

Bilaga 7A

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

Gällivare kommun, Norrbottens län

2023-09-27

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: Trafikverket

Dokumentdatum: 2023-09-27

Ärendenummer: TRV 2023/83836

Uppdragsnummer:880950

Kontaktperson: Jöran Gärtner Trafikverket

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	4
2.1	Tidigare samråd	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	6
3.1.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	7
3.1.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	7
4	Källor	10

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 2023 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 2023-08-25 – 2023-09-22.

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 2023/83836.

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.

2.1 Tidigare samråd

Samråd för deponier E10 Avvakko-Lappesuando har genomförts i projektet i ett tidigare skede (samrådsunderlag daterat 2019-11-28). Detta samråd omfattade fler deponiytor än vad som är aktuellt i föreliggande ansökan. Samrådssynpunkter från detta tidigare samråd är omhändertagna och behandlade i projektet. Den tidigare samrådsredogörelsen, daterad 2020-03-09, bifogas ansökan för kännedom.

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 2023-08-25.

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

För att de tänkta anläggningarnas placering och utbredning i terrängen korrekt ska kunna avgöras bör ytterkanterna markeras med koordinater enligt ett vedertaget system (SWEREF 99). Antalet koordinatpunkter ska anpassa till det aktuella områdets storlek och form. I de fall utbredningen av deponi och verksamhetsområdet skiljer sig åt bör gränserna däremellan tydligt framgå.

Trafikverket svarar: Koordinater för verksamhetsområdet ytterkanter kommer att redovisas i MKB till ansökan. Utbredning samt utformning av deponin inom verksamhetsområdet kommer redovisas på ritningar som bifogas ansökan.

Rennäring

Trafikverket bör beskriva ev. 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 deponiytorerna i området från Avvakko-Lappeasuando.

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. Trafikverket anser därför att den planerade verksamheten inte är tillståndspliktig enligt 7

kap.28 a miljöbalken.

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. Avståndet från deponiytor till närmaste bostadsbebyggelse varierar från 250- 1200 meter. Deponiytorna avskärmas från bostadsbebyggelsen av trädridåer eller växande skog vilket innebär att utsikten från de befintliga närmaste bostadshusen inte bedöms påverkas negativt. Inga vattenbrunnar som kan påverkas bedöms vara lokaliserade i strömningsriktningen.

Riksintressen

Miljökonsekvensbeskrivningen behöver innehålla en beskrivning av de riksintressen som finns i verksamhetens påverkansområde, samt en bedömning av verksamhetens påverkan på riksintressena.

Trafikverket svarar: Deponiplatsen A6 ligger invid område vilket är utpekade som riksintresse för rennäring. Övriga ytor ligger utanför område klassat som riksintresse för rennäringen. Alla områden nyttjas i renskötsel. Deponiytorna ligger på marker som idag utgörs av ungskog/hygge. 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 deponiytor, 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 ingen långsiktig påverkan på riksintresset kommer ske. Samråd har skett med berörda samebyar (se under rubriken ”rennäring”).

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. Deponiytorna är värdefulla för att förbättra vägsäkerheten på E10 och Trafikverket bedömer därför att det är av värde för riksintresset för vägen.

3.1.2. Samråd med berörda kommuner

Gällivare kommun framför följande yttrande:

Ingen av de aktuella deponiområdena ligger inom område för detaljplan eller områdesbestämmelser.

Deponiområde A6 ligger i, eller i närheten av, område som i den kommunala översiktsplanen är utpekade som lämpligt för vindkraftsetableringar. Även i tematiskt tillägg

till översiktsplanen för eldistribution och vindkraft, som för närvarande finns ute för samråd, ligger deponiområde A6 i, eller i närheten av, ett område som är utpekad som vindkraftsområde. I nuvarande skede med aktuellt samrådsunderlag är det inte möjligt att bedöma om det föreligger några hinder för att placera en deponi i deponiområde A6.

Trafikverket svarar: Det planerade deponiområdet ligger nedanför berget invid E10. Läget invid vägen är troligen ett hinder för en kommande placering av en vindkraftsanläggning. Ett eventuellt nyttjande av marken för vindkraftsetablering är möjligt efter att deponiverksamheten i projektet är avslutad. Markytan kommer då att vara ca 3 meter högre än i nuläget.

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.

Ett yttrande har inkommit från allmänheten:

Privatperson föreslår att överskottsmassor används för att bygga parkeringsplatser söder om Avvakko. Det finns i dagsläget inga parkeringsplatser söder om bron i Avvakko, förens vid Kutjärnsbäcken ca 1 mil bort.

Trafikverket svarar: Åtgärder läng E10 utanför projektets sträckning genomförs inte inom ramen för detta projekt.

3.1.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

SGU (Sveriges geologiska undersökning)

SGU har via mail som inkom 2023-09-21 framfört att de inte har några synpunkter i ärendet.

SGI, Statens geologiska institut

SGI framför att då skillnaderna mellan samrådsunderlagen daterade 2019-11-28 och 2023-08-25 är små och hänvisar till sitt tidigare yttrande daterat 2020-01-14. I yttrandet framförs följande:

Mottagning av avfall

SGI vill betona vikten av en ändamålsenlig kontroll av de inkommande massornas 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.

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 vägdkesmassor 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: Vägdikesmassor kommer att hanteras enligt Trafikverkets krav ”Vägdikesmassor-provtagning och hantering, TDOK 2014:0931 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.

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 om stabilitet utreds vidare i kommande miljökonsekvensbeskrivning och även i den tekniska beskrivningen.

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

www.trafikverket.se