

Samrådsunderlag inför ansökan om tillstånd för vattenverksamhet

Byte av bro över Vojmån 24-150-1 Strömåker

Vilhelmina kommun, Västerbottens län
2023-03-06



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsunderlag inför ansökan om tillstånd för vattenverksamhet – Byte av bro över Vojmån: 24-150-1 Strömåker - Vilhelmina kommun, Västerbottens län

Skapat av: Norconsult AB

Version: 1.0

Dokumentdatum: 2023-03-06

Diarienummer: TRV 2022/106660

Kontaktperson: Jens Engberg (projektledare)

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	5
2	Inledning.....	6
2.1.	Administrativa uppgifter	6
2.2.	Bakgrund och lokalisering	7
2.3.	Sökt verksamhet.....	8
2.4.	Rådighet	8
3	Samråd.....	8
3.1.	Samrådsrets	9
4	Förutsättningar i området	10
4.1.	Befintlig bro.....	10
4.2.	Befintligt tillstånd	10
4.3.	Kommunala planer	11
4.4.	Riksintressen	11
4.5.	Markanvändning och naturresurser	11
4.5.1.	Befolkning och boendemiljö	11
4.5.2.	Areella näringar	12
4.5.3.	Rekreation och friluftsliv	12
4.6.	Kulturmiljö och landskapsbild	12
4.7.	Naturmiljö	12
4.8.	Ytvatten	13
4.9.	Grundvatten.....	14
4.10.	Skyddade områden	14
4.11.	Brunnar	14
4.12.	Byggnadstekniska förutsättningar	14
4.12.1.	Geoteknik	14
4.12.2.	Hydrologi	14
4.12.3.	Ledningar	15
5	Miljö kvalitetsnormer.....	15
6	Planerad vattenverksamhet.....	15
6.1.	Anläggning av tillfällig bro.....	16
6.2.	Rivning av befintlig bro	17

6.3.	Anläggning av ny permanent bro	17
6.4.	Demontering av tillfällig bro	18
6.5.	Tidplan.....	18
7	Möjliga miljökonsekvenser	18
7.1.	Markanvändning och naturresurser	18
7.2.	Kulturmiljö och landskapsbild	19
7.3.	Naturmiljö	19
7.4.	Ytvatten	19
7.5.	Övrig påverkan	19
8	Skyddsåtgärder för att undvika negativ miljöpåverkan	20
9	Samlad bedömning av åtgärdernas miljöpåverkan.....	21
10	Avgränsning och fortsatt arbete	21
10.1.	Miljökonsekvensbeskrivningens innehåll	21
11	Referenser	24

1 Sammanfattning

Befintlig bro över Vojmån vid Strömåker byggdes 1962. Bron är idag klassad som en BK1 bro och uppfyller därmed inte kraven för bärighetsklassen BK4. Således utgör bron ett hinder för tunga transporter på väg E45. 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 för tunga transporter. Entreprenadarbeten beräknas påbörjas under 2024 och delar av åtgärderna utgör så kallad tillståndspliktig vattenverksamhet enligt miljöbalken.

Befintlig bro utgörs av en balkrambro som behöver rivas i sin helhet då den inkräktar på den nya brokonstruktionen. Brobytet omfattar följande moment; anläggning av temporär bro inklusive temporära tillfartsvägar, rivning av befintlig bro, anläggning av ny bro samt demontering av tillfällig bro. Den temporära bron kommer att anläggas direkt väster om den befintliga bron. Vidare kommer anläggning av anslutningsvägar till tillfällig bro att utföras både på norra och södra sidan av ån. Avverkning av skog samt utfyllnad för uppbyggnad av vägbank för tillfällig väg kommer behöva göras. Utfyllnaden för tillfällig väg inom områden under högsta högvatten är den enskilda aktivitet i projektet som bedöms medföra störst påverkan på vattenmiljön i form av direkt fysisk påverkan och eventuell grumling. Rivningen av befintlig bro föreslås göras från i pråm på vattnet. 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 bron 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 Vojmån, berörd grundvattenförekomst eller befintlig landskapsbild. Det bedöms bli en liten negativ påverkan på naturmiljön till följd av den avverkning av skog och utfyllnad i naturmiljö som behöver göras för att anlägga den tillfälliga förbifarten. Planerade åtgärder kommer eventuellt att medföra en förhöjd grumling i Vojmån utanför arbetsområdet. Grumlingen bedöms dock inte bli mer omfattande än att dess effekter blir tillfälliga och kortvariga, och därmed bedöms varken Vojmåns ekologiska- eller kemiska status påverkas negativt. 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 negativ 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: Jens Engberg, jens.engberg@trafikverket.se

Organisationsnummer: 202100-6297

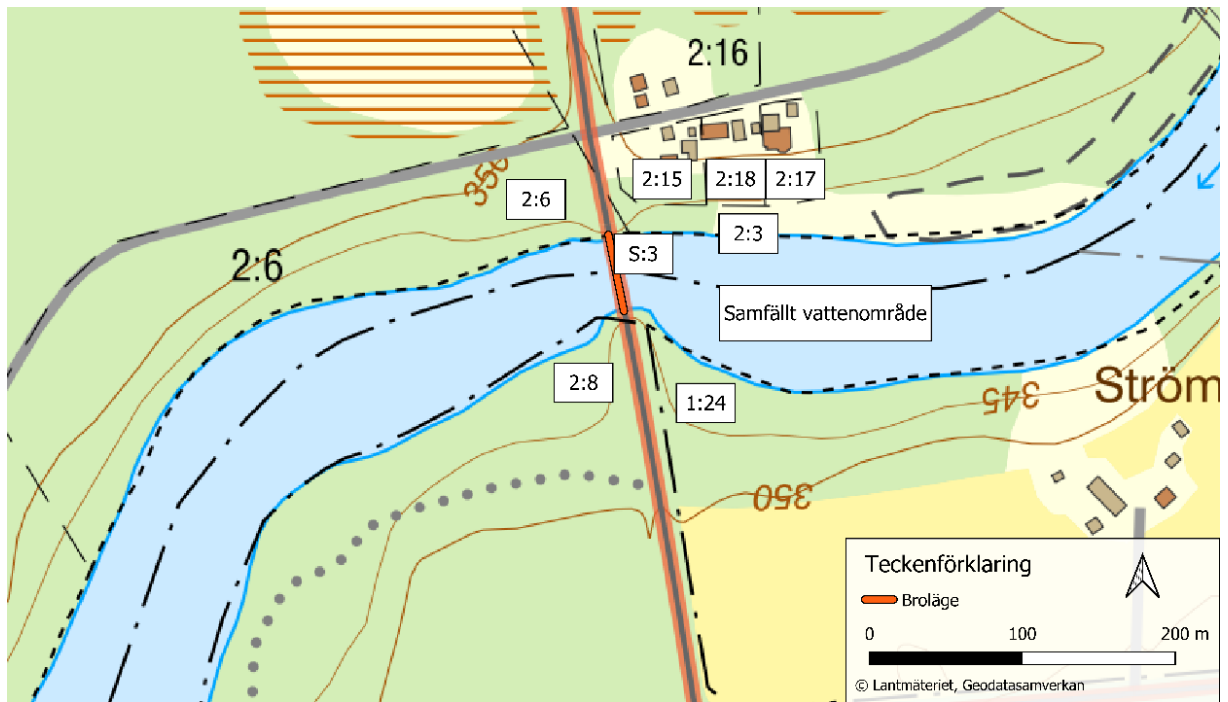
Berörda fastigheter:

- Vilhelmina Vilhelmina S:3
- Vilhelmina Baksjönäs 2:3
- Vilhelmina Baksjönäs 2:6
- Vilhelmina Baksjönäs 2:8
- Vilhelmina Baksjönäs 2:15
- Vilhelmina Baksjönäs 2:17
- Vilhelmina Baksjönäs 2:18
- Vilhelmina Vojmåsen 1:24

Landområdena vid bronns södra sida samt södra halvan av själva åfåran saknar fastighetsbeteckning.

Prövningsmyndighet

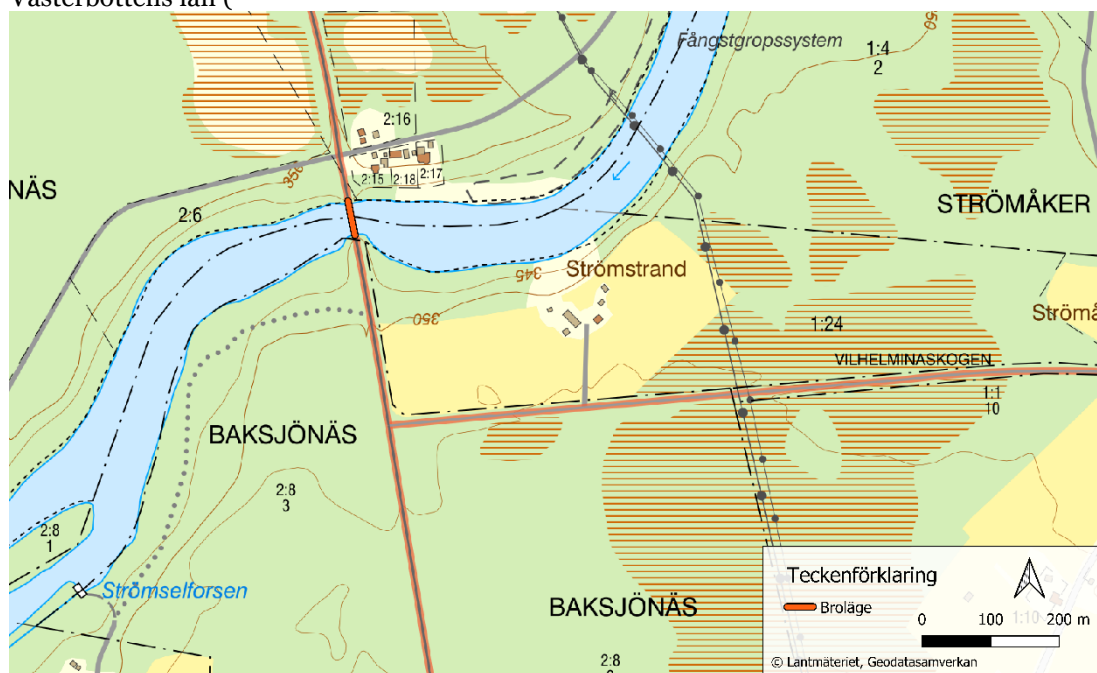
Mark- och miljödomstolen vid Östersunds tingsrätt



Figur 1. Karta över berörda fastigheter.

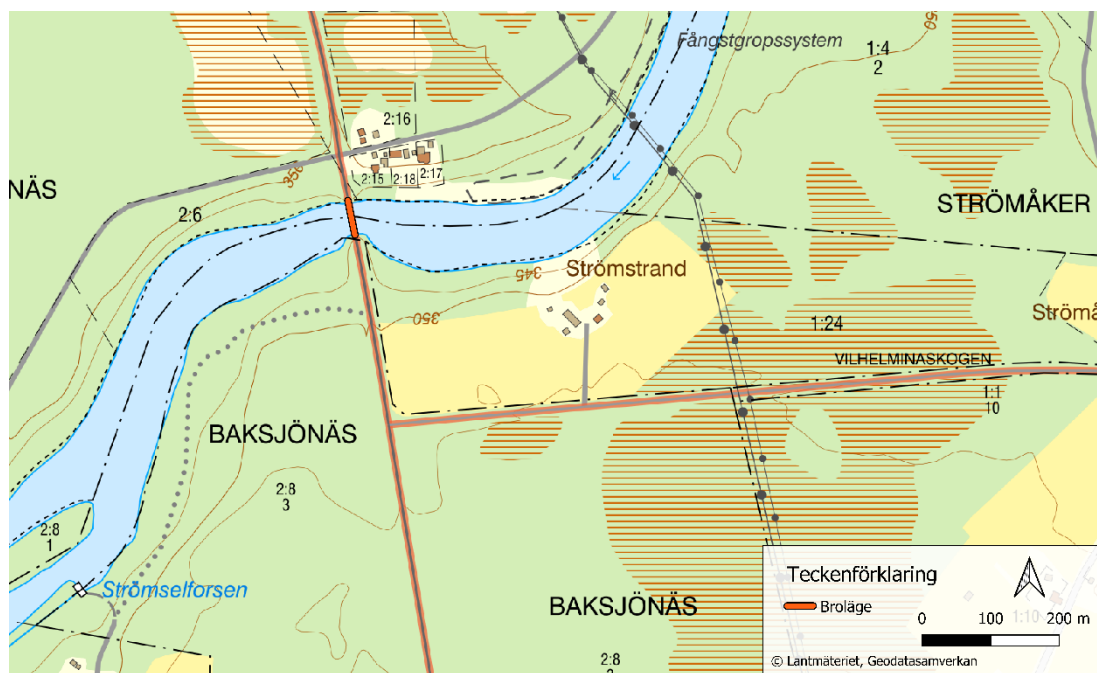
2.2. Bakgrund och lokalisering

Trafikverket ska byta ut bro 24-150-1 över Vojmån vid Strömåker, Vilhelmina kommun, Västerbottens län (



Figur 2). Bron klarar inte bärighetsklassen BK4 och är därför ett hinder för tunga transporter på E45. Årsdygnstrafik över bron uppmättes 2019 till 2091 fordon per dygn, varav 294 var tung trafik.

Projektet avser byte av befintlig bro i befintligt läge och med oförändrad funktion men med en förhöjd bärighetskapacitet. I projektet ingår även anläggandet av en temporär bro och i senare skede demonteringen av densamma. Den temporära bron ska användas under byggtiden. Bytet av bron kommer att medföra arbeten i vatten som utgör vattenverksamhet enligt 11 kapitlet i miljöbalken.



Figur 2. Översiktskarta där bron läge är markerat i orange.

2.3. Sökt verksamhet

Trafikverket avser att ansöka om tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kapitlet miljöbalken (1998:808) för att riva den befintliga bron över Vojmån i Strömåker, Vilhelmina kommun, anlägga en ny bro i samma läge, anlägga en tillfällig bro, inklusive tillfälliga tillfarter, väster (nedströms) om den befintliga bron för att trafiken ska kunna passera ån under arbetet med byte av bro samt senare 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 avgränsningssamråd och avser den vattenverksamhet som är kopplad till bytet av bron över Vojmån vid Strömåker.

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 samråds-kretsen 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. Samrådsunderlaget redovisar den planerade vattenverksamhetens lokalisering, omfattning och utformning, samt redogör för de olika intressen och/eller värden som berörs av vattenverksamheten.

3.1. Samråds-krets

Trafikverket genomför ett avgränsningssamråd där samråd sker med bland annat Vilhelmina kommun, Länsstyrelsen i Västerbotten, Vojmåns vattenregleringsföretag, allmänheten och de fastighetsägare som kan antas bli särskilt berörda av verksamheten eller åtgärden. Trafikverket väljer även att samråda med:

- Vilhelmina norra sameby
- Sametinget
- Vojmåns fiskevårdsområde
- Skanova
- Naturskyddsföreningen Vilhelminakretsen
- Försvarsmakten
- Havs- och vattenmyndigheten
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
- Naturvårdsverket
- Skogsstyrelsen
- SMHI, samt

- Sveriges geologiska undersökning

Inkomna synpunkter kommer utvärderas och sammanställas i en samrådsredogörelse som sedan bifogas till ansökan om tillstånd för vattenverksamhet.

4 Förutsättningar i området

4.1. Befintlig bro

Befintlig bro över Vojmån vid Strömåker byggdes 1962 (Figur 4). Bron är en balkrambro i ett spann. Fritt avstånd mellan rambenen är 50 m. Bron uppfyller inte krav för bärighetsklass BK4 och utgör därför ett hinder för tunga transporter på E45.



Figur 4. Befintlig bro över Vojmån vid Strömåker. Foto: Norconsult AB.

4.2. Befintligt tillstånd

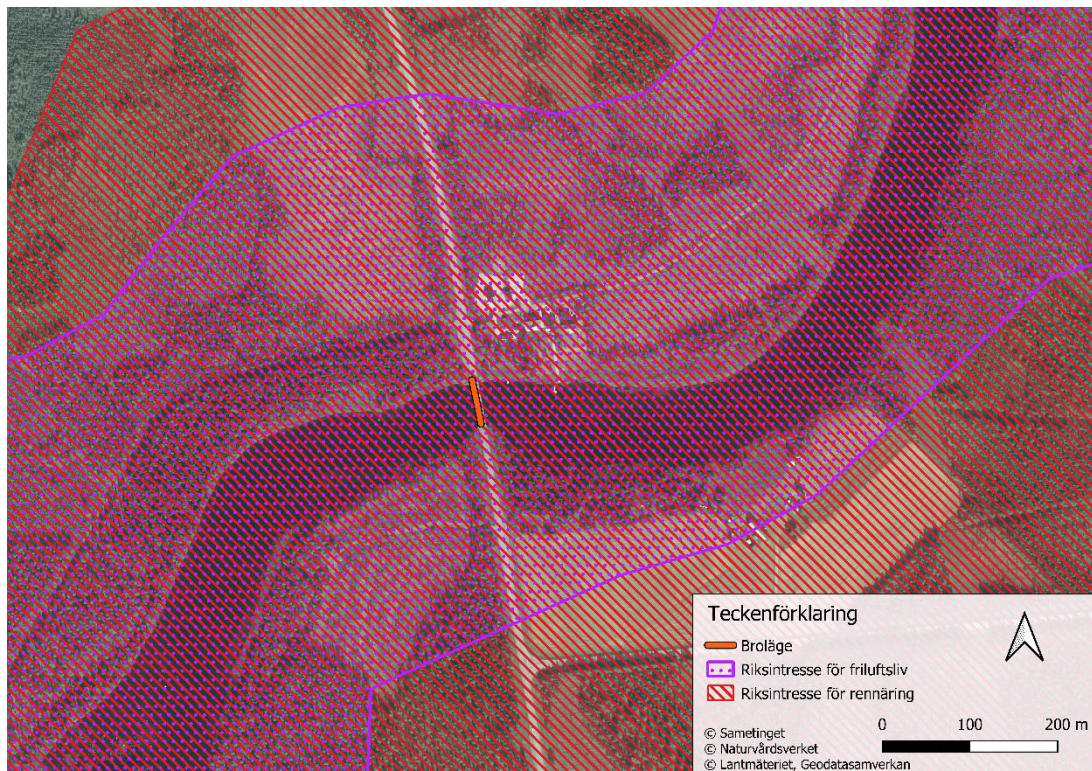
Det finns ett tillstånd från Mellanbygdens vattendomstol 1960 för den befintliga bron (Bro över Vojmån vid Strömåker, 1960). I domen fick vägförvaltningen i Västerbottens län tillstånd att riva ut befintlig bro cirka 3,4 kilometer uppström samt uppföra vägbankar och en ny bro över Vojmån vid Strömåker i huvudsaklig överensstämmelse med de handlingar som lämnades in i målet. Ett av villkoren för att få uppföra bron var att vidta nödvändiga åtgärder för att underlätta flottningen av timmer.

4.3. Kommunala planer

För området gäller Vilhelmina kommuns översiktsplan antagen 2018 (Vilhelmina kommun, 2018). Det finns inget i översiktsplanen som bedöms stå i strid med bytet av bro. Det finns inte heller någon detaljplan eller pågående planarbete som berör området i direkt anslutning till bron.

4.4. Riksintressen

Bron omfattas av både riksintresse för friluftsliv samt riksintresse för rennärning (Figur 5). Berörd sameby är Vilhelmina norra.



Figur 5. Hela området runt bron ligger i sin helhet inom riksintresse för både friluftsliv och rennärning.

4.5. Markanvändning och naturresurser

4.5.1. Befolkning och boendemiljö

Närmaste samlad bebyggelse är fyra privata fastigheter på nordöstra sidan av bron. Den närmaste byggnaden ligger cirka 50 meter nordost om brofästet. På södra sidan ligger närmaste bebyggelse knappt 300 meter öster om brofästet.

4.5.2. Areella näringar

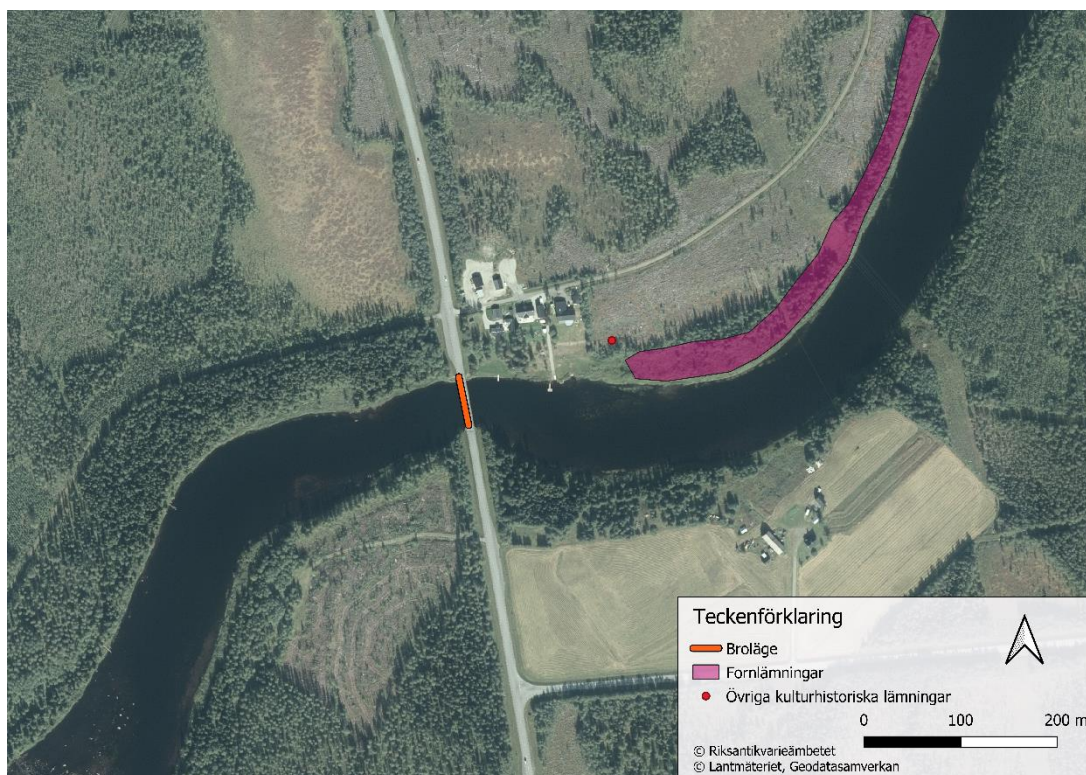
Närmaste jordbruksmark börjar cirka 130 meter söder om södra brofästet. Jordbruksmarken sträcker sig cirka 150 meter söderut längs med vägen och ett par hundra meter österut.

4.5.3. Rekreation och friluftsliv

Sportfiske förekommer i Vojmån och fisket ingår i Vojmåns fiskevårdsområde (Fiskekort.se, 2022).

4.6. Kulturmiljö och landskapsbild

Cirka 160 meter öster om det norra brofästet finns en övrig kulturhistorisk lämning (L1937:8741) samt en fornlämning (L1937:4594) (Figur 6). Den övriga kulturhistoriska lämningen är en fyndplats för skärvsten och fornlämningen är ett system av fångstgropar (Riksantikvarieämbetet, 2022).



Figur 6. Fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar i närheten av bron.

4.7. Naturmiljö

Naturmiljön i anslutning till bron inventerades sommaren 2022 (Trafikverket, 2022). Två terestra så kallade naturvärdesobjekt identifierades i området (Figur 7). Det ena området som har visst naturvärde ligger väster om norra brofästet (område 3 i figur 7). Granskog

med äldre granar, hänglavar och några naturvårdsarter motiverar bedömningen att objektet har ett visst naturvärde.



Figur 7. Naturvärdesobjekt, värdeelement och naturvårdsarter i området runt bron. Källa Trafikverket (2022a).

Det andra identifierade naturvärdesobjektet ligger längs åns södra strand, öster om bron (område 2 i figur 7). Granskog med äldre naturvårdsträd, örtrikt fåltskikt, död ved (låg och torrträd), samt några naturvårdsarter motiverade bedömningen av ett påtagligt naturvärde (klass 3) för objektet.

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

Inga hotade arter har noterats i närområdet och rapporterats in till Artportalen de tre senaste åren.

4.8. Ytvatten

Vojmån är en så kallad kraftigt modifierad vattenförekomst på grund av att hydrologin i vattendraget skiljer sig mycket från ett naturligt tillstånd på grund av regleringen av åns vattenflöden (Sjölander, 2009). Inom arbetet med miljö kvalitetsmålet ”Levande sjöar och vattendrag” pekade dåvarande Fiskeriverket ut Vojmån som särskilt värdefull sötvattensmiljö.

Medelbredden på den sträcka som inventerats är cirka 50 meter och medeldjupet bedömdes vara cirka två meter (Trafikverket, 2022). Vattenhastigheten är lugnt flytande och bottenstrukturer bestod av lera, sand, sten och enstaka block. Vegetationen ute i vattnet bestod av kabbeleka, stylt- och norrlandstarr, sjöfräken, ålnate, gropnate, hästsvans och

hårslinga. Inga vandringshinder för fisk noterades på den inventerade sträckan. Uppväxtmiljöer för småfisk och lek miljöer för exempelvis gädda och abborre bedömdes vara goda. Mycket småfisk noterades invid strandzonen. Det finns ingen dokumenterad förekomst av flodpärlmussla på den inventerade sträckan. Vojmån på den inventerade sträckan bedöms ha ett påtagligt naturvärde vilket motiveras av ett naturligt vattendrag med lugnt strömmande vatten, relativt liten påverkan, enstaka block och aktivitet av bäver.

4.9. Grundvatten

Inga grundvattenförekomster finns i direkt anslutning till bron eller i dess närhet.

4.10. Skyddade områden

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

4.11. Brunnar

Två av fastigheterna nordost om bron har dricksvattenbrunnar registrerade i brunnsarkivet (Sveriges geologiska undersökning (SGU), 2022).

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).

4.12.2. Hydrologi

Vojmån ingår i Ångermanälvens huvudavrinningsområde. Medelvattenföringen vid Strömåker är cirka 61 m³/s (Tabell 2). Vattenflödet i Vojmån påverkas av att den uppströms liggande Vojmsjön är reglerad i en vattendom som reglerar dämning och sänkingsgränser för sjön. Vattennivån vid högsta högvatten (HHW100) ligger på 343,17 (RH2000).

Tabell 2: Vattenföring i Vojmån vid Strömåker. Källa: SMHI (2022)

Vattenföring (m³/s)			
	Total	Stationskorrigerad	Naturlig
HQ50	304	434	447
MHQ	161	191	235
MQ	61	57	61
MLQ	23	16	14

4.12.3. Ledningar

Skanova har ledningar i anslutning till bron.

5 Miljökvalitetsnormer

Vojmån är en kraftigt modifierad vattenförekomst (SE717727-583444) med otillfredsställande ekologisk potential (VISS - Vojmån, 2022). 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 otillfredsställande ekologisk potential 2027 och god kemisk status med undantag för kvicksilver och bromerad difenyleter (VISS - Vojmån, 2022).

6 Planerad vattenverksamhet

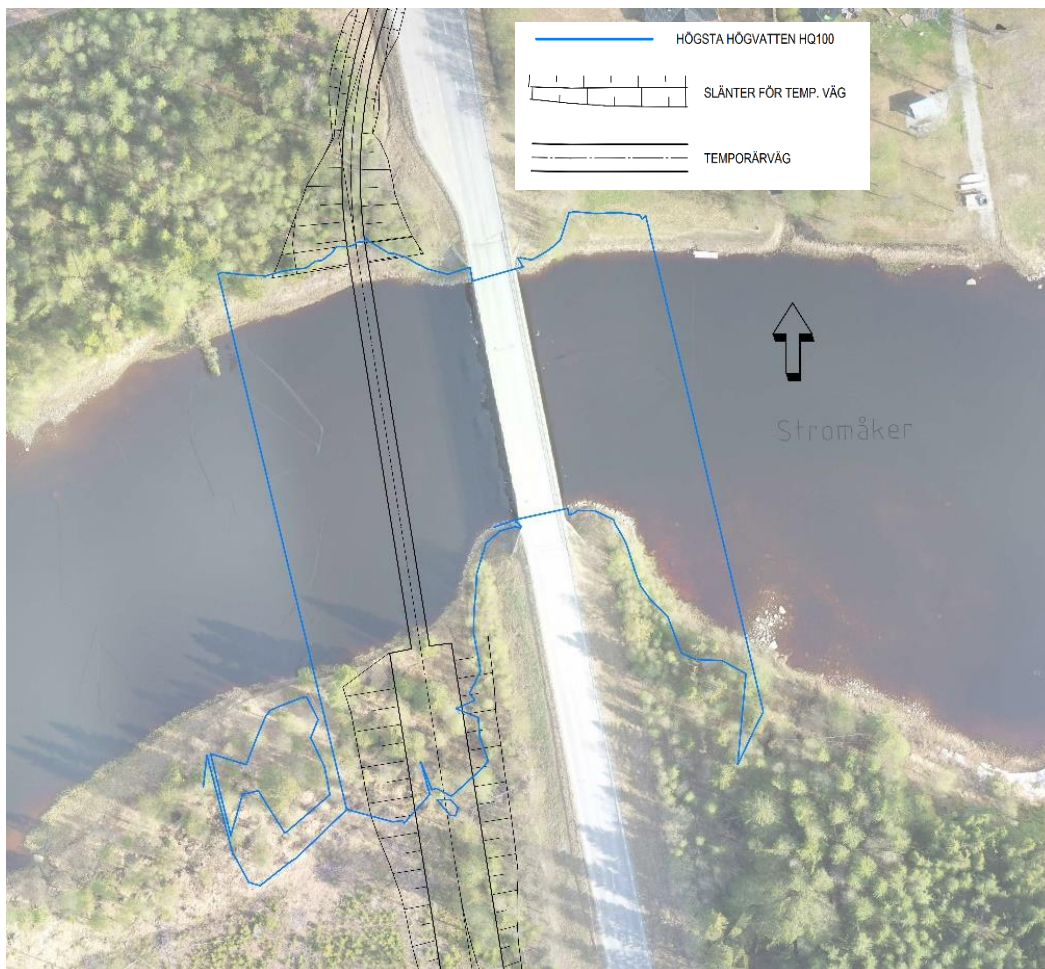
Planerade åtgärder är koncentrerade till området runt befintlig bro samt till området strax väster om befintlig bro och väg där den temporära bron med tillhörande väganlutningar anläggs. De åtgärder som är planerade att genomföras och som till viss del utgör vattenverksamhet är följande:

- Anläggande av temporär bro
- Utfyllnad i område under högsta högvatten för anläggning av anslutande temporär väg till temporär bro
- Spontning i vattnet vid landfästena
- Rivning av befintlig bro delvis från anlagd pålbrygga
- Anläggande av ny permanent bro delvis från anlagd pålbrygga
- Demontering av tillfällig bro efter det att ny permanent bro är färdigställd
- Borttagande av temporär utfyllnad i område under högsta högvatten

Utbredning av vatten vid högsta högvatten har tagits fram med en terrängmodell för bronns närområde. Den totala ytan inom vattenområdet upp till högsta högvatten (HHW100) som berörs av planerade åtgärder bedöms vara cirka 1 050 m² (Figur 8). Den åtgärd som utgör den största delen av vattenverksamheten är utfyllnad inom vattenområdet för tillfartsvägar för tillfällig bro. Den övervägande delen av fyllningen sker i områden som ligger under vattenytan vid högsta högvatten men över vattenytan vid medelvattenföring. Övrig vattenverksamhet utgörs av spontning vid landfästena som behövs för rivning av befintlig och anläggning av ny bro.

6.1. Anläggning av tillfällig bro

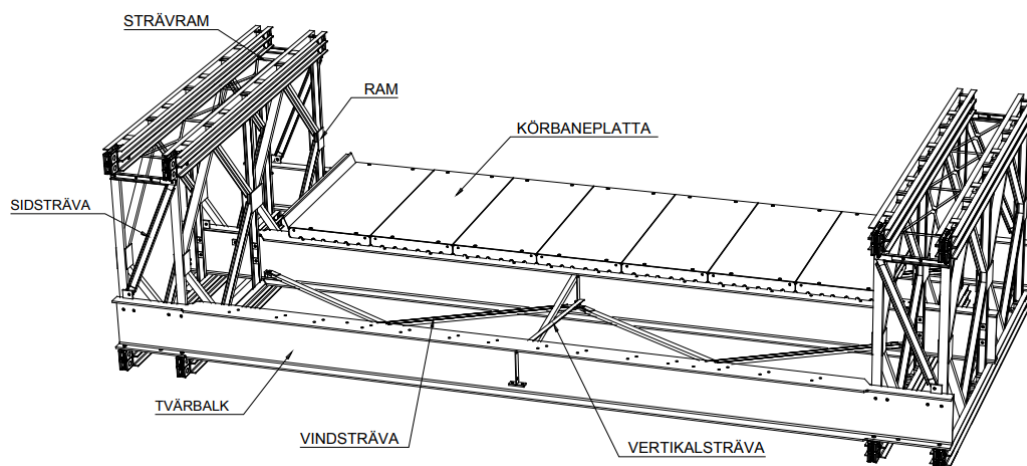
Tillfällig bro anläggs väster om den befintliga bron (Figur 8). Anläggandet av anslutningsvägarna för den tillfälliga bron medför att en begränsad areal skog behöver avverkas. Därtill krävs det relativt omfattande utfyllnader för att bygga upp vägbankarna för anslutningsvägarna. Framför allt på den södra sidan men även på den norra sidan. Delar av utfyllnaden kommer att hamna i områden som ligger under högsta högvatten.



Figur 8. Planöversikt, föreslaget läge för tillfällig bro med tillfälliga anslutningsvägar och utbredning av högsta högvatten. Flygbild: Trafikverket

Den tillfälliga bron (Figur 9) bedöms bli cirka 80 m lång i ett spann. På grund av det långa spannet kommer det enbart att bli ett körfält på bron och trafikmöte på bron kommer därför inte att vara möjligt. Den tillfälliga bron lanseras på plats, det vill säga att bron monteras på

ena sidan av ån för att senare, med hjälp av hydraulikutrustning, skjutas och/eller dras på plats.



Figur 9. Schematisk 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 i ett spann som måste rivas för att inte inkräkta på den nya brokonstruktionen. Vid rivning, och för att minimera schakt i möjligaste mån, rivs ramben ned till den nivå som krävs för att kvarlämnade delar ska döljas av ny slänt och brokon. Bottenplattor kvarlämnas dock i sin helhet.

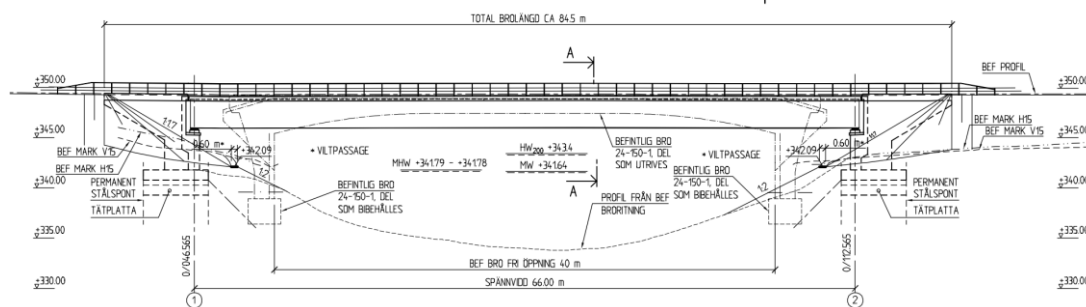
Den befintliga bron bedöms kunna rivas utan större påverkan på omgivningen genom nedbilning/sågning från pråm på ån. Pråmen bedöms kunna flyta fritt då Vojmån är djup vid broläget. Slutlig metodik väljs dock efter en sammanvägd bedömning av nytta i kombination med säkerhetsaspekter och samhörande behov av avskärmning och trafikanordningar för trafik på tillfällig väg.

6.3. Anläggning av ny permanent bro

Den nya bron utförs med konventionella byggmetoder. Arbetspont anläggs inför grundläggning av den nya bron. Beroende på rådande vattenstånd vid anläggandet av de nya brostöden kan länshållning innanför arbetsponterna bli aktuell för att arbetena ska kunna utföras i torrhet. Arbetsponterna bidrar även till att minska påverkan på vattendraget i form av grumling.

Ny bro utförs som samverkansbro (Figur 10), det vill säga en bro bestående av två parallella stålbalkar som bär upp en brobana av betong. Fri brobredd blir 8,0 m och spännvidden 66

meter. Passager för mindre- och medelstora däggdjur kommer att anläggas innanför brostöden.



Figur 10: Förslag på ny bro, en så kallad samverkansbro.

6.4. Demontering av tillfällig bro

Tillfällig bro demonteras i omvänd ordning jämfört med montering. Bron lanseras bakåt med samma utrustning som använts vid monteringen och demonteras. Utfyllda vägbankar schaktas och transporteras bort.

6.5. Tidplan

Entreprenadarbeten beräknas påbörjas under 2024 och pågå fram till och med 2025. Samråd sker vår 2023.

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

7 Möjliga miljökonsekvenser

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. Anläggning av den temporära bron kommer att ta oexploaterade markområden i anslutning till befintlig bro i anspråk.

Inga negativa konsekvenser bedöms uppstå för areella näringar eller friluftsliv relaterat till vatten.

7.2. Kulturmiljö och landskapsbild

De eventuella kulturmiljövärden som är kopplade till den befintliga bron kommer att försvinna. Den nya bron kommer att likna den befintliga i stor utsträckning och ingen direkt påverkan på landskapsbilden bedöms därför uppkomma. Planerade åtgärder bedöms varken påverka den övriga kulturhistoriska lämningen eller fornlämningen.

7.3. Naturmiljö

Den största påverkan på naturmiljön uppkommer i samband med att den tillfälliga bron och dess tillfarter ska anläggas. Skog kommer att behöva fällas och krossmaterial läggs ut för att bygga upp brofästen och underlag för tillfällig väg. I samband med anläggning av anslutningsvägen till det norra landfästet för den tillfälliga bron kommer intrång att göras i ett område med naturvärdesklass 3 (påtagligt naturvärde). Eftersom området har betydelse för biologisk mångfald innebär planerade åtgärder liten negativ påverkan på naturmiljön. Det bedöms inte bli någon stor påverkan på hotade fågelarter eftersom dessa bedöms kunna undvika arbetsområdet under den tid entreprenaden pågår.

7.4. Ytvatten

Under byggskedet kan förhöjd grumling komma att uppstå tillfälligt i Vojmån. 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 förutsatt att försiktighetsmått och skadeförebyggande åtgärder vidtas.

Under rivning av befintlig bro samt anläggande av ny bro kommer buller och vibrationer att uppstå vilket tillfälligt kan påverka och fisk. Arbetena är dock begränsade i tid och påverkan bedöms bli liten och tillfällig.

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 kvalitetsfaktorers 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

Påverkan på riksintressen för rennärning och friluftsliv bedöms bli små och tillfälliga. Möjligheterna till fiske kommer att begränsas under byggtiden i anslutning till

arbetsområdet. Arbetsområdet kommer att beröra en begränsad yta inom riksintresset för rennärningen och påverkan bedöms därför inte bli betydande.

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

Avslutningsvis bedöms det inte ske någon påverkan på enskilda brunnar eftersom det inte kommer att schaktas i närheten av brunnarna samt inte heller ske någon avsänkning av grundvatten.

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 och konsekvenserna små.

8 Skyddsåtgärder för att undvika negativ miljöpåverkan

Bullrande arbeten nära bostäder föreslås att koncentreras så långt möjligt till dagtid. Trafikverket kommer att följa de riktvärden för ljudnivåer från byggarbetsplatser som föreslås av Naturvårdsverket. Vid genomförande av de planerade åtgärderna föreslår Trafikverket att följande försiktighetsmått och skadeförebyggande åtgärder vidtas för att undvika eller begränsa negativa konsekvenser 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,
- Under byggskedet kommer kemikalier, petroleumprodukter, hydrauloljor inom arbetsområdet att hanteras enligt Trafikverkets generella miljökrav, samt
- Att arbetsmaskiner ska drivas med miljöklassade drivmedel och miljövänliga oljor

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 Vojmån 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. Den ekologiska statusen i Vojmån bedöms inte sänkas av de planerade åtgärderna varför möjligheterna att följa beslutade miljö kvalitetsnormer inte påverkas negativt. 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 beaktas i det fortsatta arbetet och sammanställas i en samrådsredogörelse. Därefter färdigställer Trafikverket en ansökan om vattenverksamhet och lämnar denna till mark- och miljödomstolen vid Östersunds tingsrätt för prövning. I ansökan kommer det ingå en teknisk beskrivning av åtgärderna, samrådsredogörelsen och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Om Mark- och miljödomstolen ger tillstånd kan domstolen ställa villkor för genomförandet av åtgärderna, till exempel villkor som minskar 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

Miljö kvalitetsnormer

– 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

Projekt mål

Miljömål

– Samlad bedömning

– Projektets fortsättning

– Kunskapskrav/hänsynsregler

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

– Referenser

11 Referenser

- Bro över Vojmån vid Strömåker, Ans.D. 19/1960 (Mellanbygdens vattendomstol den 12 September 1960).
- Fiskekort.se. (2022). *Vojmåns fiskevårdsområde*. Hämtat från Fiskekort.se: <https://www.fiskekort.se/fiskevardsomrade/vojman/>
- Länsstyrelsen Västerbotten. (2022). *Länskarta Västerbotten*. Hämtat från Länskarta Västerbotten: <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=ee4481695191439f930e87799fea8787>
- Riksantikvarieämbetet. (2022). *Fornsök*. Hämtat från Fornsök: <https://app.raa.se/open/fornsok/>
- Sjölander, E. S. (2009). *Åtgärdsplanering i reglerade vattendrag - arbetsgång och åtgärdsförslag i övre Ångermanälven*. Skogsstyrelsen och Vilhelmina Model Forest.
- 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/>
- 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>
- Trafikverket. (2022). *Naturvärdesinventering av vattendrag - Tre vägbroar i Vojmån*.
- Vilhelmina kommun. (2018). *Översiktsplan för Vilhelmina kommun*.
- VISS - Vojmån. (den 03 11 2022). *Vojmån*. Hämtat från Vatteninformationssystem Sverige: <https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA54412970>