



Länsstyrelsen
Västra Götaland

Miljöprövningsdelegationen

Beslut
2021-07-02

Diarienummer
551-13198-2020
Dossienummer
1480-1472

Sida
1(50)

Massoptimering Väst AB
info@massoptimering.se

Avslag på ansökan om tillstånd till deponi för inert avfall på fastigheten Vrässered 4:6, Göteborgs kommun

Verksamhetskod enligt miljöprövningsförordningen (2013:251): 90.310 (B)

Miljöprövningsdelegationens beslut

Miljöprövningsdelegationen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen.

Miljöprövningsdelegationen avslår Massoptimering Väst AB (556974-6828) ansökan om tillstånd till deponi för inert avfall på fastigheten Vrässered 4:6, Göteborgs kommun.

Miljöprövningsdelegationen medger inte dispens från biotopskyddet för kulvertering av öppet dike i jordbruksmark.

Delgivning sker genom kungörelse

Miljöprövningsdelegationen beslutar, med stöd av 47 och 49 §§ delgivningslagen (2010:1932), att delgivning av detta beslut ska ske genom kungörelse. Kungörelsen införs inom tio dagar i Post- och Inrikes Tidningar samt i ortstidningen Göteborgs Posten.

Beslutet hålls tillgängligt hos Länsstyrelsen och hos kommunkansliet i Göteborgs kommun. Länsstyrelsens e-postadress är vastragotaland@lansstyrelsen.se.

Innehållsförteckning

Miljöprövningsdelegationens beslut.....	1
Delgivning sker genom kungörelse.....	1
Redogörelse för ärendet.....	3
Bakgrunden till ansökan.....	3
Tidigare tillstånd till verksamheten.....	3
Sökandens samråd med myndigheter och enskilda.....	3
Hur ansökan har handlagts.....	3
Hur verksamheten klassificeras.....	4
Vad ansökan avser.....	4
De åtaganden som sökanden har gjort.....	4
Sökandens förslag till villkor för verksamheten.....	5
Sökandens beskrivning av verksamheten.....	7
Ansökt verksamhet.....	7
Avslutningsplan och efterbehandlingsplan.....	10
Hantering av kemiska produkter och avfall.....	11
Trafik.....	11
Tillfartsväg.....	13
Miljökonsekvensbeskrivningens innehåll.....	13
Miljökvalitetsnormer.....	18
Vatten.....	19
Buller.....	21
Luft.....	22
Damm.....	23
Vibrationer.....	23
Yttranden från myndigheter och enskilda i sammanfattning.....	23
Länsstyrelsen.....	23
Trafikverket.....	24
Miljö- och klimatnämnden, Göteborgs Stad.....	24
Trafiknämnden, Göteborgs Stad.....	25
Bergums skola 4-9, Grundskoleförvaltningen, Göteborgs Stad.....	25
Kretslopp och vatten, Göteborgs Stad.....	25
Kommunstyrelsen, Lerums kommun.....	26
Miljö- och byggnadsnämnden, Lerums kommun.....	27
Ekhagens förskola.....	27
Lerums Naturskyddsförening.....	27
Bergum Gunnilse Utveckling.....	28
Säveåns vattenråd.....	30
Aspen-Säveån FVO (Fiskevårdsområde).....	31
Enskilda, inklusive bolag, föreningar och andra organisationer.....	31
Sökandens bemötande av yttrandena.....	32
Ytterligare kommunikering.....	44
Motiveringen till Miljöprövningsdelegationens beslut.....	45
Är Miljöprövningsdelegationen behörig att pröva ansökan?.....	45
Kan miljökonsekvensbeskrivningen godkännas?.....	45
Är verksamheten tillåtlig?.....	46
Sammanfattande bedömning.....	48

Redogörelse för ärendet

Bakgrunden till ansökan

Massoptimering Väst AB (sökanden) ansöker om att uppföra en inert deponi på fastigheten Vråssered 4:6 i Göteborgs kommun.

Antalet deponier i Göteborgsregionen har minskat som en följd av EU:s deponeringsdirektiv. Genom direktivet skärptes miljökraven på deponier som är i drift, och många kommuner valde då att avsluta deponierna. Samtidigt har behovet ökat kraftigt för att ta emot den här typen av överskottsmassor i regionen då befolkningen ständigt ökar samtidigt som stora infrastrukturprojekt kommer pågå under långt tid framöver.

Om verksamheten i Vråssered inte startar innebär det att transportererna kommer gå till andra motsvarande anläggningar i andra delar av regionen. Att transportera överskottsmassor till andra platser längre bort får direkt både miljömässigt och ekonomiskt negativa konsekvenser som följd.

Idag transporteras stora mängder inerta överskottsmassor till deponier som är avsedda för farligt avfall och icke farligt vilket inte alls är förenligt med hushållningsprincipen. Den typen av deponier ska inte ta emot inerta massor utan de är byggda för att hantera en helt annan typ av avfall och ska inte fyllas med betydligt renare massor.

Tidigare tillstånd till verksamheten

Verksamheten på platsen har inte tidigare tillståndsprövats enligt miljöbalken eller miljöskyddslagen (1969:387).

Sökandens samråd med myndigheter och enskilda

Sökanden har samrått med myndigheter och enskilda som kan antas bli särskilt berörda av verksamheten. Länsstyrelsen har beslutat att verksamheten kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Det innebär att en specifik miljöbedömning ska göras.

Hur ansökan har handlagts

Ansökan med miljökonsekvensbeskrivning kom in till Miljöprövningsdelegationen den 24 mars 2020. Efter kompletteringar har ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen kungjorts på Länsstyrelsens webbplats och i ortstidningen Göteborgs-Posten samt remitterats till Länsstyrelsen, Miljöförvaltningen i Göteborgs Stad, Trafikverket, Lerums kommun och Miljöenheten i Lerums kommun.

Yttranden har kommit in från Länsstyrelsen, Trafikverket, Miljö- och klimatnämnden i Göteborgs Stad, Kretslopp och vatten i Göteborgs Stad, Trafiknämnden i Göteborgs Stad, Bergums skola, Kommunstyrelsen i Lerums kommun, Miljö- och byggnadsnämnden i Lerums kommun, Ekshagens förskola, Lerums Naturskyddsförening, Bergum Gunnilse Utveckling, Sävåns vattenråd Aspen-Sävåns FVO, enskilda inklusive bolag, föreningar och andra organisationer. Sökanden har fått tillfälle att bemöta yttrandena.

Hur verksamheten klassificeras

Verksamheten klassificeras enligt miljöprövningsförordningen (2013:251) med verksamhetskod 90.310 enligt 29 kapitlet 22 §.

Vad ansökan avser

Sökanden ansöker om tillstånd enligt 9 kapitlet miljöbalken att uppföra en inert deponi på fastigheten Vråssered 4:6 i Göteborgs kommun.

Vidare yrkar sökande att deponiverksamheten omfattar en total mottagning av 2 500 000 ton, med en maximal mottagningstakt på 225 000 ton per år.

Utöver ovanstående yrkar sökande följande:

1. Tillståndstiden sätts till 20 år + 2 år för avslutande åtgärder. Efter 20 år kommer endast efterbehandlingsåtgärder att vidtas.
2. Deponering får endast bedrivas inom det verksamhetsområde som framgår av översiktskartan som tillhör denna ansökan. Övrig verksamhet får bedrivas inom angivet verksamhetsområde.
3. Det inerta avfallet som får tas emot för deponering ingår i följande avfallskoder, enligt Avfallsförordningen (2011:927):

Avfallskod	Materials lag enligt avfallsförordningen
17 05 04	Jord och sten som inte innehåller farliga ämnen
20 02 02	Jord och sten

I båda koderna ingår det som kallas för schaktmassor och liknande material samt lera. Jord tas endast emot för sluttäckning.

För att bygga upp området, avgränsa ytor samt för byggnation av vägar i området får följande materials lag användas:

Avfallskod	Materials lag enligt avfallsförordningen
17 05 04	Jord och sten som inte innehåller farliga ämnen
20 02 02	Jord och sten
17 01 01	Betong
17 01 02	Tegel
17 03 02	Asfalt

Asfalt tas endast emot för att utgöra körytor. Halterna ska understiga 50 ppm PAH.

4. För att bygga delar av tillfartsvägen får 3 600 m³ överskottschaktmassor, tegel och betong med halter understigande Naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning (KM) tas emot. Asfalt med halter understigande 50 ppm PAH får även tas emot.

De åtaganden som sökanden har gjort

Sökande åtar sig följande för att i övrigt begränsa störningar på människors hälsa och miljö:

- Starkt bullrande verksamhet med återkommande kraftiga impuls ljud kommer endast bedrivas helgfria vardagar klockan 07.00-18.00.
- Dagvatten från deponiområdet kommer att passera en sedimentationsdamm innan det leds ut från området. Dammen kommer utföras i enlighet med rekommendationer från vattenutredningen.
- Drivmedel förvaras i godkända tankar bakom påkörningsskydd.
- Kemikalier kommer att förvaras så att de inte riskerar att nå mark eller grundvatten.
- Deponeringsområdet delas in 8 etapper där deponering endast får utföras i tre etapper åt gången. Innan deponeringen påbörjas i en fjärde etapp ska den första av den första etappen vara färdigställd osv.
- Att utreda och, om vägghållaren godkänner, bekosta en ombyggnation av cykelpassage och gångpassage till ett bevakat övergångsställe i Olofstorp i enlighet med förslag i trafikutredningen.
- Att utreda och, om vägghållaren godkänner, bekosta en hastighetsbegränsning till 30 km/h vid GCM passage i Stenared i enlighet med förslag i trafikutredningen.
- Att bekosta samtliga trafikåtgärder i samband med byggnation av ny infart till verksamhetsområdet från Lerumsvägen i enlighet med förslag i trafikutredningen.
- Naturvårdsbiolog eller motsvarande kommer årligen under verksamhetens drift konsulteras för att se över och förbättra habitat samt skapa förutsättningar för födotillgång för nattskärna och andra värdefulla arter inom och utanför området. Resultatet av den årliga konsultationen kommer delges tillsynsmyndigheten.

Sökandens förslag till villkor för verksamheten

1. Om inte annat framgår av övriga villkor ska verksamheten bedrivas i huvudsak i enlighet med vad sökanden har angivit i ansökningshandlingarna och i övrigt åtagit sig i ärendet.
2. Deponering, inklusive avslutningsåtgärder, får ske till en högsta höjd av + 122 m (SWEREF 99 TM). Deponins slänter får inte vara brantare än 1:2. Efterbehandlingen ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten och hela deponin ska vara avslutad och efterbehandlad senast två år efter att deponering av avfall upphört.
3. Innan en ny etapp påbörjas ska gränsen för området markeras i terrängen med fasta gränsmarkeringar. Markeringarna ska behållas under hela verksamhetstiden.
4. Buller från verksamheten, inklusive transporter inom verksamhetsområdet, ska begränsas så att det inte ger upphov till högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid bostäder än: Vardagar kl. 07.00-18.00 50 dB (A) Kvällstid kl. 18.00-22.00 45 dB (A) Natttid kl. 22.00-07.00 40 dB (A) Lördag, söndag, helgdag kl. 07.00-18.00 45 dB (A)

Momentana ljud natttid (kl. 22.00-07.00) får utomhus vid bostäder maximalt uppgå till 55 dB (A).

Buller från byggnation av tillfartsväg ska begränsas så att det inte ger upphov till högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad än: Vardagar kl. 07.00-19.00 60 dB (A) Kvällstid kl. 19.00-22.00 50 dB (A) Natttid kl. 22.00-07.00 45 dB (A) Lördag, söndag, helgdag kl. 07.00-18.00 45 dB (A)

Momentana ljud natttid (kl. 22.00-07.00) får utomhus vid bostäder maximalt uppgå till 55 dB (A).

För byggverksamhet som pågår i högst två månader tillåts 5 dBA högre värden. Det gäller korta bygguppdrag som exempelvis borring och sprängning.

Vid enstaka kortvariga händelser som pågår högst 5 minuter per timme tillåts upp till 10 dBA högre nivåer.

De angivna värdena ska kontrolleras genom immisionsmätning eller genom närfältsmätning med beräkning. Kontroll ska ske vid minst ett tillfälle det första produktionsåret och därefter när det sker förändringar i verksamheten som kan påverka bullernivåerna, eller på tillsynsmyndighetens begäran.

5. Avfallsmassor som används vid utfyllnaden ska vara inerta. Massorna ska klara de gränsvärden för utlakning, respektive innehåll av organiskt material, som anges i 22 och 23 §§ Naturvårdsverkets föreskrifter NFS 2004:10.
6. För att minimera spridning av lera från bilarnas däck till väg 1937 ska utfarten vara försedd med en färist eller motsvarande där lera skakar av från däcken.
7. Åtgärder för att minimera spridning av damm ska vidtas i verksamhetens olika moment.
8. Kemiska flytande produkter och farligt avfall ska förvaras i slutna täta behållare, med läckageskydd, som rymmer det största kärlets volym + 10% av övriga kärlets volym. Vid förvaring utomhus ska skydd finnas mot påkörning. Invallningar ska vara skyddade mot nederbörd. Alternativt skydd, som bedöms likvärdigt av tillsynsmyndigheten, får användas.
9. För verksamheten ska det finnas ett kontrollprogram, som möjliggör en bedömning av om villkoren följs. Kontrollprogrammet ska inges till tillsynsmyndigheten senast två månader efter att tillståndet tagits i anspråk. Kontrollprogrammet ska därefter revideras vid behov av tillståndsinnehavaren efter samråd med tillsynsmyndigheten.
10. Senast ett år före deponering upphör ska ett förslag lämnas till tillsynsmyndigheten avseende slutliga efterbehandlingsåtgärder.
11. Den geologiska barriären ska dokumenteras och godkännas av en oberoende fackman i samråd med tillsynsmyndigheten.

Miljöprövningsdelegationen överlåter åt tillsynsmyndigheten att vid behov godkänna deponering av andra avfallstyper inom anläggningen än vad som framgår av ansökan.

Miljöprövningsdelegationen överlåter åt tillsynsmyndigheten att föreskriva ytterligare villkor avseende

1. Utformning av sedimentationsdamm.
2. Kontroll av och begränsning av ytvatten från verksamheten.
3. Avslutning och efterbehandling av deponin.

Miljöprövningsdelegationen överlåter även åt tillsynsmyndigheten att godkänna den geologiska barriären inom varje delområde innan deponering påbörjas.

Sökande har kompletterat ansökningshandlingarna med följande förslag till villkor:

- Utgående vatten från anläggningen får inte överskrida följande nivåer, beräknade som årsmedelvärden

Ämne	Halt ug/l
Fosfor	50
Kväve	1250
Bly	14
Koppar	10
Zink	30
Kadmium	0,4
Krom	15
Nickel	40
Kvicksilver ämnen	0,05
Arsenik	15

De angivna värdena ska kontrolleras genom mätning vid utsläppspunkt efter reningsanläggning. Kontroll ska ske minst en gång per månad, om inte tillsynsmyndigheten medger annat.

Sökandens beskrivning av verksamheten

Ansökt verksamhet

Sökande ansöker om tillstånd till deponering av inert avfall på fastigheten Vråssered 4:6 i Göteborgs kommun. Inom deponiområdet kommer schaktmassor från olika bygg- och anläggningsprojekt i göteborgsregionen tas emot.

Totalt beräknas 2 550 000 ton massor tas emot inom deponiområdet. Maximalt kommer 225 000 ton tas emot under ett år. Ansökan omfattar en tillståndstid på 20 år + 2 år för efterbehandling och avslutning av verksamheten. Inom den tiden kommer även tillfartsvägen till området byggas.

Det totala verksamhetsområdet uppgår till 18,2 hektar. När området är färdiguppfyllt kan det övergå till skogs/jordbruk eller annan industrimark.

Under den tid som deponering pågår kommer dagvatten som uppstår vid anläggningen att hanteras. Efter avslutad deponering planerar sökande att återställa området genom täckning med först ett lager lera och därefter ett lager matjord. Sökande vill kunna ta emot och deponera massor under 20 års tid och därefter genomföra avslutande åtgärder under ytterligare 2 år.

Efter det att verksamheten upphört kommer provtagningar och kontroll av området att pågå i ytterligare 30 år.

Som en del av den uppstartande verksamheten kommer en tillfartsväg att byggas där utsprängt material från byggnation av tillfartsvägen kommer att behöva krossas. Krossningen kommer pågå periodvis under tiden som tillfartsvägen byggs, dock maximalt i två år. Bedömningen är att krossning under denna period kommer att ske kampanjvis, uppskattningsvis cirka 60 dagar per kalenderår.

För att bygga tillfartsvägen kommer även till viss del överskottsmassor att användas. Dessa massor ska ha halter understigande Naturvårdsverkets riktvärden för känslig användning (KM).

Verksamheten kommer i huvudsak att bedrivas vardagar 07.00-18.00. Viss uttransport kan ske andra tider. Viss verksamhet kan komma att bedrivas kvällstid och helger under förutsättning att villkoren för buller inte överskrids.

En våg och bom kommer placeras längs med infartsvägen innan själva deponiområdet.

Avfallets tekniska egenskaper

Generellt gäller att de massor som kommer deponeras i första hand är inerta massor som har de fysikaliska, kemiska och biologiska egenskaper som beskrivs i deponeringsförordningen (2001:512). I huvudsak utgörs de av ler- och siltmassor, som på grund av dålig hållfasthet inte bedöms kunna nyttiggöras för andra byggändamål, men även andra typer av överskottschaktmassor kan komma i fråga.

De massor som tas emot för att bygga tillfartsvägen kommer ha halter som understiger Naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning (KM). Asfalten ska ha halter understigande 50 ppm PAH.

Mottagningskriterier

Mottagna massor som tas emot på anläggningen ska alltid lämna dokumentation för grundläggande karaktärisering. Denna kommer att endast finnas i digitalt format och behöver fyllas i innan transport från det aktuella objektet kan ske.

Avfallet som tas emot klassas enligt avfallskod 17 05 04 samt 20 02 02, vilket enligt avfallsförordningen betecknas som jord och sten (som inte är farligt avfall). Då det inte finns några egna avfallskoder för sand, silt och lera klassas även det in i de här avfallskoderna.

På en deponi för inert avfall får inte matjord eller torv tas emot, då det innehåller för hög halt av organiskt material. Eftersom hela området ska sluttäckas med matjord för att skapa ett växtetableringsskikt kommer matjord/torv att tas emot här och lagras separat till dess att sluttäckning sker av respektive delområde.

Om mottagna massor inte misstänks vara förorenade behöver det enligt NFS 2004:10 inte provas/analyseras.

Följande mottagningskriterier kommer att sättas för mottagna överskottsmassor och annat material.

- Provningskrav kommer att ställas om massorna är misstänkt förorenade.
- Undantag från provningskrav i enlighet med 24 § NFS 2004:10 om det inte finns misstanke om förorening.
- Om massorna är analyserade och halterna understiger KM (Naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning) krävs inget ytterligare laktest.
- Om massorna är analyserade och halterna överstiger KM krävs att materialet laktestas. För att massorna därefter ska tas emot ska halterna understiga listade halter i 22 § NFS 2004:10.

Något farligt avfall kommer inte att tas emot.

Avfall kan även vara förorenat av föroreningar som inte omfattas av parametrarna i 22 och 23 §§. I sådana fall får en särskild bedömning göras om det är lämpligt att avfallet tas emot på en deponi för inert avfall.

För byggnation av tillfartsväg beräknas att 3 600 m³ överskottsmassor behöver tas emot. Dessa massor ska ha halter som understiger Naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning (KM). Den här verksamheten klassas som återvinning av icke-farligt avfall för anläggningsändamål och inte som deponering. Bedömningen är att halterna i det här materialet är så pass låga att inga extra säkerhetsåtgärder såsom geologisk barriär eller liknande behövs.

Utformning och uppbyggnad

Verksamheten kommer att starta med att tillfartsvägen byggs från åkern och ut mot Lerumsvägen. Här kommer en del sprängarbeten behövas utföras för att bygga vägen. Överskottsmaterialet från vägbyggnationen kommer att användas inom verksamhetsområdet för byggnation av stödvallar, vägar, körytor och liknande. När tillfartsvägen är klar kommer förberedelse för deponering att starta.

Diket längs med den västra åkerkanten behöver kulverteras där vägen ska passera. Här söks dispens för det generella biotopskyddet. I samråd med naturvårdsbiolog föreslås att diket förlängs 20 meter, så att motsvarande yta erhålls som kompensation.

Kulverten har efter inlämnad ansökan kortats ner till 18 meter. Massoptimering har den 30 juni 2020 erhållit ett beslut om vattenverksamhet från vattenvårdenheten på länsstyrelsen med dnr: 535-12302-2020. Enligt beslut medges kulvertering om kulverteringen utförs enligt inlämnade handlingar och beslutade försiktighetsmått vidtas.

Under hela deponiområdet läggs en geologisk barriär i form av lera eller motsvarande som uppfyller kravet för genomsläpplighet för en inert deponi.

Området kommer etappindelad i olika delområden. Innan ett nytt område tas i anspråk kommer träd avverkas och den geologiska barriären att säkerställas.

Deponiområdet kommer i delar av de yttre kanterna att avgränsas av en stödvall i ett friktionsmaterial. Vallen kommer även att kunna användas som transportväg runt området. Denna vall kommer att byggas upp successivt, allt eftersom mer material tillförs området.

Området för deponin kommer att byggas upp till som mest +122 meter (SWEREF 99 TM). Släntlutningarna för deponiområdet planeras till 1:3.

En huvudväg kommer att successivt etableras rakt igenom området för transport av material. Varje etapp kommer att avgränsas av en körväg. Detta leder till att varje etapp är avgränsad som en egen zon, med körvägar runt om.

För att kunna hantera massor som är misstänkt förorenade, trots att avfallslämnaren uppgivit att de är från ett jungfruligt område, kommer en provtagningsyta att byggas inom etapp 1. Här kan de komplettera med egen provtagning och samtidigt låta massorna vänta i avvaktan på analysresultat. Ytan kommer att ligga vid infarten till deponiområdet och den kommer att vara kvar till dess att deponin avslutas. Ytan kommer att förses med en geologisk barriär och hårdgöras. Ytan kommer även att förses med avrinning via en oljeavskiljare.

Geologisk barriär

Om en deponi inte klarar kraven på en naturlig geologisk barriär krävs att en konstgjord barriär anläggs. Syftet med barriären är att lakvatten ska filtreras så att eventuella föroreningar kan fastna och brytas ner. För en inert deponi behöver barriären vara minst 1 meter tjock och ge ett skydd som motsvarar $K < 10^{-7}$ m/s eller motsvarande. För att säkerställa att den geologiska barriären är beständig under tillräckligt lång tidsrymd kommer en konstgjord geologisk barriär att anläggas som klarar kraven.

Lera bedöms teoretiskt sett ha en hydraulisk konduktivitet på under 10^{-9} m/s, men aggregatbildning, sprickor och skiktningar i jorden har stor inverkan på genomsläppligheten. Teoretiskt skulle till exempel även en lerig morän kunna användas som geologisk barriär. Ett alternativ till att använda lera som geologisk barriär är att istället använda stenmjöl. Tätt packat stenmjöl har en permeabilitet motsvarande 10^{-7} m/s. Det är troligt att stenmjöl inte kommer användas i någon större omfattning som geologisk barriär, men eftersom tätt packad stenmjöl klarar kraven på genomsläpplighet ses det som ett alternativ.

Innan deponering påbörjas i ett nytt delområde kommer den geologiska barriären läggas ut innan tillsynsmyndigheten kan godkänna den. Arbetet med barriären behöver dokumenteras genom att det sker kontroll av bland annat områdets lutning och skiktets tjocklek.

Uppläggningsen av massor kommer att utföras så att det inte skapas några förutsättningar för sättningar eller skred.

Avslutningsplan och efterbehandlingsplan

Området kommer avslutas och efterbehandlas succesivt. Efter avslutad verksamhet är det troligt att marken återgår till produktionsskog.

Deponins olika etapper kommer avslutas separat. Inför avslut av varje etapp kommer tillsynsmyndigheten informeras och en plan presenteras för hur etappen ska avslutas. I planen kommer konstruktionen, vattenhantering, kvalitetssäkring och liknande att redovisas mer i detalj.

Delar av området kommer att vara avslutat samtidigt som deponering på andra delar av området pågår. De avslutade delarna kommer under hela tillståndsperioden att kontinuerligt kontrolleras med avseende på sättningar, sprickbildning och vegetationsetablering.

Det yttre dikets funktion och stabilitet ses över kontinuerligt och i samband med avslut av respektive delområde. Om funktionen och konstruktionen är bristfällig, det vill säga om vattnet inte transporteras bort under ett normalregn, kommer detta att utredas och åtgärdas.

Ovanpå hela området kommer ett växtetableringsskikt att läggas för att växtlighet ska kunna etableras. Växtetableringsskiktet kommer vara cirka 0,2-0,4 meter tjockt. Detta skikt kommer påföras kontinuerligt allt eftersom delområdena avslutas och färdigställs.

Regn- och smältvatten kommer efter avslutning avdunsta eller avledas genom dränerande diken. Infiltration av vatten kommer ändå ske, men den geologiska barriären har en renande funktion. Det dagvatten som rinner från ytan samlas upp i diken och vattnet leds till sedimenteringsdammen.

Kontroll av sättningar, sprickbildning, sedimentationsdamm, avledande diken och vegetationsetablering kommer fortsätta kontinuerligt även efter hela deponiorådet avslutats. I samband med att verksamheten avslutas kommer en mer specificerad avslutningsplan att tas fram.

Efter avslutad verksamhet ska även lakvattenvolym mätas och parametrarna provas var sjätte månad i utsläppspunkten i enlighet med NFS 2004:10. Denna kontroll kommer fortsätta i 30 år efter verksamhetens avslut.

Föreslagna avslutningsplanen finns bifogad ansökan.

Hantering av kemiska produkter och avfall

Kemiska produkter såsom smörjolja, kemikalier för underhåll av maskiner och liknande kommer att förvaras i container, vilken kan ses som en invallning. Den kommer att rymma det största kärlets volym + 10 % av övriga kärles volym. Farligt avfall kommer att transporteras bort från området så snart det uppkommer. Diesel kommer att förvaras i för ändamålet godkänd, besiktigad och invallad cistern. Så snart verksamheten startar i området kommer en kemikalieförteckning att sättas ihop över de aktuella kemikalier som används. Till denna kommer även aktuella säkerhetsdatablad att kopplas. Ämnen som utpekats som särskilt farliga (utfasnings- eller riskminskningsämnen) enligt de nationella miljömålen bedöms i dagsläget inte användas inom verksamheten. Sökande och dess underleverantörer kommer arbeta kontinuerligt med att gå igenom de kemikalier som används och fasa ut/ersätta de som kan ersättas med mindre farliga alternativ.

Om utsläpp sker ska det saneras omedelbart och lämpliga följdåtgärder ska sättas in beroende på utsläppets storlek. Även behörig myndighet ska informeras.

Trafik

Mängd transporter

Om totalt 2 550 000 ton ska transporteras i 20 år innebär det i snitt en årlig transportfrekvens på 127 500 ton. Cirka 80 % av transportererna beräknas att köras med bil med släp, vilken kan ta 35 ton. Resten, cirka 20 % av transportererna, beräknas köras med singelbil, vilken kan ta 17 ton. Detta betyder att i snitt kommer 102 000 ton årligen att köras med bil med släp och 25 500 ton kommer att köras med singelbil. Det i sin tur innebär att i snitt 2 914 transporter årligen kommer att gå med bil och släp och 1 500 transporter kommer att gå med singelbil. Sammantaget innebär det att det i snitt går cirka 4 414 transporter till området årligen. Det innebär ett normalår att 18 (17,6) transporter kommer till området dagligen (36 tur och retur). Hälften av transportererna kommer köras via Lerum och hälften av transportererna kommer köras via Olofstorp.

Årsdygnstrafiken på Lerumsvägen (väg 1937) uppgår till 1 950 fordon, varav 10 % (200 st) tung trafik, vid verksamhetens utfart¹. Årsdygnstrafiken i centrala Olofstorp uppgår till 3 540, varav 6 % (200 st) tung trafik. Trafikmätning genom Lerum på Alingsåsvägen (väg 1940) visar på en årsdygnstrafik på 10 413 med 5,9 % tunga fordon (616 st).

Ett Worst-case scenario är att det under ett år körs in 225 000 ton material. Det skulle innebära att 31 bilar per arbetsdag kör till området (62 tur och retur, hälften kör via Lerum och hälften kör via Olofstorp). Om detta sker kommer trafiken övriga år att minska betydligt.

¹ ÅVS, TRV 2020/50418, sid14

För att minimera transporterna genom Olofstorps centrum finns det en möjlighet att nyttja Olofstorpsvägen (vid Olofstorp) för de tomma ekipage som kör norrut från Vrårssered. Dessa ekipage klassas som BK3 och kan därmed köra på Olofstorpsvägen för att nå väg 190, och därmed undviks transporter genom Olofstorp. Det gör att transporterna genom Olofstorps centrum minskar med 50%.

Genom att en stor del av transporterna till och från området dirigeras via Fraktkedjans trafikplanering kan god logistikplanering erhållas och transporterna kan minska totalt på vägarna. Eftersom en modern fordonsflotta används så hålls bullernivåerna nere. Samtliga förare hos Fraktkedjan är även utbildade i sparsam körning, vilket även det minskar utsläppen och bullernivåerna under transport.

Den aktuella sträckan 1937, 1938 och del av 1940 som ansökan avser är allmänna vägar, klassade som BK 1, öppna för all trafik utan särskilda restriktioner eller begränsningar. Vägghållare är Trafikverket och Lerums kommun. Vägghållningsgränsen går vid Solåsvägen. Som vägghållare har man ett vägghållningsansvar som innefattar byggande och drift av väg. Vid vägghållning ska tillbörlig hänsyn tas till enskilda intressen och till allmänna intressen, såsom trafiksäkerhet, miljöskydd, naturvård och kulturmiljö. En estetisk utformning ska eftersträvas. En väg ska hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick genom underhåll, reparation och andra åtgärder.

Som trafikanter och transportörer har alla en skyldighet att följa lagar, regler och andra föreskrifter som gäller samt ta hänsyn till rådande förhållanden vid tillfället för färden.

Trafikverket skriver i sin ÅVS att man inte får hindra allmän trafik på allmän väg.

Trafikutredning

En trafikutredning har tagits fram. Den ska se över påverkan på samhället vid ökning av tung lastbilstrafik samt se över vilka förbättringar som kan bli aktuella. Trafikutredningen har tittat på befintliga trafikförhållanden, trafikdata, tillgänglighet och framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet samt beskrivit trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Även konsekvenserna av den ökade trafikmängden på grund av deponin beskrivs i Trafikutredningen.

I trafikutredningen redovisas även att trafik som är tyngre än BK1 har godkänts längs sträckan. Följande information är hämtat från trafikutredningen:

Befintliga förhållanden längs hela den föreslagna sträckan har bedömts att vara så goda att dispenstransporter, avseende vikt, har tillåtits av Trafikverket. Dispenser för vikt gäller ett överskridande av antingen axelvikt, boggivikt eller totalvikt. Det kan också gälla för flera av viktbestämmelserna. En godkänd dispens innebär inte att någon transport har genomförts, men den har varit tillåten.

Trafikverket har under perioden 2016 – 2020 beviljat 56 dispenser för väg 1937 mellan Olofstorp och cirkulationsbron vid Häradsbron, vidare har man beviljat 12 dispenser för väg 1940, Alingsåsvägen, mellan cirkulationsplatserna vid Häradsbron och Dageborgsleden. För Dageborgsleden har 133 dispenser beviljats. Eftersom Lerums kommun är vägghållare för delar av sträckan kan det vara möjligt att det har beviljats ytterligare dispenser.

Tillfartsväg

Vid byggnation av tillfartsväg kommer de 200 meter av väg närmast Lerumsvägen byggas klart på två månader, vilket innebär att upp till 65 dBA ekvivalentnivå bör kunna tillåtas enligt SNV 2004:15. Därmed överskrids inte riktvärde för buller från byggplatser enligt bullerutredningen. Om det visar sig att verksamheten ändå genererar bullernivåer överskridande Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller kommer åtgärder att sättas in i samråd med tillsynsmyndigheten.

Krossning och sortering av utsprängt material kommer ske vid tillfartsvägens nordöstra del innan uttransport på åkern. Placeringen av krossverket blir där då det är långt avstånd till närboende och bullernivåerna kommer inte orsaka några störningar för närboende.

Sprängning vid byggnation av väg kommer utföras med små salvor, eftersom det är endast ett litet område som ska sprängas vid varje tillfälle. Eftersom sprängning kommer genomföras som intervallsprängning, vilket innebär att de laddade hålen sprängs med ca 25 millisekunders mellanrum kan många hål skjutas av på en och samma gång men samtidigt bara ge vibrationer motsvarande ett (1) hål som sprängs. Detta medför att markvibrationer och luftstötsvåg kan minimeras. En oberoende besiktningsman kommer besiktiga de närmsta husen vid infartsvägen innan sprängning startar och när sprängarbetena är klara. Vibrationer mäts genom att montera vibrationsmätare på närliggande byggnader. Mätvärden dokumenteras och analyseras av oberoende konsult och kommuniceras till sprängaren.

Med anledning av att ovanstående metoder används bedöms att sprängningen kan bedrivas utan att olägenhet eller störningar för närboende uppstår.

Miljökonsekvensbeskrivningens innehåll

Alternativa lokaliseringar och utformningar

Utöver den planerade lokaliseringen har sökande utrett tre alternativa lokaliseringar. För samtliga alternativa lokaliseringar har en analys innefattande sökning i databaser utförts. De aspekter som har beaktats vid analysen innefattar bland annat natur- och kulturmiljö, friluftsliv, bebyggelse och boendemiljö, planförhållanden och transporter.

Med beaktande av alla aspekter bedöms att Vrässered är den bästa lokaliseringen för den planerade verksamheten.

Sökt alternativ

Den tänkta platsen har ett strategiskt läge i den östra delen av Göteborg, norr om Lerum, vilket innebär att anläggningen främst kommer ta emot massor från projekt i centrala/norra Göteborg och dess kranskommuner. Den strategiska placeringen innebär att det blir korta transporter från där överskottsmassor uppkommer till det aktuella verksamhetsområdet.

Den berörda platsen ligger inom ett område som i gällande översiktsplan för Göteborgs kommun är betecknat som grön- och rekreationsområde samt jordbruksmark i kartan Användning av mark och vattenområden. Enligt översiktskartan som beskriver råd och rekommendationer klassas området som övrigt område samt område för jordbruk utanför detaljplan. Området berörs inte av några detaljplaner, eller områdesbestämmelser. För närvarande pågår arbetet med

att ta fram en ny översiktsplan för Göteborg. Någon ny översiktsplan är däremot inte fastställd. I utställningsfasen är området markerat "Övriga grönområden".

Tidigt i planeringsfasen för deponin studerades kartmaterial och utifrån det planerades verksamhetsgränserna så att området inte skulle göra intrång i några identifierade riksintressen, natur- och kulturvärden eller andra skydd. Därmed undveks de sumpskogar som finns i närområdena och andra identifierade våtmarksområden.

Enligt Naturvårdsverkets kartverktyg Skyddad Natur och Länsstyrelsens WebbGIS finns inga inventerade naturvärden inom tänkt verksamhetsområde. Området berörs inte av några Natura 2000-områden. I Skogsvårdsstyrelsens databas Skogens Pärlor finns inte heller några naturvärden utpekade för området. Det finns inga lämningar registrerade i Riksantikvarieämbetets fornsök.

Det heller finns inga riksintressen som berör det aktuella verksamhetsområdet. Inte heller ligger området inom något naturreservat, nationalpark, djur- och växtskyddsområde, eller område med landskapsbildsskydd.

Området berörs inte av några enskilda inventerade skyddsvärda träd, men däremot ligger det inom område som klassas som värdetrakter för skyddsvärda träd.

Efter en naturvärdesinventering av området har verksamhetsområdet ytterligare planerats om så att områden med höga naturvärden undviks.

Med de försiktighetsåtgärder som bolaget är berett att åta sig för att minska olägenheterna, bör den valda platsen kunna anses godtagbar.

Alternativ utformning

Tidigare i planeringsfasen bedömdes att även den åker som ligger väster om deponiområdet skulle ingå i den planerade deponin. Detta alternativ drogs tillbaka efter samråd med tillsyns- och tillståndsmyndigheterna. En alternativ byggnationsriktning har även diskuterats, då riktningen går från sydöst mot nordost, istället för tvärt om. Det skulle leda till att en tillfartsväg initialt får byggas genom hela området, vilket inte är optimalt.

Alternativ tillfartsväg

Flera alternativa tillfartsvägar har studerats för att hitta den bästa infarten. Det valda alternativet ses som det alternativ som skulle störa minst antal människor samtidigt som inga ytterligare fastighetsägare skulle bli inblandade och behöva avsätta mark.

Behovsutredning

Samhällets behov av deponier för schaktmassor är idag stort och behovet bedöms öka. Antalet inerta deponier i norra/östra delarna av Göteborgsregionen är få. Behovet av platser i regionen som kan ta emot inerta schaktmassor är och kommer fortsatt att vara stort. Närmaste befintliga anläggning för upptagningsområdet är Tagenedeponin. Behovet av strategiskt lokaliserade inerta deponier i regionen grundar sig bland annat på den höga exploateringsstakten i regionen. Denna exploatering förväntas öka ytterligare i framtiden. Göteborgs befolkning ökar enligt den nya prognosen med 151 000 invånare fram till år 2040, vilket innebär en genomsnittlig årlig folkökning med 7 200 personer. Då det idag är stor brist på bostäder krävs en ökad utbyggnadstakt under kommande år.

De stora mängder massor som genereras i pågående och kommande infrastruktur- och byggprojekt kommer bland annat från:

- Centralenområdet är ett av Göteborgs viktigaste utvecklingsområden. I dag dominerar trafiken, men inom 20 år kan det utvecklas med 2 000 nya bostäder, 19 000 nya arbetstillfällen.
- Dag Hammarskjöldleden som i dag är en motorled, men planen är att den i framtiden ska bli en stadsgata med plats för bostäder, handel, kontor och service.
- Gamlestaden är ett viktigt område för att knyta ihop staden. Ett nytt resecentrum, bostäder, handel och service.
- Skra Bro i Björlanda ska utvecklas till ett närcentrum och en mötesplats med handel, kontor och service med cirka 600 bostäder samt ett generationsboende.
- Norr om Nordstan ska staden utvecklas med bostäder, kontor, handel, en boulevard och inte minst två uppgångar till Västlänken.
- Haga där det 2026 planeras med en ny station för pendel- och regionaltåg i Haga att öppnas för trafik. Parallellt med detta ska stadsrummet vid station Haga utvecklas.
- Västlänken som kommer att öka kapaciteten för tåg i Göteborg.

Projekten ovan och många ytterligare projekt ger ett stort tryck på befintliga deponier i regionen. Behovet för att hitta ytterligare platser för deponering av massor kommer alltså bli större framöver. Till projekten ovan tillkommer även de överskottsmassor som uppstår hos entreprenörer, kommuner, vägföreningar, bostadsrättsföreningar men också privatpersoner. Sammantaget kan det konstateras att befintliga deponier inte kommer kunna ta emot överskottsmassorna från alla de pågående projekten i regionen.

Omgivningsbeskrivning

Det aktuella området ligger i Göteborgs kommuns östra delar.

Verksamhetsområdet utgörs av talldominerad hällmarksskog samt branter med exempelvis gran och asp. I öster finns mindre ytor med sumpskog samt yngre produktionsbarrskog vid sidan om det stora kalhygget. Väster om området finns en åkermark och en skogsklädd bergås. Åkermarken används troligen till vallodling. Inom området har det inte tidigare bedrivits någon industriell verksamhet.

Inom ett avstånd på 500 meter från de yttre gränserna för deponiområdet finns cirka 10 bostadshus. Närmaste bostad ligger cirka 270 meter söder om deponiområdet. Längs med Lerumsvägen finns det en grupp av bostäder.

Närmsta bostad längs med den tänkta infarten ligger cirka 80 meter nordväst om infarten. Ytterligare två bostadshus finns cirka 100 meter norr och söder om infartsvägen.

Den största störningsrisken för närboende bedöms inte vara själva deponiverksamheten, då den ligger så pass långt bort från bostäder. Snarare har funderingar funnits om den ökade vägtrafiken ska orsaka förhöjda bullernivåer. En bullerutredning har därmed utförts som redovisar att riktvärden från

Naturvårdsverket inte överskrider, varken från deponin, bergkrossning, transporter eller vägbygget.

Vattenskyddsområde

Närmaste vattenskyddsområdet nedströms är vattenskyddsområdet för Göta Älv, vilket ligger cirka 8,7 kilometer väster om deponiområdet.

Sökande bedömer att verksamheten inte kommer påverka vattenkvaliteten inom skyddsområdet, detta framförallt med anledning av de skyddsåtgärder som kommer utföras genom den geologiska barriären och den sedimenteringsdamm som kommer anläggas. Därtill kan det långa avstånd som råder mellan skyddsområde och deponiområde även läggas till.

Det har tidigare funnits ett vattenskyddsområde i Olofstorp, men det har upphört.

Naturresevat och Natura 2000-områden

Det finns några naturresevat och Natura 2000-områden några kilometer från den planerade verksamheten. Bedömningen är att den tänkta verksamheten varken kommer att påverka resevat eller natura 2000-område. Det finns inga utpekade vandringsleder eller vandringsstigar i området. Området används främst till jakt av fastighetsägaren. Åkern i området brukas och kommer att fortsätta att brukas, skogsmarken kommer återskapas till skogsmark, skogens värde används till skogsbruk, området nyttjas till bär- och svamplockning i ringa omfattning, området används i viss mån till närströvområde.

Värdefull natur

Effekter som uppkommer av borttagande av värdefull natur

Under verksamhetstiden kommer i princip hela det aktuella området att förlora sina befintliga naturvärden, då skog kommer avverkas och schaktmassor kommer läggas över hela området.

Den naturvärdesinventering som gjorts identifierade sju naturvärdesobjekt. Även ett bestånd av revlumner identifierades. Efter inventeringen har det planerade verksamhetsområdet krympt och vägdragningen har fastställts.

Åtgärder för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa effekter som orsakas av borttagande av värdefull natur

För att inte göra intrång i områden med högt naturvärde har verksamhetsområdet minskats ner och naturvärdesinventerade områden 3, 4 och 5 kommer undvikas helt. En uppföljande naturinventering har genomförts i området och lämpliga lokaler för groddjur har inte påträffats.

Nattskärre har påträffats spelande i området och vid den första naturinventeringen bedömdes att hela eller stora delar av området ingår i ett nattskärre-revir. Med anledning av detta utfördes en uppföljande naturinventering. Nattskärren är inte ovanlig i sydvästra Sverige, men den absoluta huvuddelen av beståndet finns i sådana miljöer som finns i området, nämligen gles tallskog samt kalhyggen. Den kompletterande naturvärdesinventeringen gör gällande att vid genomförande av planerad verksamhet kommer delar av det lämpliga habitatet att försvinna. Habitatet på Långåsen, den tallskogsbekläda åsen i områdets sydvästra del, kommer delvis att fragmenteras då en väg planeras genom det, men kommer i stort sett att bevaras intakt. Kalhygget i nordost kommer till större delen att försvinna.

Det återstår fortfarande ytor med lämpligt habitat utanför verksamhetsområdet, inte minst kraftledningsgatan som löper norr om området, men habitatförlusten skulle ändå kunna leda till förlust av ett revir. Naturvärdesinventeringen pekar på att vissa åtgärder kan utföras för att kompensera habitatförlusten. I synnerhet handlar det om att förbättra befintliga habitat, skapa nya habitat samt skapa förutsättningar för en god födotillgång. För att förbättra befintliga habitat kommer de delar av det lämpliga habitatet som återstår efter genomförande av planerad verksamhet att underhållas genom regelbunden röjning av sly och ungskog och marktörningar för att skapa jordblottor. Jord- och sandblottor kan fungera som häckplatser och dagviloplatser för nattskärnor. De är även positiva för insekter vilka kan fungera som födoresurs för nattskärnan. Det är även möjligt att skapa nya habitat för nattskärna. I omgivningarna finns gott om trivial ungskog som i nuläget bidrar föga till den biologiska mångfalden, och som heller knappast utnyttjas av nattskärnor i någon större utsträckning. Att avverka eller kraftigt gallra ut sådan skog för att sedan genom exempelvis naturvärdsbränning avlägsna humus- och förnalager skapar förutsättningar för många olika organismer, däribland nattskärnan. Om bränning av någon anledning anses olämpligt kan förnalagret även schaktas bort. Miljöerna bör sedan regelbundet röjas och nya markblottor skapas.

Inom och i anslutning till verksamhetsområdet kan ”spillytor” såsom vägkanter, upplagsplatser, övertäckta deponier och liknande utnyttjas för att förbättra förutsättningarna för nattskärnans födoresurs, nämligen insekter. Sådana ytor kan med fördel hållas rika på blommande växter. Genom att skapa en blomrik miljö skapas också förutsättningar för ett rikt insektsliv, inte minst av nattfjärilar som är nattskärnans huvudsakliga föda.

I naturvärdesinventeringen identifierades ett bestånd med revlumner strax utanför området för den planerade tillfartsvägen. Arten är fridlyst enligt 9 § artskyddsförordningen, vilket innebär att det är förbjudet att gräva eller dra upp exemplar av växter med rötterna och plocka eller på annat sätt samla in exemplar av växter för försäljning eller andra kommersiella ändamål. För att undvika beståndet har tillfartsvägen dragits förbi aktuellt område. Någon dispens behöver därmed inte sökas.

För att skapa andra typer av värden kommer avvercade träd att läggas i solbelysta lägen, vilket kan skapa andra värden. Träden kan även i vissa fall sågas upp eller läggas i högar för att skapa ytterligare värden. Den döda veden kommer att läggas upp utanför verksamhetsområdet. Bristen på död ved uppmärksammas i både de nationella miljömålen och regionala miljömålen. I miljömålet Levande skogar är en ökning av andelen död ved ett tydligt mål.

Som ett åtagande kommer naturvårdsbiolog eller motsvarande årligen konsulteras för att se över och förbättra habitat samt skapa förutsättningar för födotillgång för nattskärna och andra värdefulla arter i och utanför området.

Kulturmiljö

Inom planerat verksamhetsområde har en arkeologisk utredning steg 1 utförts. Inga fornlämningar eller övriga kulturhistoriska lämningar påträffades inom utbredningsområdet. Det finns några registrerade övriga kulturhistoriska lämningar i närområdet till den planerade deponin. Verksamheten bedöms inte kunna påverka några av de kulturhistoriska lämningarna i närområdet.

Miljö kvalitetsnormer

Vattenkvaliteten bedöms utifrån flera olika kvalitetsfaktorer. Miljö kvalitetsnormer finns för bland annat yt- och grundvatten, luft och buller.

MKN-Ytvatten

En vattenutredning har tagits fram som beskriver Säveåns och Lärjeåns status. I vattenutredningen pekar man sammanfattningsvis på att föreslaget dag- och lakvattensystem inte kommer påverka den kvantitativa statusen i Lärjeån eller Säveån. Lärjeån har valts som recipient för att bevara naturliga ytavrinningsvägar i så stor mån som möjligt. Påverkan på Lärjeåns kvalitativa status på kort sikt bedöms som väldigt liten eftersom recipienten är belägen långt ifrån deponin och utflödet kommer att spädas ut. Påverkan på Säveåns kvalitativa status bedöms inte ske då Lärjeån i norr har valts som recipient i föreslaget dag- och lakvattensystem. Följaktligen bedöms inga föroreningar nå Aspen och Säveån.

MKN-Grundvatten

Den närmsta grundvattenförekomsten nedströms som omfattas av miljö kvalitetsnormer är Linnarhult, vilket ligger cirka 6,5 km väster om området. Både den kemiska statusen och den kvantitativa statusen för grundvattenförekomsten klassas som god. Båda klassningarna är dock osäkra enligt Viss. Sammantaget bedöms att verksamheten inte kommer att påverka miljö kvalitetsnormerna för grundvatten i förekomsten.

MKN-Luft

De maskiner och transportfordon som används för produktion och transport är dieseldrivna och avger i huvudsak utsläpp som kan påverka miljö kvalitetsnormerna i form av kväveoxider, kvävedioxider, svaveldioxid, bly, bensen, koloxid, och partiklar. En av de främsta källorna till kväveoxider/kvävedioxider är trafiken. Gaserna kan i höga halter påverka hälsa, försurning och övergödning av mark, skog och vatten. I dag finns det åtgärdsprogram för kvävedioxid i Göteborg.

Verksamheten kommer att ta emot överskottsmassor från de pågående och kommande byggprojekten i och runt Göteborg. Oavsett om verksamheten kommer till stånd eller inte så kommer transporter med överskottsmassor att behöva lämna Göteborg. Det bästa sättet att minska utsläppen är att transporter från byggarbetsplatserna till mottagande anläggning blir så korta som möjligt.

Bedömningen är att verksamheten inte bidrar till att miljö kvalitetsnormer för luft överskrids i eller runt verksamhetsområdet.

MKN-Buller

Miljö kvalitetsnormen för buller infördes år 2004 genom förordning (2004:675) om omgivningsbuller. Normen har sitt ursprung från de krav på kvaliteten på miljön som följer av Sveriges medlemskap i EU. Enligt förordningen ska en kommun med fler än 100 000 invånare kartlägga och ta fram åtgärdsprogram för alla vägar och järnvägar inom kommunen.

Miljö kvalitetsnormen för omgivningsbuller är en slags målsättningsnorm. I förordningen skriver regeringen att det ska eftersträvas att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa.

För deponiverksamheten är det främst transportererna till och från verksamheten som berörs av miljökvalitetsnormen för buller. Sökande kan inte påverka normen i någon större utsträckning då normen riktar sig till väghållaren som bör utforma egenkontrollen efter förväntade störningar och inte till den som nyttjar vägen.

I den beräkning av externt industribuller som utförts visar beräkningar att varken deponiverksamheten eller transportererna genererar någon nämnbar ökning av bullernivån. Vid maximal transport ökar ljudnivån totalt med mindre än 1 dBA.

Vatten

För att säkerställa vattenhanteringen inom och utanför området har en vattenutredning beställts, för vilken det redogörs för nedan. Ingen markavvattning kommer utföras med anledning av att deponiverksamheten startar.

Ytvatten

Ytavrinningen från verksamhetsområdet sker mot vattendraget Aspen, som ingår i Säveåns vattensystem, i söder och vattendraget Lärjeån i norr.

Den största delen av verksamhetsområdet finns inom avrinningsområdet för Lärjeån i norr. Recipienten Aspen i söder, som ingår i Säveåns vattensystem, är klassat som ett särskilt värdefullt vatten enligt Naturvårdsverket. Därför planeras att allt vatten ska ledas till utlopp mot Lärjeån, via en dagvattendamm.

Dagvattendammen kommer dimensioneras så att den klarar att fördröja ett framtida 10-årsregn. Dammen kommer därmed ha en fördröjningsvolym på 3 500 m³.

Dammen kommer placeras intill deponins norra slänt.

Placeringen medför att dammens västra och östra del är naturligt vallade och en mindre vallning krävs endast längs med den norra avgränsningen för att nå föreslagen högvattenyta vid +90,3 m. Det geologiska underlaget visar på ett moräntäcke ovanpå urberg. Schakt till dammens botten kommer vara ca 1–2 m. Dammen kommer utformas tätt så att den permanenta vattenvolymen bevaras. Dagvattendammens utlopp regleras till beräknat flöde på befintlig skogsmark och avleds till den befintliga ytliga avrinningsvägen för verksamhetsområdets avrinningsområde. Följaktligen kommer vattenbalansen i Lärjeån att bevaras. Flödet till recipienten Aspen förväntas få en låg påverkan då en liten del av verksamhetsområdet finns inom Aspens avrinningsområde.

En försedimenteringsdamm kommer att byggas, vilken tar emot vatten från det södra diket. Syftet med försedimenteringsdammen är att sakta ner och sprida vattnet, vilket kommer minimera den hydrauliska påverkan i den efterföljande dagvattendammen.

Dagvattendammens utlopp regleras till beräknat flöde på befintlig skogsmark och avleds till den befintliga ytliga avrinningsvägen för verksamhetsområdets avrinningsområde. Följaktligen kommer vattenbalansen i Lärjeån att bevaras. Flödet till recipienten Aspen förväntas få en låg påverkan då en liten del av verksamhetsområdet finns inom Aspens avrinningsområde.

Reningseffekt

Deponins framtida föroreningsbelastning kommer från inert avfall.

Det föreslagna systemet inkluderar en dagvattendamm som dimensioneras för god retentionstid, vilket ger optimal sedimentering av föroreningar. Föroreningsbelastningen kommer främst från suspenderade partiklar på deponins yta, vilka transporteras genom ytligt avrinnande dagvatten.

Dagvattendammen kommer förses med två flödesstryppningar för att ge optimal sedimentering även vid små regn (små flöden), i enlighet med vattenutredningen, för att förbättra reningen vid mindre regn.

I vattenutredningen har en teoretisk beräkning gjorts på reningseffekten i dammen. Där pekas det på att provtagning och föroreningshaltanalys vid inlopp och utlopp på dagvattendammen framöver kommer indikera reningsgraden och åtgärder bör implementeras utifrån resultaten. Om föroreningshalter överskrider riktvärden i utloppet finns möjlighet att anlägga ett makadamdike vid dammens utlopp och längs med den befintliga ytliga rinnvägen. Alternativt kan en filteranläggning anläggas vilket erhåller en högre reningsgrad.

Kvantitativ påverkan på recipient

Enligt dagvattenutredningen kommer föreslaget dag- och lakvattensystem inte påverka den kvantitativa statusen i Lärjeån eller Sävveån. Lärjeån har valts som recipient för att bevara naturliga ytavrinningsvägar i så stor mån som möjligt. Dammen kommer att fördröja utflödet av dagvatten.

Kvalitativ påverkan på recipient

Lärjeån hyser bland annat lax, flodpärlmussla och havsöring och klassas som ett värdefullt vatten. Därmed har recipienten tolkats som en mycket känslig recipient och riktvärden för utsläpp till en mycket känslig recipient är framtagna av Miljöförvaltningen och Göteborgs Stad.

Då beräkningarna i vattenutredningen endast är teoretiska råder osäkerheter kring exakta utsläpp och dagvattendammens reningsgrad. Provtagningar kommer klargöra om ytterligare rening krävs för att uppfylla miljökvalitetsnormerna för Lärjeån på kort sikt. Det ska i ett senare skede utredas vilka åtgärder som är lämpliga att implementera. Efter att deponin är färdigställd och ett täckande bevuxet jordlager finns över de deponerade massorna kommer föroreningsbelastningen att minska avsevärt och recipienten kommer inte att påverkas negativt. Provtagningar kommer att fortsätta 30 år efter att deponin är färdigställd.

Påverkan på Sävveåns kvalitativa status bedöms inte ske då Lärjeån i norr har valts som recipient i föreslaget dag- och lakvattensystem. Följaktligen bedöms inga föroreningar nå Aspen och Sävveån.

Grundvatten

Kvantitativ påverkan på grundvatten

Den tätande geologiska barriären under deponin kommer att minska grundvattenbildningen i området. I nuläget är grundvattenbildningen i verksamhetsområdet ca 40 mm/år.

Verksamhetsområdet ligger på en höjd som är ett tillströmningsområde för grundvattnet. Det innebär att grundvattennivån kommer sänkas lokalt vid verksamhetsområdet, men i och med att vattnet samlas upp och släpps ut mot

Lärjeån, vilket är flödesriktningen för majoriteten av grundvattnet i området, ändras inte grundvattenbalansen nämnvärt mot Lärjeån.

De delar av verksamhetsområdet som idag rinner mot Aspen i söder kommer ledas om mot Lärjeån i norr vilket kommer resultera i att grundvattnet mot Aspen kommer minska något. Det är dock små mängder som enligt vattenutredningen inte kommer påverka grundvattenbalansen nämnvärt.

Kvalitativ påverkan på recipient

Risken att grundvattnet påverkas kvalitativt av deponeringsverksamheten bedöms i vattenutredningen vara liten. Den skyddande geologiska barriären som ligger under de deponerande massorna förhindrar att förorenat lakvatten når grundvattnet.

Buller

En bullerutredning har tagits fram.

Den ekvivalenta bullernivån från verksamheten beräknas inte överskrida riktvärdet 50 dBA vid några bostäder. Detta resultat gäller både med och utan bergkrossning, och under såväl normalår som maximalår.

Den ekvivalenta bullernivån från bergborring för sprängning har beräknats överstiga riktvärdet 60 dBA (riktvärdet gäller buller vid byggplatser) vid fyra fastigheter intill tillfartsvägen. Fastigheterna kommer under en period på max två månader få bullernivåer på mellan 61 och 64 dBA, vilket innebär att upp till 65 dBA ekvivalentnivå bör kunna tillåtas enligt SNV 2004:15. Därmed överskrids inte riktvärdet för buller från byggplatser.

Gällande de kumulativa effekterna från återvinningscentralen vid Hultet blir bullernivån från deponin och återvinningscentralen, lägre än riktvärde för industribuller för samtliga bostäder mellan de två anläggningarna.

Naturvårdsverket vägledning med riktvärden för buller från väg vid befintliga bostäder anger bland annat riktvärdena ekvivalent bullernivå 55 dBA vid uteplats och maximal bullernivå 70 dBA vid uteplats. Många bostäder längs med hela sträckan från Olofstorp till Lerum klarar inte Naturvårdsverkets riktvärden i 0-alternativet. I bullerutredningen med kompletteringar redovisas ökningen av den ekvivalenta bullernivån från transporter för beräknade fastigheter längs sträckan. Ökningen av ljudnivån ligger mellan 0 och 0,3 dBA.

Enligt Trafikverkets flödeskarta har sträckan av 1937 genom Olofstorp ÅDT 3 540 fordon varav 200 tunga fordon. Underlaget har därtill kompletterats med fler trafikdatapunkter från Lerums kommun och med egna mätningar. Trafikmängden genom Lerum, via Häradsrondellen och till Karstenhofmotet har i nollalternativet följande data i bullermodellen: Häradsvägen söder om Solåsvägen till Häradsrondellen: ÅDT 5 000 fordon, varav 200 tunga fordon. Alingsåsvägen från Häradsrondellen till rondellen vid Dageborgsleden: ÅDT 9 500 fordon, varav 600 tunga fordon.

Utifrån ovanstående har följande beräknats:

- 2 bostäder som beräknas få ljudnivåer under 61 dBA ekvivalent i 0-alternativet beräknas få 61 dBA ett normalår. För ett maximalår tillkommer ytterligare 2 bostäder som får 61 dBA.
- 25 bostäder som beräknas få maximalnivå över 70 dBA på grund av tunga fordon, men inte på grund av lätta fordon, får en ökning av antalet maxnivåhändelser över 70 dBA. Norr om Häradsrondellen är ökningen ca 13 % per dygn ett normalår och 24 % per dygn ett maximalår. Detta gäller 19 bostäder. Längs Alingsåsvägen blir den procentuella ökningen 4 % ett normalår och 8 % ett maximalår. Detta gäller 6 bostäder.

Ökningen av antalet maxnivåhändelser kommer att inträffa dagtid.

Omkring 53 bostäder ligger så nära vägen att även passager med lätta fordon medför maximalnivå över 70 dBA.

Åtgärder för att minska dessa effekter behöver reducera buller med 1 dBA för ekvivalentnivån. En effektiv metod för att minska buller vid husfasad är bullerskärm som placeras så nära vägen det går. Beräkningsmässigt behöver en bullerskärm nära vägen vara minst 120 cm hög, tät och av material med en ytvikt över 10 kg/m² för att reducera trafikbuller med 3 dBA eller mer. Om byggnaden ligger högre än vägen eller har flera våningar kan skärmen behöva vara högre. Andra varianter av bullerskydd är jordvall, eventuellt kompletterad med en bullerskärm på toppen, tyst asfalt eller sänkt hastighet.

Luft

Åtgärder för att förebygga, hindra och motverka utsläpp till luft

Sökande har inga egna fordon, varken för arbetsmaskiner inom verksamhetsområdet eller transportfordon. Sökande samarbetar däremot med Fraktkedjan, vilka kommer vara transportledare för en stor del av de transporter som går till och från verksamhetsområdet.

De anslutna åkarna i Fraktkedjan har uteslutande lastbilar i kategori Euro 5 & 6. Inom några år kommer samtliga fordon i deras fordonsflotta tillhöra Euro 6, vilket ställer de högsta miljökraven på fordonen. Samtliga Fraktkedjans chaufförer är även utbildade i sparsam körning och bolaget arbetar kontinuerligt med att utvärdera de möjligheter som finns för att hjälpa de anslutna åkarna med att välja de mest miljöeffektiva fordonen.

Fördelen med att samordna en stor del av transporterna genom Fraktkedjans transportledning är att transporterna samordnas för olika uppdrag, vilket innebär att logistiken kan transportoptimeras, så att antalet transporter på vägarna totalt minskar.

Gällande arbetsmaskinerna inom verksamhetsområdet kommer sökande ställa krav på den/de underleverantörer som kommer arbeta inom verksamhetsområdet. Krav kommer ställas på att maskinparken ska vara modern och att maskiner med låga utsläpp ska användas.

Idag är det tyvärr inte ekonomiskt rimligt eller tekniskt möjligt att ställa krav på att fordonsparken inom verksamhetsområdet ska vara eldriven. Teknikutvecklingen går däremot väldigt snabbt framåt, vilket innebär att inom ett antal år kan det finnas

möjlighet att ställa krav på underentreprenörer att de ska ha en eldriven fordonsflotta. Sökande kommer bevaka dessa möjligheter. Om det kommer eldrivna arbetsfordon till området kommer laddstationer för detta att installeras.

Emissionerna från de flesta av verksamhetens moment kan minskas med att maskiner servas, att MK1 bränsle/diesel används där det är möjligt och att förare tillämpar sparsam körning. Att undvika tomgångskörning är ett effektivt sätt att minska emissioner från fordonen. Detta krav kommer ställas på underentreprenörer.

En arbetsbod kommer placeras inom verksamhetsområdet. Möjligheterna att ansluta solceller till arbetsboden kommer ställas som krav vid inköp.

Damm

Verksamheten kan komma att generera damm, där den största problematiken kan tänkas uppstå på vägen vid utfarten till Lerumsvägen. För att minska risken för dammspridning på vägen kommer den första delen av infartsvägen att asfalteras. Vid behov kommer utfartsvägen att sopas. En färst kommer installeras på tillfartsvägen för att damm/grus ska skakas av från lastbilarnas däck innan utfört till Lerumsvägen.

Vibrationer

Gällande vibrationer från transporter finns det inga fastställda riktvärden eller motsvarande. Trafikverket har däremot i TDOK 2014:1021 lämnat förslag på riktvärden för maximal vibrationsnivå för bostäder och vårdlokaler. Den anger att utredning ska vidtas om riktvärdet överskrider 0,4 mm/s nattetid och 0,7 mm/s dagtid. Åtgärder ska vidtas om värdet överskrider 1,4 mm/s nattetid. Inga transporter för den planerade verksamheten kommer gå nattetid. Det är därmed högst osannolikt att transporterna till den planerade verksamheten ensamt kommer leda till att riktvärdena överskrids.

Yttranden från myndigheter och enskilda i sammanfattning

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen tillstyrker sammanfattningsvis att tillstånd ges för deponi för inert avfall. Länsstyrelsen har lämnat förslag på specifika villkor samt motiverat förslagen. I övrigt bör tillståndet förenas med för branschen sedvanliga villkor.

Vad gäller val av plats anser Länsstyrelsen att det främst är verksamhetens tillfartsvägar som kan ifrågasättas med anledning av de transporter som verksamheten genererar. Den tillkommande trafikbelastningen bedöms dock vara acceptabel. De olägenheter som trafiken till och från verksamhetsområdet kommer att ge upphov till är alltså inte så stora att verksamheten av den anledningen inte kan tillåtas. Länsstyrelsens bedömning omfattar inte trafiksäkerhetsrisker inklusive ny anslutningsväg till väg 1937 vilken prövas av Trafikverket.

Länsstyrelsen tillstyrker att dispens från biotopskyddet för kulvertering av öppet dike i jordbruksmark medges.

Trafikverket

Trafikverket har sammanfattningsvis framfört följande: Även efter föreslagna åtgärder som Trafikverket åtagit sig i samband med ÅVS:en, så kvarstår trafiksäkerhetsbrister utmed vägen.

Dessa brister kan sammanfattas enligt nedan:

- Vägen är smal och kurvig med flertalet backkrön
- Dålig sikt
- Avsaknad av gång- och cykelväg
- Många in- och utfarter
- Avsaknad av möjligheter att korsna vägen och vistas utmed vägen
- Få mötesplatser

Trafikverket anser att en trafikutredning behöver beskriva hur deponins verksamhet påverkar ovanstående brister och som minimikrav komma med förslag på ett vänstersvängfält och ta fram lösningar för de trånga och smala passagerna med dålig sikt som finns utmed vägen. Hittills redovisade åtgärder är inte tillräckliga/lämpliga och hastighetssänkningar utmed kortare sträckor är inte ett alternativ.

Trafikverkets minikrav för exploateringen är:

- Vänstersvängfält (korsningstyp C) i södergående riktning in till deponin.
- Exploateringen ska föreslå lösningar på hur de trånga, smala vägpartierna med dålig sikt ska hanteras utifrån oskyddade trafikanter och övrig trafik. Trafikverket ska godkänna föreslagna åtgärder.
- Galler på anslutningsvägen för att inte jord- och lermassor ska hamna på väg 1937.
- Trafikverkets åtgärder för oskyddade trafikanter ska vara genomförda innan deponiverksamheten får starta. Åtgärderna planeras att genomföras år 2022-2026.

Miljö- och klimatnämnden, Göteborgs Stad

Miljö- och klimatnämnden avstyrker att tillstånd lämnas för den sökta verksamheten.

Den valda lokaliseringen bedöms som olämplig på grund av att det innebär fragmentering av ett större sammanhängande område med grön infrastruktur, där just områdets storlek samt att det är ostört ger goda förutsättningar för att arter trivs och kan fortplanta sig. Etablering av den sökta verksamheten skulle innebära ett 20 års avbrott i den gröna infrastrukturen.

Nämnden bedömer att etablering av miljöstörande verksamhet i anslutning till tyst område kommer att reducera ytan på de områden som idag är tysta genom sin påverkan på ljudmiljön. Att ta skogsmark i anspråk och göra intrång i tysta områden under så lång tid som 20 år bedöms inte som förenligt med val av bästa lokalisering utifrån miljöbalkens principer. Sammanfattningsvis bedömer nämnden att denna fråga är så central att den sökta verksamheten inte kan tillstyrka.

Nämnden anser även att ansökans beskrivning och motivering av deponins utformning är undermålig.

Trafiknämnden, Göteborgs Stad

Trafiknämnden har översänt ett nämndbeslut från den 18 mars 2021. I beslutet framgår att Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att framföra till Miljö- och klimatnämnden och Länsstyrelsen att om remissen om ansökan från Massoptimering Väst AB (Länsstyrelsens dnr 551-13198-2020) hade skickats till trafiknämnden för yttrande hade trafiknämnden avstyrkt den föreslagna deponin på fastigheten Vrässered 4:6, Göteborgs kommun med anledning av att det saknas lämpliga anslutningsvägar.

Bergums skola 4-9, Grundskoleförvaltningen, Göteborgs Stad

Bergums skola har sammanfattningsvis framfört följande: Skolan avstyrker ansökan. Skolan anser att sökande inte har beskrivit hur transporter till och från verksamhetsområdet kommer att kunna ske på ett tillräckligt trafiksäkert sätt.

Vägen genom Olofstorp centrum är beskaffad så att trafiken behöver ofta stanna för möten eller för att lämna företräde enligt högerregeln (då vägen ej är skyltad som huvudled). I bästa fall behöver trafiken endast sakta ner i de avgränsningar som finns på båda sidor om busshållplatsen. Vid skolan är vägen dessutom avsmalnande vid busshållplatsen och försedd med fartbegränsande ryggar vilket gör att varje passage av ett tungt fordon inte bara förorsakar buller, utan även störande skakningar i skolans byggnader. Vid busshållplatserna vistas också dagligen 100-tals barn och ungdomar för att transportera sig till och från skolan. Trafiken orsakar även luftutsläpp.

Sökande uppger i sin komplettering att de för att minska belastningen genom Olofstorp centrum ämnar styra om "returtrafiken" från deponin, från väg 1937 via Olofstorpsvägen och sedan ut på väg 190. Även i detta fall kommer dock den tunga trafiken att passera direkt förbi såväl Bergums skola som Olofstorpsvägens förskola. Det är alltså ingen lösning på problemet.

Kretslopp och vatten, Göteborgs Stad

Kretslopp och vatten avstyrker ansökan för deponering av inert avfall, för föreslaget föreningssinnehåll och föreslagen barriär. Kretslopp och vatten anser att avfallsreglerna inte är tillräckliga för en deponi som kan påverka en så känslig recipient, med avfall med möjlig föreningssgrad upp till Naturvårdsverkets gräns för Farligt avfall. Även vid bedömning av laktesterna behövs striktare villkor, och tillräckligt säkra barriärer som uppfyller barriärverkan i ett hundraårsperspektiv.

Lärjeån är nödvattentäkt för Göteborg, och det är därför viktigt att nu och för lång framtid minimera föroreningspåverkan på Lärjeån. Lärjeån är därtill skyddsvärd ur

många andra aspekter och ett naturreservat för Lärjeån är under utformande. Deponiområdet ligger bara ca 1,5 km från Lärjeån och planerat naturreservat. Lärjeåns mynning i Göta älv, ligger även strax nedströms intaget av råvatten från Göta älv, och Lärjeåns vatten kan vid vissa strömförhållanden påverka råvattnet vid intagspunkten i Göta älv. Detta stärker ytterligare vikten av att Lärjeån inte kan belastas med föroreningar.

Föroreningar i inert deponi bedöms i stor utsträckning ligga kvar inom verksamhetsområdet. Det är dock inte känt hur utlakning av föroreningar kan ske över tid, och deponering av föroreningar medför alltid viss risk för omgivningarna. Som beskrivet i ansökan kan massor innehållande föroreningar upp till gränsen för Farligt avfall deponeras, om materialet passerar lakteter. Det bör påpekas, att även om Naturvårdsverkets riktlinjer för rena massor, KM, följs, innehåller dessa massor ofta nivåer av föroreningar som upplagda tillsammans på deponi kan bli en betydande föroreningskälla. Kretslopp och vatten anser att den geologiska barriären ska dimensioneras för ett hundraårsperspektiv, där föreslagen barriär därmed behöver förstärkas.

Om ansökt verksamhet får tillstånd, har Kretslopp och vatten nedan synpunkter:

- Deponerade massor ska uppfylla striktare gränser vad gäller föroreningsinnehåll och lakning.
- Barriären ska utformas för ett hundraårsperspektiv.
- Om möjligt bör lakvattnet, det vatten som passerat genom deponin, renas separat. Den totala reningen av föroreningar från deponin kan då ökas, jämfört om lakvattnet späts ut med dagvattnet.
- Provtagning av inkommande och utgående vatten till reningsanläggning ska ske på ett sådant sätt att provet är representativ. Hänsyn kan behöva tas till tex nederbörd.
- Tillståndet ska innehålla villkor för utsläpp av ämnen som påverkar vattenkvaliteten i Lärjeån, tex suspenderat material, metaller, organiska föroreningar och klorid.
- Reningsanläggningen bör utformas så det finns möjlighet till anpassad rening, om riktad rening krävs för enskilda föroreningar.
- Föroreningar ska renas vid källan, och utspädning ska inte vara ett argument för påverkan på en känslig recipient vare sig via ytvatten eller grundvatten.
- Det ska säkerställas att tankning och lagring av petroleumprodukter sker på tät ytan, så sanering kan ske vid eventuellt spill mm.

Vid en olycka där föroreningar, som tex petroleumprodukter, kan riskera att spridas till Lärjeån, ska Kretslopp och vattens Kontrollcentral kontaktas. Kontrollcentralen är bemannad dygnet runt.

Kommunstyrelsen, Lerums kommun

Kommunens sammanfattande bedömning och yttrande: Lerums kommuns politiska inställning till etableringen är att den är direkt olämplig och därmed inte genomförbar med hänvisning till de mycket negativa effekter transporterna till och från deponin innebär för Lerums tätort, kommuninvånare (unga såväl som gamla), skolverksamhet, geotekniska förutsättningar, boendemiljöer osv. Politiken motsätter sig kraftfullt bolagets planer att etablera en deponi i Vråssered, genom bred majoritet bestående av samtliga åtta partier i Lerums kommunfullmäktige.

Deponiplatsen är lokaliserad på en höjdpå i ett etablerat friluftsområde. Därav är bedömningen att det är en illa vald plats för deponiverksamhet. Som tillfartsväg vill sökande använda Olofstorpsvägen, både från Gunnilse- och Lerumshållet men med tanke på vägens kvalitet och standard är detta en omöjlighet och därav är denna lösning utesluten.

Miljö- och byggnadsnämnden, Lerums kommun

Sammanfattningsvis avstyrker Miljö- och byggnadsnämnden en etablering av ansökt verksamhet på angiven plats på grund av det buller som transporter till och från verksamheten medför samt bristfälligt underlag gällande lokalisering, buller, naturmiljö, friluftsliv, vatten och kontroll av massor.

Ekhagens förskola

Ekhagens förskola har sammanfattningsvis framfört följande: Utöver de kommunala skolorna som Lerums kommun redan framfört, går transporterna även förbi Ekhagens förskola. Förskolans gård gränsar till vägen och utemiljön är redan idag påverkad av trafiken. Om tillståndet för deponin beviljas kommer det ske en väsentlig ökning av transporter vilket ytterligare kommer att försämra både inne- och utemiljön för barnen. Tunga transporter medför en ökad bullernivå till den grad att det går att fundera på om förskolan kan ligga kvar på platsen. Förskolan ligger i ett gammalt K-märkt hus och huset skakar när tunga transporter passerar. Barnen som går på förskolan tillsammans med föräldrar och personal känner en stark oro för deponins placering och vad det kommer innebära för förskolans framtid.

Lerums Naturskyddsförening

Lerums Naturskyddsförening avstyrker ansökan och eventuellt verkställighetsförordnande. Föreningen begär att ansökan ska prövas i enlighet med kap. 11 i Miljöbalken. Föreningen anser övergripande att etablering av en deponi på den ansökta platsen är olämplig var för sig av ett antal samverkande skäl.

Nedan ges ett sammandrag av föreningens synpunkter:

Det ungefär triangelformade skogsområdet mellan Lärjeåns dalgång i norr och Lerums tätort i söder har stor betydelse som fritidsområde för boende i kringliggande samhällen. Skogsområdet är en del av den grönstruktur som krävs med hänsyn till ekologisk mångfald och artbevarande. Det är av stor vikt att inte börja nagga det triangelformade området i kanten och därmed minska grönområdets totala areal och nuvarande samt framtida biologiska potential.

Naturcentrums inventering omfattade endast ett snävt avgränsat område överensstämmande med deponiförslaget och tillfartsvägen. Detta är en påtaglig brist i naturvärderingen genom avsaknaden av helhetsvärdering. Inga tydliga hänsyn eller värderingar har tagits till områdets betydelse för naturvärdet i hela "triangelområdet" mellan Lerum och Gråbo. Ett undantag utgör referensen till att östra delen utgör "värdefull häckningslokal för fåglar", vilken beteckning bekräftar områdets betydelse i en betydligt större helhet. Även den konstaterade förekomsten av tjäder bekräftar detta. Tjädern har behov av större sammanhängande och någorlunda ostörda områden. Deponin skulle minska det större områdets förutsättningar att hysa tjäder. Givetvis gäller motsvarande i varierande grad för andra fåglar med behov av större, sammanhängande skogsområden. Detta gäller

inte minst nattskärra, som uppenbarligen förekommer konstant i deponeringsområdet. Vid de besiktningar som Lerums Naturskyddsförening har genomfört har ett flertal observationer gjorts av tjäder. Eventuellt finns en spelplats inom området. Ansökans påståenden om förekomsten av tjäder är sålunda felaktiga. Vidare har föreningen konstaterat förekomst av bivråk och att det finns flera bestånd av revlumner i deponiområdet. Deponiområdet frekventeras ofta av älgar.

Deponin skulle enligt förslaget ligga tvärs över en vattendelare med avrinning mot två vattendrag med mycket högt bevarandevärde. Topografin gör det svårt att hantera såväl yt- som grundvattenavrinning. Föreningen anser att föreslagen förändring av fördelningen av tillrinningen mellan Lärjeån och Sävån under driftstiden utgör grund för att kräva prövning enligt Miljöbalkens kap 11.

Väg 1937 mellan Lerum och Olofstorp har i sin helhet mycket låg standard med smalvägbana utan vägrenar, inget utrymme för gående och cyklister, mycket kurvor och backkrön samt omfattande bebyggelse med ett stort antal små utfarter, framför allt närmast Lerums tätort och i nära anslutning till den tilltänkta anslutningsvägen från deponiområdet. Föreningen konstaterar att vägförhållandena omöjliggör de tänkta transporterna och därmed lokaliseringen av deponin.

Av rapporten "Tysta områden inom GR" (Göteborgsregionens kommunalförbund, december 2014) framgår att det tilltänkta deponiområdet endast är påverkat av buller från Hultets avfallsanläggning. I övrigt är området i huvudsak opåverkat av externt buller. Verksamheten på Hultet kommer att åtminstone delvis avvecklas, vilket minskar bullerpåverkan och gör att deponiområdet nära kommer att uppfylla kravet på "tyst område". I sammanfattningen av GR:s ovan nämnda rapport konstateras att vid framtida planering bör tillkommande bullerkällor samlokaliseras med befintliga bullerkällor om arealen av de tysta områdena inte ska minska. I konsekvens med detta är den föreslagna verksamheten i Vrässered olämplig på föreslagen plats och bör inte komma till stånd.

Bergum Gunnilse Utveckling

Bergum Gunnilse Utveckling (BGU) avstyrker ansökan och eventuellt verkställighetsförordnande. Föreningen begär att ansökan ska prövas i enlighet med kap 11 i Miljöbalken. BGU anser övergripande att etablering av en deponi på den ansökta platsen är olämplig var för sig av ett antal samverkande skäl.

Nedan ges ett sammandrag av BGu synpunkter:

BGU anser att sökande inte har beskrivit hur transporter till och från verksamhetsområdet kommer att kunna ske på ett tillräckligt trafiksäkert sätt.

Man måste även ta i beaktning att schaktmottagning är en säsongsberoende verksamhet, där volymerna ligger på låga volymer vintertid pga. tjälen och eventuella snön för att sedan öka betydligt vår, sommar och höst. Sammantagen ger att man bör räkna med över 100 transporter dagligen de dagar projekten kör för fullt. Sökande uppger att de kommer fördela transporterna ungefär 50% via Lerum in på väg 1937 och 50% via väg 190 in genom Olofstorp centrum. Vad de tar fram den bedömningen ifrån är osäkert men som det ser ut i dagsläget så är den stora volymen schaktmassor runt Göteborgsområdet och fördelningen kommer naturligtvis bero på var projekten de säljer in sig mot är placerade. Med ovan i beaktande kan man alltså räkna med ungefär en tung transport (vår, sommar och

höst) genom Olofstorp centrum var 10 minut passerande i direkt anslutning till Bergumsskolan årskull F-9 och förskolan Knattegården.

I Olofstorp centrum är vägen avsmalnande vid busshållplatsen och försedd med fartbegränsande ryggar. Vid busshållplatserna vistas mängder med barn dagligen för att transportera sig till och från skolan. Sökande uppger att för att minska belastningen genom Olofstorp centrum ämnar de när fordonen lämnat sin last på deponin styra trafiken via väg 1937 in på Olofstorpsvägen som är tryckbegränsad till BK3. BGUs uppfattning är att Olofstorpsvägen också är en del av Olofstorp centrum och det förslaget på intet sätt förbättrar situationen. Då kommer den tunga trafiken fortfarande passera direkt i anslutning till Bergumsskolan F-9 en annan förskola som ligger på Olofstorpsvägen samt Räddningstjänsten i Olofstorp som använder denna väg som utryckningsväg.

Väg 1937 mellan Lerum och Olofstorp har i sin helhet mycket låg standard med smal vägbana utan vägrenar, inget utrymme för gående och cyklister, mycket kurvor och backkrön samt omfattande bebyggelse med ett stort antal små utfarter.

Med tanke på hur Olofstorp centrum är utformat innebär det att trafiken oftast behöver stanna för möten alternativt bakom buss vid busshållplatsen. I bästa fall behöver trafiken sakta ner avsevärt i de avgränsningar som finns på båda sidor om busshållplatsen. BGU ställer sig frågande om den tunga trafiken klarar bullernivå kraven till den intilliggande förskolan Knattegården (ca 6-7 meter från vägen) och klassrummen mot vägen i Bergumsskolan. En tung transport på ca 35 ton som startar från stillastående tenderar att bullra ganska mycket när den skall dra igång och förflytta sin last. Sedan kan man fundera över utsläppen av CO, CO₂ och NO_x vid dessa accelerationer som kommer ske på varje tung transport genom centrum och dess påverkan på de barn som vistas på skolan och förskolan i direkt anslutning.

BGU anser att det är en dålig lokalisering av en deponi i Vrässered. Motiveringen till det är grundad på dels de naturvärden som identifierats i området bland annat tjäder, nattskärna och lappuggla. Risken på urlakning av förorenat lakvatten till skyddsvärda omkringliggande vattenrecipienter samt det rekreativvärde som området har i dag för befolkningen i området i form av fågelskådning, skogspromenader och friluftsliv. Sedan finns det en mängd av Natura-2000 områden och naturreservat i närområdet som kommer påverkas av verksamheten.

BGU ställer sig även frågan till behovsanalysen av inertdeponin. Trafikverket har meddelat att de redan har en lösning på överskottsmassor från Västlänksprojektet. Det finns ett antal större inertdeponier och andra anläggningar i det Geografiska närområdet, som kan ta emot den här typen av massor: NCC i Wallhamn, Tjörn (Inertdeponi), NCC i Skälebräcke, Kungälv (Inertdeponi), NCC i Ramnaslätt, Borås (Inertdeponi), Renova i Fläskebo, Mölnlycke (IFA och FA), Renova i Tagene, Göteborg (Inertdeponi), Ragn-Sells i Marieholm, Göteborg och RGS 90 Arendal, Göteborg. Dessutom finns det en mängd utfyllnadsprojekt via C-anmälan, bergtäkter och efterbehandlingsprojekt som omhändertar enorma volymer schaktmassor klassade för KM eller MKM i dagsläget inom eller direkt i anslutning till Göteborg.

Då sökande uppger att de kommer leda om allt avrinningsvatten under driftstiden samt utför kulvertering av vatten på del av verksamhetsområdet bör ansökan betraktas som en vattenverksamhet och prövas enligt kapitel 11 i miljöbalken i stället för som nu hos MPD.

Området är som helhet avsidet beläget och är med ett undantag av återvinningscentralen i Hultet inte påverkat av andra miljöstörande verksamheter. Platsen för deponin ingår i ett till största delen av ostört skogsområde med tilltalande natur och stort värde för friluftsliv i första hand för kringliggande samhällen.

Säveåns vattenråd

Sammanfattning har Säveåns vattenråd synpunkter: Vattenrådet anser att flera skäl talar för att det är olämpligt att en deponi lokaliseras i Vrässered. Deponin skulle enligt förslaget ligga tvärs över en vattendelare med avrinning mot två vattendrag, båda med mycket högt bevarandevärde. Skogsområdet mellan Lärjeåns dalgång i norr och Lerums samhälle i söder har stor betydelse som fritidsområde för boende i kringliggande samhällen. Skogsområdet är en del av den grönstruktur som krävs med hänsyn till ekologisk mångfald och artbevarande. Att deponiområdet för närvarande utgörs av kalhygge har i detta perspektiv ringa långtidbetydelse. Av större vikt är att inte börja nagga området i kanten och därmed minska grönområdets areal och framtida möjligheter. Med hänsyn till hydrologiska förhållanden, naturförhållanden och värde för friluftslivet riskerar verksamheten att påverka såväl Säveån som Lärjeån negativt. Det bör vara möjligt att finna alternativa platser närmare centrala Göteborg och inom områden som redan är utsatta för miljöstörningar liksom att utnyttja befintliga anläggningar med liknande verksamheter som kan utökas för att undvika olämplig nylokalisering. Motiverade skäl för lokaliseringen utifrån redovisade alternativa lokaliseringar som har övervägts framgår inte tydligt i ansökan.

I praktiken är risken betydande att otillåtet förorenade massor kommer att läggas på deponin. Består massorna av marina leror riskerar dessutom stora mängder salt att läcka ut i naturen och ner i grundvattnet. Om inte föroreningar ska spridas okontrollerat i omgivningarna behöver kraven på deponins lokalisering och utförande vara höga.

I området för deponin ligger 4 våtmarker som alla avvattnas av Vrässeredsbäcken, hur kommer dessa våtmarker påverkas och vad blir effekterna på bäcken. Bäcken är en viktig lek och uppväxt miljö för öring. I Lärjeån där bäcken rinner ut har det hittats skal av flodpärlmussla.

Med hänsyn till värdet hos de två recipienterna för avrinningen från deponiområdet, Lärjeån och Säveån, framstår deponilokaliseringen som mycket olämplig. Både Säveån och Lärjeån är utsedda som Nationellt Särskilt värdefulla vatten, det framgår inte i ansökans MKB. Vidare är det viktigt att påpeka att det finns långtgående planer på att bilda reservat i Lärjeån inom Göteborgs kommun. I MKB är det alldeles för dåligt utrett vilken påverkan deponin kommer ha på Lärjeån under tiden deponin är verksam och tiden efter.

Det är troligt att berggrunden i deponiområdet är uppsprucken med förutsättningar för infiltration och grundvattenströmning i ungefär samma riktningar som ytvattenavrinningen. Därför kommer eventuellt förorenat/salt lakvatten från deponimassorna att passera obehindrad ner i berggrunden och vidare ut i omgivningarna.

Det kommer att bli långa, tunga och väldigt frekventa transporter längs Säveån, dessutom under en lång tid, vilket kan få allvarliga konsekvenser. En kraftigt ökad belastning/tryck på vägen kan i förlängningen skapa problem för Säveån, ökade

rasrisker mm, vilket kommer påverka Säveån långsiktigt. Det är därför av största vikt att dessa möjliga konsekvenser för Säveån blir föremål för särskild utredning.

Aspen-Säveån FVO (Fiskevårdsområde)

Sammanfattningsvis delar Aspen-Säveåns fiskevårdsområde i allt väsentligt Lerums Naturskyddsförenings uppfattning beträffande olämpligheten av deponins lokalisering och omfattning.

Enskilda, inklusive bolag, föreningar och andra organisationer

De yttranden som inkommit från privatpersoner redovisas här samlat. Framförda synpunkter överensstämmer i huvudsak med varandra. Samtliga anser att tillstånd inte ska beviljas för sökt verksamhet. Även en namninsamling har lämnats in.

Det är framförallt synpunkter med anledning av att verksamheten bidrar med ökade transporter på anslutningsvägar till verksamhetsområdet.

De synpunkter som framförts är sammanfattningsvis:

- Transporterna till och från verksamhetsområdet påverkar trafiksäkerheten för området negativt.
- Transporterna till och från verksamhetsområdet innebär trafikbuller, vibrationer och avgaser.
- Ökad trafik innebär en direkt påverkan på klimatet genom högre utsläpp och ökad risk för skred genom fler och högre vibrationer i marken.
- Naturen och miljön samt friluftslivet i området kommer att påverkas negativt.
- Grund- och ytvatten riskerar att förorenas.

Vidare framförs synpunkter på att närliggande bostadsfastigheter kommer att riskeras att skadas med anledning av de ökade transporterna genom sättningar och sprickbildning. Synpunkter har även framförts på att samhällsutvecklingen i närområdet kommer att få en negativ utveckling av att en deponi etableras i området. Det påpekas även att deponering av massor bör ske i närheten av där de uppkommer.

Övriga synpunkter som har inkommit är att alternativa tillfartsvägar borde utredas, buller kan påverka hästar, verksamheten kan innebära ytterligare massåtervinningsverksamhet som inte beaktats i ansökan, den beräknade ekonomiska säkerheten för deponin är för lågt räknad, anläggande av tillfartsvägen kommer att innebära buller, damning och vibrationer från sprängningar samt att verksamheten borde prövas som tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken.

Sökandens bemötande av yttrandena

Information om transporter

I tidigare komplettering har sökande redovisat att de kan säkerställa att 50 % av transporterna kör via Lerum och 50% via Olofstorp, vilket innebär att sökanden kommer behöva styra transportvägarna. Sökande har tidigare redovisat att de genom ett avtal kan styra transporterna för 100 000 ton per år, och därmed garantera att transporterna kör 50/50 vardera vägen. Styrning kommer ske på daglig basis och uppföljning kommer ske som en del av kontrollprogrammet.

För att kunna styra samtliga transporter kommer endast egna transportörer anlitas.

Trafikverket har i sina yttranden hävdad att det ställs krav på vänstersvängfält (korsningstyp C) för att tillståndet ska kunna tillstyrkas. Sökande delar inte Trafikverkets syn på att ett vänstersvängfält behövs och har visat det i tidigare komplettering av ansökan. Om Trafikverket vidhåller och kan visa att vänstersvängfält erfordras föreslår sökande nedanstående lösning på detta genom att ändra trafikföringen till och från deponin.

Om samtliga transporter till deponin kommer från Lerum och att samtliga transporter från deponin går mot Olofstorp leder det till att vänstersvängen på väg 1937 försvinner och att det enbart blir högersväng ifrån Lerum. På motsvarande sätt försvinner vänstersvängen från deponin, som korsar väg 1937, och ersätts med högersväng mot Olofstorp. Förfarandet kan regleras med vänstersvängsförbud på väg 1937 och därmed behövs inget vänstersvängkörfält.

I och med detta kommer också all trafik mot Olofstorp undvika att passera genom samhället och i stället välja uttransport via Olofstorpsvägen öster om samhället, där tomma lastbiltransporter är tillåtna.

Sammantaget anser sökande, liksom länsstyrelsen, att den tillkommande trafikbelastningen kan anses vara acceptabel då det i snitt kommer köras 1,6 transporter per timme.

Bemötande av enskilda inklusive bolag, föreningar och andra organisationer

Sammanfattningsvis har sökande framfört följande:

Sökande hänvisar till ovanstående under "Information om transporter".

Sökande är medvetna om tillfartsvägarna och att många trafikanter rör sig i centrala Lerum. Enligt trafikberäkningar kommer den tunga trafiken i centrala Lerum öka från 580 tunga transporter till 598 tunga transporter (3,1 % och 0,2% av de totala transporterna). Ökningen kommer därmed att uppfattas som ringa, speciellt om man även tar hänsyn till Lerums kommuns egen trafikprognos där kommunen räknar med en trafikökning på mellan 30-50 %.

Gällande risk för skred har det tidigare bemötts i det senaste kompletteringsyttrandet. Sammanfattningsvis framfördes följande: *Kommunen är väghållare och har upplåtit Häradsvägen, Alingsåsvägen och Degeborgsleden för allmän trafik och där vägarna har högsta Bärighetsklass 1 (BK1). Ur ett totalsäkerhetsperspektiv innebär det att vägarna dimensionerats med en statisk dimensionerande geoteknisk trafiklast, som beaktar en rad olika osäkerheter som normalt förekommer, så som tex hastighet, fordonskombinationer,*

axelkonfigurationer, axellaster, trafikintensitet, dynamiska belastningar tex från vibrationer från trafik etc. I praktiken innebär det att den applicerade geotekniska statiska lasten har väl tilltagna marginaler som beaktar ovanstående osäkerheter, och därmed tas ingen hänsyn gällande trafikmängd, hastighet etc. vid stabilitetsberäkningar, så länge fordonen uppfyller gällande Transportstyrelsens- och Trafikverkets författningssamlingar. De största osäkerheterna för ett vägnäts stabilitet ligger normalt i osäkerheter och spridning tex i jordart, jordlagerföljd och djup, jordens skjuvhållfasthet- och egenskaper. Det är naturligt eftersom dessa egenskaper som inte kan detekteras annat än med geotekniska undersökningar och utredningar med specialistkompetens. Vi kommer inte till någon annan slutsats än den som kommunen har kommit fram till att vägarna fortsatt kommer att upplåtas för allmän trafik i bärighetsklass 1 utan några specifika begränsningar gällande trafikbelastning, trafikintensitet, hastighet etc. Att ålägga en enskild trafikant att undersöka de geotekniska förutsättningarna kan heller inte rimligen vara ens ansvar så länge allmän trafik tillåts. Vi anser därför att extra åtgärder i vägnätet inte erfordras för att tillåta den trafikökning som uppkommer på grund av att deponin etableras.

Samhällsutvecklingen kommer inte påverkas, varken i positiv- eller negativ riktning av planerad verksamhet.

Hänvisar till bemötandet av Naturskyddsföreningens yttrande angående kap 11 prövning.

Som trafikanter och transportörer har alla en skyldighet att följa lagar, regler och andra föreskrifter som gäller samt ta hänsyn till rådande förhållanden vid tillfället för färden. En gång- och cykelbana planeras mellan Grankullevägen och Solåsvägen i Lerum.

I den trafikutredning som tagits fram redovisas vilka förslag på åtgärder som kan utföras på olika platser mellan Lerum och Olofstorp. Sökande kan egentligen inte formellt åta sig att utföra vissa åtgärder längs med vägsträckan då det måste ske i samråd med väghållaren. Däremot är sökande beredd att diskutera en medfinansiering av vissa åtgärder och i samråd med väghållarna ta fram lämpliga förslag på åtgärder längs vägsträckan. Lerums kommun har i tidigare yttrande förkastat vissa förslag på åtgärder som lämnats, där andra aktörer varit positiva. Det är viktigt att både kommunen och sökande är överens om vilka åtgärder som är lämpligast att vidtas på vilken plats.

Sökande önskar en fortsatt god dialog med Trafikverket och Lerums kommun, i egenskap av väghållare, för att medverka till en god framkomlighet och trafiksäkerhet längs med de aktuella trafiksträckorna. Att den ökade trafiken kommer leda till utsläpp av mikropartiklar från däck, asfalt och diesel samt allvarligt påverka invånarnas hälsa är inte rimliga påståenden. Sökande har däremot, i ansökan, MKB:n och i tidigare kompletteringar av ansökan, visat på att transporter kommer bli kortare, då massorna idag körs till flertalet anläggningar i Västra Sverige som ligger i bland annat Falköping, Vårgårda, Alingsås, Skara och Borås. Avstånden till dessa anläggningar är betydligt längre än till Vrårsered. Om dessa transporter ersätts med att gå till Vrårsered i stället så minskar transportererna i snitt med cirka 55 km enkel väg på varje transport med bil och släp. Under 20 år beräknas dieselförbrukningen minska med totalt 3 960 000 liter, vilket är en stor miljövinst.

Bullerutredningar visar att bullernivåerna kommer öka marginellt.

Det finns inget skäl för påståendet att transportererna orsakar skador på fastigheter och broar. På vägarna uppkommer normalt slitage, som alla transportslag orsakar. Lerums kommun är väghållare i Lerum och har upplåtit Häradsvägen, Alingsåsvägen och Dageborgsleden för allmän trafik och där vägarna har högsta Bärighetsklass 1 (BK1). Ur ett totalsäkerhetsperspektiv innebär det att vägarna dimensionerats med en statisk dimensionerande geoteknisk trafiklast, som beaktar en rad olika osäkerheter som normalt förekommer, så som tex hastighet, fordonskombinationer, axelkonfigurationer, axellaster, trafikintensitet, dynamiska belastningar tex från vibrationer från trafik etc. I praktiken innebär det att den geotekniska statiska lasten har väl tilltagna marginaler som beaktar ovanstående osäkerheter, och därmed behöver ingen särskild hänsyn tas till gällande trafikmängd, hastighet etc. vid stabilitetsberäkningar, så länge fordonen uppfyller gällande Transportstyrelsens- och Trafikverkets författningssamlingar. I tidigare komplettering av ansökan har sökande redovisat att befintliga förhållanden längs hela den föreslagna sträckan har bedömts att vara så goda att dispenstransporter (överskridande BK1), avseende vikt, har tillåtits av Trafikverket. Dispenser för vikt gäller ett överskridande av antingen axelvikt, boggivikt eller totalvikt. Det kan också gälla för flera av viktbestämmelserna. En godkänd dispens innebär inte att någon transport har genomförts, men den har varit tillåten. En dispens innebär inte heller att enbart en transport har eller har kunnat genomföras.

Sammantaget kan sägas att samtliga vägar är BK1-klassade, vilket innebär att lastbilstrafik kan trafikera vägarna. Sökande har föreslagit ett antal åtgärder för Lerums kommun, som är väghållare i Lerum, att förbättra trafiksituationen i Lerums centralort. Sökande önskar även en fortsatt diskussion med Trafikverket och Lerums kommun för att medverka till en god framkomlighet och trafiksäkerhet.

Sökande har utrett lokaliseringen och kommit fram till att den aktuella platsen medför mindre utsläpp av växthusgaser än om massorna hade körts till befintliga anläggningar i regionen. Det går inte att säga vart massorna kommer ifrån, då verksamheten ska pågå under 20 år. Det är däremot klart att massorna kommer från närområdet samt Göteborgsregionen. Vråssered ligger alltså nära massornas uppkomstområde.

Massorna som läggs på platsen kommer inte återanvändas framöver, så några uttransporter av massor som kommer in kommer inte ske.

Så som trafiken kommer planeras innebär det att 50 % av transportererna kommer köras via Lerum respektive Olofstorp. Det innebär att det under ett normalår kommer köra 18 lastbilar på vägen under en dag, vilket innebär att det längs med transportsträckan kommer köra 1,6 transporter/timme som verksamheten är öppen (11 timmar/dag).

För det aktuella området har olika naturvärdesinventeringar utförts. Utifrån dessa inventeringar och önskemål från myndigheter har verksamhetsområdet minskats ner och anpassats så att områden med höga naturvärden undviks.

Påverkan på vattendrag har utretts i ansökan med tillhörande MKB och vattenutredning. Med de försiktighetsåtgärder som sökande kommer utföra kommer påverkan att bli liten. Verksamheten kommer inte att påverka Lärjeåns dalgång. Området kommer att byggas så att ytvatten från hela deponiområdet leds norrut, mot Lärjeån.

En provning enligt 11 kap. bedöms inte vara skäligt.

Sprängsten som uppkommer vid byggnationen av tillfartsvägen kommer att användas för byggnation av vägar och andra liknande funktioner inom deponi- och verksamhetsområdet.

Gällande mötande trafik på väg 1937 så kan fordon mötas på den vägen idag och så kommer ske även framöver.

I ansökan och dess kompletteringar föreslås riktvärden för buller från verksamheten. Vid sprängning vid infartsvägen, nära bostäder, är det även lämpligt att förse bostadshusen med vibrationsmätare eller liknande. De fordon som kommer användas är i huvudsak fordon klassade som Euro 6, men även Euro 5 förekommer, vilket är redovisat i ansökan med tillhörande bilagor.

Lera på vägen kommer förebyggas genom bland annat asfaltering och installation av färst. Därtill finns det även andra åtgärder som kan genomföras om lera blir ett problem på vägen.

I yttranden anges att sökande har lämnat motsägelsefulla uppgifter. Det är oklart vad som menas med motsägelsefullt. Om det gäller mängden mottagna massor i ansökan så har den minskats ner för att tillgodose synpunkter som inkommit i tidigare kompletteringar av ansökan. Mottagna volymer kommer att kontrolleras så att mottagna volymer inte överskrider tillåten mängd. Då det kommer finnas en våg är inkomna mängder enkla att redovisa för tillsynsmyndigheten.

Den jämförelse gällande kostnader för sluttäckning som en enskild (handlingsnr. 107.1) redogör för (Tagenedeponin) är en helt annan typ av deponi, en så kallad IFA-deponi där det ställs betydligt strängare krav än på en inertdeponi. Detta gäller även den tabell som bifogas yttrandet. Det går således inte att jämföra kostnaderna för en IFA-deponi och en inertdeponi.

Bemötande av Ekhagens förskola

Ekhagens förskola har synpunkter på att en ökad andel tunga transporter kommer försämra både ute- och innemiljön för barnen. Enligt den bullerutredning som utförts så är förändringen i bullernivåer mellan nollalternativ, normalår och maximalår mindre än 0,1 dBA vid Ekhagens förskola. Bedömningen är därmed att man inom verksamheten knappt kommer uppleva någon skillnad från hur bullersituationen ser ut i dag.

Bemötande av Kretslopp och vatten

Sammanfattningsvis har sökande framfört följande: Den geologiska barriären kommer dimensioneras i enlighet med det som föreskrivs i deponeringsförordningen. Om befintliga förhållanden inte uppfyller kraven för en naturlig geologisk barriär kommer en konstgjord barriär att läggas som motsvarar kraven i förordningen. Det finns inte skäl kräva att barriären ska vara mer omfattande för Vrässared än för en deponi för icke-farligt avfall (där transporttiden genom barriären ska vara 50 år).

Vidare anger sökande sammanfattningsvis: Det finns inte skäl att kräva att halterna deponerade massor ska vara lägre än det som anges i NFS 2004:10, men kontrollprogrammet kommer se till att inga högre halter tas in på området. Representativa prover kommer tas ut på inkommande och utgående vatten. En

provtagningsplan kommer tas fram. Länsstyrelsen har i sitt yttrande till Miljöprövningsdelegationen lämnat förslag på halter i utgående vatten som bör ställas i beslut, vilka kan anses vara rimliga. Rening av utgående vatten kommer i första hand ske genom sedimentering och en oljerenande funktion. Därefter kommer möjlighet att finnas att installera ytterligare reningssteg om behov finns. Föroreningarna kommer renas/fastläggas vid källan i form av sedimenteringsdamm och geologisk barriär. Kontroll kommer ske så utgående halter inte överstiger beslutade halter. Om en olycka inträffar kommer det finnas rutiner för hantering och larm.

Bemötande av Göteborg stad, trafiknämnden

De transportvägar som har föreslagits är samtliga allmänna vägar, upplåtna för BK1. Genom Olofstorp har föreslagits att 50 % av trafiken, all trafik från deponin, skall använda Olofstorpsvägen. Detta innebär att trafiken genom Olofstorp ökar från ett ÅDT på 2300 med 240 tunga fordon till ett ÅDT på 2309 och 249 tunga fordon.

För ytterligare kommentarer hänvisas till bemötandet av Trafikverket nedan.

Sökande skickade samrådsunderlaget till Göteborgs Stad med möjlighet att skicka det vidare till andra remissinstanser inom kommunen.

Bemötande av Aspens-Säveåns Fiskevårdsområde

Sökande hänvisar till bemötande av Lerums Naturskyddsförenings yttrande.

Bemötande av Länsstyrelsen

Sökande lämnar följande synpunkter på Länsstyrelsens förslag på villkor.

8. Åtgärder för beräknade maximala bullernivåer över 70 dBA på delsträckorna 2,3 och 4 ska verksamhetsutövaren bekosta för uteplats om fastighetsägaren önskar det.

Länsstyrelsen utgår ifrån Trafikutredningen daterad 31 augusti 2020. Den innehåller en felaktig trafik tillväxt på grund av deponins tillkomst. Den redovisar 25 tillkommande transporter under ett normalår och 47 transporter under ett maximalår. De korrekta tillkommande transporterna är 18 för ett normalår och 31 för ett maximalår. Sökande kommer att erbjuda samtliga berörda fastighetsägare på delsträckorna 2, 3 och 4 bullerreducerande åtgärder för att motverka ökningen av den maximala bullernivån vid uteplats som överstiger 70 dBA. Vid 32 fastigheter erhålls maximal ljudnivå över 70 dBA från vägtrafiken. Vilka fastigheter som berörs finns i bilaga 1a—1k.

9. Om andelen av trafik mellan verksamheten och Lerum respektive Olofstorp överskrider 60 % ska verksamheten undersöka anledningen till detta. Resultatet av utredningen samt förslag till åtgärder ska redovisas till tillsynsmyndigheten.

Sökande kommer tillse att transporterna ska fördelas 50/50 (via avtal), men förslag till villkor från länsstyrelsen är bra och ger handlingsutrymme. Om transporterna överstiger 60% i någon riktning kommer orsaken undersökas och åtgärder sättas in omgående.

Bemötande av Naturskyddsföreningen i Lerum

Sökande delar inte Naturskyddsföreningens syn gällande att placeringen är olämplig och att det finns en vattendelare i området. Den vattenutredning som utförts visar att vattnet kommer gå att leda till en punkt där uppsamling, behandling och kontroll av lakvatten kan ske. Det finns inte skäl att även ansöka om vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken.

Det finns föreskrifter om hur tät den geologiska barriären ska vara. Om det inte finns någon naturlig geologisk barriär kommer en konstgjord barriär att byggas i enlighet med gällande föreskrifter.

Avseende buller beskriver Naturskyddsföreningen att den planerade verksamheten kommer omfatta kraftigt bullrande verksamheter som krossning och sortering av bergmaterial mm. Någon sortering av bergmaterial kommer inte bedrivas, utan endast krossning under den tid som tillfartsvägen byggs. Krossningen kommer bedrivas på en plats som ligger långt från bostäder och inte orsaka ljudnivåer överstigande Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller. En bullerutredning har genomförts som visar att dessa riktvärden även innehålls från den planerade deponiverksamheten inklusive transporter till och från väg 1937.

Bemötande av Sävveåns vattenråd

Placeringen på en vattendelare har visat sig vara hanterbart då det går att styra avrinningen av ytvatten till en punkt, där vatten kan sedimentera, renas och provtas. Det finns inget som visar på att det finns risk för att MKN inte uppnås för Sävveån, Lärjeån och Göta älv.

Lokaliseringen kan anses vara lämplig då den planerade verksamheten är förenlig med kommunens översiktsplan och inte är detaljplanerat. Verksamheten innebär inte risk för påtaglig skada på något riksintresse för naturvård eller annat ändamål. Det finns inga Natura 2000-områden eller andra skyddade markområden som kan tänkas påverkas av anläggningen. Grönområdet kring verksamhetsområdet är studerat och inventerat, därefter är verksamhetsområdet anpassat för att höga naturvärden undviks. Alternativa lokaliseringar har utretts och Vrässered bedöms vara den mest lämpliga platsen för verksamheten. Mottagning och kontroll av massor kommer ske i enlighet med ett kontrollprogram som skickas till tillsynsmyndigheten innan verksamheten startar. Vilka halter utgående vatten får innehålla regleras i tillståndet och innehållet i mottagna massor regleras av NFS 2004:10. Där finns även gränsvärden för klorider i inkommande massor. Tillfartsvägen från väg 1937 kommer finnas kvar även efter det att verksamheten upphört, vilket varit känt redan från ansökningsprocessens början.

Frågan om ytvattnets påverkan på recipienten är utredd i vattenutredningen. Kontrollprogrammet kommer klargöra för hur provtagning kommer utföras. Om det behövs ytterligare reningssteg efter sedimenteringsdammen finns utrymme att installera det. Påverkan på Lärjeån är utredd i vattenutredningen och påverkan på ån bedöms som liten. Någon avrinning söderut, mot Aspen, kommer inte ske. Den geologiska barriären kommer anläggas i enlighet med de föreskrifter som finns. Barriären kommer fastlägga och rena det lakvatten som passerar genom deponin.

Frågan om transport och buller har besvarats i bullerutredningar och i tidigare bemötanden.

Bemötande av Trafikverket

Trafikverket avstyrker inte tillkomsten av föreslagen deponi men framför synpunkter på väg 1937 där de är väghållare. Tidigare har Trafikverket framfört synpunkten att man skulle avvakta framtagandet av Åtgärdsvalsanalysen för väg 1937 mellan Olofstorp och Lerum. Den finns nu klar, TRV 2020/50418 Version 0.6 daterad 20201218.

Trafikverkets minikrav för exploateringen är:

- Vänstersvängfält (korsningstyp C) i södergående riktning in till deponin.

Trafikverket kräver att anslutningen utformas som korsningstyp C med krav på vänstersvängkörfält. Sökande har utifrån de krav, råd, riktlinjer och anvisningar som vi har tagit del av i Trafikverkets regelverk och ifrån de förutsättningar som råder på platsen kommit fram till att korsningstyp A, utan krav på vänstersvängkörfält, är det som erfordras. Förutsättningar och resultat från genomförd Capcal beräkning finns redovisade i Trafikutredningen.

För att bättre förstå Trafikverkets krav önskar de en redovisning av vilka skäl som Trafikverket inte tycker är uppfyllda med korsningstyp A. Ett av skälen som finns omnämnt är risken för upphinnande olyckor när en lastbil väntar på vägen. Om kravet på stoppsikt är uppfyllt, bedömer de att detta inte utgör någon risk.

Om Trafikverket kan påvisa att kraven för att kunna genomföra en anslutning enligt korsningstyp A inte kan uppfyllas föreslår sökande att trafikföringen till och från deponin ändras, med bibehållande av att 50 % av transportererna skall gå genom Olofstorp respektive Lerum. Detta kommer då ske genom att samtliga transporter till deponin kommer från Lerum och att samtliga transporter från deponin skall gå mot Olofstorp.

Detta leder till att vänstersvängen på väg 1937 försvinner och att det enbart blir högersväng ifrån Lerum. På motsvarande sätt försvinner vänstersväng från deponin, som korsar väg 1937, och ersätts med enbart högersväng mot Olofstorp. Förfarandet kan regleras med vänstersvängsförbud på väg 1937 och därmed behövs inget vänstersvängkörfält. I och med detta kommer också all trafik mot Olofstorp undvika att passera genom samhället och i stället välja Olofstorpsvägen.

- Exploateringen ska föreslå lösningar på hur de trånga, smala vägpartierna med dålig sikt ska hanteras utifrån oskyddade trafikanter och övrig trafik. Trafikverket ska godkänna föreslagna åtgärder.

Sökande vill i samverkan med Trafikverket, i egenskap av väghållare, finna lösningar på hur de trånga, smala vägpartierna med dålig sikt ska hanteras utifrån oskyddade trafikanter och övrig trafik utifrån den trafikökning som deponin genererar.

- Galler på anslutningsvägen för att inte jord- och lermassor ska hamna på väg 1937.

Anslutningsvägen till deponi kommer att förses med galler för att förhindra att jord- och lermassor kommer att hamna på väg 1937. På deponin kommer även att finnas utrustning för sopning av vägar.

- Trafikverkets åtgärder för oskyddade trafikanter ska vara genomförda innan deponiverksamheten får starta. Åtgärderna planeras att genomföras år 2022-2026.

Sökanden vill gärna vara med och diskutera Trafikverkets tidsplan för åtgärder för oskyddade trafikanter, som i nuläget är planerade att genomföras 2022-2026. Sökande ser att de kan få möjlighet att bygga infartsvägen snarast möjligt efter beslut. En särskild ansökan om infart kommer lämnas till Trafikverket i vanlig ordning.

- Övriga frågeställningar

Trafikverket hade en fråga om transporter. Transporter till och från verksamhetsområdet kommer köras under normalarbetstid (07-18). Det innebär att det i genomsnitt kommer köras 1,6 transporter per timme.

Sökande hade några frågeställningar till Trafikverket i samband med Åtgärdsvalsanalysens slutdokument, som man aldrig har fått något svar på och inga justeringar gjordes i det slutliga dokumentet.

I Åtgärdsvalsanalysen står det att trafiken på väg 1937 uppgår till 1950 transporter varav 200 är tung trafik. Denna uppgift kommer från Trafikverkets trafikmätning 2015. Mätpunkten ligger mellan Olofstorp och Stenared. Sökandes egna trafikmätning från 2020 visar i Punkt 1 på 130 tunga transporter, i Punkt 2 på 111 tunga transporter och i Punkt 3 på 144 tunga transporter, vilket är klart färre än de 200 som Trafikverket har använt i Åtgärdsvalsanalysen. Orsaken till skillnaden bör vara att Trafikverket framför allt har räknat fel på busstrafiken, som vänder i Stenared och inte fortsätter mot Lerum.

I Trafikutredningen visar sökande att Trafikverkets trafikmätning på delsträcka 2 från 2015 inte är relevant att använda för delsträckorna 3 och 4 utan att de korrigeras för det antalet bussar som vänder i Stenared och inte fortsätter mot Lerum.

Vad sökande vill förtydliga ovan är att om ytterligare 18 (normalår) transporter tillförs vägen så finns ändå goda marginaler till att komma upp i de 200 transporter som Trafikverket räknar med i Åtgärdsvalsanalysen.

Trafikverket motsätter sig lokala hastighetssänkningar och även en generell hastighetssänkning till 60 km/h. För att få effekt av lokala hastighetsnedsättningar krävs att dom kombineras med hastighetsdämpande åtgärder. Detta är inget som sökande motsätter sig för att uppnå önskad effekt. För att genomföra en generell hastighetsnedsättning till 60 km/h anser Trafikverket att en hastighetsöversyn längs hela vägen behövs. Inte heller detta motsätter sig sökande men Trafikverket anser att detta inte är aktuellt.

I de tre trafikmätningarna som sökande har låtit genomföra 2020 framgår att medelhastigheten är 63 km/h, 62 km/h och 64 km/h. Det vill säga, lägre än den skyltade hastigheten. Detta indikerar att merparten av trafikanterna anser att dom inte vill, eller kan, köra i den tillåtna hastigheten. 18 %, 15 % och 23 % väljer dock att överskrida tillåten hastighet med i medeltal 10 %, 77 km/h.

I Trafikverkets Åtgärdsvalsanalys har framförts synpunkter när det gäller höga hastigheter och kopplat till det en känsla av otrygghet. En generell sänkning av hastigheten till 60 km/h skulle inte nämnvärt påverka framkomligheten, eftersom nuvarande medelhastighet är mellan 62 och 64 km/h, men skulle öka trafiksäkerheten och minska känslan av otrygghet. Om hastighetssänkningen kombineras med uppsättandet av några hastighetsövervakningskameror skulle efterlevnaden öka. Sökande föreslår att en generell hastighetssänkning och uppsättning av hastighetsövervakningskameror görs efter det att en hastighetsöversyn har genomförts.

Sökande tackar för inbjudan till dialog och de finns tillgängliga när helst Trafikverket bjuder in till detta.

Bemötande av miljöförvaltningen Göteborg

Sammanfattningsvis har sökande framfört följande: Sökande anger att alternativa lokaliseringar har utretts och anser att vald lokalisering är den mest lämpliga platsen för verksamheten. Området kommer att nås genom att en egen tillfartsväg byggs från allmänna vägar, upplåttna för all trafik utan restriktioner.

Frågeställningen om tysta områden har bemötts i sökandes första komplettering av ansökan. Där konstaterades att endast små fragment av den totala fastigheten klassas som tysta områden. Vid kontroll av befintlig ÖP så kartläggs inte området som tyst område. Endast små fragment av den totala fastigheten klassas som tysta områden. I befintlig ÖP så kartläggs inte området som tyst område.

Gällande frågan om påverkan på skyddsvärda arter har sökande inga synpunkter på att det villkoras åtgärder för exempelvis nattskärta i tillståndet. I ansökans bilaga 3b finns det redovisat förslag på hur man kan förbättra habitat och skapa nya habitat samt hur man kan skapa förutsättningar för god födotillgång för nattskärta. Sökande har intentioner att vidta åtgärder så att habitatförlusten kompenseras. Detta kommer utföras tillsammans med naturvårdsbiolog genom årliga inventeringar och genomgång av förbättringsförslag.

Gällande invasiva arter kommer de inte tas emot och avlämnaren kommer behöva redogöra för detta innan avlämning. Om det ändå konstateras att invasiva arter råkat transporterats in på anläggningen kommer dessa bekämpas med vedertagna metoder.

Miljöförvaltningen har ställt frågan om den bästa utformningen för att minska risk för stående vatten och infiltration. I stort kommer deponin att utformas i enlighet med de inlämnade ritningarna. Detta har även belysts i den inlämnade Förslag till avslutnings- och efterbehandlingsplan. Eftersom deponin kommer indelas i etapper kommer varje deletapp att diskuteras med tillsynsmyndigheten innan den tas i bruk. Frågan om avrinning och hantering av stående vattensamlingar tas lämpligen upp då för att i detalj diskutera frågan inför att varje deletapp tas i bruk.

Den övre ytan kommer en mindre lutning mot slänterna för att avrinning ska ske. Den högsta höjden kommer dock inte bli högre än redovisat.

Klorid kan mätas genom kontroll av konduktiviteten vid utloppet. Länsstyrelsen har i sitt yttrande föreslagit halter i utgående vatten, vilka sökande bedömer vara rimliga.

Bemötande av miljö- och byggnadsnämnden, Lerums kommun

Sammanfattningsvis har sökande framfört följande: Sökande anger att alternativa lokaliseringar har utretts och anser att vald lokalisering den mest lämpliga platsen för verksamheten.

Lokaliseringen kan anses vara lämplig då den planerade verksamheten är förenlig med Göteborgs kommuns översiktsplan och är inte detaljplanerat. Verksamheten innebär inte risk för påtaglig skada på något riksintresse för naturvård eller annat ändamål. Det finns inga Natura 2000-områden eller andra skyddade markområden som kan tänkas påverkas av anläggningen. Grönområdet kring verksamhetsområdet är studerat och inventerat, därefter är verksamhetsområdet anpassat för att höga naturvärden undviks.

Buller, naturmiljö, friluftsliv och påverkan på vatten är utredda i ansökan, MKB, tillhörande bilagor samt tidigare kompletteringar.

Alternativa lokaliseringar har utretts och Vråssered bedöms var den mest lämpliga platsen för verksamheten.

Bullerfrågan är utredd, både utifrån ett normalår och ett maximalår. Den ringa bullerökningen som beräknas bli kan inte, enligt oss, innebära att den planerade verksamheten inte blir tillåtlig. Sökande är villiga att vidta åtgärder vid de fastigheter som har maxbullernivåer över 70 dBA på delsträcka 2, 3 och 4, i enlighet med länsstyrelsens förslag till villkor.

Lerums kommun konstaterar själva att dagens bullernivåer överskrider de riktvärden som finns för god miljö kvalitet och att bullerbidraget från tillkommande transporterna på grund av deponin enbart marginellt bidrar till den sammantagna ekvivalenta ljudnivån. Kommunen skriver ”Även om den faktiska ökningen av buller, som transporterna kommer att bidra till, är begränsade till ett litet antal överskridande av maximala värden per timme så är det de facto ytterligare ett bidrag till den faktiska bullersituationen i ett redan bullerutsatt område”. Kommunens prognostiserade trafikökning kommer däremot att ge ett betydligt större bidrag till framtida bullernivåer.

På Alingsåsvägen, delsträcka 6 i Trafikutredningen, har en årsdygnstrafik på knapp 10 000 fordon varav drygt 600 tunga transporter. Tillskottet för transporterna till deponin är 18 tunga transporter under ett normalår och 31 under ett maximalår. Lerums kommuns trafikprognos visar på en trafikökning på mellan 30 och 50 % beroende på vilket scenario man väljer. Lerums kommun önskar att sökande inte enbart ska utgå ifrån dagens trafiksituation utan för hela verksamhetens driftstid. Framtida trafikmängder är svåra att förutse men med mer trafik på vägarna i Lerum kommer bidraget från transporterna till och från deponin att bli procentuellt mindre, men i faktiska transport lika många.

När kommunens återvinningscentral Hultet minskar sin verksamhet och en ny återvinningscentral tas i bruk kommer trafiken att omfördelas. Om det totala trafikarbetet i kommunen kommer att minska på grund av detta har vi inte kunnat bedöma. På 20 år kommer stora förändringar ske i våra transportmönster och fordon, vilket gör att det inte går att prognosticera bullernivåerna på ett säkert sätt. Den beräknade bullerökningen understiger 0,5 dBA. Om man ska anta en trafikökning/förändring om 20 år kommer det lilla tillskottet till förändrad ljudnivå inte att bli tillförlitlig. Länsstyrelsen har i sitt senaste yttrande föreslagit att

sökande, i till exempel miljörapporten, ska redovisa trafikfördelningen procentuellt, vilket kan vara lämpligt.

Frågan om vatten och avrinning har bemötts i den senaste kompletteringen där Norconsult skriver att ”diket samt kulvertering dimensioneras för ett 100-årsregn med 30 min varaktighet. Detta innebär att förorenat vatten ej kommer brädda mot Aspens avrinningsområde utan i stället avrinna till föreslaget dagvattendamm och därefter brädda nordligt.” Aspens avrinningsområde kommer därmed inte påverkas vid stora skyfall.

Det är rimligt att vissa frågor överläts åt tillsynsmyndigheten att hantera och besluta om. En sådan fråga är utformning av sedimentationsdammar samt kontroll och begräsning av ytvatten från verksamheten. Anledningen till detta är att de utsläppsvärden som tagits fram i ansökan endast är beräkningar. Då verksamheten startar kommer faktiska mätningar visa sedimentationsdammens reningseffekt. Det kan då finnas behov i justeringar, som till exempel utökad sedimentationsyta, efterpoleringssteg etc. För att inte behöva göra en ny prövning av verksamheten för att uppnå de ställda utsläppsvillkoren är det ytterst lämpligt att föra diskussioner med tillsynsmyndigheten om mindre justeringar i reningsanläggningen. I grund och botten så handlar det om att klara utsläppskraven som miljöprövningsdelegationen ställer, sedan handlar utformningen av sedimenteringsdammen om HUR kraven ska uppnås.

Sökande anser att den föreslagna hanteringen av mottagning av massor är rimlig; om totalhaltsanalys visar att halterna understiger KM kan de tas emot utan ytterligare lakttest. Länsstyrelsen har därefter i sitt senaste yttrande föreslagit ett kompletterande förfarande där kontroll av föroreningshalten för mottagning av massor ska ske genom minst ett representativt samlingsprov i en enhetsvolym om 2 000 m³, dock minst ett prov per projekt. Detta är ett förfarande som kan anses vara rimligt.

Tillfartsvägen kommer i stort att byggas med utsprängt berg från infarten av väg 1937, mindre mängder externa massor kan komma att användas och då med halter understigande KM, vilket kan anses vara lämpligt.

Massor kommer läggas ut etappvis inom hela verksamhetsområdet. Dialog kommer hållas med tillsynsmyndigheten inför byggnation av varje etapp.

Frågan om halter i utgående vatten har besvarats tidigare i den här skrivelsen. Frågan om klorider i utgående vatten har bemötts tidigare i den här skrivelsen. Det samma gäller frågan om invasiva arter. Frågan om gröna kilar, rödlistade arter och rekreationsområden har besvarats i tidigare kompletteringar. Området kommer efter det att verksamheten avslutats att åter kunna bli ett naturområde och fastighetsägaren har inte nämnt att det finns några andra intensioner än att använda området för skogsbruk och jakt.

Frågan om att tillåta tillsynsmyndigheten föreskriva om ytterligare villkor om avslutning och efterbehandling av deponin är mer eller mindre praxis. I stora delar kommer efterbehandlingen att genomföras i enlighet med vad som redogjorts för i ansökningsskedet, men att detaljer i avslutningen av deponin ska behöva genomgå ytterligare en prövning är inte rimligt om mindre justeringar behövs.

Bemötande av kommunstyrelsen i Lerum

Sammanfattningsvis har sökande framfört följande: Sökande anger att alternativa lokaliseringar har utretts och anser att vald lokalisering den mest lämpliga platsen för verksamheten. Mycket av de massor som kommer att transporteras till deponin kommer från mellanlager och kommer att köras genom egna anlidade transportörer, detta innebär att man har god kontroll över antalet transporter och över färdvägen och kan styra hur många transporter som kommer att gå via Olofstorp respektive Lerum.

Frågan om hänsynsregler och lokalisering har bemötts tidigare i den här skrivelsen. Transporter Väg 1937 är en allmän väg öppen för all trafik utan restriktioner. Trafikökningen pga. deponin är ringa i förhållande till den trafikökning som kommunen har redovisat i sina trafikprognoser.

Den av Trafikverket framtagna Åtgärdsvalsanalysen visar på att det finns bristande trafiksäkerhet på väg 1937 på den sträcka där Trafikverket är väghållare. Många brister påtalades i analysen men alla valdes inte att prioriteras med hänsyn till att ytterligare utredning behövs, nyttan är inte tillräckligt stor, effekterna kan vara tveksamma eller att kostnaden bedöms som för stor i dagsläget. Ytterligare åtgärder kan komma att föreslås vid ett senare tillfälle.

Kommunen påtalar att en ökad andel av tung trafik medför ökad exponering och tung trafik ger värre konsekvenser vid en olycka. Sökande har pekat på konsekvenserna av hastighetens påverkan på risker för olyckor och konsekvenser av olyckor och önskar att en sänkning av hastigheten till 60 km/h, kompletterad med hastighetsövervakningskameror, ska utredas. Detta skulle bättre stämma överens med befintlig medelhastighet och minska hastighetsöverträdelserna.

Tidigare föreslagna förbättringsåtgärder vid Torpskolan och Vattenpalatset har avvisats av Lerums kommun och inga egna förslag har framförts. En annan möjlig lösning i det området kan vara att bygga ytterligare en rondell. Det skulle innebära lägre hastigheter för fordonstrafiken och det upphöjda övergångsstället kan tas bort.

Sökande har inget krav på högre bärighet än BK1 på det vägnät som man avser att trafikera. Skulle kommunen, i framtiden, välja att förändra klassningen av Häradsvägen påverkar det all trafik och den förändringen får även sökande förhålla sig till vid det tillfället.

Kommunen skriver: "Generellt sett kommer beläggningsunderhållet att öka avsevärt med ökad mängd tung trafik enligt förslaget, verksamheten medför risk för ökad spårbildning på berörda med ökade kostnader underhåll både gällande beläggning och vinterväghållning."

Om man tar Mät punkt 5323 som en utgångspunkt för ett resonemang, ÅDT 9220 och med 580 tunga transporter. Under en 20-års period skulle antalet fordon som passerar denna punkt uppgå till $184\,400$ fordon varav $11\,600$ tunga transporter. Tillskottet av trafik på grund av deponin blir $16 \times 18 + 4 \times 31 = 412$. Detta blir en ökning med 3,5 % eller med ett annat sätt att se det en förlängning med tiden från 20 år till 20 år och 8,5 månader. Till detta teoretiska resonemang skall man lägga kommunens förväntade trafikökning enligt trafikprognoserna (30-50%). Vidare kan tilläggas att spårbildning inte enbart beror på den tunga trafiken utan även av det slitage som kommer från lätta fordon med dubbdäck.

Kontroll av transporter kommer ske genom att transporterna utförs med egna anlitade transportörer. Redovisning av fördelningen 50%/50% kommer förslagsvis ske genom den årliga miljörapporteringen.

Bemötande av Bergums skola och förskola

Det finns stor samstämmighet mellan detta yttrande och yttrandet från Bergum-Gunnilse Utveckling. Se bemötande av Bergum-Gunnilse Utveckling.

Bemötande av Bergum-Gunnilse utveckling

Bergum-Gunnilse Utveckling ifrågasätter antalet fordonsrörelser till och från deponin och har gjort en egen bedömning. Vidare uttrycker man tvivel på att transporterna kommer att fördelas med 50 % via Olofstorp och 50 % via Lerum. Det framgår av yttrandet att schaktningsverksamheten i Göteborgsområdet med tillhörande transporter skulle vara säsongsberoende. Sökande har tydligt presenterat hur man har beräknat antalet transporter och vidhåller denna beräkning. Redovisning av hur transporterna fördelas har redovisats tidigare i det här bemötandet.

Bergum-Gunnilse Utveckling uppfattar Olofstorpsvägen som en del av Olofstorp centrum och att användandet av denna väg på intet sätt skulle förbättra situationen. Olofstorpsvägen ligger helt i ytterkanten av samhället och saknar helt bebyggelse på östra sidan av vägen. Trafiken, både biltrafik och oskyddade trafikanter, är betydligt lägre och antalet korsande trafikrörelser är få.

Enligt Trafikutredningen är trafiken i Olofstorps centrum: Mät punkt 1.1, År 2016, ÅDT 2300, Tung trafik 240 11 %. Med föreslagen trafikföring skulle trafiken, med deponins tillkomst öka till ÅTD 2309 och Tung trafik 249. Skillnaden i buller och utsläpp måste betraktas som små.

Ett eventuellt alternativ till trafikföring till och från deponin har föreslagits till Trafikverket. Om Trafikverket kan påvisa att kraven för att kunna genomföra en anslutning enligt korsningstyp A inte kan uppfyllas föreslår sökande att trafikföringen till och från deponin ändras, med bibehållande av att 50 % av transporterna ska gå genom Olofstorp respektive Lerum. Detta ska ske genom att samtliga transporter till deponin kommer från Lerum och att samtliga transporter från deponin ska gå mot Olofstorp. Detta innebär att vänstersvängen på väg 1937 försvinner och att det enbart blir högersväng ifrån Lerum. På motsvarande sätt försvinner vänstersvängen från deponin, som korsar väg 1937, och ersätts med högersväng mot Olofstorp. Förfarandet kan regleras med vänstersvängsförbud på väg 1937 och därmed behövs inget vänstersvängkörfält.

I och med detta kommer också all trafik mot Olofstorp undvika att passera genom samhället och i stället välja Olofstorpsvägen och detta innebär att ingen trafik till eller från deponin kommer att gå genom Olofstorp centrum.

Ytterligare kommunikering

Kommunikering har skett av yttranden från Länsstyrelsen, Trafikverket, Miljö- och klimatanmännen i Göteborgs Stad, Kretslopp och vatten i Göteborgs Stad, Trafiknämnden i Göteborgs Stad, Kommunstyrelsen i Lerums kommun och Miljö- och byggnadsnämnden i Lerums kommun, med enskilda inklusive bolag, föreningar och andra organisationer som har yttrat sig över ansökan. Yttranden har inkommit från Kommunstyrelsen i Lerums kommun, Lerums Naturskyddsförening,

Bergum Gunnilse Utveckling, Bergums skola och några enskilda. Sammanfattningsvis ställer de sig frågande till Länsstyrelsens bedömning att tillstyrka ansökan och framför sammanfattningsvis samma argument som tidigare mot att tillstånd medges för verksamheten. Övriga yttrande har de sammanfattningsvis inga synpunkter på.

Sökande har fått tillfälle att bemöta även dessa yttranden. Sökande påpekar att flera av de som yttrat sig påtalar att Trafikverket avstyrker verksamheten, vilket inte stämmer. Trafikverket har däremot ställt några minimikrav för att verksamheten ska kunna etableras. Sökande har inte framför något nytt i sak. Kommunikeringen har därav avslutats.

Motiveringen till Miljöprövningsdelegationens beslut

Är Miljöprövningsdelegationen behörig att pröva ansökan?

Det har framförts synpunkter att ansökan också bör betraktas som en vattenverksamhet och prövas enligt 11 kap. miljöbalken istället för enbart en prövning enligt 9 kap. miljöbalken. Detta eftersom sökande uppger att de kommer leda om allt avrinningsvatten under drifttiden samt kommer utföra kulvertering av vatten på del av verksamhetsområdet.

Enligt 11 kap. 12 § miljöbalken behövs inte tillstånd enligt balken, om det är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen skadas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena. Istället för tillståndsplikt enligt 11 kap. 9 § miljöbalken gäller att en vattenverksamhet inte får påbörjas innan den har anmälts hos tillsynsmyndigheten, se 19 § förordningen (1998:1388) om vattenverksamheter. När anmälningsärendet är tillräckligt utrett, ska tillsynsmyndigheten antingen besluta om förbud, förelägga verksamhetsutövaren om försiktighetsmått eller förelägga verksamhetsutövaren att ansöka om tillstånd, se 23 § förordningen om vattenverksamheter.

Sökanden har inkommit med en anmälan om vattenverksamhet till Länsstyrelsen. Länsstyrelsen har den 30 juni 2020, dnr 535-12302-2020, beslutat att förelägga sökanden om försiktighetsmått för de aktuella åtgärderna enligt anmälan.

Miljöprövningsdelegationen bedömer att de förändringar av avledandet av vatten som planeras inte är av sådan art eller omfattning att de på ett uppenbart sätt riskerar att leda till en skada på några enskilda eller allmänna intressen. Miljöprövningsdelegationen är därför behörig att pröva den nu aktuella ansökan enligt 9 kap. miljöbalken.

Kan miljökonsekvensbeskrivningen godkännas?

Sökanden har tagit fram en miljökonsekvensbeskrivning enligt bestämmelserna i 6 kap. miljöbalken och miljöbedömningsförordningen (2017:966).

Sökanden har samrått med myndigheter, de enskilda som kan antas bli särskilt berörda av verksamheten och den allmänhet som kan antas bli berörd av verksamheten (se 6 kap. 30 § miljöbalken).

Miljöprövningsdelegationen finner att miljökonsekvensbeskrivningen har den omfattning och detaljeringsgrad som krävs för att den ska kunna ligga till grund för den fortsatta miljöbedömningen och för att miljöbedömningen ska kunna slutföras. Därmed kan miljökonsekvensbeskrivningen godkännas enligt 6 kap. 42 § miljöbalken.

Är verksamheten tillåtlig?

De allmänna hänsynsreglerna (2 kap. miljöbalken)

För en verksamhet eller åtgärd som tar i anspråk ett mark- eller vattenområde ska det väljas en plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön (se 2 kap. 6 § miljöbalken). Vidare finns i 18 § förordningen (2001:512) om deponering av avfall (deponeringsförordningen) särskilda kriterier för lokalisering och utformning av deponier. En deponi ska vara lokaliserad så att den inte utgör någon allvarlig risk för miljön med beaktande av 1. avståndet från deponin till tätbebyggelse, bostadsområden, rekreativsområden, jordbruksområden, vattenområden och vattenleder, 2. förekomst av ytvatten, grundvatten, kustvatten och skyddade naturområden, 3. de geologiska och hydrogeologiska förhållandena på och omkring platsen, och 4. risken för översvämningar, sättningar, jordskred eller snöskred på platsen, samt skyddet av natur- och kulturvärden på och omkring platsen.

Naturmiljön

Flera remissinstanser bland annat Miljö- och klimatnämnden, Göteborgs Stad bedömer den valda lokaliseringen som olämplig på grund av att det innebär fragmentering av ett större sammanhängande område med grön infrastruktur, där just områdets storlek samt att det är ostört ger goda förutsättningar för att arter trivs och kan fortplanta sig. Etablering av den sökta verksamheten skulle innebära ett 20 års avbrott i den gröna infrastrukturen.

Naturskyddsföreningen i Lerum har påtalat att det ungefär triangelformade skogsområdet mellan Lärjeåns dalgång i norr och Lerums tätort i söder har stor betydelse som fritidsområde för boende i kringliggande samhällen. Skogsområdet är en del av den grönstruktur som krävs med hänsyn till ekologisk mångfald och artbevarande. Det är av stor vikt att inte börja nagga det triangelformade området i kanten och därmed minska grönområdets totala areal och nuvarande samt framtida biologiska potential. Även Lerums kommun har angett att skogsområdet utgör ett friluftslivs- och rekreativsområde. Verksamheten riskerar att påverka rekreativa kvaliteter som upplevelsen av tysthet och naturlig karaktär.

Sökande anger sammanfattningsvis att fragmenteringen är mindre och tillfällig. Området kommer avverkas, fyllas upp och därefter återplanteras. Under verksamhetstiden kommer sökande arbeta för att påverkan ska bli så liten som möjligt. En naturvårdsbiolog kommer anlitas för att öka naturvärdena runt verksamhetsområdet. Efter avslutad verksamhet kommer skog åter att växa och hela området kan fritt användas som rekreativsområde.

Miljöprövningsdelegationen instämmer huvudsakligen i Miljö- och klimatnämnden, Göteborgs Stad bedömning. Även om området kommer att återställas till naturmark kommer området under lång tid vara påverkat av deponiverksamheten. Den planerade deponin tar i anspråk en yta om ca 18 ha och placeringen mer än en kilometer in mot centrum av det större sammanhängande naturområdet innebär att verksamheten bidrar dels till en fragmentisering av hela

området och dels till att buller från verksamheten kommer påverka stora delar av de natur- och friluftsområden som idag utgörs av tysta områden.

Transporter

Miljöprövningsdelegationen anser att vid val av lokalisering för en nyetablering av en deponiverksamhet som ska pågå i 20 år ska en plats väljas som är lätt att nå från större motorled/motorväg och det övergripande vägnätet. Sökt lokalisering innebär en ökad trafikbelastningen på anslutningsvägar. Trafiksituationen på anslutningsvägarna är i detta fall redan innan en etablering av verksamheten dålig. Särskilt påtalande är den på väg 1937.

Trafiksäkerhet

Miljöprövningsdelegationen gör bedömningen att lokaliseringen inte kan anses lämplig utifrån rådande trafiksituation längs väg 1937. Det är Trafikverket som har väghållningsansvaret för väg 1937. Detta innebär att det är de som ansvar för vägunderhåll och för att planera och genomföra åtgärder som bedöms nödvändiga. Trafikverket har tagit fram en Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för Väg 1937 Olofstorp – Lerum. I den beskrivs trafiksäkerhetsbrister utmed vägen. Sökande har tagit fram en Trafikutredning som beskriver konsekvenser utav sökt verksamhet. Trots att Trafikverket planerar flera trafiksäkerhethöjande åtgärder och sökande har åtagit sig trafiksäkerhethöjande åtgärder, återstår brister.

Dessa brister kan sammanfattas enligt nedan:

- Vägen är smal och kurvig med flertalet backkrön
- Dålig sikt
- Avsaknad av gång- och cykelväg
- Många in- och utfarter
- Avsaknad av möjligheter att korsa vägen och vistas utmed vägen
- Få mötesplatser

Även om dessa brister skulle åtgärdas bedöms det inte rimligt att det kommer att kunna genomföras inom en snar framtid. Trafikverkets åtgärder för oskyddade trafikanter planeras att genomföras år 2022-2026. Trafikverket anser att åtgärderna ska vara genomförda innan deponiverksamheten får starta.

Miljöprövningsdelegationen instämmer i denna bedömning. Någon tidsplan för eventuella åtgärder som sökande åtagit sig att genomföra i samarbete med väghållare finns inte.

Lerums kommun anser dessutom att en ökning av den tunga trafiken på den smala och kurviga Olofstorpsvägen (vid Lerum) är mycket olämplig ur trafiksäkerhetssynpunkt och är oroliga för trafiksäkerheten för såväl motorfordon som oskyddade trafikanter som färdas i blandtrafik. Även genom centrala Lerum är det av största vikt att hålla nere trafikflöden, hastigheter och antalet tunga transporter, särskilt nära skolor där det vistas många barn. Lerums kommun anser inte att ökad tung trafik är genomförbart på Häradsvägen, både utifrån trafiksäkerheten för barnen på deras skolväg och utifrån de olägenheter som uppstår för närboende. Utöver trafikfaran så kommer de berörda kommunala

vägarna, i och med föreslagen ökad andel tung trafik, att utsättas för hårdare slitage vilket medför krav på ett ökat underhåll för kommunen som resulterar i ökade driftkostnader.

Vidare konstaterar Miljöprövningsdelegationen att Trafikverket kräver en infart med vänstersvängs fil (korsningstyp C) i södergående riktning in till deponin. Denna fråga är ännu inte löst.

Buller

Det buller som genereras från verksamhetsområdet bedöms vara godtagbart men de bullerstörningarna som transporterna medför är problematiskt. Transporterna passerar antingen genom centrala Lerum eller Olofstorp. I dessa samhällen finns bostäder och skolor som ligger nära vägen och påverkas av vägbullret. Även om uttransporterna i höjd med Olofstorp skulle styras till Olofstorpsvägen (i Olofstorp) skulle skolan i Olofstorp påverkas av buller. Transporter till och från deponin behöver antingen passera centrala Lerum eller Olofstorp för att därefter åka på väg 1937 till deponiområdet. Transportsträckan på väg 1937 mellan Lerum och Olofstorp, som är ca 5 km lång, är av landvägskaraktär och vägen är relativt smal, kurvig och kuperad. Ett antal hus ligger nära vägen och de utsätts redan idag för höga bullernivåer. Enligt sökandens utredningar överskrider riktvärdet maximal ljudnivå 70 dBA på uteplats vid 32 fastigheter redan idag på vägsträckan mellan Lerum och Olofstorp. Transporterna som deponin skulle generera innebär att maxvärdet överskrider ytterligare 18 gånger per arbetsdag under ett normalår och 31 gånger under ett maxår. Även om de ekvivalenta nivåerna av buller inte ökar nämnvärt så ökar antalet gånger boende längs med vägen utsätts för höga maximala ljudnivåer.

Buller påverkar hälsan negativt, bland annat kan ökad bullerexponering leda till sömnstörningar samt hjärt-kärlsjukdomar. Buller kan även bidra till försämrad inlärning och prestation. Den ökning av transporter som verksamheten skulle medföra är förvisso inte så omfattande. Men eftersom det finns flera boende längs med vägen som redan idag utsätts för höga bullernivåer är marginalen liten för att tillåta fler tunga transporter. Att sökanden kan styra trafiken så att intransporterna går genom Lerum och uttransporterna går via Olofstorp, samt att de åtagit sig att vidta bullerisoleringsåtgärder vid ett antal uteplatser, medför ingen annan bedömning.

Sammanfattande bedömning

Miljöprövningsdelegationens sammanvägda bedömning utifrån allmän synpunkt är att värdet av att bevara naturområdet väger tyngre än värdet av att etablera en deponi för inert avfall i området. Det faktum att verksamheten är en nyetablering i området förstärker denna bedömning. Till bedömningen hör även de olägenheter samt trafiksäkerhetsrisker som trafiken till och från verksamhetsområdet kommer att ge upphov till.

Den föreslagna lokaliseringen av deponin bedöms således inte förenlig med miljöbalkens allmänna hänsyns- och hushållningsregler. Ansökan ska därför avslås.

Då ansökan avslås medges inte heller dispens från biotopskyddet.

Detta beslut har fattats av Miljöprövningsdelegationen inom Länsstyrelsen i Västra Götalands län. I beslutet har Sabine Lagerberg, ordförande, och Jan Mastera, miljöskakkunnig, deltagit. Ärendet har beretts av Therese Byström, miljöhandläggare.

Detta beslut har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

Så här överklagar ni Miljöprövningsdelegationens beslut

Miljöprövningsdelegationens beslut kan överklagas hos Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt. **Överklagandet ska dock skickas eller lämnas till Länsstyrelsen.** Länsstyrelsens e-postadress är vastragotaland@lansstyrelsen.se. Skickar ni med vanlig post är adressen Länsstyrelsen Västra Götaland, 403 40 Göteborg.

Har överklagandet kommit in i rätt tid överlämnar Länsstyrelsen överklagandet och handlingarna till mark- och miljödomstolen.

Överklagandet ska ha kommit in till Länsstyrelsen **senast den 6 augusti 2021**.

Om den som överklagar är en part som företräder det allmänna (till exempel Naturvårdsverket, Länsstyrelsen eller kommunens miljönämnd), ska överklagandet dock ha kommit in till Länsstyrelsen inom tre veckor från den dag då beslutet meddelades.

Överklagandet ska vara skriftligt. I skrivelsen ska ni ange

- ert namn, adress, telefonnummer och eventuell e-postadress,
- vilket beslut ni överklagar, till exempel genom att ange beslutsdatum och ärendets diarienummer, samt
- hur ni anser att Miljöprövningsdelegationens beslut ska ändras och varför det ska ändras.

Sändlista

Externt

- Naturvårdsverket, registrator@naturvardsverket.se
- Havs- och vattenmyndigheten, havochvatten@havochvatten.se
- Länsstyrelsen/Enheten för miljötillsyn, miljoskydd.vastragotaland@lansstyrelsen.se
- Miljöförvaltningen, Göteborgs kommun, miljoforvaltningen@miljo.goteborg.se
- Trafikverket, Region Väst, trafikverket@trafikverket.se
- Kretslopp och vatten, Göteborgs kommun, kristina.holm@kretsloppochvatten.goteborg.se
- Miljö- och byggnadsnämnden, Lerums kommun, miljoenheten@lerum.se
- Lerums kommun, kommun@lerum.se
- linda.bjornberg@massoptimering.se

- stefan.gustavsson@massoptimering.se
- Aktförvararen i Göteborgs kommun
- Sändlista, enskilda inklusive bolag, föreningar och andra organisationer

Internt

- Sabine Lagerberg
- Jan Mastera
- Therese Byström
- Lena Nicklasson
- Monica Lind
- Katja Almqvist