

SAMRÅDSREDOGÖRELSE för ansökan om tillstånd för deponier i projekt E 10 Morjärv-Västra Svartbyn

Kalix och Övertorneå kommuner, Norrbottens län

2023-11-08

Uppdragsnummer: 880919



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE för ansökan om tillstånd för deponier i projekt E
10 Morjärv-Västra Svartbyn

Författare: Licab AB Jan Apelqvist, Håkan Thyren

Dokumentdatum: 2023-11-08

Ärendenummer: TRV 2023/80017

Uppdragsnummer: 880919

Kontaktperson: Magnus Vennberg Trafikverket

Innehåll

1 Sammanfattning	1
2 Samrådsrets	1
2.1 Tidigare samråd	1
3 Samråd.....	1
3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande	1
miljöpåverkan.....	1
3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse.....	2
3.1.2. Samråd med berörda kommuner.....	6
3.1.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	6
3.1.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	6
4 Källor:.....	9

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

1 Sammanfattning

Under hösten 2023 färdigställdes ett samrådsunderlag inför tillståndsansökan för anläggandet av deponier för inert avfall, projektet E10 Morjärv-Västra Svartbyn. Samrådsunderlaget har skickats ut till enskilda som kan komma att beröras av projektet, Kalix och Överkalix kommuner och ett flertal myndigheter och intresseorganisationer. Samrådsunderlaget har även funnits tillgängligt hos Trafikverkets kontor i Luleå och på Trafikverkets hemsida under perioden 2023-09-05–2023-10-03.

Information om var handlingarna har funnits tillgängliga har också skett genom annons i Norrbottens Kuriren och Norrländska Socialdemokraten (NSD).

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden från genomförda samråd finns diarieförda hos Trafikverket under ärendenummer TRV 2023/80017.

2 Samrådsrets

Samrådsretsen är de som informeras om att ett samråd ska äga rum. Omfattningen av samrådsretsen varierar mellan olika projekt samt samrådets syfte, karaktär och innehåll. I detta projekt har samrådsretsen identifierats utifrån de sakägare och allmänhet som indirekt eller direkt berörs av projektet.

I det inledande samrådet inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan har samrådsunderlaget skickats till Kalix och Överkalix kommuner, myndigheter och organisationer som kan antas bli berörda samt till enskilda som kan antas bli särskilt berörda.

Samrådshandlingen har funnits tillgängligt på Trafikverkets webbplats samt Trafikverkets kontor i Luleå under samrådstiden.

2.1 Tidigare samråd

Samråd för deponier E10 Morjärv-Svartbyn har genomförts i projektet i ett tidigare skede (samrådsunderlag daterat 2019-11-22). Samrådssynpunkter från detta tidigare samråd är omhändertagna och behandlade i projektet. Den tidigare samrådsredogörelsen, daterad 2020-03-09 bifogas för kännedom.

3 Samråd

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Trafikverket Region Nord har inlett ett undersökningssamråd enligt 6 kap. miljöbalken inför ansökan om tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken för att deponera icke-farligt inert avfall i samband med planerad ombyggnation av väg

E 10, delsträckan Morjärv-Västra Svartbyn.

Länsstyrelsen har tagit del av samrådsunderlag daterat 2023-08-18.

När det nu aktuella undersökningssamrådet är avslutat ska Trafikverket lämna in en samrådsredogörelse till länsstyrelsen. Länsstyrelsen kommer därefter att besluta om verksamheten kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte.

3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Med anledning av samrådsunderlaget har länsstyrelsen lämnat nedanstående synpunkter som behöver beaktas i det fortsatta arbetet med att upprätta en MKB enligt bestämmelserna i 6 kap. miljöbalken och miljöbedömningsförordningen.

Lokalisering och utformning av deponiplatser

För att de tänkta anläggningarnas placering och utbredning i terrängen korrekt ska kunna avgöras bör ytterkanterna markeras med koordinater enligt ett vedertaget system (SWEREF 99). Antalet koordinatpunkter ska anpassas till det aktuella områdets storlek och form. I de fall utbredningen av deponi och verksamhetsområdet skiljer sig åt bör gränserna däremellan tydligt framgå.

För samtliga deponier bör kommande handlingar omfatta uppgifter om avstånd från deponi till närmaste dike. Trafikverket ska även redogöra för risken för grumling av ytvatten samt ev. åtgärder som avses vidtas för att undvika grumling. I kommande handlingar ska transporttider för lakvatten till recipient framgå det gäller både för grundvatten och ytvatten.

Trafikverket svarar: Koordinater för verksamhetsområdet ytterkanter kommer att redovisas i MKB till ansökan. Utbredning samt utformning av deponin inom verksamhetsområdet kommer redovisas på ritningar som bifogas ansökan.

Avstånd från deponin till närmaste diken samt risker för grumling och grumlingsförebyggande åtgärder kommer att redovisas i MKB:n.

Rennäring

Trafikverket bör beskriva ev. påverkan på rennäringen som kan uppkomma på grund av den planerade verksamheten. De samebyar som bedriver renskötsel i området bör ingå som en part i undersökningssamrådet.

Trafikverket svarar: Samråd har utförts med samebyar verksamma i området under hela planskedet för vägsträckningen. Synpunkter från samebyar har inarbetats i MKB:n för vägplanen. Inga ytterligare yttranden eller synpunkter har inkommit från verksamma samebyar i föreliggande samråd för anläggandet av deponiytorerna i området längs sträckan Morjärv-Västra Svartbyn.

Naturmiljö

Deponiytan M7 beskrivs som ett äldre hygge där det numera växer björkskog. Deponiplats M4 beskrivs som en fuktig svacka i terrängen som delvis är täckt med björkskog med en tallbevuxen ås mot norr. Här är det inte uppenbart att det saknas naturvärden och trafikverket bör därför närmare beskriva områdets naturmiljöer och den planerade verksamhetens påverkan på dessa. I underlaget framgår att det förekommer nationellt fridlysta arter som lummerväxter i

områdena. Det finns även registrerade observationer från 2003 i Artportalen av de nationellt fridlysta orkidéerna skogsnettviol och knärot, varav den senare även är rödlistad som sårbar, vid den norra delen av området M5. Verksamhetens påverkan på skyddade arters bevarandestatus på lokal, regional och nationell nivå ska beskrivas. Detta utgör underlag för att avgöra om det krävs dispens enligt artskyddsförordningen. Planerade skyddsåtgärder för att undvika eller minska påverkan på naturmiljön, inklusive i lag skyddade och övriga skyddsvärda arter, som förekommer i området ska redovisas. Övriga skyddsvärda arter inkluderar exempelvis rödlistade arter som inte är fridlysta.

Det material som ska deponeras får inte innehålla frön eller växtdelar av invasiva främmande växter som kan bidra till att växten sprids från deponeringsplatsen. Då sådana växter kan förekomma längs vägar behöver det framgå vilka försiktighetsåtgärder trafikverket avser vidta för att undvika att detta sker.

Trafikverket svarar: Naturvärdesinventering har genomförts på de planerade deponiytorna av Licab (Håkan Tyren och Jan Apelqvist). Ytorna har valts utifrån läge i terrängen och naturvärden bland annat avsaknad av skyddade arter. Redovisning av naturmiljö sker i MKB:n.

En särskild inventering av invasiva arter har genomförts längs hela vägsträckan. Inga invasiver påträffades inom det befintliga vägområdet. På någon enstaka plats fanns dock lupiner i närliggande trädgårdar. Av erfarenhet så vet Trafikverket att lupiner kan spridas från trädgårdar till de blottlagda ytor som uppstår i samband med ombyggnation av vägar. I projektet kommer därför årlig syn av hela arbetsområdet inklusive deponierna att genomföras. Om spridning av lupiner eller andra invasiver påträffas så kommer åtgärder vidtas omedelbart för att förhindra ytterligare spridning. Detta kravställs och hanteras i projektet som helhet och gäller därmed även deponierna.

Boendemiljö

Trafikverket bör beskriva om och i så fall hur den planerad verksamheten kan påverka boendemiljön för människor i närheten av deponiplatserna. Buller, damning, påverkan på enskilda brunnar och på utsikten från bostadshus med uteplatser är faktorer som särskilt bör beaktas vid denna beskrivning.

Trafikverket svarar: En bullerutredning är utförd i tidigare planeringsskede för hela vägsträckningen med förslag på åtgärder. Deponiverksamheten kommer att bedrivas parallellt med övriga vägbygget och kommer inte att ge upphov till mera bullerstörningar än de redan tidigare identifierade. Damning kan uppstå från verksamheten speciellt vid torrt och blåsig väder vid lastning och lossning av massor och då kommer åtgärder att vidtas för att minska eller helt reducera damningen med exempelvis bevattning av tillfartsvägar och själva deponiytan. En enskild brunn som ligger inom influensområdet dels för själva vägprojektet men också för en planerad deponiverksamhet (M6) kommer att följas upp, provtas och utvärderas under projekttiden vid anläggandet av vägen. Avståndet från deponiytor till närmaste bostadsbebyggelse varierar från 150- 600 meter. Alla deponiytor utom en är lokaliserade på befintliga kalhyggen men som är omgivna av trädridåer eller växande skog vilket innebär att utsikten från de befintliga närmaste bostadshusen inte bedöms påverkas negativt.

Kulturmiljö

Deponiplatsen M11 ligger intill Riksintresse för kulturmiljövård Överkalix (BD 70). Riksintressets motivering lyder: Centralbygd med förhistorisk bruknings- och bosättningskontinuitet kring sammanflödet av Kalixälven och Ängesån samt ett välbevarat odlingslandskap med många bevarade drag. Uttryck för riksintresset är fornlämningar, byar med äldre välbevarad bebyggelse, gamla gårdslägen och bevarade byastrukturer samt odlingslandskap längs älven som hävdas och har äldre drag kvar såsom diken, åkerholmar och lador. Riksintressets uttryck får inte påtagligt skadas. I kommande MKB bör trafikverket beskriva hur riksintresset tillgodoses så att påtaglig skada inte uppkommer. Även åtgärder utanför ett riksintresse kan utgöra påtaglig skada.

Trafikverket svarar: Den del av området för odlingslandskapets natur- och kulturmiljövården som direkt berörs av föreslagen deponiplats innehåller inte någon värdekärna och påverkar inte upplevelsen eller förståelsen av någon sådan eftersom här endast är skogsmark och långt till närmsta öppna odlingsmark. Varken kulturmiljöprogrammets eller riksintressets utpekade värden kommer att påverkas eftersom valt område ligger i skogsmark, på några 100 m avstånd från bebyggelse, öppna odlingsmarker och strand. Den del av riksintresset som ligger närmast M11 innehåller inga värdekärnor utan är mera av ett vardagslandskap. Med anpassningen av deponin till landskapet (blir inte en stor kulle utan följer sluttningen) kommer inte heller utblickar från riksintresset att påverkas negativt. Sambandet mellan odlingsmarker, byastrukturer och älven kommer inte heller att brytas eftersom deponin ligger i anslutning till E 10 och inte mellan gårdar, odlingsmarker och älven.

Platsen ligger inte heller på eller i nära anslutning till några kända forn- och kulturlämningar. Detta sammantaget gör att vi bedömer att vald plats för deponi M11 inte kommer att påverka värdena i de utpekade odlingsmarkerna, byastrukturer eller några kända forn- och kulturlämningsmiljöer.

Riksintressen

Generellt vad gäller riksintressen ska MKBn innehålla en beskrivning av de riksintressen som finns i verksamhetens påverkansområde, samt en bedömning av verksamhetens påverkan på riksintressena.

Trafikverket svarar: Deponiplatserna M1, M2, M4, M7 och M11 ligger samtliga inom riksintresseområde för naturvård och friluftsliv. Enligt beskrivningen (http://ext-dokument.lansstyrelsen.se/Norrbottn/RI_Naturvard/riks_natur_beskr880114_omr1-12.pdf) för utpekandet av riksintresse Kalix älv utgör älv dalen ett av de vackraste och välutbildade älvlandskapen i sitt slag i landet. På den aktuella sträckan är det delat i Råktjärv som pekas ut som både distinkt och välutvecklat. Trafikverket bedömer att deponiyornas placering och utformning som har anpassats för att smälta in i terrängen och att de ligger på sådant avstånd till Kalixälven att landskapets morfologi som skapats av fluviala processer inte påverkas och därför bör anses vara förenligt med riksintresset. Deponiområdena kommer att återplanteras efter avslutad verksamhet vilket innebär att marken kommer att återgå till skogsmark på längre sikt.

Även den aktuella vägen, E10 utgör riksintresse och ingår i det av EU utpekade Trans- European Transport Network, TEN-T. Vägar som ingår i TEN-T är av särskild internationell betydelse. E10 sträcker sig mellan Töre vid

Norrlandskusten och Riksgränsen mot Norge. Vägen utgör ett viktigt stråk för godstransporter mellan kust och inland och är en viktig länk mot Norge och hamnen i Narvik. Den är vidare ett viktigt stråk för arbetspendling mellan Kiruna och Gällivare och ett viktigt stråk för turismen. Vägen är också rekommenderad för transporter med farligt gods. Deponiytorna är värdefulla för att förbättra vägsäkerheten på E 10 och Trafikverket bedömer därför att det är av värde för riksintresset för vägen.

Övrig information om ansökans innehåll

I Förordning (2001:512) om deponering av avfall § 36 framkommer att: En ansökan om tillstånd till deponeringsverksamhet skall, utöver vad som anges i 22 kap. 1 § miljöbalken, alltid innehålla: 1. uppgift om verksamhetsutövarens identitet, 2. en beskrivning av vilka avfallsslag och de totala mängder avfall som skall deponeras, 3. en beskrivning av platsen, inklusive dess geologiska och hydrogeologiska egenskaper, 4. en plan för avslutning och efterbehandling, och 5. en redovisning av hur verksamhetsutövaren avser att säkerställa att de skyldigheter som följer av denna förordning eller de föreskrifter som meddelats med stöd av förordningen kommer att uppfyllas.

Trafikverket svarar:

Uppgifter i enlighet med Förordning (2001:512) om deponering av avfall kommer att redovisas i ansökan.

Ekonomisk säkerhet

Ansökan bör omfatta ett förslag på ekonomisk säkerhet för anläggningarna. Förslaget bör redogöra för beräknade kostnader för avslut och efterkontroll för samtliga planerade deponiplatser. Enligt 15 kap. 35 § miljöbalken (MB) får tillstånd till verksamhet som omfattar deponering av avfall ges endast om verksamhetsutövare ställer säkerhet enligt 16 kap 3 § MB eller vidtar någon annan lämplig åtgärd för sådant säkerställande.

Trafikverket svarar:

Ansökan kommer att omfatta ett förslag på ekonomisk säkerhet.

3.1.2. Samråd med berörda kommuner

Berörda kommuner har beretts tillfälle att yttra sig och inkomma med synpunkter. Inga yttranden eller synpunkter har inkommit från Kalix eller Överkalix kommuner under samrådstiden.

3.1.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Annonsering har skett i länsstidningarna Norrländska Socialdemokraten och Norrbottens Kuriren med information om projektet och var handlingar i ärendet kan erhållas.

En synpunkt har inkommit: I yttrandet framförs kontakt avseende markavtalet önskas samt att behov av fyllnadsmassor finns.

Trafikverket svarar: Kontakt kommer att förmedlas. Trafikverket anser att lämplig återanvändning av massorna före deponering är att föredra. Under entreprenadens genomförande har entreprenören möjlighet att tillhandahålla jordmassor för användning som följer gällande krav.

3.1.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

SGI, Statens geologiska institut

SGI hänvisar till sitt tidigare yttrande (se samrådsredogörelse daterad 2020-03-09) och framför att när det gäller deponier för inert avfall vill SGI speciellt betona vikten av en ändamålsenlig mottagningskontroll och konstruktionens stabilitet och risk för sättningar. SGI noterar även att markmiljöprovtagning i diken längs med sträckan har genomförts och att ytterligare avgränsande provtagningar ska ske.

SGI anger även att det är viktigt att mottagningskontrollen beaktar risken för PFAS i miljön bland annat från avfallshantering och deponier.

Trafikverket svarar: SGI:s tidigare yttrande kommer att beaktas i det fortsatta arbetet. Efter kompletterande provtagningar av vägdikesmassor kommer avgränsning av vägdikesmassor att ske. Jordmassor med förhöjda halter kommer hanteras särskilt. Verksamheter som har hanterat PFAS finns inte identifierade i området där jordmassor hanteras i projektet. Inga ytterligare kontroller avseende förekomst av PFAS kommer att ske inom projektets ramar.

Skogsstyrelsen

När det gäller föreslagen deponiplats M8 så noterar Skogsstyrelsen att det enligt vårt kartsystem rinner ett Natura2000-klassat vattendrag alldeles intill den föreslagna deponin, vattendraget rinner sedan ut i Kalix älv. I övrigt har inte Skogsstyrelsen kännedom om natur- eller kulturvärden som kan komma att beröras av de föreslagna åtgärderna.

Skogsstyrelsen vill påtala vikten av att deponierna återgår till skogsmark snabbt, för att detta ska åstadkommas behövs normalt markberedning och plantering utföras. Vi kan inte bedöma huruvida deponierna i sig fungerar att återbeskoga som de är, eller om åtgärder behöver vidtas för att deponierna ska kunna återkoloniserats av skog. Underlagen pekar på att en kommande MKB behöver svara på hur marken säkerställs och utformas så att skogsetablering kan ske. Vi vill särskilt påtala att aktiva återbeskogningsåtgärder (såsom ex. markberedning och plantering) sannolikt behövs och att ansvaret för de åtgärderna bör tydliggöras.

Trafikverket svarar: Deponiplats M8 har tillräckligt skyddsavstånd utifrån de ingående parametrar som utgjort underlag för beräkningar. Se tidigare samrådsredogörelse 2020-03-09.

Återetablering av skog kommer att utföras av markägaren i enlighet med avtal med Trafikverket.

Vattenfall

Vattenfall redovisar i sitt yttrande kartor med luftledningar som ligger i närheten av deponierna. Vattenfall anger att riktlinjer för säkerhetsavstånd ska hållas samt att de önskar komplettering av vilken påverkan som deponierna kan komma att ha på ledningarna. Vattenfall redovisar krav gällande följande åtgärder:

Nytt upplag invid luftledning

Upplag av materiel får inte finnas i ledningsgata.

Ny parallell väg eller invid luftledning

Vägområde för parallell väg samt gång- och cykelväg bör placeras minst 10 meter horisontellt avstånd från luftledningens närmaste anläggningsdel (fas, stolpe och stag). Det horisontella avståndet från vägrenskant bör vara minst lika stort som stolparnas höjd över marken om luftledningen inte är utförd i A-klassat utförande. Dock gäller att avståndet från vägområdet bör vara minst 10 meter.

Ny korsande väg under luftledning

Vägområdet för korsande väg samt gång- och cykelväg bör placeras minst 10 meter från luftledningens stolpar och stag. Avstånd i höjd mellan vägbana och luftledningens faser skall vara minst det avstånd som gäller vid alla belastningsfall enligt gällande Elsäkerhetsföreskrifter.

Luftledningen skall vara utförd i A-klassat utförande. Är inte luftledningen byggd i detta utförande får exploatören bekosta denna ombyggnad.

Säkerhetsområde för arbete invid luftledning

Luftledning med spänningsnivå upp till 55 kV har ett säkerhetsområde om 4 meter horisontellt avstånd och 4 meter vertikalt avstånd från luftledningens faser.

Luftledning med spänningsnivå över 55 kV har ett säkerhetsområde om 6 meter horisontellt avstånd och 4 meter vertikalt avstånd från luftledningens faser.

Inom säkerhetsområdet får under inga omständigheter maskiner, människor, redskap eller dylikt komma in.

Schaktning / grävning invid luftledning

Man får inte ändra marknivån eller vidta annan åtgärd, t ex schaktning som kan medföra fara för ledningen eller medföra att ledningen kan vålla skada på person eller egendom.

Schaktning/Grävning i ledningsrätts-/servitutsområde får inte ske utan ledningsägarens i god tid inhämtade medgivande.

Säkerhetsbestämmelser vid schaktning/grävning invid luftledning enligt följande:

- Schaktning får inte ske inom ett avstånd av 10 meter från stolpar, stag och fundament i mark.
- Schaktning under en luftledning får inte göras utan att det fastställts hur eventuella marklinor går så att dessa inte skadas samt att det klargörs vilka säkerhetsavstånd som gäller invid den aktuella luftledningen i samråd med Vattenfalls representant.
- Vid arbete i närheten av en ledning gäller erforderlig ESA-utbildning.

Om Vattenfalls luftledning skadas vid grävarbete är den som utför grävarbetet (entreprenören eller entreprenörens uppdragsgivare) skyldig att ersätta Vattenfall för de kostnader som uppstår i samband med reparation av skadan. Även kostnader som tredje man drabbats av på grund av att markkabel eller luftledning skadas kan bli aktuella.

Trafikverket svarar: Trafikverket har kännedom om de luftledningar som finns längs sträckan Morjärv-Västra Svartbyn. Yttrandet med redovisande kartor och krav kommer hanteras i projektet. Deponierna och tillfartsvägar till deponierna planeras så att ledningar i området inte påverkas.

Birdlife Sverige

Birdlife Sverige anger i sitt yttrande att de utgår från att deponiplatserna innan godkännande kartläggs genom inventeringar. De anger också att det är viktigt att säkerställa så att ingen av deponierna medför negativ påverkan på Kalixälven samt att de förväntar sig att Trafikverket genomför den planerade exploateringen med största möjliga hänsyn till naturmiljön.

Trafikverket svarar: Lägesbestämningen och avgränsningen av platserna för deponierna har utgått från tidigare kända och i projektet inventerade naturvärden samt utifrån avstånd till våtmarker och vattendrag. Naturvärdesinventering har genomförts av Licab AB, Håkan Tyren och Jan Apelqvist som har god sakkunskap. Deponiplatserna har valts utifrån låga naturvärden.

Närhet till vattendrag har undvikits för att transporttider av lakvatten från deponin till närmaste skyddsvärda recipient ska uppfyllas med god marginal och för att undvika grumling.

4 Källor:

Naturvårdsverket. 1999. Metodik för inventering av förorenade områden. Bedömningsgrunder för miljö kvalitet- Vägledning för insamling av underlagsdata. Rapport 4918.

Naturvårdsverkets föreskrifter (NFS 2004: 10) om deponering,

Trafikverket 2017. Vägdikesmassor provtagning och hantering TDOK 2014:0931 version 1.0



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 809 971 25 Luleå Besöksadress: Sundsbacken 2-4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se