

RAPPORT

Samrådsunderlag – Väg 44 Faunapassage

Vänersborgs kommun, Västra Götalands Län
2025-09-12



Trafikverket

Postadress: Kungsgatan 32, 461 30 Trollhättan

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG – Väg 44 Faunapassage

Författare: Trafikverket

Dokumentdatum: 2025-09-12

Ärendenummer: TÄHS-2025-000183

Åtgärdsnummer: SSP21758

Uppdragsnummer: 189465

Version: 1.0

Kontaktperson: Beatrice Hjörn

Innehåll

1 Sammanfattning.	5
2 Inledning	6
2.1. Bakgrund	6
2.2. Planlägningsprocessen.....	6
2.3. Ändamål	7
3 Avgränsningar	8
3.1 Utrednings- och influensområde	8
3.2. Tidigare utredningar	9
3.3. Tid.....	9
4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	10
4.1. Samhället och boendemiljö.....	10
4.2. Väg och trafik	11
4.3. Kollektivtrafik	11
4.4. Konnektivitet.....	12
4.5. Viltolyckor	15
4.6. Viltuthopp	16
4.7 Medelstora däggdjur.....	16
4.8. Landskap.....	18
4.9. Kulturmiljö.....	18
4.10. Naturmiljö	21
4.11. Rekreation och friluftsliv.....	22
4.12. Riksintressen och skyddade områden	23
4.13. Naturresurser och vattenresurser	23
4.14. Buller och trafikstörningar	24
4.15. Markföroreningar	24
4.16. Geotekniska förutsättningar	24
4.17. Övrig infrastruktur, ledningar och servitut.....	25
4.18. Farligt gods.....	25
5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	26
5.1. Projektets lokalisering.....	26

5.2 Utformning	26
5.2.1 Faunabrons utformning.....	26
5.2.2 Stängsling och faunaskärm.....	27
5.2.3 Breddning av mittremsa.....	27
5.2.4 Driftsväg	27
5.3 Byggskedet.....	27
5.4 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.	28
5.4.1 Samhället, boendemiljö, kollektivtrafik, väg och trafiksäkerhet.....	28
5.4.2. Landskap	29
5.4.3 Kulturmiljö.....	29
5.4.4. Naturmiljö	29
5.4.5. Rekreation och friluftsliv.....	29
5.4.6. Naturresurser och vattenresurser	30
5.4.7. Vilda djur	30
5.4.8. Buller och störningar från trafik	30
5.4.9. Markföroreningar	31
5.4.10 Allmänna hänsynsregler	31
5.4.11. Hushållning med mark- och vattenområden.....	31
5.4.12. Miljökvalitetsnormer	32
5.5 Måluppfyllelse.....	32
5.5.1 Projekt mål.....	32
5.5.2. I Transportpolitiska mål	32
5.5.3 Miljökvalitetsmål	33
6 Åtgärder	35
7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan	36
8 Fortsatt arbete	37
8.1 Planläggning.....	37
8.2 Viktiga frågeställningar	37
9 Källor	38

1 Sammanfattning.

Väg 44 mellan Uddevalla och Trollhättan utgör en mycket stark barriär för vilt i landskapet eftersom vägen är en motorväg med höga hastigheter och relativt mycket trafik samt är försedd med viltstängsel på vägens båda sidor. Vägen saknar säkra passager för fauna utöver vägtrummor där småvilt kan passera. Trafikverket planerar därför för en faunapassage i form av en bro över väg 44 i syfte att minska barriäreffekten för vilt samt minska risken för viltolyckor.

Ett lämpligt läge för en faunabro över väg 44 har i en lokaliseringsutredning identifierats mellan Loviseberg och Trafikplats Väne-Ryr Östra. Denna sträckan sammanfaller med ett sammanhängande skogsområde och våtmarkskomplex och bedöms därför vara särskilt lämplig ur konnektivitetssynpunkt.

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Till grund för bedömningen ligger redovisade uppgifter främst i kap 4 och kap 5.

Inga områden med höga naturvärden kommer att tas i anspråk. Landskapsbilden påverkas i huvudsak endast vid läget för faunabron.

Inga miljökvalitetsnormer kommer att överskridas.

Sammanfattningsvis innebär vägplanen en utbyggnad främst av redan påverkade områden med begränsat intrång i såväl pågående markanvändning som natur- och kulturmiljö. Vägplanen kommer innebära åtgärder som förväntas förbättra trafiksäkerheten och möjliggöra passage för vilt över väg 44.

2 Inledning

Trafikverket planerar för byggnation av en faunapassage i form av en bro, över väg 44. Ett lämpligt läge har identifierats mellan Loviseberg och Trafikplats Väne-Ryr Östra.

2.1. Bakgrund

Trafikverket har tagit fram en viltutredning (Förslag till åtgärder för att minska barriärpåverkan och viltolyckor längs väg 44 samt E45) som identifierat brister i möjligheten för djuren att passera vägen och föreslår åtgärder för att minska barriärpåverkan och viltolyckor.

Väg 44 mellan Uddevalla och Trollhättan utgör en mycket stark barriär för vilt i landskapet då den utgörs av stängslad motorväg. Väg 44 går mellan E6:an och E45:an, båda vägar med mycket stark barriärpåvekan för rörelser i öst-västlig riktning. E6:an och E45:an gör att Trestadsområdet och väg 44 måste passeras av djur som rör sig i nord-sydlig riktning väster om Vänern och barriären är därför av stor betydelse för viltrörelser på regional nivå. Området har tidigare identifierats som viktigt för viltrörelser på regional nivå.

Parallellt med väg 44 sträcker sig järnvägssträckan Älvsborgsbanan och väg 697. I den östra delen av utredningsområdet ligger järnvägen relativt nära väg 44, som närmast ca 150 m. Banan är lågtrafikerad med cirka 23 tåg per dygn (2019).

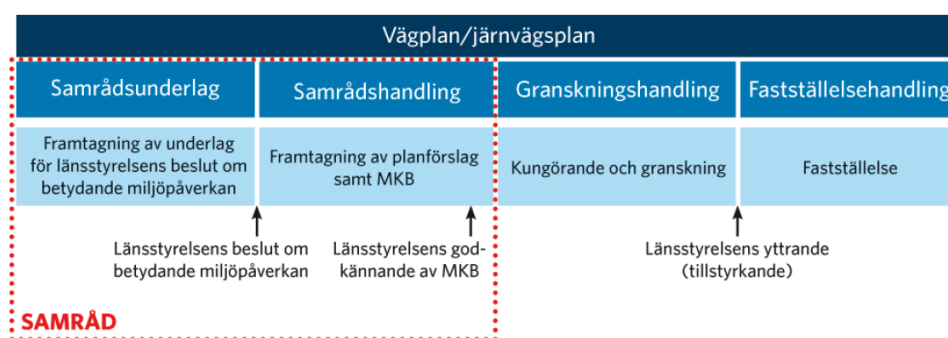
Baserat på rapporten (Förslag till åtgärder för att minska barriärpåverkan och viltolyckor längs väg 44 samt E45) och Trafikverkets Riktlinje Landskap (TDOK 2015:0323) planeras därför för en planfri passage för vilt. I lokaliseringsutredningen (Väg 44 Almås lokaliseringsutredning för faunabro (TRV)) identifierades ett lämpligt läge för en faunabro över väg 44 mellan trafikplats Väne-Ryr Östra och bron för enskild väg väster om Stora Almås.

2.2. Planläggningsprocessen

Ett vägprojekt, där Trafikverket är väghållare, ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan.

I början av planläggningen tas ett underlag fram som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan Länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Denna handling utgör ett underlag för dessa samråd. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs sedan i en samrådsredogörelse.



Figur 1. Planläggningsprocess för vägplan. Källa: Trafikverket

2.3. Ändamål

Ändamålet med projektet är att, på väg 44 mellan Uddevalla och Trollhättan, minska barriäreffekten för vilt samt minska risk för viltolyckor på vägen.

Projektmål:

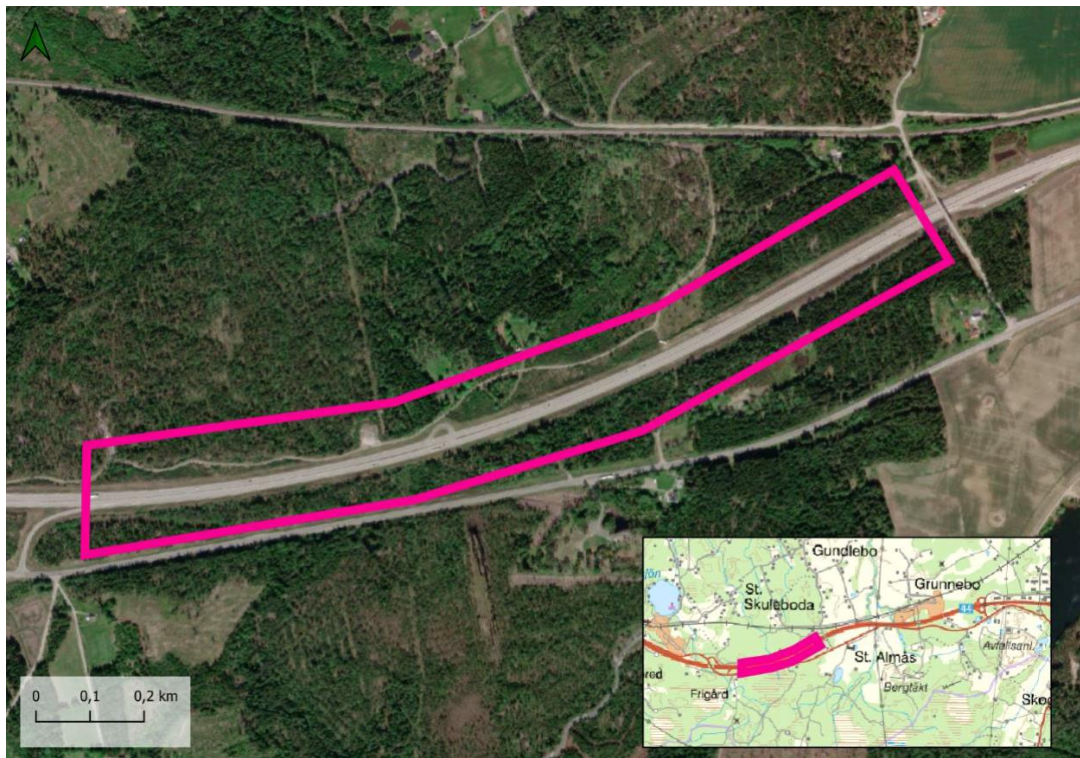
- Faunabron ska anpassas till:
 - de naturliga förutsättningar som finns på platsen, utifrån nuvarande växtlighet och topografi.
 - landskapets visuella kvaliteter, både avseende lokalisering och utformning.
- Faunabron ska utformas på ett kostnadseffektivt sätt och så att maximal funktion kan uppnås.
- Funktion för passage av älg och rådjur är prioriterat.

3 Avgränsningar

3.1 Utrednings- och influensområde

Utredningsområdet, mellan Loviseberg och Trafikplats Väne-Ryr Östra, är valt utifrån tidigare genomförd lokaliseringsutredning. Enligt utredningen utgör området den största kvarvarande bristen i djurens möjlighet att passera vägen på sträckan mellan Uddevalla och Trollhättan. Enligt utredningen finns här även ett sammanhängande skogsområde och våtmarkskomplex på båda sidor om vägen vilket gör det lämpligt ur konnektivitetssynpunkt. Dessutom finns det inom utredningsområdet den högsta skärningen längs sträckan vilket bör ge goda byggnadstekniska förutsättningar för att anlägga en bro över väg 44.

Älvsborgsbanan sträcker sig parallellt med väg 44 cirka 160 till 340 meter norr om utredningsområdet. I viltutredningen har bedömningen gjorts att järnvägen inte utgör så stark barriär för vilt rörelser, även om den kan försvåra djurens rörelser något, särskilt där den går på hög bank eller i skärning. Detta eftersom järnvägen inte är stängslad med viltstängsel samt då den är relativt lågtrafikerad.



Figur 2. Översiktskarta över utredningsområdet för den planerade faunabron vid Loviseberg (rosa markering)

3.2. Tidigare utredningar

Följande utredningar och underlag utgör grund för projektet:

- Naturvärdesinventering (NVI) – (Pro-natura. 2025)
- Tidigt samråd med Länsstyrelsen avseende tillstånd enligt 2 kap. KML samt om krav på arkeologisk utredning ställs. (TRV 2024/103396)
- Rapport, Förslag till åtgärder för att minska barriärpåverkan och viltolyckor längs väg 44 samt E45 (TRV 2023)
- ÅVS, ”Fauna – barriäreffekter och viltolyckor Trafikverket Region Väst (TRV 2018/2378)
- Väg 44 Almås lokaliseringsutredning för faunabro (TRV)

3.3. Tid

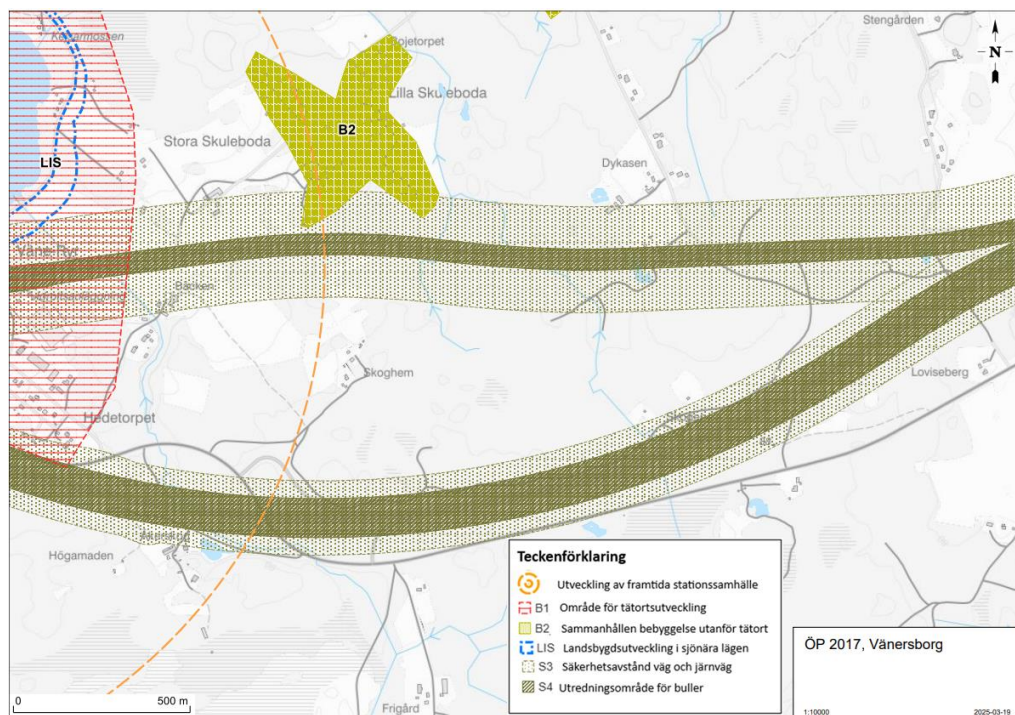
Projektet kommer att arbeta med framtagande av vägplan och bygghandling mellan 2025 – 2027. Uppskattad tid för byggstart är 2029 med färdigställande av faunabron 2031.

4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1. Samhället och boendemiljö

I anslutning till utredningsområdet finns 3 bostäder belägna på ett avstånd mellan 150 och 200 meter från väg 44. I övrigt är bebyggelse och verksamheter få till antalet och glest spridda. Närmsta sammanhållen bebyggelse är beläget ca 800 meter norr om väg 44.

I Vänersborg kommuns översiktsplan (ÖP 2017) pekas ett område väster om utredningsområdet ut som ett möjligt läge för framtida tätortsutveckling. Det finns inga detaljplaner inom eller i anslutning till utredningsområdet.



Figur 3, Markanvändningskarta, ÖP17 Vänersborgs kommun

4.2. Väg och trafik

Väg 44 är motorväg på den aktuella sträckan från Råsserödsmotet till Båbergsmotet med en hastighet om 110 km/h. Trafikmängden på sträckan är ÅDT cirka 17 000 f/d med omkring 8 % tung trafik (trafikmätning 2022).

Väg 44 byggdes i nysträckning och färdigställdes för cirka 20 år sedan enligt dåvarande motorvägsstandard med en vägbredd på cirka 21,5 m. Sidoområdena är trafiksäkra med grunda diken och flacka släntlutningar. Körfälten separeras av en mittremsa med räcke av vajertyp. I anslutning till utredningsområdets västra del finns en påfart från trafikplats Väne-Ryr. I den östra delen av utredningsområdet påbörjas avfart till informationsplats, vilket gör att vägen här är bredare.

Den västra delen ligger mestadels i grunda skärningar eller i nivå med omgivande mark. Den östra delen ligger i djupare skärningar upp till cirka fem meter över vägen och med bevuxna jordslänter med ca 1:2-lutning. Något berg i dagen har inte lokaliserats.

Strax öster om utredningsområdet är det en bro över väg 44 för enskild väg, här är mittremsan breddad för att ge plats åt mittplacerat brostöd.

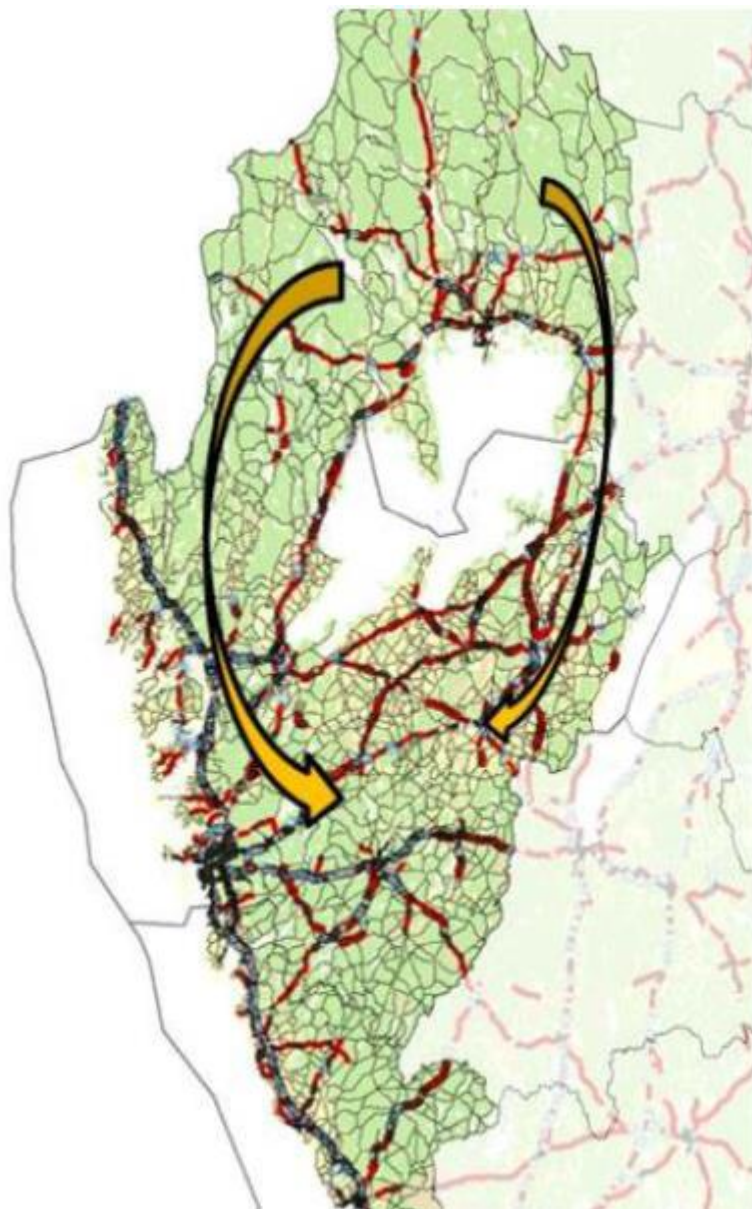
Parallellt med väg 44, på den södra sidan, går väg 697 som är en lågtrafikerad tvåfältsväg.

4.3. Kollektivtrafik

Närmaste busshållplatsen finns vid Trestad center, omkring 3 km öster om utredningsområdet för faunabron. Från hållplatsen finns avgångar varje halvtimma under dagtid och glesare på kvällar och helger.

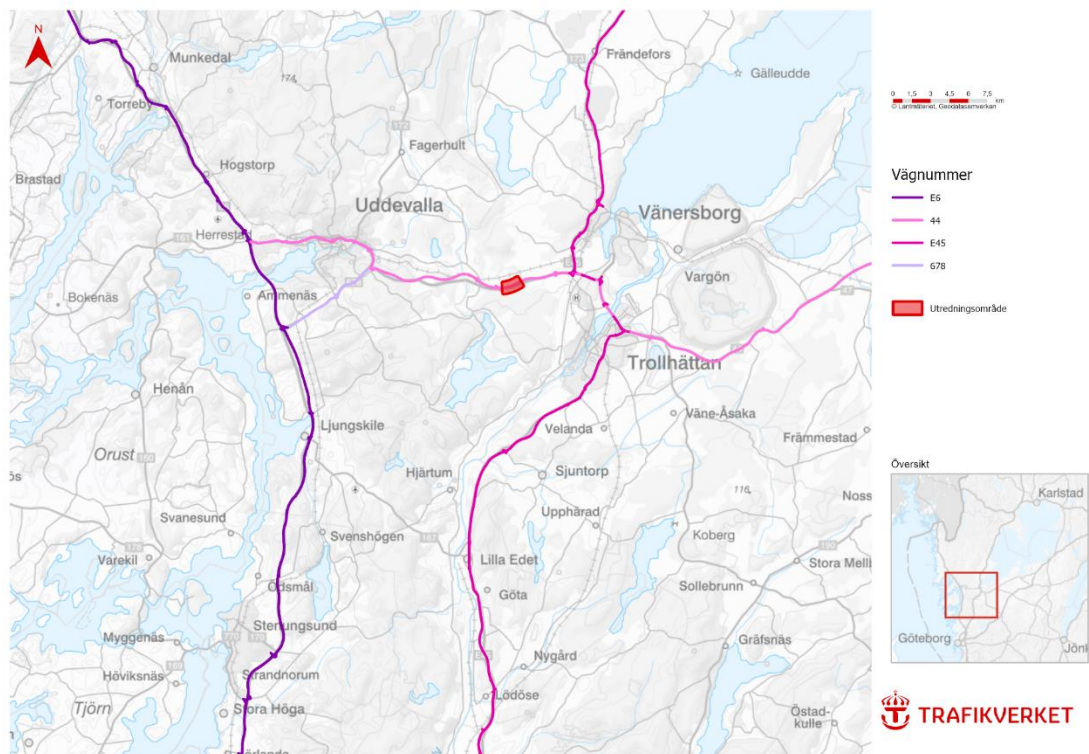
4.4. Konnektivitet

I ÅVS "Fauna – barriäreffekter och viltolyckor Trafikverket Region Väst (TRV 2018/2378)" beskrivs två regionalt viktiga viltstråk som utgör en strategisk länk för djurs rörelser mellan skogsområdena i mellersta Sverige och det mer uppbrutna landskapet söder om Vänern och Vättern. Barriärer som korsar dessa stråk har stor påverkan på djurs rörelse på stor skala. Aktuellt utredningsområdet ligger inom ett av dessa stråk.



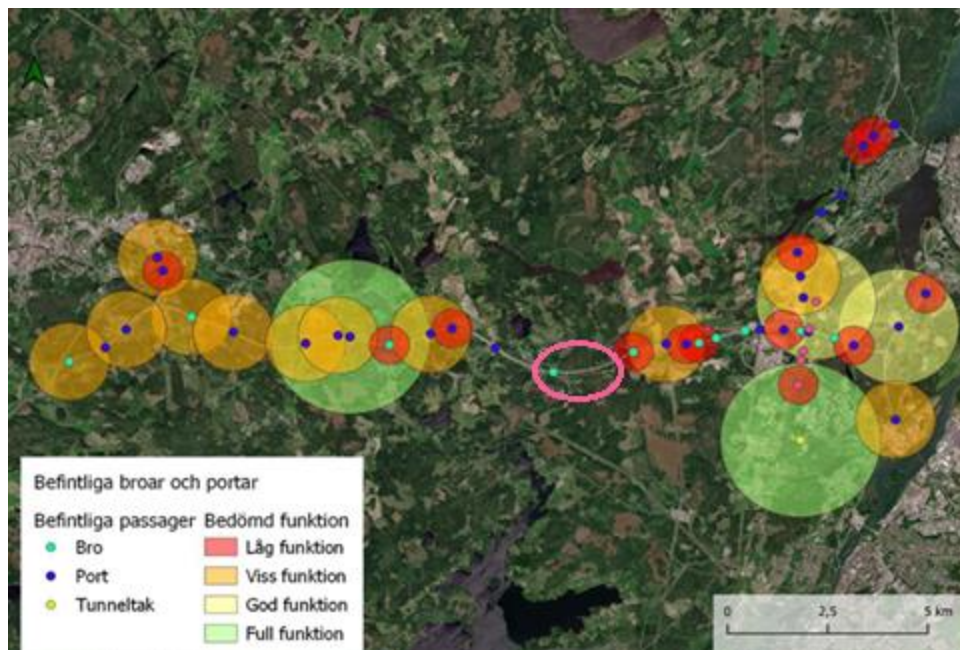
Figur 4. Bild över dem två regionalt viktiga viltstråken från ÅVS.

Väg 44 utgör en mycket stark barriär i landskapet. Barriären får en mycket stor påverkan för de större däggdjurens rörelse på regional nivå eftersom vägen dessutom sträcker sig mellan E6:an och E45:an, ytterligare två vägar med stark barriärpåverkan. Detta gör att Trestadsområdet och väg 44 måste passeras av djur som rör sig i nord-sydlig riktning, väster om Vänern.



Figur 5. Läget längs väg 44 (röd ring) i förhållande till E6, E45 och Vänern.

Längs väg 44 finns befintliga portar och broar som potentiellt kan användas av stora däggdjur. I viltutredningen för väg 44 och E45 har funktionen för dessa broar och portar bedömts. I de västra delarna av väg 44 finns flest potentiella passagepunkter men de flesta antas ha en begränsad funktion. På östra halvan av väg 44, där utredningsområdet är beläget, finns en större brist. Här saknas passager med funktion helt på en längre sträcka. Sträckan sammanfaller med ett sammanhängande skogsområde och våtmarkskomplex och kan därför vara särskilt viktig ur konnektivitetssynpunkt, se figur 6.



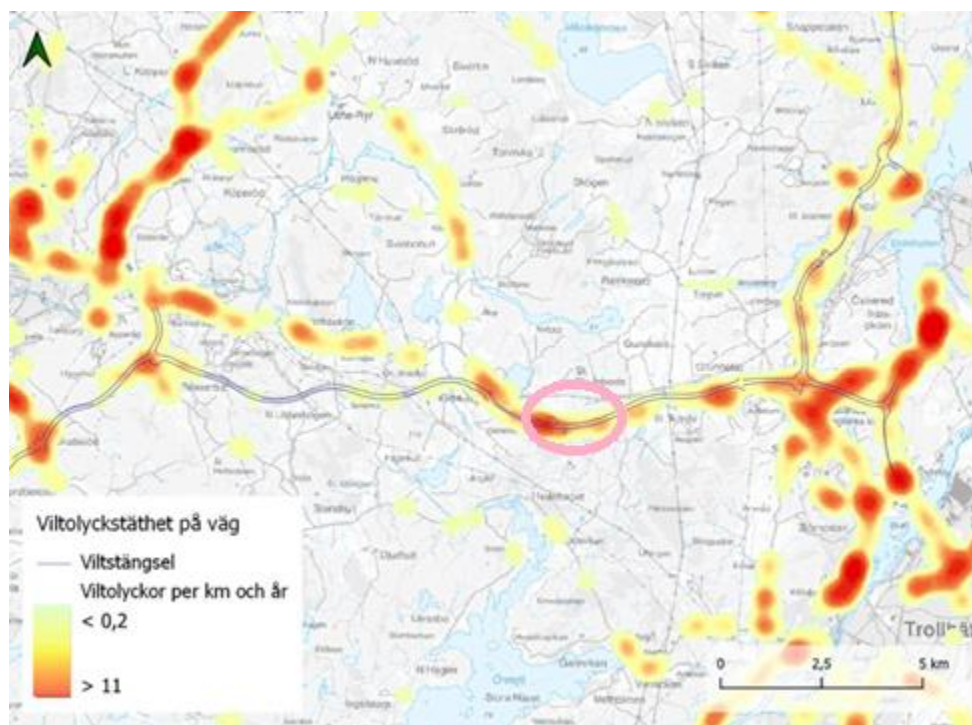
Figur 6. Bedömd funktion för stora däggdjur hos samtliga befintliga broar och portar som utretts i viltutredningen, med utredningsområdet markerat med rosa.

Parallellt med väg 44 sträcker sig järnvägssträckan Älvsborgsbanan. I den östra delen av utredningsområdet ligger järnvägen relativt nära väg 44, som närmast ca 150 m. I viltutredningen har bedömningen gjorts att järnvägen inte utgör så stark barriär för viltrörelser, även om den kan försvåra djurens rörelser något, särskilt där den går på hög bank eller i skärning. Detta eftersom järnvägen inte är stängslad med viltstängsel samt då den är relativt lågtrafikerad.

4.5. Viltolyckor

På de stängslade vägsträckorna sker viltolyckor framför allt vid trafikplatser och stängselslut. Figur 7 nedan visar statistik över viltolyckor med klövvilt per km och år för perioden 2017-2021.

På järnvägen sker förhållandevis få viltpåkörningar även om problematiken inte helt kan bortses ifrån. Figur 7 nedan visar tätheten av viltpåkörningar med klövvilt per järnvägslink, åren 2017-2021.



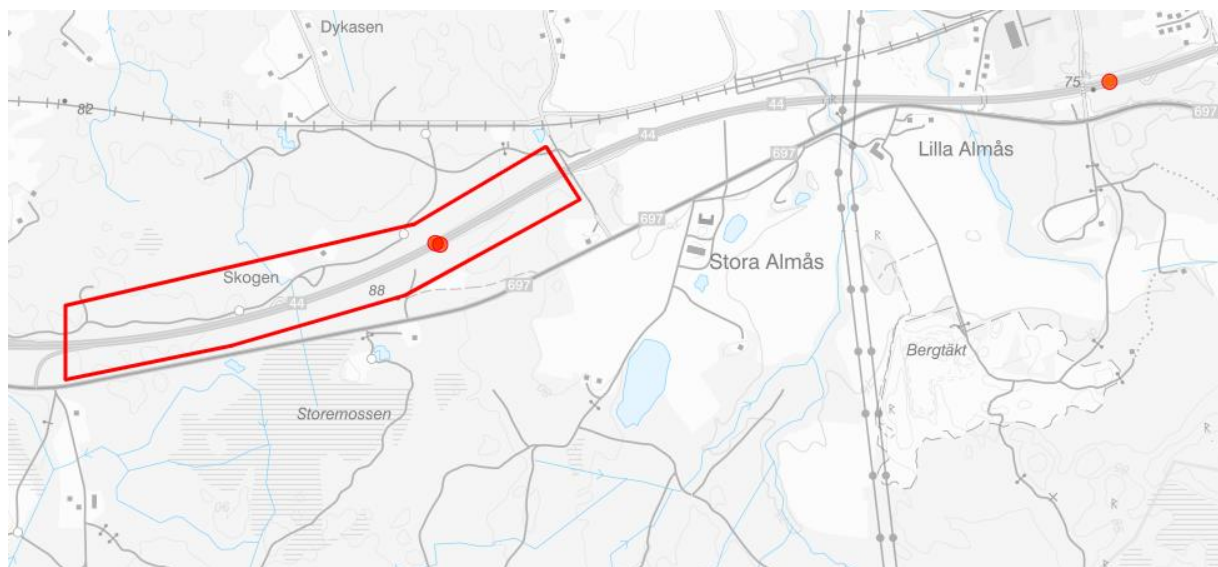
Figur 7. Viltolyckor väg. Täthetskarta för viltolyckor med klövvilt, 2017-2023. Utredningsområdet markerat med rosa.

4.6. Viltuthopp

Inom utredningsområdet finns befintliga viltuthopp. I riktning mot Vänersborg/Trollhättan består uthoppet i form av en möjlighet för eftersöksjägare/polis att öppna upp viltstängsel i de fall djur skulle befinna sig på fel sida av viltstängslet.

I riktning mot Uddevalla är viltuthoppet utformat som ett lågt stängsel vid en höjd som har funktionen att djuren kan ta sig ifrån vägen men åt andra hållet blir höjden på stängsel tillräckligt för att djuren inte ska ta sig över och till vägen.

Det finns även ytterligare ett viltuthopp omkring 1,5-2 km öster om utredningsområdet, placerat i riktning mot Uddevalla.



Figur 9: Karta som visar befintliga viltuthopp markerade med röda prickar. Utredningsområdet markerat med röd polygon.

4.7 Medelstora däggdjur

På sträckan längs väg 44 finns i dagsläget viltstängsel men inget faunastängsel. Skillnaden mellan viltstängsel och faunastängsel är maskstorleken, där faunastängsel har ett finare nät för att passa mindre djur. Detta medför att medelstora däggdjur; rävar, harar och grävlingar, kan passera vägen i större utsträckning än större däggdjur. Barriäreffekten är därmed sannolikt inte lika stor för dessa arter. Det finns i dagsläget ingen data kring trafikdödade medelstora däggdjur på väg och järnväg då de flesta av dessa inte kräver underrättelse till polis.

En anlagd passage för medelstora däggdjur finns strax öst om Stora Almås. Passagen består av en torrtrumma som löper under väg 44 och intilliggande parkeringsficka med informationsplats.



Figur 10: Foto på torrtrumma som kan användas som passage under väg 44 av medelstora däggdjur, belägen strax öst om utredningsområdet. Källa: Miljöwebb landskap



Figur 11: Karta som visar placering av torrtrumma som kan användas som passage under väg 44 av medelstora däggdjur. Källa: Miljöwebb landskap. Utredningsområdet markerat med röd polygon.

4.8. Landskap

Utredningsområdet för faunabron, mellan trafikplats Väne-Ryr Östra och Stora Almås, ligger i en skogstät del av landskapstypen mosaiklandskap. Längs väg 44 återfinns svaga topografiska variationer, där det mest framträdande draget är vägslänternas variation i höjdlägenhet utmed vägen. Barrskog dominerar, även om det närmast vägen finns ett bryn av yngre lövskog.

Utmed sträckan finns tre befintliga broar med liknande uttryck i materialval och brotyp.

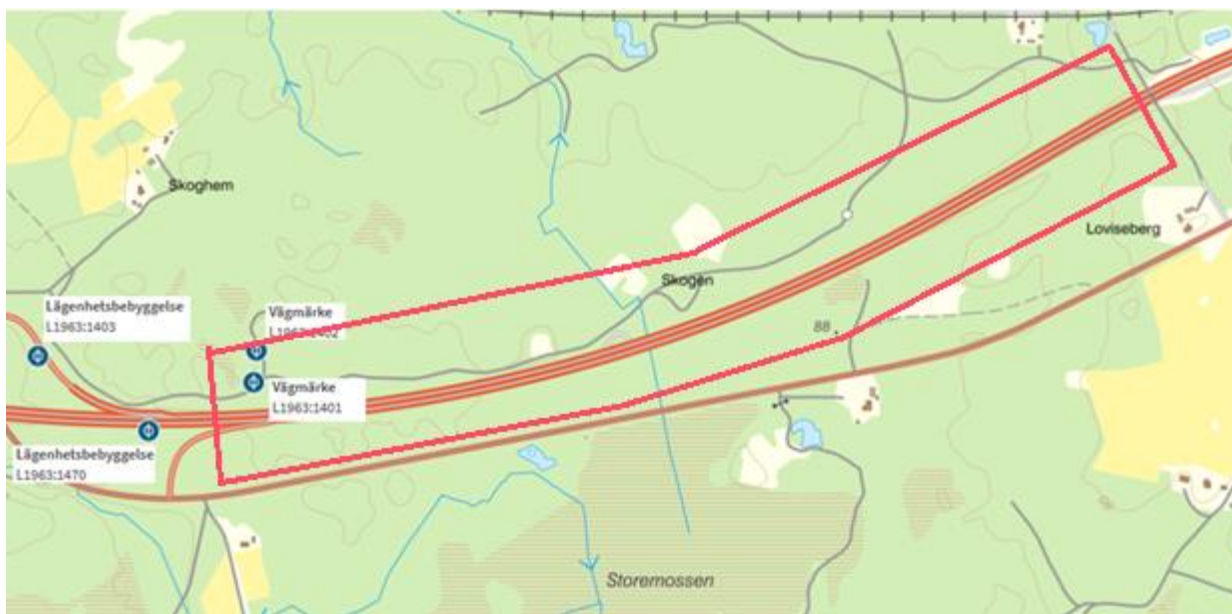


Figur 12. Bilden visar befintlig bro i den östra delen av utredningsområdet, källa googlemaps.

4.9. Kulturmiljö

Aktuellt utredningsområde är historiskt sett av utmarkskaraktär och relativt få kända kulturvärden finns registrerade på ömse sidor av väg 44. Samråd har hållits med Länsstyrelsen och bedömningen var att sannolikheten för nyfynd är låg och att inga krav på arkeologisk utredning är aktuella.

Det som betonas vid samrådet var att undvika påverkan på de två milstolparna (L1963:1402, L1963:1402) samt den möjliga fornlämningen L1963:1470 (Torp) som finns inom fastigheten Skogaryd 1:10. Om ingrepp ska ske i närheten av L1963:1470 ska nytt samråd ske med Länsstyrelsen.



Figur 13. Karta från riksantikvarieämbetets fornsök som visar möjlig fornlämning samt två befintliga milstolpar i anslutning till utredningsområdet. Utredningsområdet markerat med röd polygon.

In anslutning till väg 44 inom utredningsområdet finns även två områden avseende kulturhistorisk järnvägsmiljö, KJ370 och KJ371.



Figur 14: Kartbild som visar läget för dem båda kulturhistoriska järnvägsmiljöerna. KJ370 åt väster och KJ371 åt öster. Källa, Stigfinnaren

KJ370 avser en lastplats i skogsområdet vid Almås från omkring 1960-1979. Lastplatsen består av ett stickspår och en betongplatta på. Stickspåret slutar sedan vid en kraftig kajkant av betong med plats för infästning av en vagn. Lastområdet har klassats som Kulturhistoriskt värde 3, visst värde.



Figur 15: Foto taget i mars 2025 på stickspår och lastområde i Almås, KJ370. Källa, Miljöwebb landskap.

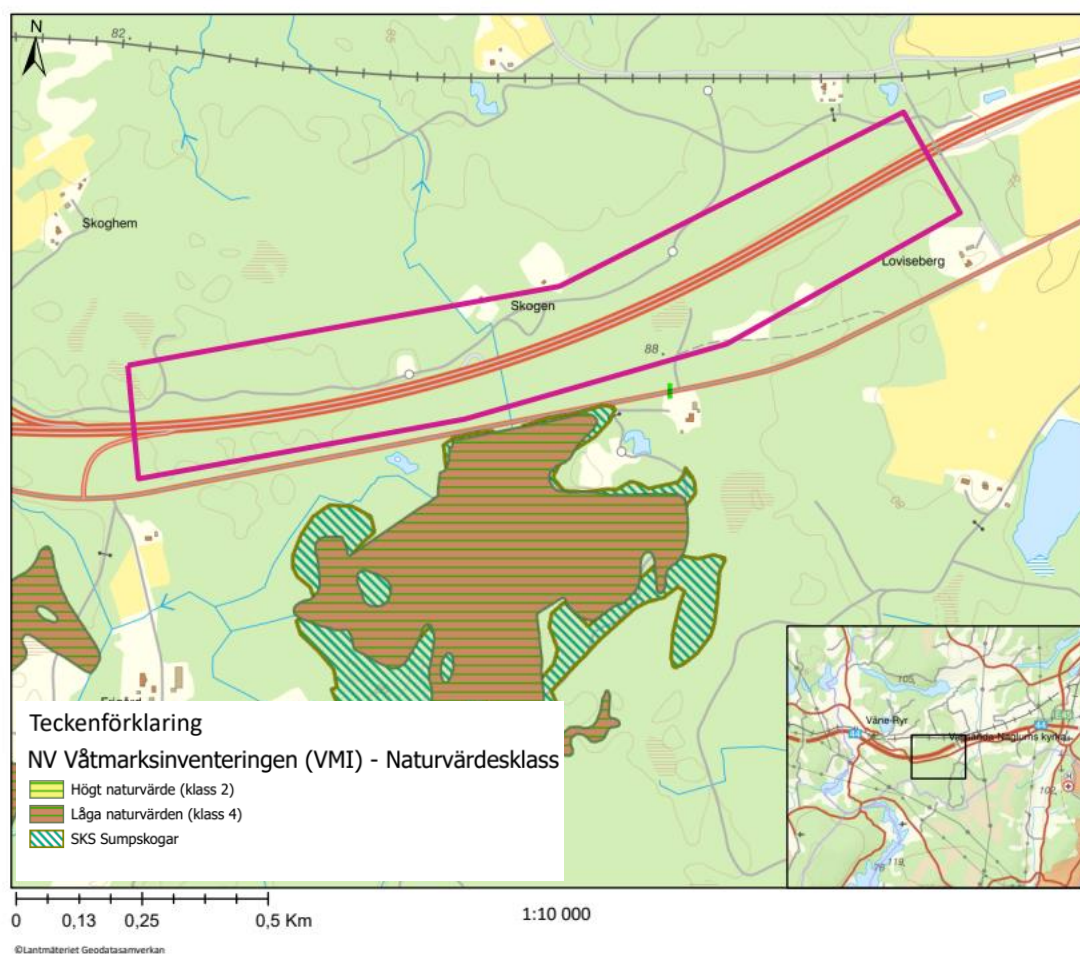
KJ371 avser en banvaktstuga i skogsområdet vid Almås. Banvaktstugan har genomgått en del förändringar med tillbyggnader och renoveringar och har därför ändrat sin karaktär sedan ursprungligt. Banvaktarstugan och övriga arbetarbostäder har kulturhistoriskt värde klass 3, visst värde.



Figur 16: Foto på banvaktarstugan, KJ370. Källa, Miljöwebb landskap.

4.10. Naturmiljö

Området där Faunabron planeras består av skogsmark. Det finns ett våtmarksområde, Storemossen, som är beläget söder om väg 44 i anslutning till utredningsområdet, se figur 16. Storemossen har i våtmarksinventeringen fått naturvärdesklass 4, lågt naturvärde. Området utgörs av en svagt välvd mosse med låga naturvärden. Inom våtmarksområdet finns även en utpekad sumpskog.



Figur 17. Utdrag ur Länsstyrelsens informationskarta som visar område med sumpskog och våtmarksområde. Utredningsområde markerat med rosa polygon.

Skogsstyrelsen har inga dokumenterade nyckelbiotoper som berör utredningsområdet. Det finns idag inga områdesskydd i form av Natura 2000-områden, reservat eller nationalparker som direkt berör området.

Trafikverket har låtit utföra en naturvärdesinventering i området sommaren 2025 (Konsult Pro Natura) Naturvärdesinventeringen är utförd enligt standard SS 199000:2023 nivå detalj, med tillägg för värdearter och främmande invasiva arter.

Vilken naturvärdesklass ett område får bedöms utifrån kombinationer av bedömningsgrunderna biotop och art. Med hjälp av en fyrgradig skala bedöms sedan naturvärdet inom avgränsande geografiska områden. Skalan består av:

- Naturvärdesklass 1 – högsta naturvärde: störst positiv betydelse för biologisk mångfald.
- Naturvärdesklass 2 – högt naturvärde: stor positiv betydelse för biologisk mångfald.
- Naturvärdesklass 3 – påtagligt naturvärde: påtagligt positiv betydelse för biologisk mångfald.
- Naturvärdesklass 4 – visst naturvärde: viss positiv betydelse för biologisk mångfald.

Rapport är under framtagande men enligt muntligt resultat från konsulten så har ett antal naturvärdesbiotoper identifieras men inga av dem har högre naturvärdesklass än nivå 4.

Den inventerade området består av skogsmark, där stora delar är planterad granskog utan högre naturvärden. Inga biotopskydd påträffades.

Parallellt med väg 44 förekommer grusvägar, där det finns kvar inslag av ängs- och hagmarksflora. Den rödlistade arten sexfläckig bastardsvärmare påträffades. Längs väg 44 är floran trivial men det förekommer inslag av blottade sand- och grusytor som kan ha viss betydelse för insektslivet.

Vad gäller fridlysta arter så har mattlummer och revlummer påträffats. Den invasiva arten blomsterlupin förekommer frekvent längs stora delar av vägsträckan.

4.11. Rekreation och friluftsliv

Inom utredningsområdet finns inga utpekade cykelleder eller andra typer av friluftsanläggningar. Viss rekreation kan ändå förekomma i området exempelvis av närboende. Jakt förekommer i området.

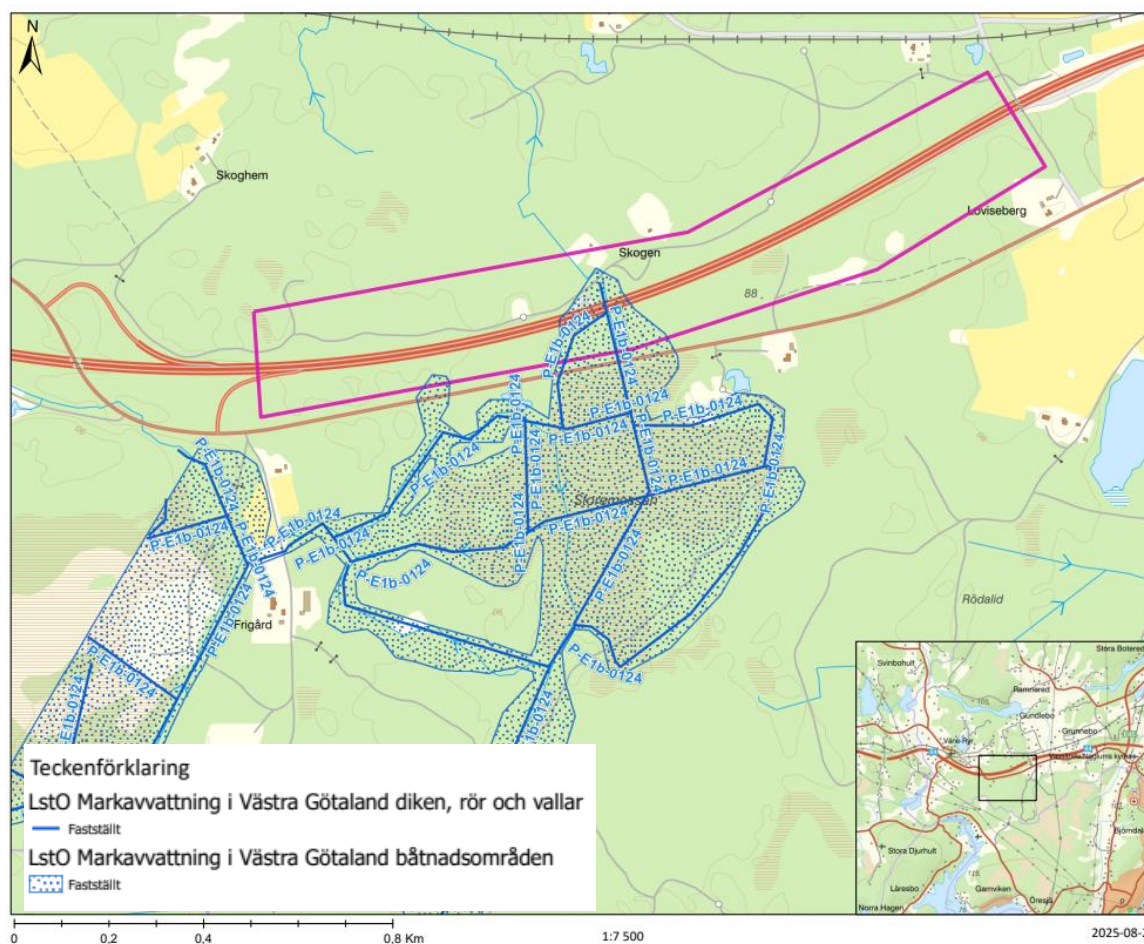
4.12. Riksintressen och skyddade områden

Området ligger inom stoppområde för höga objekt, enligt miljöbalken 3 kap 9 §. I övrigt berörs inte området av några riksintressen.

Utredningsområdet i sin helhet ligger inom Köperödssjöarnas vattenskyddsområde för Lilla Edet, Uddevalla, Trollhättan och Vänersborg. Föreskrifter finns som bland annat reglerar hantering av petroleumprodukter, upplag och schaktarbeten. Föreskrifterna finns tillgängliga på Vänersborg kommuns hemsida. Inga övriga skyddade områden enligt 7 kap. miljöbalken (såsom naturreservat, Natura 2000, generellt biotopskydd eller strandskydd) finns inom utredningsområdet.

4.13. Naturresurser och vattenresurser

Ett markavvattningsföretag (Frigård DF 1906) korsar väg 44 och ligger delvis inom utredningsområdet.



Figur 18: Karta över markavvattningsföretag inom utredningsområdet. Källa Länsstyrelsens vattenkarta. Utredningsområde markerat med rosa polygon.

I övrigt utgörs området av produktiv skogsmark. Det förekommer ingen odlingsmark inom utredningsområdet.

4.14. Buller och trafikstörningar

Trafikbuller från väg 44 bedöms inte ha någon betydande inverkan på djurens vilja att passera vägen. Trafikintensiteten och bullret från trafiken anses inte vara så högt att vilt uppfattar vägen som en total barriär utan de passerar eller försöker passera ändå, vilket även viltolycksstatistiken visar.

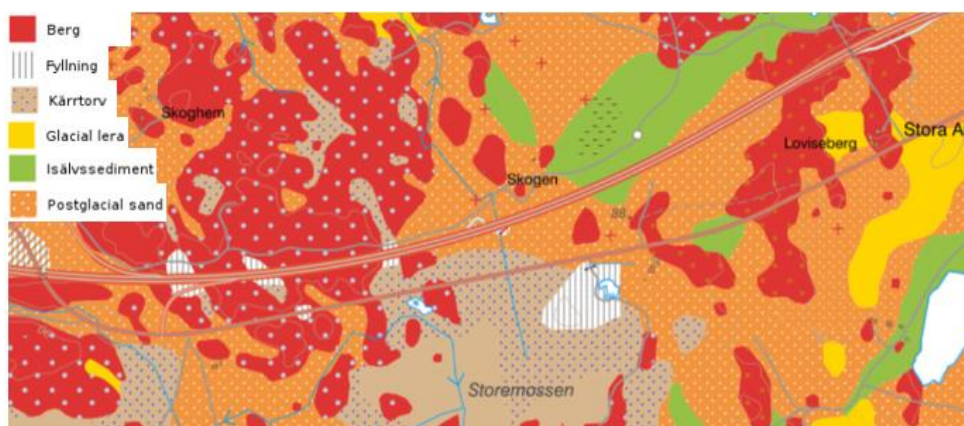
Planerad åtgärd kommer inte medföra någon förändrad trafikmängd och inte heller påverka befintlig bullernivå avseende trafikbuller. Inom utredningsområdet finns inga övriga verksamheter som kan orsaka buller eller trafikstörningar.

4.15. Markföroreningar

Dagens markanvändning i närområdet domineras av skogsmark där det inte finns anledning att misstänka förekomst av förorenad mark. Det finns inga potentiellt förorenade områden dokumenterade i Länsstyrelsens EBH-stöd längs sträckan. Vägdikesmassor kan dock vara diffust påverkade av föroreningshalter från trafik och väghållning, även olyckor med spill av drivmedel kan ha påverkat jordmassor i anslutning till vägen. De ämnen som normalt visat sig kunna påträffas i dikesmassor är bl.a. oljeföroreningar, metaller och PAH.

4.16. Geotekniska förutsättningar

Enligt SGU:s jordartskarta utgörs undergrunden inom utredningsområdet av varierande förekomst av berg, sand, isälvsmaterial, fyllning och torv. Se figur 19 nedan.



Figur 19. SGU:s Jordartskarta

Jorrdjupen varierar enligt SGU:s jorrdjupskarta generellt mellan 0-5 meter. Se även figur 20 nedan



Figur 20.. SGU:s Jorddjupskarta

4.17. Övrig infrastruktur, ledningar och servitut

Väg 44 ligger med vägrätt fastställd med arbetsplan "Väg 44 Uddevalla – Götene, delen Råsseröd-Båberg" på sträckan.

Inom utredningsområdet finns två gemensamhetsanläggningar avseende skogsbilväg.

Ledningar tillhörande Vattenfall, Skanova och Tegab finns belägna inom utredningsområdet. Påverkan på dessa ledningar kommer att hanteras i kommande ledningssamordning. Om ledningar påverkas kommer dessa att läggas om eller flyttas i samråd med ledningsägaren.

4.18. Farligt gods

Väg 44 är en rekommenderad primär väg för farligt gods. Projektet bedöms inte påverka transporter av farligt gods eller öka risken för olyckor.

5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

5.1. Projektets lokalisering

Utredningsområdet för faunabron över väg 44 har identifierats mellan Loviseberg och Trafikplats Väne-Ryr Östra, se figur 1 under kapitel 3.1. Det är inom den här sträckan som det skett flest viltolyckor längst väg 44, enligt viltolycksstatistiken. Inom denna del av väg 44 saknas även anordnade passager, i form av broar och portar, helt med funktion för älg och rådjur. Inom det identifierade utredningsområdet finns ett sammanhängande skogsområde och våtmarkskomplex på båda sidor om vägen vilket gör området lämpligt ur konnektivitetssynpunkt. Dessutom finns här den högsta skärningen längs sträckan vilket bör ge goda byggnadstekniska och landskapsmässiga förutsättningar för att anlägga en fauna.

Det föreslagna utredningsområdet kan begränsas ytterligare till den östra halvan, dels för att undvika påverkan på befintligt markavvattningsföretag i den västra delen samt då vägen i den östra delen går i skärning vilket ger goda byggnadstekniska förutsättningar. Genom att placera bron vid befintlig skärning minskas även behov av landskapsanpassning genom minskat behov av uppfyllnad av massor. Detta i sin tur minskar projektets klimatpåverkan. Det är även parallellt med den östra delen som det finns bäst förutsättningar för djuren att passera vidare över järnvägen eftersom järnvägen i den västra delen går på en högre bank. Exakt placering av bron kommer utredas i den fortsatta planprocessen.

5.2 Utformning

5.2.1 Faunabrons utformning

Utformningen av faunabron ska anpassas efter de målarter (älg och rådjur) som främst ska nyttja passagen. Vegetation och slänter ska utformas så att passagens funktion främjas samt att en god landskapsanpassning uppnås. Anslutningen till faunabron ska anläggas så att den ger djuren ett naturligt intryck när de närmar sig från omgivningen. Utformning av terrängens lutning, slänterna, upp mot bron ska utgå från platsen och med fördel utföras så att älg ser över till andra sidan bron. Målsättningen är att ta stöd i terrängen för att

landskapsanpassa bron. Slänternas lutningar behöver inte vara symmetriska utan ska anpassas efter omgivningen och leda djuren fram till bron. Övergången mellan befintlig mark och brobanan ska ha mjuka övergångar.

Brons placering i landskapet ska vara så att den kan ta visuellt stöd i terrängen och uppfyllnad av massor för landskapsanpassning minimeras. Brons elevation ska harmonisera med vägsektionens tvärfall. Även trafikantperspektivet är viktigt när bron utformas.

5.2.2 Stängsling och faunaskärm

Aktuell sträcka är idag stängslad med viltstängsel. Befintligt viltstängsel närmast faunabron kommer anpassas så att vilt leds till bron. Viltstängslet närmast bron kommer även att kompletteras med nederdel med tätare maskor och anslutning mot mark för att även leda dem mindre djuren t.ex. räv och grävling till faunabron. I övrigt planeras inga förändringar avseende befintligt viltstängsel.

Faunaskärm ska anläggas för att ge skydd från ljus och ljud för målarterna men även visuellt bidra till en väl gestaltad helhet sett ur ett trafikantperspektiv.

5.2.3 Breddning av mittremsa

För att få plats med bropelare behöver vägens mittremsa breddas till ca 5 meter. Vägen ska breddas dubbelsidigt med bibehållet läge för vägmitt. Detta innebär att det högra körfältet förskjuts i sidled och att nya vägrenar byggs upp.

5.2.4 Driftsväg

För att Trafikverket ska kunna drifta och underhålla bron behöver det finnas lämplig driftsväg fram till bron. Inom utredningsområdet finns flera befintliga enskilda vägar i nära anslutning till väg 44. Möjlighet att nyttja någon av dessa som driftsväg kommer att utredas i planprocessen.

5.3 Byggskedet

Under planprocessen kommer utredning göras kring hur trafik under byggtiden kan hanteras.

Utöver det markanspråk som krävs för faunabrons vägbreddning och slänternas utbredning, kommer mark även att tas i anspråk under byggtiden bl.a. för tillfälliga byggvägar samt upplags- och etableringsytor.

Planering kommer ske för att begränsa påverkan på trafiken och framkomligheten på väg 44 invid arbetsområdet. Störningar som bedöms uppkomma under byggtiden innefattar främst bullrande verksamhet, damning, avverkning och minskad framkomlighet. Dammande och bullrande arbeten ska begränsas men kan inte uteslutas helt. Projektet förväntas inte innebära några störningar i form av buller för närboende under byggtiden då inga bostadsfastigheter finns i närhet till platsen. Vibrationer kan förekomma lokalt under byggtiden. Ledningar i anslutning till arbetsområdet kommer skyddas under byggtiden.

Under anläggningstiden kan ökad mänsklig närvaro, ökad trafik och buller göra att djuren väljer att undvika området, denna påverkan är dock av övergående karaktär. Störningar under byggtiden är övergående och upphör efter byggandet avslutas.

5.4 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

5.4.1 Samhället, boendemiljö, kollektivtrafik, väg och trafiksäkerhet

Faunabrons syfte är att minska barriäreffekten för vilt på väg 44 mellan Uddevalla och Trollhättan samt minska risk för viltolyckor på vägen. Det medför att den färdigställda faunabrons inverkan på det lokala samhället, boendemiljön eller kollektivtrafiken är begränsad. Faunabron kan i viss mån användas av friluftsliv och har därmed en positiv effekt på den barriär som väg 44 utgör längs sträckan. Hög mänsklig närvaro är dock inte önskvärd då det kan störa funktionen av faunabron.

Den säkra passagen över vägen för vilt medför en minskad risk för att djur passerar eller uppehåller sig inom vägområdet och därmed en minskad risk för kollisioner mellan djur och fordon. Minskad risk för trafikdödade djur bidrar bland annat till en starkare älgstam och medför positiva effekter för populationerna av andra djur. Anläggandet av en planfri faunapassage bedöms medföra positiva effekter för samhället och trafiksäkerheten.

5.4.2. Landskap

Landskap

Faunabron kommer att utgöra ett nytt synligt element i landskapet för de trafikanter som färdas längs väg 44. Brons slänter kommer att anpassas mot omgivande terräng. Den första tiden efter att faunabron är färdigställd kommer området att ha nyanlagd vegetation vilket ger negativ effekt på landskapsbilden. Allteftersom vegetationen etablerar sig kommer den negativa påverkan att minska något. Brons visuella dominans ger permanent en negativ påverkan på landskapsbild och trafikantupplevelse.

5.4.3 Kulturmiljö

Projektet bedöms inte påverka de två milstenarna eller den möjliga fornlämningen (torp) som finns i anslutning till utredningsområdet. Om bedömningen skulle ändras kommer nytt samråd med Länsstyrelsen att ske avseende behov av arkeologiska utredningar.

Dem två kulturhistoriska järnvägsmiljöerna bedöms ej påverkas negativt av åtgärden.

5.4.4. Naturmiljö

Faunabrons placering kommer anpassas så att påverkan på våtmarksområdet Storemossen, i den västra delen av utredningsområdet, undviks.

Inga områdesskydd i form av Natura 2000, naturreservat, nationalparker eller riksintresse för naturvård berörs.

Utförd naturvärdesinventering har inte identifierat några höga naturvärden.

5.4.5. Rekreation och friluftsliv

Faunabron kan användas av friluftsliv men för att ha en god funktion av faunapassagen så kommer inte friluftsliv ledas dit men den kan användas i viss begränsad utsträckning. För mycket mänsklig aktivitet såsom regelbundna vistelser av hundar kan störa passagens funktion och bör undvikas. Påverkan på rekreation och friluftsliv bedöms vara positiv.

5.4.6. Naturresurser och vattenresurser

Skogsmark förekommer inom området och avverkning kommer att ske inom arbetsområdet. Skogsbruk är enligt miljöbalken 3 kap. 4 § av nationell betydelse. Skogsmark som har betydelse för skogsnäringen, ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan försvåra ett rationellt skogsbruk. Området som berörs av avverkning bedöms som mycket liten.

Jordmassor kommer att behöva tillföras projektet antingen i form av överskottsmassor från något närliggande infrastrukturprojekt eller genom inköp. Även material som behövs för uppbyggnad av bro och ramper kommer att krävas. Mängden av de massor som kommer tillföras påverkas i hög grad av faunabrons placering. Genom att placera bron inom östra delen av utredningsområdet kan befintliga höjdstöd i terrängen nyttjas vilket ger ett mindre behov av masstillförsel. Optimering av faunabrons utformning med avseende på klimatpåverkan kommer att ses över under det fortsatta arbetet. Det kan till exempel handla om samordning mellan olika projekt, olika typer av logistiklösningar, val av brotyp och material osv. Odlingsmark eller vattenresurser kommer inte påverkas av projektet. Projektets ambition är att undvika påverkan på markavvattningsföretag. Påverkan på naturresurser bedöms som helhet vara liten.

5.4.7. Vilda djur

En planfri faunapassage kommer ge vilda djur möjlighet att fritt passera den barriär som väg 44 utgör och därmed möjliggöra rörelser i öst-västlig riktning vilket har stor betydelse för viltrörelser på regional nivå.

Älgar kommer kunna genomföra sina vandringar och födosök säkrare och nå betesmarker på båda sidor av vägen. Effekten kommer att vara mindre de första åren efter passagens anläggande men troligen mer märkbar med tiden då djuren lärt sig att hitta till och använda bron. Faunabron bedöms ha positiv påverkan på den barriäreffekt som väg 44 utgör för vilda djur.

5.4.8. Buller och störningar från trafik

Åtgärden bedöms inte medföra någon negativ bullerpåverkan på omgivningen, efter passagens färdigställande. Även under byggtiden bedöms påverkan som marginell då inga bostadsfastigheter finns i direkt närhet till platsen.

Trafikbuller och ljusstörningar kan ha en negativ inverkan på djurs vilja att passera en väg och en alltför bullrande omgivning kan medföra att djur avskräcks från att använda en passage. Längs aktuell sträcka passerar älgar i dagsläget redan vägen i plan, vilket även viltolycksstatistiken visar. Påverkan från buller och störningar från trafik bedöms därför inte medföra negativa effekter för faunapassagens funktion. Trafikintensiteten och därmed bullret från trafiken varierar under dygnet vilket medför att djuren antas välja att nyttja passagen under de perioder på dygnet då det är färre fordon som passerar.

Åtgärder i form av skärmar i syfte att begränsa ljusstörningar och till viss del ljud från trafiken på väg 44 planeras att vidtas i projektet.

5.4.9. Markföroreningar

Inga kända markföroreningsområden finns inom utredningsområdet. Vägdikesprover kommer att genomföras under den fortsatta planprocessen.

5.4.10 Allmänna hänsynsregler

Alla som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd som omfattas av miljöbalkens bestämmelser är skyldiga att följa de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalkens andra kapitel. Hänsynsreglerna omfattar krav på att verksamhetsutövaren ska ha tillräcklig kunskap om verksamheten och att försiktighetsmått och skyddsåtgärder vidtas. Verksamheten ska förläggas på lämplig plats, hushållning med råvaror ska ske, bästa möjliga produkter och teknik ska användas och verksamheten kan stoppas om den kan antas medföra väsentlig skada på miljön.

I detta projekt behandlas kraven som ställs i de allmänna hänsynsreglerna bland annat genom att lokalisera och utforma passagen med minsta möjliga intrång och skada i omgivande miljö.

5.4.11. Hushållning med mark- och vattenområden

Hushållning med mark- och vattenområden avser riksintressen enligt kapitel 3 och 4 i miljöbalken. Faunabron berör inget riksintresse. Ingen skada bedöms uppkomma på de omkringliggande riksintressena.

5.4.12. Miljökvalitetsnormer

Projektet bedöms inte påverka någon av de gällande miljökvalitetsnormerna för utomhusluft, fisk- och musselvatten, grundvattenförekomster eller omgivningsbuller.

- Projektet antas inte förändra trafikmängden eller bidra till någon övrig utsläppskälla.
- Inga vatten berörda av förordningen för fisk- och musselvatten berörs.
- Inga grundvattenförekomster finns vid passagens föreslagna placering. Projektet bedöms inte heller ha någon påverkan på vattenkvaliteten eller grundvattenkvaliteten i området.
- Kraven för omgivningsbuller anses inte tillämpbar i detta projekt.

5.5 Måluppfyllelse

5.5.1 Projektmål

Framtagna projekt mål avses uppfyllas genom att planerade åtgärder medverkar till att minska barriäreffekten för vilt samt ökar trafiksäkerheten. Anpassning sker till naturvärden och landskapet, utformningen anpassas så att det blir en lämplig lösning för trafikanläggningen i helhet samt att maximal funktion kan uppnås. Faunabron ska utformas på ett kostnadseffektivt sätt och anpassas för älg och rådjur.

5.5.2. Transportpolitiska mål

Projektet bedöms uppfylla de transportpolitiska målen. Det övergripande transportpolitiska målet innebär att en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning säkerställs i hela landet för medborgarna och **näringslivet**.

Funktionsmålet, som handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods, uppfylls då faunabron bidrar till grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet och bidrar till utvecklingskraft i hela landet.

Hänsynsmålet innebär att transportsystemet ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Målet uppfylls genom att en planskild passage minskar antalet viltolyckor. Transportsystemet ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen och en ökad folkhälsa uppnås genom att miljövänligare körning som genererar mindre utsläpp av avgaser och andra föroreningar möjliggörs. Detta mål varken uppfylls eller motverkas av en planskild faunapassage.

5.5.3 Miljö kvalitetsmål

Riksdagen har antagit 16 nationella miljömål som beskriver de egenskaper som vår natur- och kulturmiljö måste ha för att samhällsutvecklingen ska vara ekologiskt hållbar.

1. Begränsad klimatpåverkan	9. Grundvatten av god kvalitet
2. Frisk luft	10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
3. Bara naturlig försurning	11. Myllrande våtmarker
4. Giftfri miljö	12. Levande skogar
5. Skyddande ozonskikt	13. Ett rikt odlingslandskap
6. Säker strålmiljö	14. Storslagen fjällmiljö
7. Ingen övergödning	15. God bebyggd miljö
8. Levande sjöar och vattendrag	16. Ett rikt växt- och djurliv

Tabell 1: Sveriges nationella miljömål

I detta projekt berörs främst de nationella miljömålen Levande skogar, Myllrande våtmarker, Ett rikt växt- och djurliv samt God bebyggd miljö.

Levande skogar - uppfylls genom att intrång i skogsmark lokaliseras till en yta utan några utpekade naturvärden.

Myllrande våtmarker – uppfylls genom att föreslagen placeringen av faunabron inte berör eller påverkar närliggande våtmarksområden.

Ett rikt växt- och djurliv - uppfylls genom att placeringen sker inom ett område där det inte uppstår konflikt med naturvärden eller rödlistade arter. Planerad åtgärd motverkar barriäreffekten för fauna i området samtidigt som påkörningsrisken minskar.

God bebyggd miljö – uppfylls genom att lokaliseringen och utformningen av faunabron anpassas efter målarterna älg och rådjurs behov. Hänsyn ska även tas till trafikanternas upplevelse samt natur- och kulturmiljö.

6 Åtgärder

Nedan beskrivs de åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa negativa miljöeffekter, i den utsträckning som sådana kan förutses i detta skede.

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått för att minska miljöpåverkan kommer att inarbetas i vägplanen och dess miljöbeskrivning/miljökonsekvensbeskrivning.

Sådana åtgärder kan vara:

- Anpassning av faunabron till omgivande landskap i syfte att minska behov av tillförda massor, vilket även minskar klimatpåverkan.
- Vid projektering ska massbalans eftersträvas. Användbara schaktmassor används om möjligt inom projektet för en god resurshushållning och även en god ekonomi.
- Inom masshanteringen ska massor innehållande invasiva arter hanteras särskilt för att säkerställa att det inte sker en spridning.
- Klimatpåverkan beaktas genomgående genom hela projektet, tex vid val av material, utformning och placering.
- Avverkning vid lämplig tid på året.

I den fortsatta projekteringen kommer lämpliga anpassningar och åtgärder att tas fram.

7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverkets bedömning är att projektet inte antas medföra någon betydande miljöpåverkan. Faunabron anläggs i anslutning till befintlig motorväg och leder inte till några större markanspråk. Inga områden med höga naturvärden, landskapsvärden eller kulturmiljövärden kommer att tas i anspråk. Inga negativa effekter bedöms uppstå för framkomligheten till rekreation och friluftslivet i området eller för boendemiljön. Inga negativa miljöeffekter uppstår för natur- eller vattenresurser. Projektet bedöms inte bidra till några bullerstörningar efter passagens färdigställande, inte heller till spridning av några markbundna föroreningar.

Den planfria passagen och ett tätare viltstängselsystem medför positiva effekter för vilda djur och samhället i övrigt då barriäreffekten för vilt minskar, framkomligheten på vägen bibehålls och viltolyckor minskar.

8 Fortsatt arbete

8.1 Planläggning

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådsrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande finns beskrivna i projektets samrådsredogörelse.

8.2 Viktiga frågeställningar

Frågeställningar som särskilt kommer att hanteras i det fortsatta arbetet är:

- Utformning av faunabron detaljstuderas avseende älgar och rådjurs upplevelse av passagen så att en god funktion uppnås.
- Optimering av faunabrons utformning med avseende på klimatpåverkan
- Framkomlighet och trafiksäkerhet under byggtiden
- Utformning av sidoområden och slänter vid breddning av mittremsa/väg 44.
- Omfattning/placering tillfällig nyttjanderätt för arbetsområde och upplag.

9 Källor

Rapport, Förslag till åtgärder för att minska barriärpåverkan och viltolyckor längs väg 44 samt E45 (TRV 2023)

ÅVS, Fauna barriäreffekter och viltolyckor (TRV 2018/2378)

Väg 44 Almås lokaliseringsutredning för faunabro (TRV)

Trafikverkets Riktlinje Landskap (TDOK 2015:0323)

Tidigt samråd med Länsstyrelsen avseende tillstånd enligt 2 kap. KML samt om krav på arkeologisk utredning ställs. (TRV 2024/103396)

Vänersborgs kommuns översiktsplan, ÖP 2017,
<https://vanersborg.se/bygga-bo-och-miljo/oversiktsplan-och-detaljplaner/oversiktsplanering/antagna-oversiktsplaner> Åtkomstdatum 2025-06-13

Viltolyckskartor för trafikanter 2018-2022,
<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/natur-kultur-och-landskap/viltolyckor-barriarer-och-sakra-passager-for-djur/viltkartor/> Åtkomstdatum: 2026-06-13

Riksantikvarieämbetets fornsök, <https://app.raa.se/open/fornsok/>
Åtkomstdatum: 2025-06-13

Länsstyrelsens informationskarta, [LstO Informationskartan 2.0 - WebbGIS](#) Åtkomstdatum: 2026-06-13

Länsstyrelsens vattenkarta, <https://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/d4cad194-df10-4d65-b88b-e3493f118102/>
Åtkomstdatum: 2025-06-13

Trafikverket, Kungsgatan 32, 461 30 Trollhättan Besöksadress: Kungsgatan 32,
461 30 Trollhättan

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)