



Samhällsbyggnad
Micaela Holmberg
Utvecklingsledare
0302522360
micaela.holmberg@lerum.se

YTTRANDE

Datum
2020-05-19

Dnr
KS18.1316

1 (9)

Länsstyrelsen Västra Götaland

40340 Göteborg

Yttrande rörande planerad inert deponi på fastigheten Vråssered 4:6 Göteborg stad

Inledning

Många nya infrastrukturprojekt och bostadsbyggnationer byggs och kommer att byggas under decenniet i Göteborgs Stad och i angränsande kommuner. Detta medför ett betydande överskott av schakt-, sten och lermassor som behöver borttransporteras och hanteras.

- 1 Företaget Massoptimering Väst AB (Bolaget) avser att anlägga en inert deponi på fastigheten Vråssered 4:6 i Göteborg Stad. Fastigheten ligger mellan Olofstorp och Lerum på gränsen till Lerums kommun.
- 2 Inför formell tillståndsansökan och miljökonsekvensbeskrivning skickade Lerums kommun (kommunen) 2018-12-11 in ett samrådsyttrande till Bolaget.
- 3 Nu ansöker Bolaget hos Miljöprövningsdelegationen om tillstånd och kommunen har fått tillfälle att yttra sig över om ansökan behöver kompletteras och i så fall med vad och med vilken motivering. Ansökt tillståndstid är 20 år plus 2 år för avslutande åtgärder:
 - Miljö – och byggnadsnämnden (MBN) skickade den 14 maj 2020 in sin bedömning om vad anmälan behöver kompletteras med (M2020-788, 427, beslut § 2020-310).
 - Detta yttrande är en komplettering till MBN's yttrande och redovisar helheten i kommunens yttrande, där MBN's yttrande redovisas i kursiv text.
 - Deadline för kompletteringsyttrandet var den 15 maj 2020, men utifrån avstämning med länsstyrelsen så kommer kommunens svar beaktas i vidare handläggning av ärendet även fast svaret kommer in för sent.
- 4 Kommunen kommer att få en remiss senare i processen. Det är då länsstyrelsen vill veta hur kommunen ställer sig till ansökan.

Transportvägar

- 5 *I trafikutredningen sidan 26 står det att cirka hälften av transporterna bedöms köra via Lerum och hälften via Olofstorp. Miljöenheten undrar vad detta antagande baseras på samt hur verksamheten ska säkerställa att transporterna delas upp på detta vis. Frågan är mycket viktig då det ligger till grund för buller, luftkvalitet, vibrationer. Miljöenheten bedömer risken som stor att transportörer väljer transportväg via Lerum i större utsträckning på grund av närhet till centrala Göteborg och E20, samt att man vid större projekt har en och samma transportväg på grund av avstånd till anläggningen. Miljöenheten vill se en komplettering gällande vad antaganden baseras på samt hur verksamhetsutövaren kommer att säkerställa att transporterna delas upp på detta vis och hur det dokumenteras. Detta bedöms vara en avgörande fråga eftersom bullerutredning och trafikutredning bygger på antagandet om att enbart hälften av transporterna går via Lerum. Miljöenheten bedömer att det krävs mycket tydliga krav på entreprenörer och dokumentation förs för att säkerställa att det man uppgivit stämmer. I det fall uppdelning av transportvägar inte kan säkerställas av verksamhetsutövaren behöver det beaktas i kompletterande utredningar gällande verksamhetens transporters påverkan på buller, vibrationer, trafikmängder och luftkvalitet i Lerums kommun.*
- 6 Ansökan baseras på att det finns ett trafikmot vid E20 vid Aspedalens station. Det finns inget trafikmot där. Det återstår att köra genom viadukt (se nedan punkt) och ytterligare på det kommunala vägnätet till E20. Ansökan behöver kompletteras till att omfatta hela transportvägen på det lokala vägnätet fram till påfart/avfart E20.
- 7 Det råder begränsning av fordonshöjd (3,7m) på Göteborgsvägen för viadukt under E20/järnvägen vid Aspedalens station. Ansökan behöver kompletteras.
- 8 Kommunen har genomfört analyser som visar att kapacitetmax är nära på flera ställen på det kommunala vägnätet. Ansökan behöver kompletteras med analys och åtgärdsförslag kring hur kapaciteten påverkas och hur det åtgärdas.

Datum
2020-05-19

Dnr
KS18.1316

- 9 För Olofstorpsvägen önskar kommunen komplettering/revidering angående hur nedanstående hanteras, bland annat gällande vägens lämplighet samt åtgärder för ökad trafiksäkerhet enligt nedanstående:
- Beskrivning av delsträckans längd och körbanebredd samt en kontroll av vägens standard i enlighet med Trafikverkets publikation "Vägar och Gators Utformning".
 - Vägsträckan trafikeras av långsamtgående fordon, cyklister och barn som invid vägkanten väntar på bussen för att ta sig till skolan. Vägen har ingen vägren. Busshållplatserna består endast av en stolpe i vägkanten. Trafiksäkerheten längs hela vägen för oskyddade trafikanter behöver beskrivas.
 - Vägen saknar belysning för större delen av sträckan, men har belysning från Norra Häcksjöbäcksvägen och söderut.
 - En dödsolycka, möte cykel/lastbil under våren 2020.
- 10 Hastighetsbegränsning 30 km/tim råder förbi Torpskolan/Vattenpalatset, se figur 22 i utredningen. Skolbarn passerar dagligen vägen då de har gymnastik inom Vattenpalatsets område. I texten står det 50 km/tim. Planering av utbyggnad av Torpskolan till F-9 skola pågår. Ansökan behöver revideras och kompletteras med detta.
- 11 Bolaget har som kriterium för lokaliseringen att tillfartsvägarna måste vara bärighetsklass 1 (BK1). Häradsbron är i dagsläget generellt klassad som BK1. Bron är dock byggd 1958 och kommunen är osäker på om bron tål en ökad mängd tung trafik. Dessutom är stabiliteten runt bron otillfredsställande. Detta tillsammans utgör en säkerhetsrisk. Ansökan behöver kompletteras med en beräkning/utredning huruvida bron utöver dagens trafik tål de i ansökan angivna maxantal tunga transporter.
- 12 Det finns upphöjda gångpassager och avsmalningar, detta är inte beskrivet.
- 13 Ansökan behöver kompletteras med tillgängliga data om trafikmängder genom Lerum.
- 14 I kapitel 3 och 4 i trafikutredningen har påverkan på trafiksituationen beskrivits för Stenared och Olofstorp och trafiksäkerhetshöjande åtgärder i Olofstorp och Stenared föreslås. På samma sätt måste även påverkan på landsbygden samt påverkan i Lerums tätort studeras/analyseras och beskrivas.

Buller och vibrationer från trafik

15 Miljöenheten vill se ett förtydligande när det gäller buller från transporter för varje delsträcka (främst sträcka 4). Där det tydligt ska framgå transporternas bidrag till de ökade bullernivåerna samt hur bostadsfastigheter kan påverkas av eventuellt ökade bullernivåer.

16 Miljöenheten i Lerum har haft flertalet ärenden gällande klagomål på buller och vibrationer från boende i flerbostadshuset på fastigheten Torp 2:75. Klagomålen handlar om de farthinder som finns på vägen precis utanför fastigheten (se figur 22, sidan 18 i trafikutredningen). Enligt de klagande som bor på fastigheten ger farthindren upphov till buller och vibrationer i deras lägenhet när tung trafik kör över farthindren samt buller när person- och lastbilar med tomma släp kör över. Miljöenheten avslutade ärendet utan åtgärd då kostnaden för att åtgärda guppen inte ansågs vara rimlig i förhållande till den miljönytta som eventuellt kunde ske.

Den ökade andelen tung trafik som deponin ger upphov till kan dock ändra miljöenhetens bedömning av ärendet och vi vill att kompletteringar utförs för hur störningen från förbipasserande fordon ska minskas för de boende på Torp 2:75.

17 Miljöenheten önskar en komplettering gällande om transporterna via Lerum riskerar påverka närliggande bostäder och skolor med vibrationsstörningar samt en geoteknisk undersökning med anledning av att Lerums centrum delvis omfattas av skredrisk.

18 Ett stort antal bostäder samt skolgård överskrider redan i dagsläget riktvärdena.

Luftkvalitet

19 När det gäller luftkvalité så har det utförts en luftkvalitetsmätning och beräkning i Lerums kommun under de senaste åren. I det underlag som skickats in, så har inte denna undersökning tagits i beaktande. I dagsläget kommer förmodligen inte den ökade trafiken leda till att några riktvärden för luftkvalitet överskrids. Men det pågår planarbete i Lerums centrum för förtätning av bostäder som i kombination med påverkan från andra byggprojekt i Lerums centrum såom nytt resecentrum och fler järnvägsspår som kan komma att förändra detta.

Miljöenheten vill därför se en komplettering där det framgår att sökande har tagit del av de luftkvalitetsmätningar och beräkningar som har gjorts för Lerums kommun.

Andra projekt

- 20 *Under kommande år kommer flera större byggprojekt att pågå i centrala Lerum så som fler järnvägsspår i Vändspår Lerum, byggande av nytt resecentrum och flera detaljplaner för bostäder vid Tingshusparken, Torpskolans parkering och Aspen strand. Dessa projekt kommer leda till en ökad mängd tung trafik. Miljöenheten kan inte se att sökande har tagit dessa projekt i beaktande i utredningar som har utförts.*
- 21 Lerum är kommunens centralort och det är här som mycket förtätning kommer att ske vilket medför en planerad befolkningsökning. Denna kommer att medföra ett ökat antal trafikanter i centrum som kommer att ha behov av att korsade vägar som föreslås trafikeras av masstransporterna från Vrårsered. Utöver i punkt 20 uppräknade projekt tillkommer också utbyggnad av Torpskolan till F-9. Ett förtydligande är att bostäder planeras både öst och väst om Tingshuset.

Tung trafik

- 22 *I trafikutredningen beskrivs påverkan av tung trafik och säkerhetshöjande åtgärder och konsekvenser för infart norrifrån. Däremot saknas motsvarande utredning för tung trafik för infart söderifrån via Lerum. Anmälan behöver kompletteras med en detta.*
- 23 Totalt sett utifrån all fakta som redovisas i olika delar av ansökan kommer det i Lerum i ett ”worst case - scenario” bli 80 tunga fordonspassager per arbetsdag och alltså en passage drygt var 8:e minut under en arbetsdag. I Bilaga 10C ”Undersökningssamråd” förklaras att 80% av de tillkommande tunga transporterna kommer att vara tunga lastbilar med släp. Kommunen önskar komplettering med:
- Hur ofta bedömer man att ett ”maximalår” inträffar?
 - En beskrivning och analys av påverkan av dessa trafiklaster.
- 24 Det stora antalet lastbilar med släp varje arbetsdag kommer att orsaka stora störningar samt köra sönder kommunens centrungator vilket är förenligt med stora reparationskostnader. Ansökan behöver kompletteras med effekter och konsekvenser på det kommunala vägnätet i kommunen.

Lokalisering

- 25 *Föreslagen transportväg söderifrån via Lerum passerar bostadshus, äldreboende, flera grundskolor och lokaler för fritidsaktiviteter. Miljöenheten bedömer inte transportvägen som lämplig då man ser risk för ett ökat antal trafikolyckor och olägenhet för människor. Miljöenheten vill se en komplettering med en mer detaljerad beskrivning av hur man bedömer lokaliseringsprincipen framför allt gällande buller, vibrationer och olycksrisk vid transport via Lerum.*
- 26 *I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas tre alternativa lokaliseringar som avfärdas av olika anledningar. Verksamheten behöver redovisa om det finns andra möjliga alternativ, utöver de tre utvalda, som kan ge mindre påverkan på människors hälsa eller miljön än det föreslagna alternativet.*
- 27 Ingen av vägarna där kommunen är väghållare är inkluderade i det funktionellt prioriterade vägnätet. Ett så stort antal tunga transporter som anläggningen kommer att medföra bör trafikera det funktionellt prioriterade vägnätet och ej trafikera varken Olofstorpsvägen eller bostads- och centrumgator i ett tätortscentrum. Kommunen önskar komplettering angående hur detta hanteras gällande lokaliseringens lämplighet.

Geoteknik

28 En geoteknisk konsekvensanalys är ej gjord. Kommunen önskar därför en komplettering med en geoteknisk konsekvensanalys, i vilken informationen i nedanstående tabell tas i beaktande.

Utdrag ur tillståndsansökan	Synpunkter
"Samtliga trafikförslag medför inga förändringar i geotekniken" (1-13198-2020, 4.2.1)	Belastningen på vägnät och broar i samband med den ökande mängden tung trafik som kommer att färdas genom centrala Lerum, kan komma att påverka de områden där närliggande mark är instabil.
"Vidare pekar Trafikkontoret på att antalet transporter kommer innebära en stor påverkan avseende buller och vibrationer på det kommunala vägnätet. Om man till exempel avser nyttja Olofstorpsvägen från väg 190 till Lerumsvägen måste detta utredas avseende buller, vibrationer, stabilitet, beläggning och säkerhet" (5-13198-2020, sidan 5)	Det finns lokala stabilitetsproblem på vissa sträckor där tung trafik kommer att passera Häradsbron, Häradsvägen och Olofstorpsvägen). Vad gäller Häradsbron, se vidare punkt 11.
"Det finns områden inom centrala Lerum som väntar på stabiliserande åtgärder". (5-13198-2020, sidan 7)	Åtgärder för de berörda områdena är ännu ej bestämda då utredningar fortfarande pågår. Det är även en ekonomisk fråga om när Lerums kommun kan åtgärda stabiliteten, eftersom den i dagsläget med dagens trafikbelastning fungerar.

Ytvatten och klimatanpassning

- 29 *Sökanden har uppgivit att allt ytvatten kommer avledas till utlopp mot Lärjeån. Platsen för önskad exploatering ligger dock delvis inom Aspens avrinningsområde. Om planerna för avledning skulle ändras så att vatten avleds till Aspens avrinningsområde behöver påverkan utredas bland annat vad gäller miljökvalitetsnormer.*
- 30 För att säkra att lösningen inte fallerar och att orenat vatten/föroreningar når Lärjeån eller bryter igenom och rinner ner mot Säveån och Aspen önskar kommunen en komplettering i ansökan i form av svar på nedanstående frågor:
- Är det rimligt att anta en effektiv nederbörd på 500mm/år? Den effektiva nederbörden de 12 senaste månaderna var drygt 650 mm.
 - Är det rimligt att dimensionera för ett framtida 10-års regn med tanke på den ansökta tillståndstiden på 20 år?
 - Hur hanterar den föreslagna lösningen långvariga perioder av regn?
 - Hur känsligt är det för kraftig nederbörd?
 - Ansökan redovisar en klimatfaktor på 1,2. Anläggningen kommer med ansökt tillståndstid på 20 år och en föreslagen efterkontrolltid på 30 år, behöva vara funktionell vid slutet av seklet. Gällande rekommendationer från SMHI för denna period (år 2069-2098) är 1,3-1,4. Detta är en rekommendation som även stöds av MSB och Länsstyrelsen. Hur förändrar detta förslaget till lösning?

Marina massor

- 31 *Verksamheten behöver redovisa vilken påverkan marina massor, som kan förväntas ha höga salthalter, kan ha på de limniska miljöer som förekommer i anslutning till den planerade deponin.*

Risk för spill

- 32 *Baserat på erfarenhet ser Miljö- och byggnadsnämnden att det finns en risk för spill av massor på vägarna som gör dem hala och smutsiga och medför en spridning längs vägarna. Miljö- och byggnadsnämnden bedömer att anmälan behöver kompletteras med en beskrivning av hur man i egenkontroller säkerställer att detta förhindras.*

Naturvårds – och friluftsliv

- 33 Kommunen har i detta skede inte haft möjlighet att granska tillståndsansökan avseende naturvårds – och friluftsliv och vidhåller därför de synpunkter som framfördes i det tidigare yttrandet.

Datum
2020-05-19

Dnr
KS18.1316

Information

Miljö- och byggnadsnämnden vill informera om två olyckor som inte redovisas i trafikutredningen. Under våren 2020 inträffade en dödsolycka mellan cyklist och lastbil på väg 1937 mellan Lerum och Olofstorp. Att lägga den planerade anläggningen på den aktuella platsen medför ett ökat antal tung trafik på vägen och därmed en ökad risk för att denna typ av olyckor sker. Dessutom skedde i maj 2020 en dödsolycka med en ung person på moped i centrala Lerum i närheten av Alingsåsvägen. En ökning av tung trafik på vägen riskerar att öka denna typ av olyckor i centrala Lerum.

Tidigare synpunkter

I övrigt vidhåller kommunen synpunkter som framförts i tidigare yttrande 2018-12-11, MBN §317 och KS18.1316.