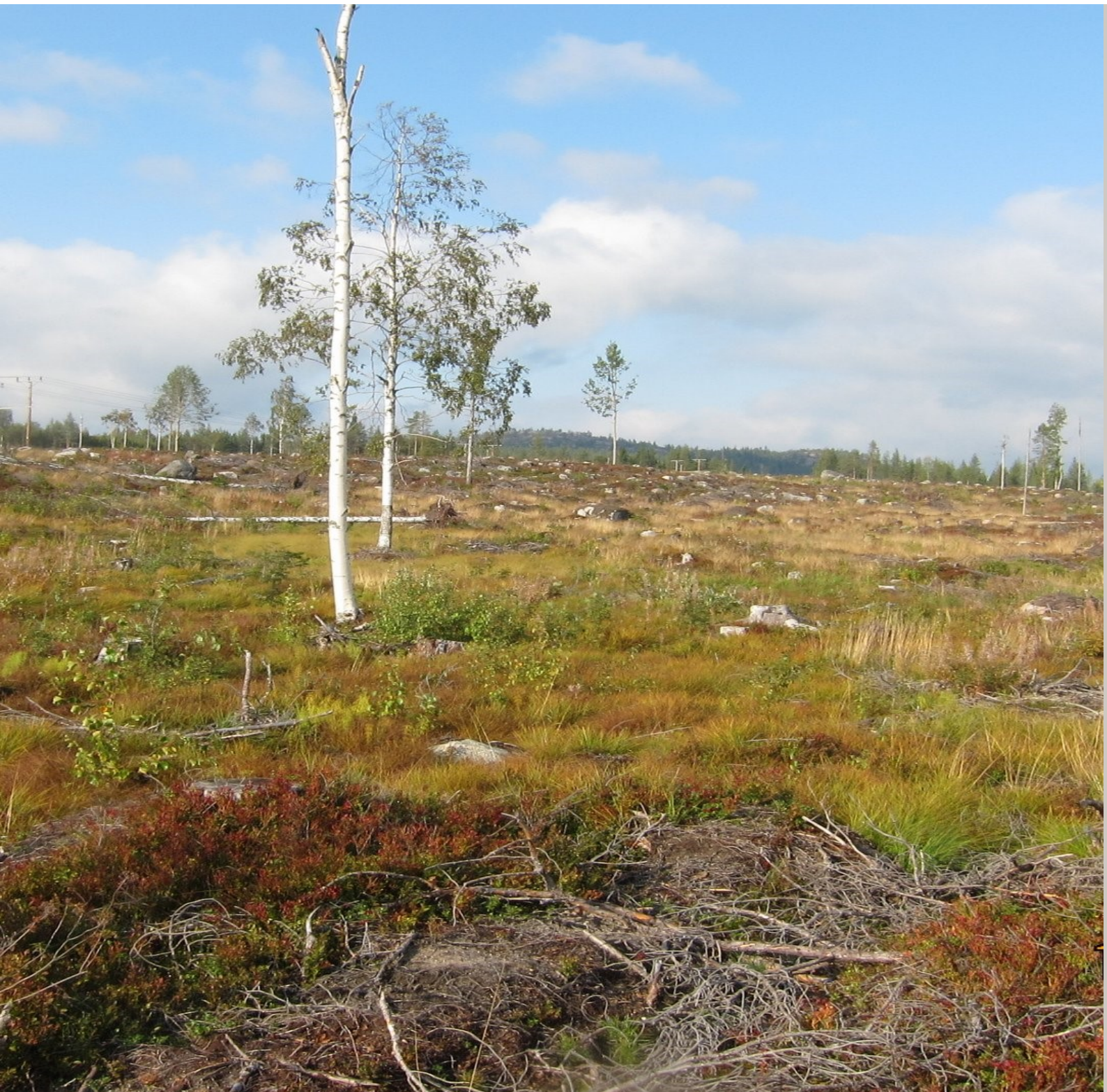


Ansökan om tillstånd för deponier för inert avfall enligt 9 kap. Miljöbalken längs E 10 Morjärv-Västra Svartbyn

Kalix och Övertorneå kommuner, Norrbottens län

2024-12-18

Uppdragsnummer: 880919



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Ansökan om tillstånd för deponier för inert avfall enligt 9 kap. Miljöbalken
längs E 10 Morjärv-Västra Svartbyn

Författare: Licab AB Jan Apelqvist, Håkan Tyren

Dokumentdatum: 2020-10-01

Uppdaterad: 2024-12-18

Ärendenummer: TRV 2023/80017

Uppdragsnummer: 880919

Kontaktperson: Magnus Vennberg, Trafikverket

Innehåll

1. Administrativa uppgifter	4
2. Bakgrund	5
3. Yrkanden och åtaganden	5
4. Förslag till villkor	5
5. Lagstiftning och regler för deponiverksamhet	6
6. Verksamhet- och avfallskod	6
7. Lokalisering	6
8. Markåtkomst	6
9. Genomförda samråd	6
10. Planerad verksamhet	8
11. Uppgifter om massorna	8
12. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått	9
13. Råvaror och kemikalier	10
14. Effekter av eventuella olyckor	10
15. Klimatpåverkan	10
16. Ekonomisk säkerhet	10
17. Egenkontroll	12
18. De allmänna hänsynsreglerna	12
19. Miljömål	13
20. Tidplan	13
21. Aktförvarare	13
22. Tidningar för kungörelse	13

Bilagor:

- 1 Översiktskarta
- 2-9 Volymberäkning med ritningar över fyllnadshöjder och sektioner
- 10 Fastighetsägareförteckning
- 11A, B Samrådsredogörelse
- 12A, B Miljökonsekvensbeskrivning & Arkeologisk utredning
- 13 Länsstyrelsens beslut om ej betydande miljöpåverkan
- 14 Kontrollprogram för deponiverksamheten

1. Administrativa uppgifter

Verksamhetsutövare

Sökande	Trafikverket
Organisationsnummer	202100-6297
Adress	Box 809, 971 25 Luleå
Besöksadress	Sundsbacken 2-4, 972 42 Luleå
Telefon	0771-921 921
Hemsida	www.trafikverket.se
Kontaktperson	Magnus Vennberg
Telefon	010-124-22-56
E-postadress	magnus.vennberg@trafikverket.se
Verksamhetskod	90.310
Fastighetsbeteckningar	Se bilaga 10

2. Bakgrund

Trafikverket har för avsikt att förbättra trafiksäkerheten på E 10 på sträckan Morjärv- Västra Svartbyn genom att bygga om vägen till en mötesfri väg, så kallad 2+1 väg (Vägplan E10 Morjärv-V. Svartbyn 2020-07-03, MKB 2020-04-14). I samband med ombyggnationen kommer ett överskott av rena (inerta) schaktmassor att uppstå.

För att minska miljöbelastningen och negativ klimatpåverkan från transporter av schaktmassor ansöker Trafikverket om att deponera överskottsmassorna på lämpliga deponiplatser i vägens närhet.

Deponering av massorna kommer att ske som ett sista alternativ om ingen annan återanvändning av överskottsmassorna finns, som exempelvis restaurering av skogsbilvägar, anläggande av upplagsplatser för timmer mm.

Trafikverket bedömer möjligheten till återanvändning av överskottsmassor i närområdet som mycket liten. Området är ensligt beläget och inga större tätorter eller verksamheter finns inom rimliga transportavstånd. För att åstadkomma minsta möjliga miljöbelastning i form av långväga transporter så anses deponering av de massor, som inte kan återanvändas, utgöra en acceptabel åtgärd för att omhänderta de inerta överskottsmassorna. Förorenade massor som uppkommer i vägprojektet kommer att hanteras enligt gällande lagar och regler och kommer inte deponeras på de ytor som tillståndsansökan avser.

3. Yrkanden och åtaganden

Trafikverket ansöker härmed om tillstånd för 8 nya anläggningar för deponering av inert avfall enligt 9 kap. miljöbalken.

Trafikverket yrkar på att få tillstånd för deponering av maximalt 367 862 m³ inerta massor under 10 års tid i anläggningsarbetet.

4. Förslag till villkor

1. Om inte annat följer av övriga villkor ska verksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökanden angivit i ansökningshandlingarna och i övrigt åtagit sig i ärendet.
2. Ett förslag till kontrollprogram ska utformas för verksamheten. Kontrollprogrammets detaljutformning kan revideras i samråd med tillsynsmyndigheten för verksamheten.
3. Innan verksamheten påbörjas ska gränserna för verksamhetsområdet markeras i terrängen på väl synligt sätt. Markeringarna ska behållas under tillståndstiden.
4. Verksamheten ska utformas och efterbehandlas i enlighet med gestaltungsprinciper och gestaltungsåtgärder angivna i sektionsritningar för respektive deponiyta. Avsteg från utformningen får ske efter godkännande av tillsynsmyndigheten.
5. Verksamhetsutövaren ska meddela tillsynsmyndigheten när verksamheten avslutats och slutbesiktning kan ske för de enskilda deponiytorna.

5. Lagstiftning och regler för deponiverksamhet

Verksamhet som utgörs av deponering av inerta överskottsmassor är tillståndspliktig och omfattas av miljöbalken (1998:808) 2 kap, 6 kap, 9 kap, 15 kap och nedanstående förordningar och föreskrifter.

- Miljöprövningsförordningen (2013:251) 29 kap. 22 §
- Avfallsförordningen (2011:927)
- Förordning (2001:512) om deponering av avfall
- Naturvårdsverkets föreskrifter NFS 2004: 10 och NFS 2010:4 om deponering, kriterier och förfaranden för mottagning av avfall vid anläggningar för deponering av avfall.

6. Verksamhet- och avfallskod

Deponierna för inert avfall omfattas av verksamhetskoden 90.310 som anges i miljöprövningsförordningen (2013:251) och i föreliggande ansökan om tillstånd med avfallskoden 17 05 04 som anges i avfallsförordningen 2011:927 och omfattar ett inert avfall bestående av jord och sten.

7. Lokalisering

Vid lokaliseringen av platserna har tidigare erfarenheter och problematik vid hantering av överskottsmassor beaktats, framför allt kopplat till skredrisk, utlakning till grundvatten och risk för grumling av vattendrag. Identifieringen och avgränsningen av platserna har utförts enligt följande kriterier; närheten till var överskottsmassor uppstår, tidigare kända och inventerade naturvärden, tidigare kända kulturvärden, bedömd påverkan på landskapsbild, naturliga terrängformationer, avstånd till vattendrag och våtmarker, grundvattenförekomst, behov av diken, lämpliga tillfartsvägar och avstånd till bebyggelse, se vidare i MKB bilaga 12 under respektive beskrivning av deponiytor.

8. Markåtkomst

Avtal har upprättats med samtliga fastighetsägare för nyttjanderätt av marken som deponiplats för inerta massor. Efter avslutad verksamhet besiktas marken gemensamt och därefter återlämnas nyttjanderätten till berörd fastighetsägare.

9. Genomförda samråd

Samråd enligt 6 kap. 24 § miljöbalken har utförts och i det inledande undersökningssamrådet 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. De verksamma samebyarna inom området har också erhållit samrådsunderlaget och haft möjlighet att inkomma med synpunkter men avstått från att yttra sig. ||

Ägare till fastigheter där mark behöver tas i anspråk har erhållit samrådsunderlaget. Samrådshandlingen har funnits tillgängligt på Trafikverkets webbplats samt Trafikverkets kontor i Luleå under samrådstiden.

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

En samrådsredogörelse finns upprättad för projektet se bilaga 11.

Länsstyrelsen har 2023-11-27, dnr 12000-2023 beslutat att projektet inte kan innebära betydande miljöpåverkan, bilaga 13.

Samtliga inkomna synpunkter och Trafikverkets svar på dessa finns redovisade i bilaga 11A och 11B.

10. Planerad verksamhet

Behovet av att deponera överskottsmassor uppkommer i samband med upprustningen av E 10 Morjärv-Västra svartbyn. Det är enbart massor som är uppkomna inom vägprojektet som ska deponeras inom de tilltänkta områdena. Deponierna kommer således inte att vara öppna för mottagning av andra massor under byggtiden eller efter avslutad verksamhet. För att minimera transporter tas de massor som uppkommer i närheten av de olika deponiytorna och transporteras till den närlägnade deponiytan. Den totala mängden massor som ska deponeras på de olika deponiytorna är beräknad till mellan 255 000- 350 000 m³. Tillstånd söks för att deponera totalt 367 862 m³ vilket innebär att en viss överkapacitet finns i deponierna.

Anläggningsarbetet kommer att pågå under 10 år. Massorna kommer att flyttas med hjälp av lastbil med släp eller dumprar längs den befintliga vägsträckningen. Antalet transporter kommer att variera under anläggningstiden och kommer periodvis att vara intensiva. Normalarbetstider för anläggandet och driftfasen för deponierna är mellan klockan 07:00-19:00. Verksamhet kan också bedrivas under andra tider vid deponierna och där buller endast alstras från transporter och avlastning.

För att minimera risken för att andra massor eller avfall tillförs deponiområdet kommer tillfartsvägen att vara avstängd när den inte används aktivt. För avstängningen av tillfartsvägen kommer en bom eller dylikt att användas. De planerade deponiytorna ligger samtliga relativt nära vägområdet vilket innebär att kontrollen av deponierna kommer vara relativt lätt att utföra i samband med övrig verksamhet.

Vid upplaggnen kommer marken att kontinuerligt återställas genom att massorna fördelas ut, jämnas till och släntas av. Släntlutningen för deponiernas ytterlänter får luta maximalt 1:5 för en god anpassning till omgivningen. Inom området för deponins basyta ska slänter luta 1:5 eller flackare, se vidare beskrivning i miljökonsekvensbeskrivning kapitel 9.8 och under respektive deponis sektionssritning. De deponerade massorna kommer att täckas med ett växtetableringsskikt som består av vegetationsavtagningsmassor som avbanats i inledningsskedet för deponins anläggande. Ytvatten tas om hand och leds bort genom att släntfoten dikas. Om ytterligare dikning anses behövas sker det i samråd med fastighetsägaren. När deponin är färdigställd kommer området att besiktas och en nöjdförklaring av markägaren att ske. Därefter kommer skogsplantering utföras av markägaren. Tillsynsmyndigheten ska även godkänna avslutningen av deponin.

11. Uppgifter om massorna

För att minimera transporterna tas massor i närheten där de uppstår och transporteras till deponiområdet. Massorna är inerta och består av morän, sand, silt och sten. Enligt miljötekniska markundersökningar i samband med vägplanen är massorna rena och består i huvudsak av sandig morän och siltig morän. Massorna kommer att kontrolleras okulärt och genomgå grundläggande karakterisering.

Inom den planerade sträckningen förekommer identifierade områden med sulfidjord och även tjärhaltig asfalt. Sulfidjordmassor liksom tjärhaltig asfalt som klassas som farligt avfall kan inte återanvändas och kommer att kräva särskild hantering enligt gällande lagar och regler. För sulfidjordmassor gäller att de ska i första hand undvikas att grävas ur och stabiliserande åtgärder kommer istället att genomföras. PAH-haltig asfalt har provtagits och

avgränsats i utbredning och asfalt med halter överstigande halter för farligt avfall kommer att transporteras till deponi med tillstånd för mottagandet.

Provtagning av vägdikesmassor har genomförts och massor med föroreningshalter överstigande riktvärden kommer att hanteras enligt gällande lagar och regler. De områden som i vägplanen (Vägplan E10 Morjärv- V. Svartbyn 2020-07-03) identifierats som potentiellt förorenade berörs inte av ytorna där deponering planeras.

I föreliggande ansökan kommer endast massor som är rena och de som klassas som inert avfall att ingå och således kommer inga förorenade massor att hanteras eller inkluderas inom ramarna för tillståndsansökan.

12. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Entreprenadarbetena skall ske med aktsamhet så att skador på omgivande miljön ej uppstår.

För att förebygga, hindra och motverka negativ påverkan på omgivande miljö och människors hälsa kommer Trafikverket att upprätta och övervaka rutiner för:

- Drift och skötsel av arbetsmaskiner inklusive spillberedskap
- Kontroll av massornas renhet, genom grundläggande karakterisering och Trafikverkets rekommendation för provprogram av vägdikesmassor
- Kontroll av avgränsning av deponiområden
- Rutin för hantering av eventuella förorenade massor
- Krav på miljöprestanda för arbets- och transportfordon
- Minimerande av störningar på omgivningen som buller, damm mm
- Information till allmänheten om framkomlighet på anslutande vägar

Eventuella driftstörningar eller andra händelser som kan påverka människors hälsa eller miljön kommer omgående att rapporteras till tillsynsmyndigheten.

Entreprenören kommer att hålla uppsikt så att endast rena inerta massor läggs upp på aktuella platser. Förorenade massor har identifierats i vägprojektet och dessa omhändertas enligt gällande lagar och regler. Provtagning och krav på hantering säkerställer också att inga förorenade massor deponeras.

Deponiområden kommer att vara bemannade under den tid som transporter av överskottsmassor pågår. När området inte är bemannat spärras infartsvägen av med en bom eller dylikt. Åtgärderna innebär att inga obehöriga massor eller avfall kan lämnas på deponiytorna.

När området är färdigställt genomförs en gemensam syn/besiktning med fastighetsägare, entreprenör och Trafikverket varpå Trafikverket återlämnar nyttjanderätt av området till fastighetsägare. Återetablering av skog kommer att utföras av markägaren enligt avtal med Trafikverket. Tillsynsmyndigheten ska också godkänna avslutningen av deponiytorna.

13. Råvaror och kemikalier

Kemikalier som hanteras inom vägprojektet består av drivmedel och oljor till fordon och arbetsmaskiner. Ingen annan kemikaliehantering kommer att ske på deponiytorerna. Inga tankplatser kommer att anläggas i anslutning till deponiverksamheten. De fordon och arbetsmaskiner som används för deponiverksamheten förses med drivmedel på de platser som är angivna inom ramen för vägprojektet.

14. Effekter av eventuella olyckor

En riskanalys för arbetena med deponiverksamheten kommer att upprättas av utförande entreprenör med tillhörande rutiner för nödläge och eventuella olyckor. Risker och rutiner kommer att följas upp under fastställda skyddsronder.

15. Klimatpåverkan

Inom vägplanen för E 10 Morjärv-V. Svartbyn är ett åtgärdsförslag framtaget för att minska klimatpåverkan och energiförbrukning (Trafikverket 2017). Här ingår också en bedömning av de överskottsmassor som uppstår, se vidare i MKB bilaga 12.

16. Ekonomisk säkerhet

Enligt 15 kap. 35 § miljöbalken ska en ekonomisk säkerhet ställas när en verksamhet omfattas av deponering av avfall. Den ekonomiska säkerheten ska säkerställa att en deponi i händelse av en verksamhetsutövers obestånd kan avslutas enligt de krav som deponeringsförordningen föreskriver. Den s.k. efterbehandlingsfasen när verksamhetsutövaren är ansvarig omfattar 30 år efter det att deponin har avslutats. Ett tillstånd för deponiverksamhet får meddelas endast om verksamhetsutövaren ställer en ekonomisk säkerhet för de skyldigheter som gäller eller vidtar annan lämplig åtgärd.

En deponi ska efterbehandlas, åtgärdas och avslutas så att den inte utgör en miljörisk eller kan orsaka skada för människors hälsa eller miljön. Vid en deponi som upphört att ta emot avfall minskar efterbehandlingsåtgärdernas omfattning succesivt. De åtgärder som medför kostnader vid efterbehandling är framförallt sluttäckning av deponin, omhändertagande och rening av lavvatten, omhändertagande av deponigas och slutligen uppföljning och kontroll.

För de deponier som omfattas av denna tillståndsansökan där inert avfall deponeras är det inte aktuellt med någon speciell sluttäckning förutom att använda de befintliga avbaningsmassor som redan finns på platserna. Materialet som deponeras är likartat som det underliggande jordlagret och som redan finns på platserna. Dessa omständigheter innebär att inga speciella omkostnader föreligger för själva sluttäckningen av deponierna.

Samtliga deponier ska också vid avslutet nyplanteras med för området lämpliga trädplanter. Nyplanteringen och skötsel av skog ska ombesörjas av markägaren och regleras med ett avtal för respektive deponiplats mellan markägare och Trafikverket.

Vad gäller omhändertagande och rening av lakvatten från de inerta deponierna så är bedömningen att ingen lakvattenhantering kommer att behöva utföras vilket innebär att inga kostnader bedöms uppstå för den hanteringen.

Deponierna som omfattas av denna ansökan omfattar deponi för inert avfall vilket innebär att inget organiskt avfall kommer att deponeras. Avfallet kan därför inte ge upphov till deponigas. Ingen kostnad bedöms uppstå för omhändertagande av deponigas från deponierna.

Kostnader som uppkommer för avslutandet av deponiverksamheten är arbeten med sluttäckning med avbaningsmassor, diken justeras samt att ytorna utförs enligt tidigare redovisad modelleringsmodell som bland annat innebär att svackor tillskapas, stenar placeras ut och att släntlutningar justeras. En ersättning till markägare för återplantering av träd inom ytorna ingår också som en kostnadspost under Trafikverkets ansvar.

En efterkontroll av deponierna genomförs av extern konsult eller av Trafikverkets egen personal enligt upprättat kontrollprogram. Kontrollerna genomförs en gång per år i tre års tid och därefter en kontroll under år fem vilket innebär en personalkostnad och eventuella maskinkostnader för Trafikverket. Ansvaret för deponierna kvarstår i ytterligare 25 år efter att ovanstående kontroller är avslutade och vid eventuell återkoppling av markägaren kan kompletterande kontroll och åtgärder behöva utföras. En kostnad för maskinarbeten för att kunna åtgärda diken, sättningar och eventuellt tillföra material kan då uppkomma under tidsperioden.

Kostnader för efterbehandling uppskattas totalt till cirka 780 000 SEK. Trafikverket föreslår med ovanstående motivering att säkerheten för deponierna ställs till totalt sjuhundraåttiotusen (780 000) kronor.

Efterbehandling	Kostnad	Kommentar
Justering deponi, vegetation, diken	Ca 384 000 SEK	5 dagar/deponi med maskin (1200 SEK/h)
Ersättning markägare för återplantering	Ca 163 000 SEK	1 SEK/ m ²
Kontroll	Kostnad	Kommentar
Besiktning konsult	Ca 75 000 (70 800)	Totalt 8 dagar (1095 SEK/h)
Ev åtgärda diken, sättningar etc	Ca 155 000 (153600)	Totalt 16 dagar med maskin (1200 SEK/h)

17. Egenkontroll

Kontrollen ska minst ha den omfattningen att föreskrifterna i förordningen (1998:901) om verksamhetsutövarens egenkontroll efterlevs.

Ett kontrollprogram upprättas för deponiverksamheten, bilaga 14.

Entreprenören kommer att upprätta en miljöplan som ska granskas av beställaren. Miljöplanen ska innehålla en beskrivning av hur miljökraven och miljöfrågorna kontrolleras och efterlevs. Vid miljöronder som utförs inom entreprenaden kontrolleras att miljökraven efterlevs.

18. De allmänna hänsynsreglerna

De allmänna hänsynsreglerna enligt miljöbalken 2 kap. 1-8 §§ kommer att tillgodoses.

2 § kunskapskravet

I samband med ansökan har Trafikverket inhämtat de kunskaper och den information som behövs för planering, genomförande och uppföljning av projektet. En god kännedom beträffande miljö, natur och kulturintressen kring aktuella platser har inhämtats. Därigenom har det varit möjligt att redovisa de miljöeffekter som åtgärderna medför och vilka skyddsåtgärder som vidtagits. Sökanden kommer vid upphandlingen av arbetena säkerställa att entreprenören känner till de miljö- och hälsorisker som kan uppkomma.

3 § Försiktighetsprincipen

Trafikverket tillser att relevanta skyddsåtgärder vidtas i syfte att begränsa eventuella negativa miljö- och hälsoeffekter av deponiyorna. Endast rena inerta massor kommer att läggas upp på ytorna. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått beskrivs under avsnitt 12.

4 § Produktvalsprincipen

De arbetsmaskiner som kommer att användas inom området skall drivas med miljödiesel och omfattas av Trafikverkets generella miljökrav TDOK 2012:93.

5 § Hushållnings och kretsloppsprincipen

Vid upphandlingen av de arbeten som ska utföras i samband med deponierna har god energi- och resurshushållning beaktats.

6 § Lokaliseringsprincipen

Trafikverket har analyserat olika tänkbara användningsområden för de överskottsmassor som uppkommer i samband med vägprojektet. En del av massorna kommer att återanvändas i projektet, en del för anläggningsändamål och en del kommer att deponeras. Val av platserna för deponiyorna har styrts bland annat utifrån en aspekt att minimera transportsträckor och därmed klimatpåverkan inom projektet och även till platser där naturvärden konstaterats vara låga. Hänsyn har också tagits till befintliga kulturmiljövärden och landskapsbilden vid val av platserna. Ett antal deponiytor som varit med i förstudien har uteslutits bland annat med hänsyn till närheten av skyddsvärda vattendrag. Alternativen med att transportera massor till andra befintliga deponier hade inneburit längre transporter med större klimatpåverkande utsläpp.

7 § Skälighetsprincipen

Hänsynsreglerna uppfylls genom att sökanden tillser vad som är tekniskt möjligt, ekonomiskt rimligt och miljömässigt motiverat. I bifogade MKB, bilaga 12 redovisas skäligheten i planerade åtgärder under respektive område.

8 § Ansvarsprincipen

Den planerade verksamheten bedöms inte medföra någon bestående miljöpåverkan. Skulle det mot all förmodan ändå ske kommer åtgärder vidtas för att avhjälpa skadan eller olägenheten för både människa och miljön.

19. Miljömål

De miljömål som berörs av aktuell verksamhet redovisas i MKB, bilaga 12.

20. Tidplan

Verksamheten kommer att pågå under 10 år. De arbeten som ger upphov till överskottsmassor och som ska läggas på deponiytorna planeras enligt gällande vägplan att starta under 2025.

Tidplanen kan komma att revideras med beaktande av andra hänsynstaganden.

21. Aktförvarare

Som aktförvarare föreslås Kalix och Överkalix kommuner

Adress: Nygatan 4 952 33 Kalix

Adress: Storgatan 17 956 81 Överkalix

22. Tidningar för kungörelse

Kungörelse föreslås ske i

- Norrländska socialdemokraten
- Norrbottens kuriren

Luleå 2024-12-18

För Trafikverket



Magnus Vennberg, Projektledare Deponiytor, mötesfri väg Morjärv- V. Svartbyn



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se