

## Samrådsunderlag.

Deponier E 10 Morjärv-Västra Svartbyn.  
Kalix och Övertorneå kommuner, Norrbottens län.

Undersöknings- och avgränsningssamråd för tillståndsansökan av deponier för inert avfall

2026-03-16



**Trafikverket**

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsunderlag.

Deponier väg E10 Morjärv-Västra Svartbyn. Kalix och Överkalix kommuner, Norrbottens län.

Undersöknings- och avgränsningssamråd för tillståndsansökan av deponier för inert avfall.

Författare: Kenneth Fors, Trafikverket

Dokumentdatum: 2026-03-16

Ärendenummer: TRV 2026/33320

Version: 1.0

Kontaktperson: Magnus Vennberg, Trafikverket

# Innehåll

1. Sammanfattning .....	5
2. Inledning .....	6
2.1. Bakgrund och syfte .....	6
2.2. Masshanteringsanalys .....	6
2.3. Omfattning .....	6
2.4. Tillstånds- och miljöbedömningsprocessen .....	7
2.4.1. Samråd .....	7
2.4.2. Beslut om betydande miljöpåverkan .....	7
2.5. Lagstiftning-och bestämmelser för deponering av avfall .....	8
2.6. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler .....	9
3. Avgränsningar .....	9
3.1. Utrednings- och influensområde .....	9
3.2. Tid .....	10
4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet .....	10
4.1. Skyddade områden .....	10
4.2. Naturmiljö .....	12
4.3. Yt- och grundvattenförekomster .....	12
4.4. Strandskydd .....	12
4.5. Geologi-grundvatten .....	12
4.6. Kommunala planer .....	12
4.7. Hälsa och boende.....	12
4.8. Enskilda brunnar .....	12
4.9. Rennäring .....	13
4.10. Rekreation och friluftsliv .....	13
4.11. Kulturmiljö .....	13
4.12. Transporter och buller .....	13
5. Projektets lokalisering, utformning och utmärkande egenskaper .....	15
5.1. Beskrivning av deponiplatser och påverkan inom utrednings- influensområdet ....	16
M4. Förlängning av moränås mot hygge .....	16
M6. Kalhygge med fallhöjd mot sydost .....	19

6.	De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.....	22
6.1.	Miljö kvalitetsnormer .....	22
6.2.	Naturmiljö .....	23
6.3.	Rennäring .....	23
7.	Åtgärder .....	23
8.	Bedömning av åtgärdens miljö påverkan .....	23
9.	Fortsatt arbete .....	23
10.	Källor och referenser .....	24

# 1. Sammanfattning.

Trafikverket har för avsikt att förbättra trafiksäkerheten på E 10 på sträckan Morjärv-Västra Svartbyn genom att bygga om vägen till mötesfri landsväg, så kallad 2+1 väg. I samband med ombyggnationen kommer överskott av rena (inerta) schaktmassor att uppstå.

För att minimera mängden överskottsmassor i projektet har vägens utformning i plan och profil valts utifrån syftet att uppnå en god massbalans.

För att minska miljöbelastningen och negativ klimatpåverkan från transporter av schaktmassor avser Trafikverket ansöka om tillstånd enligt miljöbalken att deponera överskottsmassor på lämpliga platser i vägens närhet.

Trafikverket har under 2026 erhållit tillstånd att deponera inert avfall på fyra platser längs E10. På grund av att ytterligare ca 1,7 kilometer väg kommer att byggas erfordras ytterligare platser för deponering av inert avfall. Det innebär att tillstånd till deponering av inert avfall kommer att sökas för ytterligare två platser. Där den totala ytan som tas i anspråk uppgår till 27 058 m<sup>2</sup> och den bedömda deponikapaciteten uppgår till 54 116 m<sup>3</sup>.

Inom vägprojektet har en analys utförts av hur samtliga uppkomna massor ska hanteras för att möjliggöra en hållbar masshantering inom hela projektet.

Endast massor som är rena och som klassas som inert avfall kommer att ingå i den kommande ansökan om tillstånd till deponering av inert avfall.

Den första etappen av vägprojektet planeras att påbörjas under år 2026.

Vid lokalisering av platser för deponering har tidigare erfarenheter avseende hantering av överskottsmassor beaktats, framför allt kopplat till skredrisk och risk för grumling av vattendrag. Identifiering och avgränsning av platserna har utförts enligt följande kriterier; närhet till var överskottsmassor uppstår, tidigare kända och inventerade naturvärden, tidigare kända kulturvärden, bedömd påverkan av landskapsbild, naturliga terrängformationer, avstånd till vattendrag och våtmarker, grundvattenförekomst, behov av diken, lämpliga tillfartsvägar och avstånd till bebyggelse.

Inom utrednings- och influensområdet finns utpekade riksintressen för friluftsliv, naturvård, yrkesfiske, kommunikationer, kulturmiljövård, rennäring och Natura 2000 områden.

De platser där deponering utförs kommer delvis att påverka landskapsbilden där de anläggs men den slutgiltiga gestaltningen kommer att utformas med en anpassning till det omgivande landskapet.

Den nuvarande användningen av marken där ytorna är lokaliserade är framförallt för skogsbruk och när driftsfasen av deponiytorna är avslutad kommer marken att åter kunna användas för skogsbruk.

Miljöeffekterna av projektet bedöms i sin helhet vara ringa vilket grundar sig i de förberedande faktorer och kriterier som har utarbetats för projektet i ett inledande skede. Det är framförallt i byggskedet och under driftsfasen som tillfälliga miljöeffekter kan uppstå men de effekterna bedöms vara av övergående karaktär.

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eftersom miljöeffekterna av hanteringen med rena schaktmassor är av tillfällig och övergående karaktär och med ringa effekter på omgivande miljön och människors hälsa och miljö.

## 2. Inledning

### 2.1. Bakgrund och syfte

Trafikverket har för avsikt att förbättra trafiksäkerheten på E 10 på sträckan Morjärv-Västra Svartbyn genom att bygga om vägen till en mötesfri, så kallad 2+1 väg. I samband med ombyggnationen kommer ett överskott av rena (inerta) schaktmassor att uppstå.

För att minimera mängden överskottsmassor i projektet har vägens utformning i plan och profil valts utifrån syftet att uppnå en god massbalans. I detaljutformning av slänter och diken har tillgången på massor varit en viktig aspekt vid projekteringen. Det schaktmaterial som inte kan användas för vägbyggnaden kommer i första hand användas för att täcka och plana ut slänter längs med vägen.

För att minska miljöbelastningen och negativ klimatpåverkan från transporter av schaktmassor har Trafikverket för avsikt att ansöka om tillstånd att få deponera överskottsmassor på lämpliga platser i vägens närhet. Deponering av massor kommer endast att ske om återanvändning av överskottsmassor inte är ett möjligt alternativ.

### 2.2. Masshanteringsanalys

Inom vägprojektet har en analys utförts av hur samtliga uppkomna massor ska hanteras och syftet med den analysen är att möjliggöra en hållbar masshantering inom hela projektet. Analysen har sin utgångspunkt i den så kallade avfallshierarkin vilken har som första princip att uppkomsten av avfall ska förebyggas och i sista hand ska avfall deponeras. Hanteringen av avfallet ska ske enligt hushållning- och kretsloppsprincipen och med beaktandet av miljö kvalitetsmålet *Begränsad miljöpåverkan*. Det innebär att hushållning med råvaror och energi samt återvinning och återanvändning ska eftersträvas. Målsättningen är att så mycket som möjligt av de massor som kommer att hanteras ska i första hand återanvändas inom projektet och att endast begränsade mängder ska behöva transporteras längre sträckor för deponering, behandling eller destruktion.

Inom ramen för vägprojektet förekommer identifierade platser med sulfidjord och även tjärhaltig asfalt. Massor innehållande sulfidjord kommer att kräva särskild hantering och tjärhaltig asfalt som klassas som farligt avfall kommer också att hanteras särskilt och kan inte återanvändas. Markmiljöprovtagning i befintliga diken längs E10 har genomförts. Resultaten från markmiljöprovtagningen visar att vägdikesmassorna kan nyttjas i entreprenaden eller deponeras. I kommande tillståndsansökan för deponiplatser kommer endast massor som är rena och de som klassas som inert avfall att ingå och således kommer inga förorenade massor att hanteras inom ramarna för detta projekt.

### 2.3. Omfattning

Den tillkommande vägsträckan innebär att ytterligare överskottsmassor uppkommer. Därav följer att ytterligare platser för deponering erfordras. Två möjliga lokaliseringar har utretts, avgränsats och arealberäknats i fält. En uppskattad volymeräkning har gjorts utifrån de givna terrängförutsättningarna. Totalt bedöms de båda platserna kunna ta emot ca 54116 m<sup>3</sup>. Det innebär att det finns en flexibilitet i att nyttja platserna effektivt genom att deponera överskottsmassorna så nära platsen för deras uppkomst som möjligt.

Tabell 1. Sammanställning av respektive deponiplats uppskattade lagringskapacitet.

Deponiplats	area (m <sup>2</sup> )	höjd (m)	mängd (m <sup>3</sup> )
M4	12 075	2	24 150
M6	14 983	2	29 966
<b>Totalt</b>	<b>27 058</b>		<b>54 116</b>

## 2.4. Tillstånds- och miljöbedömningsprocessen

Inledningsvis tar Trafikverket fram ett samrådsunderlag som beskriver hur projektet kan påverka människors hälsa och 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.

### 2.4.1. Samråd

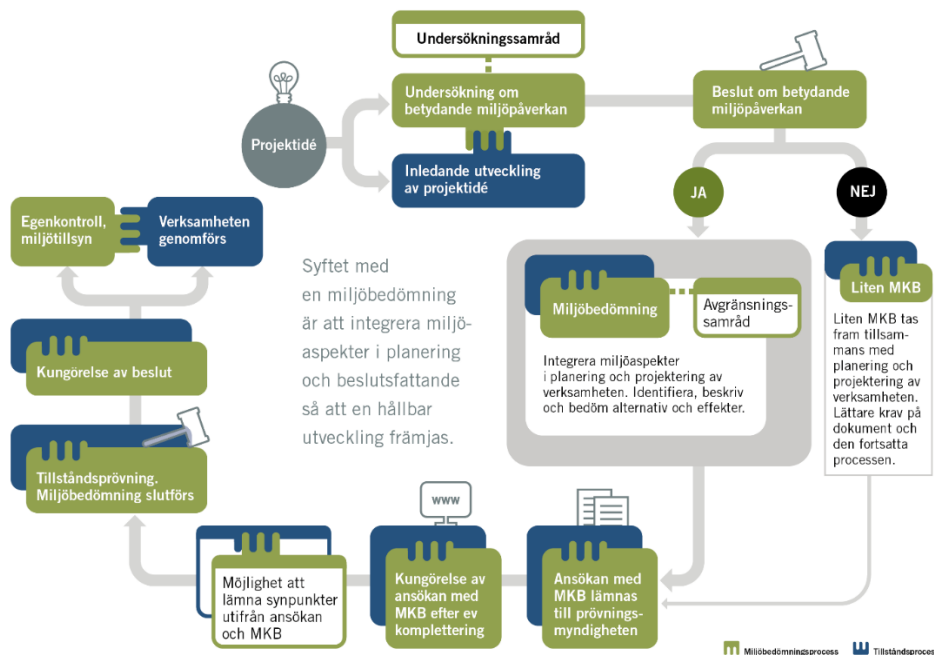
Samråd är viktigt under hela processen. Det innebär att Trafikverket utbyter information och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, kommuner, samebyar, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en *samrådsredogörelse*.

### 2.4.2. Beslut om betydande miljöpåverkan

I miljöbedömningsförordningen (SFS 2017:966) finns verksamheter uppräknade som alltid antas medföra betydande miljöpåverkan. För dessa verksamheter inleds processen med ett avgränsningssamråd som leder till att det görs en specifik miljöbedömning som resulterar i att en miljökonsekvensbeskrivning upprättas. I övriga fall inleds processen med ett undersökningssamråd där det undersöks om den planerade verksamheten utgör en betydande miljöpåverkan eller ej betydande miljöpåverkan. Om Länsstyrelsen beslutar att verksamheten inte utgör betydande miljöpåverkan ska ett förenklat underlag upprättas.

Se figur 1 för de olika stegen i tillståndsprocessen. Enligt 6 kap 24 § miljöbalken får undersökningssamrådet genomföras så att det också uppfyller kraven på det avgränsningssamråd som ska göras inom ramen för en specifik miljöbedömning. I föreliggande fall är undersökningssamrådet utformat i en gemensam handling.

## MILJÖBEDÖMNING FÖR VERKSAMHETER OCH ÅTGÄRDER



Figur 1. Figur från Naturvårdsverkets webbplats. Tillstånds- och miljöbedömningsprocessen enligt miljöbalken 6:e och 9:e kap. Begreppet Liten MKB i figuren ovan motsvarar numera begreppet förenklat underlag.

### 2.5. Lagstiftning och bestämmelser för deponering av avfall

Deponering av icke-farligt avfall är en tillståndspliktig verksamhet enligt 29 kap 22 § miljöprövningsförordningen. I föreliggande fall avses schaktmassor deponeras som klassas som inert avfall vilket definieras enligt nedan.

I 3 a § förordningen (2001:512) om deponering av avfall definieras inert avfall som ett avfall som;

1. inte genomgår några väsentliga fysikaliska, kemiska eller biologiska förändringar, löses upp, brinner eller reagerar fysikaliskt eller kemiskt på något annat sätt,
2. inte bryts ned biologiskt eller inverkar på andra material som det kommer i kontakt med på ett sätt som kan orsaka skador på miljön eller människors hälsa, och
3. har en total lakbarhet, ett totalt föroreningsinnehåll och en ekotoxicitet hos lakvattnet som är obetydlig och inte äventyrar kvaliteten på yt- eller grundvatten.

Enligt samma förordning får endast avfall som har behandlats deponeras, men kravet på behandling gäller inte inert avfall där behandling inte är tekniskt genomförbar eller annat avfall där behandling inte medför minskade negativa effekter på människors hälsa eller miljön.

Vidare skall en deponi vara lokaliserad så att den inte utgör någon allvarlig risk för miljön med beaktande av;

1. avståndet från deponin till tätbebyggelse, bostadsområden, rekreationsområden, jordbruksområden, vattenområden och vattenleder,
2. förekomst av ytvatten, grundvatten, kustvatten och skyddade naturområden,
3. de geologiska och hydrogeologiska förhållandena på och omkring platsen,
4. risken för översvämningar, sättningar, jordskred eller snöskred på platsen, samt
5. skyddet av natur- och kulturvärden på och omkring platsen.

Deponin skall vara lokaliserad så att allt lakvatten efter driftfasen och ej uppsamlat lakvatten under driftfasen passerar genom en geologisk barriär som uppfyller kravet att transporttiden för lakvatten genom barriären inte får vara kortare än 1 år för deponier för inert avfall.

## 2.6. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

I projektet tillämpas miljöbalken och därtill hörande eller samverkande lagstiftning. Miljöbalken ska tillämpas så att:

- människors hälsa och miljön skyddas mot skador och olägenheter
- värdefulla natur- och kulturmiljöer skyddas och vårdas
- den biologiska mångfalden bevaras
- en långsiktig god hushållning med mark, vatten och fysisk miljö i övrigt tryggas
- återanvändning och återvinning samt hushållning främjas så att kretslopp uppnås

Hänsynsreglerna beaktas även genom att Trafikverkets planeringsprocess följs samt att krav på kvalitetssäkring och miljöhänsyn under byggtiden kommer att ställas.

## 3. Avgränsningar

### 3.1. Utrednings- och influensområde

Deponi M4 och M6 är lokaliserade i nära anslutning till E 10, se figur 2.

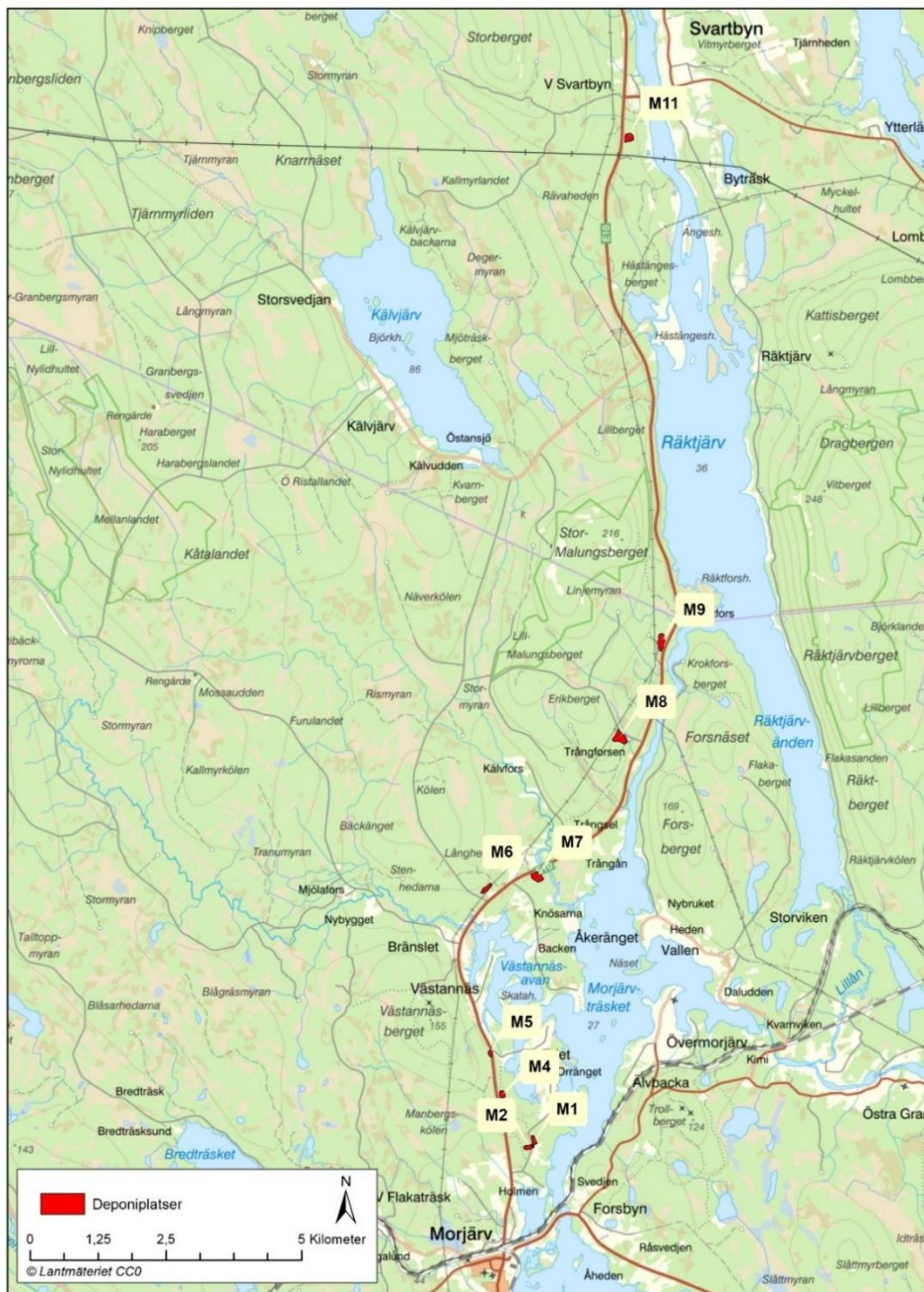
Deponierna är belägna inom Kalix kommun under högsta kustlinjen i ett landskap där terrängen varierar från att bitvis vara väldigt kuperad till att vara lätt kuperad. Vidare karaktäriseras landskapet av närheten till Kalix älv. Vegetationen består främst av torr-frisk barrskog med inslag av lavrystyp, det senare främst i de nordliga områdena.

Riksintresse för friluftsliv, naturvård, kommunikationer, kulturmiljövård, rennäring och Natura 2000 område förekommer inom eller utanför de ytor där deponi M4 och M6 avses lokaliseras.

Aktuella utredningsområden för de ytor där deponi M4 och M6 planeras ligger inom Kalix kommun, se detaljerade beskrivningar under avsnitt 5.1. Influensområdet är ett område som är större än det enskilda utredningsområdet för respektive deponi och omfattar ett område där planerad verksamhet kan ge viss påverkan på omgivande miljö. Influensområdets utbredning varierar beroende på om det exempelvis rör sig om ett vattendrag eller om det avser tillfälliga störningar under byggtiden.

### 3.2. Tid

Den första etappen av vägprojektet planeras att påbörjas under år 2026. Normalarbetstider för anläggande och drift av deponierna är mellan klockan 06:00-20:00. Efterbehandling och avslut av de olika deponiplatserna kommer att ske i direkt anslutning till att hela vägprojektet avslutas.



Figur 2. Översiktskartan visar var på vägsträckan Morjärv-Västra Svartbyn deponi M4 och M6 är lokaliserade.

## 4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

### 4.1. Skyddade områden

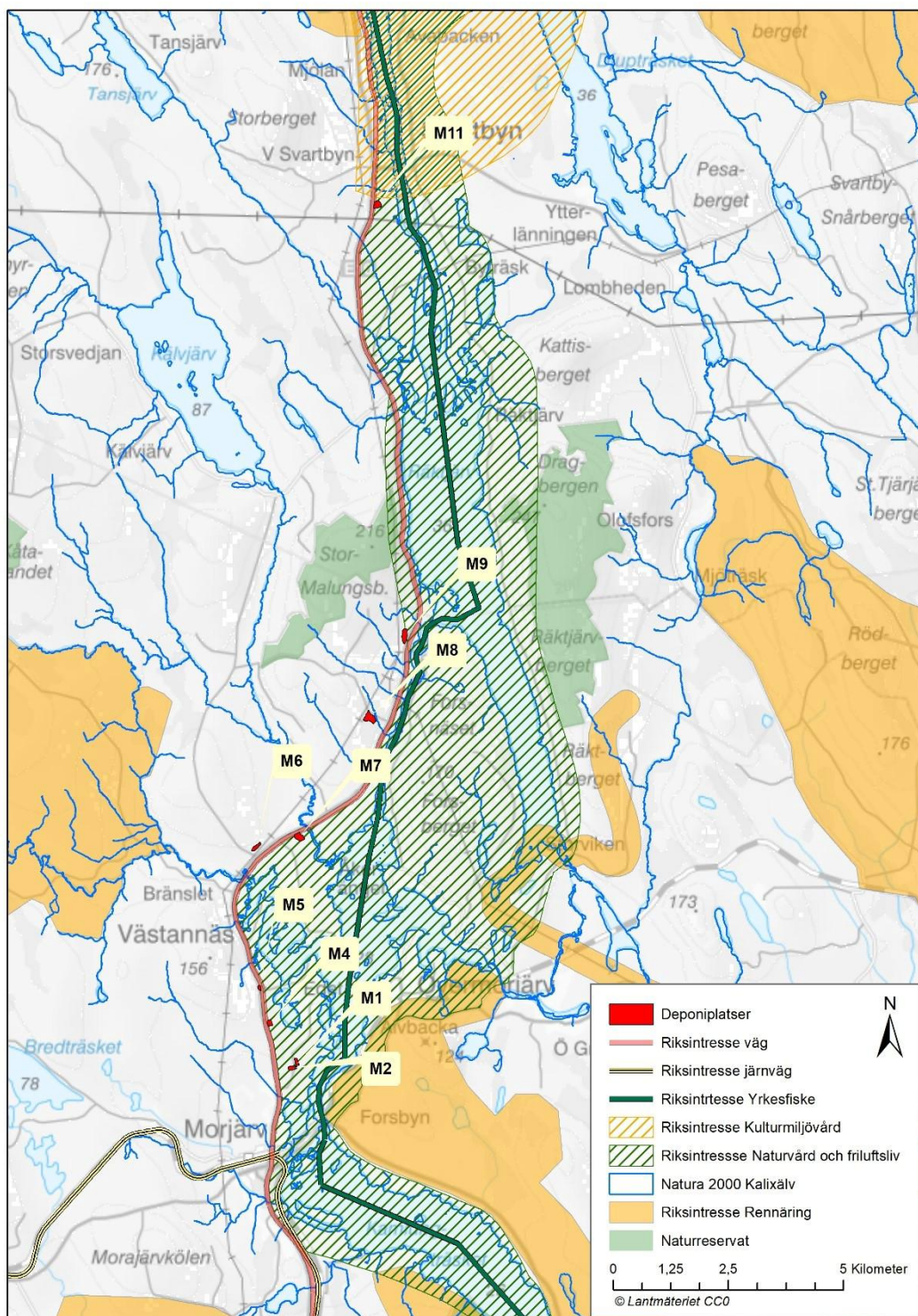
Inom eller i anslutning till deponi M4 och M6 finns nedanstående områdesskydd.

Kalixälven ingår i Natura 2000-nätverket och är tillika riksintresse enligt 4 kap 1 och 8 §§ miljöbalken. Kalixälven utgör även riksintresse för naturvård och friluftsliv enligt 3 kap 6 § miljöbalken.

Överkalix äldvalsbygd är utpekad som riksintresse för kulturmiljövård enligt 3 kap 6 § miljöbalken. E10 är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken.

Den yttre gränsen för ett område som är utpekad som riksintresse för rennäring enligt 3 kap 5 § miljöbalken finns på ca 1,5-2,5 km avstånd från de planerade platserna för deponi M4 och

M6. I figur 3 framgår lokaliseringen av deponi M4 och M6 i förhållande till de områden som är föremål för någon form av områdesskydd.



Figur 3. Skyddade områden längs aktuell vägsträcka och i anslutning till planerade deponiplatser.

#### 4.2. Naturmiljö

En naturvärdesinventering har utförts längs utmed E10 mellan Morjärv och Västra Svartbyn. De naturvärdesobjekt som identifierades vid inventeringen berörs inte av de planerade lokaliseringarna av deponi M4 och M6.

#### 4.3. Yt- och grundvattenförekomster

De föreslagna lokaliseringarna av deponi M4 och M6 bedöms inte medföra någon negativ påverkan på antagna miljökvalitetsnormer för vattenförekomster med hänsyn till det avstånd som föreligger mellan deponierna och vattenförekomsterna.

De åtgärder som planeras bedöms inte heller medföra någon påverkan på grundvattenförekomster eller vattenskyddsområden.

#### 4.4. Strandskydd

Vid sjöar och vattendrag råder generellt strandskydd. Det generella strandskyddet omfattar land- och vattenområde inom 100 meter från strandlinjen både på land och i vattenområdet och inkluderar även undervattensmiljön. Deponi M4 och M6 är belägna utanför de områden som omfattas av de generella strandskyddsbestämmelserna.

#### 4.5. Geologi-grundvatten

Deponi M4 och M6 lokaliseras till mark där den dominerande jordarten enligt SGU:s jordartskarta är moränjord. I områden med moränjord flukturerar grundvattenytan normalt mellan 1-2 meter under markytan beroende på årstid.

#### 4.6. Kommunala planer

Projektet bedöms inte orsaka någon intressekonflikt med gällande kommunala översiktsplaner eller avfallsplaner.

#### 4.7. Hälsa och boende

I de planerade deponiernas närområde finns enstaka bosättningar. Människors hälsa och boende bedöms inte påverkas. Tillfälliga störningar kan uppstå under byggtid och driftfas.

#### 4.8. Enskilda brunnar

Inga enskilda vattenbrunnar finns noterade i närheten av de planerade deponierna i SGU:s brunnsarkiv. Trafikverkets har i egna inventeringar konstaterat att en enskild vattenbrunn finns vid en fastighet som är belägen i närområdet till deponi M6, ytterligare information avseende brunnar finns under beskrivningen för respektive deponi.

#### 4.9. Rennäring

De planerade deponierna är belägna inom Kalix samebys marker. Kalix sameby är en koncessionssameby. Områden av riksintresse för rennäring finns på ca 1,5 - 2,5 kilometers avstånd från de planerade platserna för deponierna. Enligt tidigare uppgifter från Kalix sameby finns det flyttleder på sträckan mellan Morjärv-Västra Svartbyn och flytt av renar sker strax norr om Kälván och strax söder om Västra Svartbyn. Friströvande renar förekommer också i hela området.

Sametinget har tidigare lämnat generella synpunkter och informerat om funktionella samband för renskötseln som exempelvis samernas rättsliga skydd, renskötselrätten, riksintressen, samråd och miljökvalitetsmål. De anser vidare att det är viktigt att beskriva och bedöma den kumulativa påverkan för berörda samebyar i miljökonsekvensbeskrivningar.

#### 4.10. Rekreation och friluftsliv

Kalixälven och dess närmaste omgivning är utpekad som riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Älvens lättillgänglighet gör den attraktiv för turism och det rörliga friluftslivet. Området i stort nyttjas för rekreation, bärplockning samt jakt och fiske. Skotertrafik

förekommer också inom området.

Den planerade verksamheten bedöms inte påverka rekreation eller friluftsliv i ett längre tidsperspektiv däremot kan marginella störningar inträffa under byggtid och driftsfas.

#### 4.11. Kulturmiljö

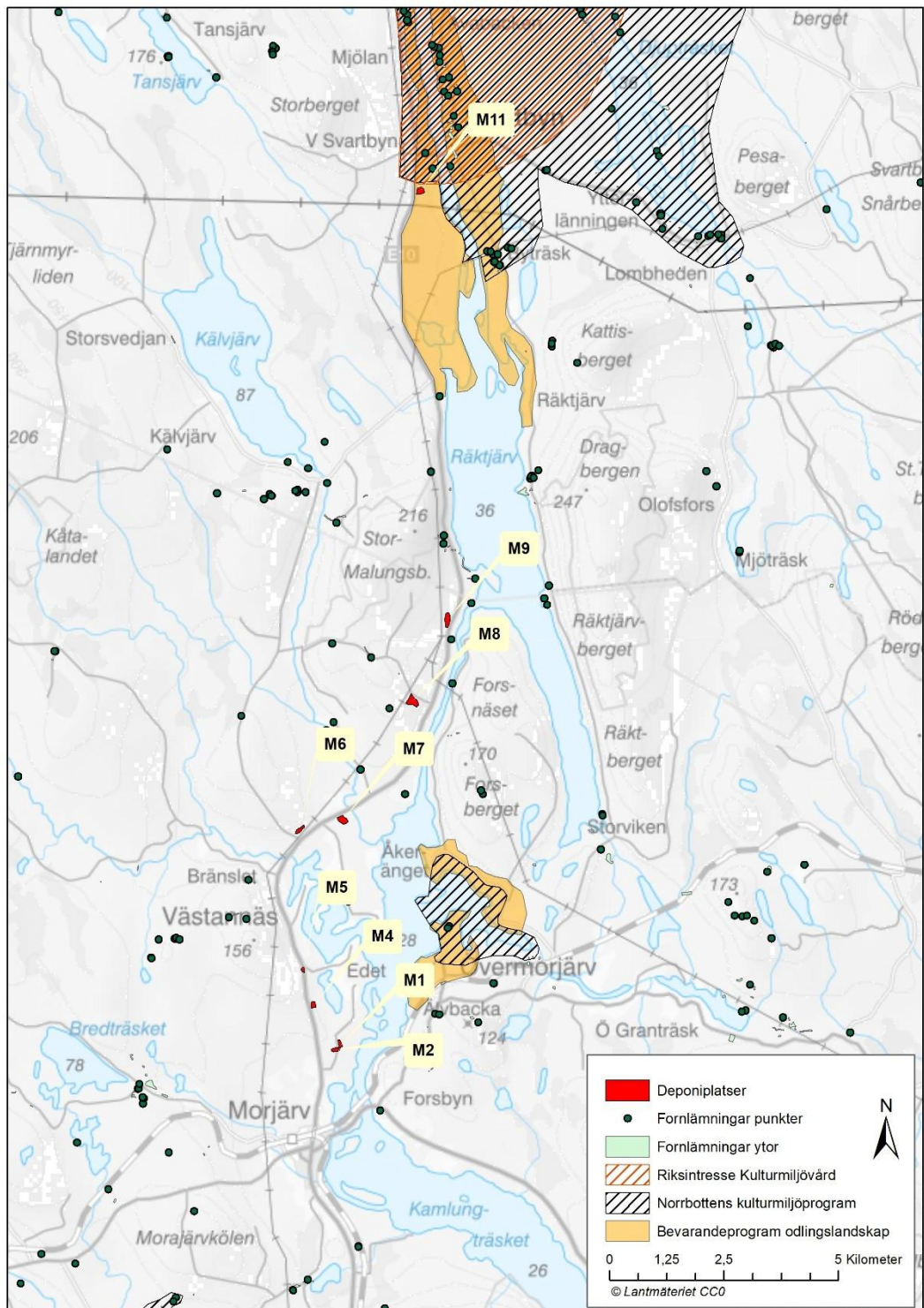
Överkalix älvdalsbygd utgör ett riksintresse för kulturmiljövård enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. I området finns ett flertal fornlämningar i form av boplatsgropar, bebyggelse, vallar och gravar. Odlingslandskap som hävdas och har äldre drag kvar såsom diken, åkerholmar och lador finns längs älven. Deponi M4 och M6 är lokaliserade till platser som inte bedöms beröra särskilt utpekade värdekärnor.

Överkalix älvdalsbygd ingår även i Länsstyrelsens kulturmiljöprogram, Överkalixbygden och i Länsstyrelsens program för bevarande av odlingslandskapets natur- och kulturmiljövärden i Norrbottens län. Sammanfattningsvis bedöms deponi M4 och M6 inte beröra särskilt utpekade odlingsmarker eller kulturmiljöområden som är utpekade i kulturmiljöprogrammet, se figur 5.

Det finns ett flertal kulturmiljö- och fornlämningar i nära anslutning till väg E 10. Under 2015 har en arkeologisk förundersökning och en arkeologisk utredning utförts på sträckan mellan Morjärv och Svartbyn. Inga kända fornlämningar berörs av de planerade lokaliseringarna för deponi M4 och M6, se detaljerade beskrivningar för respektive deponi under avsnitt 5.1.

#### 4.12. Transporter och buller

Vid anläggandet av deponierna kan ljudnivåer öka från nuvarande nivå i anslutning till deponi M4 och M6 men i ett längre perspektiv är de av övergående karaktär. Ökade ljudnivåer från maskiner och transporter innefattas och sammanfaller med övriga arbeten och transporter som ombyggnationen av väg E10 innebär. En bullerutredning är genomförd för hela vägprojektet och resultatet från den är redovisad i miljökonsekvensbeskrivningen för vägplanen (Trafikverket 2017, MKB).



Figur 5. Kulturmiljöintressen längs aktuell vägsträcka och planerade deponiplatser

## 5. Projektets lokalisering, utformning och utmärkande egenskaper

Vid lokaliseringen av deponierna har tidigare erfarenheter avseende hantering av överskottsmassor beaktats, framför allt kopplat till skredrisk, utlakning till grundvatten och risk för grumling av vattendrag. Identifiering och avgränsning av valda lokaliseringar har utförts enligt följande kriterier; närhet till var överskottsmassor uppstår, tidigare kända och inventerade naturvärden, tidigare kända kulturvärden, bedömd påverkan av landskapsbild, naturliga terrängformationer, avstånd till vattendrag och våtmarker, grundvattenförekomst, behov av diken, lämpliga tillfartsvägar och avstånd till bebyggelse.

Kunskapsunderlaget som legat till grund för lokalisering av lämpliga platser för deponier har varit tidigare utförda inventeringar av naturvärden och fornlämningar kopplade till den aktuella vägplanen. Utsök för skyddad natur har också genomförts omfattande biotopskyddsområden, naturvårdsavtal, nyckelbiotoper, naturvärden, Natura 2000-områden, riksintressen för naturvård, friluftsliv och rennärning, vattenskyddsområden, kultur- och fornlämningar samt SGU:s jordartskartor och brunnsinventeringar. Även översiktsplanen för Kalix kommun har granskats för att minska risken för markanvändningskonflikt. Kommunal avfallsplan har också ingått i kunskapsunderlaget.

Lokalisering av lämpliga platser för deponier har haft ovan uppräknade kriterier som utgångspunkt. Platser har valts där påverkan på omgivande miljö minimeras och naturvärdena är låga. Närhet till vattendrag har undvikits i mesta möjliga mån för att transporttiden för lakvatten från deponin till närmast skyddsvärda recipient ska uppfyllas med god marginal enligt gällande regelverk. Teoretisk beräkning av transporttider har gjorts med utgångspunkt från SGU:s jordartskarta, markens lutning och avstånd till närmast skyddsvärda recipient. De utvalda platserna har bedömts vara tåliga och robusta för den planerade verksamheten. Schaktmassorna som ska deponeras är rena (inerta) massor vilket innebär att inga förorenade massor kommer att deponeras. Dominerande jordlager vid respektive deponi består till övervägande del av morän. Nuvarande markanvändning utgörs framförallt av skogsbruk. Efter avslutad verksamhet kommer de markytor som används för deponering av inert avfall att åter kunna användas för skogsbruk.

## 5.1. Beskrivning av deponiplatser och påverkan inom utrednings- och influensområdet

### M4. Förlängning av moränåsen mot hygge

**Storlek yta:** 12 075 m<sup>2</sup>.

**Uppskattad max deponimängd:** 24 150 m<sup>3</sup>.

**Natur-och kulturvärden:** Ligger inom utpekad riksintresse för naturvård och friluftsliv.

#### **Beskrivning och bedömning:**

Objektet ligger i direkt anslutning, på östra sidan av E 10:an och utgörs av en större terrängsvacka med en tallbevuxen ås mot norr. Deponin skulle utgöra en förlängning av moränåsen i sydlig riktning och ansluter naturligt till ett hygge/tallplantering på östra sidan. Objektet angränsar även mot en liten isolerad våtmark mot sydost. Eftersom deponiytan ligger i en svacka är fältskiktet delvis av fuktig ristyp med övergångar till lågörttyp med odon, ekbräken och skvattram i en blockrik, stenig terräng. Nästan hela objektet är tätt bevuxen med ett uppslag av björksly. Naturvärdena är låga.

#### **Påverkan inom utrednings- och influensområdet:**

Lokaliseringen av platsen är på ett hygge och bedömningen är att det inte påverkar riksintressen för naturvård och friluftsliv negativt i ett längre tidsperspektiv. Utsläpp till luft kommer att ske på grund av arbetsmaskiner och transporter. Risk för damning finns också i samband med transporter och hantering av massor.

Bedömd strömningsriktning för grundvatten är mot sydost eller öster. I denna riktning ligger Morjärvträsket som ingår i Natura 2000-nätverket och är närmast skyddsvärda recipient. Avståndet är cirka 260 meter. Grundlagret utgörs av morän. En teoretisk beräknad transporttid från deponiplatsen och till recipienten är beräknad där markens lutning är uppskattad till 11 % och beräknad transporttid är ca 5 år. Då kravet på 1 års transporttid bedöms vara uppfyllt med marginal bedömer Trafikverket att ytterligare undersökningar inte är nödvändiga.

Avstånd till närmaste bostadsbebyggelse är cirka 600 meter i nordlig riktning. Inga uppgifter om enskilda brunnar finns registrerade i bedömd strömningsriktning och inga uppgifter har framkommit vid utförd inventering av enskilda brunnar.

Inga kända fornlämningar finns noterade inom 200 meters avstånd från den tilltänkta platsen för deponin.

Inga kumulativa miljöeffekter förväntas uppstå inom influensområdet. Tillfälliga störningar kan uppstå under byggtiden med exempelvis ökade ljudnivåer och damning från anläggandet och tillhörande transporter.



Fotografi deponiyta M4, vy mot öster.





Deponiyta M4, fastigheter Övermorjärv 2:10 och 4:29

## M6. Kalhygge med fallhöjd mot sydost

**Storlek yta:** 14 983 m<sup>2</sup>.

**Uppskattad max deponimängd:** 29 966 m<sup>3</sup>.

**Natur-och kulturvärden:** -

**Beskrivning och bedömning:**

Objektet ligger ca 200 meter väster om E 10 strax norr om Grundträskån och består av ett hygge i en brant sydosluttning. Sluttningen är blockrik och är ca 250 meter lång. Överskottsmassorna avses förläggas längs hela kanten av sluttningen och utgöra en naturlig förlängning av denna. Deponins storlek begränsas av en kraftledning på östra sidan där terrängen blir fuktigare och markens fältskikt består av mjölkört, brunrör, gullris, ekorrbar och skogfräken. Längre upp i sluttningen är marken torrare och fältskiktet består av blåbärs-, lingon-och kråkbärristyp. Hygget är markberett och återplanterat. Naturvärdena är låga.

**Påverkan inom utrednings- och influensområdet:**

Lokaliseringen av platsen är på ett hygge med relativt stor fallhöjd. Utsläpp till luft kommer att ske på grund av arbetsmaskiner och transporter. Risk för damning finns också i samband med transport och hantering av massor.

Bedömd strömningsriktning för grundvatten är mot sydost eller öster. I denna riktning ligger Morjärvträsket som ingår i Natura 2000-nätverket och är närmast skyddsvärda recipient. Avståndet är cirka 550 meter. Grundlagret utgörs av morän. En teoretisk beräknad transporttid från platsen för deponin till recipienten är beräknad där markens lutning är uppskattad till 3 % och beräknad transporttid är ca 37 år. Kravet på 1 års transporttid bedöms vara uppfyllt med god marginal. Trafikverket bedömer att ytterligare undersökningar inte är nödvändiga.

Avstånd till närmaste bostadsbebyggelse är cirka 150 meter i östlig riktning från den planerade platsen för deponin. På fastigheten där bostadsbebyggelse är belägen finns en grävd vattenbrunn. Brunnen har bedömts ligga inom influensområdet för E10 och den kommer att provtas i samband med ombyggnationen av E10. Grundvattenytan i brunnen låg cirka 4 meter under markytan vid inmätningstillfället. Beräknad transporttid till grävd brunn är i storleksordningen 15-30 år.

Inga kända fornlämningar finns noterade inom 200 meters avstånd från den tilltänkta platsen för deponin.

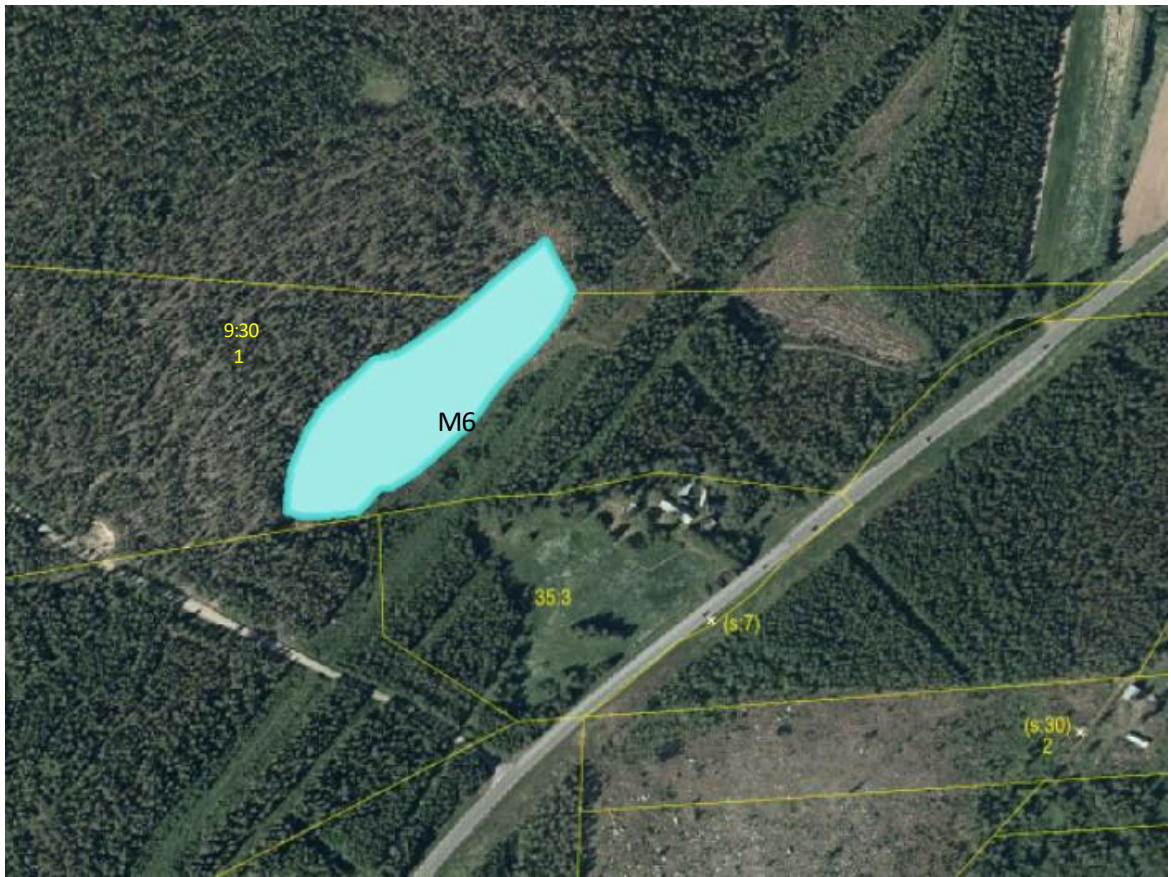
En tänkbar kumulativ miljöeffekt som eventuellt kan uppstå på grund av att brunnen ligger inom influensområdet för ombyggnationen av E 10 och den planerade deponin. Inga övriga kumulativa effekter förväntas uppstå. Tillfälliga störningar kan uppstå under byggtiden med exempelvis ökande bullernivåer och damning från anläggandet och tillhörande transporter.



Fotografi deponiyta M6, vy mot nordost



Översiktskarta deponiyta M6



*Deponiyta M6, fastighet Övermorjärv 9:30*

## 6. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

Miljöeffekterna bedöms sammantaget vara ringa. Det är framförallt i byggskedet och under driftsfasen som tillfälliga miljöeffekter kan uppstå men dessa bedöms vara av övergående karaktär. Störningar som bedöms uppkomma under byggtiden omfattar bullrande verksamheter, minskad framkomlighet, damning och avgasutsläpp från maskiner och fordon. Lakvatten uppkommer också från verksamheten och en viss risk för skred kan förekomma vid anläggandet av deponierna. Landskapsbilden kommer också att påverkas i viss mån när projektet är genomfört och avslutat.

### 6.1. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormerna anger högsta nivåer på förorening och störning som människor, miljö och natur kan utsättas för utan att det ska innebära fara för hälsan eller andra olägenheter av betydelse. Normerna regleras i 5 kap. miljöbalken. Idag finns fyra förordningar om miljökvalitetsnormer.

- Föroreningar i utomhusluft. Till skydd för människors hälsa vill man med miljökvalitetsnormen för utomhusluft begränsa utsläppen av kvävedioxid, kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid, bly, bensen, partiklar och ozon o utomhusluft. Miljökvalitetsnormerna gäller i hela landet.
- Omgivningsbuller. Normen avser buller från vägar, järnvägar, flygplatser och industriell verksamhet. Normen avser alla vägar i landet med trafikmängd större än 3 miljoner fordon per år.
- Fisk och musselvatten. Normerna för fisk- och musselvatten avser endast vissa i författning utpekade vatten. Kalixälven är ett utpekat laxfiskevatten.
- Vattenförekomster. Bestämmelserna i förordningen gäller förvaltningen av kvaliteten på vattenmiljön enligt 5 kap miljöbalken. Respektive vattendistrikt tar fram kvalitetskrav för yt- och grundvattenförekomster inom distriktet och listar dem i en särskild databas.

Nedan beskrivs projektets påverkan på utfärdade förordningar med miljökvalitetsnormer.

#### *Utomhusluft*

Längs aktuell sträcka av E 10 finns inga områden där luftkvalitetsnormer överskrids. Bedömningen är att inga miljökvalitetsnormer för utomhusluft kommer att överskridas till följd av den planerade deponiverksamheten.

#### *Omgivningsbuller*

Aktuellt projekt omfattas inte av normen för omgivningsbuller på grund av att trafikmängden understiger gränsen för den trafikmängd som omfattas av normen.

#### *Fisk- och musselvatten*

Kalixälven omfattas av miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten men de bedöms inte påverkas negativt av planerade åtgärder.

#### *Vattenförekomster*

Miljökvalitetsnormerna för vattenförekomster bedöms inte påverkas negativt av projektet.

## 6.2. Naturmiljö

### *Natura 2000-område*

Bedömningen är att den planerade deponiverksamheten inte kommer att påverka omkringliggande Natura 2000-områden på ett betydande sätt.

## 6.3. Rennäring

I det korta tidsperspektivet innebär deponiverksamheten att betesareal faller bort eftersom marken tas i anspråk för anläggandet av deponin. I det längre tidsperspektivet kommer marken att återgå till ordinär skogsmark vilket innebär att den totala betesarealen inte minskar.

## 7. Åtgärder

Vid torr väderlek vattenbegjuts tillfartsvägar till deponin och verksamhetsområdet för att undvika damning. Verksamheten bedrivs i normalfallet under dagtid för att undvika störande ljudnivåer under kvälls- och nattetid.

Lakvatten från verksamheten som inte infiltrerar direkt genom deponin uppsamlas i avskärande diken där sådana bedöms behövas utifrån givna terrängförhållanden och markbeskaffenhet.

Kontrollprogram kommer att upprättas. Transporttiden för lakvatten från respektive deponi till närmast liggande recipient bedöms uppfyllas med god marginal enligt gällande regelverk.

Deponiernas kanter och avgränsningar utformas så att lämpliga vinklar ur ett byggnadstekniskt perspektiv uppnås så att uppkomsten av skred minimeras.

Den slutliga utformningen av deponierna anpassas i en efterbehandlingsplan så att den naturligt harmoniserande landskapsbilden eftersträvas med den omgivande terrängen så att respektive deponi inte påverkar landskapsbilden på ett negativt sätt.

## 8. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan eftersom de miljöeffekter som uppkommer vid hantering av rena schaktmassor är av tillfällig och övergående karaktär med ringa effekter på omgivande miljön och människors hälsa och miljö. Efter avslutad verksamhet återställs marken till skogsmark vilket innebär att markanvändningen kan återgå till normalt skogsbruk igen inom en relativt kort tidsperiod.

## 9. Fortsatt arbete

Inkomna synpunkter och yttranden sammanställs i en samrådsredogörelse. Samrådsunderlaget och samrådsredogörelse utgör underlag för Länsstyrelsens beslut om verksamheten kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Om Länsstyrelsen beslutar att verksamheten medför betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram. I annat fall ska ett förenklat underlag tas fram.

## 10. Källor och referenser

- Kalix kommun. 2009. Kommuntäckande översiktsplan för Kalix kommun (ÖP). Beslut 2009-11-17. <https://www.kalix.se/Boende/Kommunens-planarbete/Oversiktsplan/Kommuntackande-oversiktsplan/>
- Kalix kommun. 2021. Avfallsplan <https://www.kalix.se/contentassets/b9e5d524ff1a4a6fad7a8d3fc28a4893/avfallsplan-med-bilagor.pdf>
- Länsstyrelsen i Norrbotten. 2010. Norrbottens kulturmiljöprogram 2010-2020.
- Länsstyrelsen i Norrbottens län. 2007. Bevarandeplan natura 2000, Torne och Kalix älvsystem SE0820430. Fastställd av Länsstyrelsen 2007-12-11.
- Naturvårdsverket. 2019. Skyddad natur. Kartverktyg. <http://skyddadnatur.naturvardsverket.se/> utsökning 2019-10-07.
- Norrbottens museum. 2016. *Arkeologisk utredning vid E 10*. Arkeologisk utredning i området längs väg E10; Kalix, Överkalix, Gällivare och Kiruna kommuner; Töre, Överkalix, Gällivare, Jukkasjärvi socknar; Lappland och Norrbotten. Rapport. Åsa Lindgren, Norrbottens museum.
- Riksantikvarieämbetet. 2019. *Fornsök*. Kartverktyg. <https://app.raa.se/open/fornsok/> utsökning 2019-10-07.
- Sveriges Geologiska Undersökning (SGU). 2019. *Brunnsarkivet*. <https://www.sgu.se/grundvatten/brunnar-och-dricksvatten/brunnsarkivet/>
- Sveriges Geologiska Undersökning (SGU). 2019. *Jordartskartor*. <https://apps.sgu.se/kartvisare/>
- Trafikverket 2017. PM Brunnsinventering Vägplan Granskningshandling, E 10 Morjärv-Västra Svartbyn, Kalix och Överkalix kommuner, Norrbottens län. 2017-10-20. WSP.
- Trafikverket 2019. PM Masshanteringsanalys E 10 Morjärv-Västra Svartbyn, Kalix och Överkalix kommuner, Norrbottens län. Vägplan Granskningshandling, 2019-11-15. Projektnummer 880919
- Trafikverket. 2019. *Deponier E10 Morjärv-V Svartbyn- sammanställning av deponiinventering*. Rapport. Jan-Olof Hökfors, Anders Karlsson, Elin Linnér.
- Trafikverket 2019. Rapport. Deponier E 10 Morjärv- V Svartbyn- sammanställning av förslag till deponiplatser för överskottsmassor. Kalix- och Överkalix kommuner, Norrbottens län. 2019-10-08.
- Trafikverket 2017. Miljökonsekvensbeskrivning för vägplan. E 10 Morjärv-Västra Svartbyn Kalix och Överkalix kommuner, Norrbottens län. Objektnummer 880919. Ärendenummer: TRV 2015/19573. 2017-05-29, rev 2017-09-05.
- Trafikverket. 2015. *Naturvärdesinventering-Väg E10: Morjärv- V Svartbyn*. Inventering och bedömning av naturvärden på sträckan Morjärv V Svartbyn, väg E10. Överkalix kommun, Norrbottens län. 2015-12-16. Rapport. Håkan Tyrén, Licab.
- VISS- Vatteninformationssystem Sverige. <https://viss.lansstyrelsen.se/>
- Överkalix kommun 2018. Avfallsplan. <http://www.overkalix.se/globalassets/press/nyheter/utställning-avfall-o-renhallningsordn-180514/avfallsplan-utställning.pdf/>
- Överkalix kommun. 2008. Översiktsplan Överkalix 2007. Antagen 2008-02-25. <http://www.overkalix.se/kommun/bygga-bo/oversiktsplanering/>





Trafikverket, 972 42 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

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