



TRAFIKVERKET

E10 Stängsel och faunabroar

Leipojärvi-Stenbron

Innehåll

- Vägplan – så här går de till
- Tidplan
- Bakgrund och förutsättningar
- Presentation av åtgärderna
- Miljöaspekter i vägplanen
- Markfrågor
- Synpunkter och allmänna frågor



Så här tar vi fram en vägplan

Vägplan

En vägplan kan liknas vid ett bygglov för att bygga eller bygga om en väg. Den visar hur vägen ska lokaliseras och utformas och vilken mark som behövs både permanent och tillfälligt för att bygga vägen. Även projektets miljöpåverkan ska beskrivas i planen.

Planläggningen sker genom en demokratisk process där vi utreder VAR och HUR vägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar och utredningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

Vi utreder förutsättningarna för byggandet och vilka problem som behöver lösas. Vi studerar olika förslag på utformning, exempelvis vägbredd, broar och andra vägtekniska frågor. Projektets miljöpåverkan och förslag till försiktighets- och skyddsåtgärder är en viktig del under framtagandet av vägplanen. I projekt som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan tas en miljökonsekvensbeskrivning fram, i andra fall görs en miljöbeskrivning i planen.



Samråd

Samråd innebär att Trafikverket utbyter information med, och inhämtar synpunkter från de som berörs såsom fastighetsägare, myndigheter, organisationer och i vissa fall allmänheten. Samråd kan exempelvis ske genom öppet hus för allmänheten eller genom att handlingar finns tillgängliga på Trafikverkets webbplats. Synpunkterna från samråden sammanställs i en sammanfattande redogörelse där fokus läggs på de problemområden som berörda har lyft under samråden. Där redovisar vi hur vi beaktat synpunkterna.



Granskning av planen

När utformningen av vägen är klar och samråden är avslutade kommer vägplanen med underlag att kungöras och göras tillgänglig för allmänhetens granskning. Alla får möjlighet att under minst 30 dagar titta igenom planförslaget och komma in med eventuella synpunkter.

De enskilda synpunkterna sammanställs och besvaras i ett granskningsutlåtande. Ibland kan synpunkterna leda till att planen behöver ändras. Vid större ändringar så kan det innebära att en ny allmänhetens granskning måste genomföras.



Fastställelseprövning

När planen inklusive eventuella ändringar är komplett yttrar sig länsstyrelsen över planen innan den skickas vidare till Trafikverkets centrala funktion Juridik och Planprövning för fastställelseprövning och beslut.

Om inget överklagande inkommer efter att planen fastställts vinner planen laga kraft. Om planbeslutet överklagas är det regeringen som prövar överklagan.

När planen har vunnit lagakraft så kan marken tas i anspråk och bygget påbörjas.



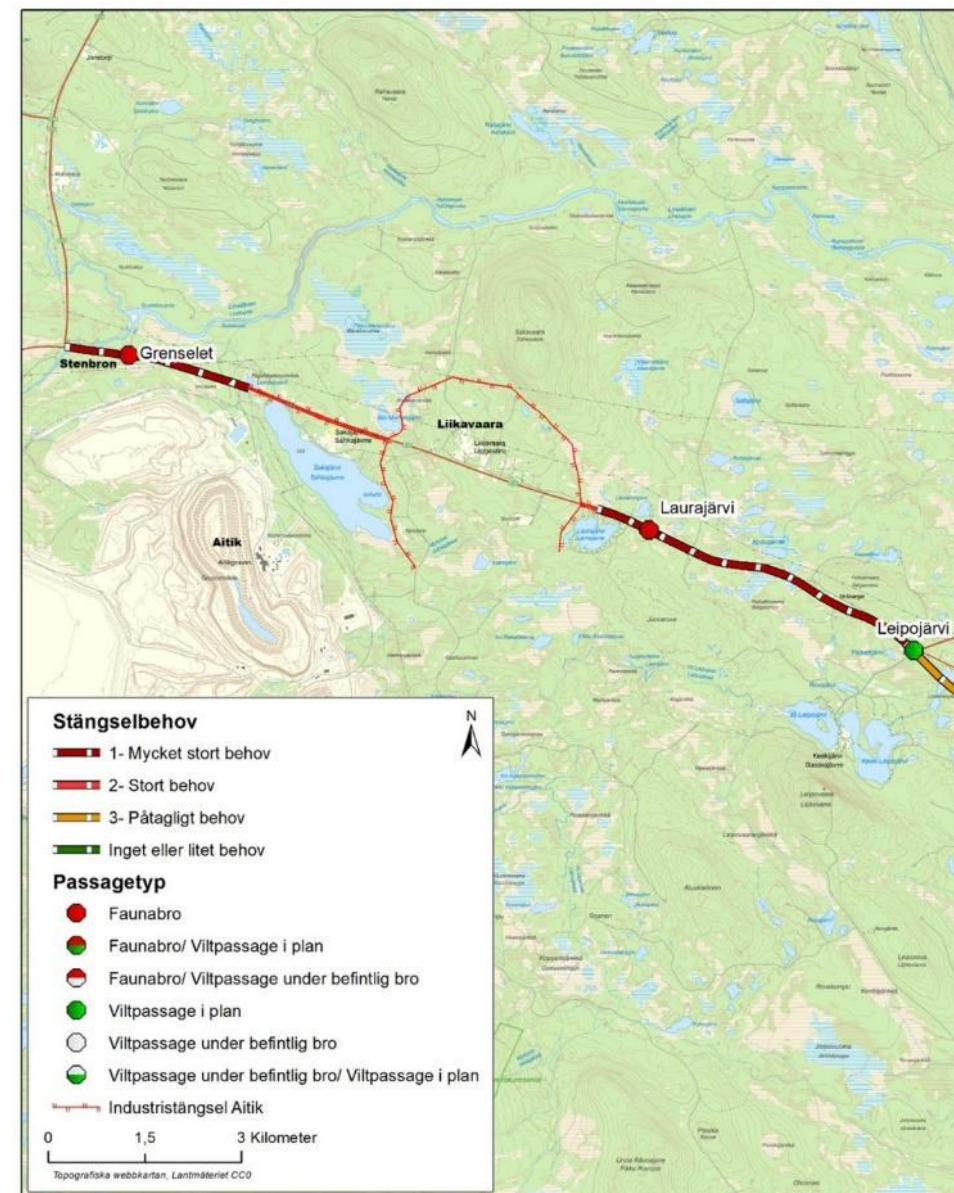
Tidplan vägplanen



Bakgrund och förutsättningar

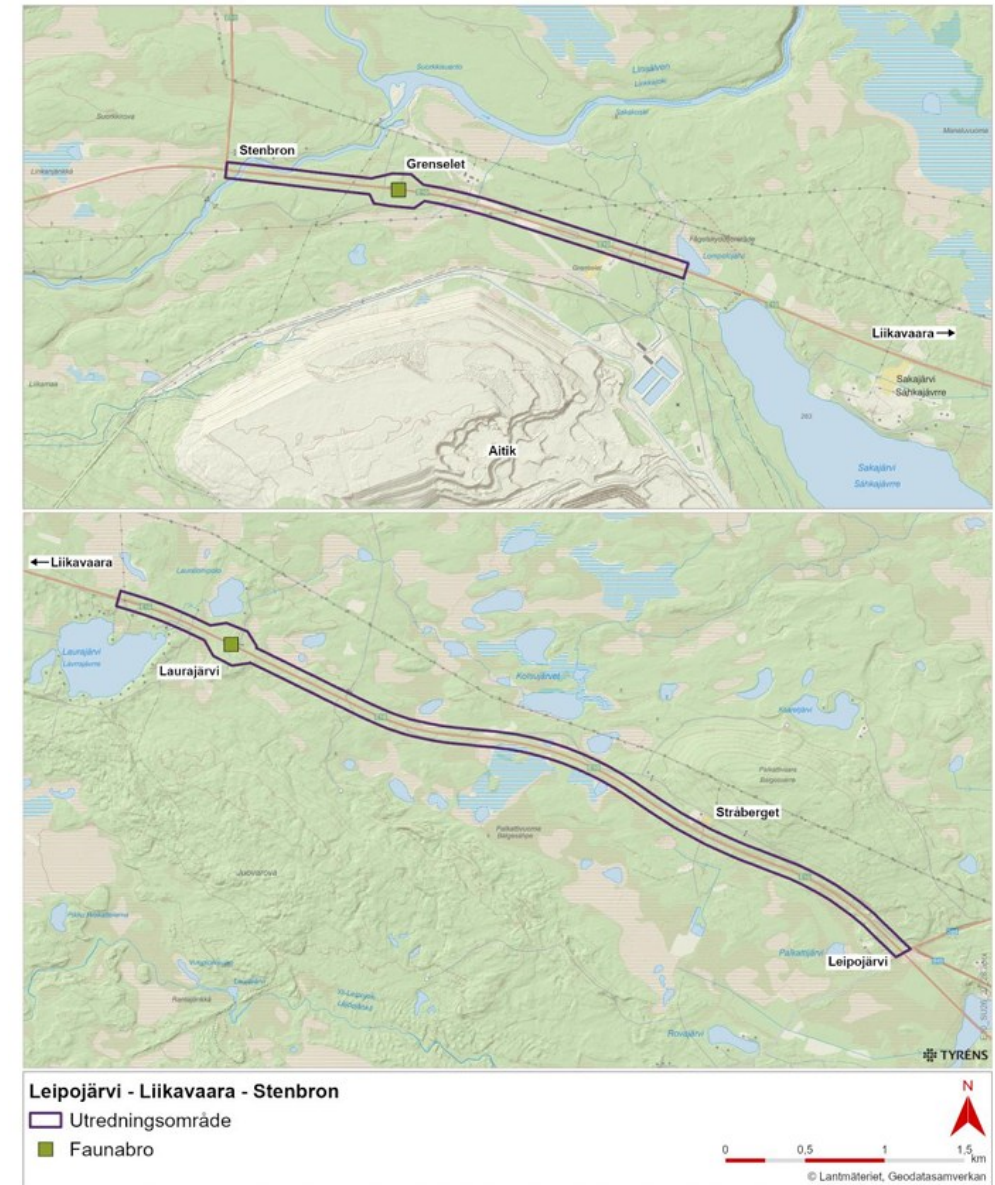
Vägområdets utbredning - översiktskarta

- Vägplanen omfattar sträckan Leipojärvikorsningen till Stenbron.
- Undantaget delen mellan sjön Laurajärvi och Aitikgruvans infartsväg som redan har stängsel.
- Befintliga stängsel innebär idag svårigheter för renar och älgar att vandra genom området.



Kort beskrivning av planförslaget

- Skapa ett sammanhängande **viltstängselsystem** längs delar av vägsträckan, cirka 9 km.
 - Tillhörande grindar, stängselindrag och viltuthopp.
- **Två faunabroar** för att skapa säkra passager för vilt, en i **Grenselet** och en i **Laurajärvi**.
- Projektet innebär ingen ombyggnation av väg E10.



Projektmål

- Faunabroarna ska anpassas till befintliga naturvärden och placeras så att maximal funktion kan uppnås.
- Stängselsystemet ska utformas tätt och robust.



Förutsättningar och syfte

Förutsättningar

- Vägsträcka som berörs: 8,8 km (3,4 km + 5,4 km)
- Skyltad hastighet: 80 km/h
- Trafikmängd: 2 450 fordon per dygn mellan Leipojärvi-Aitik samt 2 885 fordon per dygn mellan Aitik-Stenbron.

Syftet med åtgärderna

- Minska risken för olyckor/öka trafiksäkerheten.
- Skapa säkra passager för vilt och ren/minska antalet ren- och viltolyckor.
- Underlätta renskötsel i området.



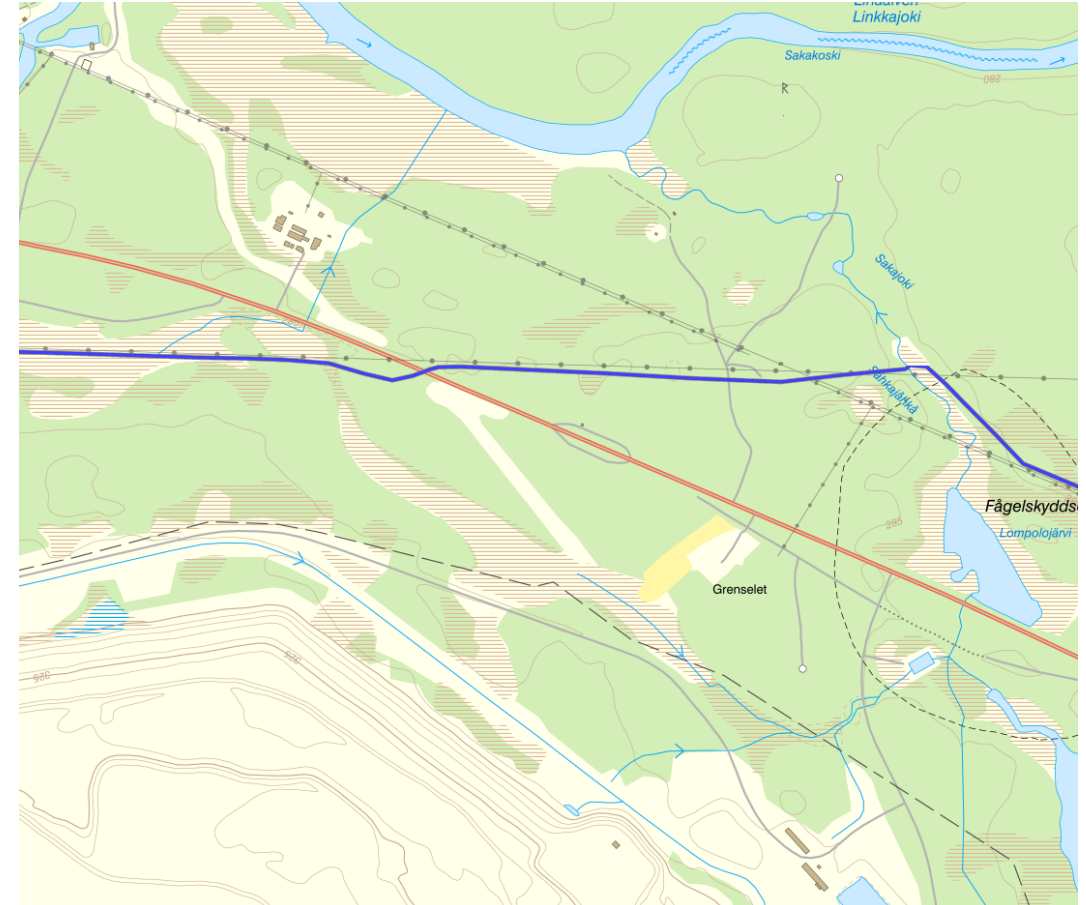
Ren- och viltolyckor

- Olycksfrekvensen för ren är hög, 1,58 olyckor/km/år.
- För älg sker ett stort antal olyckor, särskilt vid Liikavaara och vid Stenbron.
- Stängselbehovet på hela sträckan Leipojärvi-Stenbron är sammantaget mycket stort.
- Behovet är motiverat både utifrån en hög trafiktäthet och en hög olycksfrekvens.



Natur- och friluftsliv

- Skogsområdena längs E10 nyttjas för rörligt friluftsliv såsom bär- och svampplockning, skidåkning, vandring och jakt.
- En skoterled korsar E10 i närheten av det planerade läget för faunabro Grenselet. Skoterleden redovisas som en blå linje på kartan.



Presentation av åtgärder

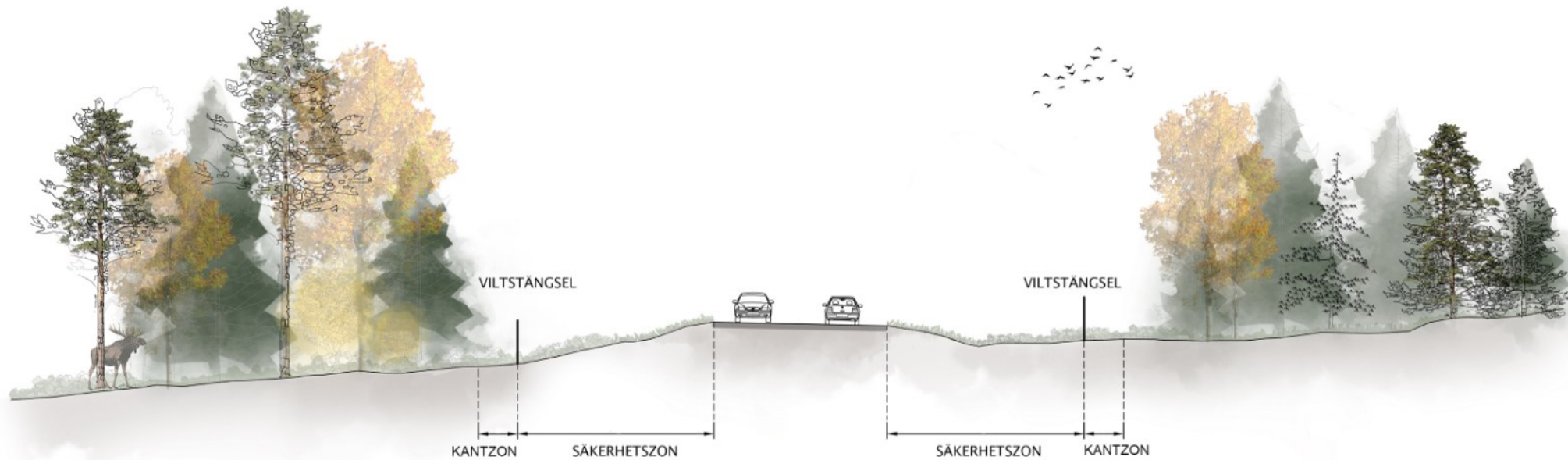
Åtgärder som ingår i vägplanen

- Viltstängsel längs hela sträckan
- Grindar vid anslutningsvägar
- Stängselindrag
- Viltuthopp och evakueringsgrindar
- Faunabro vid Grenselet och Laurajärvi
- Omledningsvägar under byggtid för faunabroar
- Ingen åtgärd på befintlig väg E10

För vidare detaljer, se illustrationskartorna



Principskiss-viltstängsel

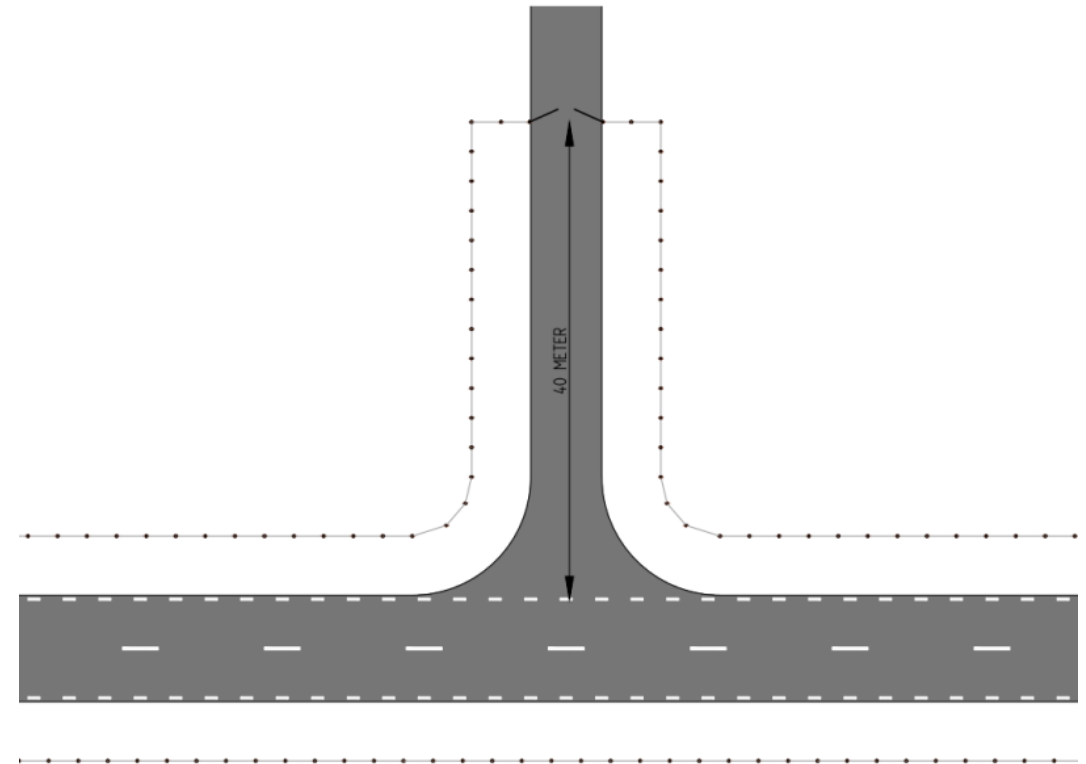


- Viltstängslet utformas för att hindra stora däggdjur från att ta sig in i vägområdet och för att leda djuren till säkra passager via faunabroarna.
- Stängslet är 2,20 meter högt och utformas tätt och robust med så få öppningar som möjligt.

Principskiss - grindar i stängslet

- Anläggs efter behov vid enskilda anslutningar mot E10
- Anpassas utifrån att de ska tillgodose allmänna och enskilda intressen så som rennäring och enskilda fastighetsägares samt friluftslivets behov av tillgänglighet
- Viktigt att grindarna hålls stängda.

Anslutning med grind



Grindutformning

- Grindarna kommer i regel vara 4 meter breda, men på vissa platser kommer de vara 6 meter breda.
- Det är viktigt att grindarna hålls stängda för att säkerställa ett slutet och effektivt viltstängselsystem!



Evakueringsgrindar

- För att kunna fösa ut renar som tagit sig in i vägområdet anläggs evakueringsgrindar.
- Grindarna kan öppnas även vid snörika förhållanden.
- Placering sker i dialog med berörd sameby.



Viltuthopp

- Där öppningar i stängslet endast finns på ena sidan av vägen placeras ett viltuthopp på motsatt sida i närområdet.
- Uthopp tillåter djur, framförallt älgar, som tagit sig in på vägen att hoppa ut igen samtidigt som utformningen hindrar djur från att ta sig in på vägen från omgivande terräng.



Faunabro - placeringar

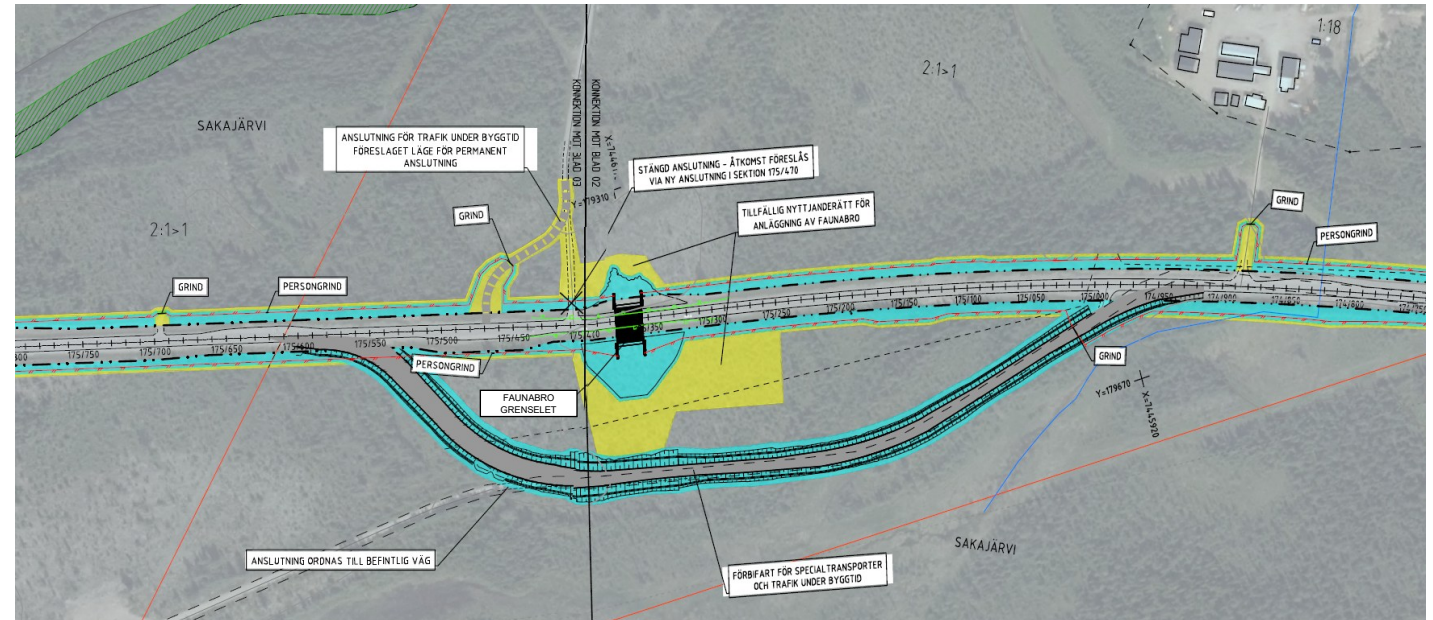
Placeringen av faunabroarna har valts med hänsyn till en rad olika aspekter.

- Terrängstöd
 - Genom att placera bron i en skärning minskar mängden fyllnadsmaterial samt möjliggör en fri sikt över bron för ren och vilt
- Samråd med berörd sameby
 - Anpassad till renarnas vandringsmönster
- Viltolyckor
 - Ett stort antal viltolyckor är rapporterade i närheten av broläget



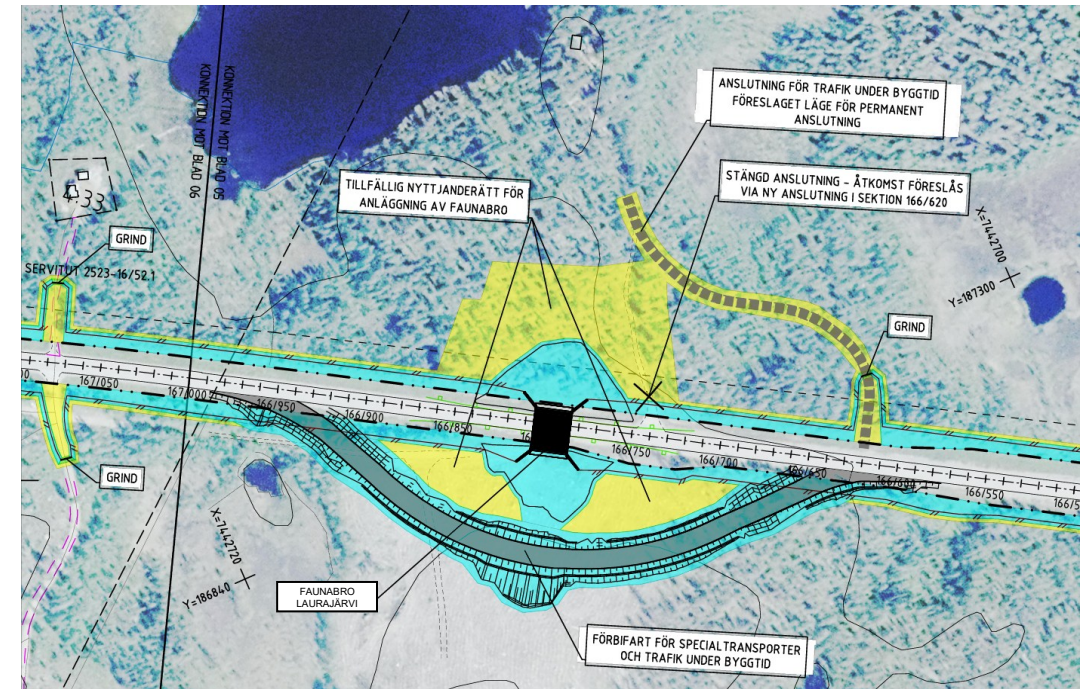
Faunabro - Grenselet

- Planerad faunabro vid Grenselet, cirka 1 km öster om Stenbron.
- Området har hög koncentration av älg och ren som passerar genom området.
- Omgivningen utgörs av ung tallskog med ensidigt terrängstöd.
- Möjliggör säkra passager över E10 för vilt och ren.
- Kan samordnas med skoterled som korsar väg E10 i området.



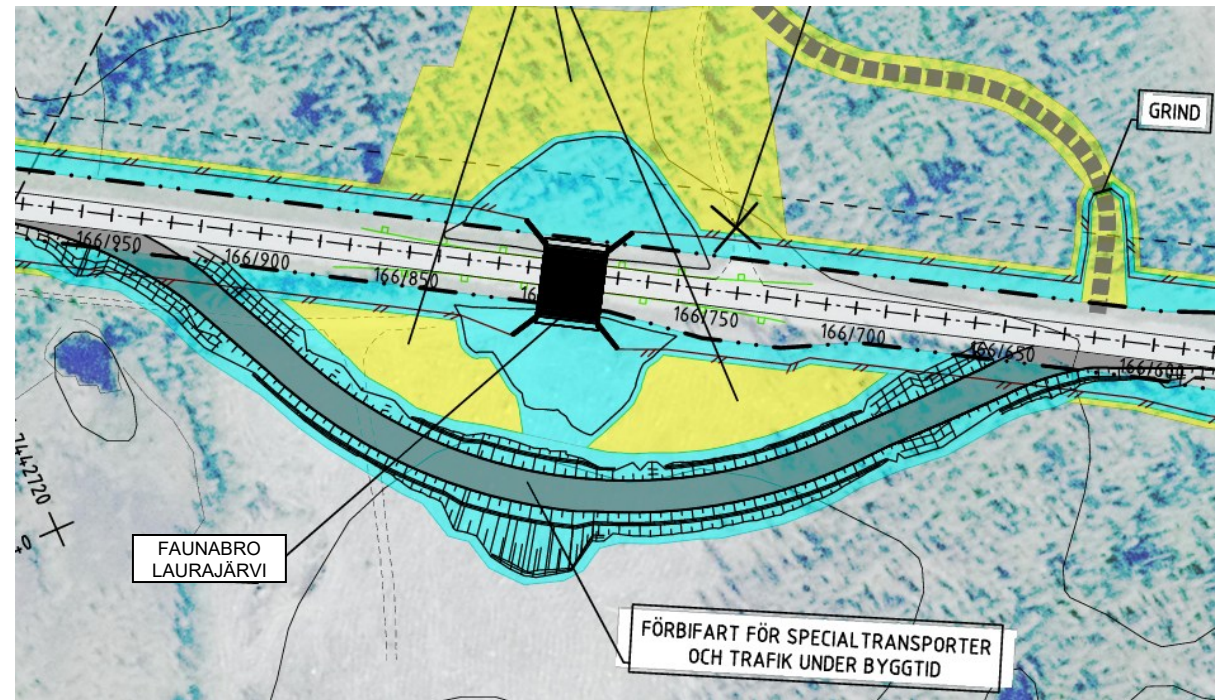
Faunabro - Laurajärvi

- Faunabron planeras öster om sjön Laurajärvi.
- Område har hög koncentration av älg och ren.
- Terrängstödet är begränsat på norra sidan av E10.
- Möjliggör säkra passager över E10 för vilt och ren.



Omledningsväg/ förbifart

- Permanenta förbifarter kommer att anläggas vid byggandet av faunabroarna.
- Syfte att säkerställa framkomlighet under byggtid samt att säkerställa att stora och tunga transporter för industrier kan färdas längs E10.
- Förbifarterna innebär permanent markanspråk.



Miljöaspekter i vägplanen

Ingen betydande miljöpåverkan

- Länsstyrelsen delar Trafikverkets bild av att projektet **inte** bedöms medföra en **betydande miljöpåverkan**.
- Åtgärderna är av **begränsad omfattning** och förlagda intill befintlig infrastruktur.
- Bedömningen grundar sig på redovisade förutsättningar i området samt utformning av föreslagna åtgärder och deras miljöeffekter.
- Åtgärderna bedöms kunna anpassas väl till landskapet, natur- och kulturmiljön och skyddsåtgärder planeras för att minska negativa effekter.
- Åtgärderna kan sammantaget inte anses ha en sådan omfattning, påverkan eller kumulativa miljöeffekter att det innebär en betydande miljöpåverkan.



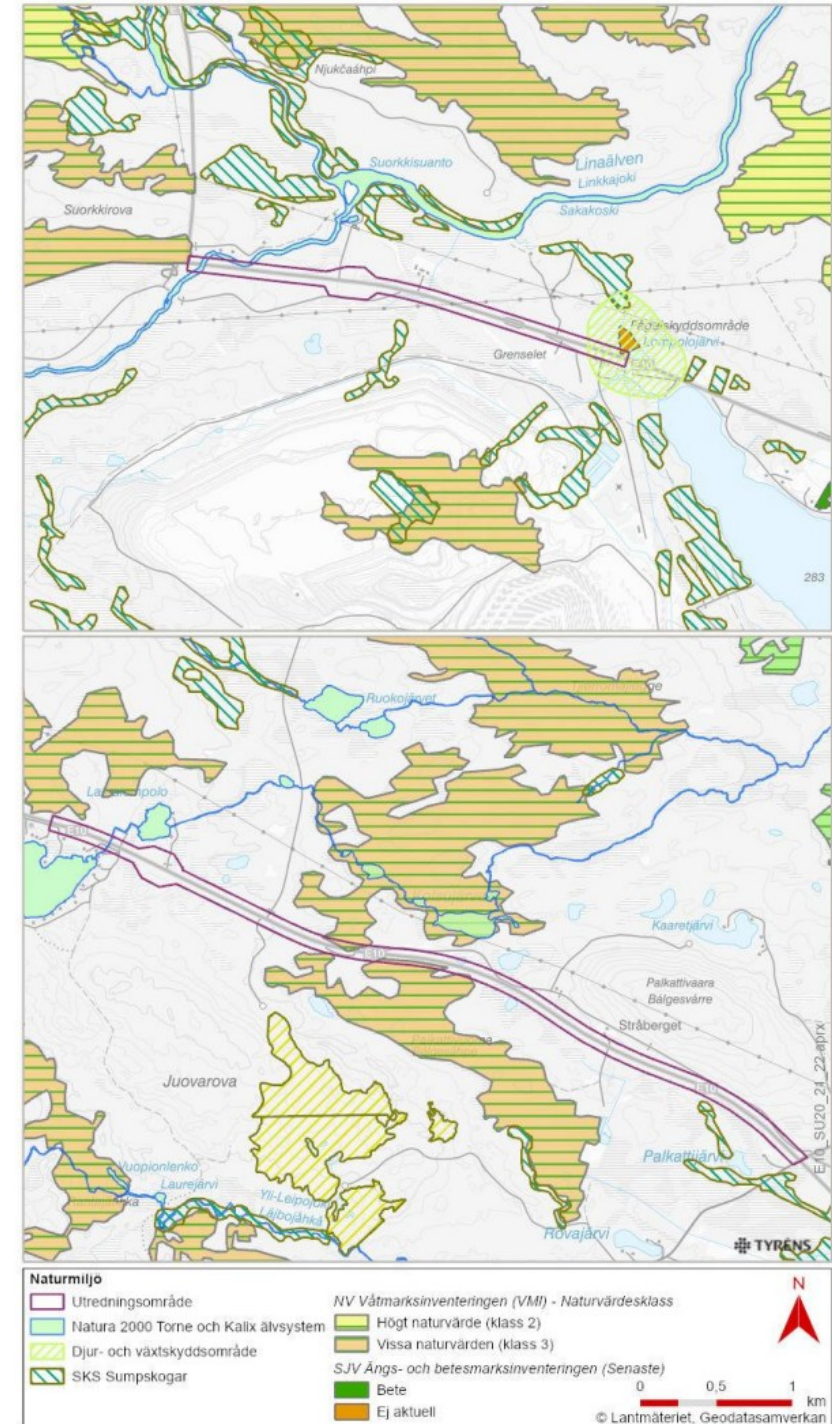
Barriäreffekten

- Viltstängslet blir en barriär för det rörliga friluftslivet (jakt och skoteråkning) samt för rennäringen och vilt.
- Faunabroarna ger möjlighet för säkra passager för ren, vilt och friluftsliv.
- Barriäreffekten för ren och vilt ökar initialt men bedöms minska över tiden när faunabroarna börjar nyttjas.
- Öppningar vid korsningar och grindar möjliggör passage för friluftsliv och fastighetsägare.
- Skoter kan nyttja faunabroarna för säkerpassage över E10.



Avverkning och naturvärden

- Projektet kommer medföra påverkan på skog intill vägområdet och innebära avverkning, både tillfälligt och permanent.
- Avverkning sker ca 4 meter bakom stängslet och anpassas efter markförhållanden.
- Torvmark, sumpskog och tallskog med naturvärdesklass 3 och 4 kan komma att påverkas, främst i anslutning till planerade faunabroar. Inga kända områden med höga naturvärden tas i anspråk.



Påverkan under byggtiden

- Arbete med anläggande av viltstängsel ger relativt små störningar.
- Den primära störningen under byggskedet är begränsad framkomlighet på E10 på grund av hastighetssänkning och omledning av trafiken.
- Lokal bullerpåverkan från trädfällningsarbeten och arbetsmaskiner samt tillfällig påverkan till följd av avverkning under byggtiden.
- Lokal dammbildning från lastning och tippning av jord- och krossmaterial.



Markfrågor

Förberedande arbeten

Trafikverket och Tyréns har rätt att få tillträde till fastighet vid:

- Mätning och utstakning.
- Grundundersökningar (t.ex. arkeologi & geoteknik) samt förberedande åtgärder.

Vid dessa arbeten ska:

- Skador om möjligt undvikas.

Skador ska ersättas enligt väglagen.

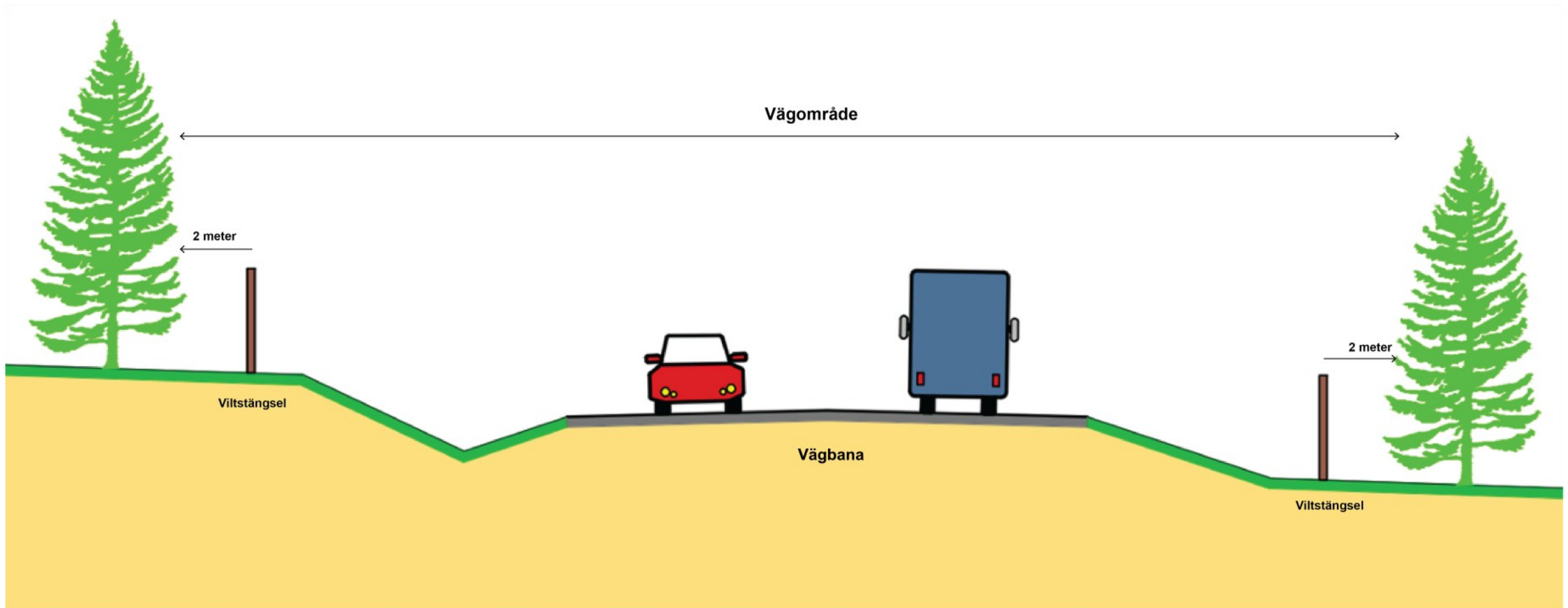


Vägrätt

- Vägrätt innebär att väghållaren får **bestämma över markens användning** under den tid vägrätten gäller, men också att väghållaren får **använda tillgångar** som t.ex. jordmassor inom vägområdet (30 § Väglagen).
- Vägrätten uppkommer genom att **väghållaren tar mark i anspråk** med stöd av en fastställd vägplan. När vägens sträckning över fastigheten är tydligt utmärkt och vägarbetet påbörjats anses marken ha tagits i anspråk (31 § Väglagen).
- Vägrätten **upphör när vägen dras in** (32 § Väglagen).

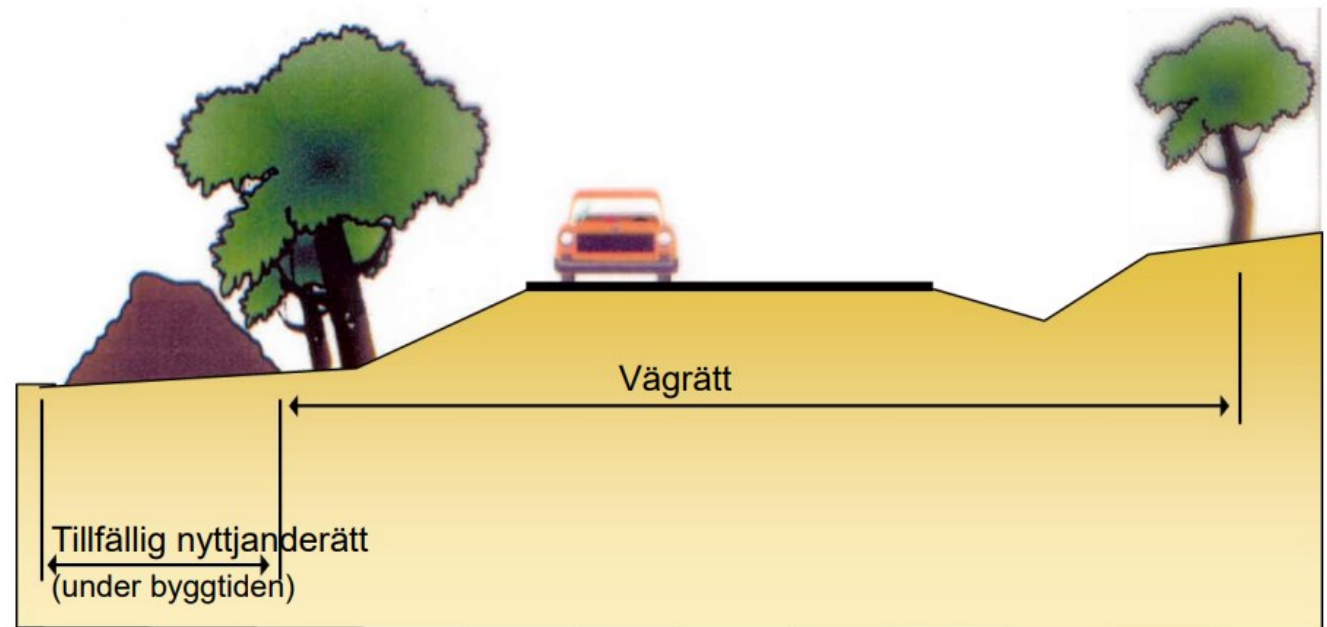


Vägområde med viltstängsel



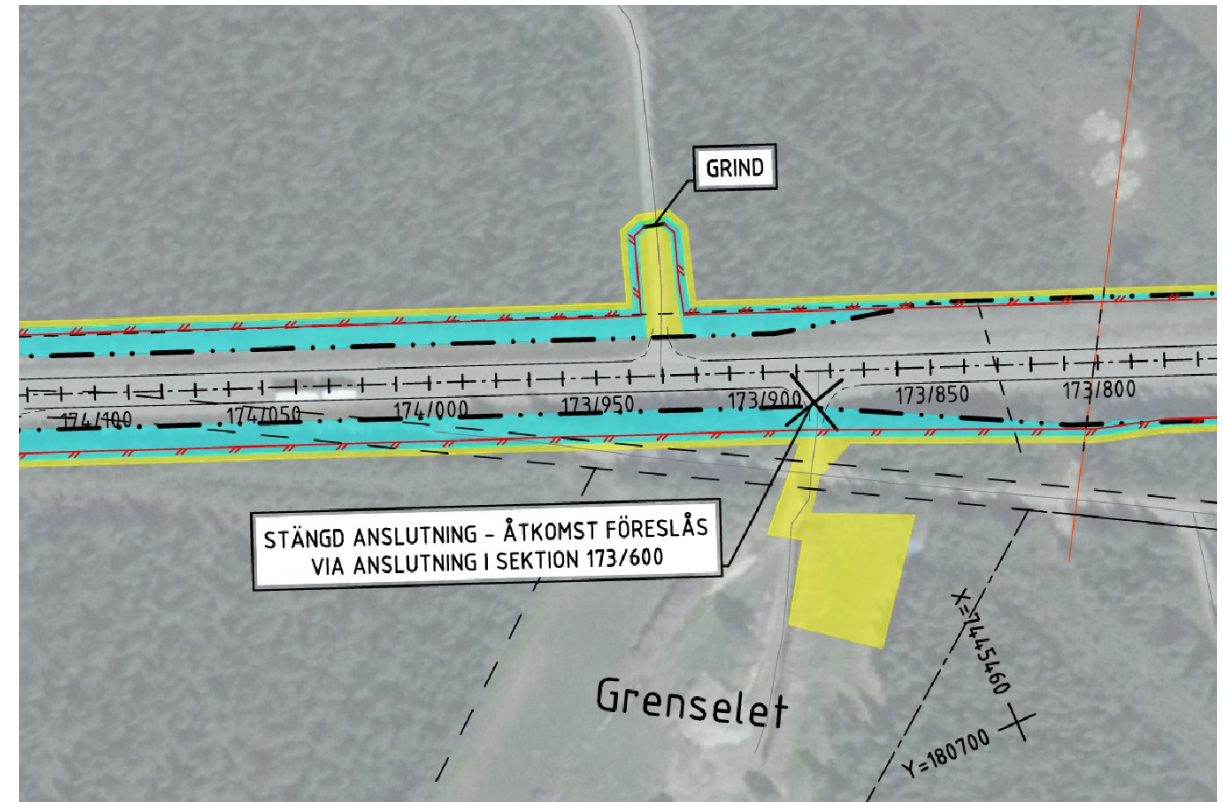
Mark under byggtiden – tillfällig nyttjanderätt

- 2 meter bakom viltstängslet tas permanent i anspråk för drift och underhåll.
- Ytterligare 2 meter nyttjas tillfälligt under byggtiden som arbetsyta.
- Den tillfälligt nyttjande marken återställs efter avslutat arbete.



Anslutningar som stängs

- Anslutningar till allmän väg spärras genom särskilt beslut.
- När anslutningar stängs kommer åtkomst till fastighet i första hand lösas genom befintliga anslutningar.
- I vissa fall kan det bli aktuellt att anlägga nya anslutningar.
- Anslutningar som stängs markeras i illustrationskartorna.
- Hur används skogsvägar i området?
Hör gärna av er om detta!



Ersättning är lagstyrd

Med stöd av den vägplan som har vunnit laga kraft så kan marken tas i anspråk med vägrätt.

- När väghållaren har fått vägrätt är fastighetens ägare berättigad till att få intrångsersättning. I förekommande fall kan även innehavare av nyttjanderätt eller annan särskild rätt ha rätt till ersättning
- Det finns inget lagkrav på att ersättning ska vara reglerad innan vägbygget påbörjas och sker normalt när vägbygget är avslutat.
- När ersättningen bestäms gäller expropriationslagen bestämmelser.
- Ränta och index utgår från den dag då marken togs i anspråk till dess att betalning sker.



Övrigt

Tillgängligt material

- **Samrådsmaterialet** samt information om planläggningsprocessen och markfrågor för projektet finns tillgängligt under perioden 2026-09-09 till 2026-09-30 på **Trafikverkets webbplats**.
- **Samrådsmaterialet** består av **denna presentation** samt **illustrationskartor**.



Synpunkter

Vi vill ha dina synpunkter senast **30 september 2026**.

Märk din synpunkt med ärendenummer

TRV 2025/135514.

Synpunkter skickas till oss via:

Postadress (Luleå-kontoret)

Trafikverket

Ärendemottagningen

Box 810 781 28

Borlänge

E-post

Trafikverket@trafikverket.se

Kontaktuppgifter - Trafikverket

Projektledare

Jakob Vennberg

e-post: Jakob.Vennberg@trafikverket.se

tel: 010 - 123 98 54

Markförhandlare

Tomas Collin

e-post: Tomas.Collin@trafikverket.se

tel: 010 – 123 42 62