

Dvärred, planerad inert deponi för uppläggning av schaktmassor - information om genomfört samråd och fortsatt process

Kungsbacka Lastbilcentral håller nu på att sammanställa synpunkter från samrådet inför tillståndsansökan för planerad etablering av en deponi för schaktmassor på Dvärred. Anteckningar från informationsmötena den 14:e och 23:e oktober har sammanställts och bifogas detta brev.

De huvudsakliga synpunkter och frågor som framkommit under samrådet berör trafiksituationen på Norra Hällesåkersvägen och bullerpåverkan från den planerade anläggningen och från den tillkommande trafiken på norra Hällesåkersvägen. Det har även framkommit synpunkter på risk för förorening av yt- och grundvatten samt påverkan på naturmiljön och friluftslivet. Samtliga synpunkter som inkommit under samrådet kommer att redovisas i en samrådsredogörelse som inges som bilaga till tillståndsansökan. Tillståndsansökan kommer troligen att inlämnas till Mark- och miljödomstolen i februari 2014.

Vad gäller trafiksituationen så har ett möte hållits där representanter för Lastbilcentralen, Trafikverket, Mölndals Stad och Keolis, som trafikerar sträckan på uppdrag av Västtrafik. Vid mötet diskuterades problem och brister med Norra Hällesåkersvägen, samt hur den planerade deponin kan komma att påverka vägens funktion samt behovet av åtgärder. En fortsatt dialog förs med anledning av detta och ett nytt möte har inplanerats till den 21 jan 2014.

Lastbilcentralen kommer att komplettera bullerutredningen med en beräkning av trafikbuller utmed Norra Hällesåkersvägen (från korsningen vid Östra Lindomevägen till Dvärred). Bullerutredningen kommer att redovisas i tillståndsansökan.

När det gäller risk för påverkan på yt- och grundvatten vill Lastbilcentralen påtala att endast massor, som uppfyller kraven för inert avfall enligt 22-24 §§ i NFS 2004:10¹, kommer att tas emot för deponering i området. Vatten som avrinner från området kommer att passera genom dimensionerade sedimentationsdammar innan det leds till vattendraget. I den miljökonsekvensbeskrivning som tas fram som underlag för ansökan kommer riskerna att belysas. Uppföljning av miljöpåverkan kommer att ske inom ramen för miljökontrollprogram som tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten.

Ägarna till Kungsbacka Lastbilcentral har beslutat att ombilda den ekonomiska föreningen till aktiebolag. Från och med den 1 januari kommer rörelsen bedrivas i det nya bolaget VIAVEST AB. VIAVEST AB övertar den ekonomiska föreningens samtliga avtal, tillgångar och förpliktelser vilket även inkluderar ansökan om tillstånd för en inert deponi i Dvärred. Förutsättningarna för vår ansökan är precis de samma som tidigare inklusive krav på innehåll och redovisning.



Mattias Norrman, VD
Kungsbacka Lastbilcentral
e-post: mattias@kungsbackalbc.se
tel: 0300-721 10

Bilaga:

- Anteckningar från informationsmöte den 14 oktober 2013
- Anteckningar från informationsmöte den 23 oktober 2013

¹ Naturvårdsverkets föreskrifter om deponering, kriterier och förfaranden för mottagning av avfall vid anläggningar för deponering av avfall, 2004:10, med tillhörande ändringar

Mötesanteckningar

Datum 2013-12-10

Ramböll Sverige AB
Box 5343, Vådursgatan 6
402 27 Göteborg

Mötets syfte Samråd - informationsmöte
Mötesdatum 2013-10-14
Plats Jehanders, Källered
Möte nr 1
Upprättat av Katarina Wallinder
Delgivning Kungsbacka Lastbilcentral, Mattias Norrman
Särskilt berörda och allmänhet som uppgett sin adress

T: +46-10-615 60 00
D: +46 (0)10 615 33 88

www.ramboll.se

Unr 61471357362

Ramböll Sverige AB
Org nr 556133-0506

Inledning

Mattias Norrman, VD Kungsbacka Lastbilcentral, hälsade alla välkomna till informationsmötet och presenterade dagordningen.

Anteckningarna speglar de huvudsakliga frågor och synpunkter som framkom under mötet. Någon exakt återgivning av samtliga frågor, synpunkter och svar ges inte. Frågor/synpunkter har samlats under den rubrik som har bedömts som mest aktuell. De kommer alltså inte helt i kronologisk ordning.

Ett 50-tal personer deltog vid mötet. En närvarolista skickades runt under den senare delen av mötet. Mattias Norrman och Katarina Wallinder (Ramböll Sverige AB) höll i presentationen. Medverkande för att svara på frågor var även Mats Pårgårn, Kungsbacka Lastbilcentral, samt Joel Berg, markägare.

Dagordning

1. Presentation av Kungsbacka Lastbilcentral
 2. Verksamhetsbeskrivning
 3. Samrådsprocessen
 4. Ansökan om tillstånd
 5. Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
 6. Ljudpåverkan
 7. Trafikpåverkan
 8. Fortsatt process
 9. Avslutning
- Övrigt

7. MKB- huvudsakliga miljöaspekter

- Exponering för ljud vid bostäder kring verksamhetsområdet
- Luftkvalitet och spridning av damm
- Påverkan på naturmiljö och friluftsliv
- Påverkan på ytvattenmiljö

Fråga/kommentar	Svar
Kommunen har ju bedömt att planerad verksamhet kan antas medföra betydande miljöpåverkan – är det då en lämplig lokalisering?	Det stämmer att kommunen har bedömt att verksamheten kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Det ställer bland annat särskilda krav på att ha en fullständig MKB.* Tilläggskommentar i efterhand: Anläggningens storlek gör att den troligen skulle betraktas som betydande miljöpåverkan oavsett plats.
Visst finns det förekomst av amfibier/groddjur i området!?	Ja, det stämmer bland annat finns åkergroda. * Tilläggskommentar i efterhand. Vi kommer att se över möjlighet att skapa ersättningsdamm för groddjuren.
Det finns pilgrimsfalk i området.	Det är inget som har framkommit innan att det skulle förekomma inom planerat verksamhetsområde, men vi samråder även med ornitologiska föreningen.* Tilläggskommentar i efterhand. Ingen häckning i deponiområdets närhet förekommer vad vi känner till men falk kan ibland ses i Dvärreds och knipereds dalgång. En fågelintresserad invånare i trakten trodde att det kunde finnas en boplats i Mölndal.
Finns det risk för damning från verksamheten och ur hanteras det?	Ja det finns risk att det dammar från verksamheten och det kommer att beskrivas i MKBn. Förslag till skyddsåtgärder föreslås om det bedöms som nödvändigt, det kan t ex handla om enkla åtgärder som bevattning.
Kommer man att utreda påverkan på grundvattnet?	Ja. Det finns krav i lagstiftningen på kontroll av grundvattnet och även att en sådan här deponi ska vara tät i botten så att läckage till grundvatten inte sker.

<p>Har man tänkt på hur detta kommer att påverka jordbruksmarken nedanför?</p>	<p>Utgångspunkten är att påverkan på omgivande miljö ska bli så liten som möjligt. Man jobbar med utredning så att man kan anpassa verksamheten så att man har kontroll på vart vatten avleds, man har för avsikt att leda vattnet till det befintliga vattendraget och att det ska finnas sedimentationsdamm som ska säkerställa att vattnet nedströms inte grumlas så att det är risk för skada.</p>
--	--

8. Ljudpåverkan, utgångspunkt för beräkningar

Normal drift, dagtid

- 1 st. bandtraktor/schaktmaskin
- 1 st. hjullastare
- 1 st. grävmaskin
- Med en genomsnittlig årlig maximal produktion av ca 180 000 ton per år beräknas trafiken på den enskilda transportvägen att uppgå till c:a 25 transporter per dag eller 50 lastbilspassager per dag.

Maximal drift, dagtid

Som nämns ovan kommer den normala driften kompletteras med perioder då man även krossar inkommet material. I beräkningarna har vi räknat in detta som maximal drift inom anläggningen inräknat följande bullerkälla:

- 1 st. mobil kross för krossning och sortering av återvunnet material (sten, betong, tegel m.m.)

Normal drift, nattetid (kl. 06-07)

- 1 st. hjullastare
- Före kl. 07:00 antas under en timme c:a 2 lastbilstransporter trafikera transportvägen eller 4 lastbilspassager.

Bullerutredningen är gjord av ÅF Ingemanssons. Källjud från maskiner är beräknade utifrån mas gaspådrag. Maximal drift, med krossning, förväntas utföras 1 vecka per år. Man räknar också med att det råder medvindsfall mot samtliga bostäder på en och samma gång, i enlighet med praxis för bullerberäkningar.

Enligt beräkningarna så kommer inga bostadshus att utsättas för ljudnivåer som överskrider 50 decibel, vilket enligt gällande riktvärden/praxis ska klaras.

<p>Västliga vindar dominerar, det innebär att vi som bor öster om anläggningen kommer att störas hela tiden.</p>	<p>Det är korrekt att man ljudmässigt troligen kommer att märka av anläggningen oftare när man befinner sig öster om den, jämfört med om man befinner sig en bit väster om anläggningen, på grund av de förhärskande västliga vindarna.</p> <p>Avberäkningarna framgår dock att ljudnivåerna vid bostadshusen till följd av anläggningen kommer att vara låga och gällande riktvärden för ljudnivåer från denna typ av anläggning klaras med god marginal vid normal drift och ljudnivåerna klaras även om en krossanläggning är igång (i verksamhet max 1 vecka per år)</p>
<p>Bullerkarta för normaldrift bör göras</p>	<p>Ja, det är framtaget.</p>

9. Trafikpåverkan

Verksamhetstid	Fordonspassager i medeltal	ÅDT total trafik väg 510	ÅDT tung trafik	Ökning (%) av total ÅDT	Ökning (%) av ÅDT tung trafik
10 år	50	1100	90	4,5	56
15 år	34	1100	90	3,1	38

- Transporterna kommer i huvudsak ske med lastbil och släp eller trailer som i snitt har en lastvikt på 32 ton
- Vi har räknat med 220 arbetsdagar per år i tabellen ovan och fått fram ett medeltal av transporter per dygn under 10 respektive 15 år.
- Samråd har skett med Trafikverket. Synpunkter på infarten till området
- LBC har tagit fram förslag på åtgärd vid infarten till området
- LBC är gärna med och försöker påverka Trafikverket till vidtagna åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten

Uppgifter om trafiken på väg 510 är hämtad från Trafikverket.



Fråga/Synpunkt	Svar
Räknas bussar in i trafiksiffrorna?	Ja, det gör dem säkert, som tung trafik.
Det är väldigt liten annan tungt lastad trafik utöver bussar	Noterat, det framgår inte av Trafikverkets siffror.
Är inte siffran 32 ton missvisande, tillkommer inte lastbilsvikten?	Beräkningarna är gjorda för att redovisa hur mycket transporter man kan förvänta sig och därför anges lastvikten.
Flera förskole- och skolbarn går utmed vägen varje dag och det är smala krokiga vägar med dålig sikt, har man tänkt bredda vägen?	I dagsläget finns inga sådana planer. Trafikverket har i sitt yttrande över planerad verksamhet främst haft synpunkt på att det är skymd sikt vid infarten till anläggningen och har därför krävt att åtgärder ska göras där, vi har lämnat förslag om separat vänsterkörfält.-
Vad är stoppsträckan för en fullastad lastbil?	Återkommer med svar på detta.
Kommer det finnas risk att ni fyller deponin på fem år istället för 10-15 år? Det medför ju ännu mer intensivt transportarbete. Om tillståndet inte blir tidsbegränsat finns det då risk att ni håller på hur länge som helst?	Det är inte troligt att deponin kommer att fyllas på fem år. Det kan också regleras i villkor. Vi har inte för avsikt att hålla på mer än 15 år.
Finns det möjlighet för er att söka nytt tillstånd när ett eventuellt tillstånd går ut?	Möjligheten finns, men vi har inte för avsikt att göra det.

10. Fortsatt process

- Synpunkter från samrådet sammanställs och beaktas i arbetet MKB:n och planeringen av verksamheten
- En kortfattad sammanställning av huvudsakliga frågor som framkommit under samrådet och svar på dessa skickas ut till berörda
- Hydrologisk utredning pågår
- Geoteknisk utredning kommer att utföras.
- Ansökningshandlingarna lämnas in till Mark- och miljödomstolen vid årsskiftet 2013/2014

De som vill ta del av den kortfattade sammanställningen efter att samrådstiden har gått ombads uppge sin adress på närvarolistan eller snarast kontakta Katarina Wallinder. De som fick direktutskick av samrådsunderlaget (kring den 19 september) samt direktinbjudan till samrådsmötet behöver inte särskilt uppge sin adress.

Övrigt

Rambölls roll i detta ifrågasattes. Ramböll är anlitad av Kungsbacka Lastbilcentral för att bistå i samrådsprocessen samt att göra vissa utredningar och miljöanpassa verksamheten. Lastbilcentralen har också anlitat andra konsultföretag för att göra utredningar för den planerade verksamheten. Rambölls roll kan inte jämföras med en myndighet såsom kommunen.

Under mötet ställdes också personliga frågor till markägaren om hur han ser på planerad verksamhet och vad han tjänar på den, vilka inte redovisas utförligare här. Det framkom även farhågor om att fastigheters värden kommer att gå ned.

Mötesanteckningar

Mötets syfte Samråd - informationsmöte
 Mötesdatum **2013-10-23**
 Plats Jehanders, Kålleröd
 Möte nr 2
 Upprättat av Katarina Wallinder
 Delgivning Kungsbacka Lastbilcentral, Mattias Norrman
 Särskilt berörda och allmänhet som uppgett sin adress

Datum 2013-12-10
 Ramböll Sverige AB
 Box 5343, Vädursgatan 6
 402 27 Göteborg

T: +46-10-615 60 00
 D: +46 (0)10 615 33 88

www.ramboll.se

Unr 61471357362

Ramböll Sverige AB
 Org nr 556133-0506

Inledning

Mattias Norrman, VD Kungsbacka Lastbilcentral, hälsade alla välkomna till informationsmötet och presenterade dagordningen.

Anteckningarna speglar de huvudsakliga frågor och synpunkter som framkom under mötet. Någon exakt återgivning av samtliga frågor, synpunkter och svar ges inte. Frågor/synpunkter har samlats under den rubrik som har bedömts som mest aktuell. De kommer alltså inte helt i kronologisk ordning.

Ett 30-tal personer deltog vid mötet. En närvarolista skickades runt under mötet. Mattias Norrman och Katarina Wallinder (Ramböll Sverige AB) höll i presentationen. Ramböll är anlitat av Lastbilcentralen för att hjälpa till med samrådsprocessen och för att göra vissa utredningar. Medverkande för att svara på frågor var även Joel Berg, markägare.

Dagordning

1. **Presentation av Kungsbacka Lastbilcentral**
 2. **Verksamhetsbeskrivning**
 3. **Samrådsprocessen**
 4. **Ansökan om tillstånd**
 5. **Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)**
 6. **Ljudpåverkan**
 7. **Trafikpåverkan**
 8. **Fortsatt process**
 9. **Avslutning**
- Övrigt

1. Presentation av Kungsbacka Lastbilcentral

- Bildades 1940
- 35 delägare = våra åkerier/leverantörer
- Förfogar över ca 100 fordon, varav 80 % inom bygg-
anläggningstransporter
- 11 anställda på två kontor i Kungsbacka och Göteborg samt egen deponi
i Kungsbacka
- Omsätter ungefär 200 miljoner kronor

2. Verksamhetsbeskrivning

- Mottagning och deponering av rena massor
- Totalvolym 1 miljon kubikmeter = 1,8 miljoner ton
- Krossning/sortering av max 10 000 ton inert material per år för
husbehov
- Fyllnadstakt 10 – 15 år = 20 000 – 180 000 ton per år
- Bemanning på heltid vardagar 06.00 – 18.00
- Maskinparken kommer bestå av bandtraktor, hjullastare och grävmaskin
- Våg för in- och utvägning av fordon
- Egenkontrollplan

Frågor om planerad verksamhet och lokaliseringen

Fråga/Kommentar	Svar
Kan ni beskriva innehållet i de massor som ni vill ta in på området?	Utöver jordmassor, som främst kommer att bestå av lera, kan det även handla om att använda t ex betong för anläggningsändamål, för att bygga ex arbetsvägar, inom området
Det är så stora volymer ni vill ta in här. Varför är det så stor skillnad mot t ex er anläggning vid Klovsten?	Det får helt enkelt plats med mer massor här och vi bedömer att det finns ett behov av omhändertagande av massor i närområdet.
Finns det inte risk att det kommer in väldigt förorenade massor på området?	Nej, det finns krav på noggrann kontroll av de massor som tas in på området.
Ni har sagt att ni ska bygga arbetsvägar inom området, vad byggs de av?	De kommer att byggas av krossmaterial (berg) och även betong och i viss mån asfalt kan komma att användas.
Betong kan innehålla krom!	Vi tar inte in betong som innehåller föroreningar.
Om ni även bygger vägar med återvunnen asfalt finns väl risk för förorening?	Vi kommer inte att ta in tjärhaltig asfalt. Det finns gränsvärden som reglerar den hanteringen.
Kommer området att bli inhägnat?	Kan inte svara på det nu. Det kan eventuellt regleras i tillståndet.

Är det samma transportväg för både det norra och södra området?	Ja. Transportvägen går från Ekered vid N Hällesåkersvägen. Vägen förstärktes i samband med att den nya kraftledningen byggdes.
Är det med tanke på Västlänken som man planerar deponin?	Västlänken kan vara ett av många projekt. Trafikverket har dock meddelat att de har för avsikt att anordna eget omhändertagande av massor.
Har ni funderat på andra lokaliseringar och vem ligger bakom förslaget på lokalisering? När ni tittade på alternativ blev det många plus för vägförhållandena då för denna lokalisering?	LBC har tittat på andra lokaliseringar och platsen är vald utifrån båda Lastbilcentralens och markägarens utgångspunkt. Lastbilcentralen har tittat på andra lokaliseringar i närområdet i Mölndal och Kungsbacka kommun. Alternativ kommer att presenteras i ansökan. De uppgifterna vi hade om vägen var att det är en allmän väg och att tung trafik är tillåten samt hur trafikerad den är.

3. Samrådsprocessen

- Den planerade verksamheten är tillståndspliktig enligt 9 och 11 kap miljöbalken.
- Samrådet är ett led i processen inför att ansökan lämnas in. Samråd hålls för att, i ett tidigt skede, inhämta synpunkter på planerad verksamhet.
- Det är viktigt att ni lämnar era synpunkter redan i detta skede – senast 1 november - nu finns störst möjlighet att påverka.
- Synpunkterna kommer att redovisas och beaktas i den fortsatta processen och kommande ansökan

Om synpunkter kvarstår efter detta möte ombads samtliga att även lämna in dem skriftligt för att få dem formulerade som man själv vill.

Fråga/synpunkt	Svar
Vilka har ni ansett vara särskilt berörda? Man borde ha informerat alla som har utfart på Hällesåkersvägen.	Boende inom 700 m från planerad anläggning samt boende utmed N Hällesåkersvägen (från utfart från planerad anläggning till korsning vid Östra Lindomevägen). Utöver direktutskick har det även annonserats i Göteborgsposten och Mölndalsposten, de tidningar som har >5 % täckning i området.
Hur kan vi vara säkra på att våra synpunkter lyfts fram och inte slarvas bort?	Skickar ni synpunkterna via mail så skickas bekräftelse om att vi har tagit emot synpunkterna. Får ni inte ett sådant mail efter ett tag bör ni höra av er/skicka synpunkterna på nytt. Alla inkomna skriftliga synpunkter kommer att finnas i bilaga till ansökan.

4. Ansökan om tillstånd

- Ansökan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning avses att lämnas in till Mark- och miljödomstolen vid årsskiftet 2013/2014.
- När ansökan är inlämnad och kungjord har berörda och allmänheten ytterligare en möjlighet att lämna synpunkter, då till prövningsmyndigheten

5. Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

- En ansökan om tillstånd enligt 9 och 11 kap miljöbalken ska innehålla en miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
- MKBn ska omfatta direkt och indirekt påverkan av planerad verksamhet

6. Innehåll i MKB

- Verksamhetsbeskrivning (lokalisering av verksamhetsområdet, deponeringsplan, arbetsmoment, samt beskrivning av mottagningskontroll och karaktärisering av inkommande massor)
- Avgränsning av MKBn geografiskt och i form av vilka miljöaspekter som bedöms relevanta
- Områdesbeskrivning där värden i omgivande miljö beskrivs (natur och kultur, landskap, bebyggelse, pågående markanvändning etc)
- Översiktlig hydrologisk bedömning av avrinningsförhållanden och vattenföring
- Alternativ lokalisering för etablering av deponin och alternativ utformning
- Påverkan på och konsekvenser för natur- och vattenmiljö, mark och människors hälsa (luft och buller) samt på friluftslivet.
- Vid behov, beskrivning och åtgärder för att minska störningar i form av buller och damm samt för att minska risk för grumling och annan påverkan på nedströms vattendrag
- Geotekniska risker, bedömning av utformning av deponin med släntlutningar, fyllnadshöjder och beskrivning av eventuella behov av åtgärder för att minska risken för skred och sättningar
- Hushållning med naturresurser och råvaruanvändning
- Överensstämmelse med miljökvalitetsmål och miljökvalitetsnormer

7. MKB- huvudsakliga miljöaspekter

- Exponering för ljud vid bostäder kring verksamhetsområdet
- Luftkvalitet och spridning av damm
- Påverkan på naturmiljö och friluftsliv
- Påverkan på ytvattenmiljö

Fråga/kommentar	Svar
Kommer vattnet att grumlas?	Det finns en risk att vattnet grumlas och därför planeras en sedimentationsdamm som ska jämna ut flödet och låta partiklar sedimentera innan vattnet avleds till ytvattenrecipienten.
Kommer man att vidta åtgärder för vattnet från början.	Ja, det måste man göra.
En sedimentationsdamm tar väl inte hand om tungmetaller?	Utgångspunkten är att det inerta, rena, massor som tas in på området så det bör inte vara något problem. Det kommer att finnas krav på kontroll av renhet i de massor som tas in på området.

Vad har ni för erfarenhet från era andra anläggningar med utsläpp till vatten?	Vi har ingen annan helt jämförbar anläggning då vi vid Klovsten även har återvinning på platsen mm.
Vem gör analyserna på jordprover?	I dagsläget har vi avtal med ALS som gör alla våra analyser. (Komentar i efterhand: Samtliga massor där det kan finnas risk för föroreningar ska provtas av avfallslämnaren innan de tas emot på anläggningen. Vilket innebär att andra laboratorier också kan komma att utföra analyser.)
Har ni räknat på om sedimentationsdammen klarar höga flöden? Kommer det att finnas tillräcklig plats för en sedimentationsdamm?	Man håller nu på att utreda detta, det kommer att göras beräkningar av relevanta flöden. Det är möjligt att man behöver minska ned deponiytan för att få plats med tillräcklig sedimentationsdamm.
Flera arter som berörs av Eus fågeldirektiv berörs ju! Detta har ornitologiska föreningen påtalat i sitt yttrande.	I våras gjordes en sökning på Artportalen och då fanns det inga fynd av fåglar eller andra arter inom de båda deponiområdena. Därefter har en naturinventering gjorts och den har visat på fynd av groddjur, bland annat åkergroda och vi tittar på hur vi kan anpassa verksamheten utifrån detta.
Kommer man att beskriva konsekvenser för trafiken?	Det kommer att belysas i viss mån.
Finns det risk för damning från verksamheten och ur hanteras det?	Det finns risk att det dammar från verksamheten och det kommer att beskrivas i MKBn. Förslag till skyddsåtgärder föreslås om det bedöms som nödvändigt, det kan t ex handla om enkla åtgärder som bevattning.
Varifrån kommer man att ta vattnet för dambekämpning?	Kan inte svara på det idag.
Kommer man att ta prover på vattnet som kommer från anläggningen? Kan man som markägare nedströms få ta del av resultat?	Det kommer att tas prover både på ytvatten och på grundvatten. Det kommer troligen att finnas krav på att det ska redovisas i årlig miljörapport. Mycket av de uppgifter som presenteras i en miljörapport är offentliga och går att få ta del av.

8. Ljudpåverkan, utgångspunkt för beräkningar

Normal drift, dagtid

- 1 st. bandtraktor/schaktmaskin
- 1 st. hjullastare
- 1 st. grävmaskin
- Med en genomsnittlig årlig maximal produktion av ca 180 000 ton per år beräknas trafiken på den enskilda transportvägen att uppgå till c:a 25 transporter per dag eller 50 lastbilspassager per dag.

Maximal drift, dagtid

Som nämns ovan kommer den normala driften kompletteras med perioder då man även krossar inkommet material. I beräkningarna har vi räknat in detta som maximal drift inom anläggningen inräknat följande bullerkälla:

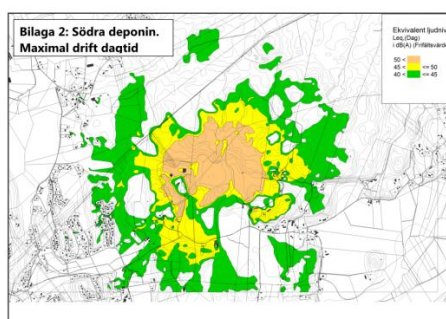
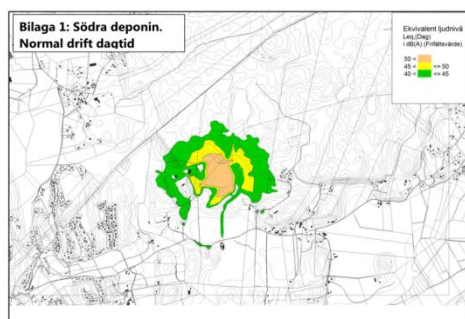
- 1 st. mobil kross för krossning och sortering av återvunnet material (sten, betong, tegel m.m.)

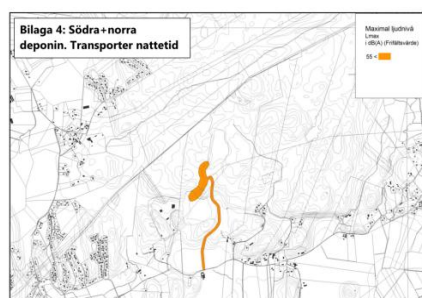
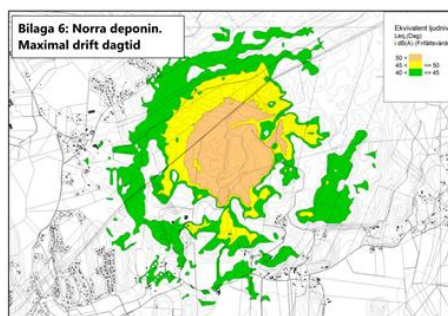
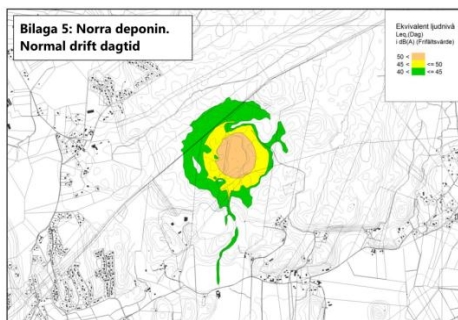
Normal drift, nattetid (kl. 06-07)

- 1 st. hjullastare
- Före kl. 07:00 antas under en timme c:a 2 lastbilstransporter trafikera transportvägen eller 4 lastbilspassager.

Bullerutredningen är gjord av ÅF Ingemanssons. Källjud från maskiner är beräknade utifrån max gaspådrag. Maximal drift, med krossning, förväntas utföras 1 vecka per år. Man räknar också med att det råder medvindsfall mot samtliga bostäder på en och samma gång, i enlighet med praxis för bullerberäkningar.

Enligt beräkningarna så kommer inga bostadshus att utsättas för ljudnivåer som överskrider 50 decibel, vilket enligt gällande riktvärden/praxis ska klaras.





Fråga/Synpunkt	Svar
Hur kan bullernivån vara låg vid ställverket?	Ljudberäkningen utgår endast från det ljud som planerad anläggning kan medföra. Andra ljudkällor är inte med. Ljudutbredningen beror av flera parametrar, bland annat topografi och avstånd från bullerkällan.
Klaras högsta bullernivå som är tillåten för hälsan?	Ljudutredningen visar att gällande bullernivåer, som är satta till skydd för människors hälsa, kommer att klaras både vid normal drift, men även vid maximal drift, med krossverk inom området. Krossning kommer dock bara att ske max en vecka om året. Dagtid är begränsningsvärde 50 decibel ekvivalent ljudnivå.
Kommer man att utreda bullret längs med den allmänna vägen?	Det övervägs.
Vad har man haft för utgångspunkt när det gäller angiven marknivå för maskinerna i bullerutredningen. Har man räknat med att de står högst upp på högsta fyllnadshöjd.	Det ska vara värsta läget som är beräknat, men vi kan inte säga det säkert idag, vi återkommer med besked om detta. (Kommentar i efterhand, samtliga maskiner har i beräkningarna antagits stå på högsta fyllnadshöjden).
Har man räknat med impuls ljud?	Nej, vi förväntar oss inte ljud av den karaktärden från planerad verksamhet.

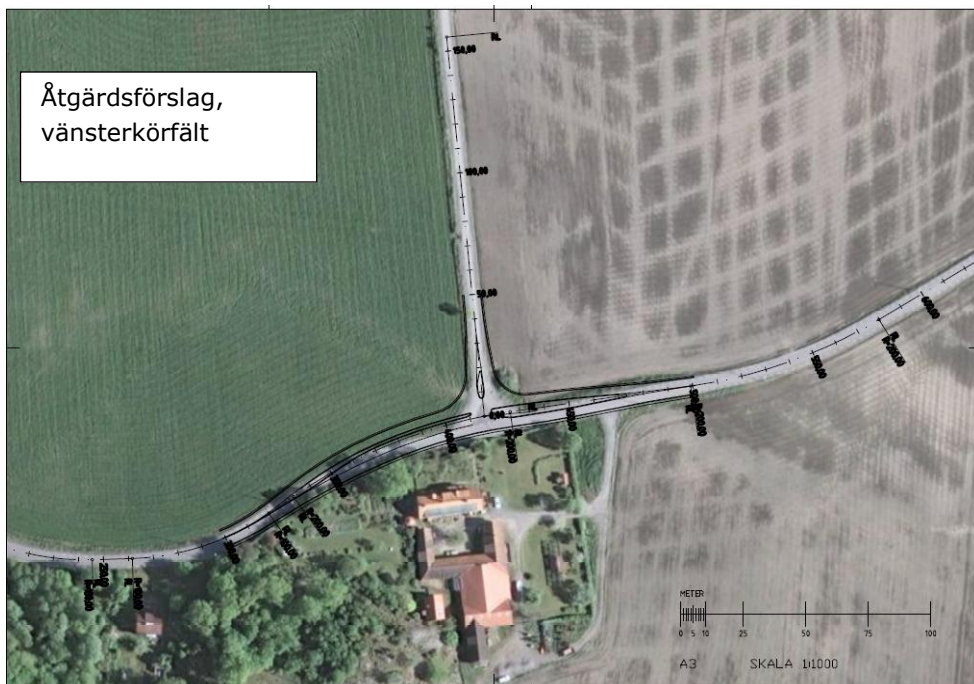
Har man räknat på vad verksamheten kan ge för maxbullernivåer?	Nej, när det gäller verksamhet som den här så räknar man enligt praxis på ekvivalent ljudnivå, dvs en medel ljudnivå över en viss tid. Det kan bli aktuellt om man har mer omfattande verksamhet nattetid att räkna på maxbullernivåer. Verksamhet nattetid kommer endast att ske genom transportarbetet tidig morgon mellan 06-07.
Kommer man att spränga på området?	Nej.
Bullerutredningen ser väl bra ut!	Utredningen är gjord enligt gällande praxis.
Hur många transporter har man räknat med i ljudutredningen?	25 transporter, dvs 50 fordonspassager per dag.
Kan det bli extra mycket transporter någon månad?	Ja, det vi har presenterat är i medeltal.

9. Trafikpåverkan

Verksamhetstid	Fordonspassager i medeltal	ÅDT total trafik väg 510	ÅDT tung trafik	Ökning (%) av total ÅDT	Ökning (%) av ÅDT tung trafik
10 år	50	1100	90	4,5	56
15 år	34	1100	90	3,1	38

- Transporterna kommer i huvudsak ske med lastbil och släp eller trailer som i snitt har en lastvikt på 32 ton
- Vi har räknat med 220 arbetsdagar per år i tabellen ovan och fått fram ett medeltal av transporter per dygn under 10 respektive 15 år.
- Samråd har skett med Trafikverket. Synpunkter på infarten till området
- LBC har tagit fram förslag på åtgärd vid infarten till området
- LBC är gärna med och försöker påverka Trafikverket till vidtagna åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten

Uppgifter om trafiken på väg 510 är hämtad från Trafikverket.



Fråga/Synpunkt	Svar
Vad är det som avgör om det blir 10 eller 15 års drifttid för anläggningen? Skulle ni vilja hålla på i 30 år eller bara 5 år? Om ni får lov att köra in massorna på fem år, gör ni det då? En kortare driftperiod ger väl fler transporter per dag.	Det är vår realistiska bedömning i dag att vi kommer att fylla anläggningen på 10-15 år. Det blir inte ekonomi i att dra ut på det i 30 år och avtalet med markägaren sträcker sig heller inte så långt. Det är heller inte rimligt att vi fyller anläggningen så snabbt som på 5 år.
Om ni inte får 10-15 år, sänker ni era krav då?	Det kan vi inte ta ställning till nu.
Om ni får ett tillstånd på 15 år, kan ni få förlängt sedan?	Vi kommer att söka på att få lägga upp en viss volym, vi räknar inte med att det går att fylla mer i området efter det.
Varför ska ni ha en våg på platsen?	Vi behöver ha kolla på hur mycket massor vi tar in på området, kommer att ha krav på redovisning av inkörda volymer.
Vad är vikten på en tom bil? och vad är lastvikten?	Lastbil med släp väger 25-28ton. I medeltal beräknas en lastvikt om 32 ton. Transporterna kommer att gå med material in på området och tomma därifrån.
Kommer vägen att klara 50-60 ton last flera gånger per dag?	Den kontroll vi har gjort är att det är en allmän väg och den är inte begränsad vad gäller tung trafik. Vi har samrått med Trafikverket om vägen och de har inte uttryckt att vägen inte kommer att klara ytterligare tung trafik.
Vad ska ni göra om ni möter en skördetröska på vägen, kan lastbilarna backa?. Det finns inga mötesplatser.	Ja, lastbilarna kan backa.

Bussarna ställs ju in ibland, den vinter som var fick en buss börjas från vägen.	Vi fick höra vid mötet i förra veckan att bussarna ibland ställs in på grund av väglaget. Det är inget vi visste om innan.
Vad gör ni om en av era chaufförer kör ihjäl ett barn?	Det är en hypotetisk fråga och vi kan inte svara på hur vi agerar i ett sådant fall. Det får i första hand utredas i laglig ordning.
Har ni funderat på hur ni tar er till Östra Lindomevägen ?	De flesta transporterna kommer att gå på väg E6 och därefter på Östra Lindomevägen och N -Hällesåkersvägen. I förhållande till trafiken på E6 blir tillskottet litet till följd av planerad verksamhet.
Varför är inte kommunen och Trafikverket här idag och kan svara på frågor om vägen?	Vi har haft separat samråd med kommunen och Trafikverket, detta är ett informationsmöte för er som bor i närheten.
Vem kan begränsa antalet transporter?	Prövningsmyndigheten kan begränsa de årliga mängderna som får köras in på området, det i sin tur påverkar antalet transporter.
Har inte Trafikverket tagit upp frågan med er om att anlägga gång- och cykelbana?	Nej. Vi kommer dock att ha ett möte mellan oss, Trafikverket och kommunen med anledning av trafiksituationen. Västtrafik är också inbjudna. Vad vi har förstått så är kommunen skyldiga att se över vägfrågor när de ger bygglov. Vi mötet i förra veckan nämndes att det fanns krav på en entreprenör att bygga gång- och cykelväg längs del av N Hällesåkersvägen, i samband med nybyggnation av bostadsområde.
Västtrafik kommer att ha krav på att ni inte kör mot mötande buss.	Västtrafik är inbjudna till mötet, då har de möjlighet att lämna synpunkter.
Är det några övergångsställen och trafikljus planerade?	Det är inget som Lastbilcentralen kan styra över, men vi kan ta upp frågan på det möte som är inplanerat med Trafikverket och kommunen.
Kommer vi som närboende att bli kallade till mötet om trafiken?	Nej. Vi kan dock återkoppla till er vad som har kommit fram på mötet när vi skickar ut frågor och svar från samrådet.
Vem har ansvaret över vägen?	Trafikverket äger vägen.
I somras var det underminerat och då var det kommunen som var ute och lagade.	Det kan ju vara så att Trafikverket tar hjälp av kommunen för underhåll, det kan vi inte svara för.
Tycker ni själva att det är lämpligt att lägga anläggningen här, med tanke på hur vägen ser ut? Vägen håller inte för tung trafik.	Utifrån att det är en allmän väg och tung trafik är tillåten så tycker vi att det finns en grund för det. Vi har nu under samrådet förstått att det är stor oro kring trafiken i området och vägens standard idag och bland annat därför kommer det att ske vidare diskussioner med kommunen och Trafikverket kring detta.

Huvuddelen av den tunga trafik som går på vägen idag är bussar som väger ca 12-14 ton, det är stor skillnad jämfört med lastbil med släp på 50-60 ton.	Ja, det är det.
När är tanken att ni kör igång med verksamheten.	Ansökan om tillstånd är tänkt att lämnas in vid årsskiftet och tillståndsprövningen brukar ta ca ett år, så tidigast om drygt ett år.
Vad skulle kunna få er att låta bli att skicka in ansökan om tillstånd?	Att vi hittar ett läge med än kortare transportvägar och tillräckliga volymer
Hur kommer det sig att ni kommer med dessa planer nu, det känns som att det hänger ihop med Västlänken.	Att ta hand om schaktmassor är en del av vår affärsverksamhet. Vi letar hela tiden efter nya platser att ta hand om schaktmassor på. Vi räknar med att det finnas ett behov oavsett om Västlänken blir av eller inte. Trafikverket har också angett att de kommer att ta hand om massorna från Västlänken själva.
Vid Sagered öppnas en ny schaktmassetipp, då ökar ju trafiken på Östra Lindomevägen.	Det är inget vi känner till.
Vad kör ni med för bränsle?	Idag är det i huvudsak diesel.
Kommer det att vara andra företag som kör in massor på området?	Lastbilcentralen har själv kapacitet att köra alla massor själva, men det kommer att vara möjligt för andra att köra hit massor också, det i sig kommer inte att innebära fler transporter. LBC skall i förväg godkänna massorna från andra transportörer.
Kommer det att gå några transporter över Benareby?	Vi kommer att kräva att alla transporter går via N Hällesåkersvägen och Ö Lindomevägen.

10. Fortsatt process

- Synpunkter från samrådet sammanställs och beaktas i arbetet MKB:n och planeringen av verksamheten
- En kortfattad sammanställning av huvudsakliga frågor som framkommit under samrådet och svar på dessa skickas ut till berörda
- Hydrologisk utredning pågår
- Geoteknisk utredning kommer att utföras.
- Ansökningshandlingarna lämnas in till Mark- och miljödomstolen vid årsskiftet 2013/2014

De som vill ta del av den kortfattade sammanställningen efter att samrådstiden har gått ombads uppge sin adress på närvarolistan eller snarast kontakta Katarina Wallinder. De som fick direktutskick av samrådsunderlaget (kring den

19 september) samt direktinbjudan till samrådsmötet behöver inte särskilt uppge sin adress.

Fråga/synpunkt	Svar
Hur vet ska jag veta att mina synpunkter finns med i ansökan?	Skickar du dina synpunkter via e-post så bekräftar vi med e-postsvar att vi har tagit emot dina synpunkter. Allas synpunkter kommer sedan att finnas med i en bilaga till ansökan. När prövningsmyndigheten anser att ansökan är tillräcklig för att fatta beslut utifrån så kungörs ansökan, genom annons i tidningen. Då ges man möjlighet att lämna in synpunkter. Prövningsmyndigheten brukar se till att ansökan finns tillgänglig på kommunkontoret, man kan också begära att få ut kopia på ansökan - man kan då behöva betala kopieringsavgift.
Går det att få ta del av protokoll från det kommande mötet med Trafikverket och Mölndals stad?	Det bör vara allmän handling och offentligt tillgänglig. Måste dock godkännas av Trafikverket och Mölndals Stad.
Vilka har ansetts vara särskilt berörda?	Boende inom 700 m från planerad anläggning samt boende (inom 50m) utmed N Hällesåkersvägen (från påfart till anläggningen och västerut till Ö Lindomevägen). Samrådsgruppen har diskuterats med Länsstyrelsen.
Kan man få tillgång till hela bullerutredningen?	Den kommer att redovisas i ansökan. Den behöva kompletteras och därför vill vi inte lämna ut den i dagsläget.
Kommer ni att avsätta pengar för ev framtida underhåll? Kulverten ska hålla mm	Det finns krav på att säkerhet ska ställas för en tillstånd för en sådan här verksamhet.
Vad händer om ni går i konkurs?	Representant för Miljö- och hälsoskyddsförvaltningen i Mölndals stad svarade: I första hand har konkursförvalteren ansvaret, i andra hand får det göras en ansvarsutredning.

Övrigt

Under mötet ställdes också personliga frågor till markägaren om hur han ser på planerad verksamhet och vad han tjänar på den, vilka inte redovisas utförligare här.