

SAMRÅDSREDOGÖRELSE för ansökan om tillstånd för deponier i projekt E 10 Avvakko- Lappeasuando

Gällivare kommun, Norrbottens län

2020-03-09

Uppdragsnummer: 880950



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 Avvakko- Lappeasuando

Författare: Licab AB Jan Apelqvist, Håkan Thyren

Dokumentdatum: 2020-03-09

Ärendenummer: TRV 2019/113721

Objektsnummer: V8211856

Uppdragsnummer:880950

Kontaktperson: Jöran Gärtner 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	8
3.1.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	8
3.1.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	8
4	Källor:	11

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 Avvakko- Lappeasuando. Samrådsunderlaget har skickats ut till enskilda som kan komma att beröras av projektet, Gällivare kommun, ett flertal myndigheter och intresseorganisationer. Samrådsunderlaget har även funnits tillgängligt hos Trafikverkets kontor i Luleå och på Trafikverkets hemsida under perioden 2019-12-11 –2020-01-12.

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 2019/113721.

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 Gällivare kommun, myndigheter och organisationer som kan antas bli berörda samt till enskilda som kan antas bli särskilt berörda.

Ägare till fastigheter där mark behöver tas i anspråk har erhållit samrådsunderlaget samt kontaktats via telefon för information om projektet. Samrådsunderlaget 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 E10, delsträckan Avvakko-Lappeasuando. Länsstyrelsen har tagit del av samrådsunderlag daterat 2019-11-28 som inkom till länsstyrelsen 2019-12-09.

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 avskärmade 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: Vägdikesmassor kommer att hanteras enligt Trafikverkets krav "Vägdikesmassor-provtagning och hantering, TDOK 2014:0931 version 1.0. vilket ger en vägledning om hur de massorna ska hanteras vidare. Inom den planerade sträckningen förekommer tjärhaltig asfalt. Den delen av tjärhaltig asfalt som klassas som farligt avfall kommer att hanteras särskilt och kan inte återanvändas. 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 också 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: Deponiplatsen A1 och A7 ligger helt eller delvis inom område vilket är utpekade som riksintresse för rennäring. Båda deponiyorna ligger på marker som idag utgörs av ungskog (A 1) eller av hygge (A 7). Deponiområdena kommer att återplanteras efter avslutad verksamhet vilket innebär att marken kommer att återgå till skogsmark på längre sikt. Under den aktiva fasen kommer störning att uppstå i form av transporter till och från deponiyorna, samt att visst markskikt kommer att övertäckas. Markskiktet kommer med tiden att återetableras. Trafikverket bedömer att en temporär störning kommer att ske under anläggnings- och deponifasen, men att den långsiktiga påverkan på riksintresset är begränsad och reversibel. Samråd har skett med berörda samebyar (se under rubriken ”rennäring”).

Deponiplats A 7 ligger även inom riksintresse för naturvård och friluftsliv. Enligt beskrivningen för utpekandet av riksintresse Kalix älv beskrivs att älven rinner fram genom ett skog- och myrlandskap där barrskogar och tallhedar, ofta med stort björkslag, är den vanligaste skogstypen. http://ext-dokument.lansstyrelsen.se/Norrbottn/RI_Naturvard/riks_natur_beskr880114_omr1-12.pdf. Några specifika naturformer kopplade till den aktuella platsen eller området beskrivs inte. A 7 utgörs av en avverkad tallhed som delvis är av lavristyp, delvis av frisk ristyp. 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 landskapet inte påverkas och därför bör anses vara förenligt med riksintresset. 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. 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.

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 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.

Vid anläggandet av deponierna 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.

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.

Trafikverket svarar: Kulturmiljöprogrammets bevarandeprogram i odlingslandskapet utpekade värden eller värdekärnor kommer inte att påverkas eftersom de utvalda deponiområdena ligger i skogsmark på relativt stort avstånd från bebyggelse och öppna odlingsmarker. Platserna ligger inte heller på eller i nära anslutning till några kända forn- och kulturlämningar.

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 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 deponiytor i området från Avvakko-Lappeasuando.

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. Länsstyrelsen vill särskilt peka på deponiplats A5 som enligt samrådsunderlaget synes vara placerad i närheten av bebyggelsen i Puoltikasvaara.

Trafikverket svarar: Deponiplats A5 kommer att utgå från tillståndsansökan för deponier. 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. Avståndet från deponiytor till närmaste bostadsbebyggelse varierar från 250- 1200 meter. Alla deponiytor utom två (skog, upplagsplats) 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.

3.1.2. Samråd med berörda kommuner

Berörd kommun har beretts tillfälle att yttra sig och inkomma med synpunkter. Inga yttranden eller synpunkter har inkommit från Gällivare kommun 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. Inga synpunkter har inkommit under samrådstiden.

3.1.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

SGU (Sveriges geologiska undersökning) har erhållit handlingar daterade 2019-12-13 där möjlighet ges att inkomma med yttrande i ärende om TRV 2019/113721. SGU Dnr 33-2718/2019.

SGU har via mail som inkom 2019-12-16 avstått att lämna yttrande i rubricerat ärende.

Telia/ Skanova Acess AB har tagit del av samrådsunderlaget och framför följande yttrande.

För deponiytor A1, A2, A3 och A4 har Skanova inget att erinra. För deponiyta A5, A6 och A7 uppger Skanova att koppar och 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 telkablar 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 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 koppar och fiberkabel är lokaliserad kommer att fyllas över med överskottsmassor. Yta A5 kommer också att utgå från tillståndsansökan.

SGI, Statens geologiska institut framför att när det gäller depoiner för inert avfall vill SGI speciellt betona vikten av.

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

Mottagning av avfall

SGI 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 depoiner för icke-farligt avfall och farligt avfall.

SGI uppfattar det som att "förorenade" massor som inte uppfyller kraven på massorna som får deponeras kan uppkomma vid två verksamheter utmed den aktuella vägsträckningen och vid omhändertagande av asfalt som innehåller tjära, se avsnitt 2.2. Däremot nämns inget om vägdikesmassor som i samrådsunderlaget till det parallella ärendet TRV 2019/113723.

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. 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.

SGI 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.

Asfalt som inte bedöms som farligt avfall kommer att hanteras enligt den tidigare upprättade vägplanen 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:

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

Övrigt

Det förefaller som att det ligger en mindre sjö strax norr om deponiplats A2. Kan den påverkas negativt av en deponi?

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: Bedömningen är att den sjö som ligger strax norr om deponiplats A2 inte kommer att påverkas negativt dels med hänsyn till att en träddridå kommer att lämnas mot sjön och att den bedömda strömningsriktningen för grundvatten är mot söder dvs bort från sjön. 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 samrådats 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, Box 809 971 25 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se