

Ansökan om tillstånd för vattenverksamhet enligt miljöbalken

Byte av bro över Viskasundet

Fredrika, Åsele kommun, Västerbottens län
2025-09-22



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumentdatum: 2025-09-22

Diarienummer: TRV 2024/57827

Innehåll

1	Sökande	5
1.1.	Ombud	5
1.2.	Faktureringsadress	5
2	Yrkanden	5
3	Förslag till villkor	6
4	Rådighet	6
5	Orientering om projektet	6
6	Sakägare	7
6.1.	Fastigheter	7
6.2.	Övriga sakägare	8
7	Samråd	8
7.1.	Genomförda samråd	8
7.2.	Beslut om betydande miljöpåverkan	8
8	Befintliga anläggningar och tillstånd	8
8.1.	Befintlig bro	8
8.2.	Befintlig vattendom	8
9	Fysiska planer, riksintressen samt områdesskydd	8
9.1.	Översikts- och detaljplan	8
9.2.	Riksintressen och områdesskydd	9
9.3.	Strandskydd	9
10	Teknisk beskrivning av ansökt verksamhet	9
10.1.	Höjd- och koordinatsystem	9
10.2.	Hydrologiska uppgifter	9
10.3.	Geotekniska förhållanden	10
10.4.	Den nya bron	10
10.5.	Åtgärder under byggtiden	10
11	Skyddsåtgärder	12
12	Miljökonsekvenser	13
12.1.	Strandskydd	13
12.2.	Vattenmiljö	13
12.3.	Växt- och djurliv	13
12.4.	Kulturmiljö och landskapsbild	14
12.5.	Bebyggelse och boendemiljö	14
12.6.	Klimat	14
12.7.	Övrigt	14
13	Allmänna intressen och hänsynsregler	15
14	Miljökvalitetsnormer och miljömål	15
14.1.	Miljökvalitetsnormer	15
14.2.	Miljömål	15

15	Övervakning och kontroll.....	16
16	Ersättning för skada och intrång	16
17	Arbets tid.....	16
18	Oförutsedd skada.....	17
19	Verkställighetsförordnande	17
20	Underlag för prövningsavgift	17
21	Aktförvarare	17
22	Sammanträdeslokal	17
23	Kungörelse.....	18
24	Övrigt	18

Bilagor

1. Fullmakt
2. Översiktskarta
3. Detalj och fastighetskarta
4. Samrådsredogörelse
 - a. Sändlista
 - b. Samrådsunderlag
5. Beslut om betydande miljöpåverkan
6. Teknisk beskrivning
 - a. Ritning, befintlig bro
 - b. Ritning, ny bro
 - c. Plankarta
7. Hydrologiska uppgifter: PM Hydrologi
8. Miljökonsekvensbeskrivning
 - a. Tidigare vattendom
 - b. Naturvärdesinventering
 - c. Kulturhistorisk karakterisering

1 Sökande

Trafikverket
781 89 Borlänge
Organisationsnummer: 202100-6297

1.1. Ombud

Miljöspecialist Örjan Osterman, 070-375-64-48, orjan.osterman@trafikverket.se

Fullmakt för ombud bifogas ansökan.

Biträdd av: Miljöspecialist Linda Harju, 073-866 57 80, linda.harju@trafikverket.se

1.2. Faktureringsadress

Fakturerings sker digitalt genom e-faktura till Trafikverket. För möjliga tillvägagångssätt, se vår webbsida: <https://bransch.trafikverket.se/om-oss/kontakt/Fakturor-till-Trafikverket/> Trafikverkets organisationsnummer 202100-6297.

Alla fakturor ska märkas med TRV 2024/57827, EFnr 167432, Sam Koski.

2 Yrkanden

Trafikverket ansöker om tillstånd enligt 11 kap. 9 § miljöbalken för anläggande av tillfällig bro och byte av bro över Viskasundet i Fredrika, väg 591, Åsele kommun.

Trafikverket yrkar att mark- och miljödomstolen medger tillstånd för erforderliga schaktnings-, grävnings-, fyllnings- och pålningsarbeten för

- anläggande och borttagande av tillfällig bro
- utrivning av bro och brostöd
- anläggande av nya brostöd och bro

allt inom samfällt vattenområde för Viskasjön samt inom fastigheten Åsele Viska 1:138 och redovisat arbetsområde i bilaga 6c.

Trafikverket yrkar även att Mark- och miljödomstolen:

- bestämmer tiden inom vilken arbetena ska vara utförda till fem år räknat från det att domen har vunnit laga kraft
- bestämmer tiden inom vilken anspråk med anledning av oförutsedd skada får framställas till fem år från arbetstidens utgång, samt
- att Mark- och miljödomstolen förordnar, enligt 22 kap. 28 § miljöbalken att tillståndet får tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft.

3 Förslag till villkor

Trafikverket föreslår följande villkor för den sökta vattenverksamheten:

- Verksamheten ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Trafikverket har uppgett i ansökan och bifogade handlingar samt i övrigt åtagit sig i målet.
- Arbeten i vatten som kan medföra mer än tillfällig grumling får inte utföras under perioden 1 maj till 15 juni, om inte utförda skyddsåtgärder får avsedd effekt.

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 ha rådighet över berört vattenområde enligt 2 kapitlet 4 § lag (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet.

5 Orientering om projektet

Befintlig bro över Viskasundet byggdes 1941 och är den enda överfarten mellan Viskasjöns norra och södra sida (figur 1). Bron är idag klassad som en BK1 bro och uppfyller därmed inte kraven för bärighetsklass 4 (BK4) och bron utgör därför ett hinder för tunga transporter på väg AC591. Därför planerar Trafikverket att byta ut bron till en ny bredare bro i samma läge men med höjd bärighetskapacitet. Målsättningen med denna åtgärd är att förbättra framkomst av tunga transporter, höja trafikantsäkerheten genom att göra den nya bron bredare och förbättra passagemöjligheterna för små- och medelstora däggdjur under bron. Entreprenadarbeten beräknas påbörjas under 2025 och delar av åtgärderna som behöver göras utgör tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kapitlet miljöbalken.



Figur 1. Översiktsskarta över Fredrika och Viskasjön där broläget är markerat med röd cirkel.

Trafikverket ansöker om tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken (1998:808) för att byta ut bron över Viskasundet. De arbeten som ska utföras är att 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, riva den befintliga bron, anlägga en ny bredare bro i samma läge, samt avveckla den tillfälliga bron. Åtgärder inom vattenområde, inklusive utfyllnad för anläggande av tillfällig bro, kommer att beröra en yta på upp till cirka 2 000 m² under högsta högvatten (HHW100). Planerade åtgärder bedöms inte på något betydande eller permanent sätt skada några naturvärden, naturtyper eller arter varför nyttan med verksamheten bedöms överstiga den olägenhet som uppkommer under byggtiden.

Berörd vattenförekomst är Viskasjön (SE711109-162391). Fastigheter som är direkt berörda är Åsele Viska 1:138 samt samfällt vattenområde i Viskasjön.

Trafikverket har bedömt att planerad vattenverksamhet inte medför betydande miljöpåverkan och Länsstyrelsen i Västerbotten gör samma bedömning i sitt beslut om ej betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken. En miljöbedömning har gjorts och en miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram (Bilaga 8).

6 Sakägare

6.1. Fastigheter

Fastigheter som är direkt berörda av vattenverksamheten är:

- Åsele Viska 1:138 (sydvästra sidan)
- Samfällt vattenområde för Viska bys skifteslag (Landområdena vid brons landfästen samt vattenområdet runt bron saknar fastighetsbeteckning).

Fastigheter som indirekt berörs genom tillfällig väg och/eller etableringsytor, upplagsytor, lanseringsytor och anslutningar till fastigheter (ej vattenverksamhet) är:

- Åsele Viska 9:3 (norra sidan)
- Åsele 2:17 (norra sidan)

Sändlista framgår av bilaga 4a.



Figur 2. Berörda fastigheter.

6.2. Övriga sakägare

Innehavare av särskild rätt är Skanova (ledningsägare) som har ledningar längs bron.

Sändlista framgår av bilaga 4a.

7 Samråd

7.1. Genomförda samråd

Genom utskick av samrådsunderlag har samråd hållits med Länsstyrelsen i Västerbottens län, Åsele kommun, Vilhelmina Norra sameby, Fredrika fiskevårdsområde, berörda fastighetsägare och övriga sakägare. Samrådsunderlaget har även funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida. Samrådstiden var 11 november 2022 till 5 december 2022.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2022/126436.

Inga motstående synpunkter har kommit in under samrådet gällande planerade åtgärder. Trafikverket har beaktat inkomna synpunkter inom ansökan om tillstånd för vattenverksamhet. Inkomna synpunkter har sammanställts i en samrådsredogörelse (Bilaga 4).

7.2. Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen meddelade i beslut den 23 februari 2023 att vattenverksamheten inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan (Bilaga 5).

8 Befintliga anläggningar och tillstånd

8.1. Befintlig bro

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 bärighetsklass 4 (BK4) och bron utgör därför ett hinder för tyngre transporter på väg AC591.

8.2. Befintlig vattendom

Den befintliga bron har en vattendom från 1940, bilaga 8a. I domen fick Åsele vägdistrikt tillstånd att uppföra en ny bro, strax öster om 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.

9 Fysiska planer, riksintressen samt områdesskydd

9.1. Översikts- och detaljplan

För området gäller Åsele kommuns översiktsplan antagen 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. Däremot finns det en äldre byggnadsplan som inkluderar södra delen av broområdet. Bytet av bro strider inte mot byggnadsplanen.

9.2. Riksintressen och områdesskydd

Broområdet eller de närmaste omgivningarna ingår inte i något riksintresse. Ett mindre vattenskyddsområde ligger cirka 1 300 m sydväst om broområdet. I övrigt finns inga områden skyddade enligt miljöbalken i anslutning till broområdet.

9.3. Strandskydd

Viskasjön omfattas av strandskydd. Enligt Trafikverket föreligger följande särskilda skäl som bör beaktas vid domstolens prövning av om de sökta åtgärderna är förenliga med strandskyddets syfte:

- Det berörda området redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.
- Det berörda området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området.
- Ny bro anläggs i samma läge som befintlig bro och bedöms därför inte komma att försämra allmänhetens tillgång till strandområdena och inte heller försämra livsvillkoren för djur och växter.
- Strandpassager under bron för små och medelstora däggdjur kommer att anläggas på vardera sidan av bron vilket bidrar till att förbättra livsvillkoren för djurlivet.

10 Teknisk beskrivning av ansökt verksamhet

10.1. Höjd- och koordinatsystem

Höjdsystemet RH2000 och koordinatsystemet SWEREF 99 20 15 används i projektet.

Koordinater för befintlig bro:

N: 7110095

E: 59790

10.2. Hydrologiska uppgifter

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 1). Nivån för högsta högvatten (HHW100) beräknas vara 291,3 m.

Tabell 1. Vattenföring vid Viskasjöns utlopp och broläget samt vattennivåer vid broläget.

Dimensionerade flöden	Viskasjöns utlopp (m ³ /s)	Broläget (m ³ /s)	Dimensionerade vattennivåer	Broläget RH2000 (m)
HQ100 / HQ50	7/4,6	4,4/2,9	HHW	291,29
MHQ	2,5	1,6	MHW	290,89
MQ	0,8	0,5	MW	290,74
MLQ	0,3	0,2	LLW	290,27

HQ100, HQ50 = flöde som har återkomsttid på 50 respektive 100 år.

MHQ = medelhögflödet

MQ = medelflödet

MLQ = medellågflödet

HHW = högsta högvattenstånd

MHW = medelhögvattenstånd

MW = medelvattenstånd

LLW = lägsta lågvattenstånd

10.3. Geotekniska förhållanden

Marken på båda sidor om bron består av morän. Geotekniska undersökningar har gjorts för ny bro, samt i läget för tillfällig förbifart och tillfällig bro. De geotekniska förhållandena beskrivs närmare i upprättad teknisk beskrivning (Bilaga 6).

10.4. Den nya bron

Bron kommer att utföras som en samverkansbro med ändskärmar och en total brolängd på knappt 38 meter och en teoretisk spännvidd på 26 meter. Fri brobredd kommer att bli 7,0 meter, att jämföra med 6,0 meter för befintlig bro. Underkanten på bron, i form av stålbalk, kommer ligga 1,67 meter ovan nivån för HHW100. Passager för mindre- och medelstora däggdjur kommer att anläggas innanför brostöden.

10.5. Åtgärder under byggtiden

10.5.1. Anläggning av tillfällig förbifart

Tillfällig bro kommer att anläggas direkt väster om den befintliga bron. Rester av gamla landfästen, i form av hugna stenblock, bedöms med anpassning i form och breddning samt mindre påbyggnad kunna utnyttjas för grundläggning av den tillfälliga bron på nordvästra sidan.

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 ytan. Det bedöms att anläggandet av anslutningsvägen till den tillfälliga bron på nordvästra sidan endast erfordrar viss avverkning av träd samt viss 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 inte kunna användas som landfäste för tillfällig bro och här erfordras åtgärder i form av breddning, utfyllnad och påbyggnad för att kunna anlägga den tillfälliga bron och anslutande väg. Breddningen sker genom utfyllnad i vattenområdet väster om befintlig vägbank längs en sträcka om cirka 65 meter och till en bredd från noll till cirka 23 meter. Utfyllnad sker med krossmaterial. Detta gör att den tillfälliga vägen kommer att gå intill den befintliga vägen men på en egen vägbank.

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 med sprängsten kommer att innebära att dy på sjöbotten kommer att pressas undan. En siltgardin kommer att etableras runt utfyllnaden för att minska grumling. Delar av utfyllnaden kommer inte vara möjligt att avlägsna pga den nedpressning av materialet som behöver göras. Det material som blir kvar efter avlägsnandet kommer att täckas med natursten eller annat stenmaterial utan vassa kanter upp till 0,5 m över HHW och ner till släntfot. Detta yttre lager av natursten ämnar täcka de nedpressade massornas vassa kanter

Tillfällig bro bedöms bli cirka 60 meter lång i ett spann, med ett körfält om tre meter, med enkelriktad signalstyrd körriktning.

10.5.2. Rivning av befintlig bro

Befintlig bro utgörs av en så kallad balkrambro som behöver rivas i sin helhet då delar av bron gör intrång på den nya brokonstruktionen. Rivningen börjar med att fyllnadsmassor mot vingmurar och ramben schaktas bort. Sen installeras arbetsspont runt befintliga bottenplattor i sådan utsträckning att bottenplattor för ny bro kan anläggas innanför sponten. Länshållning utförs innanför sponten. Räckesståndare kapas och räcket demonteras, spännkablar relaxeras och demonteras. Underliggande längsgående stålbalk (upptrucksbalk) mellan brobalkar kapas i spannets mitt. Rivning från vattnet (pråm) påbörjas med start på mitten. Rivning av sker genom uppsågning av broplattan till mindre, mer hanterbara delar. Vid rivning av brobaneplattan närmare land kan rivningen successivt övergå till att använda landbaserad mobilkran. Efter rivning av brobaneplatta återstår längsgående huvudbalkar, ramben samt vingmurar. Vid varje skede ska säkerställas att stabiliteten bibehålls givet den kontinuerligt förändrade viktbalansen. Slutligen sker rivning av vingmurar och ramben ner till befintliga bottenplattor som kvarlämnas om de inte påverkar ny brokonstruktion, i annat fall rivs även befintliga bottenplattor.

Val av metod vid rivning av befintlig bro väljs av entreprenör och styrs av ekonomiska, arbetsmiljö- och miljöaspekter. Innan rivningsarbetet påbörjas ska entreprenören i god tid tillhandahålla beställaren en redogörelse om vald metod inklusive arbetsbeskrivning för arbetet. Beställaren ska härvid beredas möjlighet att granska och godta underlaget.

10.5.3. Anläggande av ny permanent bro

För att kunna bibehålla önskvärd fri höjd över vatten även för ny bro kommer vägprofilen att höjas 0,65 m i broläget. Anslutande vägbankar kommer därför att anpassas till nivåhöjningen. Höjningen av vägbanken medför att släntfoten flyttas ut mellan 3-6 meter jämfört med nuvarande släntfot vilket berör cirka 930 m² av det som idag är sjöbotten.

Stålöverbyggnaden lanseras ut till slutligt läge och fungerar som formställning för gjutning av farbanan i betong. Montage och lansering av stålöverbyggnad utförs på en montage- och lanserings-plan, förslagsvis på norra sidan. Efter färdigställt montage återställs området runt bron till så nära ursprungligt utseende som möjligt.

Anläggandet av ny bro bedöms kunna utföras enligt följande arbetsordning: Schakt utförs i erforderlig omfattning innanför spont, utöver schakt som inte redan utförts vid rivning av befintlig bro. Spontlådorna länspumpas kontinuerligt från inträngande vatten för att gjutning ska ske i torrhet. Tätkakor samt brostöd i form av bottenplattor och pelarskivor gjuts. Därefter lanseras brons bärande stålbalkar på plats med hjälp av domkrafter som skjuter balkarna ut över vattnet, från det ena brostödet över till det andra. Lanseringen

utförs med hela eller delar av formställningen för brobaneplattan monterad på stålbalkarna. Ändskärmar och vingar i broändar samt brobaneplattan gjuts. Fyllningsarbeten runt landfästen genomförs. Brokompletteringar såsom länkplattor, broräcken och beläggning utförs. Passager för små och medelstora däggdjur anläggs vid landfästena. Området runt bron återställs till så nära ursprungligt skick som möjligt. Slänter och omgivande områden sås in.

10.5.4. Rivning av tillfällig förbifart

Tillfällig bro demonteras i princip i omvänd ordning jämfört med anläggande/montage. Broöverbyggnad bakåtlanseras med samma utrustning som använts vid lanseringen och demonteras på montageplan på norra sidan.

Det befintliga landfästet på norra sidan återställs i den utsträckning som bedöms nödvändigt, med avseende på kulturmiljö och andra styrande omständigheter. Det befintliga landfästet av gamla huggna stenar på södra sidan blir i färdigskedet i sin helhet överfyllt av slänter och koner för den nya permanenta bron.

Utfyllt vägbank på södra sidan kommer att återställas. Materialet som har pressats ner i sjöbotten kommer att täckas med natursten eller annat stenmaterial utan vassa kanter.

11 Skyddsåtgärder

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

- Byggplatsen ska i möjligaste mån organiseras så att vatten-, mark och vegetation utanför arbetsområdet inte påverkas negativt
- Inga fordon eller känsligt material ska parkeras under nivån för högsta högvatten vid risk för höga flöden
- Åtgärder för att minska grumling vidtas, till exempel kommer arbeten i vatten att utföras innanför spont alternativt i skydd av till exempel siltgardiner
- Grumlande åtgärder får inte utföras under perioden 1/5 – 15/6 om inte skyddsåtgärder får avsedd effekt
- Länshållningsvatten ska släppas ut innanför siltskärm, silas över mark eller renas på annat sätt med motsvarande funktion. Vatten för översilning släpps minst 30 meter från gränsen för högsta högvatten (HHW100)
- Avverkning av träd ska om möjligt inte ske under tider då fåglar häckar, det vill säga perioden från maj till mitten av juni
- Eventuella förorenade massor ska hanteras på ett sådant sätt att föroreningar inte riskerar att spridas
- Massor som tillförs projektet ska ha dokumenterat ursprung, föroreningsgrad mindre än det generella riktvärdet, mindre än ringa risk (MRR) samt vara fria från invasiva arter
- Invasiva arter som eventuellt berörs av åtgärderna ska tas omhand enligt Trafikverkets riktlinjer.
- Arbetsmaskiner ska ha tvättats innan de transporteras till arbetsområdet för att inte eventuella frön eller växtdelar från invasiva arter eller kräftpest ska följa med från annan plats

- Rivningen av bron ska genomföras så att material från bron inte hamnar i vattnet. Om material ändå hamnar i vattnet ska det plockas upp och anledningen till felet åtgärdas innan rivningen fortsätter
- Avfall från rivningen av bron ska omhändertas på ett miljömässigt riktigt sätt
- Lagring och tankning av drivmedel inte får ske närmare än 50 m från gränsen för högsta högvatten
- Saneringsutrustning ska finnas tillgänglig
- Arbetsmaskiner ska drivas och smörjas med miljöklassade drivmedel och oljor
- Arbetsmaskiner ska kontrolleras dagligen för att minimera risken för utsläpp till mark och vatten
- Klimatpåverkan ska beaktas vid val av material inom entreprenaden
- Vid eventuellt påträffande av fornlämningsliknande föremål, formationer eller dylikt ska arbetet avbrytas och beställaren omedelbart underrättas
- Under byggskedet ska kemikalier, petroleumprodukter och hydrauloljor inom arbetsområdet hanteras enligt Trafikverkets generella miljökrav så att mark- och/eller vattenområdet inte riskerar att förorenas

12 Miljökonsekvenser

Nedan sammanfattas bedömda miljökonsekvenser kortfattat. Konsekvenserna beskrivs mer ingående i upprättad miljökonsekvensbeskrivning (Bilaga 8).

12.1. Strandskydd

Den nya bron bedöms inte försämra allmänhetens tillgång till strandområdena eller livsvillkoren för djur- och växtliv. Passager för mindre däggdjur kommer att anläggas på båda sidorna om den nya bron vilket bedöms förbättra livsvillkoren för djurlivet.

12.2. Vattenmiljö

Planerade åtgärder kommer att innebära arbeten i vatten där vissa moment kan medföra grumling. Framför allt kan grumlig uppstå vid utfyllnad i vattenområde för den tillfälliga överfarten, vid anläggning av tillfällig överfart samt vid grundläggning av ny bro.

Genom att grumlande åtgärder sker under en begränsad tid samt att åtgärder som reducerar grumling vidtas så kommer grumling att minimeras.

Förutsatt att försiktighetsmått och skyddsåtgärder vidtas bedöms grumlingen till följd av de planerade åtgärderna inte bli mer omfattande än att dess konsekvenser för växt- och djurliv i Viskasjön blir tillfälliga och små. Konsekvenserna för lekande fisk bedöms bli obetydliga då området i anslutning till bron inte bedöms vara ett lämpligt lekområde.

Sammantaget bedöms de planerade åtgärderna att medföra liten negativ påverkan på vattenmiljön på kort sikt och ingen påverkan på vattenförhållandena på lång sikt. Inte heller bedöms möjligheterna att följa gällande miljökvalitetsnormer påverkas negativt.

12.3. Växt- och djurliv

Det bedöms inte bli några betydande negativa konsekvenser för hotade fågelarter eftersom inga hotade arter bedöms häcka i brons direkta närhet och för att icke häckande fågelarter bedöms kunna undvika broområdet under den tid entreprenaden 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 får planerade åtgärder en liten negativ konsekvens till följd av tillfällig förlust av livsmiljö. Naturmiljön bedöms dock delvis ha återhämtat sig några år efter att arbetena avslutats. Den negativa konsekvensen vägs även delvis upp av den positiva konsekvensen på lång sikt av att en passage för medelstora däggdjur anläggs under bron.

12.4. Kulturmiljö och landskapsbild

Den nya bron ska likna den befintliga i stor utsträckning och ingen direkt påverkan på landskapsbilden bedöms därför uppkomma. De kulturmiljövärden som är kopplade till den befintliga bron kommer dock att försvinna. Huggna stenar som utgör landfästen för en äldre bro kommer att sparas och återställas i möjligaste mån. Inga konsekvenser för kulturmiljövärden bedöms därför uppkomma. Den utfyllnad i vattenområdet som görs för den tillfälliga anslutningsvägen och den tillfälliga bron kommer att tas bort vilket innebär att den inte får en permanent påverkan på landskapsbilden.

12.5. Bebyggelse 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. Påverkan från buller och eventuella andra störningar från bygget bedöms bli små. Breddningen av bron bedöms öka trafikantsäkerheten och därmed leda till små positiva konsekvenser.

12.6. Klimat

Projektets största klimatavtryck antas komma ifrån de växthusgasutsläpp som genereras från entreprenadmaskiner och transporter samt i samband med tillverkning av de material som behövs till brobytet.

Planerade åtgärder förväntas leda till ökad trafik med tunga transporter på väg 591 vilket innebär ökad klimatpåverkan genom ökad åtgång av fossila bränslen. Samtidigt kommer den nya bron att möjliggöra färre antal transporter med tyngre fordon vilket kan minska klimatpåverkan.

Sammantaget bedöms planerade åtgärder att medföra små negativa konsekvenser ur klimatsynpunkt då växthusgasutsläpp genereras i samband med materialproduktion, transporter och anläggningsprocesser kopplade till brobytet. Den förbättrade framkomligheten för tyngre transporter förväntas dock bidra till en minskning av utsläpp jämfört med nollalternativet.

12.7. Övrigt

Inga konsekvenser bedöms uppkomma på grundvatten eftersom ingen avsänkning av grundvatten kommer ske i projektet.

Inga konsekvenser bedöms heller uppkomma för riksintressen eftersom området som påverkas direkt av arbetena är litet och det inte finns några riksintressen i anslutning till broområdet.

Inga konsekvenser bedöms uppkomma för rennäringen eftersom broområdet inte ligger inom riksintresse för rennäringen och inte heller används som flyttled.

Schaktmassor som uppstår på grund av vattenverksamheten bedöms vara av liten mängd och då inga föroreningar förväntas på platsen bedöms inte masshantering medföra någon betydande miljöpåverkan.

Påverkan på rekreation och friluftsliv bedöms uppkomma och konsekvenserna blir att det under en period inte kommer att gå att passera broläget med båt och inte heller vara tillåtet att fiska inom själva arbetsområdet.

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.

13 Allmänna intressen och hänsynsregler

Någon påverkan på allmänna intressen, utöver de som beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen, har inte kunnat identifieras.

Vid tillåtlighetsprövning av en verksamhet föreligger skyldighet att iaktta de allmänna hänsynsreglerna enligt miljöbalkens 2 kapitel. Trafikverket anser att nu aktuell ansökan uppfyller de allmänna hänsynsreglerna, se avsnitt 11.2 i miljökonsekvensbeskrivningen.

14 Miljökvalitetsnormer och miljömål

14.1. Miljökvalitetsnormer

Viskasjön är en vattenförekomst (SE711109-162391) med god ekologisk och god kemisk status. 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 med beslutade miljökvalitetsnormer berörs av åtgärderna.

Sammantaget bedöms att, förutsatt att försiktighetsmått och skadeförebyggande åtgärder vidtas, de planerade åtgärderna kan genomföras utan att möjligheterna att även fortsättningsvis följa gällande miljökvalitetsnormer äventyras eller att enskilda kvalitetsfaktorers status påverkas negativt. Den grumling som kommer att ske till följd av fyllning, spontning och schakt i vatten bedöms vara temporär och av begränsad omfattning och bedöms inte orsaka någon sänkning av vare sig ekologisk eller kemisk status inklusive alla ingående parametrar och kvalitetsfaktorer.

14.2. Miljömål

De miljömål som bedöms beröras av de ansökta åtgärderna är:

- *Levande sjöar och vattendrag*
- *Ett rikt växt- och djurliv*
- *God bebyggd miljö*

Nedan beskrivs hur den ansökta verksamheten och åtgärderna påverkar möjligheterna att uppnå berörda miljömål.

14.2.1. Levande sjöar och vattendrag

Under byggskedet kan viss förhöjd grumling av vatten uppstå utanför arbetsområdet. Dessa effekter bedöms dock bli små och kortvariga och inte innebära att möjligheterna att uppnå

miljömålet motverkas. Under driftskedet bedöms det i praktiken inte ske någon negativ påverkan jämfört med nollalternativet.

14.2.2. Ett rikt växt- och djurliv

Den sökta vattenverksamheten och de planerade åtgärderna kommer leda till att befintliga livsmiljöer i vatten försvinner permanent på grund av utfyllnaden samt att naturmiljön på bron nordvästra sida, där tillfartsväg och brofäste för temporär bro ska anläggas, försvinner temporärt. Vattenmiljöerna kommer inte att kompenseras på annan plats men bedöms inte ha något högre naturvärde varför förlusten av livsmiljön bedöms ha marginell betydelse för växt- och djurlivet i Viskasjön. Naturmiljön i området på nordvästra sidan av bron bedöms ha återhämtat sig några år efter att området har återställts. Sammantaget bedöms de planerade åtgärderna därför ha obetydlig påverkan på möjligheterna att nå miljömålet.

14.2.3. God bebyggd miljö

Den nya bron kommer att medföra positiva konsekvenser för den bebyggda miljön genom att bron breddas och trafikantsäkerheten höjs.

15 Övervakning och kontroll

Trafikverket arbetar systematiskt med miljösäkring i byggprojekt och följer upp att angivna skyddsåtgärder följs. Ett kontrollprogram kommer att upprättas och om tillsynsmyndigheten begär det.

Följande punkter planeras för övervakning och kontroll av anläggnings- och driftskedet:

- Kontroll av eventuell grumling ska ske i samband med arbeten som kan leda till grumling av vatten
- Under anläggningsskedet ska byggplatsuppföljning ske för att säkerställa att byggplatsen organiseras så att inte mark, vatten och/eller djur- och växtliv utanför arbetsområdet påverkas negativt
- Upphandlingskrav på att entreprenör ska upprätta en miljöplan för projektet som bland annat ska beskriva vilka anpassningar, försiktighetsmått och beslut som ska följas.

16 Ersättning för skada och intrång

Trafikverket bedömer att den planerade vattenverksamheten inte kommer att föranleda några ersättningsgilla skador för omgivningen. Skulle sådana skador mot förmodan ändå uppkomma föreslås att reglering sker i den ordning som gäller för oförutsedda skador.

17 Arbetstid

Entreprenadarbeten är planerade att påbörjas under 2026 och beräknas pågå under cirka 16 månader.

Det första året planeras den tillfälliga bron med anslutande vägar att anläggas samt befintlig bro rivas. Det andra året anläggs den nya permanenta bron och den temporära bron

avvecklas. Detaljerad planering av anläggningsarbeten kommer att tas fram i samråd mellan upphandlad entreprenör och Trafikverket.

18 Oförutsedd skada

Trafikverket bedömer att den sökta vattenverksamheten inte kommer ge upphov till några oförutsedda skador som skulle ge rätt till ersättning. Skulle sådana skador mot förmodan ändå uppkomma föreslås att reglering sker i den ordning som gäller för oförutsedda skador.

19 Verkställighetsförordnande

Trafikverket yrkar att mark- och miljödomstolen meddelar verkställighetsförordnande.

För att uppnå syftet med bytet av bro, det vill säga att anlägga en ny bro med högsta bärighetsklass, BK4, är det av stor vikt att arbetena som omfattas av det sökta tillståndet för vattenverksamhet kan påbörjas enligt uppgjord tidsplan. Detta för att undvika förskjutning av tidsplanen och fördyringar i projektet.

Verksamheten bedöms inte föranleda sådana störningar eller sådan påverkan på miljön att det skulle utgöra ett hinder mot att verkställighetsförordnade meddelas. Anläggandet av passager under brom kommer att leda till positiva konsekvenser genom att små och medelstora däggdjur kan passera under bron.

20 Underlag för prövningsavgift

Kostnaden för att utföra de åtgärder som rör den sökta vattenverksamheten och som ligger till grund för beräkning av prövningsavgiften beräknas upp gå till cirka 35 000 000 kr. Grundavgiften uppgår således till 70 000 kronor. Någon tilläggsavgift ska inte utgå (3 kap. 5 § fjärde stycket förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken).

21 Aktförvarare

Som aktförvarare föreslås: Åsele kommun

Adress: Vasagatan 5, 919 85 Åsele

Kontaktperson: Matilda Markusson

Telefon: 0941-14 000

E-post: kommun@asele.se

22 Sammanträdeslokal

Trafikverket anser att den sökta vattenverksamheten är av begränsad omfattning och att ärendet därför bör kunna avgöras utan huvudförhandling enligt 22 kap 16 § miljöbalken. Om domstolen anser annorlunda kommer Trafikverket att tillhandahålla en sammanträdeslokal.

23 Kungörelse

Trafikverket föreslår att kungörelse införs i de lokala tidningarna för Västerbotten, Folkbladet och Västerbottenskuriren.

24 Övrigt

Ansökan översänds i 5 exemplar varav 1 original. Ansökningshandlingarna bifogas även digitalt med 1 USB-minne och har även sänts över via mail.

Örjan Osterman
Miljöspecialist



Trafikverket, 781 89 Borlänge

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se

Originalhandlingen är elektroniskt underskriven.