TRAFIKVERKET

SAMRÅDSUNDERLAG – E4 Faunapassage och stängselåtgärder Ovansjö

Örnsköldsvik Kommun, Västernorrlands Län

Vägplan, 2026-10-23



Trafikverket
Postadress: Stuvarvägen 3, 852 29 Sundsvall

E-post: trafikverket@trafikverket.se Telefon:
0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG – E4 Faunapassage och stängselåtgärder Ovansjö

Författare: Westerlund Linnea, IVnrv3

Dokumentdatum: 2026-10-23
Ärendenummer: TRV 2026/117562

Åtgärdsnummer: SSP131837

Uppdragsnummer: 189530

Version: 1.0

Kontaktperson: Linnea Westerlund

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

Innehåll

1. Sammanfattning 5
2. Inledning 6
2.1. Bakgrund 6
2.2. Planläggningsprocessen 6
2.3. Ändamål och avgränsningar 7
3. Avgränsningar 7
3.1. Utrednings- och influensområde 7
3.3. Tid 8
4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet 9
4.1. Samhället, boendemiljö och barriärer 9
4.2. Väg och trafik 9
4.3. Trafiksäkerhet och viltstängselsystem 9
4.4. Kollektivtrafik 11
4.5. Landskap och kulturmiljö 11
4.7. Naturmiljö 13
4.8. Rekreation och friluftsliv 13
4.9. Naturresurser och vattenresurser 14
4.10. Rennäringen 14
4.11. Buller och trafikstörningar 14
4.12. Markföroreningar 14
4.13. Geotekniska förutsättningar 14
4.14. Övrig infrastruktur, ledningar och servitut 15
5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper 15
5.1. Projektets lokalisering 15
5.2. Faunabrons utformning 16
5.3. Stängsling 17
5.4. Byggskedet 18
5.5. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper. 18
5.5.1. Samhället, boendemiljö, kollektivtrafik, väg och trafiksäkerhet 18
5.5.2. Landskap och kulturmiljö 19
5.5.3. Naturmiljö 19
5.5.4. Rekreation och friluftsliv 20
5.5.5. Naturresurser och vattenresurser 20
5.5.6. Rennäring, vilda djur och viltstängselsystemet 20
5.5.7. Buller och störningar från trafik 21

5.6. Miljömål 21
5.6.1. Måluppfyllelse avseende projektmål och transportpolitiska mål 21
5.6.2. Överensstämmelse med miljökvalitetsmål 22
5.7. Miljöbalken 22
5.7.1. Allmänna hänsynsregler 22
5.7.2. Hushållning med mark- och vattenområden 23
5.7.3. Miljökvalitetsnormer 23
6. Åtgärder 23
7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan 24
8. Fortsatt arbete 24
8.1. Planläggning 24
8.2. Viktiga frågeställningar 24
9. Källor 26
9.1. Skriftliga källor 26
9.2. Webbaserade källor 26

1. Sammanfattning

Väg E4 och Botniabanan mellan Örnsköldsvik och Umeå utgör två parallella infrastrukturstråk som tillsammans skapar betydande barriäreffekter för både vilt och renar. Barriäreffekterna stör djurens behov och möjlighet av att kunna förflytta sig i landskapet vid exempelvis näringssök, nattvila eller i samband med parningstid. Det försvårar även samebyarnas möjlighet att nytta olika betesområden. Dåliga passagemöjligheter ökar också risken för trafikolyckor.

Projektet syftar till att öka trafiksäkerheten längs sträckan samtidigt som passagemöjligheter för djurlivet och renskötseln ska tillgodoses.

Projektet omfattar att komplettera viltstängslet längs E4 i höjd med Ovansjö, samt bygga en planskild faunapassage i form av en bro över E4.

Det föreslagna området har tagits fram genom dialogmöten med berörd sameby samt utifrån viltolyckssituationen längs sträckan. Platsen bedöms även ha goda tekniska förutsättningar för att anlägga en faunabro och lämplig för viltpassage då den ligger i anslutning till Kalldalstunneln som är utpekad som en bra passage över Botniabanan.

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Till grund för bedömningen ligger redovisade uppgifter främst i kapitel 4 gällande förutsättningar i området, kapitel 5 som berör projektets lokalisering, omfattning möjliga miljöpåverkan samt kapitel 6 åtgärder.

Inga områden med höga naturvärden kommer att tas i anspråk, endast vissa naturvärden kan komma att påverkas. Landskapsbilden påverkas till viss del av faunapassagen.

Barriäreffekten för ren och vilt bedöms öka till följd av stängslingen, men bedöms samtidigt mildras genom faunapassagen. För att begränsa negativ påverkan ska viltstängslet anläggas så tätt och robust som möjligt för att leda djuren till faunapassagen samt att det utformas på ett sådant sätt att brister och konfliktpunkter identifieras. Det kommer trots planerade åtgärder fortsatt finnas risk för att djur tar sig ut på E4, främst vid uppehåll i stängslet, bland annat på grund av anslutningsvägar. Behov av olycksreducerande åtgärder, så som exempelvis ”indrag” ska därför utredas vidare. Stängslingen bedöms inte begränsa åtkomsten till anslutande vägar.

Inga miljökvalitetsnormer riskerar att överskridas.

Planering av tillfällig omledning (vid byggandet av faunapassagen), trafiklösningar, säkerhet, masshantering och störningar under byggtiden kommer också att utredas. Störningar under byggtiden bedöms dock som övergående och upphör efter att byggandet avslutats.

Vägplanen kommer innebära åtgärder som förväntas förbättra trafiksäkerheten längs sträckan, möjliggöra säkrare passage över E4 för ren och vilt och förbättra förutsättningarna för renskötsel i området.

2. Inledning

2.1. Bakgrund

Trafikverket har längs E4 från Örnsköldsvik till Nordmaling identifierat ett behov av att genomföra åtgärder för att möjliggöra en långsiktig hållbar renskötsel, begränsa barriäreffekterna för vilt samt förbättra framkomligheten och öka trafiksäkerheten. Behovet sammanfattats i PM *över utredning i region Mitt och Nord Förebygga barriärer och viltolyckor utmed Botniabanan och E4 sträckan Örnsköldsvik – Umeå: Förutsättningar och faunaanpassande åtgärder (Trafikverket 2021).*

På grund av viltstängsel och höga trafikmängder utgör E4 idag en stark barriär i landskapet för rennäringen och vilda djur. Kustremsan öster om E4 är på många ställen problematisk att nyttja för renskötseln och vilda djur löper stora risker när de väljer att passera E4. Botniabanans läge, parallellt med E4 innebär ytterligare en barriär för renar och vilda djur. För att motverka dessa effekter krävs åtgärder såsom faunapassager och förbättrade stängselsystem som underlättar för djuren att säkert korsa dessa barriärer i landskapet.

Längs större delen av den aktuella sträckan sitter i dagsläget ett viltstängsel utom i det parti där E4 går nära Ovansjösjön där det saknas viltstängsel på bägge sidor.

Baserat på tidigare nämnda PM och den sammanfattande slutrapporten (*Vilt- och renpassager på E4, Örnsköldsvik till Nordmaling) (Tyréns 2025)* och Trafikverkets *Riktlinje Landskap* (Trafikverkets grundläggande förhållningssätt till vägar, järnvägar och landskap) (Trafikverket 2015) planeras därför för en planfri passage i form av en faunabro över E4 vid Ovansjö norr om Örnsköldsvik. Området är valt utifrån rennäringens behov, bristen på säker passage för vilt, samt med hänsyn till Botniabanans placering i terrängen. Botniabanan och E4 går parallellt med varandra längs en lång sträcka av norrlandskusten och skapar en barriär för faunan. Att Botniabanan går i ner i tunnel på den valda platsen underlättar planeringen av en faunapassage eftersom det då bara behövs en passage över E4 för att djuren ska nå kusten. Det innebär att både kostnad och markintrång minskar jämfört med att bygga en faunapassage över båda infrastrukturstråken (Botniabanan och E4).

I anslutning till faunabron ska även stängslingen ses över och befintliga öppningar i viltstängslet stängas och vid anslutningsvägar och stängselavslut ska indrag göras. Stängselsystemet kommer även att ses över med avseende på standard i området och grindar kan komma att läggas till eller bytas ut. Där stängsel saknas ska behov av kompletterande stängsel utredas och vid behov byggas. Möjligheten för renar att söka föda i närheten av E4 ökar då ett tätare stängselsystem minskar risken för att djur kommer in på vägområdet.

2.2. Planläggningsprocessen

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en *vägplan* eller *järnvägsplan*.

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*.

2.3. Ändamål och avgränsningar

Syftet med projektet är att planera, projektera och bygga en planfri faunabro över väg E4 vid Ovansjö norr om Örnsköldsvik i höjd med Botniabanans befintliga tunnel. Projektet ska även utreda och åtgärda brister i befintligt stängselsystem längs med väg E4 i anslutning till faunabron.

Projekteringen av denna faunapassage görs utifrån det allmänna kravet om en grönare infrastruktur, främja renskötseln, öka trafiksäkerheten och framkomligheten samt för att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem.

Ändamålet med projektet är ökad trafiksäkerhet och framkomlighet.

Projektmål:

- Funktion för passage av ren och vilt är prioriterat
- Faunapassagen ska anpassas till befintliga naturvärden och placeras så att maximal funktion kan uppnås
- Faunapassagen ska utformas på ett kostnadseffektivt sätt

3. Avgränsningar

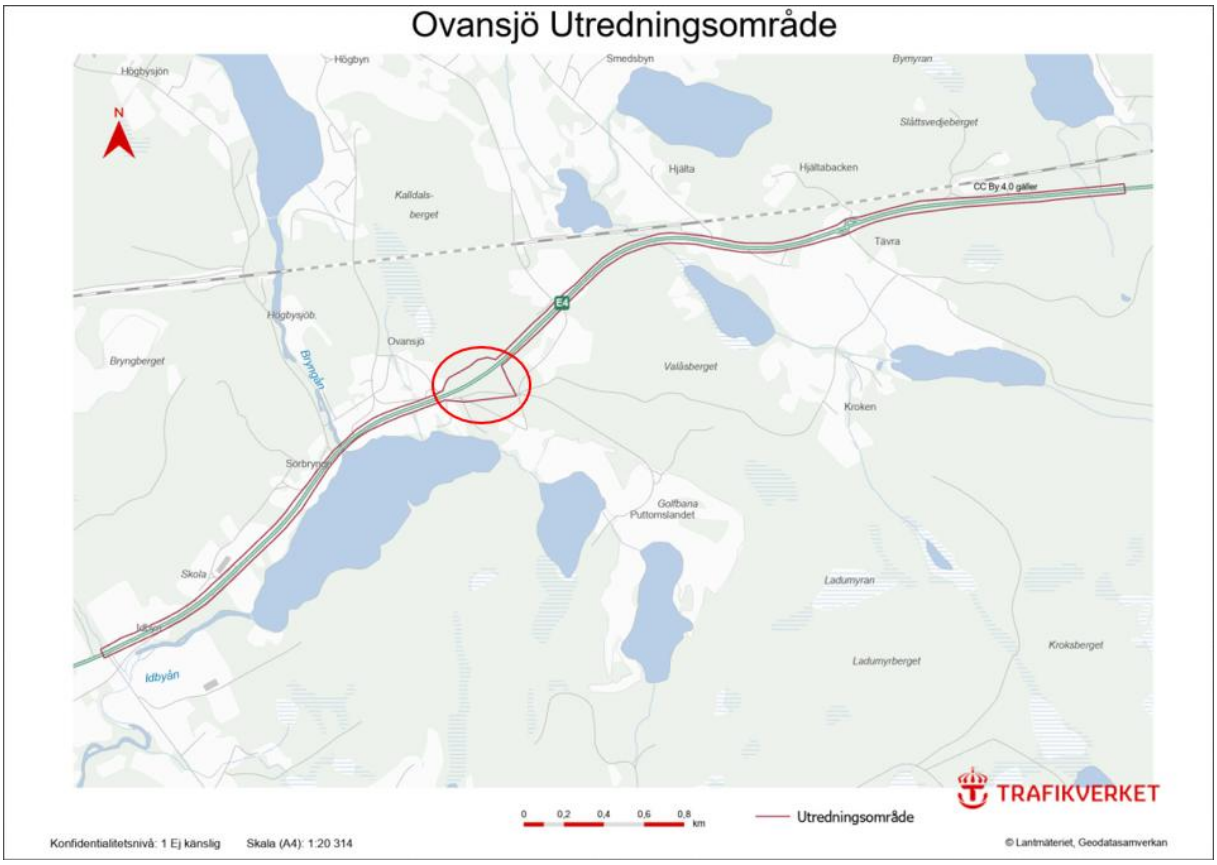
3.1. Utrednings- och influensområde

Det studerade området ligger 15 kilometer öster om Örnsköldsviks kommun i Västernorrlands län.

Utredningsområdet begränsas till det område som kan beröras under byggtiden av buller, schaktarbeten, omledningsväg för trafik osv, samt miljöaspekter som kan påverkas. Därför är utredningsområdet större än det område där byggnationerna kommer att genomföras.

Influensområdet är större än utredningsområdet. Det är det område där miljöpåverkan och effekter kan uppstå av projektet i sig själv eller tillsammans med andra verksamheter. Influensområden kan vara olika för olika aspekter , exempelvis har aspekten klimat ett helt annat influensområde än biologisk mångfald.

I Figur 1 ses utredningsområdet för den planerade faunapassagen samt det befintliga stängselsystemet som ska ses över.



Figur 1. Översiktskarta över utredningsområdet för den planerade faunapassagen vid Ovansjö (röd ring) samt befintligt viltstängsel (blå linje) som ska ses över.

3.2. Tidigare utredningar

Följande utredningar och underlag utgör grund för projektet:

- *Arkeologisk utredning inför anläggandet av en faunapassage över E4:an i Örnsköldsviks kommun. Genomförs under hösten 2026.*
- *Vilt- och renpassager på E4, Örnsköldsvik till Nordmaling (Tyréns 2025)*
- *PM över utredning i region Mitt och Nord – Förebygga barriärer och viltolyckor utmed Botniabanan och E4 sträckan Örnsköldsvik-Umeå: Förutsättningar och faunaanpassade åtgärder (2021)*

3.3. Tid

Projektet kommer att arbeta med framtagande av vägplan och bygghandlingar mellan 2026 – 2028. Uppskattad tid för byggstart är 2029 med färdigställande av faunapassagen 2030.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1. Samhället, boendemiljö och barriärer

I området för åtgärden finns inga detaljplaner som berörs.

Det finns fåtal boende och fastighetsägare i närområdet, direkt berörda av markanspråk är därför också ett fåtal fastigheter. Några fler blir berörda av omledningsvägen men endast under byggtiden, vilket förväntas pågå i två år.

4.2. Väg och trafik

E4:an är cirka 16 meter bred och är utformad som en så kallad 2+2-väg. Det innebär att det finns två körfält i vardera riktningen, alltså två körfält för norrgående trafik och två för södergående trafik. Körriktningarna är separerade med ett mitträcke, vilket minskar risken för mötesolyckor. Den högsta tillåtna hastigheten på sträckan är 100 km/h.

På sträckan passerar i genomsnitt cirka 8 000 fordon per dygn. Av dessa är ungefär 14 procent tunga fordon, exempelvis lastbilar och bussar. Andelen tung trafik ligger på en nivå som är relativt normal för den här typen av väg. Trafikuppgifterna bygger på mätningar från 2022.

4.3. Trafiksäkerhet och viltstängselsystem

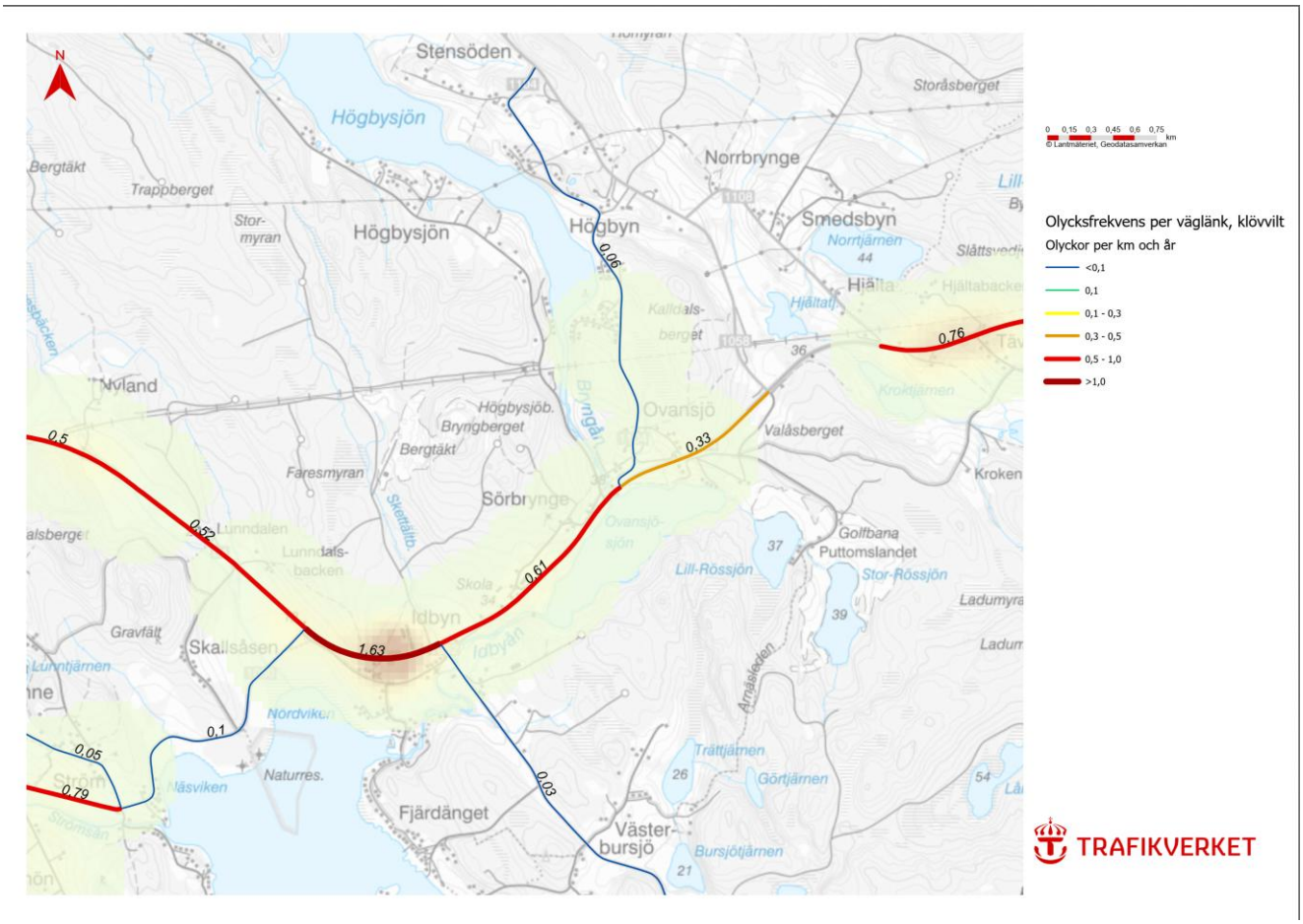
Större delen av den aktuella sträckan är i dag stängslad, men det finns inga funktionella faunapassager i plan vilket innebär att djur med starka drifter att vandra för att söka föda (ex ren och älg) kommer att leta sig ut på vägen i ett försök att passera den. Förutom den uppenbara risken för trafikanter som krockar med eller väjer för vilt och ren så medför vilt på vägen även arbetsmiljörisker för renskötare, blåljuspersonal och eftersöksjägare.

Trafikverket har tagit fram viltolyckskartor utifrån underlag från Nationella viltolycksrådet, se Figur 2 och 3. Dessa kartor visar bland annat olyckstätheten, det vill säga antalet olyckor per kilometer väg. Det finns ett mörkertal både för ren- och viltpåkörningar eftersom inte alla påkörningar rapporteras in.

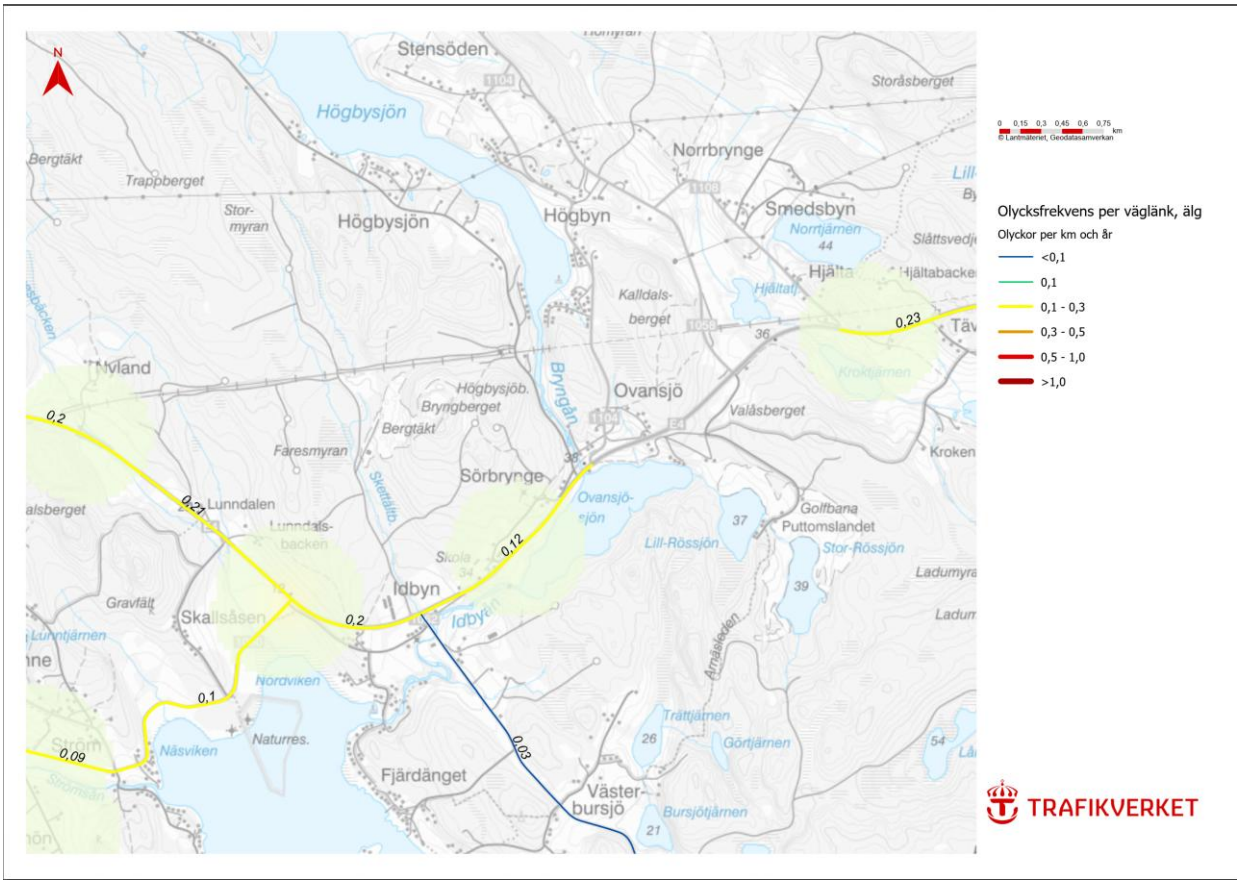
Att klövvilt tar sig in på vägbanan och blir påkörda nära anslutningsvägarna visar att det även finns behov av att se över stängslingen.

Kartorna visar att det främst är klövvilt och älg som blir påkörda i området närmast den planerade faunapassagen. De senaste årens olycksstatistik för ren visar inga i närområdet, därav ingen kartbild för olyckor med ren.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0



Figur 2. Klövvilt olycksstatistik 2020-2024.



Figur 3. Älg olycksstatistik 2020-2024

4.4. Kollektivtrafik

I nära anslutning till den planerade faunabron finns två hållplatser. En belägen söder om den planerade faunabron vid namn Ovansjö E4 Och en norr vid namn Kalldal E4.

4.5. Landskap och kulturmiljö

Landskapet kring Ovansjö karaktäriseras av ett mosaikartat odlingslandskap som utmärks av växlingen mellan öppen odlingsmark, sjöar och högre skogklädda höjder. Topografin i landskapet är varierad med både småkulliga områden och mer dramatiska höjdskillnader.

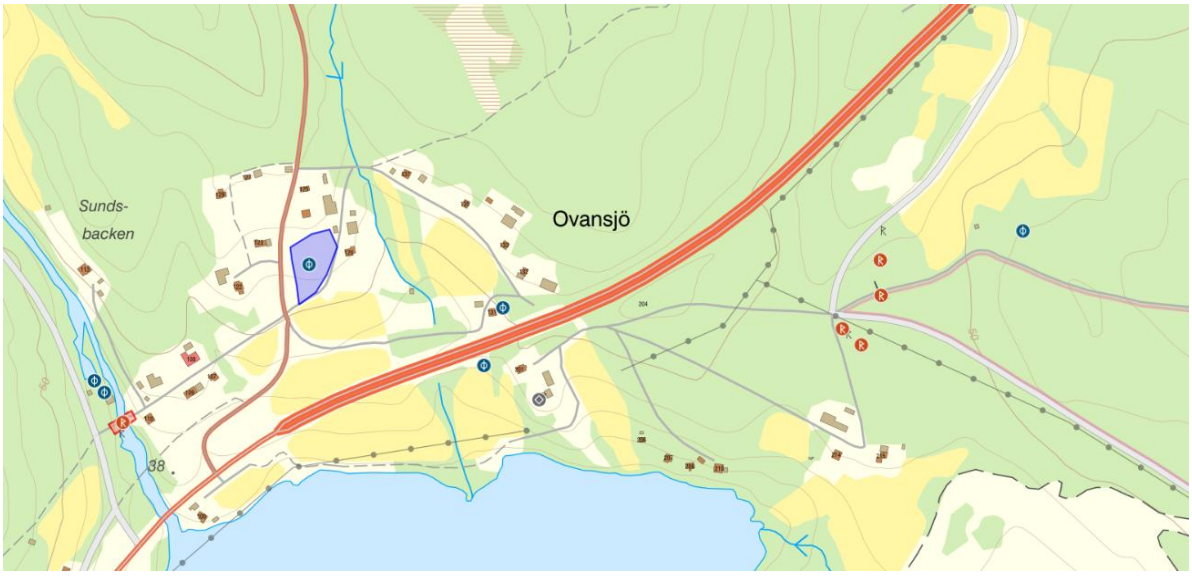
Den föreslagna platsen för faunabron i Ovansjö är beläget vid en barrskogsklädd höjdsträckning och platsen ligger i skärning med bra höjdstöd i terrängen.



Figur 4. Bild tagen mot väster som visar platsen för den planerade faunabron .

Området består framför allt av skogsområden på moränlera eller lerig morän. Öster och väster om området breder större områden av lera-silt ut sig.

I närområdet finns både fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar, se Figur 5. Nordöst om arbetsområdet finns fyra fornlämningar: två rösen (L1934:549 och L1936:4578), en stensättning (L1934:547) och ett vägmärke (L1934:548). Sydväst om området finns två övriga kulturhistoriska lämningar: två fyndplatser (L1936:3768 och L1936:5146). En arkeologisk utredning kommer därför att genomföras under hösten 2026. Eventuellt tillkommer fler utredningar vid eventuella fynd.



Figur 5. Registrerade fornlämningar och kulturhistoriska lämningar

4.7. Naturmiljö

Området består av skogs- och jordbruksmark samt tomtmark längs E4:an. Skogsområdena består antingen av barrskog eller blandskog. I direkt anslutning till faunabrons placering består den norra sidan framför allt av ung barrskog, den södra sidan är en äldre tomtmark där det idag växer lövträd och blandad växtlighet. Det finns idag inga områdesskydd i form av Natura 2000-områden, reservat eller nationalparker som direkt berör området. Ovansjösjön och Bryngelån är utpekade Riksintresse för naturvård. Ovansjösjön ligger ungefär 200 meter från brons placering. Inga vattendrag kommer att beröras av projektet.

Vägen är inte utpekad som artrik vägkant. En skrivbordsinventering i artportalen visar inga fynd av skyddade arter i området. Detta ger dock bara en indikation, en brist på fynd kan också betyda att ingen varit i området och rapporterat in fynd i artportalen.

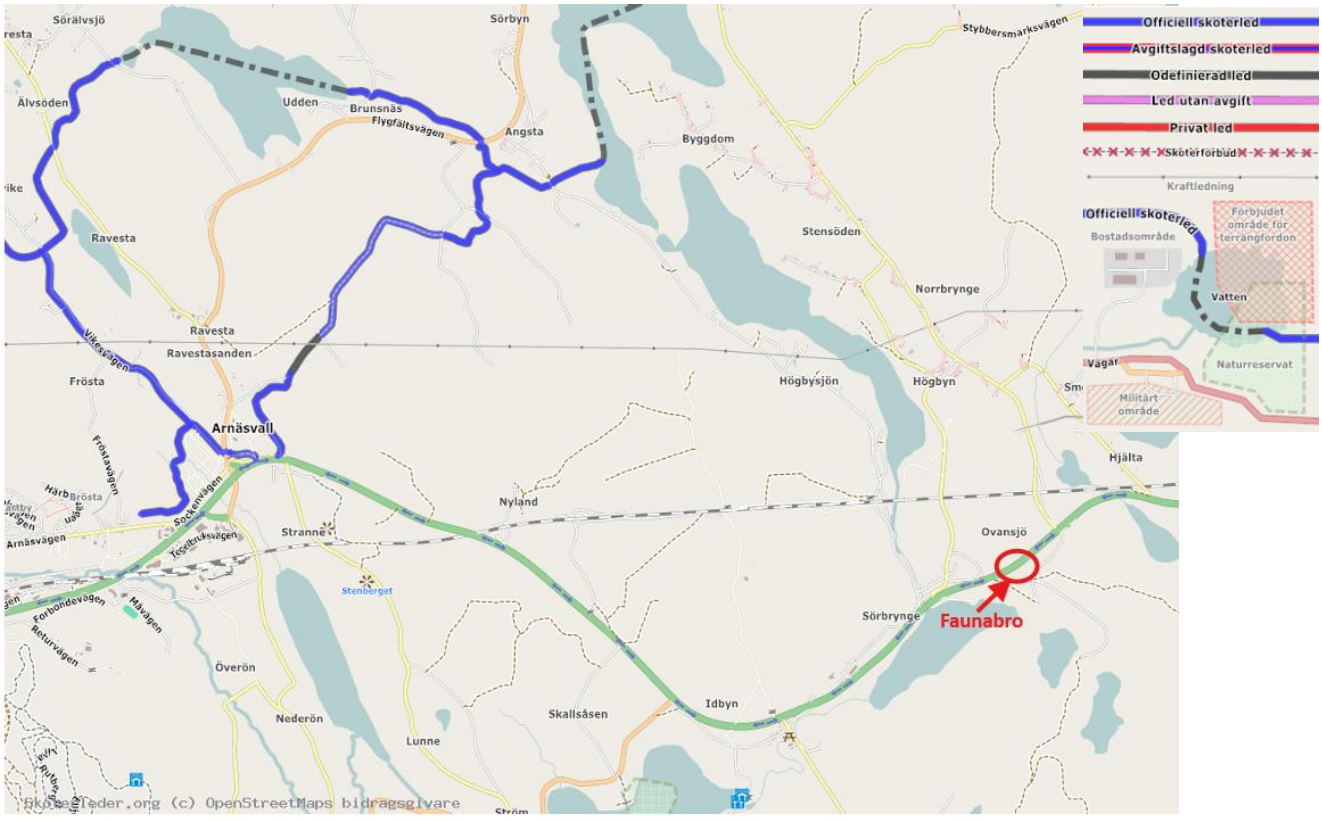
Söderut längs utredningsområdet, utefter E4, förekommer sannolikt invasiva främmande arter. Hantering av invasiva arter kommer att beaktas vid kommande projektering.

En standardiserad naturvärdesinventering kommer att göras i området under 2027.

4.8. Rekreation och friluftsliv

Ingen typ av rekreation, cykel- och skoterleder eller andra typer av friluftsaktiviteter har identifierats inom utredningsområdet.

Närmsta skoterled finns väster om E4:an på cirka 5,5 km avtstånd, se Figur 6.



https://skoterleder.org/print/?zoom=13&lat=63.320&lng=18.855&width=1164&height=803

Figur 6. Karta över skoterleder i området.

4.9. Naturresurser och vattenresurser

Området utgörs historiskt till stor del av jordbruksmark, idag mer av produktiv skogsmark. Det finns ingen utpekad naturresurs, inga vattenbrunnar eller energibrunnar inom utredningsområdet.

4.10. Rennäringen

Vilhelmina Norra sameby bedriver renskötsel i området.

I ett dialogmöte med Vilhelmina norra sameby 2023 framkom att ingen av de befintliga broarna eller portarna är anpassad för samlad renflyttning. Samebyn behöver säkra, planskilda passager som kan hantera både E4 och Botniabanan som en enhet. I tidigare utredningar (Tyréns, 2025) har ytterligare dialog förts med Vilhelmina Norra sameby. De har identifierat och pekat ut ett antal problem och behov, kopplade till passager och barriäråtgärder i sitt område. Ett av de mest framträdande problemen berör samebyns möjligheter att säkert förflytta sina renar mellan olika betesområden. Detta beror på barriäreffekten som orsakas av både Botniabanan och E4. Samebyn ser att E4 i de flesta fall är svårast att passera och att kombinationslösningar med Botniabanan krävs. I samtal med Vilhelmina norra sameby pekade samebyn ut den södra delen av utredningsområdet, vid Kalldals- och Hjältatunnlarna, som prioriterat betesområde längs sträckan. I ett dialogmöte med Vilhelmina norra framkom att ingen av de befintliga broarna eller portarna är anpassad för samlad renflyttning. Samebyn nyttjar endast stängselöppningar för passage, vilket är osäkert och ohållbart på lång sikt.

Hur samebyn nyttjar markerna varierar från år till år beroende på snödjup och betesförhållanden men generellt är det bra bete längs kusten (på båda sidor om E4). Men med klimatförändringar och konkurrerande markanvändning har kusten blivit ett allt viktigare område för vinterbete. Samtidigt har utbyggnad och mitträcke på E4:an gjort det svårare att flytta renarna.

4.11. Buller och trafikstörningar

Trafikbuller från E4 kan ha inverkan på djurens vilja att nyttja faunapassagen. Trafikintensiteten och bullret från trafiken anses dock inte vara så hög att djuren uppfattar vägen som en total barriär utan passerar eller försöker passera ändå, vilket även viltolycksstatistiken visar.

Inom utredningsområdet finns inga övriga verksamheter som kan orsaka buller eller trafikstörningar.

4.12. Markföroreningar

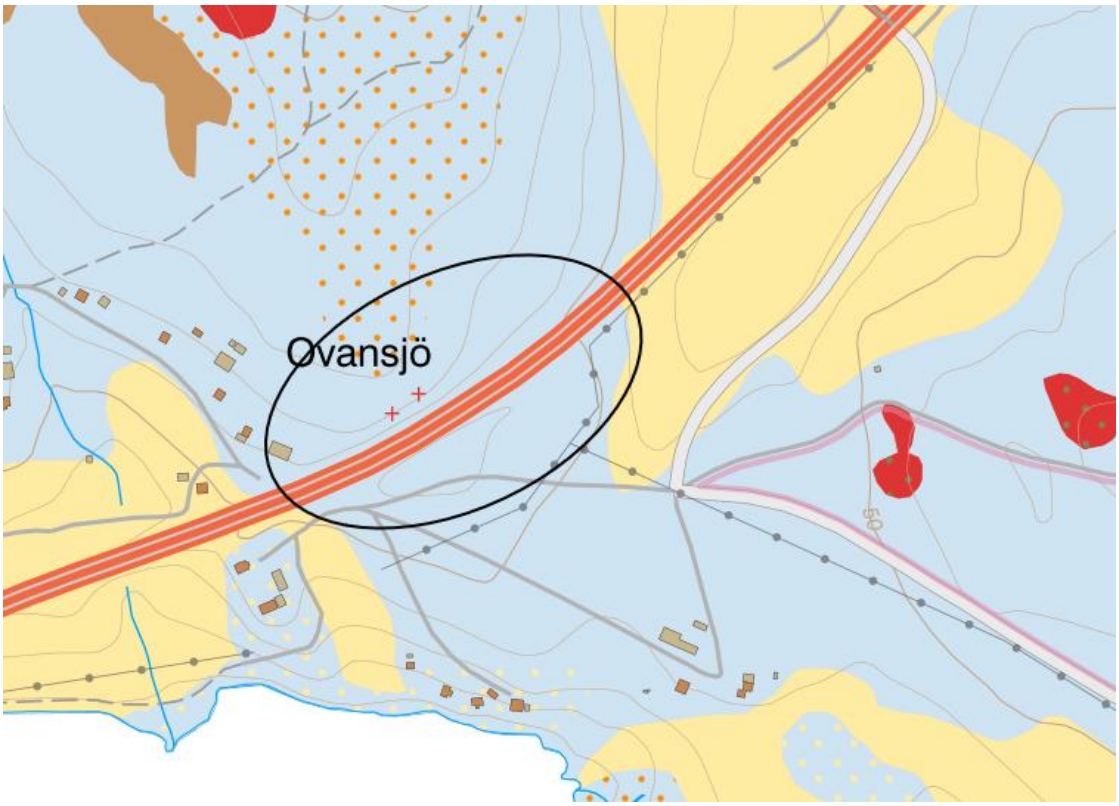
Det finns inga kända förorenade områden eller potentiellt förorenade områden för faunabron. Närmaste potentiellt förorenade område är en industri i Idbyn. Denna ligger dock på ett sådant avstånd att ingen påverkan bedöms kunna uppstå.

Projektet bedöms inte medföra någon påverkan på förorenade områden.

4.13. Geotekniska förutsättningar

De geotekniska förutsättningarna inom aktuellt utredningsområde utgörs till övervägande del av morän ovan berg, se figur 7. Inom delar av området förekommer ett tunt och osammanhängande ytligt skikt av svallsediment ovan moränen. På den nordvästra sidan av E4 har berg i dagen påträffats på ett par ställen (röda kryss i figuren nedan) och fler kan finnas inom samma område.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0
TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0



Figur 7. Utdrag från SGU:s jordartskarta, *SGUs Kartvisare* (2026).

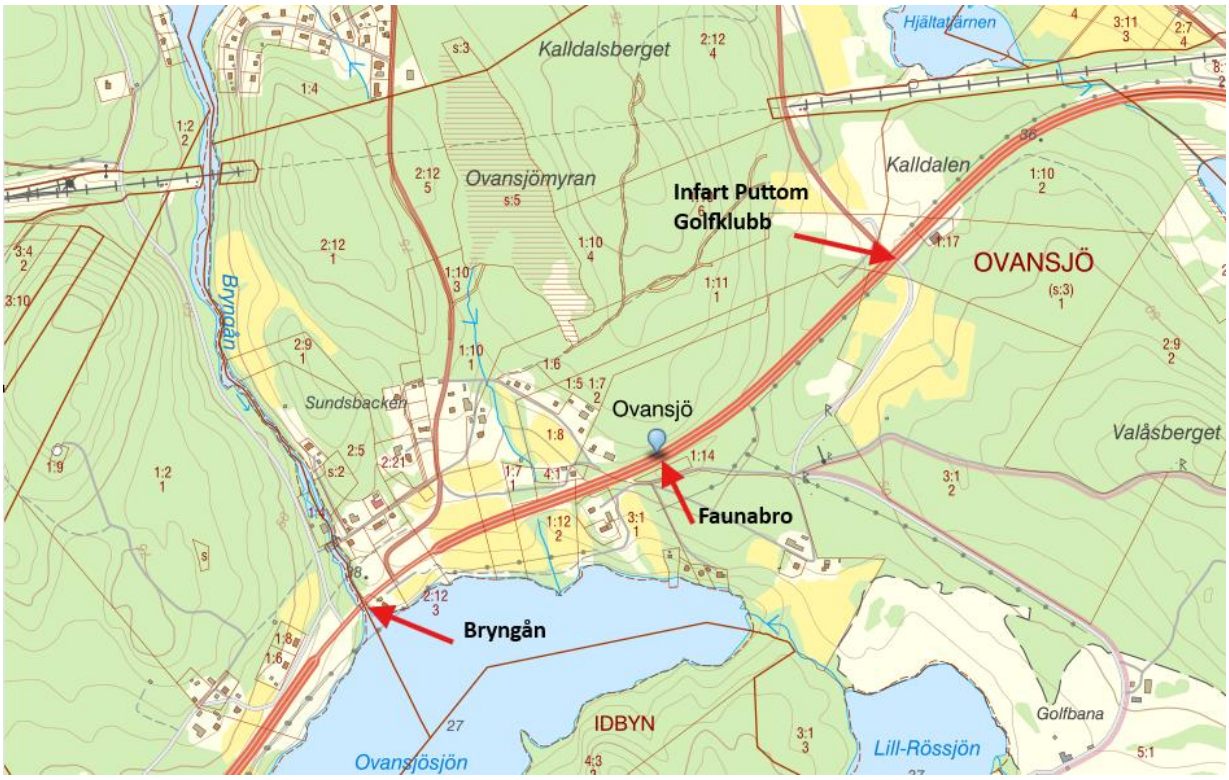
4.14. Övrig infrastruktur, ledningar och servitut

En första ledningskoll har utförts i utredningsområdet för faunapassagen. Påverkan på ledningar kommer att hanteras i kommande ledningssamordning. Om ledningar påverkas kommer dessa att läggas om eller flyttas i samråd med ledningsägaren.

5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

5.1. Projektets lokalisering

Faunabron kommer att placeras cirka 600 m väster om infarten från E4:an till Örnsköldsviks Golfklubb Puttom och ca 650 m öster om Bryngån, se Figur 8.



Figur 8. Kartan visar ungefärligt vart den tänkta faunabron är tänkt att placeras.

Ett starkt motiv till brons placering är att den vid tidigare utredningar har utpektas av Vilhelmina Norras sameby som en lämplig passage för rennäringen, då den förlänger passagen från Kallsdalstunneln över Botniabanan vilket leder till att båda infrastrukturstråken kan passeras inom samma område.

För att uppnå önskad funktion bör faunabron placeras i ett område utan störande omgivning där djuren kan vilja korsa vägen. Renar söker sig naturligt till höjder i landskapet och Kalldalsberget och Ovansjömyran vid Ovansjö skulle därför kunna förstärka effekten av en passage. Vid höjden går även E4 i skärning vilket gör att det finns naturliga stöd i terrängen som går att nyttja i samband med anläggandet av bron. Det ger bättre möjlighet för faunabron att smälta in i landskapet samtidigt som det behövs en mindre mängd massor för att bygga upp brostöden.

Den valda lokaliseringen ligger även i höjd med befintlig passage för Botniabanan vilket ger djuren större möjlighet att passera båda infrastrukturstråken.

5.2. Faunabrons utformning

Målsättningen är att ta stöd i terrängen för att landskapsanpassa den nya faunabron. Uppbyggda ramper kan komma att anläggas mot bron för att ge djuren ett naturligt intryck och överblick när de närmar sig från omgivningen. Bron kommer att förses med faunaskärmar/räcken, vid sidorna, för att skydda djur mot störande ljus och ljud samt för att utgöra fallskydd, se Figur 9.

Faunabron kommer att anläggas med en fri höjd på minst 4,7 m över vägbanan. I anslutningen mellan bro, ramper och vägslänter så bör strävan vara att denna ska utformas så öppet som möjligt.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0



Figur 9. Illustration skapad med AI. Exempel på en planskild faunabro över väg. Bilden är ett montage från platsen och visar inte fastställd utformning.

Utformningen av faunapassagen ska anpassas efter de målarter (älg och ren) som främst ska nyttja passagen. Vid utformningen av faunapassagen kommer ekologisk kompetens att delta. Dialog med samebyn kommer också att hållas. Den kunskap som finns kring klövvilts nyttjande av faunapassager kommer att tillämpas.

Vegetation och slänter ska utformas så att passagens funktion som viltpassage främjas samt att en god landskapsanpassning uppnås. Både trafikantperspektivet samt användarperspektivet (fauna) kommer att beaktas vid gestaltning av bron.

5.3. Stängsling

Stängselsystemet behöver vara så tätt som möjligt för att faunapassagen ska uppnå sin funktion. Befintliga öppningar i stängslet kommer därför att stängas och indrag kommer att skapas vid anslutningsvägar för att försvåra för djuren att ta sig ut på vägen.

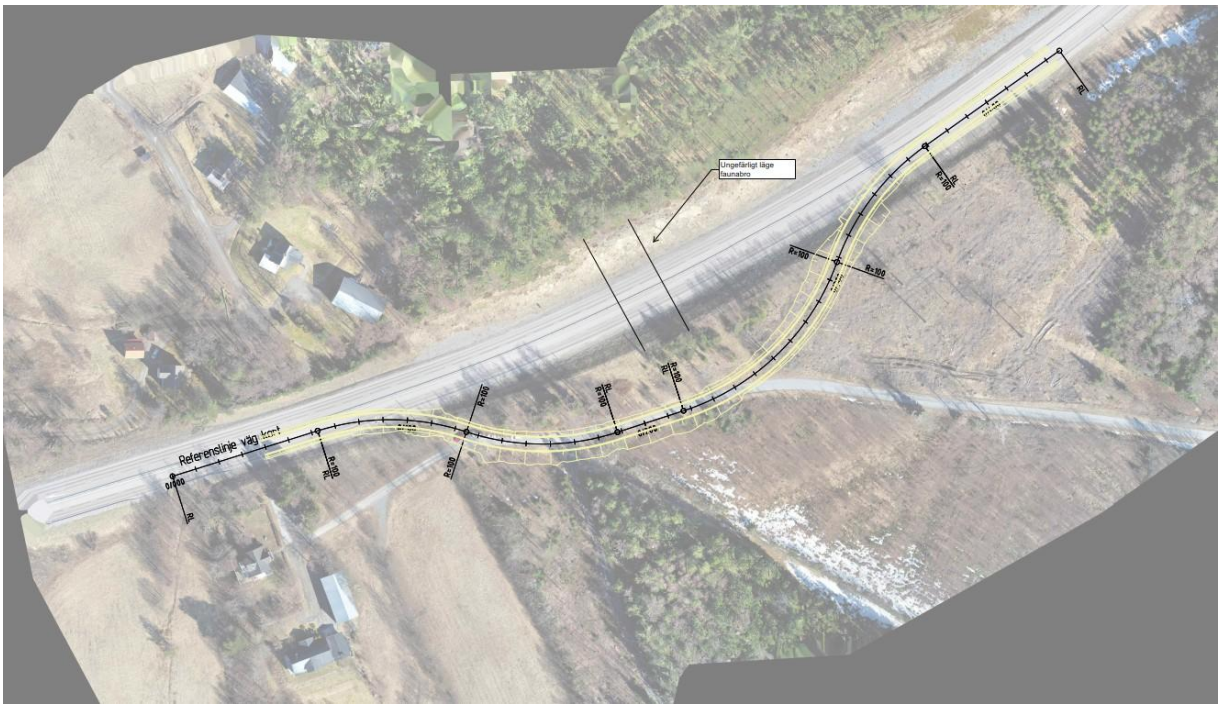
I samband med projektet kommer även Botniabanan delvis att kompletteras med stängsel på sträckor i anslutning till Kallsdalstunneln. Detta ingår dock inte i vägplanen utan som en underhållsåtgärd.

Stängselåtgärderna innebär att stolpar slås ner i marken som sedan kläs med viltstängsel. Åtgärderna kommer inte innebära någon grävning eller schaktning. Detaljutformningar kommer att studeras i senare skede av planläggningen.

Utredning av komplettering av stängsel från Idbyn fram till Lillmosjön ingår i planen.

5.4. Byggskedet

Utöver det markanspråk som krävs för faunabrons och rampernas utbredning kommer mark även att tas i anspråk under byggtiden för tillfällig omledning av trafiken på E4, tillfälliga byggvägar samt upplags- och etableringsytor. Planering kommer ske för att begränsa påverkan på trafiken och framkomligheten på E4 invid arbetsområdet. Se Figur 10 för en illustration över förslag till omledningsväg.



Figur 10. Illustration över förslag till tillfällig omledning av trafiken på E4. Bilden är endast ett koncept från platsen och visar inte fastställd utformning.

Störningar som bedöms uppkomma under byggtiden innefattar främst bullrande verksamhet, damning, och minskad framkomlighet. Dammande och bullrande arbeten ska begränsas men kan inte uteslutas helt.

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.

5.5. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

5.5.1. Samhället, boendemiljö, kollektivtrafik, väg och trafiksäkerhet

Faunabrons syfte är att möjliggöra säkra passager för renar och vilda djur över E4. 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 E4 utgör längs sträckan. Hög mänsklig närvaro är dock inte önskvärd då det kan störa funktionen av faunabron.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

Arbetsområdets omfattning utreds i kommande skede men ska begränsas till ett minimum. Åtgärden består i huvudsak av anläggandet av faunaporten men även av tillfälliga ytor för eventuell förbifart samt etableringsytor och upplagsplatser m.m. Tillfälliga ytor kommer att återställas vilket gör att påverkan på dessa områden bedöms som kortvarig och övergående.

Den säkra passagen över vägen för renar och vilda djur medför en minskad risk för att djur passerar eller uppehåller sig inom vägområdet och därmed en minskad risk för kollisioner mellan djur och fordon. Det minskade behovet av att stänga av vägen i samband med flytt av renar eller i samband med ren- och viltolyckor bidrar till ökad framkomlighet längs E4.

Faunapassagen och ett tätare stängselsystem kommer att medföra ett mindre antal trafikdödade och skadade djur vilket medför en bättre arbetsmiljö för blåljuspersonal, renskötare och eftersöksjägare.

Minskad risk för trafikdödade djur bidrar till en starkare stam med älgar och en bättre bärighet för rennäringen vilket innebär en positiv konsekvens för samhället.

Anläggandet av en planfri faunapassage samt tätning av stängselsystemet bedöms medföra positiva effekter för samhället och trafiksäkerheten.

5.5.2. Landskap och kulturmiljö

Landskap

Faunabron kommer att utgöra ett nytt synligt element i landskapet för de trafikanter som färdas längs väg E4. För trafikanterna kommer intrycket av faunabron att vara tydligt eftersom platsen ligger vid en höjdsträckning samtidigt som vägrummet smalnas av i skärning när platsen passeras.

Platsen är dels genom topografin och genom att höjdsträckningen är skogsklädd, ganska tåligt för ingrepp i landskapet och det goda höjdstödet innebär att en bra anpassning mot omgivande terräng kan skapas med förhållandevis små anslutande ramper mot bron. Läget längs väg E4 är dock tydligt exponerat för trafikanter längs vägen. Närområdet invid platserna bedöms ha små - måttliga värden för arkitektur/landskapsbild.

Den första tiden efter att faunapassagen är färdigställd kommer området att ha nyanlagd vegetation vilket ger negativ effekt på landskapsbilden. Vegetation tillåts återetableras genom tillvaratagna avbaningsmassor. Allteftersom vegetationen etablerar sig kommer den negativa påverkan att minska. Brons visuella dominans ger permanent en påverkan på landskapsbild och trafikantupplevelse.

Faunabron ges ett lågmält uttryck för att bron inte ska utgöra ett utflyktsmål eller rastplats.

Kulturmiljö

Befintliga registrerade fornlämningar bedöms ligga utanför arbetsområdet utan risk för påverkan från arbetet med faunapassagen.

En arkeologisk utredning genomförs under hösten 2026. Beroende på vad den utredningen visar kommer eventuella fortsatta utredningar och undersökningar göras för att sedan anpassa efter eventuella fynd för att göra så liten påverkan som möjligt.

Anläggandet av faunapassagen bedöms liten men negativ för landskap. För kulturmiljö är bedömning av eventuell påverkan osäker då arkeologisk utredning pågår.

5.5.3. Naturmiljö

Inga våtmarker, vattendrag eller rödlistade arter kommer att beröras av projektet. Inga områdesskydd i form av Natura 2000, naturreservat, nationalparker eller riksintresse för naturvård berörs. Enligt

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

artportalen finns heller inga fynd av arter som kräver särskilt skydd. En naturvärdesinventering kommer dock att utföras under 2027 för att mer ingående inventera området. Därefter kommer eventuella anpassningar eller skyddsåtgärder genomföras för att minimera påverkan.

5.5.4.Rekreation och friluftsliv

Passagen kan användas av friluftsliv och E4:ans barriäreffekt minskar därmed för oskyddade trafikanter som vill vistas i naturområdena på båda sidor om vägen. 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 omfattande skotertrafik eller regelbundna vistelser av hundar kan störa passagens funktion och bör undvikas. Ingen skotertrafik kommer att ledas över bron då syftet med faunapassagen inte är att skapa en skoteröverfart, men viss skotertrafik kan visa sig vara oundvikligt då inga andra planfria passager finns inom närområdet vilket gör att vissa kommer att välja denna passage ändå. Samebyn kan också komma att behöva passera med skoter i samband med renflytt. Men funktionen på faunabron kan påverkas negativt om skotertrafiken blir för intensiv i anslutning till passagen.

Påverkan på rekreation och friluftsliv bedöms vara positiv.

5.5.5. 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.

Mängden av de massor som kommer tillföras påverkas i hög grad av faunabrons placering. Placering av bron är dock föreslagen med tanke på att befintliga höjdsstöd i terrängen kan användas, vilket ger ett minskat behov av att tillföra massor till projektet. Projektet eftersträvar massbalans i hela kedjan.

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.

Påverkan på naturresurser bedöms som helhet vara liten men negativ.

5.5.6. Rennäring, vilda djur och viltstängselsystemet

Ett tätare viltstängselsystem och en planfri faunapassage innebär att rennäringen kan nyttja betesområden i nära anslutning till E4, och flytta renarna till betesområden på längre avstånd från vägen effektivare och säkrare. Betydelsen av att nå betesmarker öster om dessa infrastrukturer är central. Då Kalldalstunneln över Botniabanan anses vara en bra passage för rennäringen blir E4:an en tydlig barriär, en faunabro kan minska den barriäreffekten och öppna ett sammanhängande stråk för rennäringen. Därför är Kalldalstunneln/Ovansjö ett utpekat prioriterat område där samebyn (Trafikverket 2023 samt Tyréns 2025) har nytta av en passage för att nå betesområden öster om E4:an, gentemot övriga möjliga passager mellan Örnsköldsvik och Nordmaling.

Den planfria passagen kommer att kunna användas både för att passera vägen med en samlad renhjord och för fritt strövande renar.

Migrerande älgar eller älgar som har sitt hemområde i anslutning till E4 kommer att kunna genomföra sina vandringar och födosök säkrare.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

Djuren kommer att få möjlighet att fritt passera den barriär som E4 utgör på ett säkrare sätt och nå betesområden på båda sidor om 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 minska barriäreffekten som E4 utgör för rennäring och vilda djur vilket ger en positiv påverkan.

5.5.7.Buller och störningar från trafik

Projektet innebär ingen negativ bullerpåverkan på omgivningen under drifttiden.

Trafikbuller och ljusstörningar från E4 kan ha en negativ inverkan på faunapassagens funktion och en alltför bullrande omgivning kan medföra att djuren avskräcks från att använda passagen. Älgar och renar passerar i dagsläget redan vägen i plan, vilket även viltolycksstatistiken visar, varför påverkan från buller och störningar från trafik inte bedöms 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. Flytt av renhjordar kommer även att kunna anpassas till viss del efter trafikintensiteten.

Vid uppföljningar av faunabroar för klövvilt visar avskärmning på en ökad effektivitet av passagen om trafikintensiteten är hög. Avskärmningen kan dock upplevas av djuren som att de känner sig instängda enligt uppgifter från renskötare. Skärmarna kan även innebära att stora mängder snö ansamlas på bron vilket medför sämre framkomlighet för djuren. Eventuella åtgärder i form av skärmar som begränsar ljusstörningar och till viss del ljud kommer att utredas vidare i projektet.

5.6. Miljömål

5.6.1. Måluppfyllelse avseende projektmål och transportpolitiska mål

Uppställda projektmål avses uppfyllas genom att planerade åtgärder medverkar till att öka trafiksäkerheten, anpassning sker till naturvärden och landskap, utformning anpassas så att det blir en lämplig lösning för trafikanläggningen i helhet, anläggande av en funktionell och kostnadseffektiv passage anpassad för ren och älg samt samordnas med pågående närliggande infrastrukturprojekt i den mån det är möjligt.

Projektet bedöms även 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. Byggandet av en faunapassage vid föreslagen lokalisering gynnar rennäringen i Vilhelmina Norra sameby då den underlättar vinterbete på båda sidor om E4:an. Passagen bidrar även till ökad framkomlighet då trafiken på E4:an inte behöver stängas av när renarna ska passera vägen.

Funktionsmålet, som handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods, uppfylls då passagen 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. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen och en ökad folkhälsa uppnås genom att miljövänligare körning som genererar mindre utsläpp av avgaser och andra föroreningar möjliggörs. Detta uppnås genom att en planskild passage minskar antalet viltolyckor samtidigt som den upprätthåller en bättre framkomlighet på E4.

5.6.2. Överensstämmelse med miljökvalitetsmål

Riksdagen har antagit 16 nationella miljömål för en ekologiskt hållbar samhällsutveckling. I detta projekt berörs främst målen levande skogar, storslagen fjällmiljö och ett rikt växt- och djurliv. Riksdagens definition av målen redovisas endan.

- ”Skogens och skogsmarkens värde för biologisk produktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras samt kulturmiljövärden och sociala värden värnas.”
- ”Fjällen ska ha en hög grad av ursprunglighet vad gäller biologisk mångfald, upplevelsevärden samt natur- och kulturvärden. Verksamheter i fjällen ska bedrivas med hänsyn till dessa värden och så att en hållbar utveckling främjas. Särskilt värdefulla områden ska skyddas mot ingrepp och andra störningar.”
- "Den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystemen samt deras funktioner och processer ska värnas. Arter ska kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräcklig genetisk variation. Människor ska ha tillgång till en god natur- och kulturmiljö med rik biologisk mångfald, som grund för hälsa, livskvalitet och välfärd."

Levande skogar uppnås genom att det marginella intrånget i skogsmark är lokaliserat på en yta utan några utpekade naturvärden samt att sociala värden för rennäringen värnas. Storslagen fjällmiljö uppnås då passagen underlättar för ursprungsbefolkningens näringar samt bevarar upplevelse-, natur- och kulturvärden kopplade till rennäringen. Biologisk mångfald uppnås då passagen skapar en spridningskorridor över E4 för stora däggdjur. Den möjliggör utbyte mellan olika populationer på olika sidor om E4 som i sin tur bidrar till en biologisk mångfald.

5.7. Miljöbalken

5.7.1. Allmänna hänsynsregler

Hänsynsregeln: Alla som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd som omfattas av balkens bestämmelser är skyldiga att följa de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalkens andra kapitel. Detta uppnås genom en kartläggning av områdets miljöförutsättningar genom bland annat en naturvärdesinventering och att projekteringen sedan tar mesta möjliga hänsyn till de särskilda förutsättningar eller identifierade värden som finns i området. Kraven som ställs i de allmänna hänsynsreglerna bedöms därmed vara uppfyllda i detta projekt.

Kunskapskravet: Den som är ansvarig för en verksamhet eller åtgärd är skyldig att ha tillräcklig kunskap för att skydda människors hälsa och miljön mot skada och olägenhet. Detta krav uppnås genom att säkerställa att de som utformar faunapassagen har tillräcklig kunskap från utbildning eller arbetslivserfarenhet, för att ta fram de erforderliga försiktighetsmått med mera som krävs. För att säkerställa att kunskapen följer med genom hela projektet samlas de miljökrav som har arbetats fram i projektets miljösäkring, som följer med genom hela byggskedet.

Försiktighetsprincipen: Den som bedriver eller avser bedriva verksamhet eller åtgärd ska utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått som behövs för att förebygga och hindra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. I samma syfte ska yrkesmässig verksamhet använda bästa möjliga teknik. I den fortsatta projekteringen kommer lämpliga anpassningar och åtgärder att föreslås.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

Hushållningsprincipen: Alla som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd ska hushålla med råvaror och energi samt utnyttja möjligheten till återanvändning och återvinning. Möjligheten att återanvända material inom projektet eller från närliggande projekt ska utredas vidare.

Lokaliseringsprincipen: För en verksamhet eller åtgärd som tar i anspråk mark- och vattenområde ska det väljas en plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. Denna princip tillämpas genom att passagen utformas med minsta möjliga intrång och skada i omgivande miljö.

5.7.2. Hushållning med mark- och vattenområden

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

5.7.3. 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 grundvattenkvalitén i området.
- Kraven för omgivningsbuller anses inte tillämpbar i detta projekt.

6. Åtgärder

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

Sådana åtgärder kan vara:

- Planskild faunapassage.
- Anpassning av faunapassagen till omgivande landskap med fokus på funktion för ren och älg.
- Trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid stängselavslut.
- Vid projektering ska massbalans eftersträvas. Användbara schaktmassor används om möjligt inom projektet för en god resurshushållning och även en god ekonomi.
- Klimatpåverkan beaktas genomgående genom hela projektet, tex vid val av material och utformning.
- Återställning av ytor.

Trafikverket har sökt samråd i enlighet med kulturmiljölagens 2 kap. 10§ gällande forn- och kulturlämningar intill planerad faunabro. Trafikverket avser att hålla de skyddsavstånd och följa de skyddsåtgärder som Länsstyrelsen eventuellt anger i samrådsyttrande och arkeologisk utredning. Om fornlämning identifieras och det inte går att undvika en påverkan kommer Trafikverket att söka tillstånd till ingrepp i fornlämning i enlighet med kulturmiljölagens 2 kap. 12 §.

I dagsläget finns inga övriga åtgärder som ska fastställas i planen. I den fortsatta projekteringen kommer lämpliga anpassningar och åtgärder att föreslås.

7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverkets bedömning är att projektet inte antas medföra någon betydande miljöpåverkan.

Inga områden med utpekat höga naturvärden kommer att tas i anspråk. Faunabron kommer visuellt att utgöra ett nytt synligt element i landskapet för de trafikanter som färdas längs väg E4. Höjdstödet på platsen kommer att innebära att en bra landskapsanpassning mot omgivande terräng kan skapas med förhållandevis små anslutande ramper mot bron.

Inga negativa effekter bedöms uppstå för framkomligheten till rekreation och friluftslivet i området eller för boendemiljön. Inga negativa miljöeffekter uppstår för natur- eller vattenresurser. Klimatpåverkan kan dock uppstå, i synnerhet om inga klimatreducerande åtgärder appliceras eller genomförs. 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 rennäringen, vilda djur och samhället i övrigt då renskötseln underlättas, barriäreffekten 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 samrådskrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

En standardiserad naturvärdesinventering kommer att göras i området under 2027.

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

8.2. Viktiga frågeställningar

- Optimering av faunabrons utformning för att den ska vara en funktionell och inbjudande passage för vilt
- Samråd med påverkad sameby för att uppnå en funktionell passage för rennäringen.
- Utformning detaljstuderas för att anpassa faunabron till omgivande landskap och skapa en god trafikantupplevelse.
- Landskapsanpassning studeras kring tillfällig förbifart ex bevara befintlig vegetation mot väg E4.
- Optimering av faunabrons utformning med avseende på klimatpåverkan
- Framkomlighet under byggtiden
- Hantering av eventuella fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar om sådant hittas i den arkeologiska utredningen

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

- Utformning av viltstängsel inklusive trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid stängselavslut

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

9. Källor

9.1. Skriftliga källor

Försvarsmakten. 2026. *Riksintressen för totalförsvarets militära del i Västernorrlands län 2023. FM2022-23088:1, Bilaga 19.*

Trafikverket (2019). *Riktlinje Landskap 3,0 TDOK 2015:0323*

Trafikverket (2021). *PM över utredning i region Mitt och Nord: Förebygga barriärer och viltolyckor utmed Botniabanan och E4 sträckan Örnsköldsvik – Umeå: Förutsättningar och faunaanpassande åtgärder.*

Tyréns 2025. Teknisk utredning: *Vilt- och renpassager på E4, Örnsköldsvik till Nordmaling*.

Trafikverket, 2023. Lokaliseringsförslag för ren- och faunapassager utmed Botniabanan mellan Umeå och Örnsköldsvik.

Rapporten från dialogmötet med Vilhelmina norra sameby den 29 augusti 2023.

9.2. Webbaserade källor

Skoterleder (2026). *Karta över skoterleder*
https://skoterleder.org/map/?zoom=13&lat=63.3107&lng=18.9020

All data från webbplatser är hämtad under Augusti-Oktober 2026

Samrådsunderlag 6.0
TMALL 0095

TRAFIKVERKET

Trafikverket, 852 29 Sundsvall. Besöksadress: Stuvarvägen 3.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se