

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

Kalix och Övertorneå kommuner, Norrbottens län

2020-10-01

Uppdragsnummer: 880919





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

Ärendenummer: TRV 2019/113723

Uppdragsnummer: 880919

Kontaktperson: Fredrik Olofsson Trafikverket

## Innehåll

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

Bilagor:

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

# 1. Administrativa uppgifter

## Verksamhetsutövare

<b>Sökande</b>	Trafikverket
<b>Organisationsnummer</b>	202100-6297
<b>Adress</b>	Box 809, 971 25 Luleå
<b>Besöksadress</b>	Sundsbacken 2-4, 972 42 Luleå
<b>Telefon</b>	0771-921 921
<b>Hemsida</b>	<a href="http://www.trafikverket.se">www.trafikverket.se</a>
<b>Kontaktperson</b>	Fredrik Olofsson
<b>Telefon</b>	010-124-22-56
<b>E-postadress</b>	<a href="mailto:fredrik.olofsson@trafikverket.se">fredrik.olofsson@trafikverket.se</a>
<b>Verksamhetskod</b>	90.310
<b>Fastighetsbeteckningar</b>	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. Områden 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 m<sup>3</sup> inerta massor under 5 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 gestaltningsprinciper och gestaltningsåtgärder 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 samt kontaktats via telefon för information om projektet. 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 2019/113723.

En samrådsredogörelse finns upprättad för projektet se bilaga 11

Länsstyrelsen har 2020-04-21, dnr 551-3255-2020 beslutat att projektet inte kan innebära betydande miljöpåverkan, bilaga 13

Några av de viktigaste synpunkterna som framkommit från genomförda samråd är nedanstående.

### ***Från Länsstyrelse:***

1. I MKB:n behöver Trafikverket, för var och en av deponiplatserna, redovisa vilka ingångsvärden man använt sig av vid beräkningar av transporttider i grundvattenzonen. Trafikverket ska även redovisa vilken recipient man anser är den närmaste skyddsvärda för var och en av deponiplatserna samt även kort redogöra för valet av recipient.
2. Trafikverket behöver i MKBn eller i tillståndsansökan, beskriva hur man avser att säkerställa att enbart inert avfall deponeras på de aktuella deponiplatserna. I beskrivningen bör Trafikverket relatera till kriterierna för deponier för inert avfall som anges i Naturvårdsverkets föreskrifter (NFS 2004: 10) om deponering, kriterier och förfaranden för mottagning av avfall vid anläggningar för deponering av avfall.
3. Trafikverket behöver i MKB:n beskriva vilken påverkan på samtliga aktuella riksintressen som den planerade deponiverksamheten kan medföra. I beskrivningen ska Trafikverket beakta både den aktiva fasen, då avfall deponeras, samt efterbehandlingsfasen då deponin är avslutad. Trafikverket bör också ange om man anser att verksamheten är förenlig med dessa riksintressen.
4. Trafikverket behöver beskriva vilken påverkan på Natura 2000-områden som den planerade verksamheten kan ge upphov till. Trafikverket bör även ange om man anser att påverkan är betydande och därmed tillståndspliktig enligt 7 kap. 28 a miljöbalken. Länsstyrelsen vill redan i detta skede särskilt peka på att deponiplats M8 enligt beskrivningen på sid. 39-41 i samrådsunderlaget, har getts en olämplig placering i närheten av ett vattendrag som ingår i Natura 2000-området Torne- och Kalix älvsystem. Trafikverket bör därför överväga en annan placering längre ifrån vattendraget eller visa vilka skyddsåtgärder man avser att vidta för att deponiplatsen inte ska orsaka en oacceptabel påverkan på vattendraget.
5. Trafikverket behöver i MKBn beskriva om den planerade verksamheten kan påverka värdefulla kulturmiljöer i området samt vilken påverkan som i så fall kan uppstå. Länsstyrelsen vill särskilt peka på deponiplats M11 som enligt samrådsunderlaget synes vara placerad inom ett område som omfattas av bevarandeprogram för odlingslandskap samt i närheten av ett område som omfattas av Norrbottens kulturmiljöprogram.
6. Trafikverket behöver beskriva vilken 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.



7. 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.
8. Numreringen av deponiplatserna haltar något. Trafikverket bör förtydliga om ansökan kommer att omfatta de platser som anges i samrådsunderlaget med däri angiven numrering eller om fler platser kan tillkomma.

***Från fastighetsägare:***

9. En synpunkt har inkommit på samrådsunderlaget via telefon. I yttrandet framförs att det på den deponiyta som anges som M4 går en väg över platsen. Vägen (gamla Edevägen) syns som ett mörkt streck på ytan. För att inte vägen ska fyllas över så behöver ytan flyttas på.

***Från Telia/ Skanova Acess AB***

10. För deponiytor M1, M2 finns kopparkabel i området men som är tagna ur drift. För deponiytor M4, M6, M7, M8 och M9 har Skanova inget att erinra. För deponiyta M5 och M11 uppger Skanova att markförlagd fiberkabel finns inom området och som de helst ser att man inte fyller över eftersom det kommer att försvåra feltagning.

***Från SGI***

11. SGI vill betona vikten av en ändamålsenlig kontroll av de inkommande massorna miljömässiga och geotekniska egenskaper.

SGI anser att Trafikverket bör redovisa hur mottagningen av massor ska gå till i miljökonsekvensbeskrivningen/ tekniska beskrivningen för att säkerställa att massor som ska deponeras uppfyller kraven i NFS 2004:10.

SGI anser även att kraven på avfall som får deponeras på en deponi för inert avfall ska redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen/ tekniska beskrivningen.

12. SGI anser att både miljökonsekvensbeskrivning och teknisk beskrivning bör kompletteras med uppgifter som klargör stabilitetsförhållanden och risken för sättningar, både för nuvarande förhållanden samt för situationen efter den planerade utfyllnaden av deponin, se Naturvårdsverkets rapport 2004:2.

Vi anser att bedömningarna bör omfatta stabiliteten i undergrunden och utfyllnads inre stabilitet.

13. SGI anser, i likhet med vad som föreslås i samrådsunderlaget, att brunnen öster om deponiplats M6 bör provtas.
14. SGI anser att ett ändamålsenligt kontrollprogram är viktigt vid inerta deponier med begränsade tekniska miljöskyddsåtgärder för att kunna identifiera och åtgärda oönskad spridning av föroreningar/partiklar från deponin till grund- och ytvatten.

**Trafikverket har tagit hänsyn till de inkomna synpunkterna på följande sätt:**

1. Ett förtydligande i MKB:n har gjorts med vilka ingångsvärden och beräkningsmodell av transporttider i grundvatten som använts. För varje deponiplats finns angivet i beskrivningen av ytor vilken närmaste skyddsvärda recipient är.
2. I MKB beskrivs hur det säkerställs att endast inerta massor deponeras på ytorna bla med grundläggande karakterisering av massor, provtagning av vägdikesmassor och ett kontrollprogram.
3. I avsnittet miljökonsekvenser, förutsättningar och skadeförebyggande åtgärder beskrivs riksintressen och hur deponiplatserna påverkar och är förenliga med intressena.
4. I avsnittet miljökonsekvenser, förutsättningar och skadeförebyggande åtgärder beskrivs natura-2000 områden och hur deponiplatserna påverkar dessa områden och om den anses betydande. För deponiplats M 8 har ytan minskats ner och skyddsavstånd till vattendrag utökats och skyddsåtgärder har beskrivits speciellt utförligt i samrådsredogörelsen.
5. En utförligare beskrivning av påverkan på närliggande kulturmiljöer är beskriven i MKB, speciellt för yta M 11 under avsnittet miljökonsekvenser, förutsättningar och skadeförebyggande åtgärder.
6. Bedömd påverkan på rennäringsen finns beskrivet under avsnittet miljökonsekvenser, förutsättningar och skadeförebyggande åtgärder. Samrådsförfarandet finns också beskrivet under avsnittet.
7. Påverkan på boendemiljö finns beskrivet under avsnittet miljökonsekvenser, förutsättningar och skadeförebyggande åtgärder.
8. I MKB och tillståndsansökan förtydligas vilka ytor som ska ingå.
9. Synpunkten beaktas och ytterligare samråd sker med fastighetsägare om deponiytans utformning.
10. Ledningskontroll kommer att utföras och inga markförlagda kablar kommer att fyllas över ytterligare.
11. I kontrollprogram för verksamheten kommer geotekniska egenskaper för avfallet att ingå i den grundläggande karakteriseringen enligt 5 §, NFS 2004:10. Avfallskoden mm redovisas också i MKB som säkerställer vad inert avfall består av. I övrigt hänvisas också till kap 3 och 13 i MKB.
12. I avsnittet 6 deponiers aktiva driftfas MKB beskrivs bedömda stabilitetsförhållanden och även under avsnittet, miljökonsekvenser, förutsättningar och skadeförebyggande åtgärder behandlas synpunkterna angående stabilitetsförhållanden.
13. I avsnittet miljökonsekvenser, förutsättningar och skadeförebyggande åtgärder under boendemiljö beskrivs hanteringen av synpunkten.
14. Kontrollprogram för verksamheten upprättas.

## 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 närbelägna deponiytan. Den totala mängden massor som ska deponeras på de olika deponiytorna är beräknad till mellan 255 000- 350 000 m<sup>3</sup>. Tillstånd söks för att deponera totalt 367 862 m<sup>3</sup> vilket innebär att en viss överkapacitet finns i deponierna.

Anläggningsarbetet kommer att pågå under 5 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 uppläggningsarbetet kommer marken att kontinuerligt återställas genom att massorna fördelas ut, jämnas till och släntas av. Släntlutningen för deponiernas ytterslänter 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 sektionsritning. 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 kommer att genomföras 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 tidigare i vägprojektet och dessa omhändertas enligt gällande lagar och regler. Tidigare 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 tillfartsvägen 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 lakvatten, 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 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.

För uppföljning, kontroll och övervakning av deponierna kommer det att finnas kostnader framförallt för personal som ska utföra kontrollen. I föreliggande fall avser Trafikverket för investering, att när vägprojektet är avslutat överföra ansvaret och budgeteringen av kostnader för uppföljning och kontroll av deponierna enligt upprättat kontrollprogram till Trafikverkets avdelning för underhåll. I stället för en traditionell ekonomisk säkerhet anser Trafikverket att ovanstående förfarande för uppföljning, kontroll och övervakning är att vidta en annan lämplig åtgärd för säkerställandet av att deponierna inte ska orsaka miljöskada eller äventyra människors hälsa eller miljö. Trafikverket föreslår därför med föreliggande motivering att säkerheten för deponierna ställs till noll (0) kronor.

## 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 avsitt 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 deponiytor 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 5 år. De arbeten som ger upphov till överskottsmassor och som ska läggas på deponiytor planeras enligt gällande vägplan att starta under 2022.

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 2020-10-01

För Trafikverket

Fredrik Olofsson, Projektledare Deponiytor, mötesfri väg Morjärv- V. Svarbyn





**TRAFIKVERKET**

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

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