

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

Kalix och Övertorneå kommuner, Norrbottens län

2020-03-09

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: 2020-03-09

Ärendenummer: TRV 2019/113723

Uppdragsnummer: 880919

Kontaktperson: Anna Kronman Trafikverket

## Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	4
3	Samråd	4
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	4
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	5
3.1.2.	Samråd med berörda kommuner	9
3.1.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	9
3.1.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	10
4	Källor:	12

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

## 1 Sammanfattning

Under hösten 2019 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, ett flertal myndigheter och intresseorganisationer. Samrådsunderlaget har även funnits tillgängligt hos Trafikverkets kontor i Luleå och på Trafikverkets hemsida under perioden 2019-12-03 –2020-01-07.

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 2019/113723.

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

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.

## 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 2019-11-22 som inkom till länsstyrelsen 2019-12-04.

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**

Trafikverket avser att ansöka om tillstånd till deponering av inert avfall enligt 29 kap. 22 miljöprövningsförordningen, verksamhetskod 90.310. Enligt 19 förordningen om deponering av avfall (deponiförordningen) ska en deponi lokaliseras så att lakvatten från deponin, både efter och delvis under driftfasen, passerar genom en geologisk barriär. För en deponi för inert avfall ska transporttiden genom barriären till närmaste recipient uppgå till minst 1 år. Enligt samrådsunderlaget har en teoretisk beräkning gjorts av transporttider från de valda deponiplatserna till närmaste skyddsvärda recipient. I MKB:n behöver Trafikverket, för var och en av deponiplatserna, redovisa vilka ingångsvärden man använt sig av vid dessa beräkningar. 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.

**Trafikverket svarar:** Den teoretiska beräkningen av transporttider har utförts med följande underlag- och bakgrundsmaterial samt ingångsvärden för beräkning av transporttider; SGU:s jordartskartor, topografiska kartan med höjdkurvor, Naturvårdsverkets riskbedömningsmaterial (Naturvårdsverket 1999) för spridningsförutsättningar av ämnen i mark och grundvatten och grundvattnets strömningshastighet i olika jordarter. Trafikverket kommer i MKB:n förtydliga vilken recipient som berörs för varje enskild deponiplats. Om behovet av avskärmande diken för någon deponiplats bedöms behövas kommer avledningen att ske till någon typ av infiltration eller sedimentationsdamm för att förhindra spridning av grumligt ytvatten som kan uppkomma från deponiplatserna.

#### **Kontroll av avfall som ska deponeras**

Enligt samrådsunderlaget kan även annat icke-farligt avfall samt ev. även farligt avfall uppkomma i projektet. Trafikverket behöver därför, i MKB:n 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.

**Trafikverket svarar:** Provtagning av vägdikesmassor kommer att utföras inom projektet vilket kommer att ge vägledning om hur de massorna ska hanteras vidare. Inom den planerade sträckningen förekommer även identifierade områden med sulfidjord och även tjärhaltig asfalt. Sulfidjordmassor kommer att kräva särskild hantering och tjärhaltig asfalt som klassas som farligt avfall kommer också att hanteras särskilt och kan inte återanvändas. Sulfidjordmassor och tjärhaltig asfalt uppfyller inte kriterier för att klassas som inert avfall enligt förordning 3 a § (2001:512) om deponering av avfall.

Överskottsmassorna som beräknas uppkomma i projektet och som avses att deponeras är massor upptagna i förteckningen 24 § (NFS 2004:10) som enbart består av och karakteriseras som jord och sten med avfallskod 17 05 04 med följande begränsningar; inte

matjord och torv och inte heller jord och sten från förorenade områden. Denna typ av avfall som har ett och samma ursprung och inte är förorenat får tas emot vid deponier för inert avfall utan att behöva genomgå provning enligt samma paragraf. Avfallet ska dock provas om det finns misstanke att avfallet överskrider uppsatta gränsvärden i 22 eller 23 §§, NFS 2004:10. Avfallet ska dock genomgå en grundläggande karakterisering med hänvisning till 5 och 10 §§ i samma förordning.

### **Riksintressen**

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.

**Trafikverket svarar:** Deponiplatserna M1, M2, M4, M7 och M 11 ligger samtliga inom riksintresseområde för naturvård och friluftsliv. Enligt beskrivningen ([http://ext-dokument.lansstyrelsen.se/Norrbottn/RI\\_Naturvard/riks\\_natur\\_beskr880114\\_omr1-12.pdf](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. Vägarna 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. Deponiyorna är värdefulla för att förbättra vägsäkerheten på E 10 och Trafikverket bedömer därför att det är av värde för riksintresset för vägen.

### **Natura 2000-områden**

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.

**Trafikverket svarar:** På de aktuella deponiplatserna kommer endast rena massor att deponeras och de som definieras som inerta enligt 3 a § förordningen (2001:512) om deponering av avfall vilket innebär att inga föroreningar kommer att tillföras området som skulle kunna påverka ett angränsande natura- 2000 område negativt. Den påverkan som kommer att ske på de olika platserna och som kommer att bli bestående är en viss förändring av markytans höjd men den utformningen kommer att anpassas till omgivande

landskap för att platserna ska harmonisera med det omgivande landskapet. Platsernas lokalisering och tillhörande beräknade transporttider av lakvatten som kan nå en skyddsvärd recipient (ytvatten Kalix älv) är väl tilltagna och uppfyller de kriterier för en geologisk barriär som omfattas av en inert deponi. Bedömningen är att ingen betydande eller negativ påverkan kommer att ske på de Natura 2000- områden i närområdet från de aktuella deponiplatserna.

Deponiplats M8 har i sin östra utbredning ett mindre vattendrag som omfattas av Kalix älvs Natura 2000- område. Från kanten på den planerade deponin är det i nuläget 30 meter till bäcken. Den redovisade transporttiden i samrådsunderlaget för lakvatten i strömningsriktningen från ytan är till själva huvudfåran i Kalix älv. Vid den teoretiska beräkningen av transporttider har följande kriterier och antaganden använts. Jordarten i området består huvudsakligen av morän och beroende på vilken typ av morän så finns det olika ingångsvärden för grundvattnets strömningshastighet som kan användas vid beräkningen. I detta fall med den angivna transporttiden på 20 år har markens lutning utifrån antalet höjdkurvor med ekvidistansen 10 meter och uppmätt avstånd ned till huvudfåran beräknats till 7 % vilket då ökar strömningshastigheten med en faktor 7. I beräkningen har en strömningshastighet på 5 m / år använts vilket är medianvärdet för jordarten grusig morän. Grusig morän räknas till en genomsläpplig jordart med en teoretisk angiven strömningshastighet mellan 0,1-10 meter / år. Med nuvarande placering av deponiytan M8 så ligger den nästan i samma plan som vattendraget och med ett avstånd på 30 meter till bäcken. I det sammanhanget bör man kunna anta en lutning på 1 % och med den maximala strömningshastigheten i grusig morän som är 10 meter / år så blir transporttiden 3 år. Kravet på transporttid för lakvatten från en inert deponi uppfylls också till det mera närliggande biflödet men för att ytterligare tillämpa försiktighetsprincipen i miljöbalkens allmänna hänsynsregler så kommer ytan på deponiområdet att minskas ned i storlek och avståndet till bäcken från ytterkant på deponin kommer att utökas till 50 meter, figur 1. Det innebär teoretiskt att transporttiden utökas till 5 år med antagandet 1 % lutning och den högsta maximala strömningshastigheten för grundvatten i grusig morän. Vid anläggandet av deponin kommer också behovet av ett eventuellt avskärande/ uppsamlade dike för ytvatten att beaktas och som då avleds för infiltration i marken. Dikets varaktighet och funktion kontrolleras och utvärderas under deponins anläggningsfas och även under en del av deponins efterbehandlingsfas.



Figur 1. Modifierad deponiplats M8 med ett utökat skyddsavstånd på 50 meter till bäcken.

### Kulturmiljö

Trafikverket behöver i MKB:n 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.

**Trafikverket svarar:** Den del av området för odlingslandskapets natur- och kulturmiljövärden som direkt berörs av föreslagna 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 M 11 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 M 11 inte kommer att påverka värdena i de utpekade odlingsmarkerna, byastrukturerna eller några kända forn- och kulturlämningsmiljöer.

### Rennäring

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.

**Trafikverket svarar:** Samråd har genomförts 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



verksamhet samebyar i föreliggande samråd för anläggandet av deponiyorna i området från Morjärv till Västra Svartbyn.

### **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.

### **Antalet deponiplatser**

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.

**Trafikverket svarar:** Ansökan kommer att omfatta de ytorna som är upptagna i samrådsunderlaget. Deponiyta M8 kommer dock att minska i storlek från den angivna ytan i samrådsunderlaget. Eventuellt kommer yta M4 också att minska i storlek. Anledningen till den "haltande" numreringen är att ytor har fallit bort i ett tidigare skede av undersökningsprocessen.

#### **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 läntidningarna Norrländska Socialdemokraten och Norrbottens Kuriren med information om projektet och var handlingar i ärendet kan erhållas. Inga synpunkter har inkommit från allmänheten under samrådstiden.

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.

**Trafikverket svarar:** Synpunkten kommer att beaktas och ytan krympas i storlek så att inte vägen fylls igen alternativt samrådas med fastighetsägaren om att ny framkomlig väg bereds på samma ställe som befintlig väg men med en förhöjd ytnivå.

### 3.1.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

#### **Telia/ Skanova Access AB har tagit del av samrådsunderlaget och framför följande yttrande.**

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. Hänvisning till bilder finns för lokaliseringen av fiberkabel. Vidare anger de att om Skanova tvingas vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telkablarna för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den. För att fastställa i vilken omfattning Skanovas teleanläggningar berörs skall en besiktningsrapport upprättas när byggnationen fastställs. Skanova hänvisar till ledningskollen där kabelanvisning kan beställas och ledningarna kan erhållas digitalt i dwg-format.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket tackar för informationen och upplyser om att information från [www.ledningskollen.se](http://www.ledningskollen.se) kommer att utföras innan deponiytors utbredning fastställs och en besiktningsrapport kommer att upprättas. Enligt bifogade bilder på var fiberkabel är lokaliserad så följer de i stort sett nuvarande väglinjen. Trafikverket kommer att beakta inkomna synpunkter och inga ytor där fiberkabel är lokaliserad kommer att fyllas över med överskottsmassor.

#### **SIGI, Statens geologiska institut framför att när det gäller deponier för inert avfall vill SIGI speciellt betona vikten av.**

- **En ändamålsenlig mottagningskontroll och**
- **Konstruktionens stabilitet och risk för sättningar**

#### **Mottagning av avfall**

SIGI vill betona vikten av en ändamålsenlig kontroll av de inkommande massorna miljömässiga och geotekniska egenskaper. Ur miljöhänsyn är det speciellt viktigt att endast tillåtna massor deponeras på en deponi för inert avfall eftersom kraven på miljöskyddsåtgärder, som geologisk barriär, bottentätning och sluttäckning, är begränsade jämfört med kraven på deponier för icke-farligt avfall och farligt avfall.

SIGI uppfattar det som att "förorenade" massor som inte uppfyller kraven på massorna som får deponeras kan uppkomma vid två verksamheter utmed den aktuella vägsträckningen, vid insamling av massor från diken och vid omhändertagande av asfalt som innehåller tjära, se avsnitt 2.2.

SIGI 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. Vidare önskar vi en beskrivning av hur massor som innehåller sulfidjord ska hanteras. Kommer sulfidjordar att betraktas som förorenade massor? Kommer asfalt som inte klassas som farligt avfall att återvinnas?

I avsnitt 2.5 i samrådsunderlaget nämns inget om kraven för avfall som får deponeras på en deponi för inert avfall.

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

**Trafikverket svarar:** Se svar till Länsstyrelsen under rubriken "Kontroll av avfall som ska deponeras".

Geotekniska egenskaper för avfallet kommer att ingå i den grundläggande karakteriseringen enligt 5 §, NFS 2004:10.

Sulfidjord inom vägprojektet och asfalt som inte bedöms som farligt avfall kommer att hanteras enligt tidigare upprättad vägplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning

### **Stabilitet och sättningar**

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.

### **Trafikverket svarar:**

Frageställningen utreds vidare i kommande miljökonsekvensbeskrivningen och även i den tekniska beskrivningen angående stabiliteten i undergrunden på de enskilda deponiplatserna och utfyllnadens inre stabilitet.

### **Övrigt**

SGI anser, i likhet med vad som föreslås i samrådsunderlaget, att brunnen öster om deponiplats M6 bör provtas.

I avsnitt 7 i samrådsunderlaget anges att "lakvatten från verksamheten som inte infiltrerar direkt genom deponin uppsamlas i avskärmande diken där sådana bedöms behövas utifrån givna terrängförhållanden och markbeskaffenhet". I samrådsunderlaget omnämns också grumling av vattendrag som ett problem vid hanteringen av överskottsmassor. Vidare anges att identifiering och avgränsning av platser för deponier bla har baserats på behovet av diken.

Kommer avskärmande diken som anläggs för att samla upp lakvatten att ledas till en damm, tex en sedimentationsdamm för att förhindra spridningen av grumligt (förorenat?) vatten? Kan avskärmande diken minska transporttiden i den geologiska barriären?

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.

Eftersom tillgängligt underlag kan komma att revideras väljer SGI att avvakta kommande möjligheter att lämna ytterligare synpunkter på den tekniska beskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen.

**Trafikverket svarar:** Brunnen öster om deponiplatsen kommer att provtas och utvärderas. Om behovet av avskärmande diken för någon deponiplats bedöms behövas kommer avledningen att ske till någon typ av infiltration eller sedimentationsdamm för att förhindra spridning av grumligt ytvatten som kan uppkomma från deponiplatsen. Transporttiden i den geologiska barriären bedöms inte minska så påtagligt att det innebär en risk att inte kriterier för transporttiden för lakvatten från en inert deponi uppfylls.

Ett ändamålsenligt kontrollprogram kommer att upprättas för deponiverksamheten och samrådas med tillsynsmyndigheten.

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