred. Idag har vägen fått en ny sträckning och bron blivit ersatt av två betongtrummor.

Stenvalvbron över Nilijoki är en av länets äldsta bevarade broar, den har en förhållandevis ursprunglig utformning och är i gott skick.

Bron är en av tre bevarade stenvalvbroar på vägen mellan Dokkas och Masugnsbyn, upptagen i "Värdefulla vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län". Vägen kantas av många kulturhistoriskt värdefulla objekt.

Brotyp: valvbro
Bronr: -
Vägnr: rastplats, intill väg 865
X-koordinat: 7471507
Y-koordinat: 1750584
Byggår: 1922
Utförd av: -
Underbyggnad: natursten
Överbyggnad: natursten
Längd: -
Spännvidd: -
Bredd: -

Bro över Fjellmajoki nordväst om Kääntöjärvi

Brotyp: valvbro
Bronr: -
Vägnr: övergiven, intill väg 865
X-koordinat: 7489711
Y-koordinat: 1755805
Byggår: 1926
Utförd av: -

Underbyggnad: natursten
Överbyggnad: natursten
Längd: -
Spännvidd: -
Bredd: -

På en övergiven vägsträcka intill väg 865 ligger denna mindre stenvalvbro i ett spann.

Bron är kallmurad av grovhuggen sten och är försedd med typiska äldre räcken för stenvalvbroar, vinkeljärn på räckesståndare av huggen sten. Räckena har senare kompletterats av ljusgrå navföljare och betongståndare. Brobanan som är belagd med grus håller på att växa igen vilket innebär stor risk för skador i konstruktionen.

Vägen mellan Dokkas och Masugnsbyn bröts i etapper under 1910-30-talen. Sträckan norr om Vettasjärvi avsynades 1926. Vägen var då 4,2 meter bred. Idag har vägen fått en ny sträckning och bron blivit ersatt av en trumma.

Stenvalvbron över Fjellmajoki är en av länets äldsta bevarade broar och dessutom i ursprungligt skick. Den är i stort behov av underhåll.

Bron är en av tre bevarade stenvalvbroar på vägen mellan Dokkas och Masugnsbyn, upptagen i "Värdefulla vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län". Vägen kantas av många kulturhistoriskt värdefulla objekt.

Bro över Aavajoki (Ylikoski) norr om Västra Nikkala

En av länets två valvbroar i betong, byggd 1933 för att ersätta de tidigare broarna över Aavajoki. Brobanan har kvar sin kantskoning, men är idag belagd med asfalt. Konerna av tuktad sten i kallmur är omsorgsfullt gjorda. Bron har äldre, grönmålade broräcken av vinkeljärn med navföljare av U-balk. De höga betonggardisterna vid räckesavslutningarna är bevarade och fortfarande i funktion. Anslutande vägräcken av kohlswabalk på stenståndare.

Bron är belägen intill en större rastplats på E4:ans norra sida. Norr om bron finns en bit av 1600-talets kustlandsväg med en mindre stenvalvbro bevarad. Bron uppfördes 1934 när den tidigare vägen och broarna inte klarade av den ökade biltrafiken och var i bruk fram till 1969-70. E4:an fick då en ny sträckning och en plattrambro byggdes över ån.

Den välbevarade betongvalvbron över Aavajoki representerar en mycket ovanlig brotyp i länet och har också ett högt teknikhistoriskt värde. Även broplatsen är mycket värdefull både ur kommunikationshistorisk och pedagogisk synvinkel med sina tre generationers vägar och broar. Broarna över Aavajoki skildras i ”Karven” nr 4/2003.

Brotyp: valvbro
Bronr: BD 69
Vägnr: rastplats, intill E4
X-koordinat: 7325369
Y-koordinat: 1866028
Byggår: 1934
Utförd av: Svenska AB Christiani & Nielsen

Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 13,0 m
Spännvidd: 8,5 m
Bredd: -

Bro över Keräsjokis östra gren öster om Nikkala

Brotyp: plattrambro
Bronr: BD 70
Vägnr: rastplats, intill E4
X-koordinat: 7325105
Y-koordinat: 1870974
Byggår: 1938
Utförd av: AB Bergendahl & Höckert

Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 13,1 m
Spännvidd: 7,0 m
Bredd: 6,0 m

Denna bro är en av länets äldsta plattrambroar. Brobanan har kvar sin kantskoning, men är idag belagd med asfalt. Landfästena skyddas av koner av huggen sten som är övertäckta med växtlighet. Bron har grönmålade originalräcken av vinkeljärn med navföljare av vitmålad U-balk. Höga betongståndare vid varje ände är bevarade och fortfarande i funktion. Anslutningsräcken av vitmålad kohlswabalk på stenståndare.

Bron över Keräsjokis östra gren ligger på den vägsträcka som 1939 ersatte den gamla 1700-talsvägen och som var i bruk fram till 1969-70. I dag utgör bron och en närliggande stenvalvbro en del av en stor rastplast. Längre österut, mot Nikkala, ligger ytterligare en plattrambro från samma tid.

Bron är en av de äldsta plattrambroarna i länet och har ett högt teknikhistoriskt värde. Den är i ursprungligt skick och dessutom välbevarad. Tillsammans med 1700-talsvägen och den nuvarande E4:an bildar 1930-talsvägen en kommunikationshistoriskt och pedagogiskt mycket värdefull miljö.

Bro över Keräsjokis östra gren öster om Nikkala

Stenvalvbron öster om Nikkala från 1771 är den äldsta kända bron i länet och består av en vägbank med två valvbroar av kilad och tuktad sten. På några ställen är valven stagade med dragjärn. Brobanan är belagd med grus, men är idag gräsbeväxt. Bron är försedd med rödfärgade träräcken på stolpar av sten.

I mitten av 1700-talet blev det omöjligt att använda färjförbindelsen över Keräsjoki på grund av landhöjningen och 1760 ålades allmogen att bygga en bro över ån. Arbetet, som leddes av murarmästare Anders Wassman från Torneå, var klart 1771. Bron bestod då av en ca 600 meter lång vägbank med två stenvalvbroar och en träbro över huvudfåran och två stenvalvbroar över både den östra och den västra grenen. Nikkalabron användes fram till 1939, då en ny sträckning av kustlandsvägen drogs fram. Valvbroarna över östra grenen restaurerades på 1960-talet.

Stenvalvbron i Nikkala är en omistlig del av länets broarv. Den är upptagen i Kolms broinventering, i Vägverkets nationella plan för bevarandevärda broar och i ”Värdefulla vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län”. Broplatsen har även kommunikationshistoriska värden.

Brotyp: valvbro
Bronr: -
Vägnr: rastplats, intill E4
X-koordinat: 7325047
Y-koordinat: 1871002
Byggår: 1771
Utförd av: Anders Wassman
Underbyggnad: natursten
Överbyggnad: natursten
Längd: -
Spännvidd: 3,7 m och 4,0 m
Bredd: -

Bro över Keräsjokis västra gren öster om Nikkala

Brotyp: valvbro
Bronr: -
Vägnr: övergiven, intill E4
X-koordinat: 7324782
Y-koordinat: 1870696
Byggår: 1771
Utförd av: Anders Wassman
Underbyggnad: natursten
Överbyggnad: natursten
Längd: -
Spännvidd: 3,0 m
Bredd: -

1771 års bro över Keräsjokis västra gren bestod av en vägbank med en stentrumma och en stenvalvbro. Av dessa är det endast valvbron med en spännvidd på tre meter som återstår idag. Valvet, som har en enklare utformning än valvbroarna över åns östra gren, är kallmurat med obearbetad sten och stagat med dragjärn. Brobanan är idag beväxt med gräs och sly och saknar räcken. Denna del av Nikkalabroarna restaurerades inte på 1960-talet, därför har bron bevarat mycket av sin äldre utformning.

Bron ligger dold bakom en bilskrotfirma i utkanten av Nikkala. Vägen, som alltjämt är öppen, kantas av sly och skog. Ett 100-tal meter bort finns en plattrambro från 1939, på kustlandsvägens dåvarande sträckning.

Stenvalvbron över Keräsjokis västra gren är en omistlig del av länets broarv och en viktig del av den kulturhistoriskt värdefulla väg- och bromiljön i Nikkala.

Broarna i Nikkala skildras i ”Karven” nr 4/2003.

Bro över Aavajoki (Kvarnkanalen) norr om Västra Nikkala

Denna lilla stenvalvbro i ett spann ligger över en tidigare kvarnkanal. Bron är byggd av tuktad sten i kallmur och har ålderdomlig prägel, men byggåret är okänt. Brobanan, belagd med grus, är idag bevuxen med gräs. Bron har tidigare haft låga broräcken, men de saknas idag.

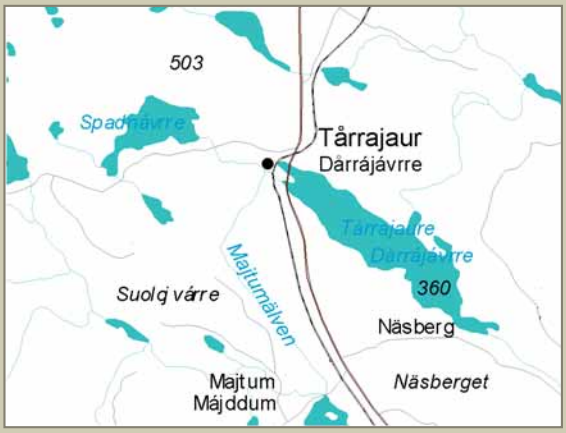
Bron ligger på kustlandsvägens första sträckning, färdigställd 1689. På platsen har det tidigare funnits både kvarn och såg. Strax nordost om bron, över Aavajokis huvudfåra, låg tidigare en träbro och senare en stålbalkbro. Broarna ersattes 1933 av en betongvalvbro som återfinns strax söder om stenvalvbron. Idag har den raserade balkbron ersatts med en enklare gångbro av trä. År 1969 byggdes den nuvarande europavägen. I anslutning till broarna finns idag en större rastplats.

Stenvalvbron över Aavajokis kvarnkanal är en av de äldsta broarna i länet. Bron ligger på den genom tiderna mycket viktiga kustlandsvägens äldsta sträckning. Även broplatsen är mycket värdefull både ur kommunikationshistorisk och pedagogisk synvinkel med sina tre generationers vägar och broar.

Brotyp: valvbro
Bronr: -
Vägnr: rastplats, intill E4
X-koordinat: 7325383
Y-koordinat: 1866000
Byggår: -
Utförd av: -
Underbyggnad: natursten
Överbyggnad: natursten
Längd: -
Spännvidd: 2,9 m
Bredd: -

Bro över Appojokks bigren väster om Tårrajaur

Brotyp: plattrambro
Bronr: -
Vägnr: enskild väg 1363
X-koordinat: 7375466
Y-koordinat: 1672620
Byggår: -
Utförd av: -
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: -
Spännvidd: 4,0 m
Bredd: 4,5 m



Över Appojokks bigren ligger denna lilla plattrambro med ovanlig utformning. Bron har äldre, sannolikt ursprungliga, grönmålade räcken av vinkeljärn med navföljare av vitmålad U-balk. De höga betongståndarna är bevarade och i funktion. Korta vägräcken av vitmålad kohlswabalk ansluter till bron. Räckena är rostiga på ytan och har även vissa skador. Brobanan är fortfarande belagd med grus.

Bron är sannolikt samtida med balkrambron över Appojokks huvudfåra, byggd 1934 av AB Hallström & Nisses.

Denna lilla plattrambro är belägen i ett öppet landskap som präglas av vatten och större våtmarker. Samlad bebyggelse finns både norr och söder om bron. Strax öster om bron går Inlandsbanan förbi.

Bron är en av de äldsta plattrambroarna i länet. Den har en annorlunda utformning med ett ålderdomligt uttryck och därmed ett högt teknikhistoriskt värde. Närheten till Inlandsbanan ger bron även ett kommunikationshistoriskt värde.

Bro över Stora Lule älv vid Harsprånget

Över Stora Lule älv spänner denna imponerande fackverksbro i fyra spann på höga stöd av huggen natursten. Tre av spannen är utformade som en konsolfackverksbro. Det fjärde spannet består av ett trapetsfackverk.

När Inlandsbanan 1921 skulle dras över den breda älven vid Harsprånget valde man en fackverkskonstruktion med ett inhängt spann på konsoler. På så sätt kunde man ge bron en stor spännvidd. Bron var ursprungligen en kombinerad väg- och järnvägsbro men används sedan 1973 enbart av tågen på Inlandsbanan. Bron kan dock fortfarande nås med bil från väg 45.

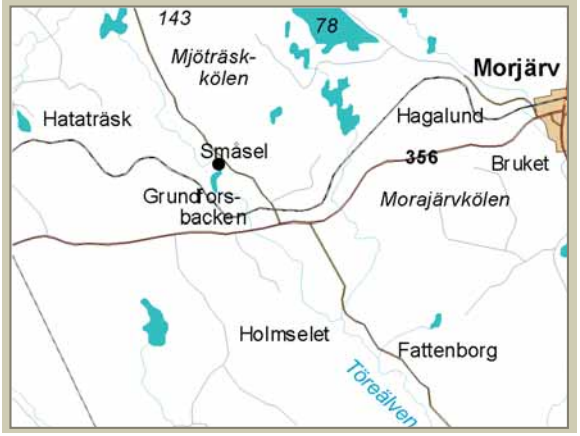
År 1921 präglades det storslagna landskapet av Harsprångets forsande vatten. Efter det att älven reglerats är landskapet förändrat; forsen har tystnat och vattennivån i älven når ibland nästan upp till brobanan.

Fackverksbron vid Harsprånget har en utformning med höga teknikhistoriska värden. Bron är den ena av de två kombinerade väg- och järnvägsbroarna i länet och därmed kommunikationshistoriskt intressant.

Brotyp: fackverksbro
Bronr: BD 113
Vägnr: järnvägstrafik, intill enskild väg 1392
X-koordinat: 7430075
Y-koordinat: 1675338
Byggår: 1921
Utförd av: AB Motala Verkstad
Underbyggnad: natursten
Överbyggnad: stål
Längd: 192,5 m
Spännvidd: 39,7 m + 57,0 m + 39,5 m + 39,6 m
Bredd: 3,0 m

Bro över Töre älv vid Småsel

Brotyp: balkrambro
Bronr: BD 1128
Vägnr: enskild väg
X-koordinat: 7345843
Y-koordinat: 1804483
Byggår: -
Utförd av: -
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: -
Spännvidd: -
Bredd: -



Denna smala balkrambro är uppförd med endast en balk, en för brotypen ovanlig konstruktion. Av de broar som byggts i länet t o m 1959 är bron den enda kända i sitt slag. Brobanan av betong är utkragad långt utanför rambalken och försedd med kantskoning. Även landfästena har en ovanlig utformning på grund av brons konstruktion. Konstruktionen gör att bron endast kan trafikeras av lätta fordon. Bron har fortfarande grusbeläggning. Den har också ursprungliga, grönmålade vinkeljärnsräcken med navföljare av vitmålad träplank.

Bron är belägen på en smal grusväg som vid Töre älv passerar ett skogsparti. Mot väster öppnar sig ett småskaligt odlingslandskap med några enstaka gårdar.

I Vägverkets arkiv i Borlänge finns en ritning från 1948 för en bro över Töre älv vid Småsel. Ritningen visar dock inte den bro som byggdes. Men det är sannolikt att denna bro har uppförts någon gång kring 1950.

Den ovanliga konstruktionen gör att bron har ett högt teknikhistoriskt värde. Den är också i ursprungligt skick.

Bro över Lakabäcken (Bjurbäcken) öster om Månsbyn

Öster om Månsbyn ligger denna betongbalkbro med ovanlig konstruktion där landfästen saknas. I stället vilar balken dels direkt på vägbankarna, dels på två mellanstöd som är placerade några meter framför dem. På grund av konstruktionen har bron inga koner. Brobanan av betong har inte asfalterats och även vägen fram till bron saknar beläggning.

Bron har äldre, eventuellt ursprungliga, vinkeljärnsräcken med navföljare av U-balk. De höga betonggardisterna är bevarade vid tre av räckesanslutningarna. Vägräckena utgörs av träplank på betongståndare. Räckena är rostiga och i dåligt skick.

Bron är belägen på kustlandsvägens äldre sträckning ett tiotal meter söder om dagens E4, väl exponerad från den. I samband med att vägen drogs om 1963 ersattes bron av en plåttrumma och den gamla vägen blev en brukningsväg.

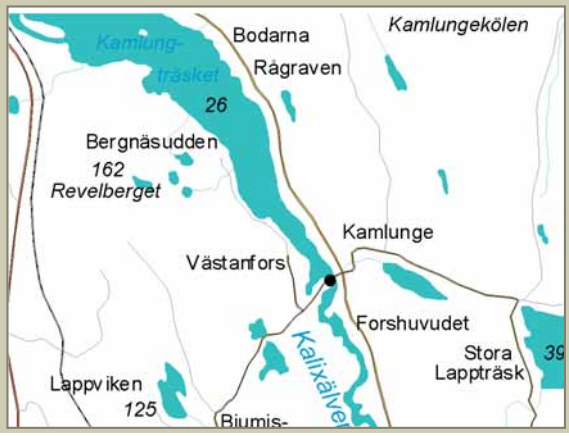
En bro med för länet unik konstruktion och med ett högt teknikhistoriskt värde, dessutom i ursprungsskick.

Brotyp: fritt upplagd balkbro
Bronr: BD 62
Vägnr: enskild väg, intill E4
X-koordinat: 7326590
Y-koordinat: 1829619
Byggår: 1932
Utförd av: Allmänna betongbyggnadsbyrån
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 20,0 m
Spännvidd: 3,2 m + 12,3 m +3,2 m
Bredd: 6,0 m

Bro över Kalix älv vid Kamlunge

Brotyp: bågbro
Bronr: BD 22
Vägnr: 701
X-koordinat: 7340430
Y-koordinat: 1819344
Byggår: 1942
Utförd av: Svenska AB Christiani & Nielsen

Underbyggnad: betong
Överbyggnad: stål
Längd: 139,0 m
Spännvidd: 65,0 m + 65,0 m
Bredd: 5,0 m



Bågbron i Kamlunge är en av de tidigaste broarna med svetsade stålbågar i länet. Bågarna är fritt upplagda på brofästen och mellanstöd av betong, det sistnämnda med en isbrytarnos. De diagonala hängstagen har senare kompletterats med horisontella vindavstyvningar. Brobaneplattan, av betong på stålbalkar, har bevarad betongbeläggning. Broräckena är målade i ljusgrå kulör och har äldre utformning av vinkeljärn med vitmålade navföljare av U-balk. De anslutande vägräckena består av kohlswabalk på ståndare av natursten. De höga stengardisterna vid räckesanslutningarna är delvis bevarade. Räckena har ytlig rost och flagnande färg.

Bron ligger öppet i ett kuperat älvdalslandskap. Vägen som drogs om till Kamlunge år 1942 har ålderdomliga drag och ett upplevelsemässigt värde. Sydväst om bron, på stranden, finns grillplatser.

Bågbroarna är ett karaktäristiskt inslag i älvlandskapet i Norrbottens län. Bron i Kamlunge är en av länets äldsta bågbroar av stål och har därför höga teknikhistoriska värden. Bron är även estetiskt tilltalande och samverkar på ett positivt sätt med det omgivande vackra landskapet. Upptagen i ”Värdefulla vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län”.

Bro över Töre älv i Töre

I Töre återfinns en av länets äldsta och minsta bågbroar. Bron har betongbågar och vertikala grönmålade hängstag som förenar brobaneplattan med bågarna. Brobanan flankeras av två utanpåhängande gångbanor, den är försedd med kantskoning och är belagd med betong.

De grönmålade räckena av vinkeljärn har ett tidstypiskt utförande, men är eventuellt utbytta. Tre höga betonggardister finns bevarade invid räckenas ändar. Vägräcken av kohlswabalk på betonggardister ansluter till bron. Intill bron står äldre lyktstolpar med något ovanlig utformning.

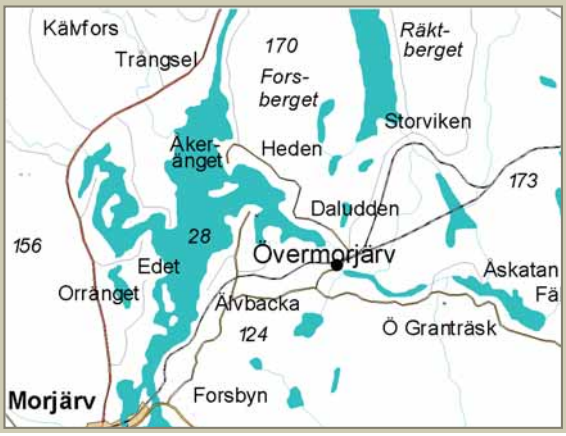
Bågbron är belägen på en äldre sträckning av kustlandsvägen, i utkanten av Töre samhälle. Broplatsen omges av blandad äldre bebyggelse, däribland Hyttgården, samt en strövstig längs norra stranden.

Den smala vägbanan, den relativt grova konstruktionen och de raka hängstagen gör att bågbron i Töre har ett högt teknikhistoriskt värde. Bron, som är en av de äldsta av sitt slag i länet, har en bevarad ålderdomlig utformning. Den är välexponerad och lättillgänglig.

Brotyp: bågbro
Bronr: BD 60
Vägnr: 706
X-koordinat: 7329745
Y-koordinat: 1810799
Byggår: 1935
Utförd av: S.O. Asplunds Byggnads AB
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 41,9 m
Spännvidd: 39,0 m
Bredd: 7,4 m

Bro över Kalix älvs bigren, Lillån, vid Stråkan

Brotyp: valvbro
Bronr: BD 694
Vägnr: GC-trafik, intill väg 782
X-koordinat: 7350855
Y-koordinat: 1817050
Byggår: 1915
Utförd av: SJ
Underbyggnad: kombinerade material
Överbyggnad: betong
Längd: 40,5 m
Spännvidd: 31,4 m
Bredd: 4,0 m



Valvbron i Stråkan uppfördes redan 1915. Bron är därmed en av de äldsta vägbroarna i Sverige byggd av armerad betong.

Bron har ett betongvalv som vid upplagen och vid valvhjässan är försett med leder som medger små rörelser i konstruktionen. Därmed minskar risken för sprickbildning i betongen. Valvets yta är obearbetad, vilket är ovanligt för de tidiga betongbroarna. Brons landfästen, av stenbeklädd armerad betong, skyddas av omsorgsfullt utförda koner av huggen sten. Bron har idag vinkeljärnsräcken med navföljare av kohlswabalk, men ursprungligen bestod räckena av järnrör på betongståndare. Ståndarna var placerade på de små konsolerna av betong som fortfarande är bevarade.

Bron ritades av Otto Linton som 1915 var chef för Järnvägsstyrelsens brobyggnadsavdelning. Senare blev Linton professor i brobyggnad vid KTH och en av Sveriges mest betydande brokonstruktörer.

Betongbron vid Stråkan är en av pionjärbroarna i landet, ritad av en av känd brokonstruktör. Närheten till Haparandabanan och dess bro och till den nya vägbron ger platsen ett kommunikationshistoriskt och pedagogiskt värde. Bron skildras i ”Karven” nr 1/2004.

Bro över Siikajoki söder om Alttajärvi

Foto: Johannes Kruusi

Lång och omsorgsfullt gjord stenvalvbro i ett spann, den sista stenvalvbron som uppfördes på allmän väg i länet. Valvet är slaget av grovhuggen sten, de välgjorda konerna består av huggen sten. Brobanan är belagd med grus. Räckena är i mycket dålig skick, endast några stenståndare, en senare tillkommen betongståndare och några mellanföljare av rundjärn kvarstår. Vägräcken saknas.

Bron ligger i ett obebyggt område, präglat av skog och våtmarker, på en äldre sträckning av vägen mellan Jukkasjärvi och Svappavaara, på delen mellan Poikkijärvi och Svappavaara som färdigställdes 1925. Redan 1903 hade vägen mellan Svappavaara och Lappesuando blivit klar. Stenvalvbron användes fram till 1961 då landsvägen fick en ny, rakare sträckning drygt 100 meter västerut och bron ersattes med en trumma.

Bron över Siikajoki är genom sin storlek och gedigna utförande en bra representant för äldre tiders brobyggande. Den är också intressant som den sista stora stenvalvbron som byggdes i länet. Bara några år senare skulle betong- och stålbroarna helt dominera brobyggandet i regionen.

Brotyp: valvbro
Bronr: -
Vägnr: enskild väg, intill E10
X-koordinat: 7528180
Y-koordinat: 1703180
Byggår: 1925
Utförd av: -
Underbyggnad: natursten
Överbyggnad: natursten
Längd: -
Spännvidd: -
Bredd: -

Bro över Myllyjoki i Idivuoma

Brotyp: valvbro
Bronr: -
Vägnr: GC-trafik, intill väg 45
X-koordinat: 7594057
Y-koordinat: 1760823
Byggår: 1912
Utförd av: -
Underbyggnad: natursten
Överbyggnad: natursten
Längd: 29,0 m
Spännvidd: 6,0 m + 6,0 m + 6,0 m
Bredd: 4,4 m

Numera är det endast gång- och cykeltrafikanterna som kan färdas över Myllyjoki på denna monumentala stenvalvbro i tre spann, uppförd av grovhuggen natursten. Mellanstöden har utskjutande isbrytarnosar mot väster, landfästena skyddas av naturstenskoner. Bron har bevarat mycket av sin ursprungliga utformning, men landfästena och mellanstöden har förstärkts med hjälp av klamrar av armeringsjärn. Bron har också fått en brobana av betong. Räckena utgörs av grönmålade vinkeljärnsräcken med vitmålad U-balk som navföljare. Valven har skador i form av små rörelser, men i övrigt verkar bron, inklusive räcken, vara i gott skick.

Bron ligger mitt i Idivuoma, alldeles intill väg 45. Den byggdes mellan 1909 och 1912, då vägen mellan Nedre Soppero och Karesuando drogs fram i Idivuoma. Utöver denna bro finns två andra stenvalvbroar och en stentrumma bevarade i trakten.

Stenvalvbron i Idivuoma är en av länets äldsta bevarade broar och en imponerande representant för brotypen. Den är välexponerad, skyltad och lättillgänglig.

Bron är upptagen i "Värdefulla vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län".

Bro över Kallokkajoki 15 km norr om Övre Soppero

Denna stenvalvbro i ett spann har ett omsorgsfullt uppfört valv av huggen sten i kallmur. Landfästena skyddas av koner av obearbetad natursten. Bron har kvar grusbeläggningen och även i övrigt mycket av sin äldre utformning. Murverket har dock fogats under senare tid. Broräckena består av vitmålad järnstång och träplank på stenståndare.

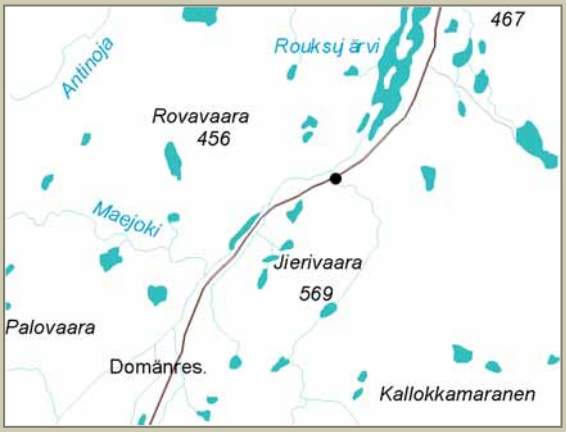
Bron är belägen intill väg 45, på dess östra sida, i ett glesbebyggt skogslandskap. Bron över Kallokkajoki byggdes mellan 1909 och 1912, då vägen mellan Nedre Soppero och Karesuando drogs fram i trakten av Idivuoma. Utöver denna bro finns två andra stenvalvbroar och en stentrumma bevarade i området.

Stenvalvbron över Kallokkajoki är en av länets äldsta broar, välgjord och välbevarad. Även det ålderdomliga räcket är bevarat, vilket är ovanligt för länets stenvalvbroar. Bron är också välexponerad, tillgänglig och skyltad.

Bron är upptagen i "Värdefulla vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län".

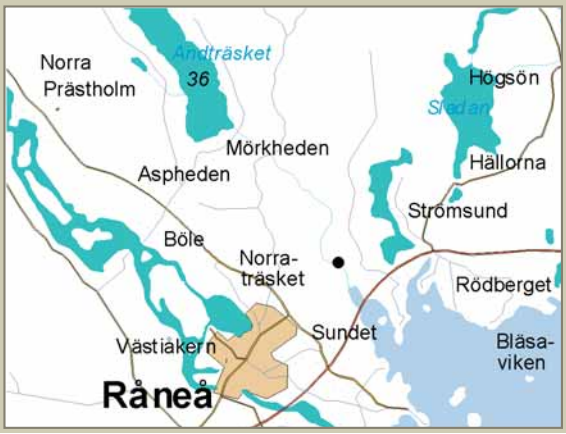
Brotyp: valvbro
Bronr: -
Vägnr: enskild väg, intill väg 45
X-koordinat: 7589366
Y-koordinat: 1758213
Byggår: 1912
Utförd av: -

Underbyggnad: natursten
Överbyggnad: natursten
Längd: 13,2 m
Spännvidd: 6,0 m
Bredd: 4,3 m



Bro över Kvarnbäcken (Lappviken) nordost om Råneå

Brotyp: fritt upplagd balkbro
Bronr: -
Vägnr: enskild väg, kustlandsvägen
X-koordinat: 7323649
Y-koordinat: 1797665
Byggår: -
Utförd av: -
Underbyggnad: natursten
Överbyggnad: stål
Längd: -
Spännvidd: -
Bredd: 2,7 m



Några kilometer öster om Råneå ligger denna smala, ålderdomliga stålbalkbro. Bron har landfästen och koner av grovhuggen sten. Brobanan av trä är belagd med slitplank och vilar på sju valsade stålbalkar. Bron har numera träräcken, men har tidigare varit försett med räcken av vinkeljärn. Det ålderdomliga vägräcket, av träplank på stenståndare, är delvis bevarat.

Brons exakta ålder är okänd, men den var en av broarna vars landfästen uppfördes av stenhuggarna i Niemisel i samband med att kustlandsvägen byggdes om på 1920-30-talen. Kustlandsvägen, senare Riks 13, hade denna sträckning fram till 1953, då en rakare väg drogs mellan Råneå och Strömsund. 1950-talsvägen ersattes i sin tur av E4:ans nya sträckning 1983. Kustlandsvägens allra äldsta sträckning, använd fram till 1830-talet, passerar drygt en kilometer norr om bron.

Bron över Kvarnbäcken är en bra representant för de små stålbalkbroar som uppfördes i länet i början av 1900-talet. Bron är i ursprungligt skick om man bortser från de nyare broräckena. Platsen har också ett kommunikationshistoriskt värde genom fyra generationers kustlandsvägar.

Bro över Alån vid Ersnäs

Alldeles intill E4:an ligger denna mindre bågbro i betong. Bron är uppförd med fritt upplagda, överliggande bågar. Brobanan, även den av betong, hänger i diagonala hängstag. Landfästena skyddas av omsorgsfullt gjorda koner av huggen sten. Bron har ursprungliga, gröna vinkeljärnsräcken med vitmålad U-balk som navföljare. De korta vägräckena av vitmålad kohlswabalk är av senare datum. Norra transversalen har kraftiga påkörningsskador och räckena är rostiga, men i övrigt ser bron ut att vara i relativt gott skick.

Ersnäsbron var i bruk fram till 1968 när E4:an, tidigare kustlandsvägen, fick en ny sträckning ett 50-tal meter söderut. Bågbron ersattes då av en plattrambro i två spann. En längre, grusbelagd sträcka av den gamla vägen löper parallellt med E4:an.

Denna välbevarade bro, en av länets äldsta bågbroar, har en mindre vanlig konstruktion med fritt upplagda bågar. För att ha byggts på 1930-talet är bron ovanligt bred. Detta berättar om den redan då livliga trafiken på kustlandsvägen mellan Luleå och Piteå. Bron har ett högt teknikhistoriskt och kommunikationshistoriskt värde.

Brotyp: bågbro
Bronr: BD 47
Vägnr: rastplats, intill E4
X-koordinat: 7283780
Y-koordinat: 1776958
Byggår: 1935
Utförd av: Svenska AB Christiani & Nielsen

Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 35,9 m
Spännvidd: 30,0 m
Bredd: 7,0 m

Bro över Persöfjärdens utlopp vid Persön

Brotyp: fritt upplagd balkbro
Bronr: -
Vägnr: enskild väg, intill E4
X-koordinat: 7308930
Y-koordinat: 1791699
Byggår: 1936
Utförd av: Statens Arbetslöshetskommission

Underbyggnad: betong
Överbyggnad: stål
Längd: 23,5 m
Spännvidd: 16,0 m
Bredd: 6,0 m

Vid Persön ligger denna äldre balkbro med ursprunglig utformning. Bron har två grova, valsade stålbalkar som vilar på betonglandfästen. På balkarna ligger en brobaneplatta av betong. Räckena är ursprungliga, gröna vinkeljärnsräcken som har vitmålad U-balk som navföljare. De korta, anslutande vägräckena utgörs av vitmålad träplank på betongståndare.

Bron uppfördes som AK-arbete för kustlandsvägen när den byggdes om på 1930-talet. Tidigare hade vägen passerat Persöfjärdens utlopp över en bro strax väster om balkbron. Bron användes fram till 1959 då Riks 13/E4 fick sin nuvarande sträckning och en balkrambro uppfördes 200 meter västerut.

Under 1932-42 byggdes genom arbetslöshetskommissionen en stor mängd vägar som försågs med enkla broar, ofta stålbalkbroar. Många av dessa är idag rivna eller ombyggda. Bron vid Persön står kvar, dessutom i ursprungligt skick. Med sitt ålderdomliga utseende bildar den en helhetsmiljö tillsammans med den grusbelagda vägen och det omgivande odlingslandskapet. Området har också ett kommunikationshistoriskt och pedagogiskt värde genom de tre broplatserna.

Bro över Lulefjärden vid Luleå, Bergnäsbron

Foto: Johannes Kruusi

Med sina 18 spann och knappa 900 meter är Bergnäsbron länets längsta bro. Den har sex sidospann konstruerade som kontinuerliga plåtbalksspann, sju bågspann med svetsade bågar och ett öppningsbart klaffspann mellan sjätte och sjunde bågspannet. Brobaneplattan av betong vilar på plåtbalkarna (balkspann) och på dragbanden och hänger i diagonala hängstag. Bron har gång- och cykelbanor på den del av brobaneplattan som skjuter utanför de bärande balkarna. Landfästen och mellanstöd är av betong. På grund av svåra grundläggningsförhållanden är de mellersta stöden utförda som förtillverkade kassuner. Bron har äldre, eventuellt ursprungliga, ljusgrå räcken. Körbanan har navföljare av U-balk, gång- och cykelbanorna har spjälgrindar.

Först 1954, när Bergnäsbron efter en lång planerings- och byggtid kunde tas i bruk, fick Bergnäset broförbindelse med Luleå. Tidigare hade man varit hänvisad till en färja; färjeläget låg strax norr om broplatsen.

Bergnäsbron har genom sin konstruktion ett högt teknikhistoriskt värde. Den är upptagen i Vägverkets nationella plan för bevarandevärda broar och i "Våra broar - en kulturskatt".

Brotyp: bågbro
Bronr: BD 12
Vägnr: 616
X-koordinat: 7290037
Y-koordinat: 1791610
Byggår: 1954
Utförd av: Monberg & Thorsen AB och AB Motala verkstad
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: stål
Längd: 896,5 m
Spännvidd: 23,0 m + 27,5 m + 22,7 m + 22,5 m + 27,0 m + 22,5 m + 30,5 m + 30,0 m + 6 x 80,5 m + 4 x 24,0 m
Bredd: 13,0 m

Bro över Jämtöälven nordväst om Jämtön

Brotyp: fritt upplagd balkbro
Bronr: BD 510
Vägnr: enskild väg, intill väg 691
X-koordinat: 7323046
Y-koordinat: 1804978
Byggår: 1934
Utförd av: Statens arbetslöshetskommission
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: stål
Längd: 36,0 m
Spännvidd: 26,0 m
Bredd: 3,5 m

Över Jämtöälven spänner denna äldre balkbro. Bron har två kraftiga plåtbalkar, ihopsatta med nitade förband som vilar på landfästen av betong. På balkarna ligger en brobana av betong. Bron har välbyggda, men till stor del överväxta, koner av tuktad sten. Broräckena, av ljusgrå vinkeljärn med U-balk som navföljare, är eventuellt ursprungliga. De höga betonggardisterna invid räckenas ändar är bevarade och i funktion. Vägräckena av kohlswabalk på betongståndare har tillkommit senare.

Vägen mellan Högsön och Jämtön drogs fram i början av 1900-talet. Landfästen efter en tidigare bro finns bevarade öster om balkbron. Ytterligare något mer åt öster ligger en plattrambro från 1960 som ersatte denna. Vid bron finns en mindre grillplats. Området präglas av ett öppet odlingslandskap med ett flertal gårdar.

Balkbron vid Jämtön är tack vare sin ursprungliga utformning en bra representant för de enkla balkbroarna från början av 1900-talet. Bron är dessutom en av få äldre bevarade balkbroar i länet. Platsen har ett kommunikationshistoriskt och pedagogiskt värde genom den nya bron och de äldre landfästena.

Bro över Råne älvs norra gren i Råneå

Centralt i Råneå ligger denna bågskivebro av betong i två spann. Bron har landfästen och mellanstöd av stenklädd betong, mellanstödet har en isbrytarnos uppströms. Brobanan, försedd med smala gångbanor, har kvar sin kantskoning och betongbeläggning. Broräckena består av grönmålad spjälgrind med U-balk som navföljare. Anslutande vägräcken har en modern utformning som bryter mot brons äldre utseende.

Från 1600-talet fram till 1820-talet var resenärerna på kustlandsvägen hänvisade till en färja över Råne älv i Råneå. År 1822 byggdes träbroar över både den norra och södra forsen. År 1932 byggdes bågskivebron omedelbart nedströms träbron som revs. År 1979 ersattes i sin tur bågskivebron av en balkbro som byggts på den tidigare träbrons plats. I samband med detta fick bågskivebron en ny användning som cykel- och gångbro.

Bågskivebroarna är ovanliga i länet. Denna bro är dessutom ett tidigt exempel på brotypen och har därför ett högt teknikhistoriskt värde. Den är välbevarad, välexponerad och lättillgänglig. De många broarna över Råne älv i Råneå ger platsen ett kommunikationshistoriskt värde.

Brotyp: bågbro
Bronr: -
Vägnr: GC-trafik, intill väg 692
X-koordinat: 7321285
Y-koordinat: 1795402
Byggår: 1932
Utförd av: Svenska AB Christiani & Nielsen
Underbyggnad: kombinerade material
Överbyggnad: betong
Längd: -
Spännvidd: -
Bredd: -

Bro över Oppmyrträskets utlopp (Kosterbäcken) söder om Vitåfors

Brotyp: plattrambro
Bronr: BD 830
Vägnr: 693
X-koordinat: 7332756
Y-koordinat: 1798976
Byggår: 1933
Utförd av: Svenska AB Christiani & Nielsen

Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 12,0 m
Spännvidd: 4,0 m
Bredd: 5,0 m

En av länets äldsta plattrambroar, uppförd 1933 och bevarad i ursprungligt skick. Bron har en strikt funktionell och tidlös form, dess ålder avslöjas bara av den korta spännvidden, de synliga märkena efter gjutformarna, järnskoningarna på landfästenas hörn och grusbeläggningen. Bron har ursprungliga vinkeljärnsräcken med U-balk som navföljare, men de anslutande vägräckena av kohlswabalk på betongståndare har tillkommit senare.

Bron ligger på en smal grusväg som sträcker sig över ett nästan torrlagt vattendrag. Öppet odlingslandskap i söder, i norr slingrar sig Vitån förbi.

År 1970 föreslog broinspektören att bron borde rivas och ersättas med en trumma. Planerna genomfördes aldrig. Det är sannolikt på grund av den hotande rivningen som bron har fått behålla sin ursprungliga utformning.

Plattrambroar började byggas i Sverige i mitten av 1920-talet. Bron över Kosterbäcken tillhör den första generationens plattrambroar och har därför ett högt teknikhistoriskt värde. Bron är i stort sett i ursprungsskick, t o m broräckena är bevarade. Detta är mycket ovanligt för en bro från 1930-talet.

Bro över Lule älv vid Gäddvik

Den långa Gäddviksbron med sina sex överliggande bågar är länets äldsta bågbro av stål. Bågspannen är fritt upplagda och sammansvetsade av raka balkar till en bågform vilket gör att de är svagt brutna vid varje balkskarv. Brobaneplattan, med en svagt välvd form, är sammangjuten med bågarnas dragband och hänger i diagonala s k Nielsenstag. På konsolhyllor på bägge sidor om bågarna ligger gång- och cykelbanorna. Bron har koner av tuktad sten, mellanstöden har spetsiga pelarnosar.

Bron har eventuellt ursprungliga, ljusgrå räcken som på farbanan består av endast U-balk. Räckena på cykel- och gångbanorna är helt av vinkeljärn. De anslutande vägräckena har en nutida utformning. Med undantag av dessa och vindavstyvningarna från 1973 är bron i ursprungsskick. Gäddvik är en jordbruksbygd som är utpekad som riksintresse för kulturmiljövården. Området har även präglats av kustlandsvägen. I nordväst passerar den nuvarande E4:an över en betongbro uppförd 1978. Gäddviksbron har genom sin ålder och konstruktion höga teknikhistoriska värden. Den är upptagen i Vägverkets nationella plan för bevarandevärda broar och i "Våra broar - en kulturskatt". Platsen har även kommunikationshistoriska värden.

Brotyp: bågbro
Bronr: BD 16
Vägnr: 968
X-koordinat: 7290421
Y-koordinat: 1786824
Byggår: 1941
Utförd av: Svenska AB Christiani & Nielsen
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: stål
Längd: 419,1 m
Spännvidd: 67,9 m + 4 x 67,8 m + 67,9 m
Bredd: 10,0 m

Bro över Jämtöälven vid Jämtön

Brotyp: balkrambro
Bronr: BD 57
Vägnr: 974
X-koordinat: 7322355
Y-koordinat: 1804869
Byggår: 1934
Utförd av: Svenska AB Christiani & Nielsen

Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 35,6 m
Spännvidd: 25,0 m
Bredd: 6,0 m

Balkrambro byggd redan 1934, med en äldre utformning med bland annat järnskodda frontmurar och balkkonstruktion som saknar tvärbalkar. Betongen har synliga märken efter gjutformar. Brons landfästen skyddas av välgjorda koner av tuktad sten som delvis blivit övertäckta av gräs. Brobanan har belagts med asfalt. Bron har äldre, ljusgrå vinkeljärnsräcken med U-balk som toppföljare och kohlswabalk som navföljare. Vägräckena består av kohlswabalk på betongståndare.

Balkrambroar började byggas i Sverige i slutet av 1920-talet. Bron i Jämtön är därmed en tidig representant för brotypen. Bron ligger centralt i byn, på gamla kustlandsvägen/E4 som fram till ca 1960 gick här. Norr om bron finns landfästen efter en tidigare bro, uppförda på ett ålderdomligt sätt med sparsamt bearbetade naturstensblock i kallmur, förstärkta med dragjärn.

Bron i Jämtön är länets äldsta bevarade balkrambro och har därför ett högt teknikhistoriskt värde. Dess ålder avslöjas av utformningen som avviker från de senare byggda balkrambroarna. Den är i stort sett i ursprungskick och dessutom centralt belägen, välexponerad och lättillgänglig. Platsen har även ett kommunikationshistoriskt värde.

Bro över Liviöjoki väster om Erkheikki

Ca en mil väster om Pajala ligger denna monumentala stenvalvbro i två spann, uppförd av huggen sten. Bron har ett gediget murverk där valven tidstypiskt markeras av hjässtenar. Mellanstödet har isbrytarnos uppströms. Vid en restaurering 1935 injekterades murverket med betong, valven pågöts och bron fick kantbalkar av betong. I samband med detta fick bron även nya räcken, sannolikt de gröna vinkeljärnsräckena med mellanföljare och navföljare av U-balk som fortfarande finns kvar. Även de höga betonggardisterna vid räckenas ändar är ännu i funktion. Vägräckena av kohlswabalk på betongståndare är dock av senare datum.

Bron användes fram till 1969 då den intilliggande plattrambron togs i bruk. I anslutning till bron ligger bl a två rastplatser. I norr flyter Torneälven förbi.

Stenvalvbron över Liviöjoki är en av de äldsta bevarade broarna i länet. Den är välgjord och därmed en bra representant för de äldre stenvalvbroarna. Bron är upptagen i Kolms broinventering och i ”Värdefulla vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län”. Den samverkar också på ett positivt sätt med sin omgivning som har pekats ut som kulturhistoriskt värdefull i "Vårt hävdade Norrbotten".

Brotyp: valvbro
Bronr: BD 399
Vägnr: rastplats, intill väg 395
X-koordinat: 7480080
Y-koordinat: 1816770
Byggår: 1867
Utförd av: -
Underbyggnad: natursten
Överbyggnad: natursten
Längd: 23,2 m
Spännvidd: 5,9 m + 5,9 m
Bredd: 4,5 m

Bro över Kalix älv i Tärendö

Brotyp: bågbro
Bronr: BD 396
Vägnr: 883
X-koordinat: 7468562
Y-koordinat: 1794326
Byggår: 1935
Utförd av: AB Skånska Cementgjuteriet

Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 129,3 m
Spännvidd: 120,0 m
Bredd: 4,5 m

I Tärendö kan den som färdas över Kalix älv få en broupplevelse utöver det vanliga. En lång och elegant betongbågbro med överliggande bågar och vertikala hängstag leder här över älven. Brons landfästen av betong döljs bakom två halvcirkelformade och omsorgsfullt utförda koner av huggen sten. Bron har eventuellt ursprungliga, gröna vinkeljärnsräcken med navföljare av vitmålad U-balk. Ståndarna är vända med det yttre hörnet ut mot den västra körbanan, eventuellt på grund av dåtidens vänstertrafik. De anslutande vägräckena av kohlswabalk på betongståndare har tillkommit senare.

Bron är välexponerad och ligger i ett öppet älvlandskap med spridd bebyggelse på bägge sidor om älven.

Bågbron i Tärendö är länets kanske stilfullaste med sina kraftiga, långa bågar mellan små, diskreta landfästen. Brobanan är smäcker och på håll nästan osynlig. Bron har även ett högt teknikhistoriskt värde som en tidig representant för brotypen. Bron ligger i ett område som länsstyrelsen pekat ut som kulturhistorisk värdefullt och bevarandevärt i "Vårt hävdade Norrbotten".

Bro över Tärendö älv i Koivuniemi

Över den breda Tärendö älv sträcker sig denna äldre balkbros fyra spann. Brons brobana av betong bärs upp av två kraftiga stålbalkar som vilar på landfästen av betong. Underbyggnaden är tidstypiskt uppförd med stor omsorg, mellanstöden av betong har klätts med huggen sten och även konerna av huggen sten är välgjorda. Bron har äldre, eventuellt ursprungliga, gröna vinkeljärnsräcken med vitmålad U-balk som navföljare. De höga betonggardisterna vid broräckenas ändar finns kvar, men utan funktion på grund av de senare tillkomna vägräckena av kohlswabalk på betongståndare. Även asfaltbeläggningen och lyktstolparna på bron är av senare datum.

Bron ligger i ett varierat landskap med skog i väster och ett öppet odlingslandskap i öster.

Genom sin konstruktion med bl a de stenklädda betongmellanstöden är bron i Koivuniemi en bra representant för det tidiga 1930-talets brobyggande. Bron har ett högt teknikhistoriskt värde och är i närmast ursprungligt skick. Bron är belägen i ett område som har pekats ut som kulturhistoriskt värdefullt i "Vårt hävdade Norrbotten".

Brotyp: balkbro
Bronr: BD 397
Vägnr: 883
X-koordinat: 7469667
Y-koordinat: 1795611
Byggår: 1935
Utförd av: AB Skånska Cementgjuteriet
Underbyggnad: kombinerade material
Överbyggnad: stål
Längd: 136,3 m
Spännvidd: 28,3 m + 33,8 m + 33,8 m + 28,3 m
Bredd: 4,5 m

Bro över Kitkiöjoki vid Kitkiöjärvi

Brotyp: plattrambro
Bronr: BD 1170
Vägnr: 980
X-koordinat: 7543144
Y-koordinat: 1808943
Byggår: 1953
Utförd av: AB Skånska Cementgjuteriet

Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 15,0 m
Spännvidd: 8,0 m
Bredd: 4,0 m

Åtta meters spännvidd och fyra meters bredd är standardmått för broar som på 1950-talet byggdes över de mindre vattendragen på de norrbottniska landsbygdsvägarna. Brobanan har en bevarad kantskoning, men är numera belagd med asfalt. Bron har äldre, ljusgrå vinkeljärnsräcken med U-balk som topp- och navföljare. Korta vägräcken av kohlswabalk på betongståndare ansluter till bron, de höga betonggardisterna står ännu kvar. Räckena har små skador och ytlig rost. Konerna, av tuktade naturstensblock, har vissa förskjutningsskador och är delvis täckta med växtlighet. Bomfästen, på brons västra sida, användes tidigare vid flottning.

Bron är belägen i byn Kitkiöjärvi, ett nybygge som har pekats ut som värdefull kulturmiljö i "Vårt hävdade Norrbotten". Bron ligger på en mindre byväg, byggd 1953, som ersatte en tidigare väg.

Plattrambron i Kitkiöjärvi är en bra representant för 1950-talets brobyggande i länet. Den är i stort sett oförändrad och välbevarad. Kopplingen till flottningen ger bron även samhällshistoriska värden. Vägen är upptagen i "Värdefulla vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län".

Bro över Harrijoki nordväst om Pajala

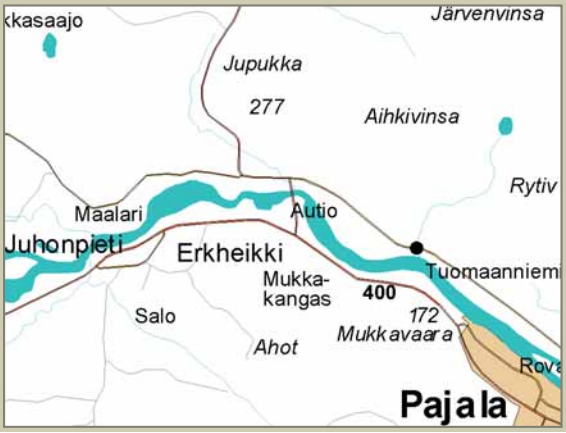
Över Harrijoki spänner denna välbevarade, mindre plattrambro, med spännvidd på sju meter. Bron är en av länets få äldre plattrambroar med utsvängda vingmurar. Brobaneplattan har kvar sin kantskoning, men är asfalterad. Bron har äldre, ljusgrå broräcken av vinkeljärn med både toppföljare och navföljare av U-balk. De anslutande vägräckena består av kohlswabalk på betongståndare. Räckena har mindre skador och ytlig rost.

Bron är belägen på Torneälvens norra sida, ett 30-tal meter från älven. Vägen, som numera är asfalterad, går genom ett glesbebyggt skogslandskap. I söder skymtar Pajala samhälle.

Bron har ett högt teknikhistoriskt värde genom den för de äldre plattrambroarna ovanliga utformningen med utsvängda vingmurar. Den är också relativt oförändrad och välbevarad.

Brotyp: plattrambro
Bronr: BD 443
Vägnr: 983
X-koordinat: 7480331
Y-koordinat: 1823768
Byggår: 1940
Utförd av: Svenska AB Christiani & Nielsen

Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 13,7 m
Spännvidd: 7,0 m
Bredd: 5,9 m



Bro över Äihämäjoki öster om Narken

Brotyp: balkrambro
Bronr: BD 892
Vägnr: enskild väg 1441
X-koordinat: 7443694
Y-koordinat: 1805554
Byggår: 1949
Utförd av: AB Skånska Cementgjuteriet

Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 24,0 m
Spännvidd: 15,0 m
Bredd: 4,0 m

Även på en smal skogsbilväg kan man ibland få en annorlunda broupplevelse. Denna balkrambro utmärks av sina ovanligt utformade, eventuellt ursprungliga, broräcken av vinkeljärn med navföljare av U-balk. Räckena har rundade ändar och är målade i en ljusare grön kulör som skiljer sig från Vägverkets standardfärg. Toppföljarna är försedda med reflexer. De höga betonggardisterna vid räckenas ändar står kvar och är alltjämt en del av bron. De anslutande vägräckena av kohlswabalk på betongståndare har tillkommit senare.

Brobanan har bevarad kantskoning och är fortfarande belagd med grus.

Bron ligger på en dåligt underhållen grusväg i ett område dominerat av tät och lågvuxen ungskog. Strax norr om bron finns en äldre vägbank och bevarade brorester som håller på att växa igen.

Balkrambron över Äihämäjoki är en bra representant för de enklare broar som byggdes i länet under 1940-50-talen. Den har också ovanliga räcken med rundade ändar. Bron är oförändrad och i förhållandevis gott skick.

Bro över Lillpiteälven vid Ånäset, Åträsk (Sågforsbron)

Foto: Johannes Kruusi

Över Lillpiteälven vid Ånäset spänner en av länets mest värdefulla broar, den enda bevarade äldre träbron med flera spann. Bron är uppförd av sammansatta träbjälkar som vilar på landfästen och mellanstöd av timrade stenkistor. Östra spannets bärverk har fem bjälkar, det västra fyra bjälkar och även mittspannet fyra bjälkar, här förstärkta av ett spännverk som ansluter till timmerkistorna. Brobanan består av tvärliggande syllar och är belagd med slitplank. Bron har träräcken med toppföljare och navföljare, fästa på stolpar som står på förlängda syllar. Sedan ca 20 år är den bärande konstruktionen förstärkt med stålbalkar. Bron har dålig bärighet och används på egen risk.

Vid bron har det tidigare legat en såg och en spånhyvel, därav namnet "Sågforsbron". Vägen ersatte en tidigare färjeförbindelse över sjön Åträsket och användes fram till 1972 då en skogsbilväg byggdes mellan Kolervägen och Ånäset.

Sågforsbron är den enda bevarade större träbron i länet och genom sin ålderdomlighet en sällsynthet även ur ett nationellt perspektiv. Bron har dessutom i stort sett bevarat sitt ursprungliga utförande om man bortser från förstärkningarna.

Brotyp: fritt upplagd balkbro
Bronr: -
Vägnr: enskild väg
X-koordinat: 7270761
Y-koordinat: 1736636
Byggår: 1902
Utförd av: -
Underbyggnad: trä
Överbyggnad: trä
Längd: 26,5 m
Spännvidd: 2,5 m + 8,8 m + 3,8 m
Bredd: 3,5 m

Bro över Sävjeträskets utlopp söder om Rosviksbodarna

Foto: Johannes Kruusi

Brotyp: balkbro
Bronr: -
Vägnr: enskild väg, intill E4
X-koordinat: 7276240
Y-koordinat: 1774005
Byggår: -
Utförd av: -
Underbyggnad: natursten
Överbyggnad: stål
Längd: -
Spännvidd: 7,0 m
Bredd: 5,2 m

Strax söder om E4:an ligger denna välbevarade stålbalkbro. Bron har en konstruktion av valsade balkar som vilar på landfästen av huggen sten. Brobanan är av trä och belagd med slitplank. Bron har äldre, gröna stålräcken av vinkeljärn med träplank som navföljare. Även de korta vägräckena är av trä. Räckena är eventuellt samtida med brons överbyggnad.

Bron ligger på en övergiven del av gamla kustlandsvägen. Vägen är idag knappt tre meter bred, men fortfarande farbar med bil. Utöver denna bro finns det en stor mängd bevarade mindre broar längs gamla kustlandsvägen i Piteå kommun. Broarna, med stenvalvs- eller stenbalkskonstruktion, har dock spännvidd under två meter och har därför inte tagits med i denna inventering.

Bron söder om Rosviksbodarna är ovanligt oförändrad för att vara en stålbalkbro. Till och med räckena har en bevarad äldre utformning vilket är mycket ovanligt. Brons läge på den gamla kustlandsvägen ger den även ett kommunikationshistoriskt värde.

Bron är upptagen i ”Värdefulla vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län”.

Bro över Jävreån vid Hemmingsmark sydost om Kälen

Några kilometer söder om Hemmingsmark kan man hitta denna övergivna, välbyggda stenvalvbro. Bron är byggd av huggen sten i kallmur, valvet pryds tidstypiskt av en hjässten. Brobanan är belagd med sand och grus. Bron har äldre, grönmålade räcken av vinkeljärn, eventuellt tillkomna 1944. Navföljaren och vägräcket av kohlswabalk på betongståndare är av senare datum, men de höga betonggardisterna vid räckesändarna är fortfarande i funktion. Bron har också fogats med cementhaltigt bruk i samband med någon reparation. Brobanan håller på att växa igen.

Vägen mellan Jävre och Blåsmark byggdes på 1910-talet. På 1970-talet fick vägen en ny sträckning och stenvalvbron ersattes med en vägtrumma.

Stenvalvbron över Jävreån är en av länets äldsta broar och en av de få bevarade stenvalvbroarna. Den är välbyggd och har en äldre, relativt ursprunglig utformning. Bron är lätttillgänglig och dessutom pedagogiskt belägen intill den nuvarande vägsträckningen.

Bron är upptagen i "Värdefulla vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län".

Brotyp: valvbro
Bronr: BD 479
Vägnr: övergiven, intill väg 501
X-koordinat: 7243440
Y-koordinat: 1760574
Byggår: 1913
Utförd av: -

Underbyggnad: natursten
Överbyggnad: natursten
Längd: 10,9 m
Spännvidd: 6,0 m
Bredd: 4,0 m

Bro över Tjauterbäcken (Trappån) vid Vallnäset

Brotyp: fritt upplagd plattbro
Bronr: BD 163
Vägnr: 552
X-koordinat: 7268865
Y-koordinat: 1682732
Byggår: 1944
Utförd av: -
Underbyggnad: natursten
Överbyggnad: betong
Längd: 13,7 m
Spännvidd: 5,6 m
Bredd: 6,0 m

Nära Gråträsk ligger denna bro med överbyggnad av betongplatta på äldre, kraftiga landfästen av grovhuggen sten i kallmur. Fästena skyddas av koner av tuktad sten. Brobanan har kvar kantskoningen, men är numera belagd med asfalt. Bron har äldre, gröna vinkeljärnsräcken med U-balk som toppföljare och kohlswabalk som navföljare. Anslutande vägräcken av kohlswabalk på betongståndare.

Bron ligger på gamla landsvägen Åsele-Karungi, på sträckan Glommersträsk-Älvsbyn som byggdes på 1890-talet. Den första bron över Trappån, en balkbro med träfackverk, ersattes på 1920-talet av en träbalkbro med bättre bärighet. I samband med detta förkortades spannet till 6,6 meter, bron höjdes och landfästena byggdes om. Bron byggdes om igen åren 1944 och 1957, då bron försågs med den nuvarande betongplattan.

Plattbron över Trappån är en bra representant för en broombyggnad där betongplattan har integrerats i de äldre landfästena på ett naturligt sätt så att bron har behållit sin äldre karaktär. Tillsammans med vägen som kantas av en äldre telefonledning och med den närliggande bebyggelsen bildar bron en helhetsmiljö med höga kulturhistoriska värden.

Bro över Långträsket vid Långträsk

Prefabricerat s k Justusvalv i betong med sidomurar av kilad, tuktad sten i kallmur. De två prefabricerade betongvalvhalvorna vilar på en bottenplatta av betong och sitter ihop med hjälp av tvärförband av järn. Längs vägen löper låga räcken av kohlswabalk på betonggardister.

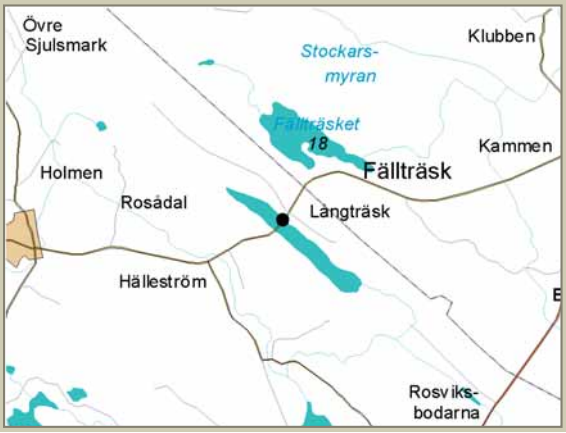
Brotypen, med justusvalv, är ett bra exempel på de rationella brobyggnadsmetoderna som slog igenom i landet i slutet av 1950-talet i och med bilismens framväxt. Brotypen var populär bara under en kort period, i dag har framför allt plåttrummor tagit över Justusvalvens funktion.

Bron ligger på en lång vägbank över sjön Långträsk. I norr ligger byn med ett flertal gårdar och fristående egnahem längs strandkanten. En telefonlinje löper parallellt med vägen. Vägen mellan Ersnäs och Sjulsmark byggdes på 1910-talet. Justusvalvet ersatte år 1959 en tidigare bro på samma plats. Sannolikt är brons sidomurar och koner återanvänt material från den tidigare bron.

Bron över Långträsk är en bra representant för brotypen som på sin tid var en stor innovation inom brobyggnadskonsten. Bron är också ursprunglig och i gott skick.

Brotyp: valvbro
Bronr: BD 494
Vägnr: 563
X-koordinat: 7280877
Y-koordinat: 1768940
Byggår: 1959
Utförd av: Vägförvaltningen i Norrbottens län

Underbyggnad: betong
Överbyggnad: prefabricerad betong
Längd: 10,5 m
Spännvidd: 5,0 m
Bredd: 8,0 m



Bro över Lillpiteälven i Sjulnäs (Sundbron)

Brotyp: fackverksbro
Bronr: -
Vägnr: enskild väg 1372
X-koordinat: 7259587
Y-koordinat: 1752542
Byggår: 1921-22

Utförd av: Norrlands Statsarbeten, Bergsunds Mekaniska Verkstads AB
Underbyggnad: natursten
Överbyggnad: stål
Längd: 42,0 m
Spännvidd: 34,0 m
Bredd: 4,1 m

Den ena av länets två fackverksbroar som fortfarande används för vägtrafik. Brons trapetsfackverk är fritt upplagd på landfästen av huggen sten. Även konerna är av huggen sten. Brobanan av trä är klädd med slitplank. Bron har äldre, eventuellt ursprungliga, ljusgrå vinkeljärnsräcken med navföljare av U-balk. De höga betonggardisterna vid räckesändarna är ännu i bruk, men vägräckena av kohlswabalk på betongståndare är av senare datum.

Bron byggdes genom arbetsmarknadsåtgärder genom Norrlands Statsarbeten. På platsen, över ”Roknässundet”, har det enligt uppgift tidigare funnits två träbroar, den första byggd 1785 och den andra 1870.

Fackverksbron är belägen i centrala Sjulnäs på en mindre väg omgiven av äldre bebyggelse, strax väster om landsvägen och väl synlig därifrån. Sjulnäs utgör en kulturhistoriskt värdefull bebyggelsemiljö, riksintresseområde för kulturmiljövården.

Bron är en av få kvarstående fackverksbroar i länet och dessutom teknikhistoriskt värdefull. Den är upptagen i "Värdefulla vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län". Tillsammans med sin omgivning bildar bron en kulturhistoriskt värdefull helhetsmiljö.

Bro över Arvidsträsksundet vid Arvidsträsk

20 meters spännvidd och fyra meters bredd är karaktäristiska mått för en balkrambro byggd på 1950-talet. Brons landfästen skyddas av omsorgsfullt upplagda koner av natursten, brobanan är belagd med betong. Bron har äldre, ljusgrå broräcken av vinkeljärn med toppföljare av U-balk och navföljare av kohlswabalk. Vägräcken består av kohlswabalk på betongståndare. På vingmurarna sitter bomfästen, en typ av ringar som användes vid flottning.

Bron är belägen på en lång vägbank mellan sjöarna Inre och Yttre Arvidsträsket. Strax nordväst om bron finns en mindre rastplats. Några hundra meter sydost ligger en plattrambro från samma tid.

Bron över Arvidsträsksundet är en bra representant för de broar som byggdes i länet på 1950-talet. Bomfästena kopplar bron till flottningen och gör den intressant även ur ett samhällshistoriskt perspektiv. Bron är relativt oförändrad, lättillgänglig och bildar tillsammans med plattrambron BD 1084 och omgivningen en helhetsmiljö med höga kulturhistoriska värden.

Brotyp: balkrambro
Bronr: BD 1083
Vägnr: 547
X-koordinat: 7284850
Y-koordinat: 1733066
Byggår: 1951
Utförd av: Vägförvaltningen i Norrbottens län
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 30,0 m
Spännvidd: 20,0 m
Bredd: 4,0 m

Bro över Bastusundet vid Arvidsträsk

Brotyp: plattrambro
Bronr: BD 1084
Vägnr: 547
X-koordinat: 7284647
Y-koordinat: 1733206
Byggår: 1951
Utförd av: Vägförvaltningen i Norrbottens län

Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 17,0 m
Spännvidd: 8,0 m
Bredd: 4,0 m

Denna plattrambro är belägen intill balkrambron BD 1083. Med sin spännvidd på åtta meter och bredd på fyra meter är bron en karaktärsbro för 1950-talets mindre landsbygdsvägar i länet. Brobanan har bevarad kantskoning och är fortfarande belagd med grus. Konerna av natursten är omsorgsfullt upplagda. Bron har äldre, ljusgrå broräcken av vinkeljärn med toppföljare av U-balk och navföljare av kohlswabalk. Långa vägbankar på båda sidor om bron har vägräcken av kohlswabalk på betongståndare. Södra sidans vingmurar är försedda med bomfästen.

Miljön kring Arvidsträsk är varierande och upplevelserik och präglas av vatten, öppet odlingslandskap och skog. Bebyggelsen består av stora bondgårdar och mindre fritidshus. Den långa vägbanken ger platsen en speciell karaktär.

Bron över Bastusundet är en bra representant för 1950-talets brobyggande i länet. Bron är välbehållen och lättillgänglig och dessutom samhällshistoriskt intressant på grund av flottningen. Tillsammans med balkrambron BD 1083 och det omgivande landskapet bildar bron en helhetsmiljö med höga kulturhistoriska värden.

Bro över Tvärån vid Tvåråhuvudet

Foto: Johannes Kruusi

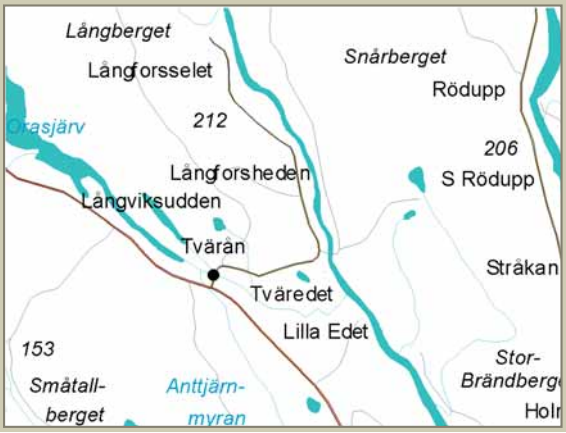
Vid Tvåråhuvudet ligger länets enda dammbro med bevarad äldre utformning. Bron består av tre fast inspända betongbalkbroar med olika långa spännvidder. Brobanan har kvar sin kantskoning och är belagd med betong. Uppströms har bron utsvängda vingmurar, nedströms skyddas landfästena av koner med tuktade block och stenar. Bro- och vägräckena har tillkommit senare.

De två sydligaste spannen är försedda med dammluckor av trä på svängarmar av stål. Luckorna manövrerades med hjälp av ett eldrivet linspel. Motorn är borta, men motorhuset står kvar vid brons södra landfäste. Norra spannet hade tidigare en settersluss där fisken kunde vandra förbi när luckorna var stängda. Slussen är numera borta.

Bron ersatte en spettdamm från 1858. Dammanläggningen användes ända tills flottningen upphörde i mitten av 1960-talet. Idag är bron och dess omgivningar ett populärt rekreationsområde tack vare fisket.

Bron över Tvärån är den bäst bevarade dammbron i länet och dessutom teknikhistoriskt intressant genom sin säregna utformning. Bron har även samhällshistoriskt värde genom flottningen.

Brotyp: balkbro
Bronr: BD 1125
Vägnr: 769
X-koordinat: 7387144
Y-koordinat: 1803209
Byggår: 1950
Utförd av: AB Monberg & Thorsen
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 37,6 m
Spännvidd: 12,0 m + 12,0 m + 5,0 m
Bredd: 4,0 m



Bro över Kalix älv vid Jock

Brotyp: bågbro
Bronr: BD 1160
Vägnr: 835
X-koordinat: 7411755
Y-koordinat: 1805128
Byggår: 1959
Utförd av: AB Kasper Höglund

Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 90,2 m
Spännvidd: 6,7 m + 65,0 m + 6,7 m
Bredd: 3,5 m

Bågbron över Jockfallet är länets enda vägbro med underliggande båge som fortfarande används för vägtrafik. På båda sidor om bågspannet fortsätter bron fram till landfästena i form av balkbroar. Både landfästena, bågarna och brobanan är uppförda i betong. Brobanan är numera asfalterad.

Bron har äldre, gröna vinkeljärnsräcken med U-balk som toppföljare. Broräcket är dessutom försett med ett nät för att öka säkerheten för besökare på bron. Till bron ansluter vägräcken av kohlswabalk på betongståndare.

Bågbron ligger mycket naturskönt, med Jockfalls mäktiga fors direkt under bron. En naturrastplats med utsikt mot bron finns strax nedströms.

Tack vare sin konstruktion har bron över Jockfallet ett högt teknikhistoriskt värde. Den representerar dessutom en ovanlig brotyp i länet. Bron är estetiskt tilltalande och samspelar på ett positivt sätt med det omgivande, storslagna landskapet.

Bro över Lansån vid Sanningslandet

Över Lansån färdas man på en relativt ovanlig bro, en betongbalkbro med flera spann. Bron har landfästen och mellanstöd av betong och koner av natursten. På mellanstödens norra sida sitter bomfästen, en lämning från flottningsepoken. Bron har äldre, ljusgrå vinkeljärnsräcken med topp- och navföljare av U-balk. Vägräcken av kohlswabalk på betongståndare ansluter till bron.

Bron ligger väl synlig i ett småskaligt odlingslandskap med blandad bebyggelse intill sjön Övre Lansjärv. Stränderna kantas av våtmarker och lövträd. En smal grusväg leder fram till bron som sträcker sig relativt högt över sin omgivning. Odlingslandskapet intill bron har pekats ut som kulturhistoriskt värdefullt i "Vårt hävdade Norrbotten".

Äldre balkbroar av betong med flera spann är mindre vanliga i länet. Bron över Lansån har bevarat sin ursprungliga bredd, fyra meter, och har även i övrigt en äldre, välbevarad utformning. Kopplingen till flottningen ger den även ett samhällshistoriskt värde. Bron samverkar på ett positivt sätt med det omgivande, värdefulla kulturlandskapet.

Brotyp: kontinuerlig balkbro
Bronr: BD 1143
Vägnr: 840
X-koordinat: 7408121
Y-koordinat: 1784011
Byggår: 1953
Utförd av: AB Kasper Höglund
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 70,1 m
Spännvidd: 18,0 m + 24,0 m + 18,0 m
Bredd: 4,0 m

Karta över broar i klass 2

Kommun: Arjeplog
Brotyp: bågbro
Bronr: BD 76
Bro över: Skellefteälven
Vägnr: 608
Belägenhet: vid Slagnäs
X-koordinat: 7277968
Y-koordinat: 1609532
Byggår: 1941
Utförd av: AB Fundament
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 61,3 m
Spännvidd: 56,0 m
Bredd: 4,9 m

Kommun: Arjeplog
Brotyp: balkrambro
Bronr: BD 1032
Bro över: Båtsjaurs utlopp (Sarasundet)
Vägnr: 625
Belägenhet: nordväst om Båtsjaur
X-koordinat: 7330279
Y-koordinat: 1568836
Byggår: 1956
Utförd av: Vägförvaltningen i Norrbottens län
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 25,8 m
Spännvidd: 15,0 m
Bredd: 7,0 m

Kommun: Arjeplog
Brotyp: plattrambro
Bronr: BD 732
Bro över: Mattaurströmmens norra gren
Vägnr: 629
Belägenhet: vid Gallajaure
X-koordinat: 7362221
Y-koordinat: 1605122
Byggår: 1950
Utförd av: AB Fundament
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 18,5 m
Spännvidd: 11,0 m
Bredd: 4,0 m

Kommun: Arjeplog
Brotyp: plattrambro
Bronr: BD 1212
Bro över: sund mellan Labbas och Rappen
Vägnr: 630
Belägenhet: nordost om Sundnäs
X-koordinat: 7366172
Y-koordinat: 1588669
Byggår: 1957
Utförd av: AB Vägförbättringar
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 16,0 m
Spännvidd: 8,0 m
Bredd: 4,0 m

Kommun: Arjeplog
Brotyp: plattrambro
Bronr: BD 499
Bro över: Viepsajåkka
Vägnr: 630
Belägenhet: söder om Stenudden
X-koordinat: 7376803
Y-koordinat: 1582760
Byggår: 1959
Utförd av: Vägförvaltningen i Norrbottens län
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 17,0 m
Spännvidd: 10,0 m
Bredd: 4,0 m

Kommun: Arjeplog
Brotyp: plattrambro
Bronr: BD 1173
Bro över: Dumpokjauratjs utlopp
Vägnr: 631
Belägenhet: vid Svannäs
X-koordinat: 7330670
Y-koordinat: 1616060
Byggår: 1952
Utförd av: Vägförvaltningen i Norrbottens län
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 11,0 m
Spännvidd: 6,0 m
Bredd: 4,0 m

Kommun: Arjeplog
Brotyp: plattrambro
Bronr: -
Bro över: Eggelats utlopp
Vägnr: enskild väg 763
Belägenhet: sydost om Strand
X-koordinat: 7349107
Y-koordinat: 1625160
Byggår: 1950
Utförd av: Kjessler & Mannerstråle
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 15,7 m
Spännvidd: 8,0 m
Bredd: 3,5 m

Kommun: Arjeplog
Brotyp: plattrambro
Bronr: -
Bro över: Hammarträsket
Vägnr: enskild väg 1093-2
Belägenhet: vid Korsträsk
X-koordinat: 7327010
Y-koordinat: 1570484
Byggår: 1959
Utförd av: -
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 20,0 m
Spännvidd: 12,0 m
Bredd: 4,0 m

Kommun: Arvidsjaur
Brotyp: plattrambro
Bronr: BD 83
Bro över: Stenträskälven
Vägnr: 45
Belägenhet: vid Stenträsk
X-koordinat: 7285644
Y-koordinat: 1653225
Byggår: 1952
Utförd av: Rit- och Byggnadskontoret, Luleå
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 20,8 m
Spännvidd: 12,0 m
Bredd: 6,4 m

Kommun: Arvidsjaur
Brotyp: balkrambro
Bronr: BD 84
Bro över: Västra Kikkejaures utlopp
Vägnr: 45
Belägenhet: väster om Akkavare station
X-koordinat: 7286288
Y-koordinat: 1653528
Byggår: 1953
Utförd av: Rit- och Byggnadskontoret, Luleå
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 32,5 m
Spännvidd: 23,0 m
Bredd: 6,4 m

Kommun: Arvidsjaur
Brotyp: plattrambro
Bronr: BD 82
Bro över: Svärdälven
Vägnr: 45
Belägenhet: nordväst om Arvidsjaur
X-koordinat: 7283273
Y-koordinat: 1653134
Byggår: 1952
Utförd av: Rit- och Byggnadskontoret, Luleå
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 20,4 m
Spännvidd: 12,0 m
Bredd: 6,4 m

Kommun: Arvidsjaur
Brotyp: plattrambro
Bronr: BD 550
Bro över: s k Söderträskbäcken
Vägnr: 523
Belägenhet: norr om Hedberg
X-koordinat: 7262492
Y-koordinat: 1639851
Byggår: 1941
Utförd av: AB Norrländska Betonggjuteriet
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 8,5 m
Spännvidd: 4,0 m
Bredd: 4,5 m

Kommun: Arvidsjaur
Brotyp: plattrambro
Bronr: BD 551
Bro över: Mausjaure
Vägnr: 523
Belägenhet: vid Mausjaure
X-koordinat: 7266718
Y-koordinat: 1642987
Byggår: 1941
Utförd av: AB Norrländska Betonggjuteriet
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 11,5 m
Spännvidd: 6,0 m
Bredd: 5,2 m

Kommun: Arvidsjaur
Brotyp: plattrambro
Bronr: BD 552
Bro över: s k Södra sundet
Vägnr: 523
Belägenhet: vid Storberg
X-koordinat: 7270334
Y-koordinat: 1645025
Byggår: 1941
Utförd av: AB Norrländska Betonggjuteriet
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 9,0 m
Spännvidd: 4,0 m
Bredd: 4,6 m

Kommun: Arvidsjaur
Brotyp: plattrambro
Bronr: intill BD 552
Bro över: s k Södra sundets bigren
Vägnr: 523
Belägenhet: vid Storberg
X-koordinat: 7270428
Y-koordinat: 1645060
Byggår: 1941
Utförd av: AB Norrländska Betonggjuteriet
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 9,0 m
Spännvidd: ca 3,5 m
Bredd: 4,6 m

Kommun: Arvidsjaur
Brotyp: balkrambro
Bronr: BD 563
Bro över: Abraures utlopp
Vägnr: 629
Belägenhet: öster om Brännudden
X-koordinat: 7322603
Y-koordinat: 1642788
Byggår: 1950
Utförd av: AB Fundament
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 28,0 m
Spännvidd: 17,0 m
Bredd: 4,0 m

Kommun: Boden
Brotyp: balkrambro
Bronr: BD 660
Bro över: Bodån
Vägnr: 588
Belägenhet: vid Bodens garnison i Boden
X-koordinat: 7314006
Y-koordinat: 1768304
Byggår: 1958
Utförd av: Rit- och Byggnadskontoret, Luleå
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 33,0 m
Spännvidd: 21,0 m
Bredd: 12,0 m

Kommun: Boden
Brotyp: bågbro
Bronr: BD 1166
Bro över: Lule älv
Vägnr: 682
Belägenhet: öster om Harads
X-koordinat: 7341802
Y-koordinat: 1731240
Byggår: 1959
Utförd av: Svenska AB Christiani & Nielsen
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: stål
Längd: 223,1 m
Spännvidd: 105,0 m + 105,0 m
Bredd: 7,0 m

Kommun: Boden
Brotyp: kontinuerlig balkbro
Bronr: BD 1411
Bro över: Lule älvs bigren
Vägnr: 682
Belägenhet: Vid Harads
X-koordinat: 7342014
Y-koordinat: 1731756
Byggår: 1958
Utförd av: Svenska AB Christiani & Nielsen och Motala Verkstad
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: stål
Längd: 141,4 m
Spännvidd: 5 x 25,0 m
Bredd: 7,0 m

Kommun: Boden
Brotyp: bågbro
Bronr: BD 673
Bro över: Råneälven
Vägnr: rastplats, intill väg 760
Belägenhet: Lassbyn
X-koordinat: 7342554
Y-koordinat: 1771949
Byggår: 1935
Utförd av: Svenska AB Christiani & Nielsen
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 61,0 m
Spännvidd: 54,0 m
Bredd: 4,5 m

Kommun: Boden
Brotyp: fritt upplagd balkbro
Bronr: BD 674
Bro över: Råne älv
Vägnr: 760
Belägenhet: vid Korpforsen
X-koordinat: 7348160
Y-koordinat: 1768420
Byggår: 1954
Utförd av: Svenska AB Christiani & Nielsen och Bröderna Hedlund
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: stål
Längd: 47,0 m
Spännvidd: 37,0 m
Bredd: 6,0 m

Kommun: Boden
Brotyp: plattrambro
Bronr: -
Bro över: Rödingsträskbäcken
Vägnr: enskild väg 1403
Belägenhet: nordost om Rödingsträsk
X-koordinat: 7333004
Y-koordinat: 1724572
Byggår: 1949
Utförd av: -
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 14,0 m
Spännvidd: 8,0 m
Bredd: 4,0 m

Kommun: Boden
Brotyp: fritt upplagd balkbro
Bronr: BD 664
Bro över: Ljusån
Vägnr: 750.01
Belägenhet: inne i Buddbyn
X-koordinat: 7322105
Y-koordinat: 1768152
Byggår: 1923
Utförd av: Överluleå Vägdistrikt
Underbyggnad: natursten
Överbyggnad: stål
Längd: 23,3 m
Spännvidd: 16,9 m
Bredd: 4,1 m

Kommun: Gällivare
Brotyp: kontinuerlig plattbro
Bronr: BD 119
Bro över: malmbanan
Vägnr: GC-trafik, intill väg 45
Belägenhet: Gällivare
X-koordinat: 7455990
Y-koordinat: 1710850
Byggår: 1940
Utförd av: AB Hallström & Nisses
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 38,6 m
Spännvidd: 8,8 m + 10,5 m + 8,8 m
Bredd: 6,0 m

Kommun: Gällivare
Brotyp: balkrambro
Bronr: BD 120
Bro över: Vassara älv
Vägnr: GC-trafik, intill 45
Belägenhet: i Gällivare
X-koordinat: 7456250
Y-koordinat: 1710920
Byggår: 1940
Utförd av: Byggnads AB Hallström & Nisses
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 50,5
Spännvidd: 20,0 m + 20,0 m
Bredd: 6,0 m

Kommun: Gällivare
Brotyp: balkrambro
Bronr: BD 386
Bro över: Ängesån
Vägnr: 394
Belägenhet: sydost om Ullatti
X-koordinat: 7447733
Y-koordinat: 1762370
Byggår: 1954
Utförd av: Monberg & Thorsen AB
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 56,0 m
Spännvidd: 22,0 m + 22,0 m
Bredd: 6,4 m

Kommun: Gällivare
Brotyp: kontinuerlig balkbro
Bronr: BD 314
Bro över: Råne älv
Vägnr: 813
Belägenhet: vid Mårdsel
X-koordinat: 7367527
Y-koordinat: 1749168
Byggår: 1958
Utförd av: AB Järnmontering, Vägförvaltningen i Norrbottens län
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: stål
Längd: 72,4 m
Spännvidd: 30,0 m + 30,0 m
Bredd: 6,5 m

Kommun: Gällivare
Brotyp: balkrambro
Bronr: BD 315
Bro över: Norr-Lillån
Vägnr: 813
Belägenhet: vid Slättheden
X-koordinat: 7371017
Y-koordinat: 1751359
Byggår: 1954
Utförd av: AB Kasper Höglund
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 29,9 m
Spännvidd: 19,0 m
Bredd: 6,5 m

Kommun: Gällivare
Brotyp: balkrambro
Bronr: BD 905
Bro över: Vettasjoki
Vägnr: 865
Belägenhet: nordost om Markitta
X-koordinat: 7466773
Y-koordinat: 1750590
Byggår: 1952
Utförd av: Svenska Väg AB
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 26,0 m
Spännvidd: 17,0 m
Bredd: 6,5 m

Kommun: Gällivare
Brotyp: valvbro
Bronr: -
Bro över: Sovasjoki
Vägnr: övergiven, intill väg 865
Belägenhet: söder om Vettasjärvi
X-koordinat: 7482786
Y-koordinat: 1751643
Byggår: 1924
Utförd av: -
Underbyggnad: natursten
Överbyggnad: natursten
Längd: -
Spännvidd: -
Bredd: -

Kommun: Gällivare
Brotyp: balkrambro
Bronr: -
Bro över: Vettasjoki
Vägnr: enskild väg 1203
Belägenhet: nordväst om Nilivaara
X-koordinat: 7471331
Y-koordinat: 1748692
Byggår: 1958
Utförd av: -
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 22,0 m
Spännvidd: 14,0 m
Bredd: 4,0 m

Kommun: Haparanda
Brotyp: plattrambro
Bronr: BD 210
Bro över: Karhujoki
Vägnr: 767
Belägenhet: vid Tossa station
X-koordinat: 7349748
Y-koordinat: 1864351
Byggår: 1942
Utförd av: AB Fundament
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 9,8 m
Spännvidd: 4,0 m
Bredd: 6,0 m

Kommun: Haparanda
Brotyp: plattrambro
Bronr: -
Bro över: Keräsjoki
Vägnr: enskild väg 1497
Belägenhet: vid Haapasaari
X-koordinat: 7338088
Y-koordinat: 1863974
Byggår: 1958
Utförd av: -
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 19,0 m
Spännvidd: 13,5 m
Bredd: 4,0 m

Kommun: Jokkmokk
Brotyp: balkrambro
Bronr: BD 5
Bro över: Telebäcken
Vägnr: övergiven, intill väg 45
Belägenhet: söder om Sillre
X-koordinat: 7331909
Y-koordinat: 1687172
Byggår: 1945
Utförd av: AB Bergendahl & Höckert
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 28,2 m
Spännvidd: 20,0 m
Bredd: 5,0 m

Kommun: Jokkmokk
Brotyp: balkrambro
Bronr: BD 89
Bro över: Vitbäcken
Vägnr: rastplats, intill väg 45
Belägenhet: söder om Ottostorp
X-koordinat: 7335688
Y-koordinat: 1693388
Byggår: 1942
Utförd av: AB Vägförbättringar
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 21,0 m
Spännvidd: 15,5 m
Bredd: 4,9 m

Kommun: Jokkmokk
Brotyp: fritt upplagd balkbro
Bronr: -
Bro över: Aimobäcken
Vägnr: enskild väg 176
Belägenhet: öster om Partimjaur
X-koordinat: 7390953
Y-koordinat: 1729990
Byggår: 1940
Utförd av: -
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: stål
Längd: 19,3 m
Spännvidd: 15,0 m
Bredd: 3,5 m

Kommun: Jokkmokk
Brotyp: plattrambro
Bronr: BD 577
Bro över: Telejokk
Vägnr: 638
Belägenhet: nordost om Kuri station
X-koordinat: 7334937
Y-koordinat: 1681891
Byggår: 1951
Utförd av: Vägförvaltningen i Norrbottens län
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 19,0 m
Spännvidd: 12,0 m
Bredd: 4,0 m

Kommun: Jokkmokk
Brotyp: fritt upplagd balkbro
Bronr: BD 795
Bro över: Lagnäsån
Vägnr: 740
Belägenhet: sydväst om Vuollerim
X-koordinat: 7375214
Y-koordinat: 1712251
Byggår: 1920
Utförd av: -
Underbyggnad: natursten
Överbyggnad: stål
Längd: 12,8 m
Spännvidd: 7,9 m
Bredd: 3,7 m

Kommun: Jokkmokk
Brotyp: balkrambro
Bronr: BD 579
Bro över: Nårvejåkkå
Vägnr: 747
Belägenhet: sydost om Nårvejaur
X-koordinat: 7391622
Y-koordinat: 1657385
Byggår: 1949
Utförd av: Ingenjörsfirma S. Hultberg
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 20,4 m
Spännvidd: 12,0 m
Bredd: 3,9 m

Kommun: Jokkmokk
Brotyp: kontinuerlig balkbro
Bronr: BD 1171
Bro över: Blackälven
Vägnr: 805
Belägenhet: vid Tjåmotis
X-koordinat: 7426660
Y-koordinat: 1620736
Byggår: 1955
Utförd av: AB Newator
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: stål
Längd: 98,0 m
Spännvidd: 26,0 m + 33,0 m + 26,0 m
Bredd: 4,0 m

Kommun: Jokkmokk
Brotyp: valvbro
Bronr: BD 1247
Bro över: Tjatitj-jåkka
Vägnr: 805
Belägenhet: vid Storrödjningen
X-koordinat: 7422692
Y-koordinat: 1601855
Byggår: 1958
Utförd av: Vägförvaltningen i Norrbottens län
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: prefabricerad armerad betong
Längd: 11,3 m
Spännvidd: 5,0 m
Bredd: 6,0 m

Kommun: Jokkmokk
Brotyp: valvbro
Bronr: BD 1248
Bro över: Årrejokk
Vägnr: 805
Belägenhet: vid Årrenjarka
X-koordinat: 7422769
Y-koordinat: 1597219
Byggår: 1958
Utförd av: Vägförvaltningen i Norrbottens län
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: prefabricerad armerad betong
Längd: 11,0 m
Spännvidd: 5,0 m
Bredd: 6,0 m

Kommun: Kalix
Brotyp: kontinuerlig lådbalkbro
Bronr: BD 32
Bro över: Kalix älv
Vägnr: E4
Belägenhet: vid Kalix kyrka
X-koordinat: 7325184
Y-koordinat: 1833776
Byggår: 1957
Utförd av: AB Skånska Cementgjuteriet
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 283,9 m
Spännvidd: 42,3 m + 44,5 m + 91,5 m + 44,5 m + 42,3 m
Bredd: 12,9 m

Kommun: Kalix
Brotyp: bågbro
Bronr: BD 518
Bro över: Kalix älv
Vägnr: 700
Belägenhet: vid Bondersbyn
X-koordinat: 7332658
Y-koordinat: 1822105
Byggår: 1941
Utförd av: Svenska AB Christiani & Nielsen
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 148,5 m
Spännvidd: 30,4 m + 70,5 m + 30,4 m
Bredd: 5,0 m

Kommun: Kalix
Brotyp: balkrambro
Bronr: BD 1192
Bro över: Korpikån
Vägnr: 726
Belägenhet: vid Granån
X-koordinat: 7334180
Y-koordinat: 1844539
Byggår: 1956
Utförd av: AB Skånska Cementgjuteriet
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 30,8 m
Spännvidd: 20,0 m
Bredd: 4,0 m

Kommun: Kalix
Brotyp: plattrambro
Bronr: BD 1097
Bro över: Moån
Vägnr: 911
Belägenhet: vid Bodträsk
X-koordinat: 7347796
Y-koordinat: 1838624
Byggår: 1949
Utförd av: Vägförvaltningen i Norrbottens län
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 18,2 m
Spännvidd: 10,0 m
Bredd: 4,0 m

Kommun: Kiruna
Brotyp: valvbro
Bronr: -
Bro över: Luostojoki
Vägnr: övergiven, intill väg 45
Belägenhet: norr om Idivuoma
X-koordinat: 7597103
Y-koordinat: 1762471
Byggår: 1912
Utförd av: -
Underbyggnad: natursten
Överbyggnad: natursten
Längd: 11,2 m
Spännvidd: 4,0 m
Bredd: 4,3 m

Kommun: Kiruna
Brotyp: fritt upplagd balkbro
Bronr: BD 1532
Bro över: Idijoki
Vägnr: 899
Belägenhet: norr om Närvä
X-koordinat: 7599446
Y-koordinat: 1762033
Byggår: 1945
Utförd av: -
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: stål
Längd: 25,5 m
Spännvidd: 10,0 m + 10,0 m
Bredd: 4,0 m

Kommun: Luleå
Brotyp: balkrambro
Bronr: BD 195
Bro över: Vitån
Vägnr: 356
Belägenhet: vid Avafors station
X-koordinat: 7342515
Y-koordinat: 1793203
Byggår: 1955
Utförd av: Vägförvaltningen i Norrbottens län
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 28,0 m
Spännvidd: 18,0 m
Bredd: 7,4 m

Kommun: Luleå
Brotyp: balkrambro
Bronr: BD 500
Bro över: Alån
Vägnr: 579
Belägenhet: sydost om Alvik
X-koordinat: 7286035
Y-koordinat: 1775441
Byggår: 1949
Utförd av: AB Vägförbättringar
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 27,0 m
Spännvidd: 17,0 m
Bredd: 4,0 m

Kommun: Luleå
Brotyp: plattrambro
Bronr: BD 261
Bro över: Stora Krokvattnets utlopp
Vägnr: 583
Belägenhet: vid Klöverträsk
X-koordinat: 7291615
Y-koordinat: 1757990
Byggår: 1941
Utförd av: AB Fundament
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 9,4 m
Spännvidd: 4,0 m
Bredd: 5,0 m

Kommun: Luleå
Brotyp: fritt upplagd plattbro
Bronr: BD 506
Bro över: Mjöfjärdsbäcken
Vägnr: 600
Belägenhet: nordväst om Mjösundet
X-koordinat: 7317252
Y-koordinat: 1796640
Byggår: 1950
Utförd av: Vägförvaltningen i Norrbottens län
Underbyggnad: natursten
Överbyggnad: betong
Längd: 11,3 m
Spännvidd: 5,4 m
Bredd: 6,0 m

Kommun: Luleå
Brotyp: plattrambro
Bronr: BD 268
Bro över: Åkerbäcken (Kvarnbäcken)
Vägnr: 616
Belägenhet: vid Avan
X-koordinat: 7299462
Y-koordinat: 1775307
Byggår: 1949
Utförd av: AB Vägförbättringar
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 10,0 m
Spännvidd: 6,0 m
Bredd: 6,0 m

Kommun: Pajala
Brotyp: plattrambro
Bronr: -
Bro över: Kihlankijoki
Vägnr: enskild väg 683
Belägenhet: väster om Pissiniemi
X-koordinat: 7518997
Y-koordinat: 1828134
Byggår: 1949
Utförd av: -
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 18,6 m
Spännvidd: 9,0 m
Bredd: 3,5 m

Kommun: Pajala
Brotyp: plattrambro
Bronr: BD 366
Bro över: Ohtanajoki
Vägnr: 857
Belägenhet: vid Ohtanajärvi
X-koordinat: 7442836
Y-koordinat: 1822321
Byggår: 1949
Utförd av: Ingenjörsfirma S. Hultberg
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 10,8 m
Spännvidd: 6,0 m
Bredd: 6,0 m

Kommun: Piteå
Brotyp: plattrambro
Bronr: -
Bro över: Lillpiteälven
Vägnr: enskild väg 261
Belägenhet: vid Klockarträsk
X-koordinat: 7275613
Y-koordinat: 1735206
Byggår: 1959
Utförd av: -
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 20,0 m
Spännvidd: 12,0 m
Bredd: 4,1 m

Kommun: Piteå
Brotyp: balkrambro
Bronr: BD 1210
Bro över: Åby älv
Vägnr: 515
Belägenhet: väster om Björklidsforsen
X-koordinat: 7264830
Y-koordinat: 1712531
Byggår: 1959
Utförd av: AB Bergendahl och Höckert
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 28,5 m
Spännvidd: 20,0 m
Bredd: 4,0 m

Kommun: Piteå
Brotyp: plattrambro
Bronr: BD 1072
Bro över: Gråträskån
Vägnr: 541
Belägenhet: sydöst om Gråträsk
X-koordinat: 7266920
Y-koordinat: 1687451
Byggår: 1947
Utförd av: Rit- och Byggnadskontoret, Luleå
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 12,4 m
Spännvidd: 7,0 m
Bredd: 4,0 m

Kommun: Piteå
Brotyp: plattrambro
Bronr: BD 622
Bro över: Lillpiteälven
Vägnr: 543
Belägenhet: sydväst om Åträsk
X-koordinat: 7268419
Y-koordinat: 1737514
Byggår: 1953
Utförd av: AB Kasper Höglund
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 17,0 m
Spännvidd: 10,0 m
Bredd: 4,0 m

Kommun: Piteå
Brotyp: plattrambro
Bronr: BD 241
Bro över: Rokån
Vägnr: 551
Belägenhet: vid Roknäs
X-koordinat: 7259689
Y-koordinat: 1748438
Byggår: 1938
Utförd av: Svenska AB Christiani & Nielsen
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 31,6 m
Spännvidd: 23,8 m
Bredd: 4,5 m

Kommun: Piteå
Brotyp: plattrambro
Bronr: BD 776
Bro över: Alterälven
Vägnr: 563
Belägenhet: vid Holmträsk
X-koordinat: 7279180
Y-koordinat: 1755021
Byggår: 1956
Utförd av: Piteortens Grävmaskiner
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 22,0 m
Spännvidd: 12,0 m
Bredd: 7,0 m

Kommun: Piteå
Brotyp: balkrambro
Bronr: BD 487
Bro över: Alterälven
Vägnr: 572
Belägenhet: vid Norrfjärden
X-koordinat: 7269372
Y-koordinat: 1763489
Byggår: 1955
Utförd av: Rit- och Byggnadskontoret, Luleå
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 24,0 m
Spännvidd: 15,0 m
Bredd: 7,0 m

Kommun: Piteå
Brotyp: plattrambro
Bronr: BD 981
Bro över: Trundösundet
Vägnr: 576
Belägenhet: vid Trundön
X-koordinat: 7267771
Y-koordinat: 1776022
Byggår: 1953
Utförd av: Svenska AB Christiani & Nielsen
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 19,6 m
Spännvidd: 10,0 m
Bredd: 4,0 m

Kommun: Piteå
Brotyp: balkrambro
Bronr: BD 1104
Bro över: Lillpiteälven
Vägnr: 934
Belägenhet: i Lillpite
X-koordinat: 7262731
Y-koordinat: 1748748
Byggår: 1947
Utförd av: AB Norrbottens Cementgjuteri
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 27,0
Spännvidd: 20,0 m
Bredd: 4,0 m

Kommun: Piteå
Brotyp: fritt upplagd balkbro
Bronr: -
Bro över: Alterälven
Vägnr: enskild väg 1037
Belägenhet: väster om Pålmark
X-koordinat: 7273565
Y-koordinat: 1760606
Byggår: 1957
Utförd av: -
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: stål
Längd: 19,9 m
Spännvidd: 15,0 m
Bredd: 4,0 m

Kommun: Piteå
Brotyp: fritt upplagd balkbro
Bronr: -
Bro över: Lillpiteälven
Vägnr: enskild väg 1097
Belägenhet: vid Åträsk
X-koordinat: 7268535
Y-koordinat: 1737448
Byggår: 1920
Utförd av: -
Underbyggnad: natursten
Överbyggnad: stål
Längd: 24,9 m
Spännvidd: 19,0 m
Bredd: 4,0 m

Kommun: Älvsbyn
Brotyp: balkrambro
Bronr: BD 1086
Bro över: Tvärån
Vägnr: 547
Belägenhet: vid Arvidså
X-koordinat: 7281758
Y-koordinat: 1736664
Byggår: 1952
Utförd av: Vägförvaltningen i Norrbottens län
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 27,4 m
Spännvidd: 20,0 m
Bredd: 4,0 m

Kommun: Älvsbyn
Brotyp: balkrambro
Bronr: BD 756
Bro över: Varjisån
Vägnr: 662
Belägenhet: norr om Storforsen
X-koordinat: 7314406
Y-koordinat: 1710256
Byggår: 1958
Utförd av: AB Skånska Cementgjuteriet
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 38,5 m
Spännvidd: 26,0 m
Bredd: 7,0 m

Kommun: Överkalix
Brotyp: plattrambro
Bronr: BD 1219
Bro över: Kvarnån
Vägnr: 835
Belägenhet: vid Storsandudden
X-koordinat: 7416163
Y-koordinat: 1802787
Byggår: 1959
Utförd av: AB Kasper Höglund
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 16,9 m
Spännvidd: 8,0 m
Bredd: 7,0 m

Kommun: Överkalix
Brotyp: plattrambro
Bronr: BD 1220
Bro över: Björkån
Vägnr: 835
Belägenhet: söder om Storudd
X-koordinat: 7417636
Y-koordinat: 1802414
Byggår: 1959
Utförd av: AB Kasper Höglund
Underbyggnad: betong
Överbyggnad: betong
Längd: 17,0 m
Spännvidd: 8,0 m
Bredd: 7,0 m

Karta över broar i klass 3

Kommun	Belägenhet	Bro över	X-koordinat	Y-koordinat	Vägtyp	Vägnr.
Arjeplog	Mattaure	Ailesjaures utlopp	7357564	1602300	Allmän	629
Arjeplog	S om Tjäkjokk	Kousajaure	7289213	1603874	Allmän	609
Arjeplog	Arjeplog	Lillströmmen	7329210	1594800	Kommunal	1993
Arjeplog	Arjeplog	Verkströmmen	7328850	1593890	Kommunal	1993
Arjeplog	S Vaxholm	Mackaurströmmen	7305666	1601392	Allmän	609
Arjeplog	Jutis	S.k. Lakasundet	7351220	1562828	Allmän	95
Arjeplog	V Thorborg	V Ullakjaurbäcken	7330611	1586522	Allmän	95
Arvidsjaur	Suddesape	Suddesjaures utlopp	7315863	1651189	Allmän	629
Arvidsjaur	NV Åkroken	Vistån	7293946	1694922	Allmän	94
Arvidsjaur	Auktsjaur	Åby älv	7299004	1665423	Allmän	45
Arvidsjaur	S Framnäs	Byske älv	7277936	1661394	Allmän	94
Arvidsjaur	Fjällbonäs	Kelisån, Krubbjokk	7280595	1663906	Allmän	655
Arvidsjaur	Lilla Bäcknäs	Voulgamjaursundet	7285630	1627129	Allmän	922
Boden	NV Gunnarsbyn	N Lillån	7358535	1758881	Allmän	760
Boden	Johannisfors	Alån	7308467	1749105	Allmän	670
Boden	Holmen	Skogsån	7322871	1775269	Allmän	356
Boden	Skogså	Skogsån	7321597	1776651	Allmän	356
Boden	V Nybyn	Lappträskbäcken	7339652	1749485	Allmän	752
Boden	Ljusåå kraftverk	Ljusån	7329724	1736211	Allmän	750
Boden	V Lakaträsk stn	Pulisbäcken	7363281	1737605	Allmän	813
Boden	Vuoddas	Livasälven	7379520	1766848	Allmän	763
Boden	Hednorets station	Hedavans utlopp	7314639	1761917	Allmän	676
Boden	NNO Degerb. hpl	Degerbäcken	7317734	1756105	Allmän	676
Boden	NV Smedsbyn	Kvarnån	7316351	1782458	Allmän	383
Boden	Inbyn	Skogsån	7324721	1775587	Allmän	686
Boden	Boden	Bodån	7315530	1768980	Allmän	5300
Gällivare	NO Gälllivare ka	Lina älv	7459015	1716520	Allmän	45
Gällivare	Pieruvaara	Pierujoki	7448254	1766378	Allmän	394
Gällivare	Mukkavaara	Skrövån	7437530	1746494	Allmän	818
Gällivare	Nattavaara	Råne älv	7415656	1728580	Allmän	818
Gällivare	N Nattavaara by	Nattajoki	7420254	1730006	Allmän	818
Gällivare	Moskajärvi	Kivijärvis utlopp	7484490	1726850	Allmän	E 10
Gällivare	Karravaara	Valtiojoki	7462304	1747965	Allmän	865
Gällivare	Gällivare	Vassara älv	7456360	1710300	Allmän	829
Gällivare	Nattavaara by	Venetjoki	7416606	1729563	Allmän	818
Haparanda	NO Lappträsk stn	Haukijoki	7347898	1849456	Allmän	767
Haparanda	Keräsjänkkä	Keräsjoki	7343658	1861665	Enskild	831
Haparanda	Ö Kärrbäcks stn	Vuomajoki	7349485	1858102	Allmän	767
Haparanda	Linkka	Jokihaara	7345931	1848080	Allmän	398
Haparanda	Ö Nikkala	Biflöde till Keräsjoki	7324847	1870605	Övergiven	Intill E4

	Konstbygg-nadsnr.	Brotyp	Byggår	Funktion idag	Fri spännvidd i m	Spann	Bredd	Överbyggnad
	BD 728	plattram	1949	Vägbro	8,0	1	4	Betong
	BD 537	plattram	1956	Vägbro	8,0	1	7	Betong
	BD 705	plattram	1932	Vägbro	8,75 + 8,50 + 8,75	3	7,0	Betong
	BD 706	balkram	1938	Vägbro	17,2 + 17,2	2	7,0	Betong
	BD 540	plattram	1958	Vägbro	12,0	1	7	Betong
	BD 714	plattram	1953	Vägbro	10,0	1	6,4	Betong
	BD 708	plattram	1952	Vägbro	6,0	1	6,4	Betong
	BD 562	plattram	1950	Vägbro	7,0	1	4	Betong
	BD 1229	balkram	1959	Vägbro	22,0	1	7,1	Betong
	BD 85	plattram	1952	Vägbro	8,0	1	6,4	Betong
	BD 615	balkram	1952	Vägbro	23,0	1	6,6	Betong
	BD 1357	fri uppl balk	1922	Vägbro	9,7	1	4,4	Stål
	BD 1088	plattram	1956	Vägbro	10,0	1	4	Betong
	BD 675	balkram	1955	Vägbro	15,0	1	7	Betong
	BD 180	plattram	1956	Vägbro	10,0	1	7	Betong
	BD 188	plattram	1953	Vägbro	9,3	1	7,4	Betong
	BD 187	plattram	1953	Vägbro	8,5	1	7,4	Betong
	BD 818	plattram	1949	Vägbro	5,0	1	6	Betong
	BD 665	plattram	1957	Vägbro	10,0	1	7	Betong
	BD 312	balkram	1954	Vägbro	18,0	1	6,5	Betong
	BD 1174	balkram	1952	Vägbro	20,0	1	4	Betong
	BD 651	plattram	1952	Vägbro	6,0	1	6,5	Betong
	BD 653	plattram	1950	Vägbro	8,0	1	6	Betong
	BD 306	valv	1957	Vägbro	5,0	1	8	Betong
	BD 1126	plattram	1950	Vägbro	7,0	1	4,6	Betong
	BD 186	balkram	1938	Vägbro	20,0	1	12,4	Betong
	BD 123	balkram	1952	Vägbro	20,0	1	6,4	Betong
	BD 387	plattram	1952	Vägbro	12,0	1	7	Betong
	BD 17	balkram	1950	Vägbro	17,0	1	6	Betong
	BD 840	balkram	1959	Vägbro	20,0+20,0	2	7	Betong
	BD 842	plattram	1955	Vägbro	8,0	1	7	Betong
	BD 130	plattram	1950	Vägbro	10,0	1	9	Betong
	BD 902	balkram	1952	Vägbro	19,0	1	6,5	Betong
	BD 1009	fri uppl balk	1910	Vägbro	20,2	1	5,2	Stål
	BD 841	balkram	1958	Vägbro	18,0	1	7	Betong
	BD 204	plattram	1940	Vägbro	14,0	1	6	Betong
	Uppgift saknas	fri uppl balk	1934	Vägbro	19,0	1	4	Stål
	BD 208	fr uppl platt	1941	Vägbro	10,4	1	6	Betong
	BD 528	valv	1957	Vägbro	5,0	1	9	Betong
	Uppgift saknas	plattram	1939	Övrigt		1		Betong

Kommun	Belägenhet	Bro över	X-koordinat	Y-koordinat	Vägtyp	Vägnr.
Jokkmokk	Purkiforsen	Lilla Lule älv	7397530	1667719	Allmän	990
Jokkmokk	S Nautijaur	Keptejokk	7425439	1651195	Allmän	806
Jokkmokk	N Pakkoselet	Pakkojåkkå	7425039	1673525	Enskild	1392
Jokkmokk	SV Murjeks station	Pulisbäcken	7382709	1722851	Allmän	810
Jokkmokk	S om Stenträsk	Kerkejaures utlopp	7363867	1680471	Allmän	45
Jokkmokk	Lillåfors	Sör-Lillån	7366767	1742660	Allmän	813
Jokkmokk	V Tårrejaur	Appojokks huvudgren	7375315	1672620	Enskild	1363
Jokkmokk	Ö om Majtum by	Majtums utlopp	7370500	1673860	Enskild	772
Jokkmokk	Muddus nationalpark	Rimojåkka	7414666	1686485	Enskild	1207
Kalix	Tjäruträsk	Töre älv	7353591	1801164	Allmän	773
Kalix	Ö Bodträsks stn	Storträskälven	7350273	1838369	Allmän	767
Kalix	Sangis, Norra bron	Sangis älv	7328908	1850548	Allmän	723
Kalix	N Ökvattnet	Ökvattenbäcken	7330020	1818440	Enskild	Uppg. saknas
Kalix	S Grundfors	Töre älv	7344527	1805120	Allmän	356
Kalix	V Moåforsen	Tallån	7355100	1797867	Allmän	773
Kalix	N Västannäs	Grundträskån	7353349	1811546	Allmän	E10
Kalix	Kälvfors	Kälvån	7354371	1812887	Allmän	E 10
Kalix	Bondersbyn	Väg till fd färjställe	7332653	1822090	Allmän	700
Kalix	Björknäs, V Kalix	Flasabäcken	7328151	1830874	Allmän	721
Kalix	Sangis	Sangis älv	7327860	1850570	Övergiven	Intill E4
Kiruna	N Paittasjärvi	Akkarjåkka	7534450	1652900	Allmän	870
Kiruna	SV Vittangi	Sonkajärvis utlopp	7518618	1743702	Allmän	45
Kiruna	NV Paittasjärvi	Luongasjoki	7595422	1788949	Övergiven	Intill 99
Kiruna	N Holmajärvi	Aitijoki	7531360	1664814	Allmän	870
Luleå	Persön	Metsundskanalen	7306998	1793309	Enskild	Uppg. saknas
Luleå	Kråknäset	Kråksundet	7305363	1796899	Allmän	599
Luleå	Örarna	Altersundet	7304524	1794790	Allmän	596
Luleå	Ale	Alån	7291129	1771899	Allmän	582
Luleå	Ö Nickbyn	Altersundet	7306240	1792107	Allmän	598
Luleå	Alvik	Alån	7287374	1774532	Allmän	94
Luleå	Svartöstaden	SSAB:s spår	7289030	1794820	Kommunal	5030
Luleå	NO Råneå	Kvarnbäcken	7323418	1797891	Enskild	Fd E4
Luleå	Ö Vitåfors	Lillån	7332410	1803835	Allmän	694
Luleå	NNO Strycket	Bjuråälven	7335436	1787453	Allmän	762
Luleå	SV Bjurå station	Bjurån	7340226	1787062	Allmän	356
Luleå	N Granberg	Bjurån	7352601	1785665	Allmän	768
Luleå	N Långsund	Vitån	7352772	1789203	Enskild	744
Pajala	V Salmi	Limingjoki	7425514	1804485	Enskild	424
Pajala	V Salmijärvi	Äihämäjoki	7460250	1802013	Allmän	851
Pajala	O Masugnsbyn	Vuostijoki	7497497	1770348	Allmän	395

	Konstbygg-nadsnr.	Brotyp	Byggår	Funktion idag	Fri spännvidd i m	Spann	Bredd	Överbyggnad
	BD 1145	båg	1953	Vägbro	60,0	1	4	Betong
	BD 1008	plattram	1949	Vägbro	12,0	1	4	Betong
	Uppgift saknas	fri uppl balk	1925	Vägbro	Uppgift saknas	2		Stål
	BD 802	plattram	1954	Vägbro	10,0	1	6,5	Betong
	BD 93	plattram	1950	Vägbro	9,0	1	5,9	Betong
	BD 313	plattram	1954	Vägbro	12,0	1	6,5	Betong
	BD 95	balkram	1934	Vägbro	21,0	1	4,5	Betong
	Uppgift saknas	fri uppl balk	1949	Vägbro	7,0	1	4	Stål
	Uppgift saknas	plattram	1959	Vägbro	10,0	1	4	Betong
	BD 685	plattram	1954	Vägbro	11,0	1	4	Betong
	BD 202	plattram	1954	Vägbro	7,0	1	6,5	Betong
	BD 1142	kont balk	1951	Vägbro	14,3+14,8+14,2	3	4,5	Stål
	Uppgift saknas	fri uppl balk	Uppg. saknas	Vägbro	Uppgift saknas	1		Stål
	BD 196	plattram	1953	Vägbro	12,0	1	7,4	Betong
	BD 686	plattram	1941	Vägbro	12,0	1	3,5	Betong
	BD 323	plattram	1956	Vägbro	12,0	1	6,9	Betong
	BD 324	plattram	1956	Vägbro	12,0	1	6,9	Betong
	BD 517	plattram	1941	Vägbro	3,5	1	5	Betong
	BD 339	valv	1957	Vägbro	5,0	1	9	Betong
	BD 25	balkram	1936	GC bro	21,9+21,2+21,9	3	6,0	Betong
	BD 1225	valv	1957	Vägbro	5,0	1	4	Betong
	BD 139	valv	1956	Vägbro	5,0	1	8	Betong
	Uppgift saknas	fri uppl balk	Uppg. saknas	Övrigt	Uppgift saknas	1		Stål
	BD 1224	valv	1957	Vägbro	5,0	1	6	Betong
	Uppgift saknas	fri uppl balk	1948	Vägbro	15,0	1	4	Stål
	BD 825	båg	1950	Vägbro	29,0	1	4	Betong
	BD 824	balkram	1948	Vägbro	15,0	1	6	Betong
	BD 783	balkram	1949	Vägbro	12,0	1	6	Betong
	BD 504	balkram	1959	Vägbro	16,0	1	5,1	Betong
	BD 266	balkram	1950	Vägbro	13,0	1	6	Betong
	BD 1191	plattram	1953	Vägbro	13,0	1	8,5	Betong
	BD 55	plattram	1947	Vägbro	4,0	1	9,0	Betong
	BD 512	fri uppl balk	1931	Vägbro	8,3	1	7	Betong
	BD 1172	plattram	1955	Vägbro	7,0	1	4	Betong
	BD 194	plattram	1955	Vägbro	8,0	1	7,4	Betong
	BD 681	uppl balk	1924	Vägbro	8,9	1	4,5	Stål
	Uppgift saknas	fri uppl balk	1948	Vägbro	15,0	1	3,5	Stål
	Uppgift saknas	fri uppl balk	1957	Vägbro	8,0	1	3,5	Stål
	BD 379	plattram	1939	Vägbro	9,0	1	4,5	Betong
	BD 404	plattram	1949	Vägbro	7,0	1	5,9	Betong

Kommun	Belägenhet	Bro över	X-koordinat	Y-koordinat	Vägtyp	Vägnr.
Pajala	S Markusvinsa	Limingjoki	7419001	1812461	Allmän	392
Pajala	Salmi	Salmibäcken	7425757	1811912	Allmän	392
Pajala	Teurajärvi	Finnijoki	7428716	1813342	Allmän	392
Pajala	S Nuoksujärvi	Alajoki	7444887	1811583	Allmän	841
Pajala	O Masugnsbyn	Leppäjoki	7497738	1772118	Allmän	395
Pajala	NV Nuoksujärvi	Nuolijoki	7449104	1808495	Allmän	851
Piteå	Munksund	Spår vid Munksund	7253688	1765523	Allmän	507
Piteå	Jävre	Jävreån	7239764	1766302	Allmän	936
Piteå	NO Koler	Lillpiteälven	7276510	1718941	Allmän	545
Piteå	SO Manjärv	Lillpite älv	7274936	1708814	Allmän	543
Piteå	N Altersbruk	Alterälven	7277237	1758355	Enskild	1018
Piteå	S Rosvik	Rosån	7270700	1773434	Allmän	575
Piteå	Borgfors	Tvärån - Borgforsälven	7277783	1748053	Allmän	555
Piteå	Klubbfors	Åby älv	7244133	1733928	Allmän	513
Piteå	V Långträsk	Gäddträskån	7260235	1700654	Allmän	373
Piteå	Ytterstfors	Lillpiteälven	7266056	1741757	Allmän	934
Piteå	V Klöverträsk	Nörd-Tenträskets utlopp	7293494	1754235	Enskild	Uppg. saknas
Piteå	Ö Sikfors	SJ - Stambanan	7280889	1749959	Allmän	374
Piteå	SV Sikfors	Tvärån	7279370	1747404	Allmän	561
Piteå	Lillforsberget	Åby älv	7255901	1723983	Allmän	373
Älvsbyn	Granträsk	Tvärån	7280734	1738318	Allmän	548
Älvsbyn	SO Övre Tväråsel	Isträskbäcken	7305335	1731811	Allmän	659
Älvsbyn	Fors	Vistån	7295579	1715873	Allmän	648
Älvsbyn	NV Åselet	S.k. Rudtjärnbäcken	7287443	1706972	Allmän	544
Älvsbyn	Övre Grundsel	Vistån	7291583	1702773	Allmän	552
Älvsbyn	Vidsel	Pite älv	7311204	1716186	Allmän	660
Älvsbyn	SV Bergås	Laduträskets utlopp	7301520	1743316	Allmän	670
Älvsbyn	Älvsbyn	Korsträskbäcken	7295856	1738918	Allmän	671
Älvsbyn	Korsträsk	SJ (Stambanan)	7294573	1733235	Allmän	94
Överkalix	NO Marsjärv	Bönälven	7387678	1798810	Allmän	779
Överkalix	V Långviksudden	Bönälven	7389391	1798734	Allmän	E 10
Överkalix	Överkalix	Kalixälven	7376739	1814791	Allmän	796
Överkalix	Klubbmyren	Innerån	7386041	1817288	Allmän	912
Övertorneå	Armasjärvi	Puostijoki	7377251	1845902	Allmän	800
Övertorneå	Övertorneå	SJ	7386990	1850680	Allmän	401
Övertorneå	Svanstein	Kuitasjärvis utlopp	7418571	1855216	Allmän	99
Övertorneå	Juoksengi	Juovijoki	7405882	1853797	Allmän	99
Övertorneå	Armasjärvi	Armasjoki	7377741	1847091	Allmän	800
Övertorneå	Tapani	Kuivajärvis utlopp	7390742	1847843	Allmän	917
Övertorneå	SO Jänkisjärvi	Puostijoki	7401703	1830358	Allmän	854
Övertorneå	NV Aapua	Aapuajoki	7439909	1835801	Allmän	857
Övertorneå	Penttilä	Kukasjoki (Sangis älv)	7355221	1838986	Allmän	784

	Konstbygg-nadsnr.	Brotyp	Byggår	Funktion idag	Fri spännvidd i m	Spann	Bredd	Överbyggnad
	BD 360	plattram	1958	Vägbro	8,0	1	7	Betong
	BD 361	valv	1956	Vägbro	5,0	1	6	Betong
	BD 362	balkram	1958	Vägbro	18,0	1	7	Betong
	BD 893	plattram	1949	Vägbro	6,0	1	4,1	Betong
	BD 403	plattram	1949	Vägbro	4,0	1	5,9	Betong
	BD 378	plattram	1939	Vägbro	6,5	1	4,5	Betong
	BD 1205	plattram	1955	Vägbro	11,4	1	8	Betong
	BD 36	balkram	1937	Vägbro	17,0	1	6,4	Betong
	BD 1015	plattram	1951	Vägbro	12,0	1	4	Betong
	BD 618	plattram	1951	Vägbro	6,0	1	4	Betong
	Uppgift saknas	fri uppl balk	1957	Vägbro	13,0	1	4	Stål
	BD 488	balkram	1949	Vägbro	12,0	1	6	Betong
	BD 249	båg	1949	Vägbro	27,0	1	6	Betong
	BD 1167	balkram	1954	Vägbro	20,0	1	4	Betong
	BD 233	plattram	1948	Vägbro	8,0	1	5,9	Betong
	BD 1155	plattram	1951	Vägbro	11,0	1	4	Betong
	Uppgift saknas	plattram	Uppg. saknas	Vägbro	Uppgift saknas	1		Betong
	BD 1208	plattram	1958	Vägbro	6,9+7,9+6,9	3	6,9	Betong
	BD 1207	plattram	1956	Vägbro	7,0	1	4	Betong
	BD 31	balkram	1950	Vägbro	23,0	1	5,9	Betong
	BD 773	plattram	1954	Vägbro	9,0	1	7,1	Betong
	BD 253	plattram	1949	Vägbro	6,0	1	6	Betong
	BD 1183	balkram	1954	Vägbro	20,0	1	4,1	Betong
	BD 626	plattram	1951	Vägbro	6,0	1	4	Betong
	BD 171	balkram	1959	Vägbro	18,0	1	7	Betong
	BD 23	båg	1942	Vägbro	65,0+65,0	2	5	Stål
	BD 178	plattram	1956	Vägbro	12,0	1	7	Betong
	BD 644	plattram	1950	Vägbro	8,0	1	14	Betong
	BD 174	kont platt	1959	Vägbro	10,1+12,5+10,1	3	6,9	Betong
	BD 858	balkram	1950	Vägbro	20,0	1	4	Betong
	BD 1071	fri uppl balk	1955	Vägbro	35,0	1	6,7	Stål
	BD 19	kont balk	1955	Vägbro		6	10	Stål
	BD 1105	balkram	1950	Vägbro	15,0	1	4	Betong
	BD 859	balkram	1961	Vägbro	19,0	1	4	Betong
	BD 1211	plattram	1956	Vägbro	12,0	1	7,0	Betong
	BD 429	balkram	1950	Vägbro	15,0	1	5,9	Betong
	BD 428	balkram	1951	Vägbro	18,0	1	6	Betong
	BD 860	plattram	1959	Vägbro	15,0+15,0	2	4	Betong
	BD 425	plattram	1951	Vägbro	6,0	1	6,5	Betong
	BD 899	balkram	1949	Vägbro	20,0	1	4	Betong
	BD 1152	plattram	1951	Vägbro	8,0	1	4	Betong
	BD 700	balkram	1956	Vägbro	15,0	1	7,1	Betong

Ordförklaringar

Brospann Avståndet mellan landfästen, mellan landfäste och mellanstöd eller mellan två mellanstöd.

Brolängd Konstbyggnadens totala längd, inklusive landfästen.

Brobaneplatta Den del av överbyggnaden som tar upp lasten från trafiken och överför den till huvudbärverket.

Bronummer Samma som Konstbyggnadsnummer. Se nedan.

Bruksmur Murverk som fogats samman med murbruk (jämför med kallmur).

Bärverk Den del av en bros överbyggnad som tar upp lasten från bron och trafiken. Delas i huvudbärverk (balk, båge, platta o s v) och övriga bärverk (sekundärbalk, tvärbalk o s v). Huvudbärverket överför lasten till brons underbyggnad.

Dragband I bågbro en konstruktionsdel som förbinder bågens båda ändar med varandra så att de inte kan glida isär.

Fläns Utstående kant på rör, plåt, maskindel och dylikt, tjänande till fäste för skruvar eller bultar.

Frontmur Den del av landfästet som vetter mot hindret. Frontmuren tar ned last från överbyggnaden till bottenplattan och tar upp jordtryck från vägbanken.

Gardist En kraftig stolpe av sten eller betong.

Hinder Vattendraget, vägen, järnvägen eller annat som bron överbryggar.

Hängstag En konstruktionsdel i bågbro med överliggande bågar. Brobanan hänger i hängstag som kan vara raka eller diagonala (Nielsenstag).

Kallmur Murverk sammanfogat utan bindemedel.

Kantskoning En kantlist av stål som förstärker och skyddar hörn och kanter av en konstruktionsdel. Användes framför allt på insidan av brobaneplattan på broar som uppfördes på grusvägar, för att hindra plogningsskador.

Kohlswabalk Stålbalk med mjuk W-profil som framför allt används som navföljare. Togs fram och till en början valsades vid Kohlswa Jernverk.

Kon Sten utlagd och ordnad i konform vid landfäste. Fungerar som stöd för landfästet och skyddar mot erosion av bottenplattan.

Konstbyggnadsnummer När en bro uppförs får den ett specifikt, länsvist konstbyggnadsnummer av Vägverket. Gäddviksbron i Luleå har till exempel nummer BD 16. Tidigare var konstbyggnadsnumret knutet till broplatsen. En ny bro fick alltså överta det befintliga numret när en tidigare bro revs eller togs ur trafik. Detta innebär att några av länets broar har samma konstbyggnadsnummer.

Landfäste Den del av brons underbyggnad som fungerar som upplag för bärverket och överför lasten från bärverket till grundläggningen. Landfästet utgör också brons anslutning till vägen.

Mellanföljare En horisontell del av ett broräcke mellan toppföljaren och navföljaren.

Mellanstöd Underbyggnad mellan brons landfästen, i broar med fler än ett spann.

Minkammarrör Se sprängkammarrör.

Navföljare	Skyddsbalk på broräcket i höjd med hjulnav.
Pelarnos/Isbrytarnos	Utskjutande, ofta spetsig, del på ett mellanstöd eller pelare med is- eller timmerledande funktion.
Pelare	Stöd mellan brons landfästen, i broar med fler än ett spann.
Pylon	Pelare på vilka bärkablarna på en hängbro är upplagda. Kallas även kabeltorn.
Rörelse	En förskjutningsskada som ofta härleds till rörelser i grundläggningen.
Skift	Skikt, lager.
Spjälgrind	Broräcke som framför allt används i tätorter.
Sprängkammarrör	Ett rör som används för att aptera en sprängladdning i. Fästes oftast vid landfästena.
Toppföljare	Den översta delen av ett räcke, samma som överliggare.
Transversal	Tvärbalk som upptill håller samman balkar, bågar eller fackverk.
U-balk	Stålbalk med U-profil. Användes tidigare framför allt som navföljare, numera som toppföljare.
Vindförband	Horisontell tvärbalk med uppgift att hålla samman balkar, bågar eller fackverk.
Vindavstyvning	Konstruktionsdetalj med syfte att öka stabiliteten på en bro. Vanligt förekommande på stora bågbroar av stål.
Vingmur	Rak eller vinklad mur vid landfästet som hindrar jordfyllningen från att glida ut åt sidorna.
Vot	Övergång mellan brons bärverk (platta eller balk) och landfäste. Kan vara vinklad (ofta på en plattrambro) eller parabelformad (ofta på en balkrambro). Har både en konstruktionsmässig och estetisk funktion.
Överbyggnad	De delar av bron som är belägna ovanför landfästen och mellanstöd.
Överliggare	Den översta delen av ett räcke, samma som toppföljare.

Litteratur och källor

Ahlberg, Sven Olof och Spade, Bengt: De svenska broarna – en kulturskatt, Utredning kring Vägverkets och Banverkets kulturhistoriskt intressanta väg- och järnvägsbroar, 1998. Opublicerad.

Ahlberg, Sven Olof och Spade, Bengt: Våra broar – en kulturskatt, Borlänge 2001.

Alalehto, Tage: Tärendö – historien om en svensk tornedalsby, Kågeröd 2001.

Barck, Åke: Kirunas första sekel, Kiruna 1999.

Bro, Inspektionshandboken, Publ. 1993:34 Vägverket, Jönköping 1999.

Broar i Västerbottens län, En kulturhistorisk inventering, Meddelande 13/1995 Länsstyrelsen i Västerbottens län, Umeå 1995.

Engström, Martin: Historia om Råneå älvdalar 1200-1900 talet, Niemisel 1993.

Fornlämningsregistret, Länsstyrelsen i Norrbottens län.

Hederyd, Olof: Överkalix del 2, Från fiskestrider till avfolkningstider, Luleå 1986.

Hoppe, Gunnar: Vägarna inom Norrbottens län, Uppsala 1945.

Jukkasjärvi från år 1600 till år 2000, Jukkasjärvi 1999.

Kulturhistoriska broinventeringen (C R Kolm), Vägverkets arkiv, Borlänge.

Löfvendahl, Runo, Andersson, Tord, Åberg, Göran och Lundberg, Bengt A: Natursten i byggnader, Svensk byggnadssten & Skadebilder, Stockholm 1994.

Nationalencyklopedien.

Nationell plan för bevarandevärda broar, Vägverket 2003. Opublicerad.

Persson, E Bertil: Broar blir kulturminnen. Publicerad i Karven, tidskrift för Malmbanans Vänner, nr 4/2003.

Persson, E Bertil: Broarna över Råne älv vid Råneå. Publicerad i Karven, tidskrift för Malmbanans Vänner, nr 1/2004.

Persson, E Bertil: Sågforsbron i Åträsk. Publicerad i Karven, tidskrift för Malmbanans Vänner, nr 4/2004.

Selling, Eva: Broar i Kronobergs län, Kulturhistorisk inventering, Länsstyrelsen i Kronobergs län, Växjö 1979.

Skånska broar, Kulturhistoriskt värdefulla broar längs det statliga vägnätet, Vägverket, Kristianstad 1998.

www.fmtrafik.se/broracke.asp

Värdefulla vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län, Rapport nr 1/2001 Länsstyrelsen i Norrbottens län, Umeå 2001.

Wolff, Abel: Vägar och flottleder. Publicerad i Svenska Flottledsförbundets Årsbok nr 17 1943.

Vägverket