

SAMRÅDSUNDERLAG

E10 Stängsel och faunabroar – delen Leipojärvi–Stenbron Gällivare kommun, Norrbottens län

Vägplan

Datum: 2025-11-07



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25, Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

TMALL 0095 Samrådsunderlag 0

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG

Författare: Tyréns Sverige AB

Dokumentdatum: 2025-11-07

Ärendenummer: TÄHS-2025-000195

Åtgärdsnummer: 135724 och 22341

Uppdragsnummer: 187381 och 187382

Version: 2.0

Kontaktperson: Emma Viklund, Projektledare Trafikverket

Konsult: Tyréns Sverige AB

Innehåll

1. Sammanfattning	5
2. Inledning	6
2.1. Bakgrund	6
2.2. Projekt mål och transportpolitiska mål	6
2.3. Planlägningsprocessen	7
2.4. Tidigare utredningar	8
2.5. Ren- och viltolyckor	8
2.6. Befintlig väg och trafik	11
2.7. Ledningar	12
3. Avgränsningar	13
3.1. Utredningsområde- och influensområde	13
3.2. Tid	14
4. Förutsättningar	15
4.1. Riksintressen och skyddade områden	15
4.2. Kommunala planer	17
4.3. Kulturmiljö	18
4.4. Naturmiljö	19
4.5. Bebyggelse och boendemiljö	22
4.6. Rekreation och friluftsliv	22
4.7. Rennäringen	22
4.8. Landskapets karaktär och funktion	24
4.9. Yt- och grundvatten	24
4.10. Förorenade områden	25
4.11. Geotekniska förutsättningar	25
5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	27
5.1. Planerade åtgärder	27
5.2. Byggskede	31
5.3. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper	31
5.4. Miljökvalitetsnormer	34
5.5. Miljökvalitetsmål	34
5.6. Allmänna hänsynsregler	34
5.7. Klimat	34
6. Skadeförebyggande åtgärder	36
7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan	37

8.	Fortsatt arbete.....	38
8.1.	Planläggning	38
8.2.	Viktiga frågeställningar.....	38
9.	Källor.....	39
9.1.	Skriftliga källor.....	39
9.2.	Webbaserade källor	39

1. Sammanfattning

E10 är en viktig transportlänk genom Norrbottens län och passerar flera områden med rik fauna där både ren och älg förekommer. Sträckan mellan Leipojärvi och Stenbron saknar i dagsläget viltstängsel, med undantag för en kortare sträcka mellan Laurajärvi och Aitiks infart. Avsaknaden av stängsel medför att ren- och viltolyckor förekommer, vilket försvårar renskötseln i området och utgör en säkerhetsrisk för trafikanter.

Projektet syftar till att öka trafiksäkerheten längs sträckan och förbättra förutsättningarna för renskötseln genom stängsling, samt tillgodose passagemöjligheter för djurliv, fastighetsägare och friluftsliv.

Projektet omfattar totalt cirka nio kilometer viltstängsel med tillhörande grindar, stängselindrag och viltuthopp som bildar ett sammanhängande och effektivt viltstängselsystem. Inom ramen för åtgärderna ingår även två faunabroar över E10. Två lokaliseringalternativ för faunabroar har identifierats längs sträckan. Dessa är framtagna i samråd med berörda samebyar och är baserade på ren- och viltolyckssituation, djurens rörelsemönster och terrängförhållanden.

Lägena för faunabroarna har även valts utifrån omgivningsförhållanden, särskilt med hänsyn till det omfattande stängselsystem som omgärdar Aitikgruvan. Dessa stängsel påverkar djurens rörelsemönster och leder dem mot de planerade passagelägena.

Sträckan löper huvudsakligen genom skogsmark och berör viktiga kärnområden för renskötseln inom Gällivare skogssameby. Längs sträckan är det särskilt hög olycksfrekvens för älgolyckor vid Stenbron.

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Bedömningen baseras främst på uppgifter i kapitel 4 om områdets förutsättningar och kapitel 5 gällande projektets miljöeffekter.

Gällivare skogssamebys möjligheter att nyttja betesområden kring E10 är i dagsläget begränsade på grund av risken för renolyckor. Stängsel längs sträckan minskar denna risk. Vid stängselavslutet vid Leipojärvi och Stenbron behöver utformningen planeras noggrant eftersom renar och vilt kommer att passera där.

Viltstängslet förstärker barriäreffekten för friluftslivet och boende i området, men öppningar i stängslet intill korsningar samt grindar i stängslet möjliggör passage över E10. Även faunabron kan användas för friluftslivet för säker passage.

Om enskilda jordbruks- och skogsanslutningar till E10 stängs kan barriäreffekten för markägare med egendom på båda sidor om vägen öka. Åtkomst till berörda fastigheter säkerställs då via andra enskilda vägar i området.

Planering av tillfällig förbifart (förbi faunabroarna), trafiklösningar, säkerhet, masshantering och störningar under byggtiden kommer att utredas vidare under kommande projekteringskede. Störningar under byggtiden är övergående och upphör efter att byggandet avslutas.

2. Inledning

2.1. Bakgrund

Europaväg 10 (E10) är en nationell väg av riksintresse som ingår i transeuropeisk transportnätet, TEN-T. Vägsträckan mellan Töre och Riksgränsen är cirka 400 kilometer lång och utgör en viktig kommunikationslänk mellan kust-, inland- och fjällområdena i Norrbottens län. Med den storskaliga gröna omställning som sker i norra Sverige med fossilfri järnproduktion och samhällsomvandling i både Gällivare och Kiruna har vägens betydelse ökat.

E10 saknar i dagsläget viltstängsel på större delen av sträckan, med undantag för några kortare sträckor. Vägen löper genom lavrika hedmarker, områden av stor betydelse som vinterbetesland för renar. Renskötarna i området arbetar intensivt för att hålla renarna borta från vägen och därmed minimera antalet påkörda djur. Detta arbete leder till en minskad nyttjandegrad av de viktiga betesmarkerna nära vägen. Halkbekämpning med salt lockar renarna till vägen, vilket ökar risken för renpåkörningar. Kollisionsrisken med älg är också hög på vissa ställen längs E10. Ren- och viltolyckor utgör inte bara förluster av djur, försvårad djurhållning och viltförvaltning, det skapar även stora samhällsekonomiska kostnader i form av personskador, egendomsskador, räddningsinsatser och eftersök av djur. För rennäringen innebär detta dessutom stora ekonomiska och arbetsmiljömässiga påfrestningar, då insatser för att ta hand om dödade eller skadade djur ofta sker under svåra och riskfyllda förhållanden.

För att öka trafiksäkerheten, minska antalet ren- och viltolyckor samt förbättra förutsättningarna för rennäringen planerar Trafikverket att genomföra ett antal åtgärder längs sträckan mellan Leipojärvi och Stenbron. I dagsläget saknar sträckan viltstängsel, med undantag för en kortare sträcka från Laurajärvi förbi dagbrottet Liikavaara, som avslutas vid infarten till Aitik's gruva. Denna del som passerar dagbrottet, berörs inte av de planerade åtgärderna. Planerade åtgärder omfattar två faunabroar, vid Grenselet och Laurajärvi samt viltstängselsystem längs hela sträckan. Syftet med dessa åtgärder är att skapa säkra passager för vilt och ren, minska risken för olyckor samt underlätta renskötsel i området. Vid Liikavaara finns ett industristängsel som inhägnar ett större område kopplat till den planerade utvidgningen av gruvverksamheten vid Aitik. Längs den sträckan finns även stängsel längs vägen som kommer att anslutas till det planerade viltstängslet, vilket skapar en sammanhängande sträcka med stängsel.

2.2. Projekt mål och transportpolitiska mål

2.2.1. Projekt mål

För projektet har följande projekt mål formulerats:

- Faunabroarna ska anpassas till befintliga naturvärden och placeras så att maximal funktion kan uppnås
- Stängselsystemet ska utformas tätt och robust
- Projektets totala klimatreduktion ska vara 64 %, inräknat samtliga skeden.

Det sista projekt målet, som avser den totala klimatreduktionen, omfattar tillsammans de tre delsträckorna: Västra Svartbyn–Kangis, Leipojärvi–Stenbron samt Mäntyvaaravägen–Hakkas–Sammakkovägen. I det här samrådsunderlaget behandlas Leipojärvi–Stenbron.

2.2.2. Transportpolitiska mål

De transportpolitiska målen antogs av riksdagen 2009. Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det övergripande målet stöds av två huvudmål enligt följande definitioner:

Funktionsmålet

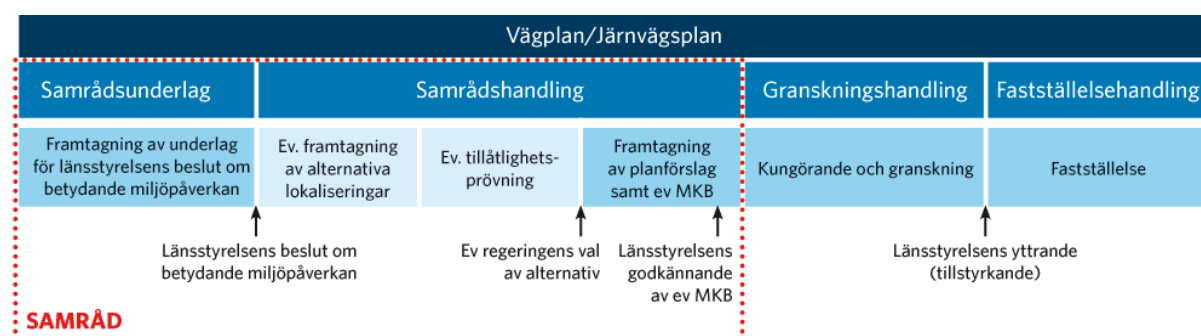
Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utveckling i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

2.3. Planläggningsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan. Vägplanen genomförs i fyra olika skeden: samrådsunderlag, samrådshandling, granskningshandling och fastställelsehandling, se Figur 1.



Figur 1. Planläggningsprocessen.

I början av planläggningen tas ett samrådsunderlag fram som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig. Länsstyrelsens beslut avgör om en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) behöver tas fram eller inte.

Samråd är viktigt under hela planläggningsprocessen. 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 samråd. Synpunkterna som kommer in under samrådet sammanställs sedan i en samrådsredogörelse.

2.4. Tidigare utredningar

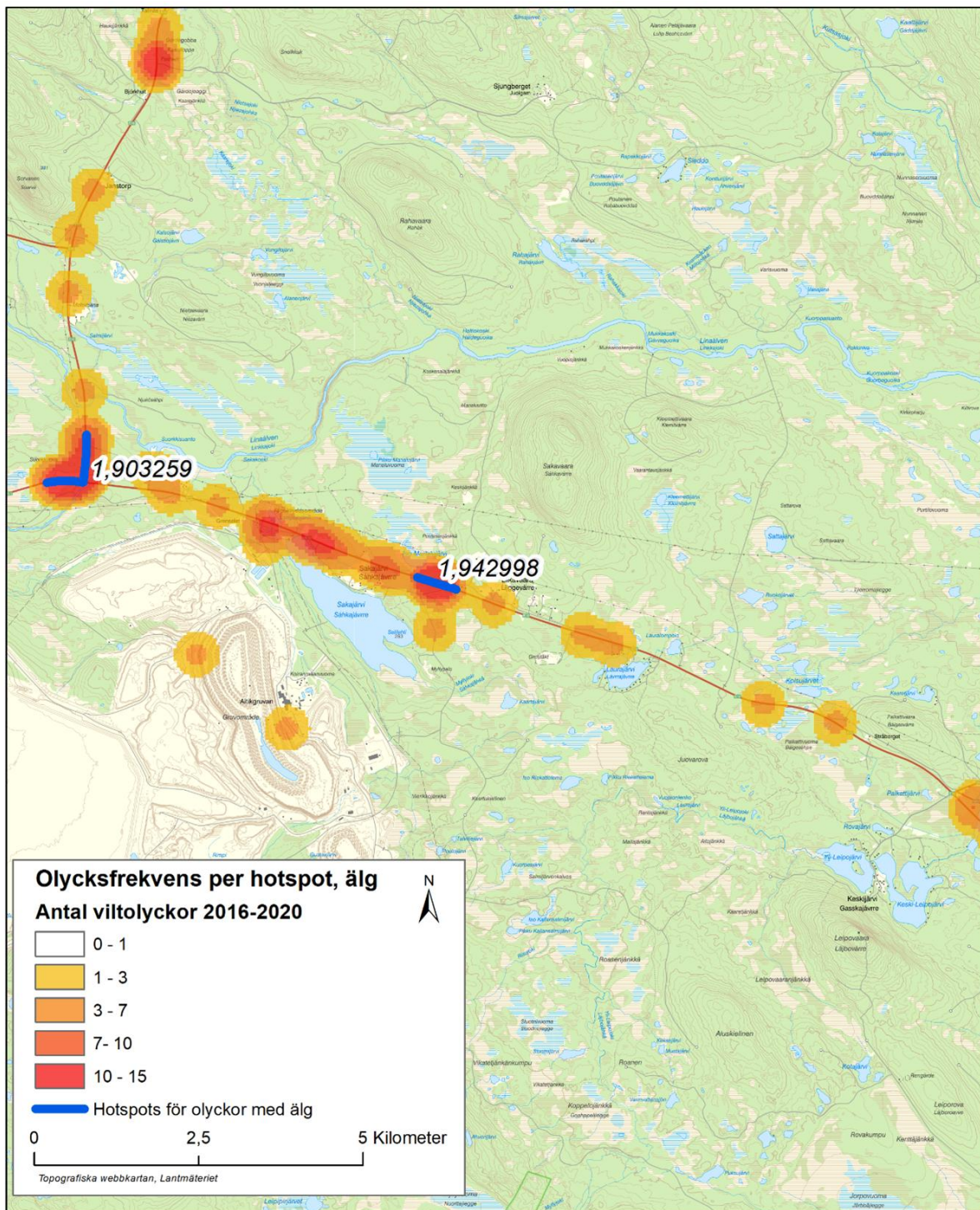
Den utredningen som projektet grundar sig på är:

- Rapport Ren- och viltåtgärder E10 sträckan Västra Svartbyn-Stenbron, fördjupad utredning avseende behov av stängsel och faunapassager, 2023.

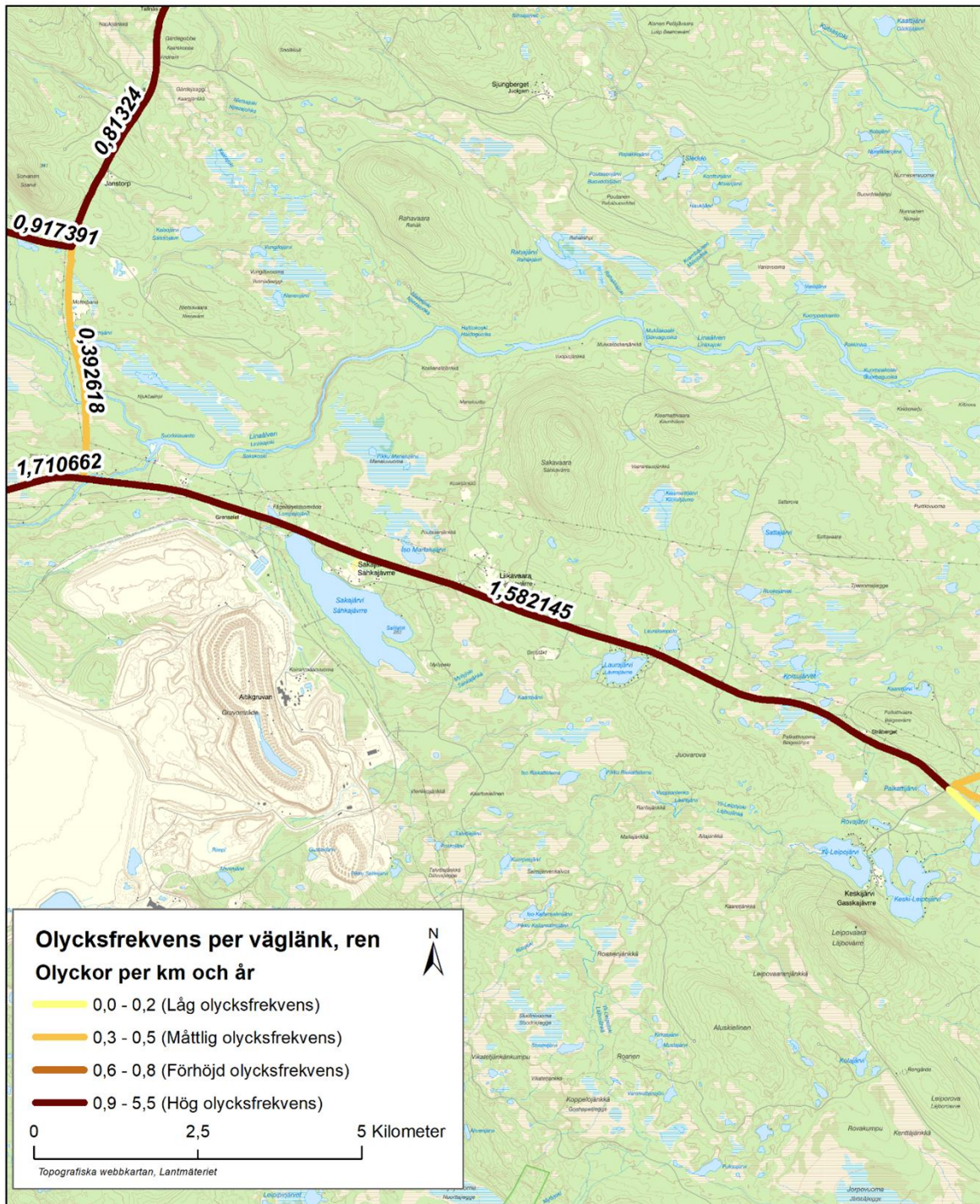
I rapporten framkommer att tidigare utredningar har identifierat behovet av viltstängsel och faunapassager längs E10. Dessa utredningar har betonat vägens betydelse som en viktig kommunikationslänk samt de utmaningar som renskötare står inför med att hålla renarna borta från vägen. Samråd med samebyarna, genomförda platsbesök samt uppgifter kring ren- och viltolyckor ligger till grund för de föreslagna åtgärderna och deras utformning. Rapporten föreslår viltstängsel mellan Västra Svartbyn och Stenbron, uppdelat i elva delsträckor. Det här samrådsunderlaget omfattar en av dessa elva delsträckor.

2.5. Ren- och viltolyckor

Två områden med särskilt hög olycksfrekvens har identifierats, ett ligger vid Liikavaara och ett vid Stenbron. Sträckan vid Stenbron har den näst högsta olycksfrekvensen i länet, med 12 älgolyckor under perioden 2016–2020, se Figur 2. Olycksfrekvensen för ren är hög längs sträckan, med i genomsnitt 1,58 olyckor per kilometer och år. Det sker även ett mycket stort antal älgolyckor längs hela sträckan, se Figur 3. Situationen för ren- och viltolyckor kan ha förändrats efter att industristängsel anlagts runt det utvidgade gruvområdet vid Aitik.



Figur 2. Olycksfrekvens för älg under perioden 2016-2020. Hotspots är ett särskilt utpekad vägvagnsnitt där det finns en ökad koncentration av olyckor.



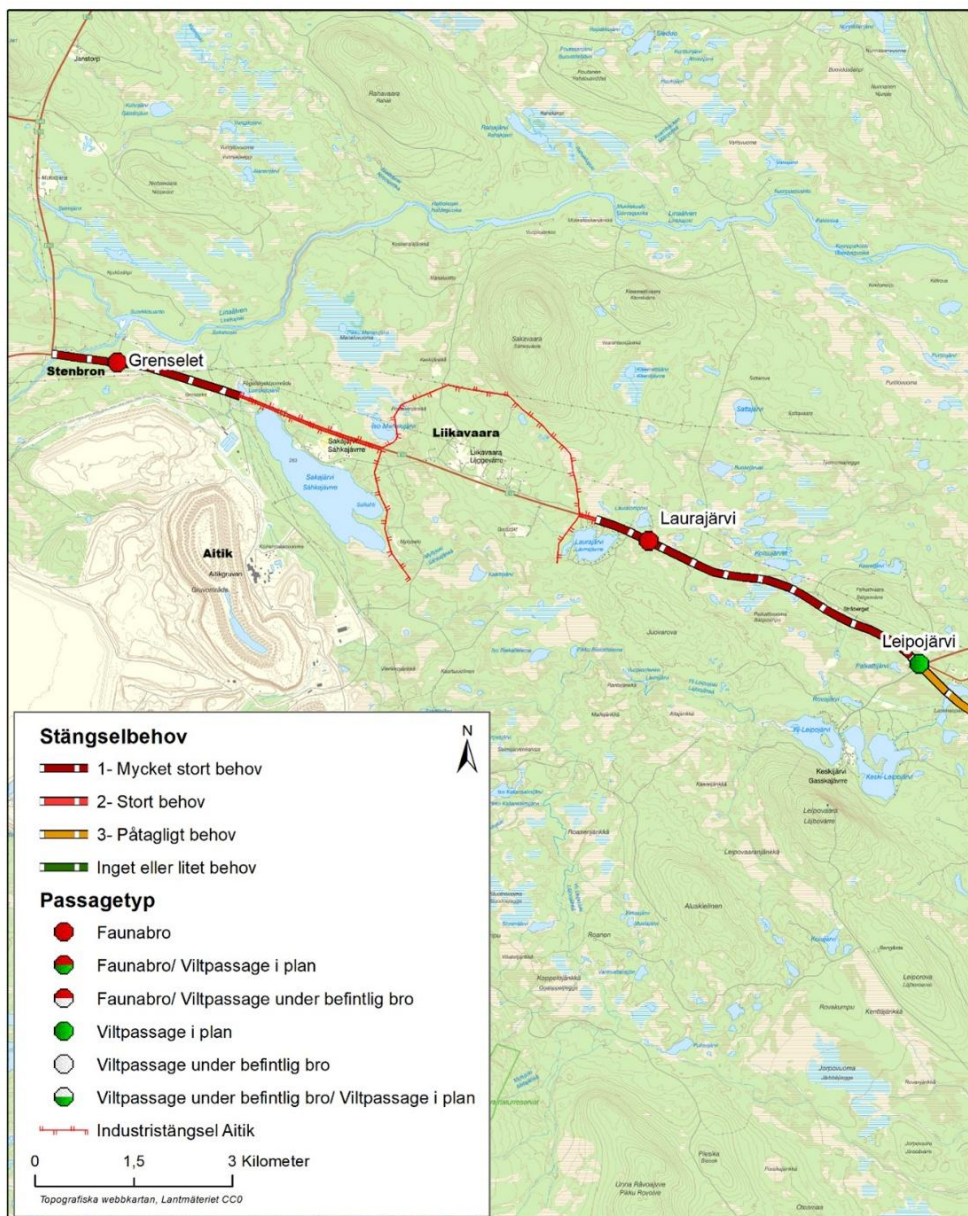
Figur 3. Olycksfrekvens för ren under perioden 2016-2020.

2.6. Befintlig väg och trafik

E10 är idag en tvåfältsväg med ett körfält i vardera riktning. Vägen avvattnas med öppna diken för att leda bort vatten. På vissa låga punkter och längs sidorna finns trummor som hjälper att dränera området.

Mellan Leipojärvi och Laurajärvi är vägbredden cirka 9 meter. Hastighetsbegränsningen på sträckan är 80 km/h och den genomsnittliga dygnstrafiken (ÅDT) uppgår till cirka 2 450 fordon, varav omkring 10 procent utgörs av tunga fordon. På sträckan mellan Aitik's infart och Stenbron varierar vägbredden mellan 8 och 9 meter. Vid det planerade läget för faunabron vid Grenselet är vägbredden cirka 8 meter. Hastighetsbegränsningen är även här 80 km/h, och den genomsnittliga dygnstrafiken (ÅDT) uppgår till ungefär samma nivå som mellan Leipojärvi och Laurajärvi. I nära anslutning till det föreslagna läget för faunabron vid Grenselet finns en enskild väg på E10:s norra sida. Ytterligare en enskild väg ansluter vid Laurajärvi. Sträckan saknar lokal kollektivtrafik men trafikeras av regional kollektivtrafik längs E10.

Vid Liikavaara finns ett industristängsel som inhägnar ett större område i samband med en genomförd utvidgning av gruvverksamheten vid Aitik. På den sträckan där industristängslet är beläget finns även viltstängsel på båda sidor av E10, se Figur 4.



Figur 4. Karta som visar befintligt stängselsystem och industristängsel runt Aitik's utvidgning. Inom området som omfattas av Aitik's industristängsel finns även stängsel längs E10.

2.7. Ledningar

Inom området finns både markförlagda ledningar och luftledningar för bland annat el, tele och opto, vilka på flera ställen korsar eller löper längs med E10. Utöver detta finns även belysningsanläggningar samt vatten- och avloppsanläggningar. Samordning kommer att ske med berörda ledningsägare.

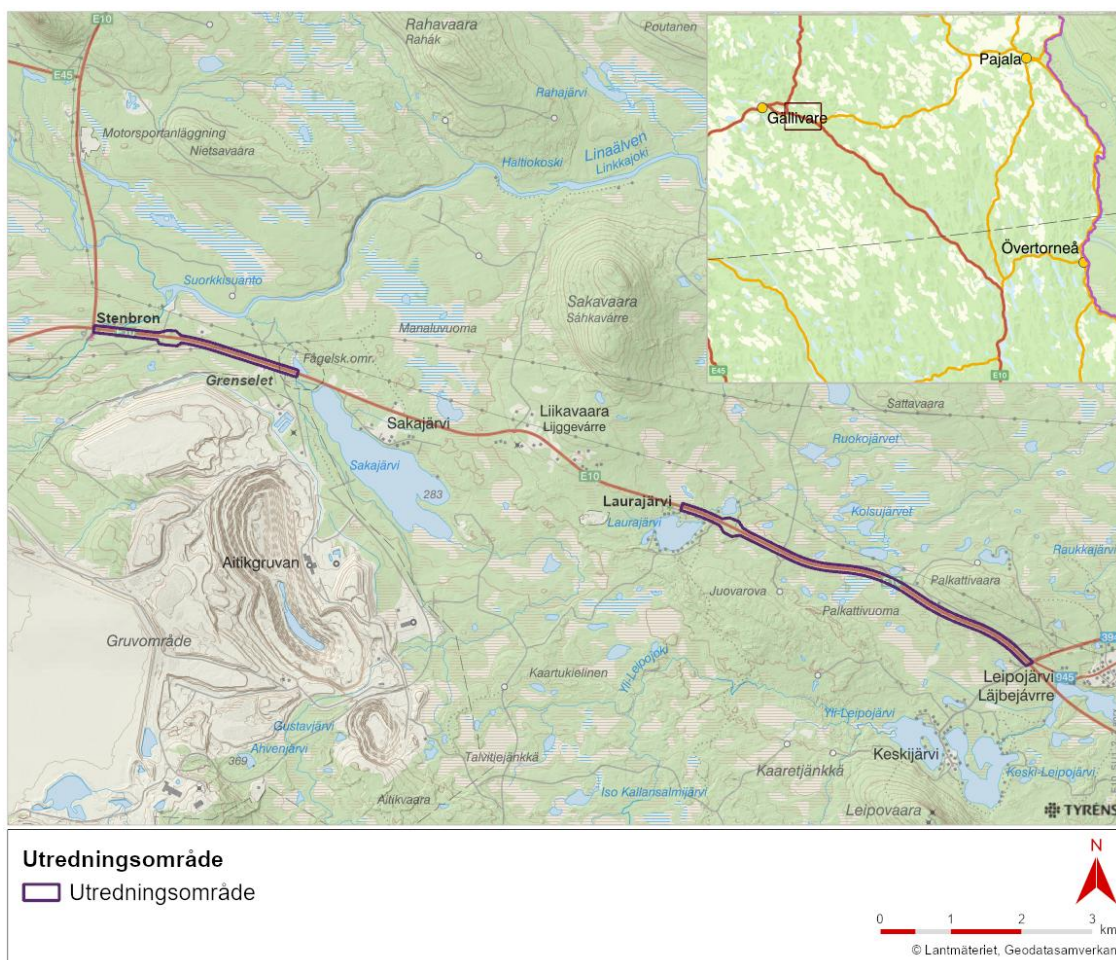
3. Avgränsningar

De miljöaspekter som är relevanta och av särskild vikt för detta projekt bedöms vara barriäreffekter, landskapsbild, kulturmiljö, naturmiljö, bebyggelse och boendemiljö, rekreation och friluftsliv, areella näringar, yt- och grundvatten samt förorenade områden. Trafikmängden på vägen kommer inte att påverkas av projektet vilket innebär att trafikrelaterade miljöaspekter såsom buller, vibrationer och luftföroreningar inte kommer att behandlas. Framkomlighet, kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik och transporter av farligt gods kommer heller inte att tas upp.

3.1. Utredningsområde- och influensområde

För den aktuella sträckan har ett utredningsområde identifierats, vilket sträcker sig från korsningen vid Leipojärvi till Stenbron. Utredningsområdet omfattar de geografiska områdena inom vilka olika utformningsalternativ för faunabroar, viltstängsel inklusive grindar, stängselindrag och viltuthopp planeras. Utredningsområdet har en grundbredd om cirka 100 meter, vilket motsvarar 50 meter på vardera sidan om befintlig vägs mittlinje. Utredningsområdet har anpassat utifrån tidigare utredning och samråd med samebyar för att möjliggöra faunabroar vid Grenselet och Laurajärvi, se Figur 5.

Influensområdet, vilket avser det område där miljöeffekter kan uppstå, är olika stort beroende på miljöaspekt. Viltstängslet kan komma att innebära en påverkan på vilt och ren som vandrar. I och med att ren och älg årstidsvandrar förbi E10 på sin väg mellan vinter- och sommarområden, är influensområdet för ren och vilt större än utredningsområdet.



Figur 5. Översiktskarta över utredningsområde mellan Leipojärvi och Stenbron.

3.2. Tid

Målsättningen är att vägplanen för sträckan Leipojärvi-Stenbron ska ställas ut för samråd under april/maj 2026 och därefter ställas ut för granskning under september 2026. Vägplanen ska därefter tillstyrkas av länsstyrelsen och planeras därefter att skickas in för fastställelse under hösten 2027.

Preliminär byggstart är 2028 och den beräknade byggtiden är ett år.

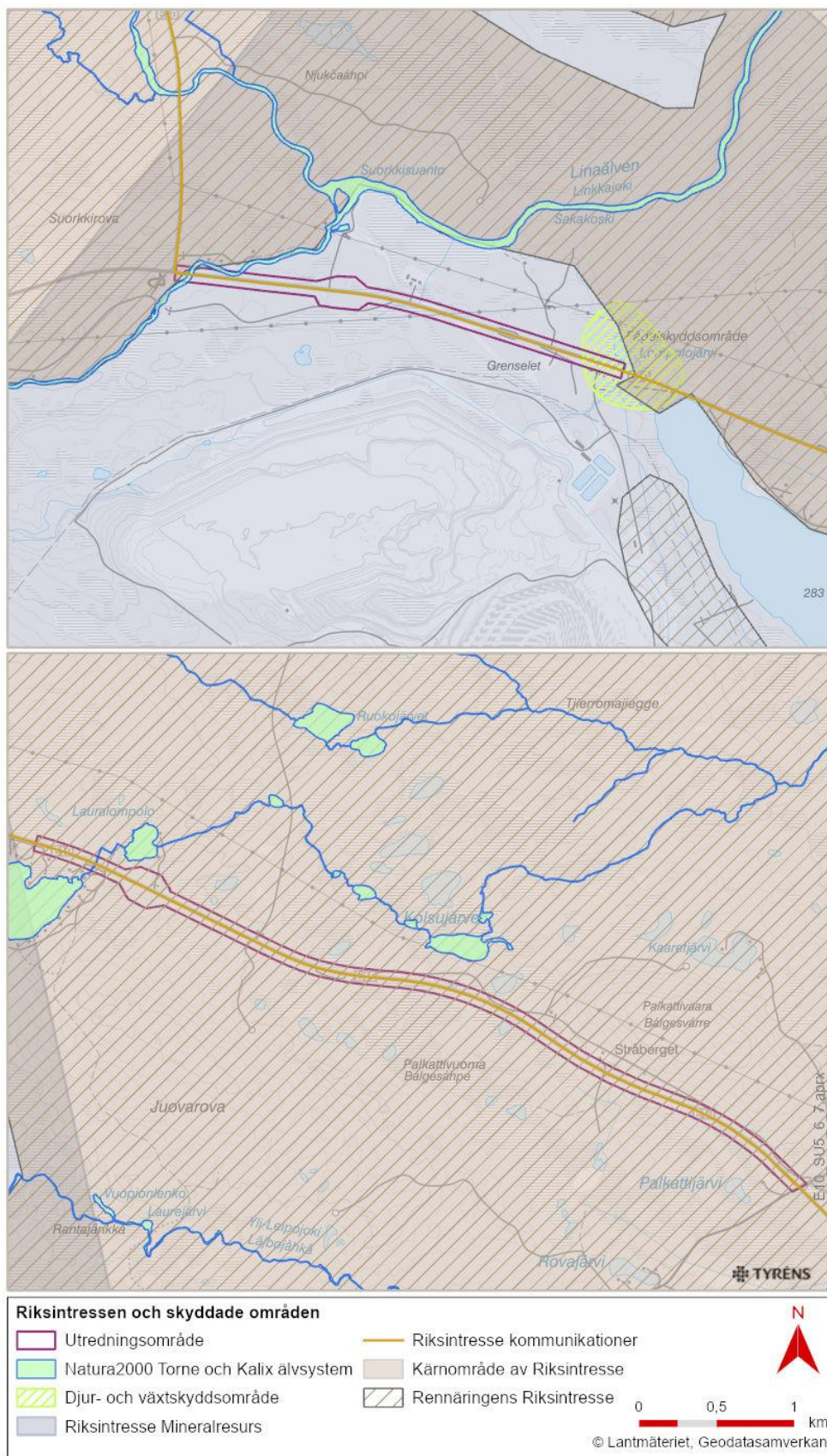
4. Förutsättningar

4.1. Riksintressen och skyddade områden

Riksintressen avser geografiska områden som har pekats ut på grund av dess särskilt viktiga värden och kvaliteter ur ett nationellt perspektiv. Riksintressen regleras i miljöbalkens 3 och 4 kapitel. Se Tabell 1 för riksintressen inom utredningsområdet. Natura 2000 är ett nätverk av skyddade områden i hela EU och finns för att bevara värdefull natur för kommande generation. Alla Natura 2000-områden är också av riksintresse enligt 4 kap. miljöbalken, se Figur 6.

Tabell 1. Riksintressen och skyddade områden

Typ av skydd / riksintresse	Område / Objekt	Miljöbalk (kap & §)	Kommentar
Riksintresse kommunikation	Väg E10 (TEN-T)	3 kap. 8 §	Del av EU:s transportnät
Riksintresse mineralresurser	Aitikgruvan	3 kap. 7 §	Närhet till Sveriges största koppardagbrott
Natura 2000	Torne- och Kalix älvsystem	7 kap. 27–29 §	Skydd enligt EU:s habitatdirektiv
Riksintresse rennärning	Gällivare sameby	3 kap. 5 §	Kärnområde för rennärning
Djur- och växtskyddsområde	Sakalombolo	7 kap. 11 §	Gäller sjön Lompolojärvi med strandzon
Strandskydd	Vassara älv Sakajoki	7 kap. 13–18 §§	Vatten inom 100 m från väg omfattas av strandskydd



Figur 6. Karta över riksentressen och skyddade områden inom och kring utredningsområdet. Strandskydd framgår inte i kartan.

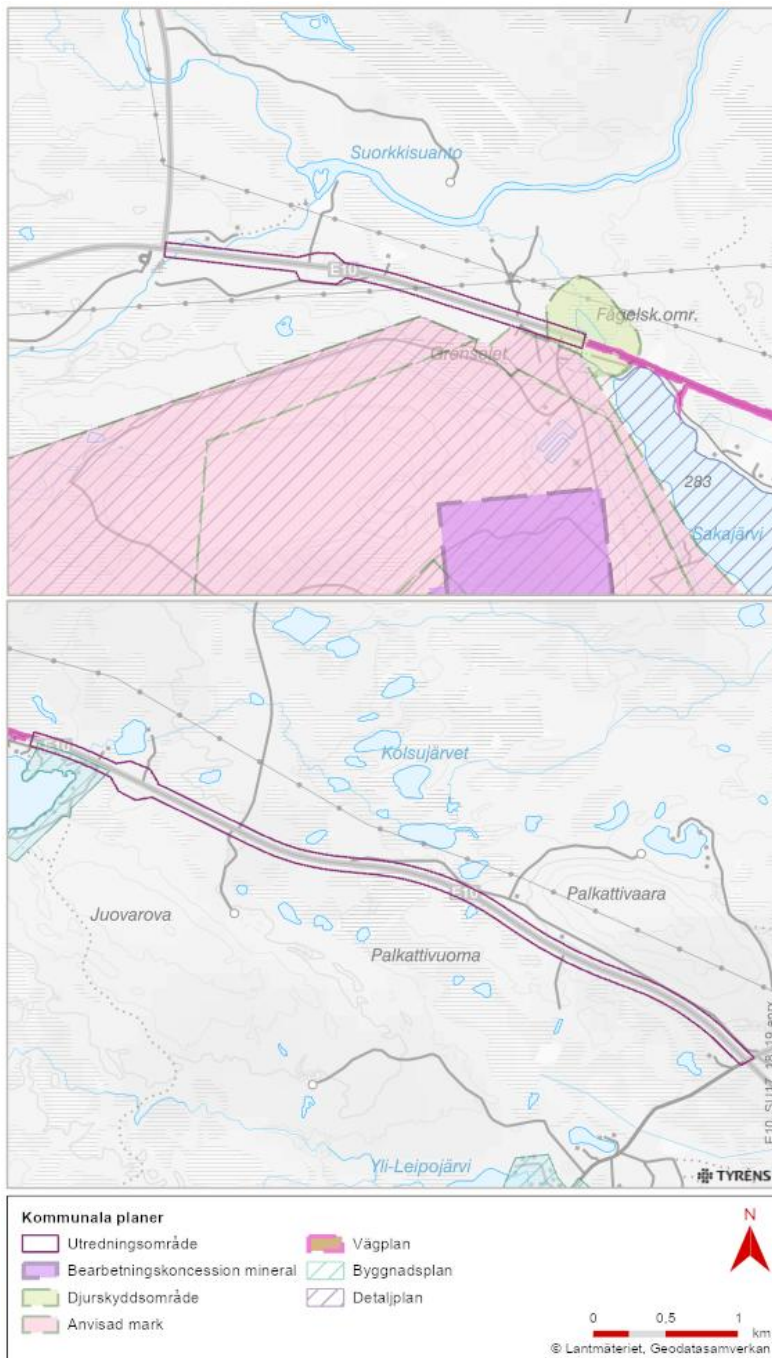
4.2. Kommunala planer

Gällivares kommuns översiktsplan från 2014 gäller för den aktuella sträckan. Enligt översiktsplanen utgörs området av övrig mark där olika näringar såsom rennäring, skogsnäring och jordbruksnäring bedrivs.

En del av sträckan omfattas av en byggplan (Bpl 25-p75/51) som reglerar fritidsbebyggelse vid Laurajärvi. Planen är ursprungligen avsedd för bostadsändamål med fristående hus.

En del av sträckan omfattas även av detaljplanen för Aitikgruvan Sakajärvi 2:4 m.fl. Detaljplanen syftar till att möjliggöra en utökning av gruvområdet och uppförande av nya industribyggnader, samt reglerar markanvändningen för fortsatt utökad gruvverksamhet med särskilda bestämmelser om bygglov och miljöhänsyn, se Figur 7.

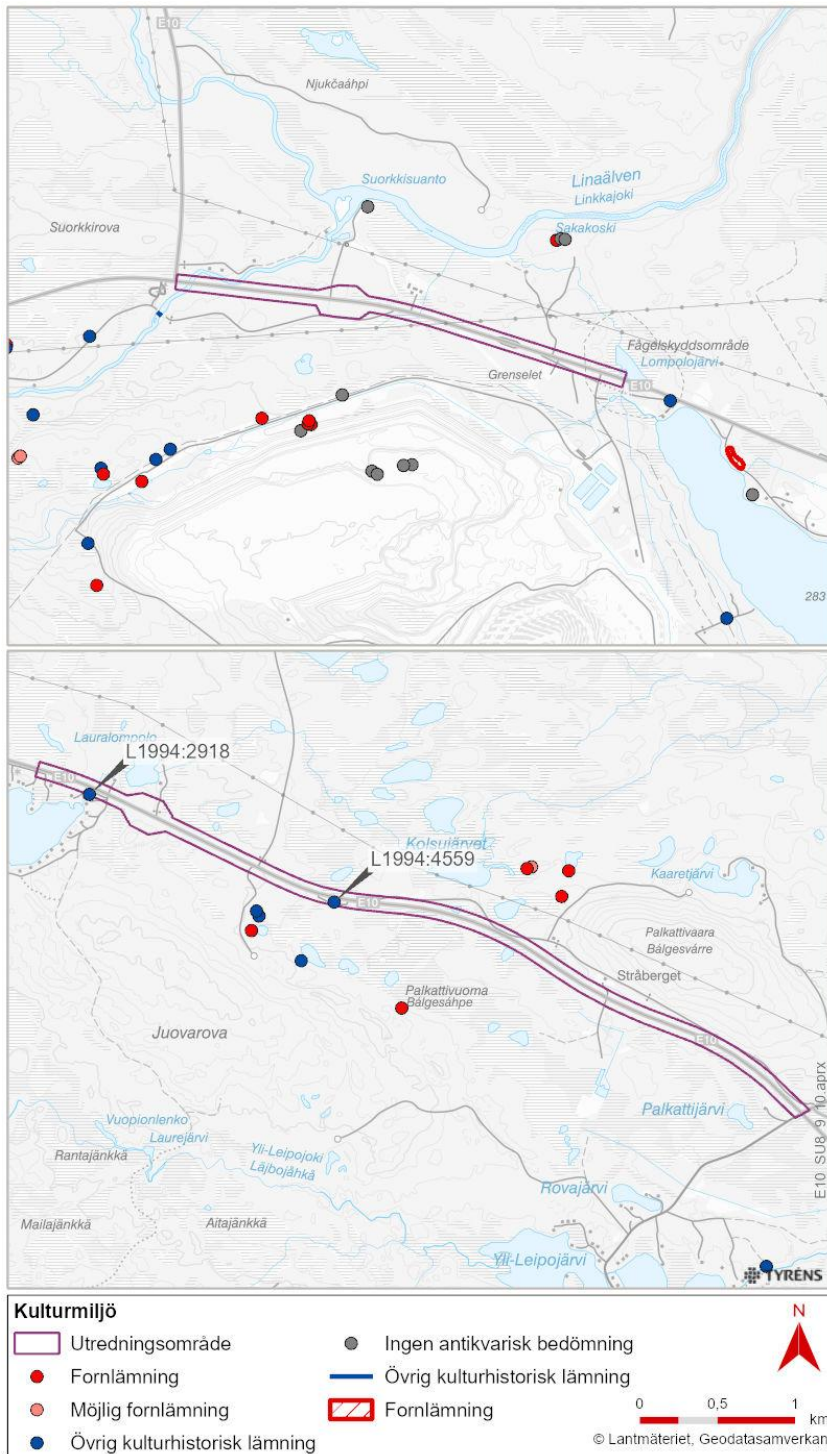
Arbete med att upprätta en ny detaljplan pågår för området som omfattar del av fastigheten Sakajärvi 2:4 m.fl. Planen berör mark i anslutning till E10, men eftersom vägen redan har flyttats i ett tidigare skede i samband med gruvområdets utökning, bedöms påverkan främst gälla trafikflöden och tillgänglighet.



Figur 7. Karta över kommunala planer inom och kring utredningsområdet.

4.3. Kulturmiljö

Det finns inga registrerade fornlämningar inom utredningsområdet. Däremot har två övriga historiska lämningar identifierats i området. Lämning L1994:2918 utgörs av ett naturföremål/-bildning med bruk, tradition eller namn. Lämning 1994:4559 har identifierats i form av ett vägmärke, se Figur 8. Längs vägen finns även flera rester av den gamla vägens sträckning vägens som saknar formellt skydd, men är värdefulla för läsbarheten av vägens historiska utveckling. Samråd om arkeologisk utredning vid de planerade lägen för faunabro har genomförts med Länsstyrelsen Norrbotten (Dnr 16363-2024). Länsstyrelsen meddelade att de inte kommer ställa krav på arkeologisk utredning.



Figur 8. Karta över kulturmiljö och fornlämningar inom och kring utredningsområdet.

4.4. Naturmiljö

Älgen är det mest betydelsefulla klövviltet i området och älg uppehåller sig i områden i vägens närhet och passerar vägen, särskilt där vägen följer älvsträckningar. Både årstidsmigrerande älgar och älgar som har hemområden i anslutning till E10 rör sig över vägen vilket gör att det finns passagebehov för vilt. Årstidsvandringarna hos älg innebär att trafikdödlighet och barriärer kan påverka älgpopulationerna inom ett stort område men även stationära älgar som vistas kring anläggningarna

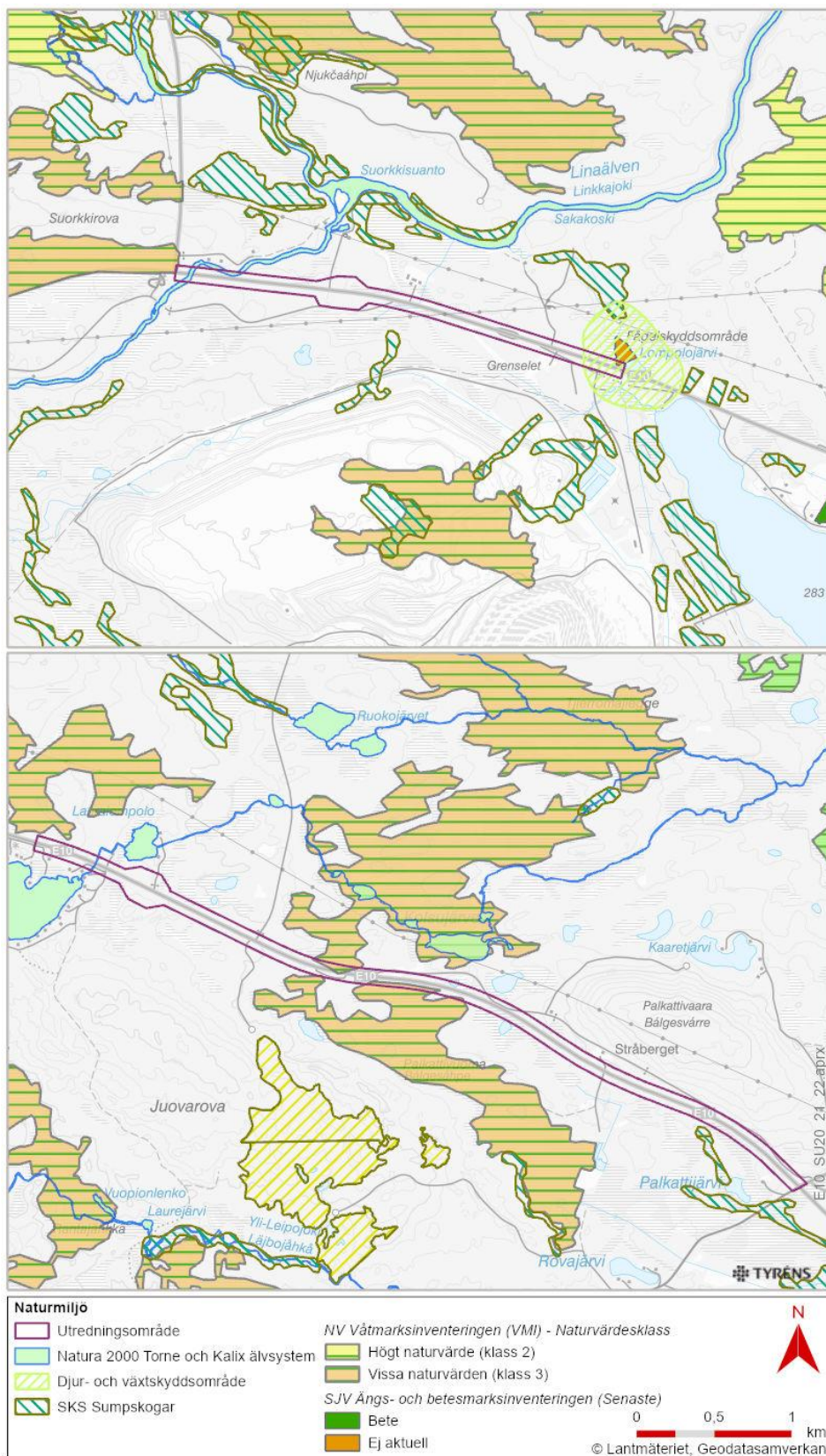
påverkas av vägen. För att minska viltolyckor och barriäreffekter behöver vilt erbjudas passagemöjligheter. Det landskap som E10 korsar är också av betydelse för jakt och viltförvaltning.

En naturvärdesinventering (NVI) enligt svensk standard (SS199000:2023) har genomförts vid de platser där faunabroarna planeras att anläggas. Vid planerad faunabron vid Laurajärvi växer en 60-100 åring tallskog i en blockrik terräng på norra sidan vägen som håller ett visst naturvärde. På södra sidan domineras terrängen av ett hygge med en mindre blandmyr i öster, med strängflarksstruktur och en mindre vattenspegel och fristående myrtallar, och bedöms hålla visst naturvärde. Faunabron vid Grenselet ligger i ett område som är starkt påverkat av skogsbruk med ungskog av tall. I östra delen av området ligger en mindre sumpskog med visst naturvärde, bestående av en klen granskog med hänglav. Sammanställt resultat från naturvärdesinventeringen (NVI) presenteras i kommande skede.

Väg E10 passerar vid flera platser biflöden till Kalixälven, som ingår i Natura 2000-området för Torne- och Kalixälvsystem.

Vid sjön Lompolojärvi och dess strandzon finns ett djur- och växtskyddsområde. Området ingår delvis i utredningsområdet men är i dagsläget redan påverkad av den befintliga vägen som passerar igenom området. Vid Sakajärvi och Lompolojärvi förekommer även ängs- och betesmark.

Våtmarker med vissa naturvärden finns inom utredningsområdet och tangerar vägen vid några platser. Sumpskog förekommer i närområdet, men inte inom själva utredningsområdet, se Figur 9.



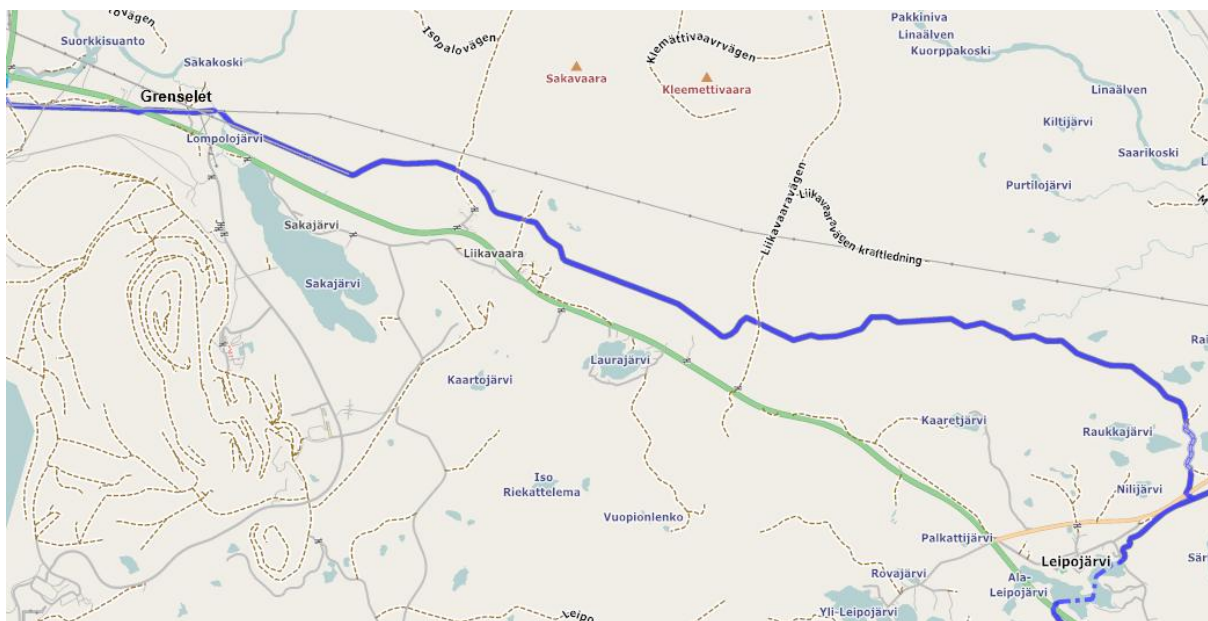
Figur 9. Karta över naturmiljö inom och kring utredningsområdet.

4.5. Bebyggelse och boendemiljö

Bebyggelse längs sträckan är mycket begränsad. Byarna Laurajärvi, Sakajärvi och Liikavaara är idag obebodda till följd av den utökade gruvverksamheten i området, se Figur 5 för hänvisning till orterna. Det förekommer ett fåtal fritidshus i närheten av Vassaraälven samt enstaka bebyggelse längs sträckan.

4.6. Rekreation och friluftsliv

Skogsområdena längs sträckan kan nyttjas för rörligt friluftsliv såsom bär- och svampplockning, skidåkning, vandring och jakt. Det förekommer skotertrafik i området och öster om den planerade faunabron vid Grenselet passerar en skoterled E10 och sträcker sig vidare mot Leipojärvi, se Figur 10.

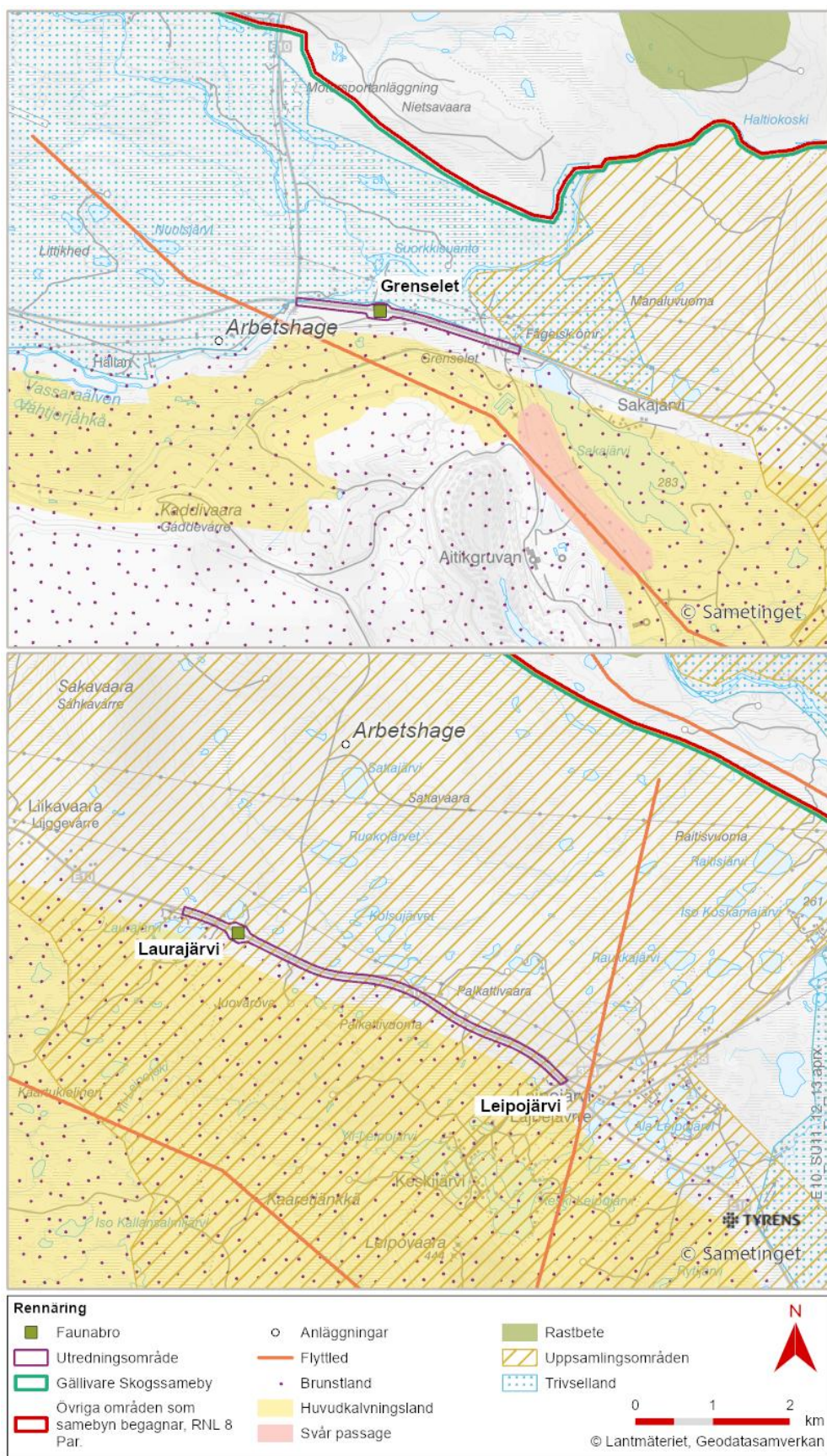


Figur 10. Karta över skoterleder mellan Leipojärvi och Stenbron.

4.7. Rennäringen

Mark- och vattenområden som har betydelse för rennäringen ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra näringens bedrivande enligt 3 kap. 5 § miljöbalken. Dialog med berörda samebyar har genomförts i tidigare utredning. Samebyarna har framfört att trafikmängden har ökat och att renolyckor blivit ett större problem. De ser ett stort behov av viltstängsel med få öppningar samt funktionella evakueringsgrindar och passager placerade på strategiska platser. I kommande skede kommer samråd fortsatt att genomföras med berörda samebyar för att säkerställa att rennäringens intressen beaktas i den fortsatta planeringen.

Gällivare skogssameby bedriver verksamhet i området. Strax norr om E10 bedriver Baste sameby rennäring. Sträckan löper genom ett stort sammanhängande område som är av riksintresse för rennäringen och utgör ett kärnområde för Gällivare skogssameby, se Figur 11. Samebyns renar rör sig under hela året längs sträckan och Leipojärvi utgör ett kärnområde för renskötseln, särskilt under vinterhalvåret.



Figur 11. Karta över riksintresse för rennärigen samt samebyar, viktiga funktioner och leder inom och kring utredningsområdet.

4.8. Landskapets karaktär och funktion

Området längs väg E10 består huvudsakligen av skogsmarker med stråk av myrmark. Skogsmarken domineras av tallskog samt björkskog/blandskog.

Landskapet är ensartat med låg variation i terräng och vegetation. Sträckan Aitik-Stenbron har många inslag av infrastruktur utöver vägen. En kraftledning korsar vägrummet på tre ställen och en större uppställningsplats finns vilket utgör en längre breddning av vägrummet på båda sidor av väg E10.

4.9. Yt- och grundvatten

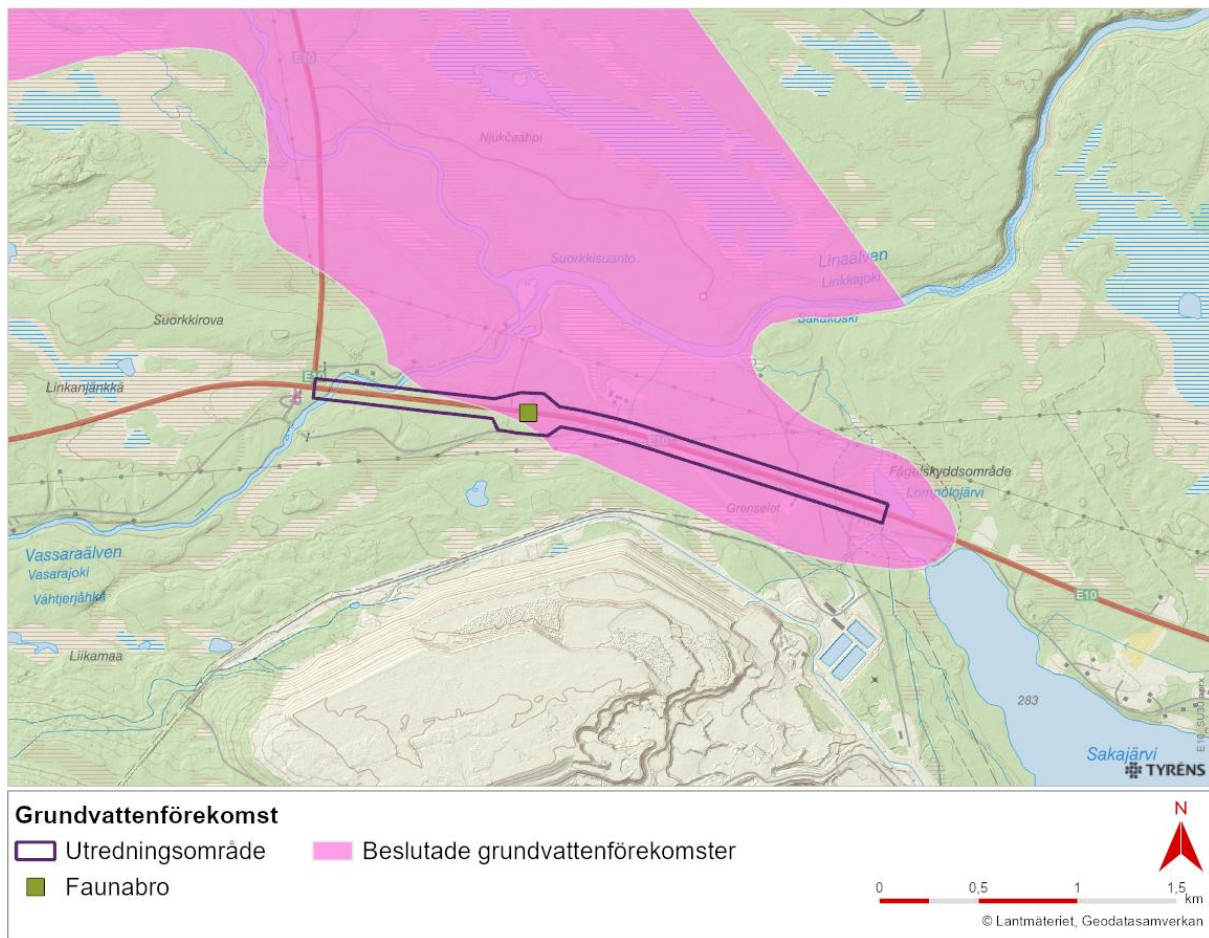
Inom utredningsområdet finns en grundvattenförekomst med miljökvalitetsnormer, se Figur 12, förekomsten är kopplad till sand-och grusavlagringar, se Tabell 2. Det finns även två ytvattensförekomster med miljökvalitetsnormer, se Tabell 3.

Tabell 2. Grundvattenförekomster

Grundvattenförekomster			
Namn	Benämning	Kemisk status	Kvantitativ status
Nietsavaara	SE745632-172031	God	God

Tabell 3. Ytvattenförekomster

Ytvattenförekomster			
Namn	Benämning	Kemisk status	Ekologisk status
Vassaraälven	(SE745499-172223)	Måttlig	Uppnår ej god
Sakajoki	(SE745430-172387)	Dålig	Uppnår ej god



Figur 12. Karta över grundvattenförekomster vid Genselet.

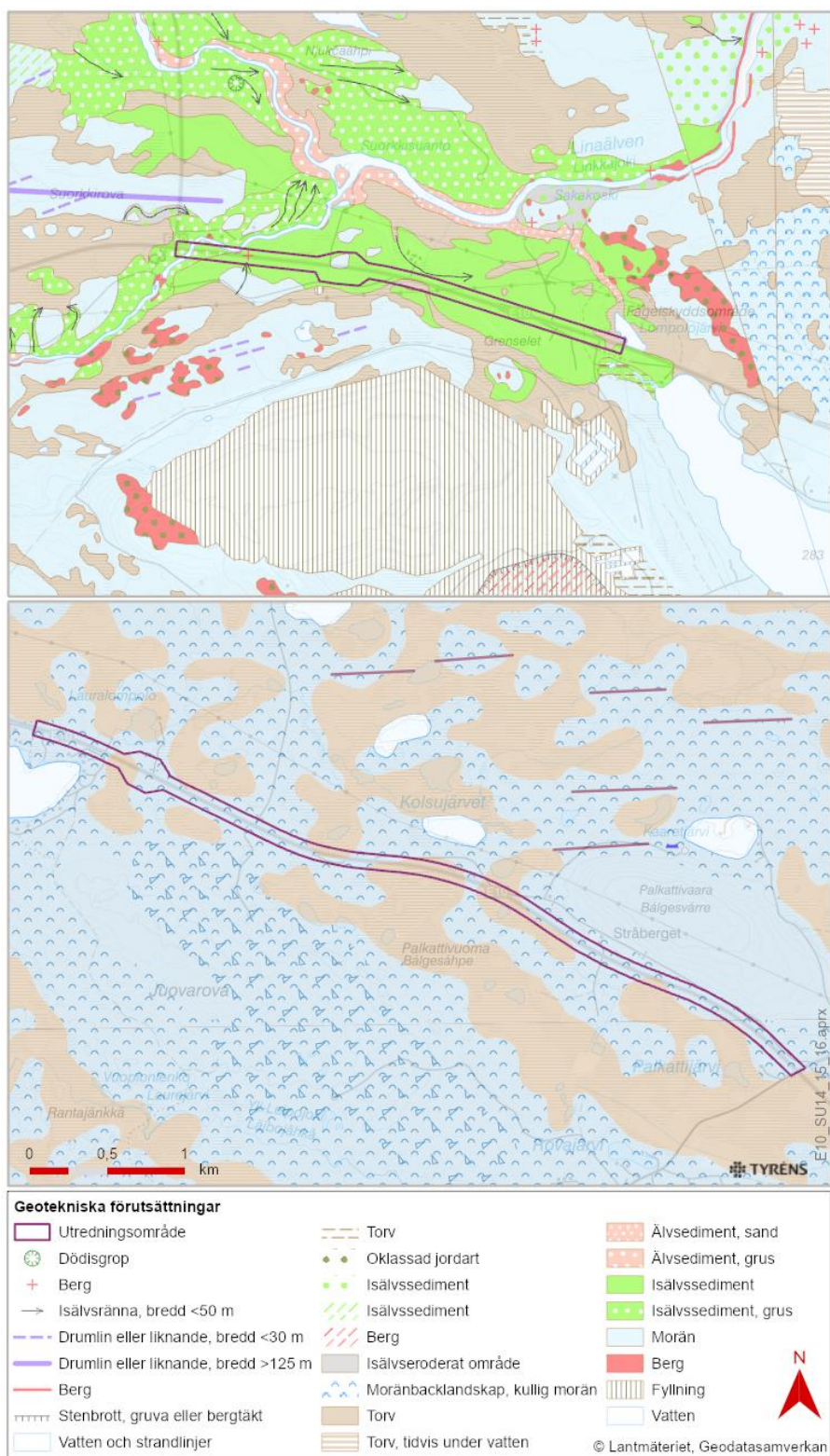
4.10. Förorenade områden

Längs sträckan finns ett antal identifierade områden som är potentiellt förorenade men som ännu inte har genomgått en fullständig riskklassning. Detta innebär att de antingen inte har bedömts enligt gällande kriterier för riskklassning, eller att de i nuläget inte bedöms utgöra en betydande risk.

4.11. Geotekniska förutsättningar

Mellan Leipojärvi och Laurajärvi utgörs marken generellt av ett moränbacklandskap med kullig morän, där lågpunkterna består av myrmark, se Figur 13. Vid Stråberget förekommer sannolikt berg i dagen, och jorddjupet varierar i området mellan cirka 5–20 meter. I närheten av Stråberget är jorddjupet ställvis endast 0–1, vilket tyder på förekomst av berghällar. Den planerade faunabron vid Laurajärvi är belägen i ett område som domineras av moränbacklandskap, med inslag av kullig morän, vanlig morän samt torv.

Mellan Aitiks infart och Stenbron består de naturligt lagrade jordarna huvudsakligen av isälvsmaterial och torv. Isälvsmaterialen omfattar silt, sand och grus i varierande sammansättning. Jorddjupet varierar generellt mellan 5–20 meter. Vid den planerade faunabron i Genselet utgörs marken av isälvsediment och morän.



5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

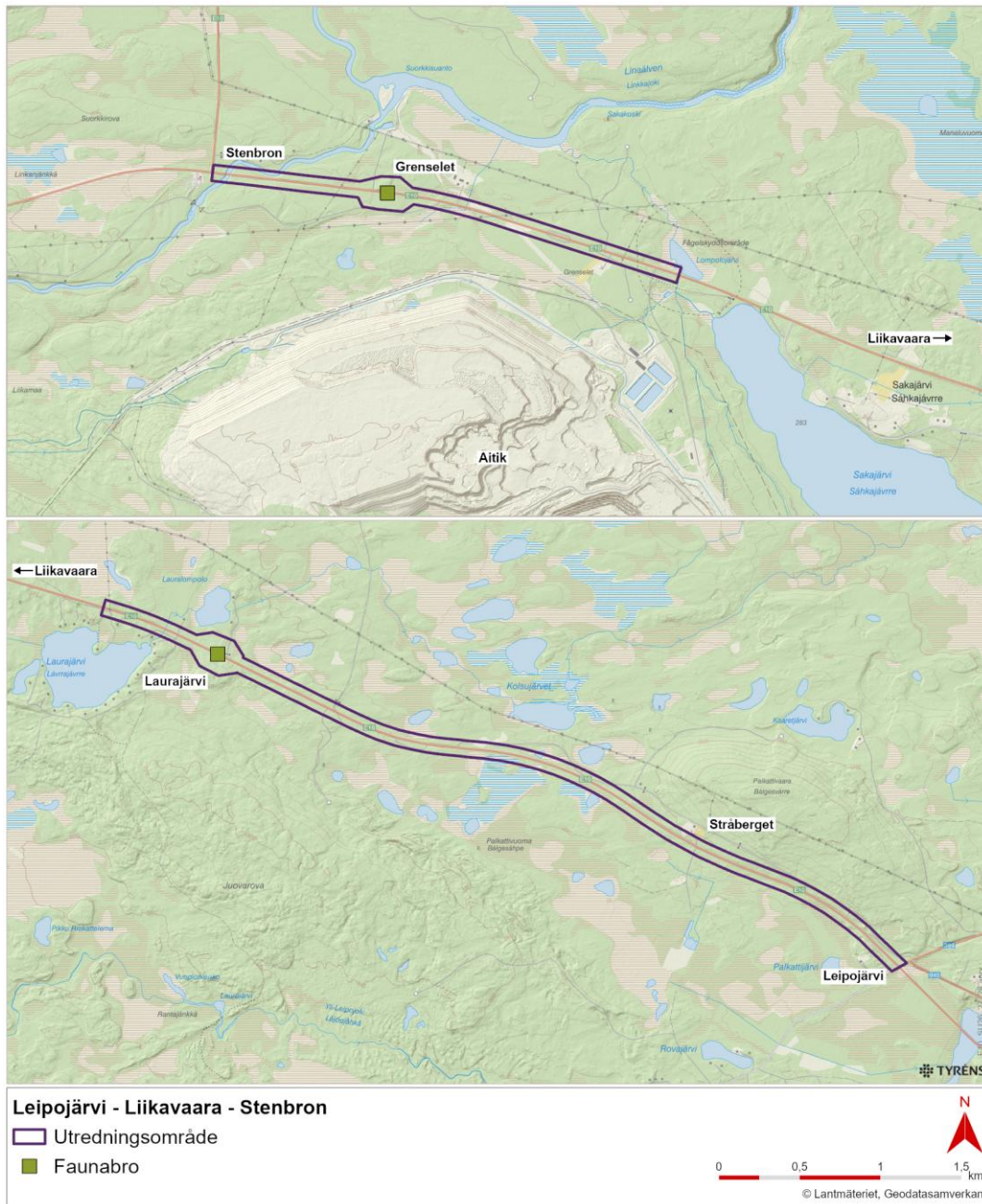
5.1. Planerade åtgärder

I avsnittet presenteras de åtgärder som planeras i projektet. Projektet innebär inte ombyggnad av befintlig väg. Detaljutformning av viltstängsel, faunabroar, viltuthopp, stängselindrag och skoterpassage kommer att studeras vidare i arbetet med vägplanen inom ramen för vad som redovisas i avsnittet.

Hela sträckan kommer förses med viltstängsel, förutom delen mellan sjön Laurajärvi och Aitikgruvans infartsväg, som redan har stängsel. Vidare planeras två faunabroar längs sträckan, en öster om sjön Laurajärvi där en ökad koncentration av både älg och ren förväntas till följd av Aitiks industristängsel. Den andra faunabron planeras vid Grenselet cirka en kilometer öster om Stenbron, den motiveras av hög trafiktäthet samt hög koncentration av älg och ren som passerar Aitiks gruvområde, se Figur 14.

Viltstängsel kommer förutom att minska olyckorna även ge en förbättrad arbetsmiljö för renägarna, se 5.3.6.2 samt för blåljuspersonal och eftersöksjägare. Åtgärderna förväntas leda till färre uttryckningar och färre oväntade hinder.

Vid båda faunabroarna kan närliggande enskilda vägar komma att påverkas, exempelvis genom omdragning, vilket ingår i det fortsatta arbetet med vägplanen. Faunabron vid Grenselet kan samordnas med skoterled som korsar väg E10 i området.



Figur 14. Karta som visar vägplanens föreslagna åtgärder.

5.1.1. Viltstängselsystem

Syftet med viltstängselsystem är att stänga ute stora däggdjur från vägområdet och för att få stängslet att leda djuren mot faunabroarna. Grindar i stängslet anläggs där behov finns vid E10 och anpassas utifrån att de ska tillgodose allmänna och enskilda intressen. Exempelvis rennaringen, enskilda fastighetsägare samt friluftslivets behov av tillgänglighet till markområden.

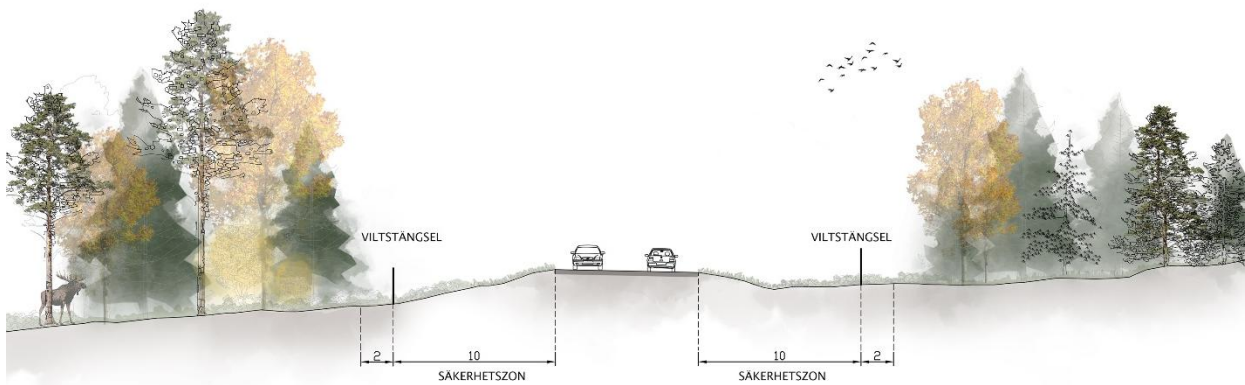
I området kring E10 och Aitik finns omfattande industristängsel som påverkar renarnas rörelsemönster. Faunabroarnas placering har därför anpassats utifrån samebyarnas bedömning av hur renarna kan röra sig i landskapet givet dessa hinder.

Stängselavsluten vid Stenbron och Leipojärvi är särskilt viktiga att beakta, eftersom dessa kommer att bli platser där både renar och vilt passerar E10.

Öppningar i stängslet kommer att finnas vid korsningar där grindar inte bedöms möjliga att anlägga, till exempel vid mer trafikerade vägar eller vid anslutningar till boningshus. Vid dessa korsningar ska viltstängslet dras ut längs anslutande vägar så att djuren leds bort från vägen och risken minskar att de tar sig in på E10. Vid stängselavslut finns alltid ökad risk för ren- och viltolyckor varför åtgärder för detta behöver utredas vidare i vägplanen. Exempel på åtgärder kan vara skyltning med varning för vilt samt hastighetssänkning. Beslut om sådana åtgärder fastställs emellertid inte inom ramen för vägplanen.

Viltstängsel ska placeras i ytterkant på vägens säkerhetszon och 2 meter hinderfritt vägområde läggs till utanför stängslet för åtkomst och drift, se Figur 15. Minsta säkerhetszon är 10 meter och ökar vid vissa omgivningsförhållanden, till exempel vid en snävare ytterkurva eller där vägen går i djupare skärning. Säkerhetszonen kan i vissa fall utgå, exempelvis där stängslet placeras i släntkrön. Då tas endast en meter hinderfritt område i anspråk utanför stängslet för att minimera påverkan.

Viltstängslet ska ha en harmonisk linjeföring i höjd- och sidled. Viltstängslet byggs delvis inom befintligt vägområde, men på vissa sträckor kommer nytt vägområde att krävas.



Figur 15. Principskiss för anläggande av viltstängsel.

Där öppning i stängslet endast finns på ena sidan av vägen placeras ett så kallat uthopp på motsatt sida i närområdet. Uthopp är konstruktioner som tillåter djur 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. Bild på ett viltuthopp ses i Figur 16.

Uthopp är främst avsedda för älg. Enligt samebyarna fungerar de troligen dåligt för ren, eftersom renar ogärna hoppar. För ren används istället evakueringsgrindar som kan öppnas vid behov för att fösa ut renar som kommit in på vägområdet.



Figur 16. Exempel på viltuthopp på E4.

5.1.2. Faunabro

Med faunabroar skapas planskilda passager som ger vilt och ren möjlighet att passera vägen på ett säkert sätt, vilket minskar risken för kollisioner, se exempel Figur 17. Faunabroarna utformas med hänsyn till målarterna ren och älg. Utformning ska ske i samråd med berörda samebyar samt med ekologisk kompetens.



Figur 17. Exempel på faunabro. Bilden visar en faunabro över E4 Bredviksheden under byggtiden.

Platserna för planerade faunabroar erbjuder visst terrängstöd. Vid Laurajärvi är terrängstödet begränsat på norra sidan av E10. Vid Grenselet utgörs omgivningen av ung tallskog med ensidigt terrängstöd.

5.2. Byggskede

Under byggtiden kommer tillfälliga störningar att uppstå. Den primära störningen bedöms vara att begränsad framkomlighet och tillgänglighet periodvis kommer att råda på E10. Längs huvuddelen av sträckan sker endast arbeten med viltstängsel, vilket ger relativt små störningar. Byggnad av faunabroarna är mer omfattande men endast på två kortare sträckor längs vägen. Tillfällig förbifart kommer att anläggas vid byggandet av faunabroarna. Störningar kan också bestå av buller, vibrationer och dammande arbeten från arbetsfordon. Ledningar i anslutning till arbetsområdet kommer skyddas under byggtiden.

Projektet innebär att fyllnadsmassor måste tillföras. Massorna kommer företrädesvis att hämtas från närliggande projekt där ett överskott med massor förekommer eller köpas in från leverantör.

Trafikverket ställer krav på entreprenörerna avseende kvalitetssäkring, trafiksäkerhet och miljöhänsyn (TDOK 2021:93). I tillägg till de generella miljökrav som gäller i Trafikverkets verksamhet fastställs de specifika miljökrav som gäller för detta projekt.

5.3. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

Nedan redogörs för möjliga effekter för de identifierade miljöaspekter som i detta skede bedöms beröras: Riksintressen och skyddade områden, kulturmiljö, naturmiljö, barriäreffekter, bebyggelse och boendemiljö, rekreation och friluftsliv, areella näringar, landskapets karaktär och funktion, yt- och grundvatten samt förorenade områden.

5.3.1. Riksintressen och skyddade områden

Området är sedan tidigare påverkat av exploatering i och med befintlig infrastruktur. Anläggandet av viltstängsel och faunabroar avser ett begränsat behov av mark som tas i anspråk i anslutning till befintlig väg. Projektet bedöms inte medföra påtaglig skada på något riksintresse då de värden som riksintresseområdena syftar till att skydda inte påverkas negativt. Till exempel kommer ingen schaktning ske i anslutning till vattendragen som omfattas av Natura 2000 och dessa bedöms därför inte komma att beröras. Anläggande av viltstängsel i anslutning till vattendrag utgör inget hinder för den utpekade Natura 2000-arten utter som fortsatt kan passera vägen som i nuläget.

Sakaloppolo djur- och växtskyddsområde är delvis påverkat av stängsling idag då befintligt stängsel avslutas inom djur- och växtskyddsområdet, se Figur 6. Beslutet för Sakaloppolo förbjuder medförande av, eller jakt med, hund, bortförande eller skada av ägg eller bo samt att färdas eller uppehålla sig med motorbåt från tiden för islossning till och med 31 juli inom djur- och växtskyddsområdet. Planerade åtgärder bedöms inte omfattas av områdets förbud.

Viltstängsel kommer att anläggas inom strandskyddat område invid Vassaraälven och vattendraget Sakajoki. Strandskyddets syfte är att trygga allmänhetens tillgång till strandområden samt att skydda växt- och djurliv vid vatten. Syftet bedöms inte åsidosättas genom åtgärder i vägplanen då åtgärder sker längs med befintlig väg. Det område som berörs av strandskydd ligger redan inom eller i närheten av befintligt vägområde. Åtkomst till strandområdet kommer tillgodoses vid behov.

5.3.2. Kulturmiljö

De två övriga kulturhistoriska lämningarna är båda att klassa som väganknutna kulturminnen även om deras samband med vägen har försvagats genom att vägen har rätats ut i modern tid. Läsbarheten av lämningarnas historiska samband med vägen som kvarstår riskerar att brytas om stängselåtgärderna genomförs på ett sådant sätt att vägmärkena skärmas av från E10.

5.3.3. Naturmiljö

Markanspråket för viltstängslet är litet och bedöms inte påverka naturmiljön på ett betydande sätt. De planerade åtgärderna med viltstängsel längs E10 kommer att passera över biflöden till Kalixälven, vilka omfattas av Natura 2000-området Torne- och Kalixälvsystem (SE0820430). Dessa vattendrag ligger i utkanten av det område som utretts inom naturvärdesinventeringen (NVI) vid faunabron och bedöms inte påverkas av åtgärderna. Även värden kopplade till strandskydd och skyddade områden, såsom Sakalompolo, bedöms inte påverkas. Åtgärderna bedöms inte hindra livet i vattnet eller utterns vandring längs vattendragen.

Anläggningsarbetet kan medföra viss påverkan på känsliga markmiljöer, exempelvis våtmarker, främst genom körskador. Våtmarker med naturvärden förekommer inom utredningsområdet, men dessa ligger i utkanten av det område som utretts inom naturvärdesinventeringen (NVI) vid faunabron. För att undvika negativ påverkan ska anpassningar göras i den fortsatta planeringen.

Markskoningsåtgärder ska vidtas där behov föreligger för att minimera påverkan. När stängslet är uppfört bedöms ingen märkbar påverkan ske på hydrologi eller vegetation.

Anläggandet av viltstängsel längs E10 innebär ytterligare en barriär i landskapet för vilt, då det redan idag finns stängselsystem runt gruvområdet och mot E10 i anslutning till gruvområdet. Ytterligare viltstängsel i området leder till en förstärkt barriäreffekt för vilt med få passager vilket påverkar älgens vandring och åtkomst till betesmarker i området. Genom anläggandet av faunabroarna och med tiden lär sig djuren troligen att hitta de möjligheter till passager som finns längs sträckan och barriäreffekten minskar. Viltstängslet antas få så pass stor effekt genom begränsning av antalet olyckor att den något ökade barriäreffekten är acceptabel och övervägande positiv.

5.3.4. Bebyggelse och boendemiljö

Viltstängslet förstärker barriäreffekten i området men öppningar i stängslet intill korsningar, grindar och faunabroarna möjliggör fortsatt passage över E10. Den barriäreffekt som viltstängslet utgör bedöms inte påverka bebyggelse och boendemiljö på ett väsentligt sätt till följd av att det är få boenden längs sträckan.

5.3.5. Rekreation och friluftsliv

Viltstängslet blir en barriär för det rörliga friluftslivet om behov finns av att passera E10 finns. Genom faunabroarna och de grindar som sätts upp vid anslutningar mot E10 möjliggörs passage över vägen vid dessa platser. Skoterleder kan samordnas med faunabroarna för säker passage över E10. Detta kan innebära att färdvägarna för friluftslivet blir längre, eftersom passage endast är möjlig vid vissa punkter.

5.3.6. Areella näringar

5.3.6.1. Jord- och skogsbruk

Vägplanen kommer innebära att skogsmark som i dagsläget ligger i direkt anslutning till E10 tas i anspråk då vägområdet utökas. Eventuellt kan jordbruksmark komma att beröras. Viltstängsel kommer att sättas upp inom vägens säkerhetszon i det fall vägplanen berör jordbruksmark, dvs närmare vägen än i andra miljöer för att begränsa intrånget.

Då enskilda jordbruks- och skogsanslutningar till E10 kan komma att stängas kan barriäreffekten för jord- och skogsbrukare med mark på båda sidor om vägen öka. Om anslutningar stängs säkerställs åtkomst till de fastigheter som berörs genom andra enskilda vägar i området. Detta kan komma att medföra längre färdvägar i förhållande till nuläget. De areella näringarna kan fortsättningsvis bedrivas

huvudsakligen i samma omfattning men åtgärderna bedöms kunna innebära en negativ påverkan på tillgängligheten.

5.3.6.2. Rennäring

Då rennäringen uttryckt behov av stängsling och säkra passager för renarna är det viktigt att samebyarnas synpunkter i största möjliga mån beaktas avseende behov och placering av faunabroar. Samråd har hållits med berörda samebyar för utifrån landskapet och renarnas vandringsmönster hitta lämplig lokalisering för faunabroar, se avsnitt 2.5 ovan. Faunabroarnas placering i landskapet är till stor del baserat på renarnas rörelsemönster och historiska uppgifter om viltolyckor. En fortsatt risk för ren- och viltolyckor kommer att finnas i anslutning till de öppningar i stängslet som kvarstår vid till exempel korsningar och infarter till boningshus.

Uppförande av viltstängsel medför att E10 blir en mer påtaglig barriär för rennäringen i förhållande till dagsläget. Barriäreffekten bedöms även öka något för vilt generellt, då både ren och älg har ett utpräglat vandringsbeteende i området. Effekten bedöms dock kunna mildras genom de faunabroar som föreslås i vägplanen.

Risken som befintlig väg utgör leder till en sämre nyttjandegrad av viktiga betesmarker som ligger i vägens närområde. Uppförande av viltstängsel och faunabroar förväntas leda till minskad risk för påkörning av ren som i sin tur kan ge minskad arbetsbelastning för renskötarna, en bättre arbetsmiljö och bättre förutsättningar att kunna nyttja betesmarker kring E10.

I kommande skede av vägplanen kommer samråd med berörda samebyar hållas.

5.3.7. Landskapets karaktär och funktion

Projektet bedöms medföra en visuell påverkan på landskapet på grund av viltstängslet. Viltstängslet kommer att skapa en visuell samt fysisk barriär mellan vägrummet och det omgivande landskapet. Där E10 passerar genom skogslandskap innebär placeringen av viltstängslet en breddning av vägrummet. Faunabroarna kommer att påverka siktlinjen längs vägen. Vid Laurajärvi är terrängstödet begränsat på norra sidan av E10, vilket innebär att området upplevs som öppet och saknar tydlig naturlig inramning i landskapsbilden. Vid Grenselet utgörs omgivningen av ung tallskog med begränsat terrängstöd på södra sidan av E10. Där terrängstödet är begränsat vid båda faunabroarna kommer också ett större markanspråk behöva tas för att göra nödvändiga anpassningar, vilket kan få en större landskapspåverkan.

5.3.8. Yt- och grundvatten

Ytvattenförekomsterna Vassaraälven och Sakajoki bedöms inte påverkas av de planerade åtgärderna då inga schakter i anslutning till dessa områden kommer att ske. Vid kommande detaljprojektering av faunabron ska hänsyn tas till angränsande grundvattenförekomst och dess miljö kvalitetsnormer för att säkerställa att ingen påverkan uppstår, även om förekomsten inte ligger i direkt anslutning till den planerade bron.

5.3.9. Förorenade områden

Om en förorening påträffas inom projektet kommer bästa hantering av denna att undersökas. Inga kända föroreningar finns inom projektet. Längs sträckan finns vissa områden som har pekats ut som potentiellt förorenade, men dessa ligger inte i anslutning till de planerade faunabroarna och bedöms inte påverka placeringen av viltstängslet längs vägen.

5.4. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer regleras i 5 kapitlet miljöbalken och rör luft, buller och vatten. Vägplanen bedöms inte påverka vattenförekomsternas möjligheter att nå miljökvalitetsnormerna. Miljökvalitetsnormen för utomhusluft berörs, men bedöms inte överskridas. Inga vatten där förordningen för fisk- och musselvatten ska tillämpas berörs.

Projektet omfattas inte av miljökvalitetsnormen för omgivningsbuller som gäller för kommuner med mer än 100 000 invånare och buller från större vägar med en trafiktäthet på mer än tre miljoner fordon per år.

5.5. Miljökvalitetsmål

Riksdagen har antagit 16 nationella miljömål som beskriver de egenskaper som vår natur- och kulturmiljö måste ha för att samhällsutvecklingen ska vara ekologiskt hållbar, se Figur 18.

De nationella miljömål som i detta skede bedöms påverkas av vägplanen är nummer 12 och 16. Påverkan och måluppfyllelse beskrivs närmare i kommande vägplaneprocess.



Figur 18. Illustration över de 16 svenska miljömålen. (Källa: Sveriges Miljömål, 2025)

5.6. Allmänna hänsynsregler

I miljöbalkens andra kapitel finns ett antal allmänna hänsynsregler som ger uttryck för olika principer som är hörnstenar i strävan mot en ekologiskt hållbar samhällsutveckling; bevisbörderegeln, kunskapskravet, försiktighetsprincipen, produktvalsprincipen, hushållnings- och kretsloppsprinciperna, lokaliseringsprincipen, skälighetsregeln och skadeansvaret.

I detta projekt beaktas hänsynsreglerna genom att Trafikverkets planlägningsprocess följs och olika alternativ bedöms med hänsyn till miljön.

5.7. Klimat

Transporter bidrar i stor utsträckning till klimatpåverkan och utsläpp av luftföroreningar. Begränsad klimatpåverkan nås genom ett stegvis minskat beroende av fossila bränslen och ökad energieffektivitet. Trafiken på E10 kommer även fortsättningsvis att bidra med klimatpåverkande gaser till atmosfären. Utsläppen är beroende av hur trafikflödena kommer att utvecklas och även hur

snabbt eller långsamt framtida teknikutveckling med exempelvis förnyelsebara drivmedel och bränslesnåla fordon kommer att ske.

Projektmålet ”Projektets totala klimatreduktion ska vara 64 %, inräknat samtliga skeden” som satts upp för projektet kommer att beaktas vid projektering och följas upp i vägplaneprocessen.

Projektmålet omfattar de tre sträckorna Västra Svartbyn-Kangis, Leipojärvi-Stenbron samt Mäntyvaaravägen–Hakkas–Sammakkovägen tillsammans. Västra Svartbyn-Kangis och Mäntyvaaravägen–Hakkas–Sammakkovägen behandlas i separata samrådsunderlag.

Klimatkalkyl är Trafikverkets modell som utvecklats för att på ett effektivt och konsekvent sätt kunna beräkna den energianvändning och klimatbelastning som byggandet och underhållet av transportinfrastrukturen ger upphov till ur ett livscykelperspektiv. I arbetet med vägplanen kommer växthusgasutsläppen som de olika alternativen ger upphov till att beräknas i klimatkalkylen. Vid kommande projektering och byggande är klimatpåverkan en aspekt som man tar hänsyn till vid val av åtgärd och byggmetod. I ett vägprojekt handlar klimat- och energifrågorna till stor del av optimering av byggskedet. När entreprenaden är avslutad ska en klimatdeklaration tas fram.

6. Skadeförebyggande åtgärder

För att minska projektets påverkan på miljön kommer relevanta skyddsåtgärder och försiktighetsmått att integreras i vägplanen samt dess miljöbeskrivning/miljökonsekvensbeskrivning. Sådana åtgärder kan vara:

- Planskild faunabro
- Viltuthopp och evakueringsgrindar
- Påverkan på tomtmark och jordbruksmark begränsas
- Vid kommande val av viltstängselåtgärder längs den aktuella sträckan ska åtkomst till jord- och skogsbruksmarker beaktas
- Vid samtliga korsningar ska stängslet anpassas för att minska risken att djur tar sig ut på E10. Grindar och öppningar placeras där det behövs, och där grindar inte är möjliga görs stängselindrag längs anslutande vägar
- Vid projektering ska massbalans eftersträvas. Användbara schaktmassor används om möjligt inom projektet för en god resurshushållning och även en god ekonomi
- Klimatpåverkan beaktas vid val av material och byggmetoder
- Passage för friluftsliv möjliggörs via faunabro, viltpassager och grindar för att minska barriäreffekten av viltstängslet och förebygga oplanerade korsningar av E10
- Skyddsåtgärder vid forn- och kulturlämningar ska säkerställa att lämningar inte påverkas
- Anpassningar så att påverkan på naturvärden begränsas.

7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket bedömer att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Bedömningen grundar sig på redovisade förutsättningar i området samt utformning av föreslagna åtgärder och deras miljöeffekter.

Åtgärderna är av begränsad omfattning och förlagda intill befintlig infrastruktur. De bedöms kunna anpassas väl till landskapet, natur- och kulturmiljön och skyddsåtgärder planeras för att minska negativa effekter. Åtgärderna bedöms medföra vissa kumulativa effekter sett till den barriäreffekt som stängselsystemet utgör, däremot är bedömningen att påverkan som åtgärderna innebär är nödvändig med tanke på rådande olyckssituation.

Sträckan löper genom områden som är av riksintresse för rennäring, kommunikation och mineralresurser som samtliga inte bedöms skadas av planerade åtgärder.

Inga kända områden med höga naturvärden tas i anspråk. Vissa områden med naturvärden kan komma att påverkas, främst i anslutning till planerade faunabroar. Den NVI som är genomförd kommer att presenteras och beaktas vidare i arbetet med vägplanen. Även landskapsbilden påverkas i huvudsak vid faunabroarna. Landskapet, natur- och kulturmiljön bedöms inte påverkas i någon betydande grad.

Vid samtliga korsningar till anslutande vägar ska stängslet anpassas för att minska risken att djur tar sig ut på E10. Grindar och öppningar placeras där behov finns.

För att minska antalet ren- och viltolyckor planeras viltstängsel längs sträckan. Stängslet medför en ökad barriäreffekt för renar och älgar, men denna vägs mot den höga olycksfrekvensen och bedöms som acceptabel under förutsättning att stängslet blir tätt och kompletteras med faunabroar. Barriäreffekten bedöms dessutom minska över tid i takt med att djuren lär sig att hitta till passage kan ske. Viltstängslet förhindrar även att renar från olika samebyar blandas. Åtgärderna bedöms även bidra till förbättrade förutsättningar för renskötseln, exempelvis genom en bättre arbetsmiljö.

Vägplanen innebära en ökad barriäreffekt för jord- och skogsbruket då enskilda anslutningar kan komma att stängas. Om anslutningar stängs säkerställs åtkomst till berörda fastigheter genom andra enskilda vägar i området. De areella näringarna kan fortsättningsvis bedrivas i huvudsak samma omfattning. Viltstängslet påverkar även friluftsliv och eventuella närboende, men öppningar vid korsningar, grindar och faunabroarna möjliggör fortsatt passage över E10.

De detaljfrågor som kvarstår i arbetet med vägplanen berör främst placering och utformning av faunabroar och viltstängselsystem. Oklarheter kring dessa utformningar bedöms inte ha avgörande betydelse för miljöaspekterna, områdets känslighet eller de miljöeffekter som kan uppstå till följd av åtgärderna.

Sammanfattningsvis innebär vägplanen utbyggnad främst inom redan påverkade områden, med begränsat intrång i pågående markanvändning samt natur- och kulturmiljö. Åtgärderna förväntas förbättra trafiksäkerheten längs sträckan och möjliggöra säkrare passage för ren och vilt vid faunabroar, även om risk kvarstår vid stängselavslut. Behovet av ytterligare olycksreducerande åtgärder ska utredas vidare. Inga miljökvalitetsnormer bedöms överskridas. Störningar under byggtiden är tillfälliga.

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.

Om projektet inte bedöms medföra en betydande miljöpåverkan görs en miljöbeskrivning i vägplanens planbeskrivning. För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen.

Samråd kommer att hållas med berörda i den utsträckning som är nödvändig för projektet.

Vägplanen genomgår fastställelseprövning enligt väglagen. Fastställelsebeslutet kan överklagas till regeringen.

8.2. Viktiga frågeställningar

Placering och detaljutformning av viltstängselsystem och faunabroar utreds vidare i det fortsatta arbetet med vägplanen. Detta sker i samråd med Gällivare skogssameby där vidare dialog ska hållas.

Samråd och dialog med fastighetsägare och nyttjanderättshavare gällande grindar och placering av viltstängsel intill fastigheter samt stängning av enskilda anslutningar kommer att hållas. Åtkomst till fastigheter ska säkerställas.

I anslutning till stängselavslut förväntas risken för att djur tar sig ut på E10 kvarstå varför behov av olycksreducerande åtgärder ska utredas vidare.

Skoterpassager utreds vidare i det fortsatta arbetet med vägplanen.

I anslutning till området för faunabroarna ses befintliga diken, vattendrag och vägtrummor över i den fortsatta projekteringen.

Om åtgärderna i vägplanen innebär intrång i befintliga detaljplaner behöver intrånget bedömas huruvida det kan ses som en mindre avvikelse i detaljplanen eller inte. Bedömningen ska samrådats med Gällivare kommun.

Planeringen av tillfällig förbifart (förbi faunabroarna), trafiklösningar, säkerhet, masshantering och störningar under byggtiden kommer att ses över.

Fastställelsebeslut omfattar en bedömning av projektets påverkan på naturmiljön i enlighet med 12 kap. 6 § miljöbalken. Strandskydd och generellt biotopskydd hanteras inom ramen för vägplan och är inte föremål för särskild prövning.

9. Källor

9.1. Skriftliga källor

Trafikverket (2023). *Ren- och viltåtgärder E10 sträckan Västra Svartbyn-Stenbron Fördjupad utredning avseende behov av stängsel och faunapassager*. Tillgänglig via : [Ren- och viltåtgärder E10 sträckan V Svartbyn- Stenbron. Fördjupad utredning avseende behov av stängsel och faunapassager.](#)

Trafikverket (2024). TRVINFRA-00396: *Vägar och gators utformning*.

9.2. Webbaserade källor

Boverket (2025). *Riksintressen*. [Vad är ett riksintresse? - PBL kunskapsbanken - Boverket](#) (Hämtad: 2025-08-28)

Gällivare kommun (2025). *Pågående detaljplan*. [Pågående detaljplaner | Gällivare kommun](#) (Hämtad: 2025-08-28)

Gällivare kommun (2023). *Skoterleder*. [Skoterleder i Gällivare kommun.pdf](#) (Hämtad: 2025-09-01)

Gällivare kommun (2023). *Översiktsplan*. [Översiktsplan | Gällivare kommun](#) (Hämtad: 2025-09-01)

Lantmäteriet (2024). *Geodata*. [Geodata - Lantmäteriet](#) (Hämtad: 2025-09-15)

Länsstyrelsen (u.å.). *Länskarta Norrbotten*. [Länskarta Norrbotten](#) (Hämtad: 2025-08-29)

Riksantikvarieämbetet (u.å.). *Fornsök*. <https://app.raa.se/open/fornsok/> (Hämtad: 2025-08-29)

Naturvårdverket (2024). *Förorenade områden*. <https://www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/fororenade-omraden/inventering-av-fororenade-omraden/> (Hämtad: 2025-09-01)

Naturvårdsverket (2024). *Natura 2000*. [Natura 2000 - värdefulla naturområden i EU](#) (Hämtad: 2025-08-29)

Naturvårdverket (2025). *Skyddad natur*. <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/skyddad-natur/> (Hämtad: 2025-08-29)

Sametinget (2025). *Kartor som underlag för planer*. [Kartor som underlag för planer - Sametinget.se](#) (Hämtad: 2025-09-02)

Sametinget (2024). *Gällivare*. [Gällivare - Sametinget.se](#) (Hämtad: 2025-09-02)

Skogsstyrelsen (u.å.). *Kartor*. [Kartor](#) (Hämtad: 2025-09-02)

Skoterleder (u.å.). *Skoterleder*. [Skoterleder.org - Snöskoterkarta!](#) (Hämtad: 2025-09-03)

SGU (u.å.). *Jordartskarta*. [SGUs Kartvisare](#) (Hämtad: 2025-09-03)

SGU (u.å.). *Riksintressen mineral*. [SGUs Kartvisare](#) (Hämtad: 2025-09-03)

Sveriges miljömål (u.å.). *Sveriges miljömål*. [Sveriges miljömål](#) (Hämtad: 2025-10-1)

Vatteninformationssystem Sverige (u.å.). *VISS*. [VM Vattenkartan - WebbGIS](#) (Hämtad: 2025-09-01)

Trafikverket (2025). *E10 genom Norrbotten*. [E10 genom Norrbotten - www.trafikverket.se](#) (Hämtad: 2025-09-02)



Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2 –4.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se