

Samrådsunderlag inför ansökan om tillstånd för vattenverksamhet

ÖSTERSUNDS TINGSRÄTT
Rotel 14
INOMÅL: 2019-10-03
MÅLNR: M 3253-25
AKTBIL: 7

Byte av bro över Viskasundet

Bro över Viskasundet i Fredrika, Åsele kommun, Västerbottens län
2022-11-02



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsunderlag inför ansökan om tillstånd för vattenverksamhet – Bro över Viskasundet i Fredrika, Åsele kommun om tillstånd för vattenverksamhet

Skapat av: Norconsult AB

Version: 1.0

Dokumentdatum: 2022-11-02

Diarienummer: TRV 2022/126436

Kontaktperson: Magnus Vennberg

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	5
2	Inledning.....	6
2.1.	Administrativa uppgifter	6
2.2.	Bakgrund och lokalisering	7
2.3.	Sökt verksamhet.....	7
2.4.	Rådighet	8
3	Samråd.....	8
3.1.	Samråds-krets	9
4	Förutsättningar i området	9
4.1.	Befintlig bro.....	9
4.2.	Befintlig vattendom.....	9
4.3.	Kommunala planer	10
4.4.	Riksintressen	10
4.5.	Markanvändning och naturresurser	10
4.5.1.	Befolkning och boendemiljö	10
4.5.2.	Areella näringar	10
4.5.3.	Rekreation och friluftsliv	10
4.6.	Kulturmiljö och landskapsbild	10
4.7.	Naturmiljö	11
4.8.	Ytvatten	12
4.9.	Grundvatten.....	13
4.10.	Skyddade områden	13
4.11.	Brunnar.....	14
4.12.	Byggnadstekniska förutsättningar	15
4.12.1.	Geoteknik	15
4.12.2.	Hydrologi	15
4.12.3.	Ledningar.....	16

5	Miljökvalitetsnormer.....	16
6	Planerad vattenverksamhet.....	16
6.1.	Anläggning av tillfällig bro.....	17
6.2.	Rivning av befintlig bro	20
6.3.	Anläggning av ny permanent bro	20
6.4.	Demontering av tillfällig bro	21
6.5.	Tidplan.....	21
7	Möjliga miljöeffekter.....	21
7.1.	Markanvändning och naturresurser	21
7.2.	Kulturmiljö och landskapsbild	22
7.3.	Naturmiljö	22
7.4.	Ytvatten	22
7.5.	Övrig påverkan	23
7.6.	Sökandens bedömning avseende betydande miljöpåverkan.....	23
8	Skyddsåtgärder för att undvika negativ miljöpåverkan	24
9	Samlad bedömning av åtgärdernas miljöpåverkan.....	24
10	Avgränsning och fortsatt arbete	24
10.1.	Miljökonsekvensbeskrivningens innehåll	25
11	Referenser	27

Bilaga 1: Forsberg, S. & Nadmyr, J. 2022. Naturvärdesinventering inför planerat byte av bro vid Viskasundet i Fredrika, Åsele kommun 2022. Pelagia Nature & Environment AB.

1 Sammanfattning

Befintlig bro över Viskasundet byggdes 1941 och är den enda överfarten mellan Viskasjöns norra och södra sida. Bron är idag klassad som en BK1 bro och uppfyller därmed inte kraven för den framtida bärighetsklassen BK4. Således utgör bron ett hinder för tunga transporter på väg AC591. Därför planerar Trafikverket att byta ut bron till en ny bro i samma läge med oförändrad funktion, men med höjd bärighetskapacitet. Målsättningen med denna åtgärd är att förbättra framkomst av tunga transporter på väg AC591. Entreprenadarbeten beräknas påbörjas under 2023 och delar av åtgärderna som behöver göras utgör så kallad tillståndspliktig vattenverksamhet enligt miljöbalken.

Befintlig bro utgörs av en balkrambro som behöver rivas i sin helhet då den befintliga bron inkräktar på den nya brokonstruktionen. Brobytet omfattar följande moment; anläggning av tillfällig bro, rivning av befintlig bro, anläggning av ny bro samt demontering av tillfällig bro. En tillfällig bro kommer att anläggas direkt väster om den befintliga bron på rester av gamla landfästen. Vidare kommer anläggning av anslutningsvägar till tillfällig bro att utföras både på norra och södra sidan. På norra sidan innebär detta en viss avverkning av träd samt mindre utfyllnad av vägbank. På södra sidan kommer breddning av vägbank ner i vattnet att bli nödvändigt för att möjliggöra anläggning av anslutningsvägen. Utfyllnad för tillfällig väg på sydvästra sidan är den enskilda aktivitet i projektet som bedöms medföra störst påverkan på vattenmiljön i form av direkt fysisk påverkan och grumling. Rivningsmetoden för befintlig bro föreslås att ske genom att delar av bron välts bakåt, inåt land utan någon större påverkan på omgivningen. Om rivningsarbeten utförs vintertid kan möjligtvis delar av rivningsarbetena utföras från isen. Inget material från den gamla bron bedöms kunna återvinnas. Den nya bron kommer utföras med konventionella byggmetoder då ingen hänsyn behöver tas till befintlig brokonstruktion. Vid rivning av befintlig bro kommer arbetsspont, anpassad till den nya brons grundläggning, att ha anlagts runt landfästena. Länshållning av vatten innanför sponten gör att grundläggning för nya landfästen förutsätts kunna utföras i torrhet. Arbetssponten minskar påverkan på vattenmiljön i form av grumling.

Planerade åtgärder bedöms inte ha någon betydande påverkan på omgivande naturmiljö, närliggande grundvattenförekomst eller befintlig landskapsbild. Vissa kulturmiljövärden har identifierats inom aktuellt område och ska utredas. Bron i sig samt äldre landfästen kan ha ett kulturmiljövärde. Planerade åtgärder kommer främst att medföra en förhöjd grumling i och utanför arbetsområdet. Grumlingen bedöms dock inte bli mer omfattande än att dess effekter blir tillfälliga och kortvariga, och därmed bedöms varken Viskasjöns ekologiska- eller kemiska status påverkas. För att minimera grumling föreslås försiktighetsmått och skadeförebyggande åtgärder att vidtas, till exempel tillämpning av arbetsspont under byggtiden. Vidare bedöms entreprenaden ha liten till ingen påverkan på boendemiljö, människors hälsa och säkerhet, areella näringar eller friluftsliv.

2 Inledning

2.1. Administrativa uppgifter

Sökande:

Trafikverket Region Nord

Adress: Box 809, 971 25 Luleå

Telefon: 0771-921 921

Kontaktperson: Magnus Vennberg, magnus.vennberg@trafikverket.se

Organisationsnummer: 202100-6297

Berörda fastigheter:

- Åsele Viska 2:1 (norra och sydöstra sidan)
- Åsele Viska 9:3 (norra sidan)
- Åsele 2:17 (norra sidan)
- Åsele Viska 1:138 (sydvästra sidan, Åsele kommun ägare)

Landområdena vid brons landfästen samt vattenområdet runt bron saknar fastighetsbeteckning och ingår i samfällt vattenområde för Viska bys skifteslag.



Figur 1. Karta över berörda fastigheter.

Prövningsmyndighet:

Mark- och miljödomstolen vid Umeå tingsrätt

2.2. Bakgrund och lokalisering

Trafikverket ska byta ut bro 24-76-1 över Viskasundet i Fredrika, Åsele kommun, Västerbottens län (Figur 2). Projektet avser byte av befintlig bro i befintligt läge med oförändrad funktion men med höjd bärighetskapacitet. I projektet ingår även att anlägga och sedan riva ut en temporär bro över sundet som ska användas under byggtiden. Befintlig bro över Viskasundet är en balkrambro i armerad betong som är byggd 1941. Bron är idag klassad som en BK1 bro och klarar därmed inte den framtida nya bärighetsklassen BK4. Därför är bron ett hinder för tunga transporter på väg AC591 (Trafikverket, 2022). Bytet av bron kommer att medföra arbeten i vatten som utgör så kallad vattenverksamhet enligt 11 kapitlet i miljöbalken.



Figur 2. Översiktskarta där bron läge är markerad med röd cirkel.

2.3. Sökt verksamhet

Trafikverket avser att ansöka om tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken (1998:808) för att riva den befintliga bron över ett sund i Viskasjön i Fredrika, Åsele kommun, anlägga en ny bredare bro i samma läge, bredda befintlig vägbank genom utfyllnad i vattenområde, anlägga en tillfällig bro väster om den befintliga bron för att trafiken ska kunna passera sundet under arbetet med byte av bro samt avveckla den tillfälliga bron.

2.4. Rådighet

Enligt lag (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet 2 kap 1 § ska verksamhetsutövaren, för att få bedriva vattenverksamhet, ha rådighet över vattnet inom det område där verksamheten ska bedrivas. Som väghållare för allmän väg bedöms Trafikverket rådighet över berört vattenområde enligt 2 kapitlet 4 § lag (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet.

3 Samråd

Inför ansökan om tillstånd och upprättandet av den miljökonsekvensbeskrivning som ska ingå i ansökan, genomförs samråd om de åtgärder som ska genomföras. Detta dokument utgör underlag för undersökningssamråd och avser den vattenverksamhet som är kopplad till bytet av bron över Viskasundet. Samrådsunderlaget är utformat så att det av uppgifterna i samrådsunderlaget ska gå att ta ställning till:

- *om verksamheten eller åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, samt*
- *vilken omfattning och detaljeringsgrad miljökonsekvensbeskrivningen behöver ha*

Syftet med samrådet är att beskriva grundläggande förutsättningar, själva vattenverksamheten som kommer att bedrivas i samband med byggskedet samt den miljöpåverkan som åtgärderna bedöms medföra. Samrådet ger möjlighet till de som ingår i samrådskretsen att ge sina synpunkter på vattenverksamheten samt dela med sig av sin kunskap till Trafikverket om det berörda området.



Figur 3. De olika stegen i processen för tillstånd till vattenverksamhet. MKB står för miljökonsekvensbeskrivning och är det dokument där bland annat miljöbedömningen görs.

Samråd utgör en del i miljöbedömningsprocessen och syftar till att samla in information och synpunkter från dem som kan antas bli berörda av den sökta verksamheten. Ett undersökningssamråd syftar till att avgöra om verksamheten kan ha betydande miljöpåverkan och bestämma omfattning och innehåll av miljöbedömningen. Samrådsunderlaget redovisar den planerade vattenverksamhetens lokalisering, omfattning och utformning, samt redogör för de olika intressen och/eller värden som berörs av vattenverksamheten.

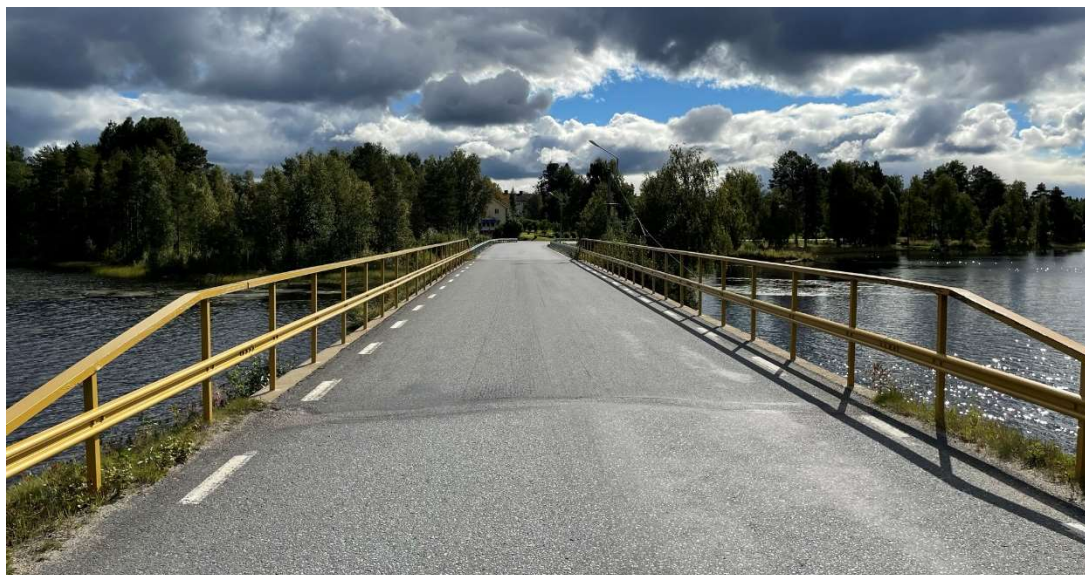
3.1. Samrådskrets

Trafikverket genomför ett undersökningssamråd där samråd ska ske med Länsstyrelsen, tillsynsmyndigheten och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda av verksamheten eller åtgärden. Trafikverket väljer även att samråda med Åsele kommun, Vilhelmina Norra sameby och Fredrika fiskevårdsområde. Inkomna synpunkter utvärderas och sammanställs i en samrådsredogörelse som skickas till Länsstyrelsen för beslut om betydande miljöpåverkan. Samrådsredogörelsen bifogas sedan till ansökan om tillstånd för vattenverksamhet.

4 Förutsättningar i området

4.1. Befintlig bro

Befintlig bro över Viskasundet byggdes 1941 och är den enda överfarten mellan Viskasjöns norra och södra sida (Figur 4). Bron är idag klassad som en BK1 bro och uppfyller därmed inte kraven för den framtida bärighetsklassen BK4. Således utgör bron ett hinder för tunga transporter på väg AC591.



Figur 4. Befintlig bro över Viskasundet. Foto: Norconsult AB.

4.2. Befintlig vattendom

Den befintliga bron har en vattendom från 1940 (Ansökningsmål angående bro över Viskasundet i Viskasjön vid Fredrika kyrkby, Fredrika socken, Västerbottens län, 1940). I domen fick Åsele vägdistrikt tillstånd att uppföra en ny bro, strax uppströms då befintlig bro, i huvudsaklig överensstämmelse med upprättade ritningar. Bron skulle vara anlagd inom tre år och så snart som möjligt efter det att den nya bron var färdig skulle den gamla bron rivas.

4.3. Kommunala planer

För området gäller Åsele kommuns översiktsplan antagen 2014 (Åsele kommun, 2014). Det finns inget i översiktsplanen som står i strid med bytet av bro. Det finns inte heller någon detaljplan som berör området i direkt anslutning till bron.

4.4. Riksintressen

Broområdet eller de närmaste omgivningarna ingår inte i något riksintresse.

4.5. Markanvändning och naturresurser

4.5.1. Befolkning och boendemiljö

Närmaste samlad bebyggelse är Fredrika samhälle, i nära anslutning till bron både på norra och södra sidan. Närmaste hus ligger knappt 100 från brons norra landfäste och drygt 100 m från det södra landfästet.

4.5.2. Areella näringar

Ingen jordbruksmark finns i anslutning till broläget. Det berörda området ligger inom vinter/vårvinterland för samebyn Vilhelmina norra men ligger inte inom riksintresse för renskötsel. Samebyn har inte några markerade flyttleder för renar i det berörda området (Trafikverket, 2022). Trivselland, det vill säga områden dit renarna naturligt söker sig för bete och vila under en längre period (Bergs kommun, 2022), ligger dock på båda sidor av Viskasjön/Viskasundet och bron.

4.5.3. Rekreation och friluftsliv

Fiske förekommer i Viskasjön. Fisket i Viskasjön ingår i Fredrika fiskevårdsområde (Södra Lappland, 2022).

4.6. Kulturmiljö och landskapsbild

Den befintliga bron är byggd 1941 och har en diskret utformning och smälter väl in i landskapet (Figur 5). Brons låga profil gör att den visuella kopplingen till vattnet är tydlig. Inga kulturmiljövärden har identifierats inom aktuellt område för bron (Riksantikvarieämbetet, 2022). Själva bron och landfästen för den gamla bron kan dock ha ett kulturmiljövärde och bedömning av värdet kommer att göras. Ny bro ska utformas med en horisontell ovansida och brons profil ska vara i samma höjd som anslutande väg. Brons utformning ska vara diskret och sitta lågt i landskapet likt befintlig bro.



Figur 5. Den befintliga bron har en diskret utformning och smälter väl in i det omgivande landskapet. Foto: Norconsult AB.

4.7. Naturmiljö

Det finns inga våtmarksområden, nyckelbiotoper (Skogsstyrelsen, 2022) eller Natura 2000-områden som direkt berörs av broområdet (Länsstyrelsen Västerbotten, 2022).

Beträffande hotade eller värdefulla arter finns ett antal rapporter från de tre senaste åren om rödlistade fåglar inom en radie av cirka 300 meter från broområdet (Tabell 1). Två hotade arter, grönfink och storspov, har observerats (Sveriges Lantbruksuniversitet - Artdatabanken, 2022).

Tabell 1. Hotade fågelarter inrapporterade till Artportalen mellan 2020 och 2022 inom en radie av cirka 300 meter från broområdet.

Art	Hotstatus
Grönfink	EN Hotad
Storspov	EN Hotad
Björktrast	NT Nära hotad
Blå kärrhök	NT Nära hotad
Buskskvätta	NT Nära hotad
Duvhök	NT Nära hotad
Fiskmås	NT Nära hotad
Fjällvråk	NT Nära hotad
Gråkråka	NT Nära hotad
Järpe	NT Nära hotad
Kråka	NT Nära hotad
Rödvingetrast	NT Nära hotad

Skrattmås	NT	Nära hotad
Smålom	NT	Nära hotad
Spillkråka	NT	Nära hotad
Svartvit flugsnappare	NT	Nära hotad
Talltita	NT	Nära hotad
Ärtsångare	NT	Nära hotad
Backsvala	VU	Sårbar
Bläsand	VU	Sårbar
Hussvala	VU	Sårbar
Kricka	VU	Sårbar
Stare	VU	Sårbar
Stjärtand	VU	Sårbar
Tallbit	VU	Sårbar
Tofsvipa	VU	Sårbar

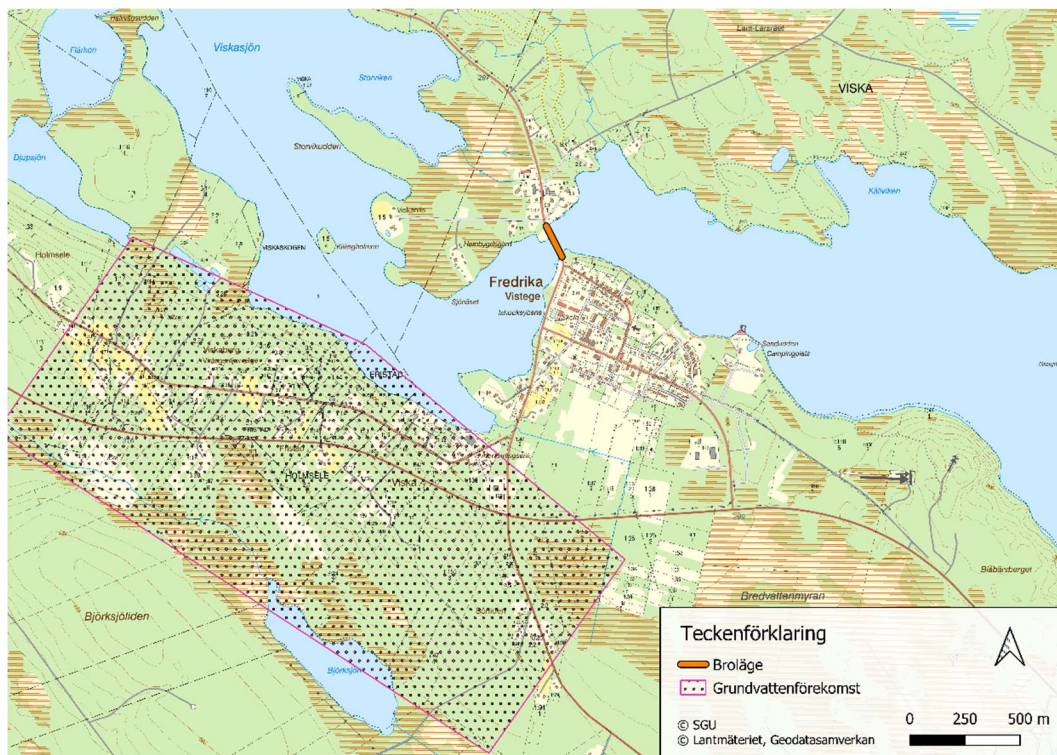
Resultaten från den naturvärdesinventering (Pelagia Nature & Environment AB, 2022) som gjordes i anslutning till bron visade inte på förekomst av några hotade eller ovanliga arter. Det noterades förekomst av 41 arter, varav en fågelart, fem insektsarter, 31 kärlväxter, två mossarter och en art av lav. Ingen av dessa arter är rödlistade eller bedöms vara en naturvårdsart. Ormrot, klassad som signalart i Jordbruksverkets Ängs- och betesmarksinventering hittades, men eftersom den återfanns vid en vägkant anses ha lågt eller inget signalvärde i det här fallet. Beträffande invasiva arter noterades vresros på tre platser längs vägbanken; ett fynd på den sydvästra sidan och två fynd på den sydöstra. Invasiva arter är oönskade eftersom de konkurrerar ut inhemska arter. Platsen på nordvästra sidan om bron, som behöver användas för lansering av den temporära bron och sedan som påfart till den temporära bron bedöms ha visst naturvärde, naturvärdesklass 4, med avseende på stor variation av växter och insekter. För en mer utförlig redovisning av befintliga naturvärden, se Bilaga 1.

4.8. Ytvatten

Naturvärdesinventeringen av vattenmiljöerna visade att dessa var artfattiga och enformiga bestående av stenblock grus och sand, delvis överlagrat med organiskt material (Pelagia Nature & Environment AB, 2022). I vattenområdet förekom sex arter av vattenväxter eller växter knutna till vatten (flaskstarr, gul näckros, notblomster, sjöfräken, styvt braxengräs och vass). Ingen av dessa arter är fridlyst, rödlistad eller betraktad som naturvårdsart. Inga fiskar eller andra djur noterades i vattnet under naturvärdesinventeringen, som dock inte inkluderade undersökning av bottenlevande djur.

4.9. Grundvatten

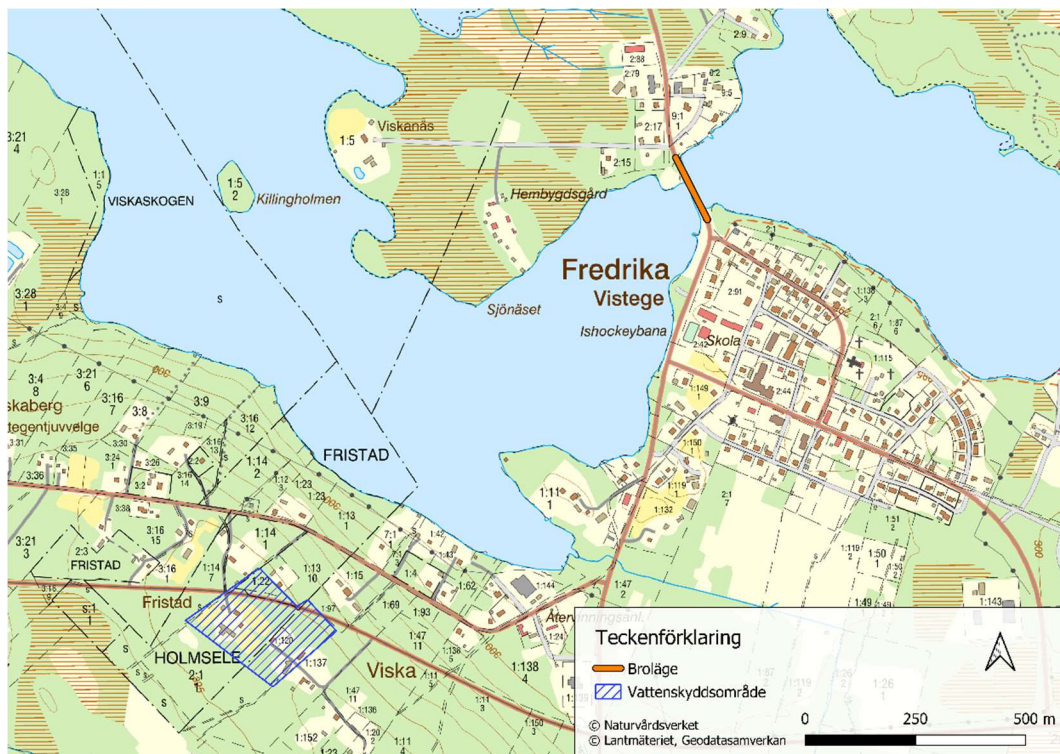
Knappt 900 meter sydväst (Figur 6) om det berörda området ligger grundvattenförekomsten Fredrika (SE710921-664780). Grundvattenförekomsten har både god kvalitativ och kemisk status (Vatteninformationssystem Sverige, 2022a).



Figur 6. Läge för grundvattenförekomsten "Fredrika" i förhållande till broområdet. Vattenförekomsten ligger cirka 900 meter sydväst om broområdet.

4.10. Skyddade områden

Ett mindre vattenskyddsområde ligger cirka 1 300 m sydväst om broområdet (Figur 7). Åsele kommun arbetar med att revidera föreskrifterna för vattenskyddsområdet. De reviderade föreskrifterna är dock ej beslutade.



Figur 7. Vattenskyddsområde cirka 1 300 m sydväst om broområdet.

Normalt strandskydd om 100 meter från strandlinjen bedöms råda på platsen. I övrigt finns inga områden skyddade enligt miljöbalken i anslutning till broområdet.

4.11. Brunnar

Ett antal enskilda energibrunnar finns i närheten av broområdet (Figur 8). Det finns dock inga enskilda brunnar för dricksvatten i närheten av broområdet (Sveriges geologiska undersökning (SGU), 2022).



Figur 8. Energibrunnar (gröna, rosa och lila fyrkanter) i närheten av broområdet.

4.12. Byggnadstekniska förutsättningar

4.12.1. Geoteknik

Enligt Sveriges geologiska undersökning består marken på båda sidor om bron av morän (Sveriges geologiska undersökning (SGU), 2022). Uppbyggnaden av vägbankarna vid brofästena är i dagsläget inte helt kända.

4.12.2. Hydrologi

Viskasjön ingår i Gideälvens huvudavrinningsområde. Medelvattenföringen vid Viskasjöns utlopp är cirka 0,8 m³/s (SMHI, 2022). Tillrinningen till broläget vid Viskasundet bedöms utgöra cirka 63% av den totala tillrinningen till Viskasjön och medelvattenföringen vid broläget beräknas därför vara cirka 0,5 m³/s (Tabell 2).

Tabell 2: Vattenföring vid Viskasjöns utlopp och broläget.

Vattenföring (m ³ /s)		
	Viskasjöns utlopp	Broläget
HQ50	4,6	2,9
MHQ	2,5	1,6
MQ	0,8	0,5
MLQ	0,3	0,2

4.12.3. Ledningar

Ledningsägare som kan komma att påverkas av planerade åtgärder är:

- Åsele kommun
- Skanova

Väster om befintlig bro har Åsele kommun samförlagda fiberkablar med Skanova. Öster om befintlig bro finns VA-ledningar som ägs av Åsele kommun.

5 Miljökvalitetsnormer

Den aktuella bron går över ett knappt 30 meter brett sund i Viskasjön som är en vattenförekomst (SE711109-162391) med god ekologisk och god kemisk status (Vatteninformationssystem Sverige, 2022b). Beträffande kemisk status är kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerade difenyletrar undantagna i bedömning om god status eftersom dessa ämnen inte uppnår god status i någon vattenförekomst i Sverige.

Miljökvalitetsnormerna är god ekologisk status och god kemisk status med undantag för kvicksilver och bromerad difenyleter.

Inga grundvattenförekomster berörs av åtgärderna (se stycke 4.5.7).

6 Planerad vattenverksamhet

Trafikverket ska byta ut bro 24-76-1 över Viskasundet i Fredrika, Åsele kommun, Västerbottens län. Projektet avser utbyte av befintlig bro i befintligt läge med oförändrad funktion men med höjd bärighetskapacitet i projektet ingår även att anlägga och sedan riva ut en temporär bro över sundet som ska användas under byggtiden. Befintlig bro över Viskasundet är en så kallad 3-leds balkrambro i armerad betong som är byggd 1941. Bron är idag klassad som en BK1 bro och klarar inte den framtida nya bärighetsklassen BK4. Därför är bron ett hinder för tunga transporter på väg AC591 (Trafikverket, 2022).

Åtgärderna är koncentrerade till området runt befintlig bro över Viskasundet i Fredrika. Ingen annan lokalisering har utretts. Anläggning av en tillfällig bro bedöms vara nödvändig på grund av alltför stora trafikantkostnader till följd av att en trafikomledning runt sjön är en sträcka på cirka 75 kilometer.

De åtgärder som ska genomföras och som utgör vattenverksamhet är:

- *Anläggning av tillfällig bro inklusive utfyllnad i vattenområde*
- *Rivning av befintlig bro*
- *Anläggning av ny permanent bro*
- *Montering av tillfällig bro*

Den totala ytan inom vattenområdet under högsta högvatten (HHW100) som berörs av planerade åtgärder är cirka 500 – 700 m² vid högsta högvatten (Figur 9). Ytans storlek är beroende på hur nära den befintliga bron den tillfälliga bron kan placeras utifrån säkerhet och arbetsmiljö för entreprenaden med den nya bron. Den åtgärd som utgör den största delen av vattenverksamheten är utfyllnad i vattenområde på sydvästra sidan av befintlig bro för att bygga ut vägbanken för att ordna tillfart till den tillfälliga bron. Övrig vattenverksamhet utgörs av den spontning i vatten vid landfästena som behövs för rivning av befintlig och anläggning av ny bro. Utbredning av HHW100 har uppskattats översiktligt och har gjorts för brons närområde. Uppskattning baseras på högsta synliga vattennivå på brons landfästen. Mer detaljerade uppgifter kommer att tas fram i en kommande hydraulisk utredning.



Figur 9: Ytor inom vattenområde vid högsta högvatten (HHW100) som bedöms beröras av planerad vattenverksamhet.

6.1. Anläggning av tillfällig bro

Tillfällig bro kommer att anläggas direkt väster om den befintliga bron (Figur 10). Rester av gamla landfästen, i form av huggna stenblock, bedöms kunna utnyttjas för grundläggning av den tillfälliga bron då dessa bedöms vara i god kondition.



Figur 10. Planöversikt, föreslaget läge för tillfällig bro med tillfälliga anslutningsvägar. Flygbild: ©Lantmäteriets "Min karta".

På nordvästra sidan är det gamla landfästet fullt synligt och förutsätts, med anpassningar i form av viss breddning samt mindre påbyggnad, kunna användas som landfäste för tillfällig bro (Figur 11).



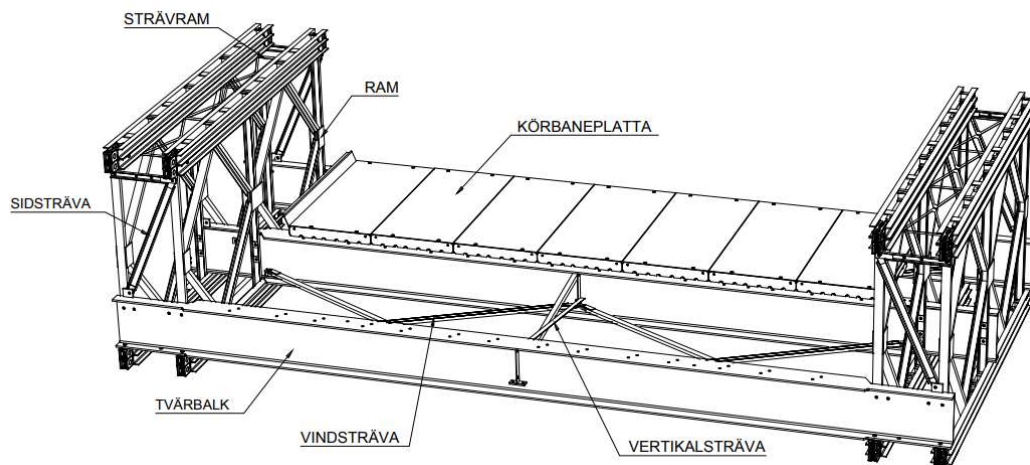
Figur 11. Översiktsbild av västra sidan av befintlig bro där tillfällig bro föreslås anläggas.

Därutöver finns på nordvästra sidan i anslutning till landfästet en öppen markyta som bedöms vara väl lämpad som monterings- och lanseringsyta vid byggande av den tillfälliga bron. Från den allmänna vägen löper en körbar markväg ner till den ytan. Det bedöms att anläggandet av anslutningsvägen till den tillfälliga bron på nordvästra sidan endast erfordrar en viss avverkning av träd samt mindre utfyllnad av vägbanken.

På sydvästra sidan är det gamla landfästet endast synligt till ungefär halva sin bredd. Resterande delar är överfyllda av den befintliga bron och vägbanken. Landfästet förutsätts kunna användas som landfäste för tillfällig bro men här erfordras åtgärder i form av breddning och påbyggnad för att kunna anlägga den tillfälliga bron.

Anläggandet av anslutningsvägen till brofästet för den tillfälliga bron på sydvästra sidan förutsätter en betydande breddning av vägbank genom utfyllnad i vatten på en sträcka av cirka 100 m och till en bredd av uppskattningsvis 5–6 meter. Utfyllnad för tillfällig väg på sydvästra sidan är den enskilda aktivitet i projektet som bedöms medföra störst påverkan på vattenmiljön i form av direkt fysisk påverkan och grumling. Utfyllnad sker med krossmaterial som kommer ligga kvar efter det att entreprenaden är genomförd.

Den tillfälliga bron bedöms bli 30–32 m lång i ett spann, med ett körfält om 3 m bredd i vardera körriktning (Figur 12).



Figur 12. Bild som visar utseendet på en sektion av den tillfälliga bron.

6.2. Rivning av befintlig bro

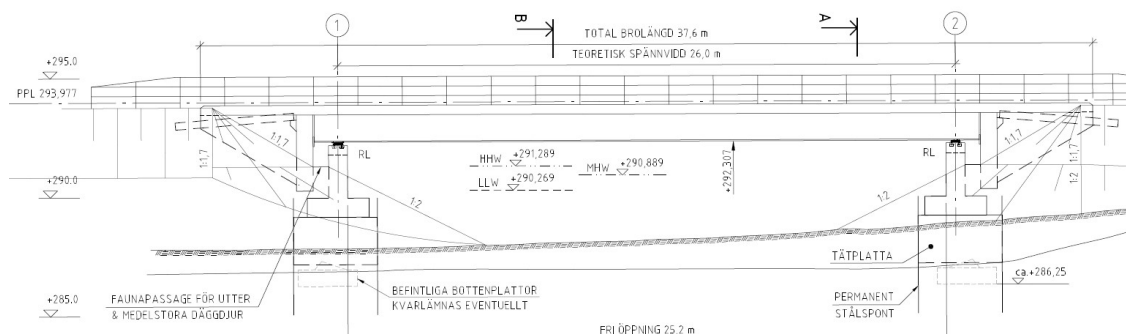
Befintlig bro utgörs av en så kallad balkrambro som behöver rivas i sin helhet då delar av bron inkräktar på den nya brokonstruktionen. Innan rivning påbörjas installeras en spont omkring bottenplattorna på den befintliga bron. Den nya bronns landfästen kommer sedan att byggas innanför spont. Länshållning av vatten innanför sponten kommer att ske. Den befintliga bron bedöms kunna rivas utan större påverkan på omgivningen genom att den sågas av på mitten, välts bakåt så att brohalvorna står rakt upp och därefter monteras ner. Alternativt kan hela eller delar av bron rivas med mer konventionella metoder än föreslagen bakåtvältning, om exempelvis säkerhetsaspekter motiverar detta. Exempelvis kan brodelar närmast spannmitt bilas bort innan bakåtvältning för att undvika alltför hög rivningshöjd för bakåtvälta brodelar. Slutlig metodik väljs efter en sammanvägd bedömning av nytta i kombination med säkerhetsaspekter och samhörande behov av avskärmning och trafikordningar för trafik på tillfällig väg.

6.3. Anläggning av ny permanent bro

Den nya bron kommer utföras med konventionella byggmetoder, då ingen hänsyn behöver tas till befintlig brokonstruktion som har rivits i sin helhet innan byggandet av den nya bron påbörjas. Vid rivning av befintlig bro har arbetsspont anlagts som är anpassad till den nya bronns grundläggning. Länshållning inom arbetsspont innebär att grundläggning för nya landfästen förutsätts kunna utföras i torrhet innanför sponten. Arbetssponten minskar påverkan på vattenmiljön i form av grumling.

Ny bro förutsätts utföras som samverkansbro (Figur 13). Montage och lansering av stålöverbyggnad utförs på iordningställd montage- och lanseringsplan, förslagsvis på södra sidan. Fri brobredd väljs till 7,0 m, att jämföra med 6,0 m för befintlig bro.

Den nya bron kommer att ha en passage för medelstora däggdjur innanför brostöden. Det är i dagsläget inte utrett om passagen kommer att ligga under vattennivån vid högsta högvatten.



Figur 13: Förslag på ny bro, en så kallad samverkansbro.

6.4. Demontering av tillfällig bro

Tillfällig bro demonteras i princip i omvänd ordning jämfört med montering och lansering. Bron lanseras bakåt med samma utrustning som använts vid byggandet och demonteras på den öppna markytan på nordvästra sidan. Befintliga gamla landfästen återställs i den utsträckning som bedöms nödvändigt, med avseende på resultat från kommande utredning av kulturmiljövärden, vattendom och eventuellt andra styrande omständigheter. Utfylld vägbank på sydvästra sidan förutsätts lämnas kvar permanent, förslagsvis med täckning av matjord och insädd.

6.5. Tidplan

Entreprenadarbeten beräknas påbörjas under 2024 och pågå fram till och med 2025.

Samråd sker sen höst/vinter 2022.

I kommande miljökonsekvensbeskrivning beskrivs vidare vilka anpassningar av byggtider som är möjliga och eventuellt nödvändiga med avseende på påverkan på vattenmiljön och på vattenlevande organismer.

7 Möjliga miljöeffekter

7.1. Markanvändning och naturresurser

Den nya bron innebär inte att ny mark tas i anspråk. Naturresurser i form av material för genomförande av åtgärderna kommer att användas. Projektet kommer att påverka klimatet negativt genom utsläpp av koldioxid från entreprenadmaskiner, transporter samt framställande av de material som behövs vid brobytet.

Ingen negativ påverkan bedöms uppstå för areella näringar. Friluftsliv relaterat till vatten kan komma att påverkas negativt genom att det under perioder inte kommer att gå att passera broläget med båt under byggtiden. Inga skyddsåtgärder bedöms dock vara aktuella. Under rivning av befintlig bro samt anläggande av ny bro kommer buller och vibrationer att uppstå vilket tillfälligt kan påverka närboende samt fåglar- och fisk. Arbetena är dock begränsade i tid och påverkan bedöms bli liten och tillfällig. Under byggskedet kommer kemikalier, petroleumprodukter, hydrauloljor inom arbetsområdet att hanteras enligt Trafikverkets generella miljökrav.

7.2. Kulturmiljö och landskapsbild

De kulturmiljövärden som är kopplade till den befintliga bron kommer att försvinna. Den nya bron ska likna den befintliga i stor utsträckning och ingen direkt påverkan på landskapsbilden bedöms därför uppkomma. Den utfyllnad i vattenområdet som görs för den tillfälliga anslutningsvägen och den tillfälliga bron, och som kommer att lämnas kvar permanent, bedöms inte påverka landskapet på något betydande sätt.

7.3. Naturmiljö

Det bedöms inte bli någon påtaglig påverkan på hotade fågelarter eftersom inga hotade arter bedöms häcka i brons direkta närhet och för att icke häckande fågelarter bedöms kunna undvika broområdet tillfälligt under den tid entreprenadarbeten pågår.

I samband med anläggning av anslutningsväg till den norra sidan av tillfällig bro kommer intrång att göras på ett område med naturvärdesklass 4 (visst naturvärde). Eftersom området har en viss positiv betydelse för biologisk mångfald innebär planerade åtgärder en svagt negativ påverkan till följd av fragmentering.

Vidare kommer eventuellt en lokal av den invasiva arten vresros att röjas i samband med utfyllnad av den sydvästra vägbanken. Vid arbete i artens växtplats finns risk att arten får ytterligare spridning via maskiner eller flytt av massor. Vresros finns inte med på EU:s förteckning över invasiva främmande arter och det finns därmed inga lagstadgade skyldigheter beträffande hantering av vresros. Naturvårdsverket har dock listat arten som problematisk och uppmanar till att man hjälper till att begränsa spridningen. Trafikverket avser att hantera eventuella massor med invasiva arter enligt gällande krav och rekommendationer.

7.4. Ytvatten

Under byggskedet kan förhöjd grumling komma att uppstå tillfälligt i Viskasjön. Förutsatt att försiktighetsmått och skadeförebyggande åtgärder vidtas bedöms dock grumlingen till följd av de planerade åtgärderna inte bli mer omfattande än att dess effekter blir tillfälliga och små. Påverkan på lekande fisk bedöms bli marginell då broområdet inte bedöms vara ett lämpligt lekområde.

Mot bakgrund av ovanstående bedöms sammantaget att, förutsatt att försiktighetsmått och skadeförebyggande åtgärder vidtas, de planerade åtgärderna kan genomföras utan att

möjligheterna att även fortsättningsvis följa gällande miljö kvalitetsnormer försvåras eller att enskilda kvalitetsfaktorer status påverkas negativt. Den grumling som kommer att ske till följd av fyllning, spontning och grävning i vatten bedöms vara av så begränsad omfattning och temporär att det inte bedöms ske någon negativ påverkan på vare sig ekologisk eller kemisk status inklusive alla ingående parametrar och kvalitetsfaktorer.

7.5. Övrig påverkan

Ingen påverkan bedöms ske på närliggande grundvattenförekomster eftersom ingen sänkning av grundvatten kommer ske i projektet och på grund av att den närmaste grundvattenförekomsten ligger cirka 900 meter bort från broområdet. Inte heller kommer några entreprenadarbeten att bedrivas i närheten av grundvattenförekomsten.

Ingen påverkan bedöms heller ske på riksintressen eftersom området som påverkas direkt av arbetena är litet och det inte finns några riksintressen i direkt anslutning till broområdet. Ingen påverkan bedöms ske på rennäringsen eftersom broområdet inte ligger inom riksintresse för rennäringsen eller bedöms användas som flyttled eller trivsalland.

Schaktmassor som uppstår på grund av vattenverksamheten bedöms vara av relativt liten mängd och då inga föroreningar förväntas på platsen bedöms inte masshantering eller hantering av förorenade massor innebära någon betydande miljöpåverkan.

Påverkan på rekreation och friluftsliv sker genom att det under en period inte kommer att gå att passera broläget med båt. Avslutningsvis bedöms det inte ske någon påverkan på enskilda energibrunnar eftersom det inte kommer att schaktas i närheten av brunnarna samt inte heller ske någon avsänkning av grundvatten.

7.6. Sökandens bedömning avseende betydande miljöpåverkan

Enligt 10 § i miljöbedömningsförfordningen (2017:966) ska, vid undersökning eller beslut om huruvida en verksamhet eller en åtgärd kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, hänsyn tas till:

1. *verksamhetens eller åtgärdens utmärkande egenskaper,*
2. *verksamhetens eller åtgärdens lokalisering, och*
3. *de möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper*

I det aktuella fallet bedöms inte åtgärderna vara av sådan karaktär, ha sådan lokalisering eller kunna leda till sådana miljöeffekter att de anses kunna medföra en betydande miljöpåverkan. Sökanden bedömer således att åtgärderna inte medför betydande miljöpåverkan.

8 Skyddsåtgärder för att undvika negativ miljöpåverkan

Bullrande arbeten nära bostäder föreslås att koncentreras så långt möjligt till dagtid. De riktvärden för ljudnivåer från byggarbetsplatser som föreslås av Naturvårdsverket föreslås inte överskridas annat än undantagsvis.

Vid genomförande av de planerade åtgärderna föreslår Trafikverket att följande försiktighetsmått och skadeförebyggande åtgärder för att undvika eller begränsa negativ påverkan på natur- och vattenmiljön i anslutning till bron:

- *Att grumlande arbeten utförs innanför spont där så är möjligt.*
- *Att kemikalier hanteras och förvaras så att mark- och/eller vattenområdet inte riskerar att förorenas av spill eller läckage.*
- *Att lagring och tankning av drivmedel får inte ske närmare än 50 m från vattenområdet.*
- *Att saneringsutrustning ska finnas tillgänglig*
- *Att arbetsmaskiner ska drivas med miljöklassade drivmedel och miljövänliga oljor, samt*

Eventuellt behov av ytterligare försiktighetsmått och skadeförebyggande åtgärder för att undvika eller begränsa påverkan på grundvatten, ytvatten och våtmarker under byggskedet för planerade åtgärder kommer att utredas i samband med framtagandet av miljökonsekvensbeskrivningen.

9 Samlad bedömning av åtgärdernas miljöpåverkan

Viss grumling av vattnet i Viskasjön kan ske under byggtiden. Trafikverket avser dock att vidta försiktighetsmått och skyddsåtgärder för att begränsa grumling, så att miljöpåverkan blir av mindre betydelse för vattenområdet. Möjligheterna att följa beslutade miljö kvalitetsnormer för vatten bedöms inte påverkas negativt av åtgärderna. Inte heller bedöms det ske någon betydande påverkan på rödlistade eller hotade arter, på naturvärden på land eller i vatten, på areella näringar eller friluftsliv.

10 Avgränsning och fortsatt arbete

Efter samrådet kommer inkomna synpunkter att sammanställas i en samrådsredogörelse som skickas in till Länsstyrelsen för eventuellt beslut om betydande miljöpåverkan. Därefter färdigställer Trafikverket en ansökan om vattenverksamhet och lämnar denna till mark- och miljödomstolen vid Umeå tingsrätt för prövning. I ansökan kommer ingå en teknisk beskrivning av åtgärderna, en samrådsredogörelse och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Om mark- och miljödomstolen ger tillstånd kan domstolen ställa villkor för genomförandet av åtgärderna, till exempel villkor som minska miljöpåverkan. När domen

vunnit laga kraft och tillstånd för vattenverksamheten har givits kan sedan åtgärderna utföras.

10.1. Miljökonsekvensbeskrivningens innehåll

Till ansökan kommer en miljökonsekvensbeskrivning att biläggas i enlighet med bestämmelserna i 6 kap. miljöbalken. Den avser främst beskriva och bedöma konsekvenserna för de miljöaspekter som riskerar påverkas väsentligt. Geografiskt begränsar sig miljökonsekvensbeskrivningen till det område som tas i anspråk för rivning av befintlig bro, anläggande av ny bro, anläggande av bredare vägbank och tillfällig bro samt ett bedömt influensområde för grumling och buller.

Preliminärt bedöms miljökonsekvensbeskrivningen innehålla följande:

- **Icke teknisk Sammanfattning**

- **Inledning**

- Bakgrund
 - Tidigare utredningar
 - Genomförda samråd
 - Kommunala planer

- **Ändamål och projektmål**

- **Avgränsning**

- **Områdesbeskrivning**

- Uppgifter om rådande miljöförhållanden på platsen innan åtgärderna genomförs och hur förhållandena förväntas utveckla sig om åtgärderna inte genomförs.

- **Verksamhetsbeskrivning**

- Rivning av befintlig bro, ny bro, tillfällig förbifart, faunapassage. Uppgifter om åtgärdernas lokalisering, utformning, omfattning och andra egenskaper som kan ha betydelse för miljöbedömningen.

- **Nollalternativ/utredda alternativ**

- Uppgifter om utredda alternativ. I detta fall har ingen alternativ lokalisering utretts.

- **Bedömningsgrunder**

- **Miljökonsekvenser**

- Varje kapitel innehåller beskrivning av förutsättningar, skadeförebyggande åtgärder och avslutas med konsekvensbedömning av de väsentliga miljöeffekter som åtgärderna kan antas medföra. Konsekvenser bedöms för följande områden:

- Ytvatten
 - Naturmiljö
 - Markanvändning och naturresurser
 - Befolkning och boendemiljö
 - Rekreation och friluftsliv
 - Miljökvalitetsnormer

- **Kumulativa effekter**

– **Risk och beredskap**

Uppgifter om beredskapen vid allvarliga olyckor, om sådana uppgifter är relevanta med hänsyn till åtgärdernas omfattning.

– **Kontroll och uppföljning**

– **Måluppfyllelse**

Projektmål

Miljömål

– **Samlad bedömning**

– **Projektets fortsättning**

– **Kunskapskrav/hänsynsregler**

Inklusive uppgifter om hur kravet på sakkunskap i 15 § miljöbedömningsförordningen är uppfyllt.

– **Referenser**

11 Referenser

Ansökningsmål angående bro över Viskasundet i Viskasjön vid Fredrika kyrkby, Fredrika socken, Västerbottens län, Ans. D. 77/1940 (Norrbygdens vattendomstol den 8 3 1940).

Åsele kommun. (2014). *Åsele kommun på väg mot 2030 - Översiktplan*.

Bergs kommun. (den 29 08 2022). *Översiktplan Bergs kommun*. Hämtat från Rennäring: https://oversiktsplan.berg.se/dokument//b_areellanaringar_rennaring.htm

Länsstyrelsen Västerbotten. (2022). *Länskarta Västerbotten*. Hämtat från Länskarta Västerbotten: <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=ee4481695191439f930e87799fea8787>

Pelagia Nature & Environment AB. (2022). *Vägbro i Fredrika - Naturvärdesinventering land- och vattenmiljöer (arbetsmaterial)*.

Riksantikvarieämbetet. (2022). *Fornsök*. Hämtat från Fornsök: <https://app.raa.se/open/fornsok/>

Skogsstyrelsen. (den 29 08 2022). *Skogsstyrelsen - Kartor*. Hämtat från Skogsstyrelsen - Kartor: <https://kartor.skogsstyrelsen.se/kartor/>

SMHI. (den 31 05 2022). *Modelldata per område*. Hämtat från SMHI vattenwebb: <https://vattenwebb.smhi.se/modelarea/>

Södra Lappland. (den 05 10 2022). *Fredrika fiskevårdsområde*. Hämtat från Södra Lappland: <https://sodralappland.nu/fiskeomraden/fiskeomraden-asele/fredrika-fiskevardsomrade/>

Sveriges geologiska undersökning (SGU). (den 29 08 2022). *SGU:s kartvisare*. Hämtat från SGU:s kartvisare för jordarter: <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-jordarter-25-100.html?zoom=-619728.4192048388,6194463.619037238,1799476.4192048388,7575426.380962762>

Sveriges Lantbruksuniversitet - Artdatabanken. (den 29 08 2022). *Artportalen*. Hämtat från Artportalen: <https://www.artportalen.se/>

Trafikverket. (2022). *Uppdragsbeskrivning konsultuppdrag - Upprättande av bygghandling för utförandeentreprenad brobyte av bro 24-76-1 i Fredrika*.

Vatteninformationssystem Sverige. (den 29 08 2022a). *Vatteninformationssystem Sverige - Fredrika*. Hämtat från VISS: <https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA93158966>

Vatteninformationssystem Sverige. (den 29 08 2022b). *Vatteninformationssystem Sverige - Viskasjön*. Hämtat från Vatteninformationssystem Sverige - Viskasjön: <https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA68621037>