

Ansökan om tillstånd för deponier för inert avfall enligt 9 kap. Miljöbalken längs E 10 Avvakko-Lappeasuando

Gällivare kommun, Norrbottens län

2020-12-18

Uppdragsnummer: 880950



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 Avvakko-Lappeasuando

Författare: Licab AB Jan Apelqvist, Håkan Tyren

Dokumentdatum: 2020-12-18

Ärendenummer: TRV 2019/113721

Uppdragsnummer: 880950

Kontaktperson: Jöran Gärtner 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	9
11. Uppgifter om massorna	10
12. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått	10
13. Råvaror och kemikalier	11
14. Effekter av eventuella olyckor	11
15. Klimatpåverkan	11
16. Ekonomisk säkerhet	11
17. Egenkontroll	12
18. De allmänna hänsynsreglerna	13
19. Miljömål	14
20. Tidplan	14
21. Aktförvarare	14
22. Tidningar för kungörelse	14

Bilagor:

- 1 Översiktskarta
- 2-5 Volymberäkning med ritningar över fyllnadshöjder och sektioner
- 6 Fastighetsägareförteckning
- 7 Samrådsredogörelse
- 8 Miljökonsekvensbeskrivning
- 9 Länsstyrelsens beslut om ej betydande miljöpåverkan
- 10 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	Jöran Gärtner
Telefon	010-1237469
E-postadress	joran.gartner@trafikverket.se
Verksamhetskod	90.310
Fastighetsbeteckningar	Se bilaga 6

2. Bakgrund

Trafikverket har för avsikt att förbättra trafiksäkerheten på E 10 på sträckan Avvakko-Lappeasuando genom att bygga om vägen till en mötesfri väg, så kallad 2+1 väg (Vägplan, E 10 Avvakko-Lappeasuando. Gällivare kommun, Norrbottens län. 2017-07-03, rev 2019-04-05.). 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 enligt 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 4 nya anläggningar för deponering av inert avfall enligt 9 kap. miljöbalken.

Trafikverket yrkar på att få tillstånd för deponering av maximalt 101 946 m³ inerta massor från verksamhetsstart och under 5 års tid för 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 verksamhetskod 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 8 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 Gällivare kommun, 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 2019/113721.

En samrådsredogörelse finns upprättad för projektet se bilaga 7.

Länsstyrelsen har 2020-04-24, dnr 551-3257-2020 beslutat att projektet inte kan innebära betydande miljöpåverkan, bilaga 9.

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.
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.
6. Trafikverket behöver beskriva vilken påverkan på rennäringsen 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.

Från Telia/ Skanova Access AB

8. För deponiytor A1, A2, A3 och A4 har Skanova inget att erinra. För deponiytor A5, A6 och A7 finns kopparkabel och markförlagd fiberkabel i området och som de helst ser att man inte fyller över eftersom det kommer att försvåra feltagning.

Från SGI

9. 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.

10. 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.

11. En mindre sjö ligger norr om deponiplats A2, kan den påverkas negativt av en deponi? SGI anser vidare 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.
5. En utförligare beskrivning av påverkan på närliggande kulturmiljöer är beskriven i MKB 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. Deponiplats A5 har utgått från tillståndsansökan för deponier.
8. Ledningskontroll kommer att utföras och inga markförlagda kablar kommer att fyllas över ytterligare. Deponiyta A1, A5 och A7 har utgått.
9. 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 7 i MKB.
10. I avsnittet 7 deponiers aktiva driftfas MKB beskrivs bedömda stabilitetsförhållanden och även under avsnittet, miljökonsekvenser, förutsättningar och skadeförebyggande åtgärder behandlas synpunkterna angående stabilitetsförhållanden.
11. Bedömningen är att den sjö som ligger strax norr om deponiplats A2 inte kommer att påverkas negativt dels med hänsyn till att en trädråd kommer att lämnas mot sjön och att den bedömda strömningsriktningen för grundvatten är mot söder dvs bort från sjön. Se vidare under avsnittet 8 i MKB. Kontrollprogram för verksamheten upprättas.

10. Planerad verksamhet

Behovet av att deponera överskottsmassor uppkommer i samband med upprustningen av E 10 Avvakko-Lappeasuando. 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 101 946 m³ och tillstånd söks för den mängden inerta massor.

Anläggningsarbetet kommer att pågå under 3 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 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 släntheten 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 transporter tas massor i närheten där de uppstår och transporteras till deponiområdet. Massorna är inerta och består av morän, sand, silt och sten. Enligt utförda miljötekniska markundersökningar i samband med vägplanen är massorna rena och består i huvudsak av siltiga sandmoräner och sandiga siltmoräner. Massorna kommer att kontrolleras okulärt och genomgå grundläggande karakterisering.

Inom den planerade sträckningen förekommer tjärhaltig asfalt. Tjärhaltig asfalt som klassas som farligt avfall kan inte återanvändas och kommer att kräva särskild hantering enligt gällande lagar och regler. 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, E 10 Avvakko-Lappeasuando. Gällivare kommun, Norrbottens län. 2017-07-03, rev 2019-04-05.) 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 deponiytorna. 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 Avvakko-Lappeausando är ett åtgärdsförslag framtaget för att minska klimatpåverkan och energiförbrukning (Trafikverket 2016). Här ingår också en bedömning av de överskottsmassor som uppstår, se vidare i MKB bilaga 8.

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 10.

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 deponiytor. 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 8 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 8.

20. Tidplan

Verksamheten kommer att pågå under 3 år. De arbeten som ger upphov till överskottsmassor och som ska läggas på deponiytorna planeras enligt gällande vägplan att starta under 2022.

Tidplanen kan komma att revideras med beaktande av andra hänsynstaganden.

21. Aktförvarare

Som aktförvarare föreslås Gällivare kommun

Adress: Tingshusgatan 8-10, 982 81 Gällivare

22. Tidningar för kungörelse

Kungörelse föreslås ske i

- Norrländska socialdemokraten
- Norrbottens kuriren

Luleå 2020-12-18

För Trafikverket

Jöran Gärtner Projektledare, E10 Avvakko-Lappeasuando



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

www.trafikverket.se