

Samrådsredogörelse

E4 viltåtgärder Veån Skuleberget

Kramfors kommun, Västernorrlands län
2026-06-10



Trafikverket

Postadress: Nattviksgatan 8, 871 24 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE – E4 viltåtgärder Veån Skuleberget

Författare: Trafikverket och WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2026-06-10

Ärendenummer: TRV 2025/135489

Uppdragsnummer: 191623

Version: 1.0

Kontaktperson: Jonas Ögren, projektledare Trafikverket

Innehåll

1 Sammanfattning	5
2 Samrådsrets.....	6
3 Samråd	7
3.1 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	7
3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse	7
3.1.2 Samråd med berörd kommun	8
3.1.3 Samråd med regionala kollektivtrafikmyndigheten	9
3.1.4 Samråd med Försvarmakten.....	9
3.1.5 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	10
3.1.6 Samråd med övriga berörda organisationer och myndigheter	13
3.2 Samråd vid utformning av planförslaget.....	16
3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse	16
3.2.2 Samråd med berörd kommun	21
3.2.3 Samråd med berörd kollektivtrafikmyndighet	22
3.2.4 Samråd med Försvarmakten.....	22
3.2.5 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	22
3.2.6 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	31

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var samrådssynpunkterna, minnesanteckningar och protokoll från samråden finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Alla inkomna synpunkter, protokoll, minnesanteckningar etc. rörande vägplanen finns diarieförda hos Trafikverket på ärendenummer TRV 2025/135489.

Förslag på åtgärder som ligger utanför projektets ändamål behandlas inte inom projektet, men kan gärna lämnas till Trafikverkets kontaktcenter på tel. 0771-921 921 eller <https://etjanster.trafikverket.se/anonyma-tjanster/kundfragor-trafikverket/vag/>

Länsstyrelsen beslutar om lokala trafikföreskrifter för allmänna vägar utanför tätbebyggt område där staten är väghållare och på enskilda vägar. Tycker du att en trafikregel på en väg utanför tätbebyggt område behöver ändras, exempelvis att hastigheten borde sänkas eller väjningsplikt införas? Du kan lämna in förslag till vasternorrland@lansstyrelsen.se och läsa mer på <https://www.lansstyrelsen.se/vasternorrland/samhalle/trafik-och-infrastruktur/foreskrifter-i-trafiken.html>

1 Sammanfattning

Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan har ett samrådsunderlag tagits fram och varit ute på samråd under perioden 2025-06-12 – 2025-07-04.

Samrådsunderlag och samrådsredogörelse för samrådsperioden skickades till Länsstyrelsen Västernorrland med begäran om beslut om betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen fattade 2025-08-25 beslut om att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I samrådsredogörelsen redovisas motiven för beslutet.

Samråd vid utformning av planförslaget

2025-10-01 genomfördes konsultation med Svenska samernas riksförbund (SSR) samt de berörda samebyarna Vilhelmina södra och Voernese sameby. 2026-04-29 genomfördes en uppföljande konsultation som SSR och Voernese sameby deltog på.

Projektet har från hösten 2025 haft kontakter med några enskilda fastighetsägare, framför allt angående anslutningsvägar mellan E4 och deras fastigheter.

Trafikverket har utformat ett planförslag som varit ute på samråd under perioden 2026-01-27 – 2026-02-23. Ett samrådsmöte på orten arrangerades 2026-02-10 på Naturum Höga Kusten.

2 Samrådsrets

Samrådsretsen har inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan baserats på projektets åtgärder och geografiska område och avgränsats till de enskilda som kan antas bli särskilt berörda samt myndigheter och organisationer som bedöms ha ett intresse i saken.

Samrådsretsen har inför samråd om utformning av planförslaget utvidgats till att även innefatta allmänheten. Allmänheten bjöds in till samrådet genom annonser i lokala dagspressen.

3 Samråd

3.1 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Ett samrådsunderlag daterat 2025-06-10 har tagits fram som underlag för samråd och ligger som grund för Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida samt på Naturum vid Skuleberget och på Trafikverkets kontor i Härnösand mellan 2025-06-12 och 2025-07-04.

3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Inbjudan till samråd gällande samrådsunderlaget har skickats till Länsstyrelsen i Västernorrland inför samrådsperioden.

Samrådssynpunkt från Länsstyrelsen Västernorrland

I kommande planhandling behöver Trafikverket beskriva var eventuell förbifart planeras samt hur den tillfälliga vägen ska anläggas, var avverkning kommer att krävas och hur omfattande åtgärderna kommer att bli för den tillfälliga vägen och etableringsytorna under byggtiden.

Enligt Skulebergets reservatsföreskrifter kräver planerade åtgärder inhämtande av dispenser och tillstånd inom skötselområde 1 (Tillstånd för grävningsarbeten) och 6 (Dispens för uppförande av anläggning, grävning, avverkning och stängsel). För att kunna ansöka om dispens från reservatsföreskrifter krävs särskilda skäl.

Arbeten i Veåns bäckbotten behöver beskrivas och skyddsåtgärder och försiktighetsmått redovisas. Länsstyrelsens bedömning är att metod ska väljas så att så lite ingrepp som möjligt behöver ske i vattenområdet. Länsstyrelsen önskar att dagvattenhanteringen inte ska medföra att vägdragvatten leds direkt ner i Veån.

Länsstyrelsen bedömer att en naturvärdesinventering bör genomföras enligt SS 199000:2023. Områden ska beskrivas och värderas utifrån dess värden ur ett landskapsperspektiv. Olika vattensystem ska redovisas. Fynduppgifter av naturvårdsarter/värdearter (oavsett skyddsklass) rapporteras till Artportalen. Redovisning av naturvärdesobjekt i form av skyddsklassade fynduppgifter (fynd av skyddsklassade arter under särskilda omständigheter som tex aktivitet, fyndplats, ålder etc.) ska redovisas på en särskild bilaga.

Trafikverket behöver i kommande planhandling beskriva landskapets karaktär och göra en bedömning av hur planerade åtgärder påverkar de landskapselement som präglar området. Länsstyrelsen ser även gärna att Trafikverket tar fram bildmontage.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter.

Arbetsområde, inklusive etableringsytor och eventuell förbifart samt avverkning kommer att beskrivas i det fortsatta arbetet med vägplan och bygghandling.

Trafikverket avser att utföra ett så litet ingrepp som möjligt på både land och i vatten. Illustrationskartor kommer att tas fram.

Dispenser och tillstånd för arbeten inom Skulebergets naturreservat kommer att sökas.

2026-06-08 Även en anmälan om vattenverksamhet inom Veåns vattenområde kommer att tas fram.

Arbeten i Veån kommer att beskrivas och skyddsåtgärder och försiktighetsmått redovisas. Trafikverket avser inte att leda vägdagvatten direkt ner i Veån. E4 är även fortsatt tänkt att avvattnas via befintliga vägdiken.

2026-06-08 Förutsättningar för infiltration av vägdagvatten i terrängen innan det når Veån är goda.

En naturvärdesinventering enligt SS 199000:2023 som avser både akvatiska och terrestra miljöer är genomförd men ännu inte sammanställd. Fynduppgifter av naturvårdsarter/värdearter kommer att rapporteras till Artportalen.

2026-06-08 Naturvärdesinventeringen med vattendragets biologiska värden inkluderat i den akvatiska utredningen som ett PM är genomförd och slutredovisad.

Trafikverket kommer i planhandlingen att beskriva landskapets karaktär och bedöma hur planerade åtgärder påverkar dessa.

Samrådssynpunkt från Länsstyrelsen Västernorrland angående beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen Västernorrland beslutade 2025-08-25 att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Motiven för beslutet är att projektet är av mindre art och inga betydande negativa effekter bedöms uppkomma. Projektets åtgärder bör kunna utformas på sådant sätt att betydande miljöpåverkan kan undvikas. Eventuella behov av skydds- och försiktighetsåtgärder kan utredas inom ramen för kommande miljöbeskrivning.

3.1.2 Samråd med berörd kommun

Inbjudan till samråd gällande samrådsunderlaget har skickats till Kramfors kommun inför samrådsperioden.

Samrådssynpunkt från Kramfors kommun

Kramfors kommun vill belysa att Veån är viktig för fisk och att åtgärder för att skydda mot grumling med mera är viktiga.

Trafikverkets svar: Trafikverket kommer i det fortsatta arbetet utreda vilka skyddsåtgärder som kan vara lämpliga.

2026-06-08 En anmälan om vattenverksamhet inom Veåns vattenområde kommer att göras.

Kommunen ser ett problem med att sätta upp viltstängsel och att älgar kan ta sig upp på vägen via korsningarna.

Trafikverkets svar: Trafikverket anser att viltstängsel är nödvändigt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv samt för att leda viltet mot faunapassagen. Under framtagande av bygghandling och planhandling kommer korsningar och behovet av olycksreducerande åtgärder vid dessa att utredas. Vid korsningar och andra typer av öppningar anläggs ofta viltstängslet med så kallade indrag. Dessa indrag anläggs i vinkel mot den korsande vägen och skapar en böj i stängslingen och styr viltet till att vända om och följa stängslet tillbaka samma väg som de kom. Indragens längd gör att djuren inte kan gå direkt ut på E4 utan att ta en omväg runt stängslet.

Kommunen anser att gång- och cykelvägar i området behöver ses över för att knyta ihop hela systemet.

Trafikverkets svar: Detta projekt är en del av de miljöåtgärder som Trafikverket har fått i uppdrag att genomföra och syftar till att minska viltolycksrisken och upphäva barriäreffekten kring Veån samtidigt som den befintliga trumman, som nått sin maximala livslängd, kan bytas ut. Trafikverket noterar synpunkten angående behovet av att knyta ihop GCM-vägar men dessa frågor ryms inte inom ramen för den aktuella vägplanen.

3.1.3 Samråd med regionala kollektivtrafikmyndigheten

Regionala kollektivtrafikmyndigheten har delgivits samrådsunderlaget men inte inkommit med något samrådssynpunkt.

3.1.4 Samråd med Försvarsmakten

Inbjudan till samråd gällande samrådsunderlaget har skickats till Försvarsmakten inför samrådsperioden.

Samrådssynpunkt från Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende under förutsättning att framkomligheten och behoven för Försvarsmaktens fordon säkerhetsställs även under byggtiden.

Trafikverkets svar: Trafikverket noterar informationen och kommer att beakta förutsättningarna under projekteringen.

3.1.5 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Inbjudan till samråd gällande samrådsunderlaget har skickats till de enskilda som särskilt berörs.

Samrådssynpunkt från fastighetsägare, vägsamfällighet och verksamhetsutövare

Flera samrådssynpunkter handlar om att GC-nätet bör prioriteras före viltstängsel och att korsningarna i området behöver ses över. En synpunkt gäller även avsaknaden av en gångväg från avfarten på E4 och ner till Veåsand.

Trafikverkets svar: Detta projekt är en del av de miljöåtgärder som Trafikverket har fått i uppdrag att genomföra och syftar till att minska viltolycksrisken och upphäva barriäreffekten kring Veån samtidigt som den befintliga trumman, som nått sin maximala livslängd, kan bytas ut. Trafikverket noterar synpunkterna angående behovet av att knyta ihop och utöka GCM-vägarna och se över korsningarna men dessa frågor ryms inte inom ramen för den aktuella vägplanen.

En synpunktslämnare önskar en permanent hastighetssänkning genom området och är bekymrad över att viltstängslet skulle kunna uppmuntra till högre hastigheter. Det finns även en önskan om en fartkamera.

Trafikverkets svar: Trafikverket noterar synpunkten. Detta projekt ligger inom ramen för de miljöåtgärder som Trafikverket utför och projektet avser därför inte genomföra hastighetsförändringar eller sätta upp trafiksäkerhetskameror.

Hastighetsbegränsningar är en fråga om avvägningar mellan framkomlighet och säkerhet där flera aspekter måste vägas in. Under sommarhalvåret ökar antalet besökare till Höga Kusten, samtidigt som E4 utgör en rikstäckande transportled där framkomligheten är viktig för både godstrafik och persontrafik året runt.

Trafikverkets automatiska trafiksäkerhetskontroller (ATK), så kallade "fartkameror", kan inte hantera periodvisa förändringar av hastighet vilket gör

att det i dagsläget inte är möjligt att sätta upp kameror i området. Utöver fasta trafiksäkerhetskameror finns även mindre mobila ATK-vagnar (mindre släpkärror) som hanteras och beslutas av Polismyndigheten.

Alla trafikanter är enligt lag skyldiga att följa hastighetsbegränsningar. Viltstängsel i sig leder inte direkt till en ökad hastighet. Däremot kan viltstängsel ge en ökad känsla av trygghet som tillsammans med andra faktorer som bredare vägar och mitträcken kan göra att trafikanter upplever att de kan köra fortare.

Vilken klassning har våra korsningar fått i Trafikverkets utredning om E4-korsningar?

Trafikverkets svar: *Både korsningen E4/väg 879 och gångpassagen Rastplats Skule/busshållplatser E4 har trafiksäkerhetsklass "låg".*

Det finns ett par synpunkter relaterat till viltstängsel, hur effektivt det är och hur det utformas vid korsningar och utfarter för att förhindra att djuren springer ut på vägbanan, men även funderingar om hur vilt ska kunna hitta till passagen, hur mycket mark som behövs, hur stängslet kommer att underhållas och en rädsla att det kommer att upplevas avskärmande av tomtägare.

Trafikverkets svar: *Utredningar och forskningsprojekt har visat att både viltstängsel och faunapassager är effektiva om de utformas på rätt sätt. Viltstängsel ingår som en del i utformningen av passagen och är nödvändig för att leda djuren mot passagen (när viltet möter stängslet följer dom det) men även som en säkerhetsåtgärd för trafikanter för att hindra djuren från att springa ut i vägbanan. Vid korsningar och andra typer av öppningar kommer behovet av olycksreducerande åtgärder att utredas, så som till exempel indrag av viltstängsel. Dessa indrag anläggs i vinkel mot den korsande vägen och skapar en böj i stängslingen och styr viltet till att vända om och följa stängslet tillbaka samma väg som de kom. Indragens längd gör att djuren inte kan gå direkt ut på E4 utan att ta en omväg runt stängslet.*

Det är ännu oklart var och hur viltstängslet kommer att anläggas. Trafikverket har föreslagit ett väl tilltaget utredningsområde för vägplanen och har i huvudsak inga avsikter att stängsla tomtmark eller nära bebyggelse då bebyggelsen i sig utgör en naturlig barriär för vilt. Det kan dock inte uteslutas helt innan alla utredningar är färdiga. Viltstängsel utgör en del av Trafikverkets väganläggning och kommer att skötas och underhållas av Trafikverkets underhållsentreprenörer.

På sträckan norr om husen i byn ligger kommunens VA-nät nära byvägen innan den branta slänten ner mot E4.

Trafikverkets svar: Trafikverket noterar informationen.

Synpunktslämnare önskar löpande information under utredningens gång.

Trafikverkets svar: Samråd pågår till dess att planen kungörs och fler samråd kommer att hållas där andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet har möjlighet att yttra sig.

Företrädare för Docksta Sko menar att ett viltstängsel skulle ge negativa konsekvenser för verksamheten, försvåra för turister att ta sig till butiken, skapa en mindre inbjudande miljö och en potentiell ökning av trafikfaror. De har även synpunkter på utformningen av rastplatsens lastbilsparkering.

Trafikverkets svar

Trafikverket avser att ta hänsyn till landskapets utseende och karaktär och beakta verksamhetsutövares och besökares behov av tillgänglighet. Inga infarter planeras att stängas och inga omvägar skapas för Docksta Sko.

Trafikverket menar inte att förändra möjligheten att nå busshållplatserna längs E4 utan erbjuder snarare ett tillägg till det befintliga. Det är ännu oklart var och hur viltstängslet kommer att anläggas. Trafikverket har därför föreslagit ett väl tilltaget utredningsområde för vägplanen. Trafikverket har inga avsikter att stängsla tomtmark eller bostadshus då bebyggelsen i sig utgör en naturlig barriär för vilt.

Viltstängsel ingår som en del i utformningen av passagen och är nödvändig för att leda djuren mot passagen (när viltet möter stängslet följer dom det) men även som en säkerhetsåtgärd för trafikanter. Vid korsningar och andra typer av öppningar kommer behovet av olycksreducerande åtgärder att utredas, så som exempelvis indrag av viltstängsel.

Sannolikt utgör området kring rastplatsen, Naturum och Docksta sko en naturlig barriär som vilt undviker vilket gör att de troligen försöker passera innan eller efter. Olycksstatistiken visar att vilt rör sig i området och att de sannolikt följer det befintliga viltstängslet tills dess att det upphör, strax norr om Veån, och att de där försöker passera. Genom att anlägga en faunapassage vid Veån ges viltet en möjlighet att i stället passera under E4, innan de når området kring Naturum och rastplatsen. Huruvida viltet kommer att kunna ledas söderifrån från Docksta och sen norrut till faunapassagen är ännu oklart och kommer att utredas vidare. Faunapassager kan normalt sett nyttjas av älgar inom en radie av åtminstone 2

km. Trafikverket har därför föreslagit ett tillräckligt stort utredningsområde för att kunna inrymma flera möjliga utfall av projekteringen.

3.1.6 Samråd med övriga berörda organisationer och myndigheter

Samrådssynpunkt från ledningsägare Telia/Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom planområdet och önskar att så långt som möjligt behålla dessa i nuvarande läge. Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i ledningssamordningen. Eventuella undanflyttningsåtgärder eller skydd av telekablar ska regleras enligt gällande avtal och lagar mellan Trafikverket och Skanova.

Trafikverkets svar: Trafikverket tackar för inkomna synpunkter och delar Skanovas uppfattning.

Samrådssynpunkt från ledningsägare E.ON

E.ON har låg- och mellanspänningsledningar både i mark och i luft inom utredningsområdet. E.ON meddelar vilka riktlinjer och försiktighetsåtgärder som måste följas för arbeten i anslutning till deras ledningar.

Trafikverkets svar: Trafikverket tackar för inkomna synpunkter och kommer att beakta dessa i det fortsatta arbetet.

Samrådssynpunkt från Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten har tagit del av samrådsunderlaget men avstår från att lämna synpunkter. De har således inte tagit ställning i sakfrågan eller till handlingarna i ärendet.

Trafikverkets svar: Trafikverket noterar informationen.

Samrådssynpunkt från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap avstår från att yttra sig i rubricerat ärende.

Trafikverkets svar: Trafikverket noterar informationen.

Samrådssynpunkt från Sveriges Geologiska undersökning

Sveriges geologiska undersökning (SGU) meddelar att de tagit emot rubricerad remiss men avstår från att granska remissen och hänvisar till SGU:s allmänna riktlinjer för infrastruktur samt användarstöd och checklistor som finns på SGU:s hemsida.

Trafikverkets svar: Trafikverket noterar informationen.

Samrådssynpunkt från Sametinget

Sametinget har delgivits samrådsunderlaget och erbjudits konsultation i frågor som rör det samiska folket. Sametinget har avstått från att yttra sig.

Trafikverkets svar: Trafikverket noterar informationen.

Samrådssynpunkt från Svenska Samernas Riksförbund

Svenska Samernas Riksförbund (SSR) har delgivits samrådsunderlaget och erbjudits konsultation i frågor som rör det samiska folket. SSR begär konsultation och har varit i kontakt med berörda samebyar och är överens om att genomföra konsultationen tillsammans.

Trafikverkets svar: Trafikverket har föreslagit tider för att påbörja konsultation.

2026-06-08 Trafikverket har genomfört konsultation 2025-10-01 samt 2026-04-29. Under rubrik 3.2.6 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer finns sammanfattning av minnesanteckningar från konsultationen.

Samrådssynpunkt från Vilhelmina Södra Sameby

Vilhelmina Södra Sameby har delgivits samrådsunderlaget och erbjudits konsultation i frågor som rör det samiska folket. SSR har svarat på förfrågan och begär konsultation tillsammans med båda berörda samebyar (Vilhelmina Södra Sameby och Voernese Sameby).

Trafikverkets svar: Trafikverket har föreslagit tider för att påbörja konsultation.

2026-06-08 Trafikverket har genomfört konsultation 2025-10-01. Under rubrik 3.2.6 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer finns sammanfattning av minnesanteckningar från konsultationen.

Samrådssynpunkt från Voernese Sameby

Voernese Sameby har delgivits samrådsunderlaget och erbjudits konsultation i frågor som rör det samiska folket. SSR har svarat på förfrågan och begär konsultation tillsammans med båda berörda samebyar (Vilhelmina Södra Sameby och Voernese Sameby).

Trafikverkets svar: Trafikverket har föreslagit tider för att påbörja konsultation.

2026-06-08 Trafikverket har genomfört konsultation 2025-10-01 samt 2026-04-29. Under rubrik 3.2.6 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer finns sammanfattning av minnesanteckningar från konsultationen

Samrådssynpunkt från Region Västernorrland

Region Västernorrland ser positiv på de åtgärder som Trafikverket föreslår och att de stämmer väl överens med målsättningen om att stärka Höga Kustenledens dragningskraft och öka tillgängligheten för friluftslivet i området. Därtill anses det även positivt med ökad trafiksäkerhet då besökare inte längre behöver korsa E4 för att nå båda sidor om E4.

Trafikverkets svar: Trafikverket noterar inkommen synpunkt.

3.2 Samråd vid utformning av planförslaget

Trafikverket har utformat ett planförslag som varit ute på samråd under perioden 2026-01-27 – 2026-02-23. Inbjudan till samråd och samrådsmöte på orten har dels skett genom brevutskick, dels genom annonsering i Tidningen Ångermanland och Örnsköldsvik allehanda den 27 januari 2026. Underlaget till samrådet har under samrådsperioden funnits tillgängligt på Trafikverkets kontor i Härnösand samt i digitalt format på projektets hemsida. Samrådsmöte på orten genomfördes 2026-02-10 på Naturum Höga Kusten.

Konsultationsmöten i frågor som rör det samiska folket genomfördes 2025-10-01 samt 2026-04-29.

3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen inkom med skriftliga samrådssynpunkter daterad 2026-02-20. Synpunkterna framförs under rubrikerna *Miljökvalitetsnormer för vatten*, *Masshantering*, *Skulebergets naturreservat*, *Naturvärden*, *Artskydd*, *Landskapsbild*, och *Fornlämningar*.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Utformning av vägdiken och dagvattenhantering ska inte medföra att stora mängder vägdagvatten leds direkt ner i Veån. Vägplanen behöver innefatta en beskrivning över tänkt hantering av vägdiken och vägdagvatten för såväl anläggnings- som driftfas. Relevanta skyddsåtgärder bör inkluderas i beskrivningen.

Trafikverkets svar: Utformningen av vägdiken kommer att se ut på liknande sätt som idag. Inget vägdagvatten kommer att ledas direkt ner i Veån utan att först tillåtas att infiltrera i omgivningen. Bron kommer att förses med kantbalkar vilket gör att vatten kan samlas upp vid kontrollerade punkter och sedan tillåtas att infiltrera i marken. Det ger goda förutsättningar för fastläggning av eventuella föroreningar innan vattnet når Veån. Risken för påverkan på uppsatta miljökvalitetsmål bedöms vara mycket låg.

Masshantering

Eftersom ”Trafikverket [...] får tillgodoräkna sig det som kan utvinnas eller utrymmet som till exempel skog eller ta ut jord- och bergmassor” (s. 17 samrådsbroschyren) bör masshantering redovisas samlat under egen punkt i kommande handlingar. Redovisningen bör inkludera delmängder och eventuella miljökonsekvenser och åtgärder.

Trafikverkets svar: Massbalansen har en stor betydelse för att nå projektets reduktionskrav för minskad klimatpåverkan och därför blir produktionsplanering och utrymmesbehov en viktig del i det fortsatta arbetet och kommer att utredas vidare inför framtagande av entreprenadhandlingar.

Skulebergets naturreservat

För att Trafikverket ska kunna utföra planerade åtgärder krävs dispens från reservatsföreskrifterna, och för att kunna söka dispens från dem krävs ett särskilt skäl. Planerade åtgärder medför att Trafikverket behöver inhämta följande dispenser och tillstånd inom respektive skötselområde:

Område 1: Tillstånd för grävningsarbeten.

Område 6: Dispens för uppförande av anläggning, grävning, avverkning och stängsel.

Beträffande det utvidgade vägplaneområdet omedelbart uppströms viltportalen förutsätter länsstyrelsen att den planerade skötseln av detta område utformas och fastställs i nära samverkan med reservatsförvaltningen.

Trafikverkets svar: Trafikverket delar Länsstyrelsens uppfattning. Dispens kommer att sökas för åtgärder inom naturreservatet. Trafikverket avser även att ha en fortsatt dialog med Länsstyrelsen avseende skötsel och underhåll av anläggningen som kan beröra naturreservatet och förvaltningen av denna.

Länsstyrelsen vill särskilt uppmärksamma att Veåns mycket höga naturvärden inom naturreservatet är helt beroende av kvalitet och biologisk funktion hos hela åns sträckning nedströms E4 ut till havet. Den tillfälliga omledningsvägen för E4-trafiken under byggtiden kommer därför att innebära den största negativa påverkan på miljön inom naturreservatet.

Trafikverkets svar: Trafikverket delar Länsstyrelsens uppfattning. Flera alternativ på förbifarter har utretts där olika dragningar och utformningar beaktats för att minimera påverkan på Veån. Ett övergripande mål är att minska intrånget i Veåns ravinlandskap och påverkan på Veån, bland annat genom att med olika material minska släntutfallet på förbifarten. Trafikverket studerar även olika typer av grumlingsförebyggande åtgärder samt hur samordning mellan olika moment under anläggningsfasen kan ske för att korta ner byggtiden. Ytorna i och kring den tillfälliga förbifarten kommer efter färdigställandet att återställas och landskapsanpassas med fokus på att återställa landskapskaraktärer, strukturer och visuella samband.

Naturvärden

Veåns höga naturvärden behöver beaktas under projektet. Särskilt den tillfälliga förbifarten riskerar att orsaka skador nedströms projektområdet. Det är därför viktigt att noga överväga förbifartens utformning och dimensioner, följa Trafikverkets riktlinjer och specifikationer samt inte skapa vandringshinder för djurlivet. Arbetsområdet där förbifarten planeras är kuperat och Trafikverket behöver beskriva var den tillfälliga förbifarten planeras samt hur den ska anläggas. Kommer exempelvis en tillfällig bro att nyttjas? Vidare är det viktigt att återställa platsen efter att den tillfälliga förbifarten tagits bort. Restaurering bör göras i samråd med någon med biologisk och hydromorfologisk kompetens.

Förbifartens passage bör överdimensioneras för att minimera risken för erosion. Strävan bör vara att vattenfårans naturliga form, bredd, substrat, riktning, lutning och funktioner ska bevaras så långt som möjligt till fiskpassage, passage för utter och andra djur (vandringskorridor i landskapet) och hydrologisk funktion. Idealt innebär detta att de förhållanden som existerade före förbifarten ska bestå efter det att vägpassagen tillkommit.

Trafikverkets svar: Se även svar ovan. Trafikverket delar Länsstyrelsens syn på de problematiska förhållandena i området och utreder fortsatt hur förbifarten i detalj ska utformas för att minimera påverkan på Veån och ravinerna. Trafikverket beskriver översiktligt i vägplanen hur förbifarten inklusive den temporära trumman ska anläggas och hur området ska återställas. Den tillfälliga trumman avses inte få en ekologisk anpassning med avseende på exempelvis naturligt bottensubstrat, men kommer att anläggas med överdjup för att inte skapa vandringshinder. Trafikverket anser inte att kostnaden för att ekologiskt anpassa den tillfälliga trumman står i proportion till nyttan då den kommer att vara i drift under en mycket begränsad tid. Trafikverket förespråkar en prioritering av resurser på den nya permanenta utformningen av Veån som vattenfaunapassage. Det är också ett faktum att den befintliga trumman, som idag inte är ekologiskt anpassad, ändock används av vattenfauna, om än inte optimalt utformad, vilket gör att även den tillfälliga trumman utan ekologisk anpassning bedöms kunna uppfylla tillräcklig funktion.

Vid arbete i Veåns strandzon och botten kommer grumling att uppstå vilket kommer påverka vattenkvaliteten och kan medföra negativ påverkan på lekbottnar för fisk samt innebära en störning för vandrande fisk och bottenfauna. Försiktighetsmått och förebyggande åtgärder för att minimera grumlingen nedströms är viktigt. Viktiga lek- och uppväxtområden för både havs- och stationära öring finns både upp- och nedströms arbetsplatsen. Länsstyrelsen önskar att den tidsperiod som den tillfälliga förbifarten ska vara på plats ska framgå och

anser att öringens vandrings- och lektider behöver tas i beaktande under planeringsfasen av detta projekt.

Trafikverkets svar: Trafikverket delar Länsstyrelsens uppfattning och avser att minimera tiden för arbeten i Veån och beskriver översiktligt försiktighetsmått och grumlingsförebyggande åtgärder i vägplanen. Under byggnationen finns en ökad risk för grumling eftersom nya slänter utan återetablerad vegetation skapas vid bron och den tillfälliga förbifarten. Slänterna kring den tillfälliga förbifarten planeras att kläs med ett grovkornigt material delvis för att kunna ställa slänter brant och dels som skydd mot erosion. Schakten för faunaportens grundläggning sker till stor del i den befintliga vägbanken som huvudsakligen består av mindre erosionskänsliga jordarter.

I den kommande anmälan om vattenverksamhet i Veåns vattenområde kommer mer detaljerade förslag på tidsrestriktioner och försiktighetsåtgärder för att förhindra grumling att föreslås. Arbeten i vatten kommer att anpassas efter öringens vandrings- och lektider.

I kommande planhandling behöver Trafikverket beskriva var avverkning kommer att krävas och hur omfattande åtgärderna kommer att bli för den tillfälliga vägen och etableringsytorna under byggtiden.

Trafikverkets svar: Avverkningens omfattning redovisas i vägplanen. Inom vägplanens markanspråk, inkluderat ytor för tillfällig nyttjanderätt, kommer huvudsakligen all högre vegetation att tas ned/avverkas. Undantagsvis sparas högre vegetation och enskilda träd. Inom befintligt vägområde och planförslagets markanspråk kommer, i synnerhet vid faunport och tillfällig förbifart, omfattande avverkning att genomföras. Där viltstängsel anläggs kommer vegetation att tas ned men endast en begränsad justering av marknivån ske.

Landskapsbild

Landskapets karaktär i området bör beskrivas, och att det bör göras en bedömning av hur planerade åtgärder påverkar landskapselement som präglar området, kvarstår. Vidare önskar länsstyrelsen att Trafikverket tar fram ett bildmontage.

Trafikverkets svar: Trafikverket beskriver landskapets karaktär samt hur landskapselement i området bedöms påverkas i vägplanen. Även bilder och ritningar på viltstängsel och faunaport finns att se.

Fornlämningar

Det finns inga tidigare registrerade fornlämningar på platsen för den planerade byggnationen. Trafikverket har inkommit till Länsstyrelsen med ett separat ärende (3179–2025) för att utreda om okända fornlämningar kan beröras av arbetet. En första arkeologisk utredning genomfördes under 2025. Under utredningen påträffades inga fornlämningar, men områden som kräver ytterligare utredning pekades ut. Trafikverket har ombetts inkomma med ett nytt ärende för den fortsatta utredningen när skogen avverkats och tillgängliggjorts för arkeologer att kunna gräva sökschakt vid de utpekade områdena.

Trafikverkets svar: Trafikverket har tillgängliggjort området för arkeologer och levererat underlag för markanspråk. Den fortsatta arkeologiska utredningens fältarbeten sker under juni 2026.

2026-05-25 Samrådsmöte med Länsstyrelsen Västernorrlands län

Digitalt samrådsmöte med Länsstyrelsen och Region Västernorrland 2026-05-25.

Hur påverkas Veån under byggtiden? Finns det skyddsåtgärder under byggtid? Länsstyrelsen ser risk för grumling, erosion och 100-årsregn.

Trafikverkets svar: En tillfällig grundvattensänkning kan komma att krävas för att anlägga brostöden i torrhet. Inget utpumpat vatten kommer att ledas direkt till Veån utan att först infiltreras i omgivningen.

Kontrollprogram, metodbeskrivning och skyddsåtgärder kommer att finnas där åtgärder för att hantera större regnmängder ska säkerställas. Ekologisk kompetens kommer att finnas närvarande genom hela projektet.

Hur skapas bra förutsättningar för Veån efter byggtid? Hur ska erosion och grumling förebyggas? Kommer vegetation att återetableras? Länsstyrelsen ser det som nödvändigt för att minska grumlingen.

Trafikverkets svar: Det finns goda förutsättningar för att återskapa åfåran i dess nya läge, strax bredvid den befintliga trumman. Botten kommer att byggas upp med naturligt förekommande material från platsen (sten och block i varierande storlek) liknande Veåns utseende uppströms och nedströms. Om krossmaterial används i Veån, för att förhindra erosion, ska det täckas med natursten. Slänter som förses med erosionsmaterial ska täckas med natursten eller avbaningsmassor. För att undvika erosion kan exempelvis geoduk eller kokosmattor användas som sedan täcks med naturmaterial.

Avbaningsmassor ska sparas och läggas tillbaka för återetablering. Plantering görs i anslutning till faunaporten och Veån för den ekologiska funktionen samt för att minska erosion. Avtal och ersättning till markägare för avverkning hanteras separat. Ekologisk kompetens kommer att finnas närvarande genom hela projektet, både i planerings- och byggskede.

Fortsatt dialog kommer att hållas med Länsstyrelsen under projekteringen.

Hur ska gångstigen under bron anpassas till befintlig infrastruktur, Höga Kustenleden och Naturum?

Trafikverkets svar: Anpassning av gångstigen från bron till Naturum genomförs i samverkan med Länsstyrelsen. Anpassning görs i områden med tillfällig nyttjanderätt efter att bron är färdigbyggd. Söder om bron behöver samverkan ske mellan Region Västernorrland och berörd fastighetsägare då Trafikverket inte äger marken.

3.2.2 Samråd med berörd kommun

Kramfors kommun har inkommit med skriftliga samrådssynpunkter daterat 2026-02-19.

Kommunen anser att även situationen för oskyddade trafikanter i området bör ses över, speciellt i fyrvägs korsningarna E4/väg 879 och E4/870. I området kring Naturum och Skule Naturscen är det mycket trafik och besökare samtidigt som det saknas åtgärder för oskyddade trafikanter. Kommunen lyfter att Trafikverket tidigare har gjort en intern analys i syfte att höja säkerheten vid E4-korsningar, och menar att den bör lyftas in i projektet.

Trafikverkets svar: Trafikverket känner till den problemfyllda trafiksituationen kring korsningarna men kan inte inom ramen för denna typ av miljöåtgärd hantera den. Noteras bör dock att Trafikverket avser att skapa en gångstig genom faunaporten för att göra det möjligt för oskyddade trafikanter att nå båda sidor om E4 planskilt från biltrafiken.

Kommunen lyfter vikten av att skydda Veån i samband med anläggandet av den tillfälliga omledningsvägen då Veån hyser en naturlig fiskföryngring samtidigt som våtmarkerna ovanför Veån i många år har kalkats för att få en bra vattenkvalitet. Vidare påpekas att det är en djup ravin där omledningsvägen ska byggas och att det kommer att behövas mycket massor samt att skog kommer att behöva avverkas. Avverkningen av skogen kommer även att påverka ljusförhållandena i ån för fisken.

Trafikverkets svar: Trafikverket delar kommunens uppfattning. Flera alternativ på förbifarter har utretts där olika dragningar och utformningar beaktats för att minimera påverkan på Veån. Ett övergripande mål är att minska intrånget i Veåns ravinlandskap och påverkan på Veån. Trafikverket studerar även olika typer av grumlingsförebyggande åtgärder samt hur samordning mellan olika moment under anläggningsfasen kan ske för att korta ner byggtiden. Ytorna i och kring den tillfälliga förbifarten kommer att återställas och landskapsanpassas med fokus på att återställa landskapskaraktärer, strukturer och visuella samband. Plantering kommer att ske i anslutning till faunaporten och Veån för den ekologiska funktionen. Detaljprojektering samt utformning av skyddsåtgärder pågår och slutförs inför framtagande av entreprenadhandlingar.

3.2.3 Samråd med berörd kollektivtrafikmyndighet

Regionala kollektivtrafikmyndigheten har delgivit underlaget för samråd men inte inkommit med några samrådssynpunkter.

3.2.4 Samråd med Försvarsmakten

Försvarsmakten har inkommit med skriftligt Samrådssynpunkt daterat 2026-02-26. De meddelar att de inte har något att erinra i rubricerat ärende utan hänvisar till synpunkter gällande framkomligheten i tidigare Samrådssynpunkt.

Trafikverkets svar: Trafikverket noterar informationen.

3.2.5 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Samrådskontakter med enskilda fastighetsägare

Projektet har sedan hösten 2025 fram till juni 2026 haft separata kontakter med flera berörda fastighetsägare angående väganslutningar från deras fastigheter till E4 och projektets planer på att anlägga viltstängsel. Frågor som diskuteras under kontakterna är bland annat hur anslutningarna används i dagsläget, anläggande av grindar och placering och utformning av stängsel.

Samrådsmöte på orten

Ett samrådsmöte på orten arrangerades 2026-02-10 på Naturum Höga Kusten. En presentation hölls under vilken besökarna kunde ställa frågor och komplettera med upplysningar. Innan och efter presentationen fanns möjlighet till enskilda samtal. Frågor och upplysningar som inkom under mötet har kategoriserats under följande rubriker: *Trafikfarlig korsning E4/väg 879 och önskan om lägre hastighet, Lokalisering av nytt viltstängsel, Upplysningar om viltolyckor i området,*

Faunaportens utformning och älgars rörelsemönster, Skydda livet i Veån, Byggtiden samt Ritningarna. Vid de enskilda samtalen diskuterades bland annat förhållanden och påverkan på enskilda fastigheter och verksamheter.

Trafikverket har fortsatt utrett vägförslaget efter samrådsmötet på orten och ger svar enligt nedan på de frågor som inkom under mötet.

Trafikfarlig korsning E4/väg 879 och önskan om lägre hastighet

Flera synpunkter framkom om risken för trafikolyckor i korsningen E4/väg 879 och önskemål om att trafiksäkerheten skulle förbättras, speciellt för oskyddade trafikanter som rör sig över E4.

Trafikverkets svar: Detta projekt är en del av de miljöåtgärder som Trafikverket har fått i uppdrag att genomföra och syftar till att minska viltolycksrisken och minska barriäreffekten längs med E4. Trafikverket har tittat på vilka trafiksäkerhetshöjande åtgärder som skulle kunna genomföras i projektet men är i stort begränsad av syftet och målet med åtgärden.

Det bör dock noteras att i projektet avser Trafikverket att skapa en gångstig genom faunaporten som ett led i att förbättra trafiksäkerheten. Gångstigen gör det möjligt för oskyddade trafikanter att nå båda sidor om E4 planskilt från biltrafiken.

Förslag på åtgärder som ligger utanför projektets ändamål behandlas inte inom projektet, men kan gärna lämnas till Trafikverkets kontaktcenter på tel. 0771-921 921 eller <https://etjanster.trafikverket.se/anonyma-tjanster/kundfragor-trafikverket/vag/>

Länsstyrelsen beslutar om lokala trafikföreskrifter för allmänna vägar utanför tätbebyggt område där staten är väghållare och på enskilda vägar. Tycker du att en trafikregel på en väg utanför tätbebyggt område behöver ändras, exempelvis att hastigheten borde sänkas eller väjningsplikt införas? Du kan lämna in förslag till vasternorrland@lansstyrelsen.se och läsa mer på <https://www.lansstyrelsen.se/vasternorrland/samhalle/trafik-och-infrastruktur/foreskrifter-i-trafiken.html>

Kan inte viltolycksrisken minskas genom att sänka hastighetsbegränsningen (gärna till 70 km/tim) på E4, i stället för att sätta upp viltstängsel? När rastplatsen byggdes fick lokalbefolkningen muntliga löften om att hastigheten på sträckan skulle sänkas, det blev dock bara en sänkning sommartid.

Trafikverkets svar: Antalet viltolyckor minskar generellt när hastigheten sänks men även trafikmängd, vilttäthet, närliggande viltstråk och biotoper, skymd sikt och fysiska hinder påverkar. Vid Veån finns det flera faktorer som indikerar att endast en hastighetssänkning inte skulle vara tillräcklig.

Hastighetsbegränsningar är en fråga om avvägningar mellan flera aspekter, bland annat framkomlighet och säkerhet E4 utgör en rikstäckande transportled där framkomligheten är viktig för både godstrafik och persontrafik året runt. Belastningen på vägnätet kring Veån är tydligt säsongsbetonad med ett högt antal under sommarhalvåret när många turister besöker Höga Kusten. Vintertid är flera verksamheter stängda och besöksantalet avsevärt färre. Det gör att behovet av en hastighetssänkning minskar under den tiden.

Är det möjligt att sätta färister över väg 879, vid infarten mot rastplatsen?

Trafikverkets svar: Färister kräver stora utrymmen och är kostsamma och svåra att underhålla på grund av snö som ansamlas vintertid. Färister skulle således inte vara funktionella och kostnadseffektiva lösningar på den aktuella platsen.

Lokalisering av nytt viltstängsel

Flera besökare anger att de inte vill ha viltstängsel nära bebyggelse och det fanns farhågor om att det kommer att försvåra för turism, trafik och oskyddade trafikanter. Även näringsidkare har farhågor om att deras verksamhet kan komma att påverkas negativt, få färre besökare/kunder och förlora intäkter under byggtiden.

Trafikverkets svar: Trafikverket avser inte att hindra tillkomsten till rastplatsen, Docksta Sko, Naturum eller Via Ferrata under byggtiden. Om inkomstbortfallet ändå skulle bli betydande under byggtiden så kan det finnas möjlighet att söka ersättning för så kallad "annan skada".

Utgångspunkten är att göra så lite intrång på annans mark som möjligt. Det går dock inte att undvika intrång och olägenheter helt. Bedömningen är fortsatt att viltstängsel behövs på sträckan mellan faunaporten och korsningen E4 /väg 870 /väg 878 för att förhindra viltolyckor men även för att leda vilt till faunaporten. Stängsel kommer dock bara att sättas upp inom vägområdet och i huvudsak i väglänt. Vid Naturum och rastplatsen blir alla anslutande vägar kvar. Busshållplatserna förses med självstängande grindar och oskyddade trafikanter kommer att kunna passera under E4 via gångstigen som ska anläggas genom faunaporten.

Fastighetsägare vill inte att anslutningsväg ska stängas men ser att en lösning med grind skulle vara acceptabelt.

Trafikverkets svar: Trafikverket noterar informationen. Fastighetsägare som är berörda av stängning har kontaktats för separata samråd. Att stänga en anslutning är ett sista alternativ för att minska risken för olyckor. Det är ett beslut som tas genom en lantmäteriförrättning och beslutas inte i denna vägplan.

Upplysningar om viltolyckor i området

Det är vanligt att älgar passerar E4 söder om korsningen vid Docksta sko. När viltstängsel sätts upp men vissa korsningar hålls öppna, såsom korsningen E4/väg 879/infarten till rastplatsen, ökar då risken för viltolyckor i den korsningen?

Trafikverkets svar: Alla öppningar i stängslet innebär en risk för viltolyckor. Det är dock inte möjligt att stänga alla anslutningar och korsningar då det skulle påverka tillgängligheten i alltför hög grad. Stängselavslut, anslutningar och korsningar har därför studerats med syfte att minska risken att vilt tar sig ut på E4. I föreslagen utformning av viltstängslet är öppningarna så små som möjligt. Vid öppningarna föreslås även skyddsåtgärder där viltstängslet dras i en vinkel in längs med den anslutande vägar vilket styr viltet bort från korsningen. Samtidigt ges rak sikt över till motsatt öppning på andra sidan vägen vilket gör att vilt som ändå försöker passera gör det så snabbt som möjligt och med relativt låg risk att de dröjer kvar på vägbanan.

Det upplevs vara för hög hastighetsbegränsning på sträckan och att siktförhållandena är dåliga.

Trafikverkets svar: Trafikverket noterar informationen.

Norrut från Veån där det är smalare väg, bredd 5,5 meter, och stora höjdskillnader som bidrar till att bilarna rullar snabbt utför, så inträffar ofta viltolyckor med älg. Vidare efterfrågas anlagd faunapassage där.

Trafikverkets svar: Älgar rör sig över stora områden och en väl fungerande faunapassage kan ha ett upptagningsområde på 4 km i diameter vilket gör att även vilt som kommer norrifrån kan använda passagen. Området ingår dock inte i projektets utredningsområde och förslaget kan därför inte behandlas inom projektet.

Faunaportens utformning och älgars rörelsemönster

Har Trafikverket utrett andra, mindre broalternativ?

Trafikverkets svar: Val av brotyp och storlek på bron grundar sig på en mängd faktorer där funktionen för användare har varit viktig. I detta fall är det vilt (främst älg) och vattenfauna som åtgärden haft som utgångspunkt. Älgar är generellt skygga djur och ställer höga krav på en passage och därför har faunaportens öppenhet varit en viktig faktor. Tekniska incitament har talat för att en planfri passage kan gynna fler intressen vilket tillsammans legat till grund för den storlek på bron som föreslagits.

Finns det dokumenterat hur älgar rör sig i området?

Trafikverkets svar: Åtgärdsförslaget grundar sig på en viltutredning där statistik är hämtad från nationella viltolycksrådet och samråd hållits med samebyar och jägare i området. Studier visar också att vilt gärna följer linjer i landskapet så som dalgångar och vattendrag vilket också är faktorer som påverkar de viltåtgärder som föreslås.

Förändras älgarnas rörelsemönster i och med anläggandet av faunaporten?

Trafikverkets svar: Studier visar att älgarna med tiden lär sig att hitta till och använda anlagda faunapassager, ett tätt viltstängselsystem är dock en förutsättning.

Kan bilar och besökare till rastplatsen samt den planerade gångstigen under bron avskräcka djur från att röra sig i området?

Trafikverkets svar: Mänsklig aktivitet har en viss avskräckande effekt vilket också tagits i beaktande vid utformningen av faunaporten. Då vilt sannolikt undviker området under de tider på dygnet och på året då besökarantalet är stort ses ändå en samlokalisering som möjlig. Det finns erfarenheter från andra platser (TRIEKOL, Förbifart Sundsvall m.m.) där både människor och vilt samnyttjar en planskild passage.

Kommer gångstigen genom faunaporten även kunna användas av cyklister etc?

Trafikverkets svar: Gångstigen anpassas enbart för fotgängare.

Kan det vara möjligt i framtiden att nyttja faunaporten för exempelvis temporär biltrafik vid stora evenemang till exempel vid Naturscen.

Trafikverkets svar: Trafikverket har inom ramen för projektet varken möjlighet att projektera eller bygga en anläggning som möjliggör temporär biltrafik genom faunaporten. En lösning med biltrafik genom faunaporten bedöms kräva omfattande åtgärder på flera ställen. Det beror framför allt på de stora höjdskillnaderna mellan passage och E4 och närheten till Veån, men även på miljöfrågor och väghållningsansvar.

Hur många körfält planeras det för på bron?

Trafikverkets svar: Det planeras för totalt fyra körfält på bron varav tre vanliga (E4 är en 2 + 1 väg) och ett högeravsvängskörfält. Högeravsvängskörfältet förlängs cirka 50 meter jämfört med nuvarande utformning.

Skydda livet i Veån

Tar projektet hänsyn till djur- och växtlivet i Veån och exempelvis undviker grumling av vattnet och tar hänsyn till fiskars lekperiod etc.

Trafikverkets svar: Trafikverket är medveten om Veåns värden och har tagit fram förslag på försiktighetsmått och skyddsåtgärder. Trafikverket har en pågående dialog med Länsstyrelsen och kommer att skicka in en anmälan om vattenverksamhet där dessa frågor behandlas mer i detalj. Se även Trafikverkets svar på Länsstyrelsen Västernorrlands Samrådssynpunkt i kapitel 3,2,1.

Byggtiden

Hur lång blir byggtiden?

Trafikverkets svar: Byggtiden är planerad från hösten 2027 till hösten 2028 med målsättningen att faunaporten ska anläggas under en byggsäsong, troligtvis mellan april till och med oktober 2028.

Kommer tidplanen att hålla?

Trafikverkets svar: Det är en målsättning.

Skulle det vara möjligt att dela upp anläggande av faunaport och anläggande av viltstängsel i olika vägplaner för att minska risken för förseningar i projektet?

Trafikverkets svar: Nej, Trafikverket har tidigare tagit ställning till frågan och landat i att åtgärderna hänger tätt ihop och därför ska planeras inom samma vägplan.

Hur ska förbifarten anläggas, kommer ravinen att fyllas igen?

Trafikverkets svar: På illustrationsbilderna syns den planerade förbifartens sträckning. En temporär vägbank för förbifarten med genomledning av Veån kommer att anläggas. Marken ska sedan återställas efter att bygget färdigställts.

Har andra alternativa förbifarter än den nu föreslagna utretts?

Trafikverkets svar: Flera alternativa förbifarter eller omledningar har utretts och projektet har landat i att den föreslagna lokaliseringen och utformningen är den mest ändamålsenliga och ger minst påverkan på Veån och ravinlandskapet.

Går det att korta förbifarten i den södra delen?

Trafikverkets svar: Olika sträckningar har utretts där det alternativ som gett minsta påverkan på ravinlandskapet och Veån och där även hänsyn till verksamheterna i området tagits, setts som det mest fördelaktiga. Mindre justeringar av förbifartens sträckning kan dock ske.

Kommer norra infarten till Naturum att stängas av under byggtiden?

Trafikverkets svar: Den norra infarten stängs under stora delar av byggtiden för att kunna utföra arbeten ostört i närheten av Veån.

Ritningar

Vad är befintligt vägområde i illustrationsritningarna?

Trafikverkets svar: I illustrationsritningarna markeras befintligt vägområde med blåa dubbelprickade streck och gränsen för tillkommande vägområde markeras med svarta enkelprickade streck (se teckenförklaringen i illustrationskartorna).

Gränsen för befintligt vägområde kommer från vägplanen när E4 gjordes om till en så kallad 2+1 väg.

Samrådssynpunkter från fastighetsägare

Flera enskilda fastighetsägare har dels lämnat skriftliga samrådssynpunkter, dels besökt samrådsmötet och där diskuterat projektets påverkan på deras fastigheter. Samrådssynpunkterna och diskussionerna sammanfattas nedan.

Enskild fastighetsägare motsätter sig förslag om att stänga väganslutning till E4 då de själva använder anslutningen, de planerar att hyra ut ett gästhus och att grannfastigheten har ett servitut för använda utfarten. Att i stället sätta upp en grind vore en bra lösning.

Trafikverkets svar: Trafikverket har utrett flera befintliga enskilda anslutningar längs sträckan med avseende på trafiksäkerhetsaspekter såsom att förhindra påkörningar, viltolyckor etc. Utredningarna har resulterat i förslag om att stänga tre anslutningar samt anlägga grindar vid två anslutningar. Trafikverket avser säkerställa åtkomst till allmän väg.

Enskild fastighetsägare motsätter sig förslag om att stänga väganslutning till E4 eftersom det aldrig inträffat någon trafikolycka vid platsen och att både infart och utfart kan ske på ett säkert sätt. En önskad förbättring skulle istället vara att sätta upp en varningstavla för vägkorsning. Fastighetsägaren menar vidare att något annat alternativ till utfart inte kan göras.

Trafikverkets svar: Se svar på föregående synpunkt ovan.

Enskilda fastighetsägare tycker att anläggande av faunaport är bra men menar att viltstängsel inte behövs utan att hastigheten borde sänkas istället. Vidare vill de behålla sin anslutning mot E4 och menar att de inte upplevt något tillbud till olycka vid in- och utfart på 70 år. De menar att infarten har en positiv funktion i bemärkelsen att långsamtgående fordon (A-traktorer, traktorer mm) kan stanna där och släppa förbi snabbare trafik. En stängning av anslutningen skulle innebära att de istället blir hänvisade till en annan tillfartsväg vilken är lång och skulle medföra kostnader för underhåll, skottnings och sandning. Vidare innebär alternativa tillfartsvägar branta backar, vilket innebär problem vintertid, samt att den inkräktar på granntomter. I övrigt meddelar de att de instämmer helt med Vibyggerå/Bergs vägs samfällighetsförenings synpunkter.

Trafikverkets svar: Vad gäller önskemål om hastighetssänkning, se svar ovan under rubriken Samrådsmöte på orten.

Vad gäller förslag om stängning av anslutning, se svar ovan.

Enskild fastighetsägare framför önskemål om åtgärder kring anslutning.

Trafikverkets svar: Trafikverket noterar informationen.

Enskilda fastighetsägare har förståelse för att en pillhäck mot E4 kommer att behövas tas bort för att få plats med ett viltstängsel, men menar att de behöver skydd från trafikbuller och den visuellt störande trafiken på E4 och önskar därför att häcken ersätts med någon annan typ av visuell barriär.

Trafikverkets svar: Trafikverket noterar informationen.

Enskilda fastighetsägare har idag hönsnät på en del av sträckan och en idé är att det nya viltstängslet skulle kunna utgöra ett stängsel även för fjäderfän, exempelvis med ett mer finmaskigt stängsel i viltstängslets nedre del.

Synpunktslämnaren önskar även en breddning av den södra delen av den grusade gångstigen som går genom koporten samt att kurvan som avser ansluta till nya grindar breddas för att minska svängradien.

Trafikverkets svar: Trafikverket har dragit slutsatsen att det viltstängsel som används inte är tillräckligt för att även inhysa fjäderfän. Det är däremot möjligt för markägaren att på eget initiativ sätta upp ett anpassat stängsel. Trafikverkets viltstängsel får inte skadas och ska kunna underhållas av Trafikverket. Om fastighetsägarens stängsel måste flyttas får Trafikverket göra detta utan att ersätta fastighetsägaren.

Den grusade stigen söderut från koporten anpassas för mindre jordbruksmaskiner. Större jordbruksredskap hänvisas till passage över E4 via grindar. Anpassning av kurvan till grindarna ses över.

Samrådssynpunkterna från Vibyggerå-Bergs samfällighetsförening (se under rubrik 3.2.6 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer) gäller även enskild fastighetsägare.

Trafikverkets svar: Trafikverket noterar informationen.

3.2.6 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Konsultation med Svenska samernas riksförbund (SSR) och berörda samebyar, Vilhelmina södra sameby och Voernese sameby

Ett konsultationsmöte genomfördes 2025-10-01 där Trafikverket informerade om projektet inklusive hur viltpassagen är tänkt att utformas. Representanter från Samebyarna lyfte att i och med klimatförändringarna nyttjas områden närmare kusten alltmer och att det därför kan bli aktuellt att driva renar genom passagen i framtiden. De menade att faunaportens planerade bredd på 20 meter då kan vara för smalt och informerade om att för att driva ren genom passage så behövs en hage på vardera sida E4. Om renflytt sker kommer den förmodligen från Docksta-hållet. Vidare lyftes farhåga om att Veån expanderar i samband med att trumman rivs vilket skulle minska plats för vilt att passera. Trafikverket svarade att de tar med sig frågan under projekteringsarbetet. I övrigt lyftes även frågor om snöröjning, bullerskydd, bländskydd, bottenmaterial, viltstängsel, statistik kring hur effektiva liknande passager är samt kommande uppföljningsmöte i planprocessen.

Ett uppföljande konsultationsmöte hölls 2026-04-29 med SSR och Voernese sameby. Vilhelmina södra sameby var inbjuden men deltog inte. Vid mötet presenterades aktuellt förslag på utformning av faunaporten och frågor diskuterades kopplade till portens fria öppning, Veån och dess bottenmaterial, hinder för snö att falla ner från bron framför passagen och viltstängslets placering. Voernese sameby och SSR meddelade att de var nöjda med konsultationen och inte behöver någon ytterligare konsultation utöver utskicket av vägplanen.

Flera kontaktförsök har gjorts för en uppföljning av konsultationen med Vilhelmina södra sameby men inget svar har erhållits. Trafikverket tolkar uteblivet svar som att konsultation inte önskas.

Sametinget har erbjudits konsultation men avböjt och hänvisar till SSR och berörda samebyar.

Samrådssynpunkt från Region Västernorrland

Samråd med Region Västernorrland har delvis skett genom gemensamma möten med Länsstyrelsen i Västernorrland (se 3,2,1 *samråd med berörd länsstyrelse*) men även via brevvtskick.

Region Västernorrland ser positivt på förslaget på en faunaport som förbättrar passagemöjlighet för djur och ökad trafiksäkerhet på E4. Vidare ser de mycket positivt på att faunaporten föreslås utformas med en grusad gångstig till

busshållplatserna vilket kommer att öka tillgängligheten till Höga Kustenleden och för de besökare till Skuleberget som reser med kollektivtrafik. De menar att gångstigen ligger på västra sidan om E4:an och är frågande till att motsvarande anslutning verkar saknas på E4:ans östra sida. De menar att om så är fallet så kan det göra det svårt för fotgängare att ta sig vidare till Skuleberget och parkeringen för området. De lyfter även att gångstigen kommer att fungera bra under barmarkssäsong, men under vinterhalvåret så kommer kollektivtrafikresenärer fortsatt att ha en otrygg passage till och från hållplatserna. De önskar därför i samverkan med Trafikverket och andra berörda parter arbeta vidare med frågan för att skapa ytterligare förbättrad tillgänglighet för områdets besökare.

Trafikverkets svar: Den grusade gångstigen genom faunaporten kommer inte att snöröjas vilket gör den svårare att nyttja vintertid. Besöksantalet är dock betydligt lägre under den delen av året då även Naturum, Via Ferrata och Naturscen håller stängt.

Trafikverket ser gärna att pågående samarbete med Region Västernorrland framgent även inkluderar frågor om gångstigen och förbättrad tillgänglighet för områdets besökare. Den nu planerade gångstigen blir en del av Trafikverkets väganläggning. Till denna finns möjlighet att i annans regi ansluta stigförbindelse till närområdet.

Samrådssynpunkt från Naturum Höga Kusten

Naturum Höga Kusten framhåller behovet av tydlig information inför och under byggtiden, förslagsvis genom informationsfilmer och samverkan med lokala aktörer. Verksamheterna i området bör hållas löpande informerade, och busshållplatsen behöver vara tillgänglig och lätt att hitta under hela byggtiden.

Trafikverkets svar: Trafikverket håller med om vikten av information och kommunikation och tar med förslagen i arbetet framgent.

Samrådskontakter med Docksta Sko

Företrädare för Docksta Sko har dels lämnat skriftliga samrådssynpunkter, dels besökt samrådsmötet på orten. Flertalet enskilda samrådsmöten har hållits.

Synpunkter som framförts gäller i huvudsak en oro för negativ visuell påverkan av viltstängslet framför deras butik och önskar att viltstängslet dras bakom fastigheten istället.

Trafikverkets svar: Trafikverket ser flera svårigheter med att placera viltstängslet bakom fastigheten. Ett större område med vägrätt krävs samtidigt som underhållet av stängslet försvåras. Öppningen vid korsningen skulle även bli

större och få en sådan form att vilt som kommer norrifrån istället styrs mot E4. Det skulle även krävas en grind vid den enskilda vägen. Trafikverket har därför uteslutit möjligheten att placera viltstängslet bakom fastigheten. För att minska den visuella påverkan har Trafikverket tittat på flera typer av anpassningar utifrån placering, längd och utformning av viltstängslet. Viltstängslets placering fastställs i planen medan detaljutformningen görs vid framtagande av entreprenadhandlingarna.

Docksta Sko är positiva till faunaporten i sig men oroas av att älgar ska dras till korsningen E4/väg 879 som redan är trafikfarlig och olycksdrabbad.

Alla öppningar i stängslet innebär en risk för viltolyckor. Ju större öppningen är desto mer ökar viltolycksrisken. Därför kortas öppningarna ner så mycket som möjligt. Vilt som ändå försöker passera ska ges rak sikt över till motsatt öppning så att viltets uppehållstid på vägbanan blir så kort som möjligt. Alla öppningar har studerats i detalj och skyddsåtgärder föreslagits. En sådan åtgärd är att viltstängslet dras in något mot den anslutande vägen vilket styr viltet bort från korsningen.

De ser en hög risk för dödsolyckor i korsningen och att hastigheten borde sänkas till 80 km/h förbi korsningen och till 60 km/h under de 8–10 mest hektiska veckorna mellan midsommar och skolstart. Även fartkameror skulle kunna förebygga framtida olyckor i korsningen. Sommaren 2025 bevittnade de en otäck olycka.

Trafikverkets svar: *Trafikverket har tittat på trafiksäkerhetshöjande åtgärder för denna korsning, men förslaget ryms inte inom ramen för denna typ av riktad miljöåtgärd som i huvudsak bara omfattar anläggande av faunaport samt viltstängsel. Se även svar i 3,2,5 efter samråd på orten.*

Länsstyrelsen beslutar om lokala trafikföreskrifter för allmänna vägar utanför tätbebyggt område där staten är väghållare samt på enskilda vägar. Se inledande text om hur förslag kan lämnas.

Samrådssynpunkt från Vibyggerå-Bergs vägs samfällighetsförening

Vibyggerå-Bergs vägs samfällighetsförening ställer sig positiva till en faunaport men anser att viltstängslet ska sluta vid fyrvägs-korsningen in mot Naturum och Käxed/Sund och att hastigheten ska sänkas så mycket att viltstängsel inte behövs. De anser att hastigheten många gånger är högre än de tillåtna 100 km/h på grund av den långa utförsbacken och den korta dubbelfilen strax söder om infarten. I samband med vägplanen för rastplatsen blev byborna lovade sänkt hastighet på E4

som en åtgärd för att acceptera den. Trafikverket har inte hållit löftet och byborna accepterar inte ännu en åtgärd som inte beaktar oskyddade trafikanters behov.

Trafikverkets svar: Detta projekt är en del av de miljöåtgärder som Trafikverket har fått i uppdrag att genomföra och syftar till att minska viltolycksrisken och minska barriäreffekten längs med E4. Trafikverket har tittat på trafiksäkerhetshöjande åtgärder för korsningen E4/väg 879/infarten till rastplatsen samt vilka åtgärder som skulle kunna genomföras för oskyddade trafikanter inom detta projekt men är begränsade av syftet och målet med den aktuella åtgärden. Det bör dock noteras att det i faunaporten kommer att finnas en gångstig för oskyddade trafikanter.

Antalet viltolyckor minskar generellt när hastigheten sänks men även trafikmängd, vilttäthet, närliggande viltstråk och biotoper, skymd sikt och fysiska hinder påverkar. Vid Veån finns det flera faktorer som indikerar att endast en hastighetssänkning inte skulle vara tillräcklig. För att få erforderlig effekt av faunaporten och förhindra viltolyckor så behöver viltstängsel anläggas.

Länsstyrelsen beslutar om de lokala trafikföreskrifter för allmänna vägar utanför tätbebyggt område där staten är väghållare samt på enskilda vägar (exempelvis en hastighetssänkning). Se inledande text om hur förslag kan lämnas.

Föreningen oroas även av att viltstängslet ska stänga in viltet i byn och att de kommer att använda 4-vägs korsningarna i stället för att leta sig fram till faunaporten. Korsningarna är redan idag olycksdrabbade då de har dålig sikt, saknar högersvängfiler och har hög hastighet. Det anses därför olämpligt att addera viltpassager till dessa korsningar. De oroas också över att det kan bli mer viltskador i byns trädgårdar under åren de vänjer sig vid att gå en annan väg.

Trafikverkets svar: Trafikverket bedömer att risken för att vilt skulle bli instängd i byn som mycket liten. Trafikverket vill tydliggöra att det inte anläggs några viltpassager på sträckan förutom den planerade faunaporten. Viltstängslet ska utformas på ett sådant sätt att vilt leds mot faunaporten. Därför görs öppningar vid anslutningar och korsningar så små som möjligt samtidigt som indrag görs längs de anslutande vägarna för att vilt ska ledas bort från E4. Vilt som ändå väljer att försöka passera E4 ska i korsningen ha en öppning på motsatt sida för att göra uppehållstiden på vägen så kort som möjligt.

Andra negativa aspekter som nämns är att de få utfarter som finns kommer att bli ännu besvärligare att använda då det föreslås grindar samt att vissa hus kommer att få stängsel nära.

Trafikverkets svar: Utgångspunkten är att göra så lite intrång på annans mark som möjligt. Det går dock inte att undvika intrång och olägenheter helt. Trafikverket har gjort bedömningen att det är viktigt för viltstängselsystemets funktion att det inte är fler öppningar än nödvändigt. Trafikverket har haft kontakt med fastighetsägare som berörs av förändringar vad gäller anslutningsvägar för att hitta acceptabla lösningar ur såväl tillgänglighetsperspektiv som trafiksäkerhetsperspektiv.

Föreningen anser det mycket angeläget med förbättrad säkerhet i korsningar längs sträckan, framför allt för oskyddade trafikanter, men även för bilar.

Mitträcket och rastplatsen har inneburit stora försämringar för oskyddade trafikanter, men även för biltrafiken. Byn ligger på båda sidor om E4 och för att komma på andra sidan behöver byborna använda den fyrfiliga korsningen. Samma gäller om de ska gå eller cykla till Näs och Värns. Mitträcket har inneburit en dubbelt så lång byväg och när rastplatsen anlades så blev det större belastning på den norra utfarten. Vid rastplatsen saknas även GC-väg från infarten och in till rastplatsen.

Trafikverkets svar: Trafikverket har tittat på trafiksäkerhetshöjande åtgärder för korsningen E4/väg 879/infarten till rastplatsen samt vilka åtgärder som skulle kunna genomföras för oskyddade trafikanter inom detta projekt men är begränsade av syftet och målet med den aktuella åtgärden. Det bör dock noteras att det i faunaporten kommer att finnas en gångstig som kan användas av fotgängare.

Veån är mycket värdefull med ett naturligt fiskbestånd och en bra föryngring (enligt resultat från elfisken). Bygget av förbiledningsväg måste ta stor hänsyn till de höga naturvärdena.

Trafikverkets svar: Trafikverket instämmer med samfällighetsföreningens synpunkt och avser att ta stor hänsyn till naturvärdena i och omkring Veån. Se även Trafikverkets svar till Länsstyrelsen i Västernorrland under kapitel 3,2,1.

Samrådssynpunkt från Skule Naturscen

Naturscen Skuleberget är en växande besöksdestination som bidrar till lokal utveckling men också ökad trafik. Eftersom besökarna använder samma in- och utfart som andra verksamheter uppstår trafikproblem, särskilt efter evenemang då många lämnar området samtidigt. Detta leder till köer, ökad olycksrisk, störningar för närliggande verksamheter, missnöjda besökare och ökade utsläpp.

För att förbättra trafikflödet och trafiksäkerheten föreslår Naturscenen att möjligheten att anlägga en traktorväg genom den planerade faunaporten för norrgående trafik utreds. Förslaget omfattar användning av delar av de tillfälliga vägarna samt en ny bro över Veån. Enligt Naturscenen skulle lösningen minska trängseln, förbättra framkomligheten för både verksamheter och räddningstjänst, öka säkerheten för trafikanter och samtidigt bevara faunaportens funktion för viltpassager. De bedömer också att åtgärden kan stärka områdets attraktivitet och bidra till regional utveckling.

Trafikverkets svar: Trafikverket förstår och delar uppfattningen om att det finns behov av att förbättra trafiksituationen i samband med att många besökare lämnar området under begränsade tidsperioder. Trafikverket har inom ramen för projektet varken möjlighet att projektera eller bygga en anläggning som möjliggör temporär biltrafik genom faunaporten. En lösning med biltrafik genom faunaporten bedöms kräva omfattande åtgärder på flera ställen. Det beror framför allt på de stora höjdskillnaderna mellan passage och E4 och närheten till Veån, men även på miljöfrågor och väghållningsansvar.

Samrådssynpunkt från ledningsägare Skanova (Telia Company) AB

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom planområdet och önskar att så långt som möjligt behålla dessa i nuvarande läge. Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i ledningssamordningen. Eventuella undanflyttningsåtgärder eller skydd av telekablar ska regleras enligt gällande avtal och lagar mellan Trafikverket och Skanova.

Trafikverkets svar: Trafikverket noterar informationen.

Samrådssynpunkt från ledningsägare E.ON Energidistribution AB

E.ON hänvisar till tidigare Samrådssynpunkt och meddelar att de noterat Trafikverkets kommentar i samrådsredogörelsen från samrådsunderlagsskedet.

Trafikverkets svar: Trafikverket noterar informationen.

Samrådssynpunkt från Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten har tagit del av samrådsunderlaget men avstår från att lämna synpunkter. De har således inte tagit ställning i sakfrågan eller till handlingarna i ärendet.

Trafikverkets svar: Trafikverket noterar informationen.

Myndigheten för civilt försvar

Myndigheten för civilt försvar avstår från att yttra sig.

Trafikverkets svar: Trafikverket noterar informationen.

Sveriges geologiska undersökning (SGU)

SGU avstår från att granska remissen och hänvisar till SGU:s allmänna riktlinjer för infrastruktur (som bifogas).

Trafikverkets svar: Trafikverket noterar informationen.

Räddningstjänsten Höga Kusten-Ådalen

Räddningstjänsten har granskat handlingarna och noterat vilka förändringar som föreslås. De har inga synpunkter på att förslaget godkänns, men önskar ta del av startbesked av projektet, samt information kring när den tillfälliga förbifarten tas i bruk.

Trafikverkets svar: Räddningstjänsten och övriga aktörer kommer inför byggstart att få information via Trafikverkets reguljära informationssystem om trafikläget på vägarna. Räddningstjänsten kommer även att informeras separat av projektet.

Trafikverket, 871 24 Härnösand. Besöksadress: Nattviksgatan 8

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

trafikverket.se