TRAFIKVERKET

Samrådsunderlag

Deponier längs väg 857 på sträckan Rantajärvi-Aapua, Övertorneå kommun, Norrbottens län

Undersöknings och avgränsningssamråd inför tillståndsansökan av deponier för inert avfall 2026-09-15



Trafikverket
Postadress: Box 809 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå:	1 Ej känslig
Dokumenttitel:	Deponier längs väg 857 på sträckan Rantajärvi-Aapua, Övertorneå kommun, Norrbottens län
Författare:	Stina Keskitalo, Mattias Hemmingsson & Linda Byström
Dokumentdatum:	2026-09-15
Ärendenummer:	TRV 2026/12642
Kontaktperson:	Amanda Westerlund
Omslagsfoto:	Tyréns

Innehåll

Sammanfattning 5

1 Inledning 6

1.1 Bakgrund och syfte 6

1.2 Områdesbeskrivning 8

1.3 Tidplan 8

1.4 Tillståndsprocessen 8

1.4.1 Samråd 9

1.4.2 Lagstiftning och bestämmelser för deponering av avfall 9

2 Lokaliseringsutredning 11

2.1 Föreslagna deponiplatser 11

2.1.1 Deponi D1 13

2.1.2 Deponi D2 och D3 13

2.1.3 Deponi D4 14

2.1.4 Deponi D5 15

2.1.5 Deponi D6 och D7 16

2.2 Nollalternativet 17

3 Förutsättningar 18

3.1 Gällande planer och bestämmelser 18

3.2 Geologi 18

3.3 Skyddade områden 20

3.4 Yt- och grundvatten 22

3.4.1 D1 22

3.4.2 D2 och D3 23

3.4.3 D4 23

3.4.4 D5 24

3.4.5 D6 och D7 25

3.4.6 Grundvatten 27

3.4.7 Brunnar 27

3.5 Naturmiljö 28

3.6 Kulturmiljövärden 30

3.7 Rennäring 32

4 Planerad verksamhet 34
4.1 Utformning 34
4.2 Provtagning av deponimassor 34
4.3 Anläggande, drift och efterbehandling 35

5 Genomförda och pågående undersökningar 36

6 Transporter 37

7 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper 38
7.1 Landskapsbild 38
7.2 Föroreningsinnehåll deponimassor 38
7.3 Transporter 38
7.4 Yt- och grundvatten 38
7.5 Skyddade områden 38
7.6 Naturmiljö 39
7.7 Natura 2000 39
7.8 Kulturmiljövärden 39
7.9 Rennäring 39
7.10 Ledningar 40
7.11 Bedömning av betydande miljöpåverkan 40

8 Fortsatt arbete 41

9. Innehåll i Förenklat underlag eller MKB 42

9 Referenser 43

Sammanfattning

Trafikverket har för avsikt att förbättra bärigheten av väg 857 mellan Svanstein och Ohtanajärvi. När vägen förstärks kommer det gamla, tjälfarliga, vägmaterialet att utgöra ett massöverskott då det ersätts av nya, icke tjälfarliga massor. God massbalans eftersträvas i projektet och där möjlighet finns att återanvända massor kommer detta ske. Bedömningen görs dock att stora mängder kommer att utgöra överskott och behöva tas om hand.

För att minska miljöbelastningen och negativ klimatpåverkan från transporter av schaktmassor har Trafikverket för avsikt att ansöka om tillstånd att anlägga deponier i vägens närområde. De massor som ska deponeras kommer endast utgöras av inert avfall vilket är ett avfall som i princip inte förändras med tiden och inte reagerar kemiskt, biologiskt eller fysikaliskt på ett sätt som kan skada miljön eller människors hälsa.

Föreliggande dokument utgör samrådsunderlag för kombinerat undersöknings- och avgränsningssamråd gällande tillstånd för deponering av överskottsmassor. Detta samrådsunderlag behandlar sträckan mellan Rantajärvi och Aapua längs väg 857 som är cirka 21,5 kilometer lång och i det tidiga skedet bedöms ha ett massöverskott med omkring 160 000 m^3.

Samrådsunderlaget omfattar sju föreslagna deponiområden. I samrådsskedet är vissa deponiområden väl tilltagna för att tillåta anpassningar under vidare projektering. Slutgiltig utformning kan därför ändras alternativt kan en deponi utgå helt om behovet inte finns att nyttja samtliga samrådda platser inom projektet.

Planerad byggstart för bärighetsförstärkande åtgärder inom etapp 2 är sommaren 2028 och arbetet beräknas vara klart hösten 2029. Under byggtiden kommer massor i behov av deponering uppkomma i takt med att vägarbetena fortskrider. När deponeringen avslutats inleds efterbehandlingsfasen där uppföljning görs under flera års tid.

Inom utredningsområdet finns utpekade riksintressen för Natura 2000 och rennäring. Föreslagna deponiplatser utgörs av skogsmark alternativt igenväxningsmark ovan morän. När deponierna är avslutade kan marken åter nyttjas för skogsbruk.

Miljöeffekterna av projektet bedöms i sin helhet vara ringa vilket grundar sig i de förberedande faktorer och kriterier som har utarbetats för projektet i ett inledande skede. Det är framförallt i byggskedet och under driftfasen som tillfälliga miljöeffekter kan uppstå men de effekterna bedöms vara av övergående karaktär. Trafikverket gör därför bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

1 Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Väg 857 sträcker sig mellan Svanstein och väg 99 i öster och Ohtanajärvi och väg 392 i väster, se Figur 1. Väg 857 ligger till största del inom Övertorneå kommun men de västra delarna ligger inom Pajala kommun, båda inom Norrbottens län. Vägen är 53 kilometer lång och uppvisar både bärighetsskador och tjälrelaterade skador. Väg 857 är en utpekad viktig näringslivsväg med kontinuerliga volymer av tunga transporter. Vägen är idag BK1-klassad och skadorna på vägen visar sig bland annat genom tjälsprickor, blockuppfrysningar samt rörelser i vägtrummor. Asfalten är utsliten och behöver bytas ut.

För att avhjälpa de brister som vägen uppvisar har Trafikverket beslutat att vägen skall åtgärdas. Åtgärderna avser att höja bärigheten samt tjälsäkra väg 857. Efter åtgärderna ska vägsträckan klara högsta bärighetsklass (BK4) och förutom förstärkning kommer även två broar att bytas ut och vandringshinder att åtgärdas längs sträckan. I samband med projektet kommer ett massöverskott att uppkomma som behöver hanteras.

Arbetet delas upp i tre etapper. Etapp 1 innefattar sträckan mellan Svanstein och Rantajärvi, etapp 2 mellan Rantajärvi och Aapua samt etapp 3 mellan Aapua och Ohtanajärvi, se Figur 1. Aktuellt samrådsunderlag gäller det massöverskott som uppstår vid förstärkning av vägen inom etapp 2. Mängden överskottsmassor har i tidiga skedet bedömts uppgå till cirka 160 000 m^3.



Figur 1. Väg 857 mellan Svanstein och Ohtanajärvi inom Övertorneå och Pajala kommuner. Etappindelning för aktuellt projekt ses i kartbilden.

Trafikverket har inga närliggande projekt där överskottsmassorna kan återanvändas i anläggningsändamål. För att undvika onödiga transporter till extern mottagningsanläggning och därmed minska miljöbelastningen samt underlätta entreprenadarbetet avser Trafikverket att ansöka om tillstånd för anläggande av inerta deponier belägna i nära anslutning till väg 857 inom etapp 2.

Trafikverket har för avsikt att söka tillstånd enligt miljöbalken (1998:808) kapitel 9 gällande miljöfarlig verksamhet för 7 platser för deponering av inert avfall som tillsammans rymmer cirka 160 000 m^3. I samrådsskedet är vissa deponiområden väl tilltagna för att tillåta anpassningar under vidare projektering. Lokalisering av de planerade deponierna redovisas översiktligt i Figur 2. Föreslagna deponier rymmer mer än bedömt massöverskott för projektet i detta skede. Slutgiltig utformning kan därför ändras alternativt kan en deponi utgå helt om behovet inte finns att nyttja samtliga samrådda platser inom projektet.

1.2 Områdesbeskrivning

Vägen passerar till stora delar genom glesbygd och skogslandskap med inslag av våtmarker. Stora ytor utgör produktionsskog men det finns även flera större områden som utgör naturreservat. Sträckan inom etapp 2 är cirka 21,5 kilometer lång och bebyggelse finns i Rantajärvi, Härkäsaatio, Mettäjärvi, Rovakka, Syväjärvi och Aapua. Aapua klassas som en småort och i byn finns en mindre livsmedelsaffär, belyst elljusspår och fotbolls-/idrottsplan.

Friluftsliv och turism är viktiga inslag i området och flera företag med kopplingar till detta finns i byarna.

1.3 Tidplan

Planerad byggstart för bärighetsförstärkande åtgärder inom etapp 2 är sommaren 2028 och arbetet beräknas vara klart hösten 2029. Under byggtiden kommer massor i behov av deponering uppkomma i takt med att vägarbetena fortskrider.

Förutom den aktiva deponeringen – driftfasen. Kommer iordningställande av deponi göras inledningsvis. När deponin sedan nått sin kapacitet, eller om behov av vidare deponering inte längre finns, kommer efterbehandling av deponin ske och deponin går då in i efterbehandlingsfasen där uppföljning görs under flera års tid.

1.4 Tillståndsprocessen

Verksamheter som utgörs av deponering av massor är tillståndspliktig och omfattas av 9 kap. miljöbalken. Det innebär att samråd ska genomföras enligt 6 kap 20 § miljöbalken.

1.4.1 Samråd

Inledningsvis genomförs ett undersökningssamråd för att utreda om den planerade verksamheten kan antas medföra betydande miljöpåverkan (BMP). Samrådsunderlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut i frågan. Innan länsstyrelsen fattar beslut ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda ges möjlighet att yttra sig.

Enligt 6 kap. 24 § miljöbalken får undersökningssamrådet genomföras så att det också uppfyller kraven för det avgränsningssamråd som ska genomföras inom ramen för en specifik miljöbedömning. I föreliggande fall har undersöknings- och avgränsningssamrådet därför utformats som en gemensam process, vilket innebär att samrådskretsen har utökats.

Samrådet syftar till att inhämta synpunkter från berörda aktörer och andra intressenter samt att samla in information, lokalkännedom och förslag till anpassningar av verksamheten. Avgränsningssamrådet syftar även till att nå en lämplig omfattning och detaljeringsgrad för den eventuella miljökonsekvensbeskrivningen i avgränsningen av miljöaspekter. Målsättningen är att skapa ett så väl anpassat underlag som möjligt inför den fortsatta tillståndsprocessen. Inkomna synpunkter sammanställs och bemöts av Trafikverket i en samrådsredogörelse. Privatpersoner, myndigheter, företag och organisationer ges möjlighet att lämna synpunkter.

Om länsstyrelsen bedömer att verksamheten kan antas medföra BMP ska den fortsatta tillståndsprövningen omfatta en specifik miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Om verksamheten inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan fortsätter processen med upprättande av ett förenklat underlag.

1.4.2 Lagstiftning och bestämmelser för deponering av avfall

Verksamheten bedöms omfattas av verksamhetskod 90.130 enligt 29 kap. 22 § miljöprövningsförordningen. I detta fall avses deponering av schaktmassor som klassas som inert avfall.
Enligt förordning (2001:512) om deponering av avfall definieras inert avfall enligt 3 a § som ett avfall som:

1. Inte genomgår väsentliga fysikaliska kemiska eller biologiska förändrar, löses upp, brinner eller reagerar fysikaliskt eller kemiskt på något annat sätt.
2. Inte bryts ned biologiskt eller inverkar på andra material som det kommer i kontakt med på ett sätt som kan orsaka skador på miljön eller människors hälsa.

3. Har en total lakbarhet, ett totalt föroreningsinnehåll, och en ekotoxicitet hos lakvattnet som är obetydligt och inte äventyrar kvaliteten på yt- eller grundvatten.

Enligt samma förordning får endast avfall som har behandlats deponeras, men kravet på behandling gäller inte inert avfall där behandling inte är tekniskt genomförbar eller annat avfall där behandling inte medför minskade negativa effekter på människors hälsa eller miljö.

Vidare ska en deponi skall vara lokaliserad så den inte utgör någon allvarlig risk för miljön med beaktande av:

1. Avståndet från deponin till tätbebyggelse, bostadsområden, rekreationsområden, jordbruksområden, vattenområden och vattenleder.
2. Förekomst av ytvatten, grundvatten, kustvatten och skyddade naturområden.
3. De geologiska och hydrogeologiska förhållanden på och omkring platsen.
4. Risken för översvämningar, sättningar, jordskred eller snöskred på platsen.
5. Skyddet av natur- och kulturvärden på och omkring platsen.

Deponin skall vara lokaliserad så allt lakvatten efter driftfasen och ej uppsamlat lakvatten under driftfasen passerar genom en geologisk barriär som gör att transporttiden till närmsta recipient är minst 1 år för deponier för inert avfall.

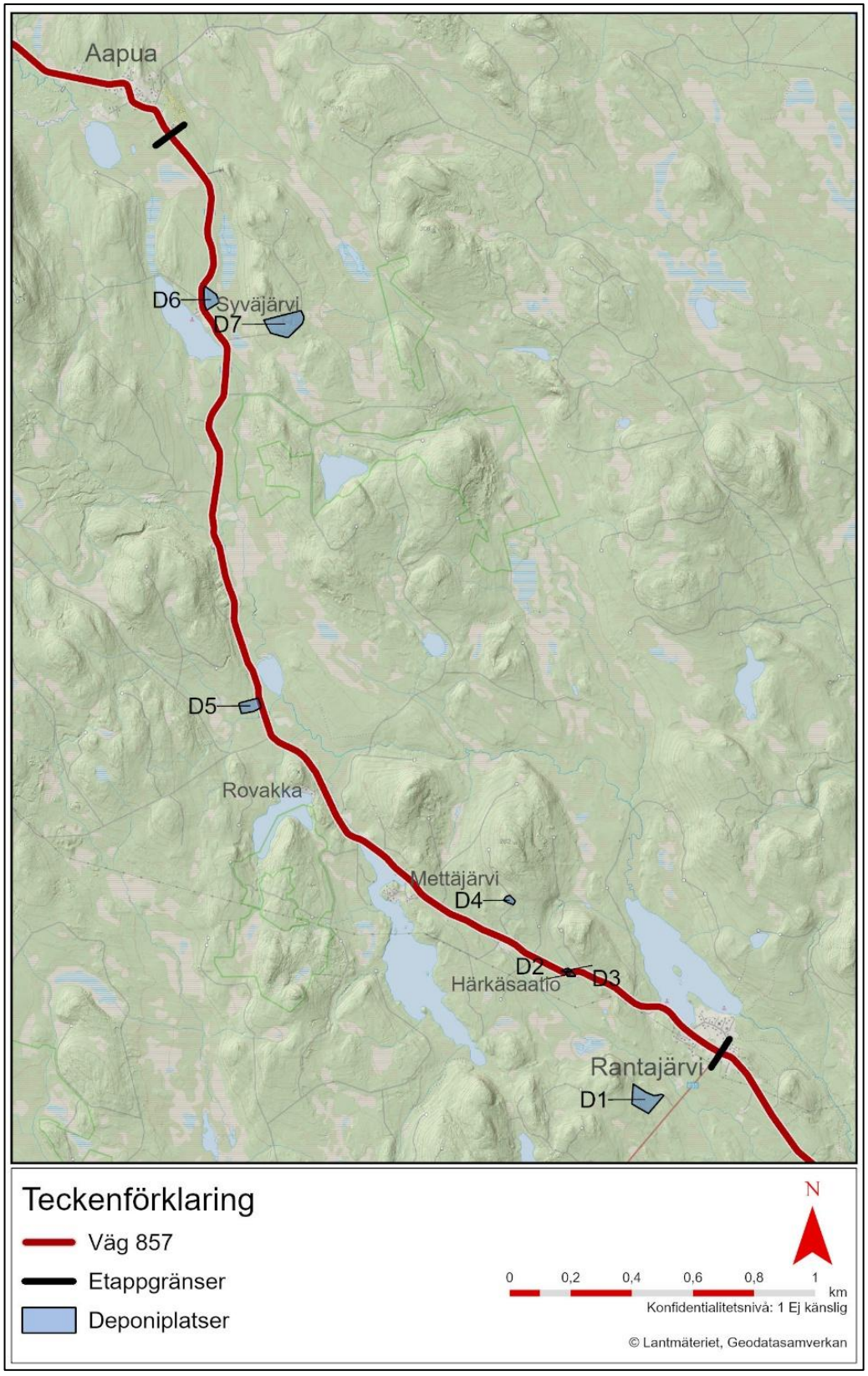
2 Lokaliseringsutredning

En lokaliseringsutredning i form av en skrivbordsstudie utfördes tidigt i projektet och en bruttolista av möjliga lokaliseringar med liten eller ingen påverkan på kända natur- och kulturvärden togs fram. Därefter valdes de lämpligaste förslagen ut baserat på praktisk genomförbarhet, fastighetsindelning och fastighetsägares önskemål. De föreslagna lokaliseringarna ligger i områden där inga kända natur- eller kulturvärden förekommer. Platserna har också vid en översiktlig bedömning av jordartskartan och topografi ansetts ha möjlighet att klara minst ett års transporttid för lakvatten. Detta kommer att redovisas i kommande ansökan då geotekniskt underlag för de bärighetsförbättrande åtgärderna av vägen finns att tillgå.

Andra kriterier för val av områden har varit att försöka undvika skymd sikt för bostäder och att lokaliseringarna inte ska kräva anläggande av nya vägar längs långa sträckor. Utöver kända, skyddade intressen har även andra aspekter studerats, exempelvis SGU:s brunnsarkiv, stigar och leder med mera.

2.1 Föreslagna deponiplatser

Lokaliseringsutredningen har resulterat i de sju platser (D1-D7) som tas vidare för samråd. Platsernas position redovisas i Figur 2. Fastighetsägarna till respektive område är vidtalade.

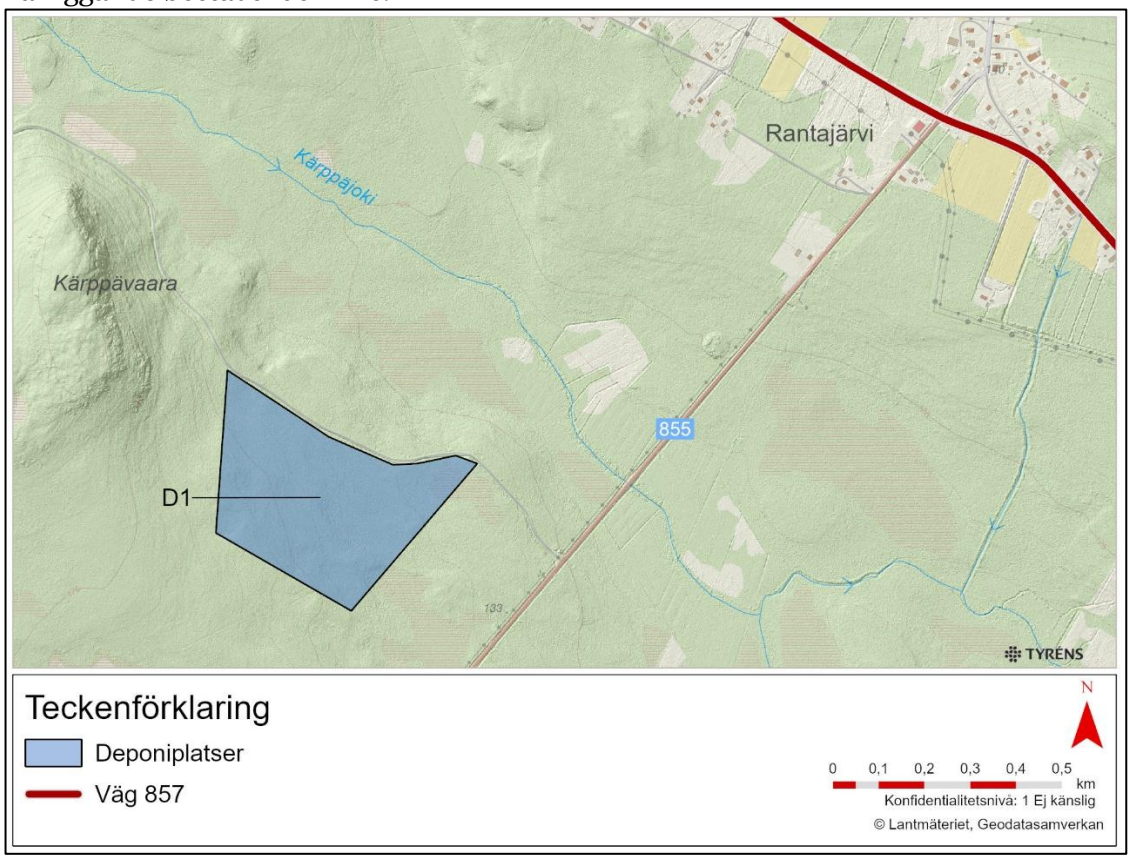


Figur 2. Översiktskarta för deponiplatser aktuella för samråd inom etapp 2 av de bärighetsförstärkande åtgärderna längs väg 857.

2.1.1 **Deponi D1**

Deponi D1 ligger drygt en kilometer sydväst om Rantajärvi och utgörs av ett hygge på berget Kärppävaaras sydöstra sluttning, se Figur 3. D1 ligger inom fastigheten Övertorneå Rantajärvi 1:44>1 som omfattar en total yta på cirka 170,3 hektar. Föreslagen deponiyta utgör cirka 150 000 m² (15 hektar) inom fastigheten.

Deponiplatsen nås genom att följa väg 855 sydväst från Rantajärvi och därefter ta befintlig skogsbilväg upp till deponiplatsen. Längs väg 855 går en luftledning, vilken transporter behöver passera under där skogsbilvägen viker av mot fastigheten. Inga närliggande bostadshus finns.

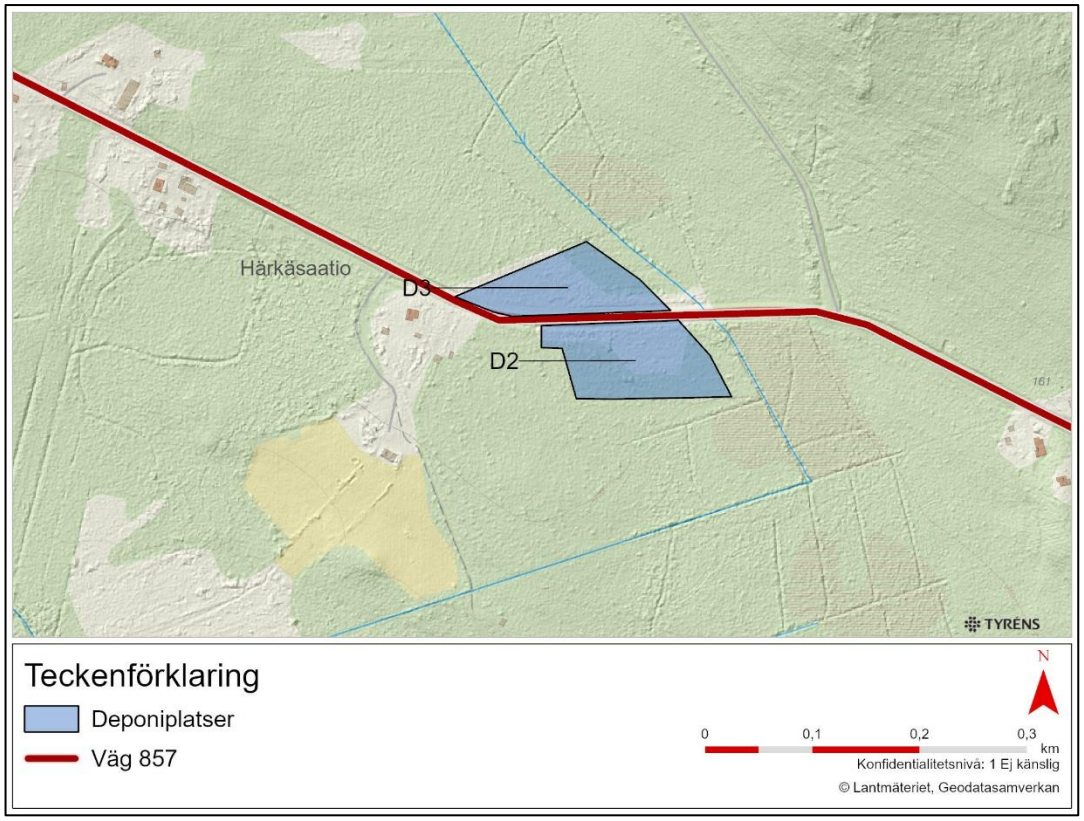


Figur 3. Deponi D1 vid början av etapp 2.

2.1.2 **Deponi D2 och D3**

Deponiområdena D2 och D3 ligger på var sida om väg 857 intill byn Härkäsaatio på områden av igenväxningsmark, se Figur 4. D2 och D3 ligger inom fastigheten Övertorneå Rantajärvi 17:2>1 som omfattar en total yta på cirka 124 hektar. Föreslagna deponiytor utgör cirka 9 800 m² (D2) respektive 7 700 m² (D3) inom fastigheten.

På angränsande fastighet finns en gård inom 50 meter från deponiyta D3. Avstånd från bostadshus till deponiyta D2 uppgår till cirka 100 meter.

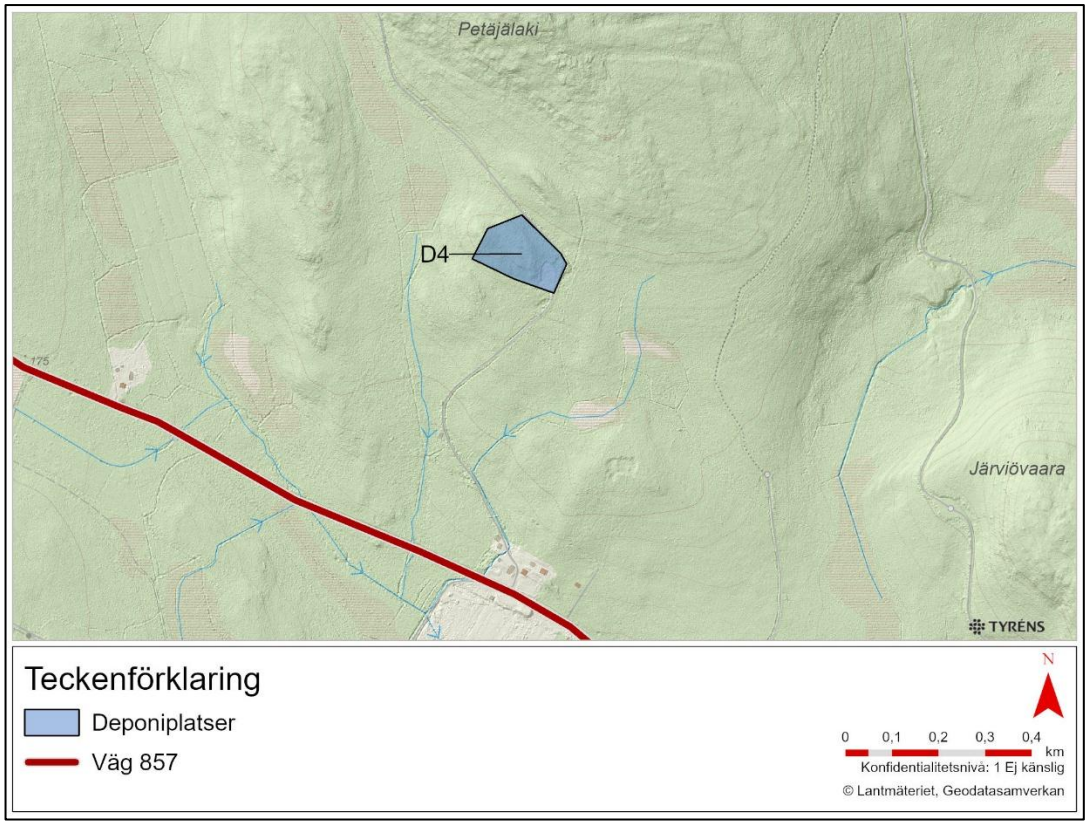


Figur 4. Deponi D2 och D3 på vad sida om väg 857 intill byn Härkäsaatio.

2.1.3 **Deponi D4**

Deponi D4 ligger mitt emellan byarna Härkäsaatio och Mettäjärvi, se Figur 2, knappt en kilometer norr om väg 857. Deponiområdet utgörs av ett hygge på de södra sluttningarna av berget Petäjälaki, se Figur 5. D4 ligger inom fastigheten Övertorneå Mettäjärvi 2:2 som omfattar en total yta på cirka 140 hektar. Föreslagen deponiyta utgör cirka 18 500 m² inom fastigheten.

Deponiplatsen nås genom att följa befintlig skogsbilväg som viker av från väg 857 över en gård inom samma fastighet som deponi D4. Avståndet mellan gården och föreslaget deponiområde är drygt 500 meter fågelvägen.

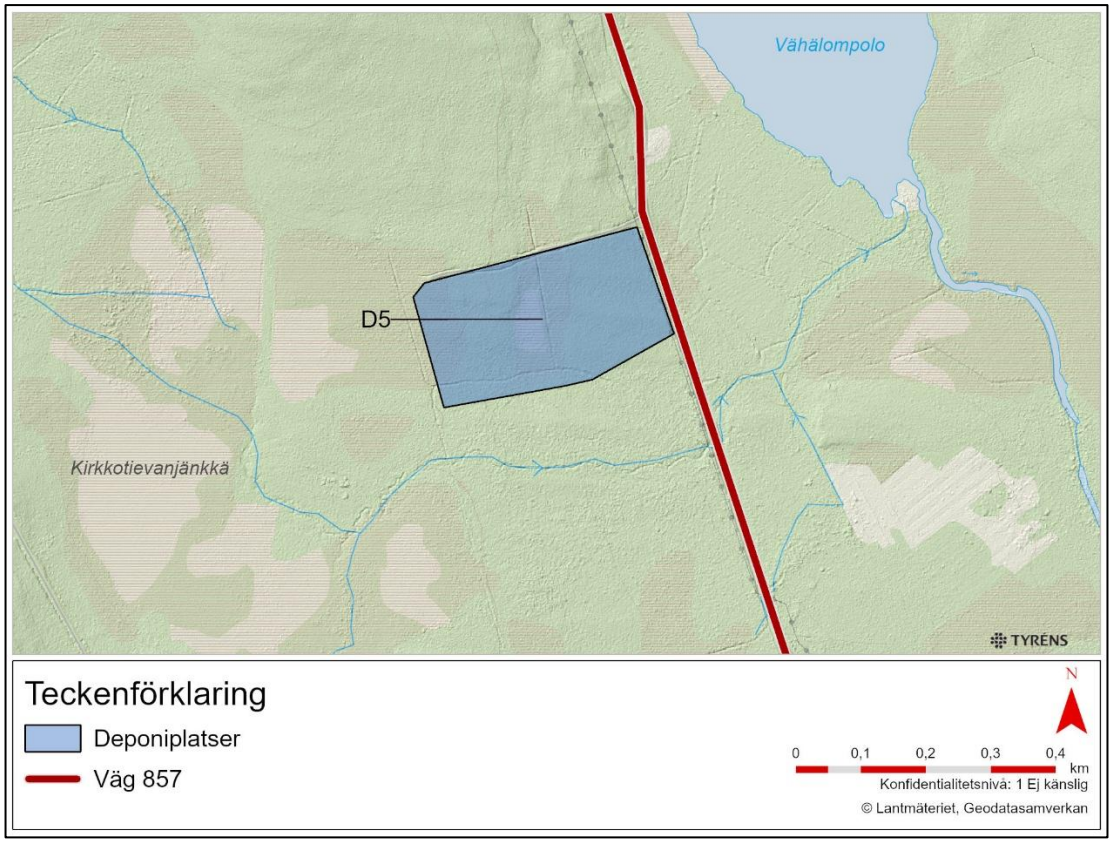


Figur 5. Deponi D4 som ligger vid en skogsbilväg norr om väg 857.

2.1.4 **Deponi D5**

Deponi D5 ligger direkt väster om väg 857 i höjd med sjön Vähälompolos södra del och utgörs av ett avverkningsanmält skogsområde, se Figur 6. D5 ligger inom fastigheten Övertorneå Mettäjärvi 1:14 som omfattar en total yta på cirka 35 hektar. Föreslagen deponiyta utgör cirka 7 hektar inom fastigheten.

Mellan väg 857 och deponiytan går det en luftledning. Ingen närliggande bebyggelse finns.



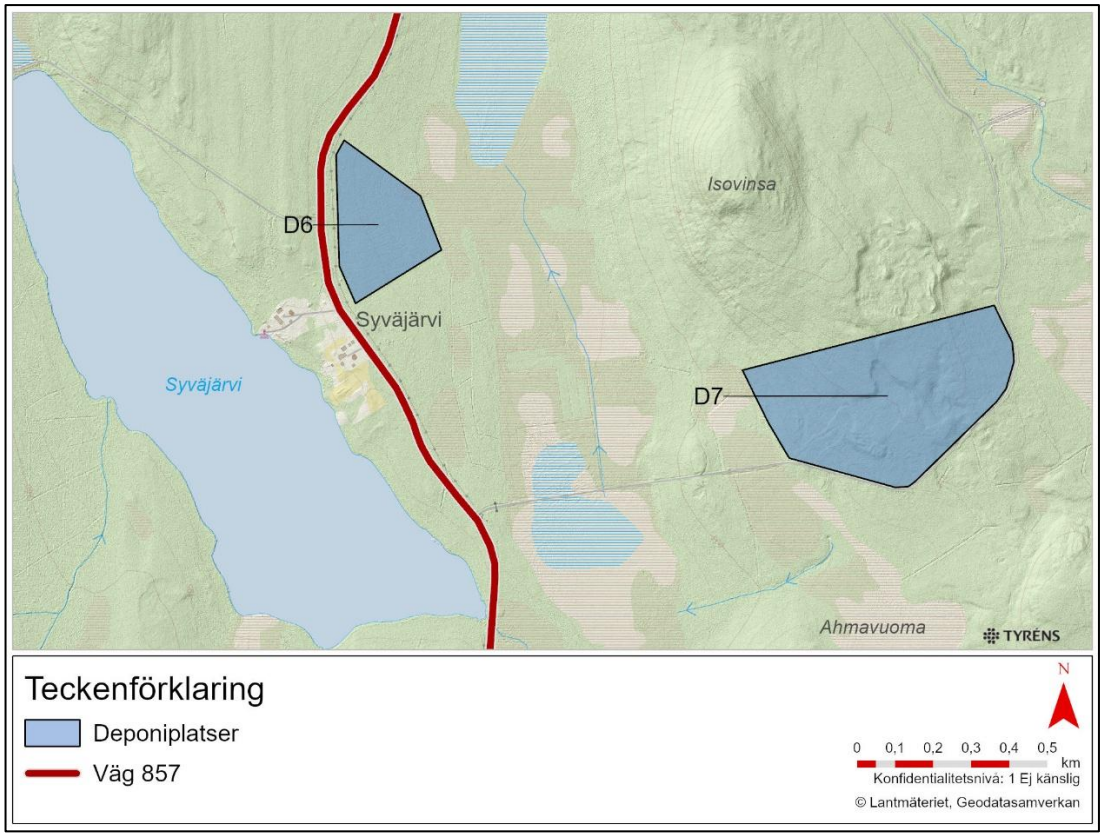
Figur 6. Deponi D5 intill väg 857 i höjd med sjön Vähälompolo.

2.1.5 **Deponi D6 och D7**

Deponiyta D6 och D7 ligger båda inom fastigheten Övertorneå Kuivakangas 9:3, se Figur 7. D6 ligger inom del 14 av fastigheten som omfattar en cirka 10 hektar stor yta. Föreslagen deponiyta uppgår till cirka 7,1 hektar inom fastigheten. D7 ligger inom del 13 av fastigheten som omfattar en total yta av cirka 130 hektar. Föreslagen deponiyta uppgår till cirka 21 hektar inom fastigheten.

D6 ligger intill väg 857 och mellan vägen och deponiytan går det en luftledning. Södra delen av fastigheten ligger i direkt närhet till bebyggelsen i byn Syväjärvi som dock ligger på motsatt sida om väg 857. Området är föryngringsavverkat 2025.

D7 ligger cirka 850 meter öster om väg 857 längs en skogsbilväg. Föreslagen deponiyta är avverkningsanmäld år 2025 och ligger på berget Isovinsas sydsluttning. Deponiyta D7 har inga närliggande bostadshus.



Figur 7. Deponiytorna D6 och D7 ligger båda öster om väg 857 och sjön Syväjärvi.

2.2 Nollalternativet

Nollalternativet skulle innebära att samtliga överskottsmassor behöver transporteras till närmsta externa mottagningsanläggning för inerta massor. Dessa finns i Kalix (Kalix avfallsanläggning) och i Gällivare (Kavahedens avfallsupplag) med långa transportsträckor som följd.

Nyttjande av en extern mottagningsanläggning innebär större koldioxidutsläpp då mer bränsle förbränns vid de längre transporterna och en ökad bullerstörning och dammspridning längs det allmänna vägnätet.

3 Förutsättningar

3.1 Gällande planer och bestämmelser

Övertorneå kommuns översiktsplan (ÖP) antogs 2014-05-19. Översiktsplanen anger behov av upprustning av väg 857 genom Aapua by (Övertorneå kommun, 2014).

Föreslagna deponiplatser är inte upptagna eller utgör särskilda intressen i ÖP och inga detaljplaner berörs.

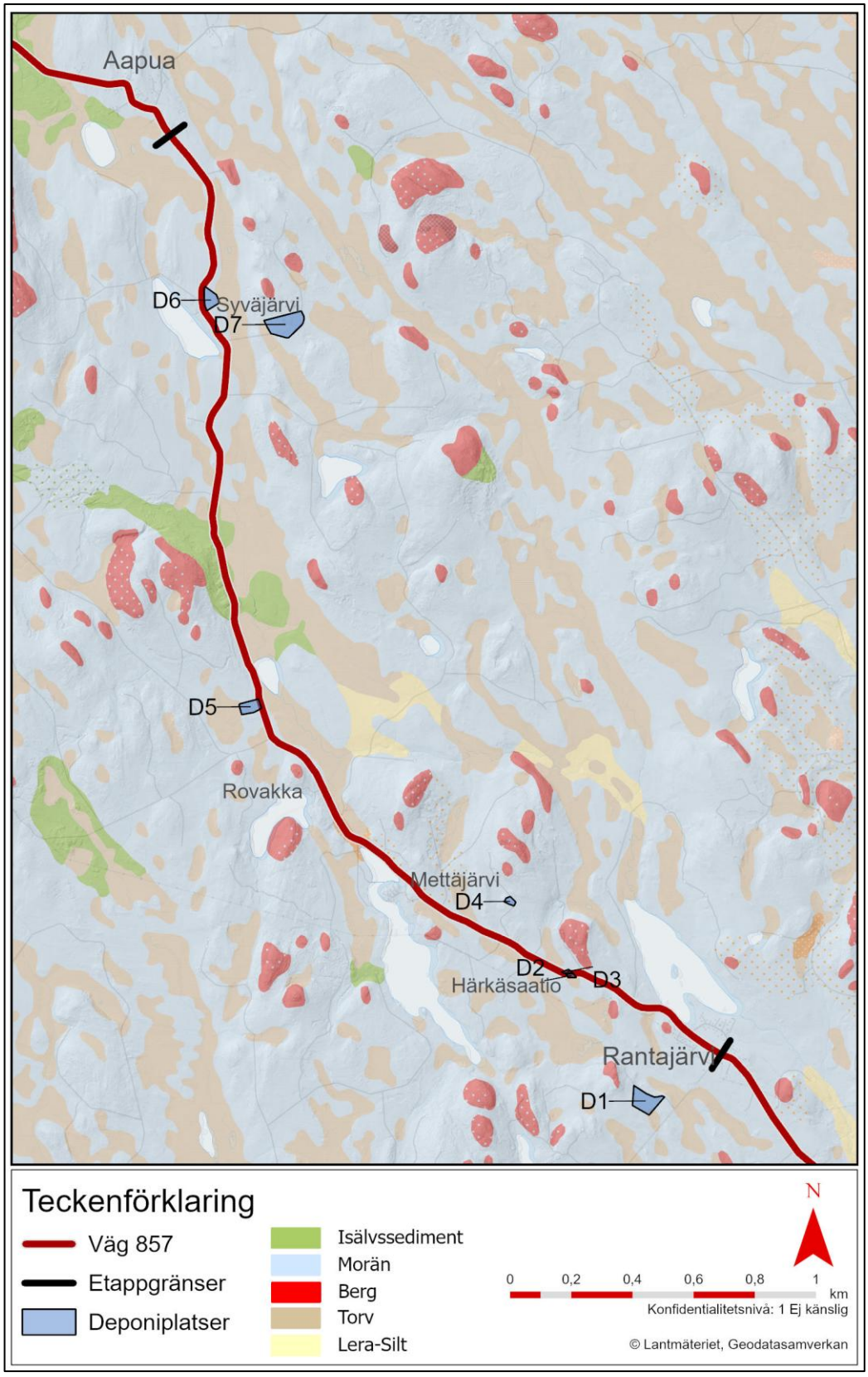
3.2 Geologi

Jordartskartan i denna del av Sverige beskrivs som mycket översiktlig (Figur 8. Föreslagna deponiplatser ovan jordartskartan. och kan innehålla betydligt större fel och felklassningar än i övriga delar av Sverige (SGU, 2023).

Jordart under respektive deponiplats enligt jordartskartan framgår av Tabell 1.

Tabell 1. Huvudsakliga jordarter inom respektive deponiplats.

Deponi	Jordart enligt jordartskarta
D1	Morän
D2	Torv
D3	Morän/torv
D4	Morän
D5	Morän
D6	Morän
D7	Morän



Figur 8. Föreslagna deponiplatser ovan jordartskartan.

3.3 Skyddade områden

Nästan samtliga ytvatten utgör biflöden till Torneälv. Biflöden till Torneälv är skyddade av Natura 2000-klassningen för Torne och Kalixälvsystem. Natura 2000 utgör också riksintressen och ska skyddas mot åtgärder som kan orsaka påtaglig skada.

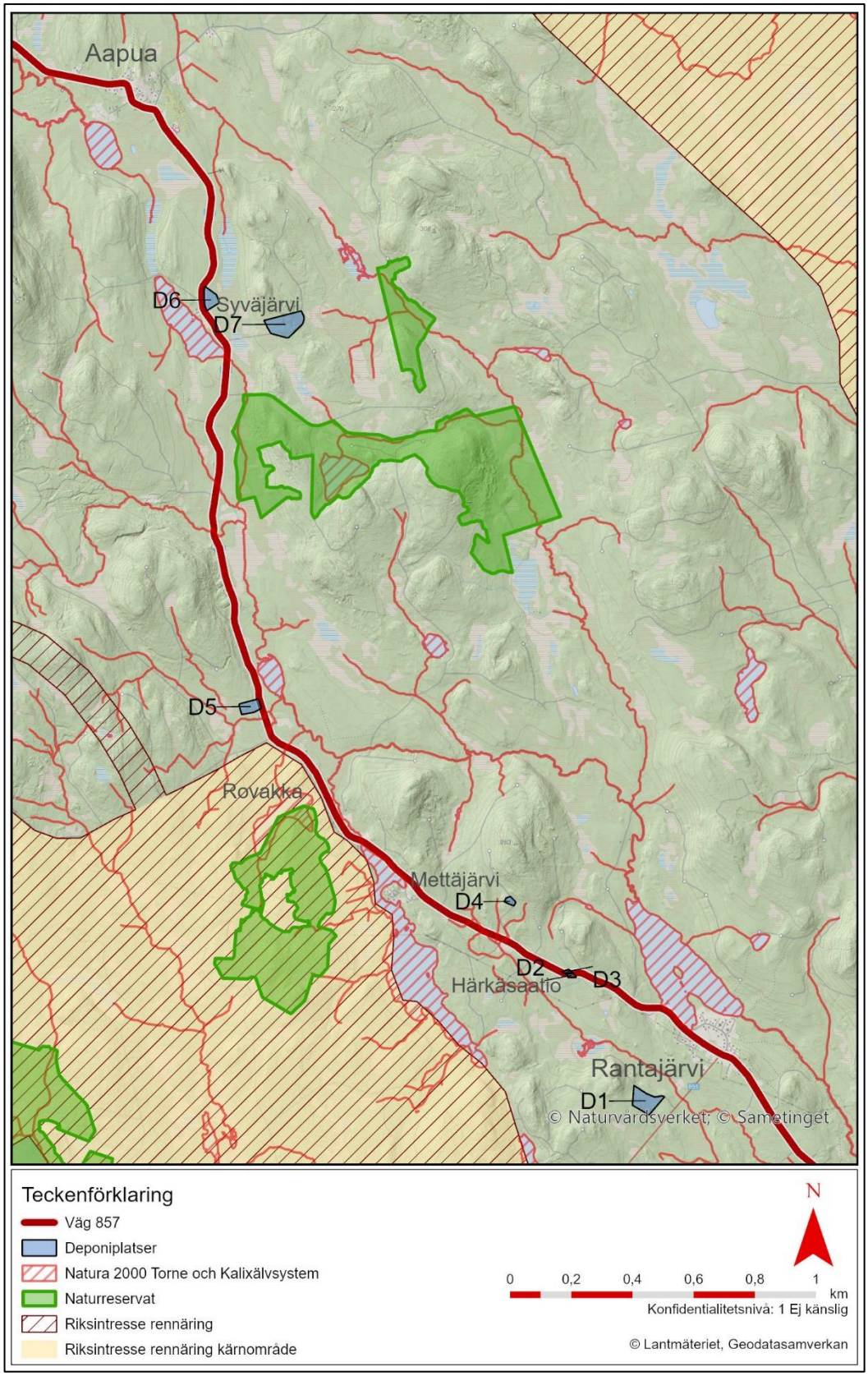
Även riksintresse rennäring och riksintresse kärnområde finns kring väg 857. Inget deponiområde ligger dock inom de utpekade riksintresseområdena, se Figur 9.

Utöver dessa finns inga andra riksintressen i etapp 2:s närområde.

Flera naturreservat finns i skogarna som omger väg 857. Samtliga naturreservat ligger på över en kilometers avstånd från deponiplatserna.

Generellt strandskydd gäller för vissa av vattendragen och sjöarna i vägens närhet men inget deponiområde bedöms ligga inom strandskyddat område utifrån det kartmaterial som finns i Länskartan (Länsstyrelsen Norrbotten, 2026).

Samtliga Natura 2000-klassade vattendrag, riksintressen för rennäring samt naturreservat ses i Figur 9.



Figur 9. Skyddade områden inom etapp 2.

3.4 Yt- och grundvatten

Nästan alla ytvatten är skyddade av Natura 2000 som biflöden till Torneälven som är Natura 2000-klassad i Torne och Kalixälvsystem, se Figur 9.

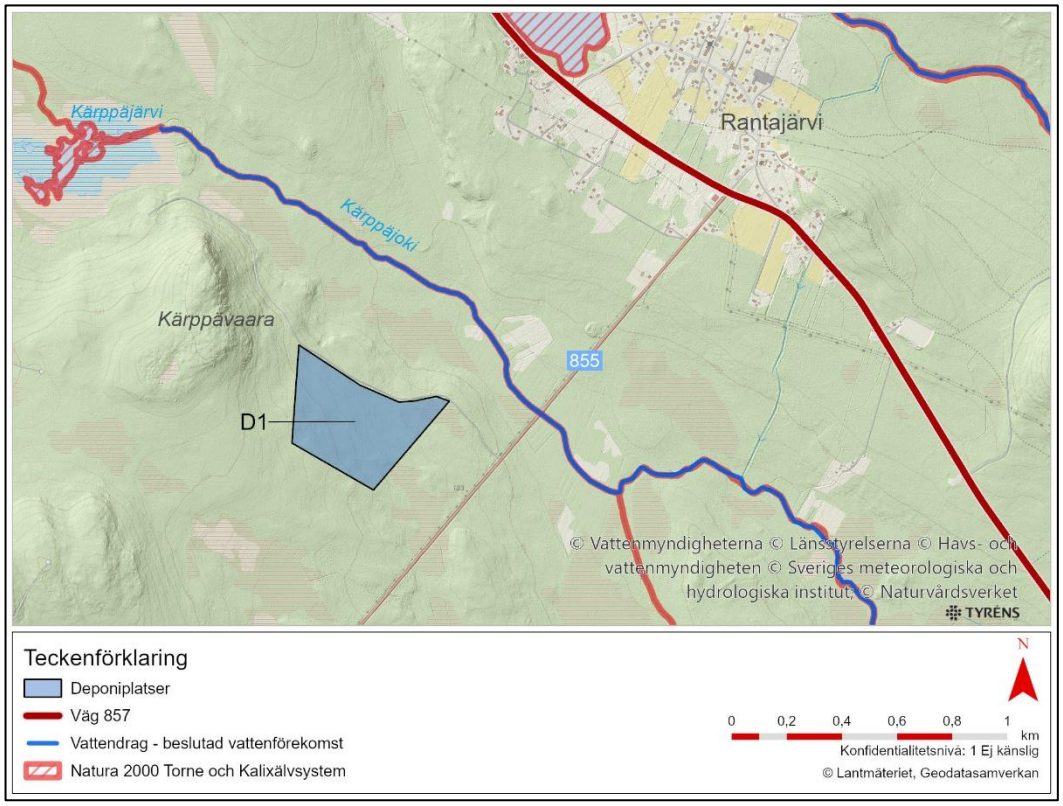
Nedan listas respektive deponiområdes bedömda recipient och klassning av ekologisk status. Ingen av Sveriges undersökta ytvattenförekomster uppnår god kemisk status på grund av överskridna gränsvärden för kvicksilver och bromerade difenyletrar (PBDE). Orsaken till detta är att utsläpp av dessa ämnen har skett under lång tid i både Sverige och utomlands, vilket lett till långväga luftburen spridning och storskalig atmosfärisk deposition.

3.4.1 **D1**

Deponiområde D1 har ett minsta avstånd på 225 meter mellan deponiområdet och recipienten Kärppejoki. Kärppejoki är en vattenförekomst, se Tabell 2, och Natura 2000-klassat, se Figur 10. Bedömningen av den ekologiska statusen som ”måttlig” baseras på det hydromorfologiska tillståndet i vattendraget.

Tabell 2. Bedömd recipient för deponiområde D1.

Vattenförekomst	MS_CD	Ekologisk status	MKN
Kärppejoki	WA88512019	Måttlig	God ekologisk status 2027



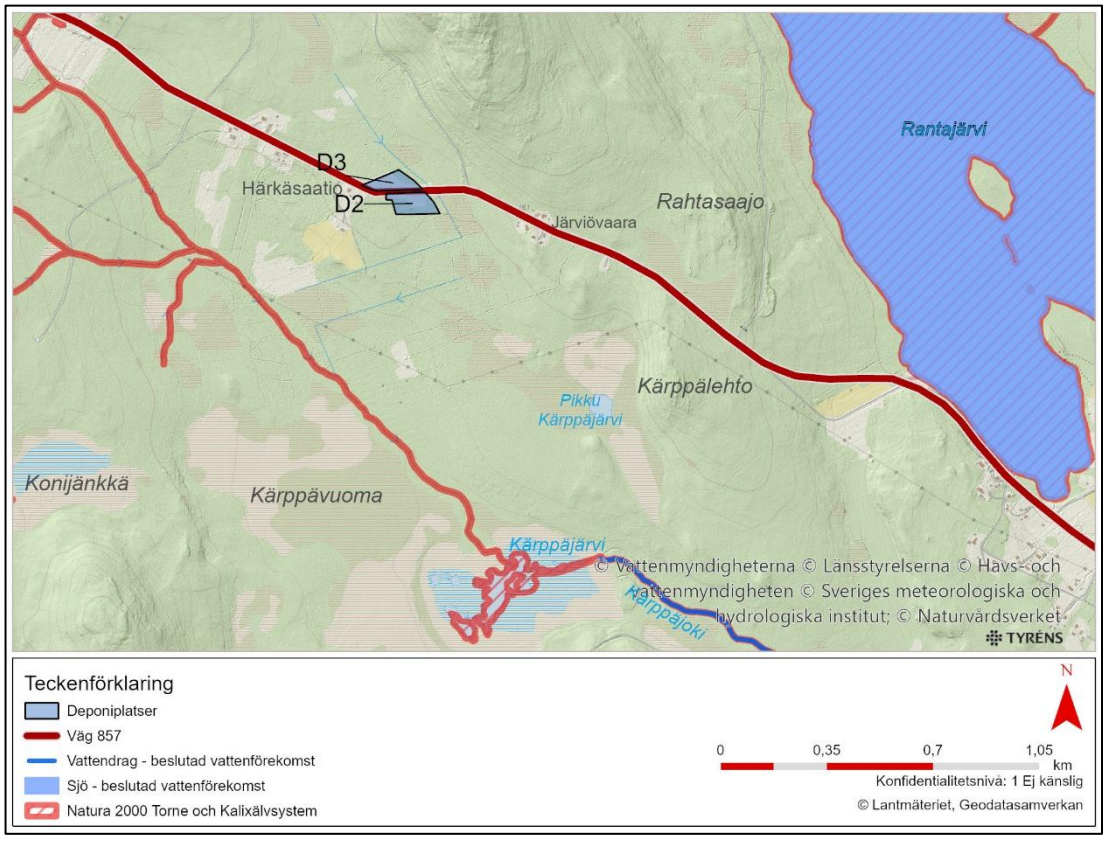
Figur 10. Deponi D1 i förhållande till recipienten.

3.4.2 **D2 och D3**

Deponiområde D2 och D3 ligger cirka 20 meter från den dikning som ses närmast deponiområdena. Detta vattendrag utgör inte en vattenförekomst eller övrigt vatten och är troligen torrlagt under delar av året. Vattendraget Kärppejoki bedöms därför utgöra deponins recipient och är en vattenförekomst samt Natura 2000-klassat, se Tabell 3 och Figur 11. Från D2 till Kärppejoki är det cirka 500 meter. Bedömningen av den ekologiska statusen som ”måttlig” baseras på det hydromorfologiska tillståndet i vattendraget.

Tabell 3. Bedömd recipient för deponiområde D2 och D3.

Vattenförekomst	MS_CD	Ekologisk status	MKN
Kärppejoki	WA88512019	Måttlig	God ekologisk status 2027



Figur 11. Deponi D2 och D3 samt bedömd recipient.

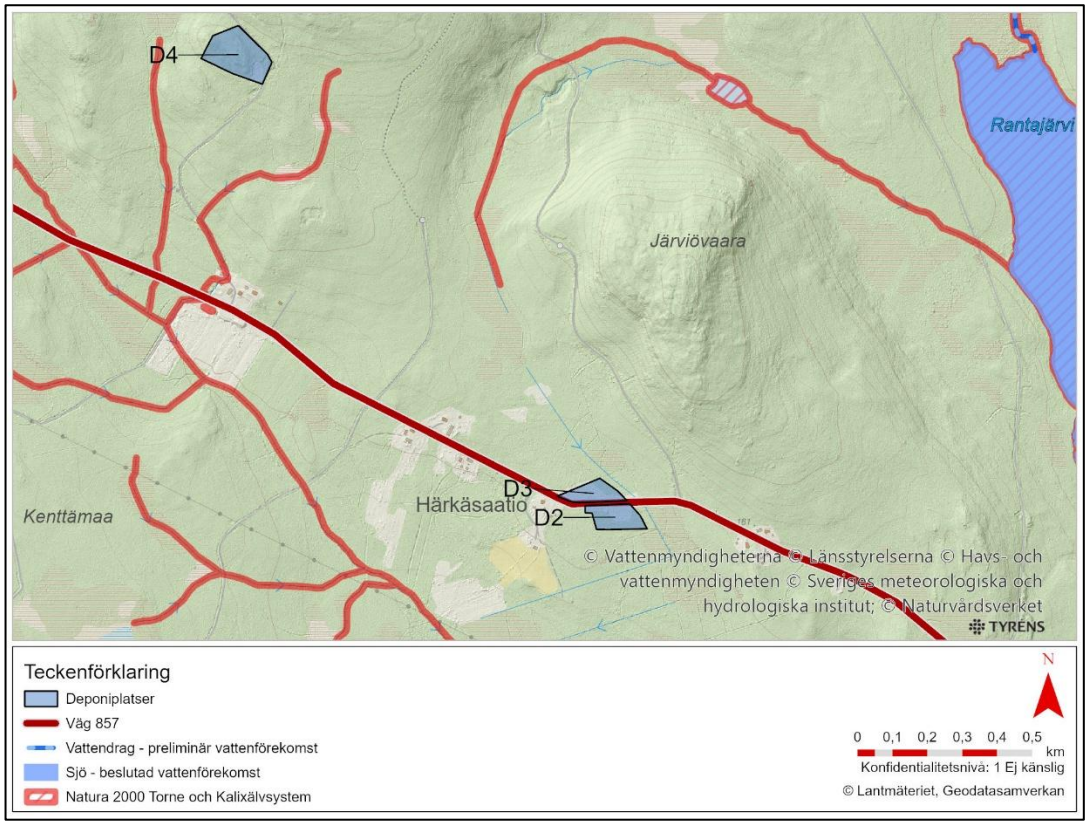
3.4.3 **D4**

Deponi D4 bedöms avrinna mot två Natura 2000-klassade vattendrag, ett i öster och ett i väster, se Figur 12. Dessa vattendrag är namnlösa och utgör inga vattenförekomster. Det västra vattendraget bedöms kunna sammanfalla med det övriga vatten som ses i VISS underlag väster om det Natura 2000-klassade vattendraget. Det övriga vattnet benämns Kärppejoki (WA69438995) och ses Tabell 4 men inte i Figur 12.

De två vattendragen i Figur 12 rinner ihop i samma vattendrag strax söder om väg 857, cirka 1,5 kilometer söder om deponiområdet. Detta vattendrag utgör nedströms en vattenförekomst, Kärppejoki (WA88512019), med gällande miljökvalitetsnorm vilken ses i Figur 11.

Tabell 4. Bedömd recipient för deponiområde D3.

Vattenförekomst	MS_CD	Ekologisk status	MKN
Kärppejoki (övrigt vatten)	WA69438995	-	-
Kärppejoki	WA88512019	Måttlig	God ekologisk status 2027



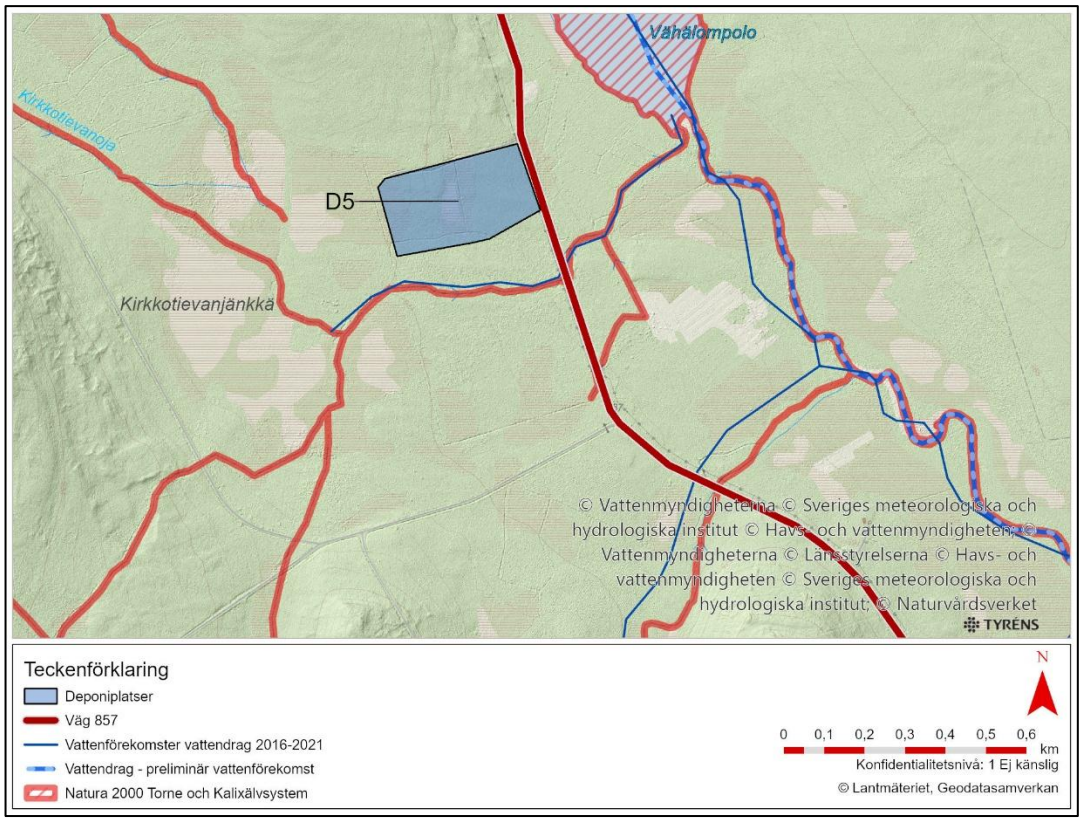
Figur 12. Deponi D4 och bedömda recipienter.

3.4.4 **D5**

Deponiområde D5:s recipient är det Natura 2000-klassade vattendraget i söder, i Lantmäteriets bakgrundskarta benämnt Kirkkotievanoja, se Figur 13. Vattendraget utgör en vattenförekomst med gällande miljökvalitetsnorm för förvaltningscykeln 2016–2021 vid platsen för D5, se Tabell 5 och Figur 13.

Tabell 5. Vattenförekomster som utgör recipienter till D5.

Vattenförekomst	MS_CD	Ekologisk status	MKN
WA96466575	WA96466575	God	



Figur 13. Vattenförekomster i deponiområde D5:s närhet.

3.4.5 **D6 och D7**

Deponiområde D6 bedöms till övervägande del ha det Natura 2000-klassade vattendraget Ahvenoja (WA67212502) som recipient. Ahvenoja, som idag klassas som övrigt vatten, avrinner från den till största del försumpade sjön Ahvenjärvi. Närmsta vattenförekomst, som vattendraget Ahvenoja mynnar i, är Pentäsjoki cirka 7 kilometer norrut. Nedre delen av Ahvenoja utgör även en preliminär vattenförekomst benämnt WA83722955 i Tabell 6 och Figur 14. Minsta avstånd mellan deponiområdet och Ahvenoja uppgår till cirka 800 meter. En mindre del av deponiområde D6 bedöms även kunna ha sjön Syväjärvi som recipient. Avståndet mellan deponiområdet och sjön uppgår till cirka 200 meter.

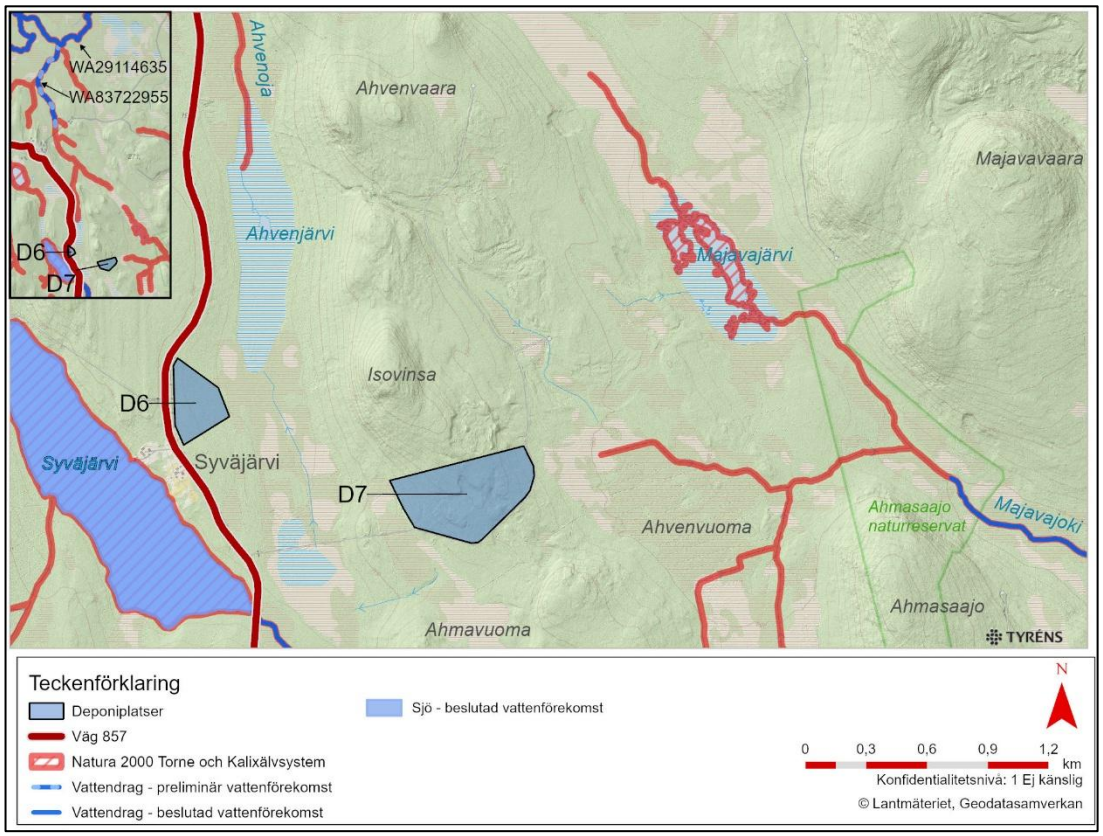
Deponiområde D7 har till övervägande del vattendraget Ahvenoja som recipient likt D6. D7:s östra del avvattnas dock österut mot myrområdet Ahvenvuoma och de Natura-2000 klassade vattendrag som avvattnar myren bedöms utgöra recipient för denna del av deponiområdet. Avståndet mellan D7 och recipienten uppgår till cirka 340 meter. Närmsta vattenförekomst utgörs av vattendraget Majavajoki cirka 2,5 kilometer nedströms vattendragen i myren, se Figur 14.

För båda vattenförekomsterna är bedömningen av den ekologiska statusen måttlig baserad på det hydromorfologiska tillståndet i vattendragen.

Båda deponiområdena med recipienter ses i Figur 14.

Tabell 6. Vattenförekomster som utgör recipienter till D6 och D7.

Vattenförekomst	MS_CD	Ekologisk status	MKN
Pentäsjoki	WA29114635	Måttlig	God ekologisk status 2027
Preliminär vattenförekomst (Ahvenoja)	WA83722955	-	-
Övrigt vatten (Ahvenoja)	WA67212502	-	-
Syväjärvi	WA41867716	God	
Majavajoki	WA94046076	Måttlig	God ekologisk status 2027



Figur 14. Deponiområde D6 och D7 Natura 2000-klassade vattendrag och beskrivna recipienter synliga.

3.4.6 **Grundvatten**

Avståndet till grundvattenytan på fastigheterna är okänd och grundvattnets strömriktning är okänd men bedöms utifrån topografin vara riktad mot de recipienter som angivits för ytvatten ovan:

D1: nordost mot Kärppäjoki

D2 och D3: söderut mot Kärppäjoki

D4: huvudströmning söderut mot Kärppäjoki

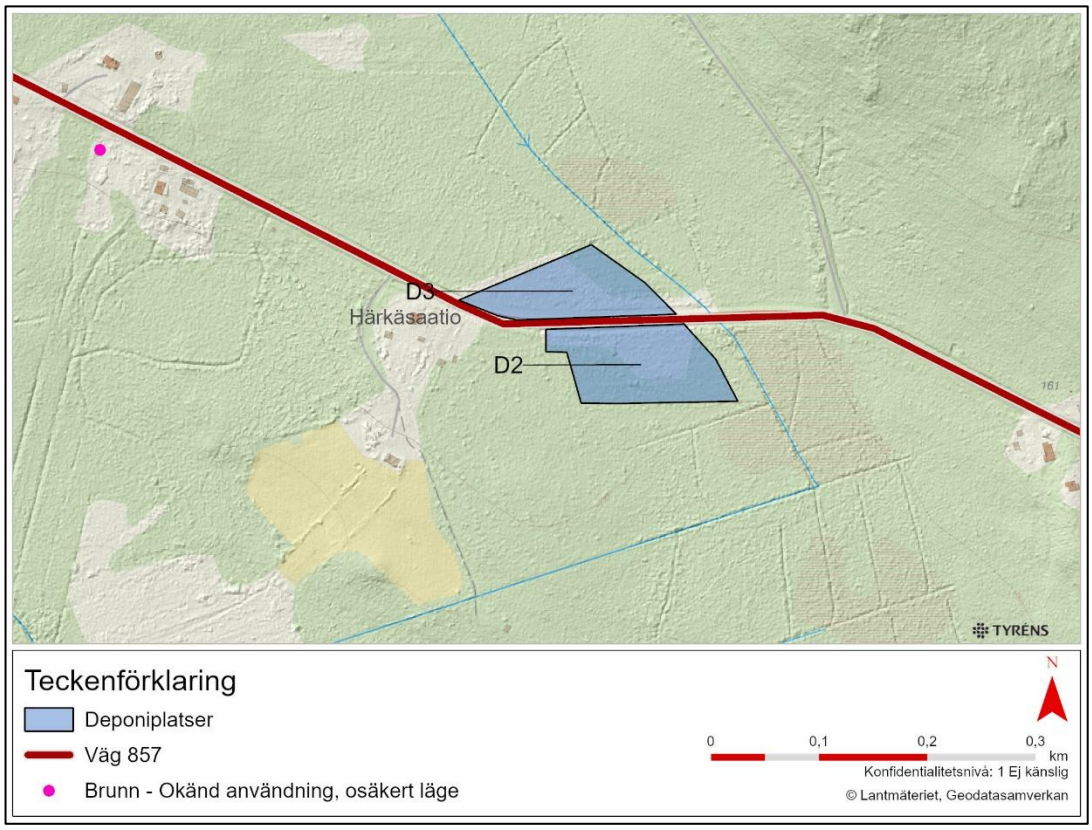
D5: söderut mot Kirkkotievanoja

D6: österut/nordost mot myren och avrinnande vattendrag Ahvenoja.

D7: söder- och österut mot myrarna Ahmavuoma och Ahvenvuoma.

3.4.7 **Brunnar**

Enligt SGU:s brunnsarkiv finns en brunn i Härkäsaatio cirka 350 meter från deponi D2 och D3. Brunnen har okänd användning och osäkert läge, se Figur 15.



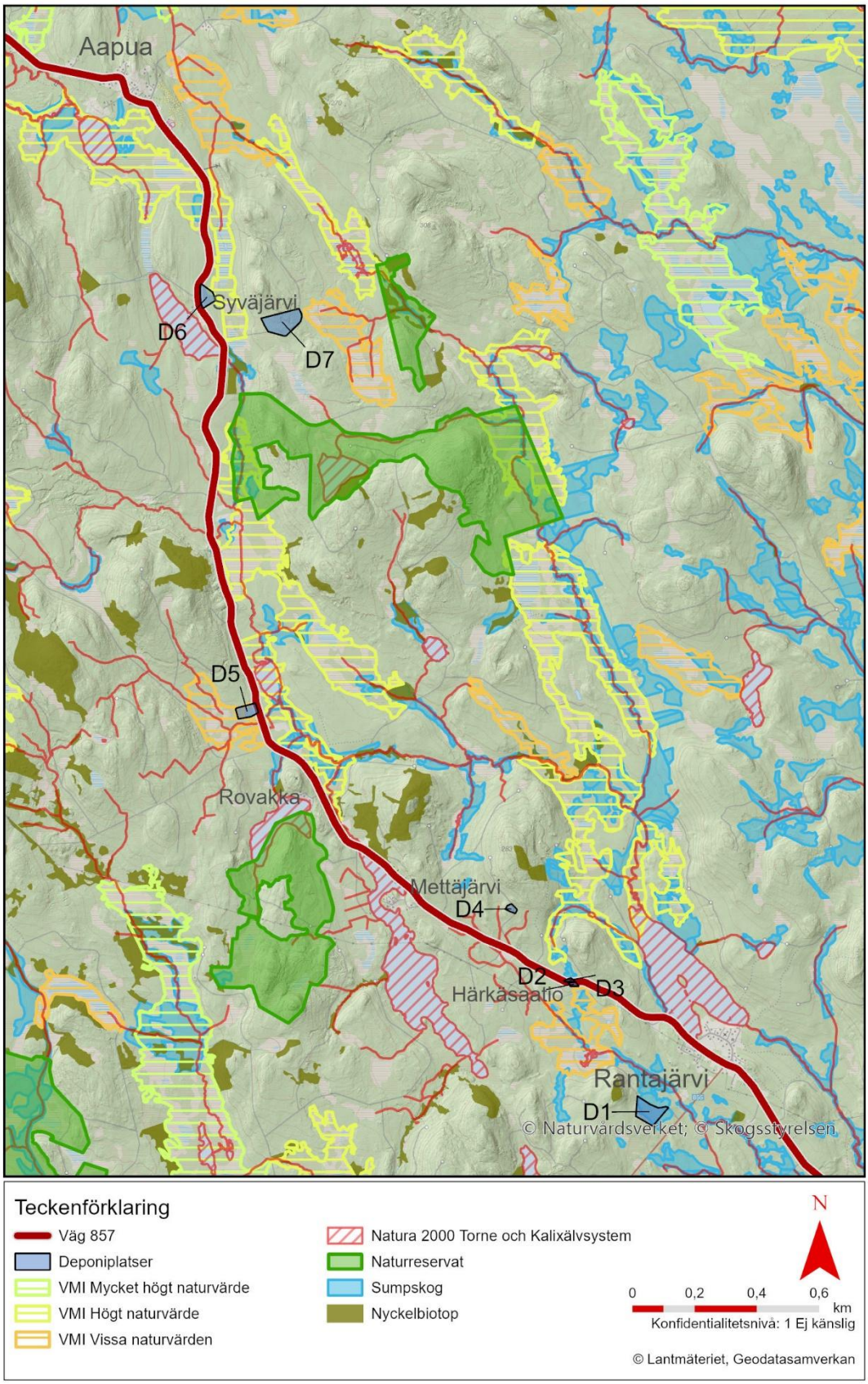
Figur 15. Brunn i Härkäsaatio.

3.5 Naturmiljö

Kända naturvärden från öppna data utgörs främst av våtmarker identifierade i våtmarksinventeringen (VMI), sumpskogar och nyckelbiotoper, se Figur 16.

Vid utsökning i artportalen hittas observationer av rip- och plattlummer i kantzonen av deponiområde D7. Inga artfynd inom övriga deponiområden identifieras.

I artportalen finns observationer av tretåig hackspett från år 2024 och 2026 inrapporterat vid byn Syväjärvi, cirka 100 meter söder om deponiområde D6.

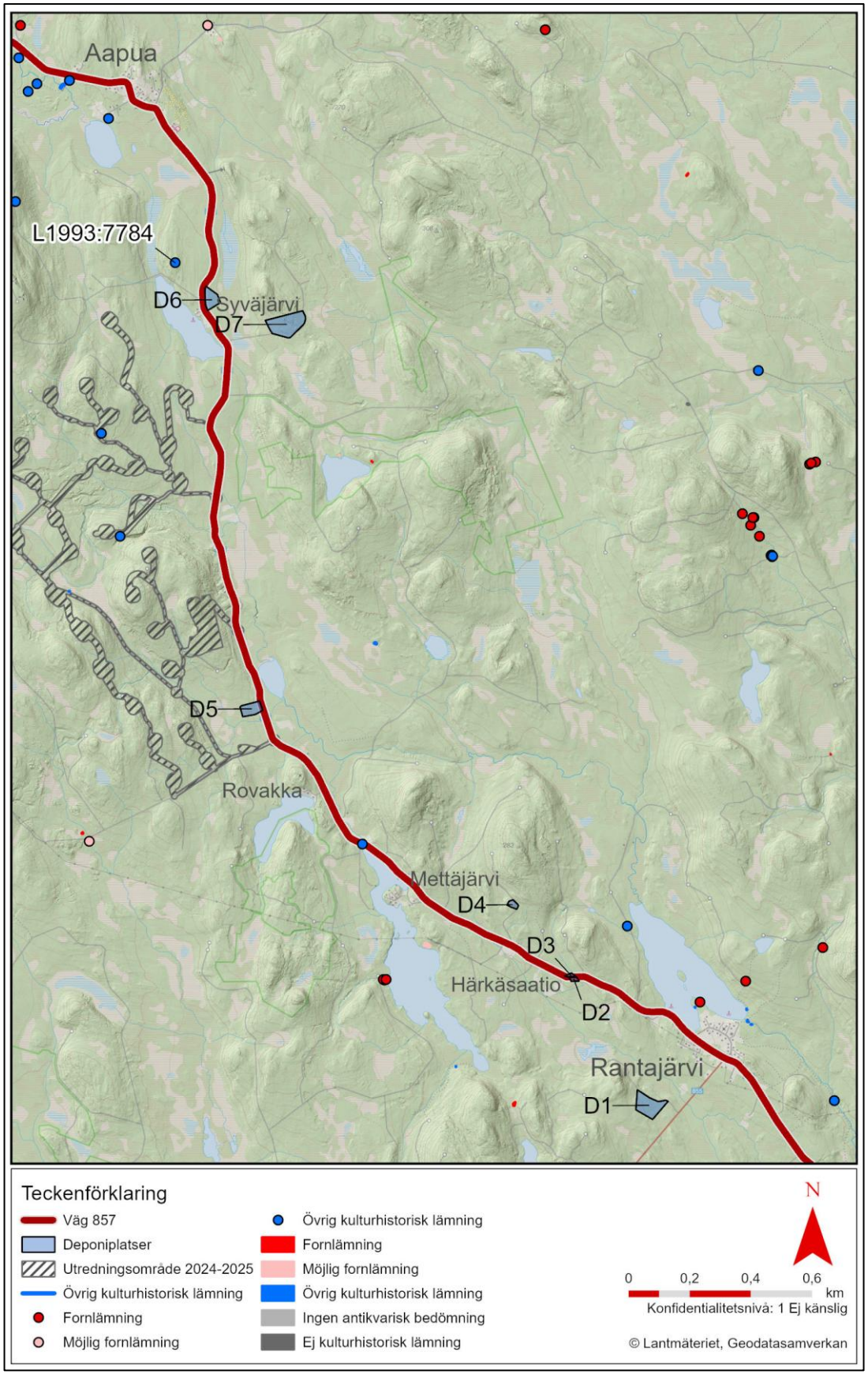


Figur 16. Kända naturmiljövärden längs väg 857 från öppna data.

3.6 Kulturmiljövärden

Området som omger väg 857 är inte undersökt avseende kulturmiljöer i stor utsträckning. En utredning som underlag för en tillståndsprövning av vindkraft har genomförts 2024, se Figur 17.

Endast ett fåtal kända lämningar finns utspridda i omgivningarna kring väg 857. Inom en kilometer från samtliga deponiområden finns endast en övrig kulturhistorisk lämning (L1993:7784) identifierad. Den ligger cirka 700 meter från deponi D6 norr om Syväjärvi sjö och består av ett naturföremål/-bildning med bruk, tradition eller namn. Samtliga lämningar ses i Figur 17 och ovan nämnda lämning finns markerad med lämningsnummer i kartbilden.

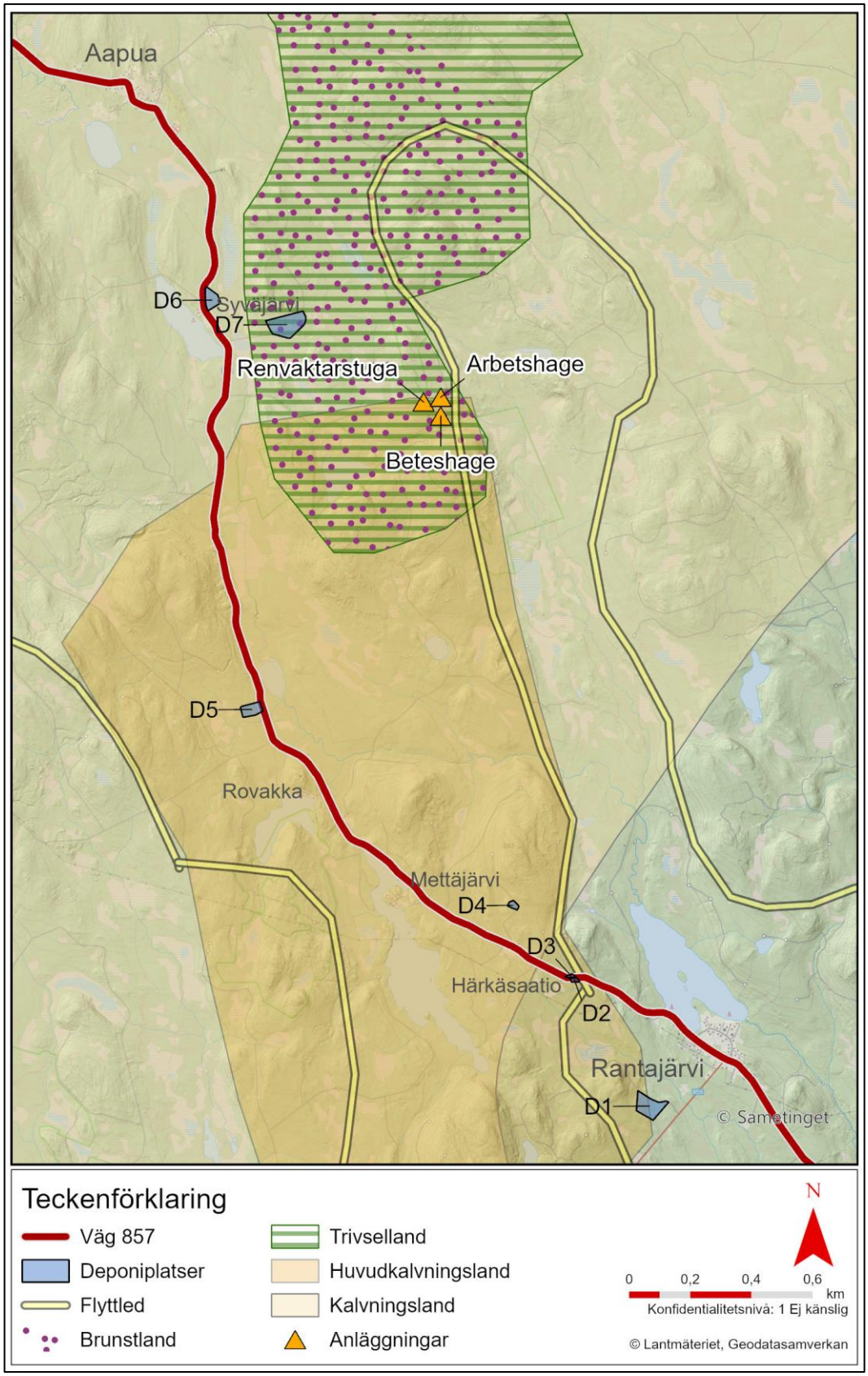


Figur 17. Kända kulturhistoriska lämningar i väg 857:s närhet samt genomförda utredningar. Lämningar inom en kilometers avstånd från deponiplatserna visas med etikett i kartbilden.

3.7 Rennäring

Aktuella områden ligger inom Korju samebys åretruntmarker. Korju sameby bedriver koncessionsrenskötsel vilket skiljer sig från annan renskötsel genom att koncessionssamebyar har åretruntmarker utanför lappmarken och renarna ägs inte bara av renskötande samer utan även av andra ortsbor som har så kallade skötesrenar.

Inga riksintressen förekommer inom någon av de aktuella lokaliseringarna (Sametinget, 2026), riksintresseområdena ses i Figur 9. Områden med betydelse för rennäringen redovisas i Figur 18. En flyttled passerar öster om deponiområdena D2 och D3. Område D1 ligger delvis inom samebyns huvudkalvningsland. Områdena D2-D5 ligger inom huvudkalvningsland. Område D6 och D7 ligger inom kalvningsland. Område D7 ligger även inom trivsel- och brunstland (Sametinget, 2026).



Figur 18. Rennäringsintressen i väg 857:s närhet.

4 Planerad verksamhet

4.1 Utformning

De föreslagna deponierna byggs upp till en höjd av cirka 3–5 meter ovan nuvarande markyta. Slänter ska utformas med en lutning så att de ska smälta in i landskapet. Efter avslutad deponering ska en återplantering av vegetation utföras inom ytorna.

Tillgänglig yta vid de föreslagna deponiplatserna i detta skede (se avsnitt 2) utgör cirka 54 hektar. Till ansökan kommer de föreslagna ytorna ha förfinats genom detaljprojektering och de större ytorna minskas och anpassas efter vilket behov projektet bedöms ha.

Utifrån en generell modell av en deponi har en uppskattning gjorts att 8 hektar mark krävs för att inrymma den tidigt uppskattade mängden massöverskott. Denna modell tar dock inte hänsyn till de specifika platsernas topografi varför något större markanspråk än 8 hektar bedöms presenteras i kommande ansökan, men långt mindre än nuvarande 54 hektar avses tas i anspråk.

För att få flexibilitet i hur många kubikmeter respektive deponiplats rymmer kommer fyllnadshöjd ovan befintlig mark vara låst till en maxhöjd i ansökan men kunna fyllas till en lägre höjd om det anses mer lämpligt. Släntlutningar i deponiområdenas ytterkanter kommer däremot att ha en låst utformning. Slänterna får luta max 1:4 och en avrundning ska utföras vid släntkrön och släntfot.

Deponiernas kanter och avgränsningar utformas så att lämpliga vinklar ur ett byggnadstekniskt perspektiv uppnås och uppkomsten av skred minimeras. Den slutliga utformningen av deponierna redovisas i kommande efterbehandlingsplan. Målet med efterbehandlingen är att varje enskild deponi inte ska påverka landskapsbilden på ett negativt sätt och en harmonisering med den omgivande terrängen eftersträvas.

4.2 Provtagning av deponimassor

De massor som avses deponeras utgörs av överskottsmassor som uppstår när vägen byggs om. Det är jordmassor som idag ligger under vägbanan, intill vägen samt i vägdiken. Sådana jordmassor kan innehålla föroreningar från vägtrafiken, ovanliggande asfaltbeläggning och äldre föroreningar från tiden innan vägen asfalterades. Identifiering av eventuella föroreningar i jordmassorna från vägområdet kommer att göras genom provtagning.

Resultat från provtagning av deponimassor kommer att jämföras mot de gränsvärden för inerta deponier som anges i Naturvårdsverkets föreskrifter (NFS 2004:10 (Naturvårdsverket, 2004)) och redovisas i kommande ansökningshandlingar.

Om massor vid provtagning visar sig inte kunna klassas som inerta kommer dessa, istället för att läggas i föreslagna deponier, köras till godkänd mottagningsanläggning.

4.3 Anläggande, drift och efterbehandling

När deponin anläggs kommer det översta jordlagret (avbaningsmassor) att schaktas bort ned till underliggande morän och sparas för kommande efterbehandling.

Under deponins drifttid kommer massor att deponeras utefter det behov som finns kopplat till det bärighetsförstärkande arbetet med väg 857. Deponeringen kommer att utföras i enlighet med vad som anges under avsnitt 4.1.

När deponeringen avslutas efterbehandlas deponiplatserna genom att tidigare bortschaktade avbaningsmassor påförs. Deponierna kan sedan planteras med skog och åter nyttjas som skogsmark. Det åligger även verksamhetsutövaren att genomföra åtgärder för underhåll, övervakning och kontroll under flertalet år för att säkerställa att människors hälsa och miljön inte kommer till skada.

Avverkningarna som omnämns i dokumentet ingår inte i deponiverksamheten och omfattas inte av kommande tillståndsansökan.

5 Genomförda och pågående undersökningar

Undersökningar som i dagsläget är genomförda eller pågår inom aktuella områden inför planerad verksamhet har sammanställts i punktlista nedan;

- Georadarmätning har genomförts.
- Tjälinventering (inventeringsklass 2) har genomförts.
- Naturvärdesinventering längs väg 857 inklusive inventering av vattenmiljöer, vandringshinder, skyddade arter och invasiva arter pågår.
- Geotekniska undersökningar pågår.
- Inmätning för projekteringsunderlag, markmodell och projekteringskarta har genomförts.
- Drönarflygning och framtagande av ortofoton pågår.
- Markmiljöinventering har genomförts.
- Markmiljöundersökningar och provtagning pågår.

6 Transporter

De överskottsmassor som förväntas uppstå i samband med ombyggnationen av vägsträckan Rantajärvi-Aapua har en beräknad vikt på cirka 304 000 ton. För att transportera bort bedömd mängd jordmassor krävs 8 686 lastbilar med släp där var och en av lastbilarna tar cirka 35 ton per körning till godkänd mottagningsanläggning.

Vid beräkningarna av transport av dessa jordmassor till avfallsanläggningarna/inerta deponierna, har emissionsfaktorn 0,12 kilogram CO_2 per ton jordmassor och kilometer antagits. Vid beräkning av transport från avfallsanläggningarna/inerta deponierna tillbaka till aktuell vägsträcka för ombyggnation har halva emissionsfaktorns värde antagits då bil och släp går utan last.

I Tabell 7 redovisas beräknat utsläpp av CO_2 vid transport av 304 000 ton jordmassor enligt följande alternativ:

- Alternativ 1. Samtliga massor transporteras till föreslagna deponier för inert avfall längs vägsträckan Rantajärvi-Aapua. Bedömd transportsträcka 3 kilometer enkel väg.
- Alternativ 2. Samtliga massor körs till Kalix avfallsanläggning (Nollalternativ). Bedömd transportsträcka 135 kilometer enkel väg.
- Alternativ 3. Samtliga massor körs till Kavahedens avfallsupplag i Gällivare (Nollalternativ). Bedömd transportsträcka 180 kilometer enkel väg.

Tabell 7. Utsläpp av CO_2 vid transport av förväntade överskottsmassor till de tre utredda alternativen.

Alternativ	Summa utsläpp CO_2 (ton)
Alternativ 1. Planerad verksamhet	165
Alternativ 2. Nollalternativ Kalix	7 400
Alternativ 3. Nollalternativ Gällivare	9 900

Utförda beräkningar av koldioxidemissioner visar att det totala utsläppet av CO_2 vid transport av 304 000 ton jordmassor från aktuell vägsträcka till alternativ 1 blir 7235–9735 ton mindre än vid transport till Kalix avfallsanläggning eller Kavahedens avfallsupplag i Gällivare.

7 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

7.1 Landskapsbild

Landskapsbilden bedöms påverkas främst under driftfasen genom förändring av befintlig skogsmark som ligger intill vägområdet. När deponierna är efterbehandlade bedöms påverkan på landskapsbilden liten och avtagande.

7.2 Föroreningsinnehåll deponimassor

Väg- och dikesmassor kommer att provtas för att visa att massorna inte innehåller föroreningshalter som medför risk för påverkan på miljön genom urlakning av föroreningar. Detta resultat kommer att redovisas i ansökan. De inerta deponierna bedöms därför inte innebära någon risk för människors hälsa och miljö.

7.3 Transporter

Uppläggning av massorna i närområdet leder till att transporterna, och störningen det medför, på det allmänna vägnätet kommer att begränsas. Planerad verksamhet kommer att medföra damning och buller från transporter av massor till deponiplatserna, störningen bedöms dock inte större än om externa deponier nyttjats (nollalternativet).

7.4 Yt- och grundvatten

Planerad verksamhet bedöms inte påverka yt- eller grundvatten då deponimassorna provtas för att säkerställa att de klassas som inert enligt gällande regelverk. Enligt SGU:s brunnsarkiv finns en brunn i Härkäsaatio cirka 350 meter från deponi D2 och D3. Brunnen har okänd användning och osäkert läge, se Figur 15, men så länge brunnen befinner sig väster om deponierna bedöms ingen påverkan på brunnen förekomma. Identifiering av brunnen och provtagning av dess vattnet kommer att genomföras innan arbetet med deponierna inleds för att inhämta referensvärden.

Vid behov kommer entreprenör vidta grumlingshämmande åtgärder under driftskedet.

7.5 Skyddade områden

De planerade deponiverksamheterna bedöms inte påverka omkringliggande Natura 2000-vattendrag på ett betydande sätt på grund av avstånden mellan deponiplats och vattendrag.

7.6 Naturmiljö

Påverkan på djur- och växtliv kommer att utgöras av eventuell mindre trädfällning samt schaktning i natur och skogsmark i samband med beredning av ytan där uppläggningen av massor ska ske. Deponiplatserna utgörs av områden som har avverkats i närtid, alternativt kommer avverkas innan deponeringen samt av igenvuxna marker med mindre trädbestånd. Behovet av trädfällning bedöms därför vara begränsat.

Med utgångspunkt i att aktuella områden redan innan anläggande av deponi är påverkade, bedöms ytterligare påverkan på naturvärden därmed preliminärt bli liten. Tretåig hackspett lever främst i orörda äldre skogar med stora mängder död eller döende ved. Påverkan på tretåig hackspett bedöms därför som liten eftersom deponierna inte anläggs i en för tretåig hackspett arttypisk miljö.

En naturvärdesinventering kommer att genomföras inför byggstart. I händelse av fynd av fridlysta- och/eller strikt skyddade arter kommer arbetet att anpassas samt erforderliga skydds- och försiktighetsåtgärder vidtas i samråd med berörd tillsynsmyndighet. Vid behov kommer dispens enligt gällande artskyddsbestämmelser att sökas innan arbetena påbörjas.

De efterbehandlade deponierna kommer sedan successivt att återgå till naturmark.

7.7 Natura 2000

Genom att uppfylla lagkrav för inerta deponier bedöms ingen betydande kemisk påverkan ske på vattendraget. Deponierna anläggs på minst 70 meters, i många fall betydligt längre, avstånd från Natura 2000-klassat vatten vilket bedöms innebära att ingen påverkan genom grumling eller annan fysisk påverkan på vattendraget sker. Vid behov kommer grumlingshämmande åtgärder sättas in.

7.8 Kulturmiljövärden

På grund av avståndet från planerade verksamheter till kända kulturmiljövärden bedöms det inte föreligga någon risk för att dessa påverkas.

7.9 Rennäring

Anläggande av deponier innebär att markarealer tas i anspråk och inte kan nyttjas för renbete under byggskedet och en del av efterbehandlingsfasen. Även en ökad trafikmängd intill deponiområdena kan påverka renarnas tillgång till områdena vilket innebär en störning. Ytorna som tas i anspråk är dock relativt små och när deponierna har avslutats kommer växtlighet succesivt att återetableras och områdena kommer återigen kunna nyttjas för renbete.

7.10 Ledningar

Vägar till deponiyta D1 och D5 kommer att passera under befintliga luftledningar. Eventuellt kan förstärkning av dessa befintliga vägar behövas, men ledningar bedöms kunna vara i drift då arbeten pågår. För deponi D6 skulle en ny väg behöva anläggas till deponin, vilket också bedöms kunna göras med befintlig luftledning i drift. Skyddsåtgärder för arbeten intill ledning ska upprättas i samråd med ledningsägare.

7.11 Bedömning av betydande miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan eftersom miljöeffekterna av hanteringen med rena schaktmassor är av tillfällig och övergående karaktär med ringa effekter på omgivande miljön och människors hälsa. När deponierna är avslutade enligt en upprättad efterbehandlingsplan kan markanvändningen återgå till nuvarande, det vill säga skogsbruk och renbetesmark.

8 Fortsatt arbete

Inkomna synpunkter på samrådet sammanställs i en samrådsredogörelse. Denna skickas in tillsammans med samrådsunderlaget till Länsstyrelsen för deras beslut om verksamheten bedöms innebära betydande miljöpåverkan eller ej.

Sedan upprättas ett förenklat underlag, alternativt en miljökonsekvensbeskrivning. En ansökningshandling upprättas och som bilagor till ansökan biläggs det förenklade underlaget, alternativt miljökonsekvensbeskrivning, samrådsredogörelse samt andra relevanta underlag såsom till exempel inventeringsresultat, ritningar och analysresultat. Ansökan om tillstånd skickas in till Länsstyrelsens miljöprövningsdelegation för beslut.

Om vidare undersökningar visar att delar av massorna från den gamla vägkroppen kan återanvändas inom projektet kommer mängden överskottsmassor minskas. Återanvändning av massor resulterar det i att planerade deponier blir mindre än vad som beskrivs ovan i samrådsunderlaget alternativt att en eller flera deponiplatser utgår. Att återanvända massor innebär fördelar såväl för projektet som för miljön.

9. Innehåll i Förenklat underlag eller MKB

Ett förenklat underlag ska redovisa de väsentliga miljöaspekter som verksamheten kan förväntas ge. För de planerade deponierna föreslås att bedöms följande miljöaspekter tas upp i det förenklade underlaget.

- Föroreningsinnehåll deponimassor
- Naturmiljö
- Rennäring

Om länsstyrelsen istället skulle bedöma att åtgärden kan antas medföra betydande miljöpåverkan, planeras innehållet i kommande MKB att fokusera på samma väsentliga aspekter. Därutöver kommer i så fall följande övriga miljöaspekter att beskrivas översiktligt:

Landskapsbild

Transporter

Buller

Damning

Yt- och grundvatten

Skyddade områden

Kulturmiljö

Bedömning i relation till MKN och miljömål.

Därtill kommer MKB-dokumentet att innehålla de uppgifter som krävs enligt MB 6 kap 35 §. Beskrivning och bedömning av miljökonsekvenser kommer att avgränsas så att endast direkta konsekvenser av deponiverksamheten tas upp, inte konsekvenser som uppkommer till följd av arbetena med väg 857. Både konsekvenser i driftskede och på lång sikt, efter att deponierna har avslutats, kommer att tas upp.

9 Referenser

Länsstyrelsen Norrbotten. (2026). *Länskarta Norrbotten*. Hämtat från WebbGIS Länsstyrelsen: https://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/lanskarta-norrbotten/

Naturvårdsverket. (2004). *NFS 2004:10.* Hämtat från Naturvårdsverket: https://www.naturvardsverket.se/globalassets/nfs/2004/nfs-2004-10k.pdf

Pajala kommun. (den 14 06 2010). *Översiktsplan.* Hämtat från Pajala kommun: https://www.pajala.se/media/qx2hhbeb/%C3%B6p-20100702-till-hemsidan.pdf

Sametinget. (den 01 07 2026). *Rennäringen i Sverige*. Hämtat från sametinget.se: https://www.sametinget.se/rennaring_sverige den 12 05 2022

SGU. (den 23 11 2023). *Kartvisaren Jordarter 1:250 000, nordligaste Sverige*. Hämtat från Sveriges geologiska undersökning: https://www.sgu.se/produkter-och-tjanster/kartor/kartvisaren/jordkartvisare/jordarter-1250-000-nordligaste-sverige/

Vatteninformationsystem Sverige (VISS). (2026). *Vattenkartan*. Hämtat från Vatteninformationsystem Sverige (VISS): https://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/e17e00dc-cfac-4314-a619-ec4533254346/

Övertorneå kommun. (den 19 05 2014). *Översiktsplan.* Hämtat från Övertorneå kommun: https://overtornea.se/wp-content/uploads/2023/11/oversiktsplan-overtornea-kommun-antagen-19-maj-2014.pdf

Trafikverket, 972 42 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket.se