



PARTER

Sökande

Trafikverket
781 89 Borlänge

SAKEN

Tillstånd för vattenverksamhet enligt miljöbalken för byte av bro samt utförande av för detta ändamål temporära konstruktioner respektive skyddsåtgärder över Långseleån, Dorotea kommun

Avrinningsområde: Ångermanälven (38)

Anläggningsid: 28386

Koordinater (SWEREF99 15 45) N: 7152022

E: 159602

DOMSLUT

Tillstånd

Mark- och miljödomstolen ger Trafikverket tillstånd enligt 11 kap. 9 § miljöbalken att inom fastigheterna Dorotea Västra Ormsjö 1:10 och Dorotea Västra Ormsjö 1:12

- riva ut befintlig bro och uppföra ny bro i samma läge över Långseleån,
- schakta för grundläggning,
- anlägga erosionsskydd,
- anlägga tillfälliga stödkonstruktioner såsom spont och invallning och anlägga tillfälliga anläggningar i vattnet såsom pål- och flytbrygga.

Villkor

För tillståndet gäller följande villkor.

1. Verksamheten ska bedrivas och anläggningen utformas i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökanden har angett i handlingarna och i övrigt åtagit sig i målet, om inte annat framgår av denna dom.

2. Fordon och arbetsmaskiner som nyttjas inom arbetsområdet ska använda hydrauloljor, smörjfetter etc. som är miljöanpassade enligt svensk standard.
3. Arbetena i vatten ska bedrivas på ett sådant sätt att grumlig i vattendraget i görligaste mån undviks eller begränsas. Därtill får arbeten som medför grumling inte utföras under perioden 1 maj-30 juni samt under oktober månad.
4. Erforderliga åtgärder för att undvika kräftpest ska vidtas vid arbete i vatten.
5. Ett förslag till kontrollprogram ska ges in till tillsynsmyndigheten senast två månader innan de tillståndspliktiga arbetena påbörjas, eller den kortare tid som tillsynsmyndigheten medger.

Arbetstid

De genom denna dom tillståndsgivna arbetena avseende vattenverksamhet ska vara utförda inom fem (5) år efter lagakraftvunnen dom.

Oförutsedd skada

Anspråk enligt 24 kap. 18 § tredje stycket miljöbalken på grund av oförutsedd skada ska för att få tas upp till prövning framställas till mark- och miljödomstolen senast fem (5) år från utgången av ovan angivna arbetstid.

Prövningsavgift

Prövningsavgiften, som är betald, fastställs till 70 000 kr.

Rättegångskostnader

Trafikverket ska utge ersättning med 5 600 kr till Länsstyrelsen Västerbotten jämte ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635) från dagen för denna dom till dess betalning sker.

BAKGRUND

Ansökan avser vattenverksamhet för byggnation av ny bro över Långseleån, Dorotea kommun, Västerbottens län. Befintlig bro från år 1964 ägs och förvaltas av Trafikverket. Bron förbinder väg 1051 och väg 1052 och bedöms som uttjänt då den inte klarar bärighetskraven. Bron är i dåligt skick och avstängd för tung trafik. Utan åtgärder kommer bron stängas för all trafik från och med 2025/2026. Den befintliga bron ska därför rivras och en ny brokonstruktion uppföras i samma läge. Befintlig bro utgörs av en bågbro i ett spann och en ny bro kommer uppföras med mittstöd. Ingen tillfällig bro är tänkt att anläggas utan trafik kommer ledas om på det närliggande vägnätet. Produktionen är i nuläget planerad till år 2025/2026.

ANSÖKAN

Yrkanden

1. Trafikverket yrkar att Mark- och miljödomstolen lämnar Trafikverket tillstånd enligt 11 kap. 9 § miljöbalken att inom fastigheterna Dorotea Västra Ormsjö 1:1 och Dorotea Västra Ormsjö 1:12:

- riva ut befintlig bro och uppföra ny bro i samma läge över Långseleån,
- schakta för grundläggning,
- anlägga mittstöd,
- anlägga erosionsskydd,
- anlägga tillfälliga stödkonstruktioner såsom spont och invallning,
- anlägga tillfälliga anläggningar i vattnet såsom pål- och flytbryggor.

2. Mark- och miljödomstolen ger dispens från strandskyddet.

3. Mark- och miljödomstolen:

- bestämmer tiden inom vilken arbetena ska vara utförda till fem (5) år räknat från det att domen har vunnit laga kraft, samt
- bestämmer tiden inom vilken anspråk med anledning av oförutsedd skada får framställas till fem (5) år från arbetstidens utgång.

Villkor

Trafikverket föreslår följande villkor för den sökta vattenverksamheten:

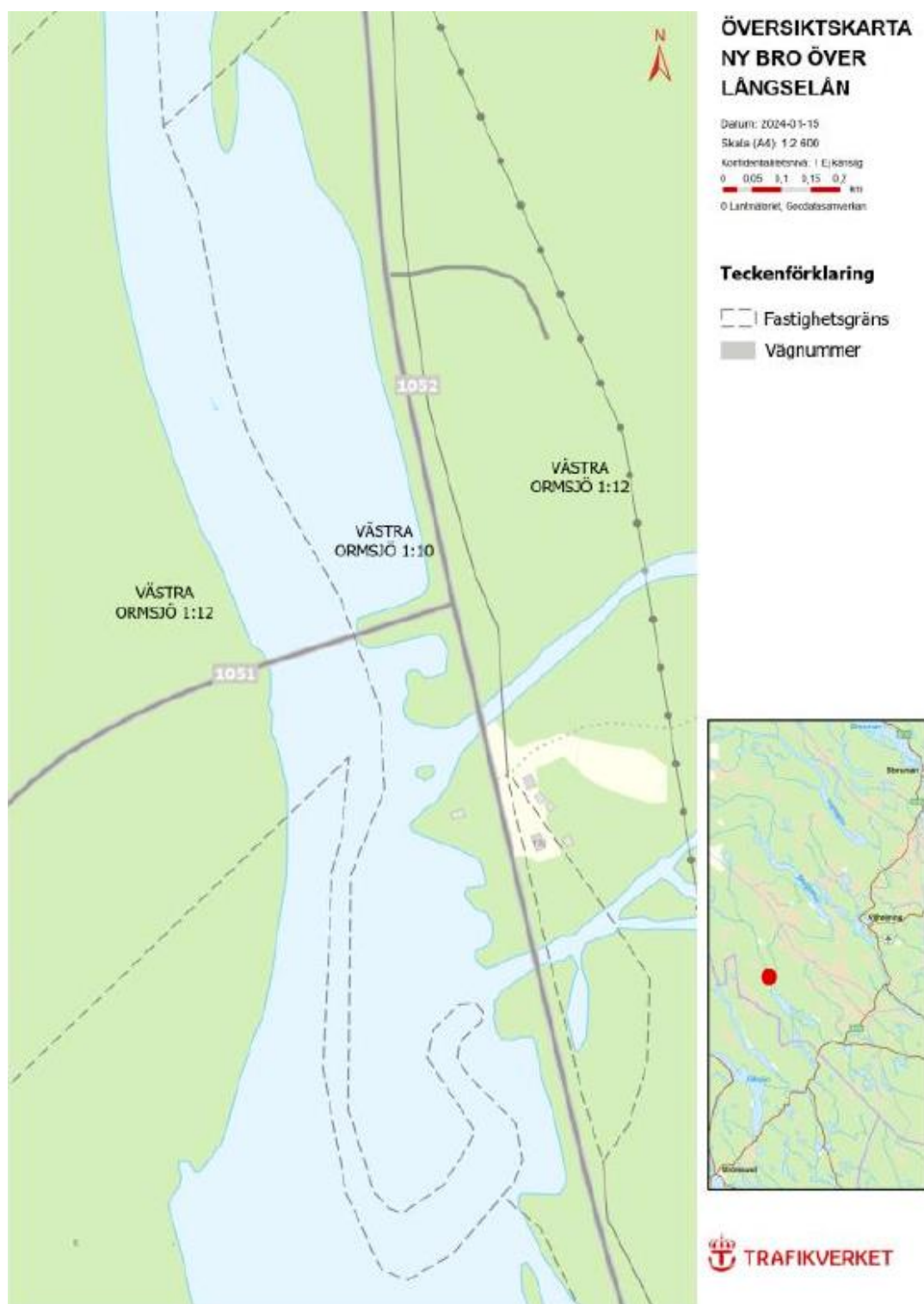
1. Verksamheten ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Trafikverket har uppgett i ansökan eller i övrigt åtagit sig i målet.
2. Arbetena i vatten ska bedrivas på ett sådant sätt att grumlig i vattendraget i görligaste mån undviks eller begränsas.
3. Trafikverket ska upprätta ett kontrollprogram som ska ges in till tillsynsmyndigheten senast 3 veckor innan de tillståndspliktiga arbetena påbörjas.

Orientering

Vägbro 24-1265-1 är belägen mellan Ormsjöns nordspets på väg 1051, ca 3,5 mil norr om Dorotea, Västerbottens län (Figur 1). Vattenförekomsten som den aktuella bron går över benämns Näsån enligt VISS (Vatteninformation Sverige). I dagligt tal brukar dock vattendraget kallas Långeleån och kommer därmed fortsatt benämnas så. Långeleån ingår i Ångermanälvens avrinningsområde och berör två vattenförekomster Näsån (WA34882518) och Ormsjön (WA29351756).

Tidigare tillstånd och rättigheter

Tillstånd till befintlig bro finns enligt dom från 1961 i mål A20/1961 från Mellanbygdens vattendomstol Östersund. Domen ger tillstånd till att anlägga vägbank samt fast vägbro över Långeleån.



Figur 1. Långselebron – översiktbild och med detaljerade bild med fastigheter.

Planer och områdesskydd m.m

Projektet omfattas inte av vägplan, utan planeras att genomföras som så kallat plantyp 1. Detta innebär att ingen plan tas fram, utan att åtgärderna kan vidtas genom frivillig markåtkomst.

Området omfattas av översiktsplan för Dorotea kommun från 1990. Revidering av översiktsplanen pågår för närvarande. Området omfattas riksintresse för rennäringsenheten (miljöbalken 3 kapitel 5 §). Mark- och vattenområden som har betydelse för rennäringsenheten eller yrkesfisket eller för vattenbruk ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra näringarnas bedrivande. Området ingår i Vilhelmina Södra sameby.

Området omfattas även av riksintresse för skyddade vattendrag (miljöbalken 4 kapitel 6 §). Vattenkraftverk samt vattenreglering eller vattenöverledning för kraftändamål får inte utföras i Långseleån med tillhörande käll- och biflöden. Vattendraget omfattas av det generella strandskyddet på 100 meter från strandlinjen enligt miljöbalkens 7 kapitel 13 §. Inga objekt som omfattas av det generella biotopskyddet berörs och inga förbud enligt artskyddsförordningen aktualiseras genom verksamheten.

Nuvarande verksamhet

Befintlig bro (bro 24-1265-1) är en bågbro med en fri spännvidd på 50 meter. Total brolängd är 58,2 meter och fri brobredd är 4 meter. Utbankning har gjorts i vattendraget på båda sidor av befintlig bro. Befintlig bro är från år 1964, ägs och förvaltas av Trafikverket. Bron har en bärighet som är lägre än BK1 och därmed inte klarar den framtida nya bärighetsklassen BK4. Bron är avstängd för tung trafik. Provtagning av betongen och skadeutredning har gjorts av CBI år 2015 och 2016. Undersökningen visar på en alkaliskreaktion (ASR) i betongen. Betongen i bågarna är i dåligt skick, sakta men säkert bryts betongen ner. Reparationsinsatser har gjorts med försök att täta några av sprickorna men har haft liten betydelse för nedbrytningsprocessen som pågår. Utan åtgärder kommer bron stängas av för all trafik helt från och med 2025/2026. Bron binder ihop väg 1051 med väg 1052. Till

väg 1051 ansluter även enskild väg "Seletjärnsvägen". Trafiktätheten är relativt låg, ÅDT (årsdygnstrafik) på väg 1052 är 251 fordon/dygn söder om korsningen och 205 fordon/dygn norr om korsningen. ÅDT över bron är 33 fordon/dygn.

Planerad verksamhet

Syftet med planerad verksamhet är att ersätta befintlig bro över Långseleån med ny bro i samma läge. Ingen alternativ lokalisering har utretts, då vattenverksamheten innebär att ersätta befintlig bro. Nollalternativet innebär att befintlig bro kommer att behöva rivas, då den är uttjänt.

Inför rivning av befintlig bro installeras provisoriskt pålade stöd på var sida om bron samt ett provisoriskt bärverk under brobaneplassen. Rivning av befintlig bro kommer ske från pontoner och provisorisk pålbrygga längs med den befintliga bron. Befintliga bottenplattor kommer att sparas till landfästen för den nya bron. Den nya bron utförs som en samverkansbro i stål och betong med mittstöd. Ny bro byggs i samma läge som befintlig bro. En ny total brolängd av cirka 65 meter erhålls med spännvidderna 27,8 meter + 27,8 meter med fri brobredd 4,5 meter och dimensioneras för BK4. Vägen över bron och bron höjs med 0,2 meter på grund av höjd vattennivå för HHW100 år.

Tillfälliga pålgrupper och bärverk från rivning av bron används vid byggnation av ny bro samt en pålbrygga byggs för byggandet av ny bro. Brons grundläggning görs med ändstödens bottenplattor på de befintliga stödets bottenplattor med en provisorisk tätspont mot vattnet. Mellanstödet bottenplatta byggs på en tätkaka som gjuts under vatten i en provisorisk spontlåda. Efter att tätkakan har gjutits så töms spontlådan på vatten så att mellanstödet kan gutas i torrhet. Stålbalkarna för överbyggnaden lanseras ut på mellanstödet och vidare till andra ändstödet. Därefter kan farbaneplassen formas, armeras och gutas. Efter det kan broräcket monteras och beläggning läggas sedan kan bron öppnas för trafik.

Geotekniska förstärkningsåtgärder i form av erosionsskydd krävs ur stabilitetssynpunkt. Detta erosionsskydd anläggs på båda sidor i anslutning till

ändstöden samt runt om mittenstödet i vattnet. För landfästena grävs erosions-skyddet ner under befintlig botten. För mittstödet kommer delar av erosionsskyddet att sticka upp ovanför botten då bottennivån ligger strax över bron bottenplatta. Den lilla areaminskningen av vattendragets bottenarea på grund av detta är bedömd att ej påverka vattenföringen i ån. Erosionsskyddets läggs ut i två lager där det undre lagret utgörs av krossat material 0–300 mm. Detta täcks av ett övre lager bestående av ej krossat material för att efterlikna befintlig åbotten. Detta material kan bestå av naturligt rundade stenar alternativt harpad morän från närområdet. Dimensioner på det övre lagret för landfästena är 200–400 mm och för mittstödet 200–300 mm.

Erosionsskyddets utbredning enligt ursprunglig ritning för landfästena går 3 meter längre ut än släntån och 5 meter ut från mittstödet pelare. Brokonerna täcks därefter av befintliga avbaningsmassor alternativt osorterad morän för naturlig återetablering av vegetation på brokonerna. Direkt under bron kommer brokonerna inte att täckas med avbaningsmassor eller morän. Omfattningen av erosionsskyddet omprojekteras i detalj nu och ytan som berörs kommer ungefär att halveras jämfört med ursprungliga ritningar.

Utförandet av erosionsskyddet föreslås ske under period med låg vattenföring för att minska både tekniska och arbetsmiljömässiga problem som kan uppstå vid höga vattennivåer. Schakt och fyll kommer att ske i etapper för att minska risken för att schakterna virvlar igen innan utläggning av nytt erosionsskydd. Grävmaskinen utför arbetet ifrån stranden innan brostöd har gjutits så långt det är möjligt. För mittstödet och de delar som ej nås från stranden används ponton.

Ansökans förslagsskiss till bro, se bilaga 1.

Rådighet

Trafikverket har rådighet att bedriva vattenverksamhet som behövs för allmän väg eller järnväg enligt 2 kap 4 § lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet med mera. Trafikverket har markåtkomst genom avtal med

fastighetsägare till fastigheterna Dorotea Västra Ormsjö 1:10 och Dorotea Västra Ormsjö 1:12.

Hydrologiska förutsättningar

Vattendraget är relativt grunt på platsen vid bron, med ett största djup på 2-3 meter och bredden vid broläget är cirka 55 meter. Vattendragets botten vid broläget utgörs av större sten och block. Långseleån är vidare belägen vid Ormsjöns nordspets och vid Ormsjöns utlopp ligger Ormsjödammen. Denna damm är en regleringsdamm som således styr vattennivån i Ormsjön, och därmed även vattennivån i Långseleån.

Vattennivån vid dimensionerande flöde har beräknats med en hydraulisk 1-dimensionell beräkningsmodell, modellverktyg HEC-RAS v 6.3.1. Beräknade vattennivåer vid dimensionerande flöde kan ses i Tabell 1 och illustrerat i sektion strax uppströms bron i Tabell 2. Fribordet mellan beräknad vattenyta och underkant bro har i tabellen utvärderats mot nivå +268,22 m [RH 2000] vilket vid utförandet av beräkningarna var gällande brodimensioner i projekteringen.

En mindre dämningseffekt av brokonstruktionen fås vid dimensionerande flöde, men det beräknade vattenståndet vid HQ100 lämnar en marginal på ca 0,3 m till bronns underkant, vilket är minsta kravet enligt Trafikverket. Därav uppfyller brodesignen kriterierna för att klara det högsta dimensionerande flödet, HQ100. För medelhögvattenståndet har det antagits att Ormsjöns nivå ligger vid dämningssgränsen. Detta har i statistiken erhållen från Vattenregleringsföretagen kunnat utläsas vara möjligt under sommartiden. En MHW kan därmed ligga på +267,33 m [RH2000]. Osäkerheten i modellresultaten är relativt stor, till exempel kan råhetsgraden variera över årstiderna och andra externa parametrar kan påverka vattenstånden.

Tabell 1. Dimensionerande flöden och resultatvattenstånd uppströms bro 12-1265-1 över Långseleån. MLQ = medellågvattenflöde, MQ = medelvattenflöde, MHQ = medelhögvattenflöde, HQ500 = högsta flödet med återkomsttid på 50 år, HQ100 = högsta flödet med återkomsttid. ** antaget scenario innan vårfloden, dvs. nedströms randvillkor avsaknt vattennivå i Ormsjön och medelhögvattenflöde i Långseleån.

Scenario	Flöde (SMHI 2023) [m ³ /s]	Vattenstånd strax nedströms broläget [m]	Vattenstånd strax uppströms broläget [m]		Fribord planerad bro [m]
			Befintlig bro [m]	Planerad bro [m]	
MLQ	1,3	ca +264,74	ca +264,74	ca +264,74	3,48
MQ	13,1	ca +266,69	ca +266,69	ca +266,69	1,53
MHQ*	92,6	ca +266,34	ca +266,38	ca +266,38	1,84
HQ100	187	ca +267,89	ca +267,91 (Dämnings-effekt bro: ca 0,02 m)	ca +267,92 (Dämnings-effekt bro: ca 0,03 m)	0,3

Tabell 2. Resultatsammanställning. Beräknade medelvattenhastighet i modellsektioner kring broläget.

Scenario	Vattenhastigheter strax nedströms broläget [m/s]		Vattenhastigheter strax uppströms broläget [m/s]	
	Befintlig bro	Planerad bro	Befintlig bro	Planerad bro
MQ	0,14	0,14	0,12	0,12
HQ100	1,22	1,22	1,10	1,10

Höjd- och koordinatsystem

Koordinatsystem i plan: SWEREF 99 15 45

Höjdsystem: RH2000

Geoidmodell: SWEN17_RH2000

Artförekomst

Vid utsökning av vattenlevande arter på ArtDatabanken finns enbart en registrering av harr i Ormsjön från 2022. Elfiskeuppgifter från 1991 finns för Västvattenbäcken. Vid detta elfiske påträffades elritsa, simpa (berg- eller stensimpa), lake och öring. Enligt fiskevårdsområdesföreningen samt Dorotea kommun finns förekomst av harr och öring i vattendraget. Nedströms vattendraget, i Ormsjön, förekommer det abborre, gädda, mört, id, braxen, sik, lake, öring, löja och förmodligen gärs. Samtliga arter är av bedömda som livskraftiga enligt den nationella rödlistan bortsett från lake som bedömts som sårbar (VU) och bergsimpa som bedömts som nära hotad (NT). Id omfattas av åtgärdsprogram tillsammans med Vimma.

Samråd

Samråd har genomförts med Länsstyrelsen Västerbotten, Dorotea kommun och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda samt med de övriga statliga myndigheter och den allmänhet som kan antas bli berörda av verksamheten. Samrådet har genomförts som undersökningssamråd men även så att det uppfyller miljöbalkens krav på avgränsningssamråd. Samrådet genomfördes under perioden 2023-09-14 till 2023-10-12. Inför samrådet skickades samrådsunderlaget ut till samrådskretsen med syftet att ge berörda möjlighet att lämna sina synpunkter. Samtliga inkomna yttranden finns diarieförda på ärendenummer TRV 2023/71192.

Miljökonsekvenser

Länsstyrelsen har bedömt att verksamheten inte kan antas ha en betydande miljöpåverkan. Planerad vattenverksamhet har bedömts huvudsakligen påverka vattenmiljö, kulturmiljö och förorenad mark. Den huvudsakliga påverkan sker under byggfasen.

Vattenmiljön

För vattenmiljön bedöms ingen negativ konsekvens. En viss minskning av bottenarean i vattendraget kommer att ske vid broläget, men denna bedöms inte påverka fiskens möjlighet att vandra förbi broläget. Anpassning av botten och slänter kommer även att göras för att i möjligaste mån efterlikna ursprungligt tillstånd.

Den huvudsakliga miljöpåverkan bedöms att ske under byggtiden, och rör till största delen vattenmiljön. Den påverkan på vattenmiljön som bedöms ske i samband med byggskedet är genom grumling och buller vid spontning och pålning samt det vandringshinder byggnationen kan utgöra. Denna påverkan är dock av tillfällig, övergående art. Planerade åtgärder bedöms enbart få en lokal påverkan vid bron i form av grumling och minskad möjlighet till fiskvandring i samband med byggnation. Risken för negativ påverkan på möjligheten att klara vattenförekomsternas kemiska och ekologiska status bedöms som liten då ingen påverkan i form av förorenande ämnen kommer att ske, eller någon påverkan på vattendragets hydromorfologi.

Kulturmiljö

Bron bedöms ha ett kulturhistoriskt värde, då det är en typisk brokonstruktion från perioden 1930–1960, och det enbart finns ett fåtal kvar i landet. Den har dock inte bedömts som särskilt värdefull av vare sig Trafikverket eller länsstyrelsen i deras inventeringar av broar. Då bron kommer att rivas och ersättas med en annan brotyp bedöms detta ge en liten negativ konsekvens för kulturmiljön.

Förorenad mark

Föroreningar som kan tänkas finnas inom området härrör från vägtrafiken i form av spill eller läckage av drivmedel som orsakat lokala markföroreningar. Från vägar kan även diffus spridning av förorenande ämnen till vägdiken förutsättas.

Fyllnadsmaterial i eller i anslutning till vägbanan kan också potentiellt innehålla föroreningar. Vägen är relativt lågt trafikerad och bedöms inte utgöra en förhöjd risk för olyckor som kan förorena mark eller vatten. Ingen påverkan bedöms ske under driftskedet vad gäller markföroreningar.

Buller

Bygg- och anläggningsarbetena kan orsaka buller. Bullret kommer utgöra störningar under större delen av byggtiden som följd utav bland annat spont- och pålinstallationer, schaktning, transporter och hantering utav material. Åtgärderna

bedöms innebära tillfällig och övergående negativ påverkan på människors hälsa och miljön.

Ersättning

Ersättningsfrågor för intrånget har reglerats genom avtal med berörda markägare. 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.

ÅTAGANDEN

I ansökan har Trafikverket (avsnitt 6 Skyddsåtgärder och Försiktighetsmått i MKB) gjort åtaganden som gäller den ansökta verksamheten. Den lista på åtaganden som redovisas i detta avsnitt är inte uttömmande, ytterligare åtaganden kan finnas i aktmaterialet.

För byggtiden gäller, förutom projektspecifika skyddsåtgärder, Trafikverkets kravdokument "Generella miljökrav vid entreprenadupphandling" (TDOK 2012:93). Dokumentet innehåller krav på hantering av fordon, bränslen och kemikalier och representerar en basnivå som ska upprätthållas i alla entreprenaduppdrag som utförs för Trafikverkets räkning.

Vid val av kemiska produkter samt material och varor ska Trafikverkets riktlinjer gällande kemiska produkter (TDOK 2010:310 samt TDOK 2010:311) följas.

För att minimera påverkan på de värden som finns i anslutning till bron har följande projektspecifika skydds- och försiktighetsåtgärder arbetats in.

Natur- och vattenmiljö

- Grumlade arbeten undviks under perioden maj-mitten av juni samt oktober.
- En läns placeras nedströms i Långseleån för att stoppa eventuellt läckage eller spill från arbetsplatsen från att spridas. Denna läns fångar även upp eventuellt rivningsmaterial som hamnar i vattnet.

- Beredskap för hantering av grumling kommer att finnas i form av länsar och geotextil. Inför potentiellt grumlande arbeten genomförs arbetsberedning där risken och åtgärder mot grumling hanteras.
- Skydd för uppsamling av rivningsrester sätts upp under bron.
- Tillfällig spont används i samband med gjutning av ändstöden och mellanstödet för att säkerställa att arbeten utförs i torrhet.
- Sedimenteringscontainer med oljeavskiljning för eventuellt länshållningsvatten förhindrar utsläpp och grumling under byggtiden.
- Avbaningsmassor återanvänds för slänntäckning för att bevara eventuella fröbanker samt möjliggöra återetablering av befintlig vegetation.
- Ingen krossten används i vattendraget så att den hamnar så att fisk eller andra vattenlevande organismer kan skadas av den.
- Erosionsskyddet övre lager utförs med ej krossat material som liknar befintligt bottenmaterial. För att återetablera naturligt förekommande vegetation ovan vattenytan kläs erosionsskydd och brokonor med osorterad morän samt avbaningsmassor.
- Tydlig markering görs i terrängen under byggtid för att avgränsa arbetsområdet för att undvika oavsiktlig skada på omgivande mark.

Kulturmiljö

- Om oupptäckta fornfynd påträffas ska arbetet omedelbart avbrytas och länsstyrelse samt beställare kontaktas.
- Dokumentation av befintlig bro ska göras. Denna ska både genom skriftlig beskrivning och fotografier redovisa brons utseende innan rivning samt under rivningen hur konstruktionen är gjord.

Risk- och föroreningar

- Personal på byggarbetsplatsen ska informeras om stängslingar och markeringars betydelse för att ytterligare minimera risken för skada på utpekade värden.
- Under rivnings- och byggtiden ska åtgärder vidtas för att undvika förorening av mark och vatten. Arbetsfordon, tankar för diesel samt kemikalier får inte ställas upp närmre än 50 meter från vattendraget. På upplagsytor som ligger närmre vattnet än 50 meter får inget material som kan urlakas förvaras om det inte är invallat och marken är täckt.
- Om markföroreningar påträffas ska arbetet omedelbart avbrytas och byggledning samt berörda myndigheter kontaktas.

INKOMNA YTTRANDEN

Vilhelmina Södra sameby, Samtinget, HaV och MSB

Vilhelmina södra sameby har uppgett att byn innehar renskötselrätt i området.

Samtinget, Havs- och vattenmyndigheten (HaV) och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (SMB) har avstått från att yttra sig.

Länsstyrelsen Västerbotten

Länsstyrelsen har tillstyrkt ansökan om byte av bro och har yrkat ersättning med 5 600 kr. Länsstyrelsen har anfört följande.

Sökandens åtaganden

Trafikverket har i miljökonsekvensbeskrivningen sammanställt skyddsåtgärder och försiktighetsmått som blir bindande enligt det allmänna villkoret. Sammantaget bedömer vi åtagandena som väl övervägda och bra formulerade, varför vi i nuläget inte har några ytterligare förslag på villkor.

Sökandens villkorsförslag

Villkorsförslag 1 – det allmänna villkoret

Trafikverket har föreslagit en formulering av det allmänna villkoret som skiljer sig lite mot hur domstolen vanligtvis formulerar det. Länsstyrelsen ser inte att det finns någon anledning att frångå hur det brukar utformas och föreslår följande formulering:

Verksamheten ska bedrivas och anläggningen utformas i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökanden har angett i handlingarna och i övrigt åtagit sig i målet, om inte annat framgår av denna dom.

Villkorsförslag 3 – kontrollprogram

I villkorsförslaget om att upprätta ett kontrollprogram föreslår Trafikverket att det ska lämnas in tre veckor innan arbetena påbörjas. Tre veckor är en allt för snäv tidsram för att länsstyrelsen ska hinna granska och lämna synpunkter på kontrollprogrammet. Länsstyrelsen föreslår i stället följande formulering:

Ett förslag till kontrollprogram ska ges in till tillsynsmyndigheten senast två månader innan de tillståndspliktiga arbetena påbörjas, eller den kortare tid som tillsynsmyndigheten medger.

Bedömning av massor

Länsstyrelsen har noterat att Trafikverket hänvisar till mindre känslig markanvändning (MKM) och känslig markanvändning (KM) för bedömning av vilka massor som kan återanvändas. Av underlaget framgår det att det ännu inte är

bestämt om betongen ska krossas och återanvändas, men blir det aktuellt ska bedömningen av massornas lämplighet göras mot gränsvärdet för mindre än ringa risk och ringa risk och inte MKM och KM.

SMHI

SMHI har tagit del av rubricerad kungörelse och har följande synpunkter. Yttrandet avgränsas till SMHI:s kompetensområden hydrologi (enbart ytvatten). SMHI har inte möjlighet att ha några synpunkter på rimligheten i de beräknade vattenflödena och vattennivåerna eftersom metodiken är otydlig. Myndighetens invändningar rör främst Bilaga 5 - Dimensionerande vattennivåer.

Generellt om Vattenwebb

SMHI har inga hydrologiska data för avrinningsområdet, vilket innebär att uppgifterna i Vattenwebb endast är baserade på modellinformation som inte är specifikt kalibrerad för de platsspecifika förutsättningarna. SMHI garanterar inte riktigheten i de uppgifter som tillhandahållna data representerar eller att de kan användas för det ändamål användaren avser. Underlaget ska betraktas som vägledande för samhällets allmänna behov, framtaget med den bakgrundsinformation och metod som varit tillgänglig vid beräkningstillfället. Beräknade vattenflöden och statistik i Vattenwebb beräknas för en så stor mängd punkter att manuell granskning av varje enskild punkt är omöjlig. De platsspecifika förhållandena är inte beskrivna i den hydrologiska modell som används för de beräkningsresultat som redovisas i Vattenwebb. Osäkerheterna är som störst i de hydrologiska extremerna, en osäkerhet som SMHI uppmanar sökande att vara uppmärksam på ifall det kan vara kritiskt för utformningen av anläggningen.

Specifika kommentarer — Bilaga 5

Under syfte och metod anges en beräkningsgång i HEC-RAS som SMHI finner något bakvärd; "HEC-RAS itererar fram och balanserar hur stor förlust som behöver uppstå mellan sektioner, för att de beräknade vattennivåerna och hastigheterna i sektionerna ska gälla." En mer korrekt beskrivning vore t.ex.: "utifrån beräknade energiförluster mellan sektioner itererar HEC-RAS fram beräknade vattennivåerna och hastigheter i sektionerna."

I det dokument som hänvisas till (Trafikverket, 2020a: Avvattning, Dimensionering och utformning, Krav, TRVINFRA-00231, Version 1.0) finns ett beskrivet förfarande för metodik för bestämmande av karakteristisk vattenföring, vilket inte tycks ha följts i detta fall.

Metodiken för framtagande av dimensionerande flöden. Här hänvisas dels till "samtal med SMHI", vilket borde kunna refereras till på ett transparent sätt (t.ex. epost, datum, kontaktperson etc.). I enlighet med stycket ovan (Generellt om Vattenwebb) så är SMHI:s mening att flöden i Vattenwebb är vägledande och generellt sett inte lämpliga att använda för dimensionering av tung infrastruktur.

Det anges att HQ100 beräknats utifrån en extrapolering av data från Vattenwebb. Det framgår inte enligt vilken metodik extrapoleringen gjorts (val av metod kan leda till olika uppskattningar av extremflöden).

Det är också så att flödesserier på 30 år (liksom de som kan laddas ned från Vattenwebben) utgör ett osäkert underlag för extremvärdesanalyser och dimensioneringsändamål. För beräkning av 100-års flöde rekommenderas att utgå från en serie som är minst 50 år.

Det nämns att statistik rörande nivåer i Ormsjön använts som underlag. SMHI saknar information om denna statistiks art — tidsperiod, frekvens, etc.

SMHI ställer sig tveksam till den angivna förutsättningen att kritiskt djup kan användas som nedströmsrandvillkor för MLQ. Detta skulle i så fall innebära att överkritisk strömning skulle råda i Långseleån vid dessa mycket låga flöden. Valt randvillkor skulle också innebära ett vattenstånd i Ormsjön på nästan 2 m lägre än sänkingsgräns vilket förefaller vara ett osannolikt scenario. Myndigheten menar att en rimligare ansats för randvillkor vid modellering av vattenstånd vid MLQ skulle kunna vara nivå vid sänkingsgräns, eller (om information finns tillgänglig) uppmätt lägstanivå i sjön.

Framtida klimatet

I miljökonsekvensbeskrivningen liksom i PM Dimensionerande vattennivåer saknar SMHI avsnitt rörande effekter av förändrat klimat och hur den dimensionerande vattenföringen kan förväntas förändras då konstruktionens beräknade livslängd är lång och bör dimensioneras för de extremflöden som kan komma att förväntas under hela livstiden.

Vid planering av samhället bör hänsyn tas till det framtida klimatet. Exempelvis förväntas risken för skyfall öka och flödena i våra vattendrag förändras med ändrade nederbördsförhållanden och snötillgångar. SMHI hänvisar därför till fördjupade klimatscenariotjänsten: <https://www.smhi.se/klimat/framtidens-klimat/fordjupade-klimatscenarier>

Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM)

SMTM gör bedömningen att sannolikheten för förekomst av fornlämningar i kabelsträckningen är låg och har därmed inget erinra mot det planerade arbetet. Det finns inga uppgifter om fornlämningar inom det vattenområde som berörs av arbetsföretaget och SMTM gör bedömningen att sannolikheten för förekomst av fornlämningar är låg. SMTM har därför inget att erinra mot det planerade arbetet. SMTM vill även påpeka att enligt 2 kap. 10 § kulturmiljölagen (1988:950) ska arbetsföretaget omedelbart avbrytas om fornlämning påträffas.

SÖKANDENS BEMÖTANDE

Länsstyrelsen

Trafikverket har inget att invända mot länsstyrelsens villkorsförslag 1 och 3.

Bedömning av massor

När projekteringen av åtgärderna runt bron nu är färdiga gör Trafikverket bedömningen att ingen återanvändning av betong kommer att ske på plats, utan all förorenad betong kommer skickas till godkänd mottagare. Hanteringen av detta kommer att ingå i kontrollprogrammet.

SMHI

Trafikverket delar uppfattningen om att flera randvillkorsangivelser från bilaga 5 från Tillståndsansökan kunde ha redovisats i tekniska beskrivningen. Använt valideringsflöde uppgår till 4,34 m³/s och har hämtats från Vattenwebb vid inmätningdagen av vattennivåer runt bron och i Ormsjön (2023-06-20).

Trafikverket har kontaktat Vattenregleringsföretagen och frågat om statistiken gällande vattenstånd i Ormsjön, vilket slutligen ingavs till domstolen.

Framtida klimat: I den fördjupade klimatscenariotjänsten anges för Näsåns avrinningsområde, både vid RCP4,5 och vid RCP 8,5 för perioden 2071–2100, att vattenföringen förväntas minska. Därmed anser Trafikverket att de presenterade scenariokombinationerna redan ger en relativ konservativ bild för framtiden samt att dessa följer Ångermanälvens beredningsplan enligt Vattenregleringsföretagen.

Trafikverket har inget att invända mot SMHI:s förslag till formulering angående beräkningsgången i HEC-RAS.

Trafikverket är medvetna om vattenwebbs osäkerheter och har frångått det vanliga förförandet p.g.a. mejlkonversation och samtal med Jonas German på SMHI kring den 2023-07-04. Det fanns ett problem med framtagandet av lågflöden. En åtgärd hade gjort att de inte var jämförbara med potentiellt framtagna högflöden. Men hänsyn till detta bestämde sig Trafikverket att lösa detta sensitivitetsanalytiskt med olika scenariokombinationer av vattenstånd i Ormsjön och flöden framtagna från vattenwebb.

Extrapoleringen av HQ100 har utgått ifrån HQ50 med tanke på en logaritmisk ökning enligt följande formel:

$$HQ100 = HQ50 * \frac{\log(100)}{\log(50)}$$

Eftersom det finns osäkerheter med extrapolering och att nivån vid bron styrs mest av Ormsjöns nivå har olika flöden och scenariokombinationer av flöden och vattennivåer i Ormsjön testats.

Sänkningsgränsen har också testats som nedströms randvillkor. Eftersom sänkningsgränsen ligger ca 3,5 m lägre än sista sektionens lägsta bottennivå i modellen ger kritisk djup eller att ansätta sänkningsgräns som nedströms randvillkor samma resultat. I statistiken erhållen från Vattenregleringsföretagen som bygger på en period från 1959 – 2022 sammanfaller uppmätt minsta nivå under den perioden i Ormsjön och sänkningsgräns.

DOMSKÄL

Målets avgörande

Mark- och miljödomstolen har bedömt att målet är av sådan beskaffenhet att det kan avgöras utan huvudförhandling i sammansättningen en rådman och ett tekniskt råd.

Rådighet över vatten

Trafikverket har den rådighet att bedriva vattenverksamhet som behövs med stöd av 2 kap. 4 § 4 p lagen med särskilda bestämmelser för vattenverksamhet (1998:812) och ingivna avtal med markägare.

Miljökonsekvensbeskrivning

Till ansökan har bifogats en s.k. liten miljökonsekvensbeskrivning. Mark- och miljödomstolen gör bedömningen att den är tillräcklig för en bedömning av tillåtligheten av de ansökta åtgärderna.

Tillstånd m.m.

Trafikverket har uppgett att det aktuella målet inte kommer att prövas som vägplan enligt väglagen (1971:948). Eftersom vattenverksamheten inte har prövats i annan ordning, motsvarande 11 kap. 23 § miljöbalken, ska mark-och miljödomstolens prövning även omfatta den ansökta verksamhetens tillåtlighet.

Trafikverket har yrkat om tillstånd till utrivning av befintlig bro. Enligt 11 kap. 19 § miljöbalken ska tillstånd alltid lämnas till utrivning av vattenanläggning i ytvatten, om det inte meddelas förordnande enligt 11 kap. 20 § miljöbalken att underhållsansvaret och andra förpliktelser som åvilar anläggningens ägare ska övergå på annan. Något yrkande om sådant förordnande har inte framställts i målet. Tillstånd ska därför meddelas till den ansökta utrivningen.

Vad gäller Trafikverkets yrkanden i övrigt gör mark- och miljödomstolen följande bedömning.

Planförhållanden

Det framgår av utredningen i målet att det område som är avsett att tas i anspråk för den planerade verksamheten inte omfattas av detaljplan eller områdesbestämmelser enligt 2 kap. 6 § tredje stycket miljöbalken. Området omfattas av översiktsplan för Dorotea kommun från 1990 och planen revideras för närvarande. Dock framgår ur den nuvarande översiktsplanen att vägarna är viktiga för kommunen. Mark- och miljödomstolen finner mot denna bakgrund att det inte finns några planer för området som kan anses stå i strid med den sökta verksamheten.

Hänsynsreglerna och miljö kvalitetsnormerna

Mark- och miljödomstolen bedömer att verksamheten är förenlig med de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken och hushållningsbestämmelserna i 3 och 4 kap. miljöbalken. Lokaliseringen av den nya bron, i samma läge som den befintliga bron, styrs av hur väg 1051 och 1052 är förlagda idag och är enligt domstolens mening den bästa från såväl ekonomisk som miljömässig synvinkel. Mark- och miljödomstolen gör även bedömningen att verksamheten inte äventyrar möjligheten att uppnå någon miljö kvalitetsnorm.

Riksintresse

Området är utpekad som riksintresse för rennäringen och skyddade vattendrag. Projektet ligger inom Vilhelmina södra sameby. Området som kommer att påverkas av byggnationen utgör inget betesområde. Samebyn har inte lyft att bron är av

särskild vikt för renens rörelse eller flytt i landskapet. Ingen byggnation för vattenkraft eller reglering av vatten kommer att ske. Trafikverket har beskrivit de skadeförebyggande åtgärder man avser att vidta i såväl ansökan som i miljökonsekvensbeskrivningen. Med de försiktighetsåtgärder som planeras och med de villkor som föreskrivs bedöms verksamheten endast orsaka små negativa konsekvenser för rennäringen och vattenmiljön under en kort tid. Mark- och miljödomstolen delar därmed Trafikverkets bedömning att riksintressena inte kommer att påverkas negativt.

Strandskyddsdispens

Trafikverket har ansökt om dispens för att utföra åtgärder inom område där strandskydd råder. Enligt 7 kap. 16 § miljöbalken gäller förbudet att utföra grävningsarbeten med mera inom strandskyddsområde inte verksamheter eller åtgärder som omfattas av ett tillstånd enligt miljöbalken. Syftet med detta undantag är att undvika dubbelprövning. Vid tillståndsprövningen ska beaktas att verksamheten ska bedrivas i strandskyddsområde. Det innebär att de förutsättningar måste vara uppfyllda som gäller för dispens (prop. 1997/98:45, del 2, sid. 88). Någon separat dispensprövning ska alltså inte ske.

Bron ersätter en befintlig bro varför den är placerad i ett område som till större delen redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Vidare är den planerade bron en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och som behövs för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området. Det innebär att det inte föreligger några hinder att lämna tillstånd till planerade åtgärder enligt strandskyddsbestämmelserna. Domstolen finner vidare att det är ett angeläget intresse att skydda mot pågående erosion och att detta intresse utgör särskilda skäl vid dispensgivning. På grund härav utgör dessa regler inte hinder mot meddelande av sökt tillstånd.

Sammantaget

Det har inte framförts några invändningar mot verksamhetens tillåtlighet. Mark- och miljödomstolen finner vid en samlad bedömning att verksamheten är tillätlig och att tillstånd, med lämpligt utformade skyddsåtgärder och villkor om försiktighetsmått, kan lämnas till den ansökta verksamheten.

Villkor

Allmänt villkor

Trafikverket har föreslagit att det för tillståndet föreskrivs ett s.k. allmänt villkor. Mark- och miljödomstolen finner att ett sådant villkor ska föreskrivas, men att det i viss mån bör justeras i enlighet med länsstyrelsens yrkande. Detta har Trafikverket också medgett.

Flera av de skyddsåtgärder som Trafikverket har åtagit sig att vidta är enligt mark- och miljödomstolen emellertid av så stor vikt att de bör föreskrivas som specifika villkor och inte endast omfattas av det allmänna villkoret. Det är Trafikverket som ges tillstånd och bär ansvar för att de skyddsåtgärder som föreslagits i ansökan verkligen genomförs. Villkor 2 och 4 tillkommer därför utöver de villkor som Trafikverket föreslagit. Vidare finner domstolen att villkor 3 och 5 behöver justeras något.

Grumlande arbeten

Arbeten i vattenområdet kommer att förorsaka viss grumling och även i det avseendet är det viktigt att rätt tidpunkt väljs och att skadeförebyggande åtgärder vidtas vid behov. Villkoret rörande grumlande arbeten bör omfatta perioden maj-juni samt oktober (villkor 3). Det saknas skäl att, som Trafikverket yrkat, inte låta villkoret omfatta hela juni månad.

Arbete i vatten

Mark- och miljödomstolen bedömer att skyddsåtgärden och förfarandet för att skydda vattenmiljön, är så viktigt att det bör föreskrivas i ett särskilda villkor. Ett villkor om att erforderliga åtgärder för att undvika kräftpest ska vidtas vid arbete i

vatten bör förskrivas i tillståndet (villkor 4). Ett villkor om att fordon och arbetsmaskiner som nyttjas inom arbetsområdet ska använda hydrauloljor, smörjfetter etc. som är miljöanpassade enligt svensk standard bör även det förskrivas i tillståndet (villkor 2).

Kontroll

Tillståndet bör även förenas med ett villkor om skyldighet för verksamhetsutövaren att ge in förslag till kontrollprogram. Mark- och miljödomstolen anser att villkoret kan utformas i enlighet med länsstyrelsens förslag som Trafikverket också medgett (villkor 5).

Arbetstid

När tillstånd avser arbeten för vattenverksamhet ska den tid inom vilken arbeten ska vara utförda anges i domen. Mark- och miljödomstolen bedömer att den tid inom vilken de i denna dom tillståndsgivna arbetena ska vara utförda kan bestämmas till fem år från den dag då denna dom vunnit laga kraft i enighet med Trafikverkets yrkande.

Tid för oförutsedd skada

Vidare ska en dom till vattenverksamhet ange den tid inom vilken anspråk i anledning av oförutsedd skada får framställas (jfr 22 kap. 25 § första stycket 14 punkten miljöbalken). Enligt 24 kap. 18 § miljöbalken ska anspråk på grund av oförutsedda skador för att få tas upp till prövning framställas till mark- och miljödomstolen inom fem år eller den längre tid, högst tjugo år, som kan ha bestämts i samband med tillståndet. Tiden räknas från utgången av den av domstolen bestämda tiden inom vilken arbetena ska vara utförda.

Trafikverket har yrkat att tiden för anmälan om oförutsedd ska bestämmas till fem år räknat från arbetstidens utgång. Då domstolen, liksom Trafikverket, anser att verksamheten inte bedöms kunna ge upphov till skador efter att anläggningsarbetena är klara bör tiden för anmälan av oförutsedd skada bestämmas i enlighet med Trafikverkets yrkande, dvs. till fem år från arbetstidens utgång.

Prövningsavgift

Prövningsavgiften ska slutligt fastställas till 70 000 kr. Avgiften är betald.

Rättegångskostnader

Länsstyrelsen har yrkat ersättning för rättegångskostnader med 5 600 kronor. Yrkandet avser sju timmars arbete à 800 kr. Yrkad ersättning är skälig och ska därför utges av Trafikverket till länsstyrelsen.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (MMD- 01)

Överklagande senast den 29 oktober 2024.

Åsa Ärlebrant

Lovisa Lind Eirell

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Åsa Ärlebrant, ordförande, och tekniska rådet Lovisa Lind Eirell.



Hur man överklagar

Dom i mark- och miljödomstol som första instans

MMD-01

Vill du att domen ska ändras i någon del kan du överklaga. Här får du veta hur det går till.

Överklaga skriftligt inom 3 veckor

Ditt överklagande ska ha kommit in till domstolen inom 3 veckor från domens datum. Sista datum för överklagande finns på sista sidan i domen.

Överklaga efter att motparten överklagat

Om ena parten har överklagat i rätt tid, har den andra parten också rätt att överklaga även om tiden har gått ut. Det kallas att anslutningsöverklaga.

En part kan anslutningsöverklaga inom en extra vecka från det att överklagandetiden har gått ut. Ett anslutningsöverklagande måste alltså komma in inom 4 veckor från domens datum.

Ett anslutningsöverklagande upphör att gälla om det första överklagandet dras tillbaka eller av något annat skäl inte går vidare.

Så här gör du

1. Skriv mark- och miljödomstolens namn och målnummer.
2. Förklara varför du tycker att domen ska ändras. Tala om vilken ändring du vill ha och varför du tycker att Mark- och miljööverdomstolen ska ta upp ditt överklagande (läs mer om prövningstillstånd längre ner).
3. Tala om vilka bevis du vill hänvisa till. Förklara vad du vill visa med varje bevis. Skicka med skriftliga bevis som inte redan finns i målet.
4. Lämna namn samt aktuella och fullständiga uppgifter om var domstolen kan nå dig: postadresser, e-postadresser och telefonnummer.
Om du har ett ombud, lämna också ombudets kontaktuppgifter.
5. Skriv under överklagandet själv eller låt ditt ombud göra det.
6. Skicka eller lämna in överklagandet till mark- och miljödomstolen. Du hittar adressen i domen.

Vad händer sedan?

Mark- och miljödomstolen kontrollerar att överklagandet kommit in i rätt tid. Har det kommit in för sent avvisar domstolen överklagandet. Det innebär att domen gäller.

Om överklagandet kommit in i tid, skickar mark- och miljödomstolen överklagandet och alla handlingar i målet vidare till Mark- och miljööverdomstolen.

Har du tidigare fått brev genom förenklad delgivning, kan även Mark- och miljööverdomstolen skicka brev på detta sätt.

Prövningstillstånd i Mark- och miljööverdomstolen

När överklagandet kommer in till Mark- och miljööverdomstolen tar domstolen först ställning till om målet ska tas upp till prövning.

Mark- och miljööverdomstolen ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

- Domstolen bedömer att det finns anledning att tvivla på att mark- och miljödomstolen dömt rätt.
- Domstolen anser att det inte går att bedöma om mark- och miljödomstolen har dömt rätt utan att ta upp målet.
- Domstolen behöver ta upp målet för att ge andra domstolar vägledning i rättstillämpningen.
- Domstolen bedömer att det finns synnerliga skäl att ta upp målet av någon annan anledning.

Om du *inte* får prövningstillstånd gäller den överklagade domen. Därför är det viktigt att i överklagandet ta med allt du vill föra fram.

Vill du veta mer?

Ta kontakt med mark- och miljödomstolen om du har frågor. Adress och telefonnummer finns på första sidan i domen.

Mer information finns på www.domstol.se.