

SAKSPAPIR

Saksnr	Utval	Type	Dato
101/19	Plan- og miljøutvalet	PS	25.09.2019

Saksbehandlar	ArkivsakID
Hans Kristian Dolmen	16/787

Detaljplan Eikefet - Urdal - Steinbrot og deponi - Klage på vedtak om eigengodkjenning - planID 1263-201107

Vedlegg :

DP Eikefet-Urdal Klage på vedtak 2GHSK 22-19 KS Detaljplan Eikefet og Urdal - 2GHDP Eikefet Urdal Planskildring 240119DP Eikefet Urdal Føresegner 240119DP Eikefet Urdal Plankart 240119

Rådmannen sitt framlegg til vedtak

Lindås kommune syner til klage på vedtak i sak 22/19 den 4.4.2019 om eigengodkjenning av Detaljplan Eikefet – Urdal , Steinbrot og deponi med planID 1263-201107.

1. Klagen vert ikkje tatt til følgje og saka vert sendt for endeleg avgjer til Fylkesmannen i Vestland, jf plan- og byningslova

Plan- og miljøutvalet - 101/19

PM - behandling:

Rådmannen sitt framlegg vart samrøystes vedteke.

PM - vedtak:

Lindås kommune syner til klage på vedtak i sak 22/19 den 4.4.2019 om eigengodkjenning av Detaljplan Eikefet – Urdal , Steinbrot og deponi med planID 1263-201107.

1. Klagen vert ikkje tatt til følgje og saka vert sendt for endeleg avgjer til Fylkesmannen i Vestland, jf plan- og byningslova § 1-9

Saksopplysningar:

Politisk handsaming

Saka skal til innstilling i Plan- og miljøutvalet og avgjerast i Kommunestyret.

Bakgrunn

Kommunestyret gjorde i sak 022/19 den 4.4.2019 vedtak om eigengodkjenning av reguleringsplan for Eikefet – Urdal – Steinbrot og deponi med planID 1263-201107. Framlegget til plan gjaldt endring av del av eksisterande steinbrot til deponi for mottak av forureina masser. I tillegg til sjølve deponiområdet omfatta endringa mellom anna og tilkomstveg, areal for reinseanlegg og utbetringa av avkøyrsløp til E39.

Etter kunngjering mottok Lindås kommune klage på vedtaket den 11.6.2019 frå eigar av eigedom gnr 220 bnr 6 og 9 som ligg innan for planområdet. Klagen vart motteken innan for fristen som vart satt for å gje klage og klagen innhald rettar seg konkret mot delar av innhaldet i planen. Innhald i klagen er gruppert i 4 hovudpunkt. Ein har valgt å svare ut dei fire hovudpunkta fortløpande med ei oppsummering til slutt. Innhald frå klagen utheva.

1. Farleg avfall

a) Type avfall

«Det fremgår av sammendraget at «anlegget skal også ta imot farleg avfall». Under pkt. 2, derimot står det «men ikkje farleg avfall». Det trenges derfor konkretisering av om det gis lov til å deponere farlig avfall, evt. da hvilken type avfall dette er, samt hvor dette farlige avfallet skal deponeres, da det fremgår ikke.»

Planmynden oppfattar at deponiet kan ta imot to typar avfall. Ordinært avfall og «farlig avfall» som kan lagrast saman med ordinært avfall og etter løyve frå Fylkesmannen. Kva dette avfallet er, kva det kan innehalde og eventuelt korleis det kan lagras må ein forutsetje må gå fram av søknad frå tiltakshavar og påfølgjande godkjenning med eventuelle vilkår frå Fylkesmannen.

Planskildringa kap.2.3

«Etablering av avfallsdeponi er søknadspliktig etter ureiningslova fordi dette er verksemd som kan medføre ureining. Krav om løyve er utdypa i avfallsforskrifta kapittel 9 om deponering av avfall. Det må også søkast om løyve etter avfallsforskrifta om løyve til å deponere avfall som kan leggest på deponi for ordinært avfall. Søknaden skal og innehalde opplysningar om førebygging av utslipp, overvaking, oppbygning, avslutning, etterdrift og finansiell garanti. Forskrifta setter detaljerte rammer for mottak av avfall, overvaking, og oppbygning av avfallsdeponiet.»

b) Kor skal lagringa skje

Lagringa av avfall som vert frakta til Urdalen skal skje innan for planområdet og nærare bestemt delområde vist som BAN1 i plankartet og omtalt i teiknforklaringa som «Anna næring». Med omtalen i førre punkt er det ikkje tatt stilling til korleis mogleg ulike typar avfall skal handterast og lagrast inne på området.

c) Transport langs gardsveg og risiko for omgjevandane ved transport

«Jeg gjør her oppmerksom på at avfallet skal transporteres langs gårdsveier, og det må derfor være avklart type avfall slik at eventuell risiko for omgivelsene kommer fram, samt hvor og hvordan det skal lagres.»

I høve til transport på offentleg veg er ikkje planmynden kjent med konkrete reglar, men ein forutset at dette må dokumenterast fullnøydande av tiltakshavar og eller ansvarleg firma for transport. Som det går fram av planskildringa pkt 2.3 skal mellom anna søknaden knytt til

forureiningslova gjere klart tema som førebygging av utslepp og mottak av avfall.

ROS-analyse tek opp dette temaet i planskildringa s.42 og 43. Vidare er det gjeve ei oppsummering i risikomatrikse (s.44) og omtale av risikoreduserande tiltak i pkt. 8.4.1 (s.45-49). Fylkesmannen gjev etter søknad tillatelse både til å ta i mot avfall og kva type avfall som kan leverast. Me forventar at aktuelle tilhøve knytt til sikker transport ligge inne i godkjenninga slik at risiko for omgjevandane vert redusert.

2. Forureining av elv og fjord

a) Sedimentbasseng

«Eksisterande steinbrot fører til noko avrenning av sediment og overvatn frå dagbrotet. Dette vert fanga opp i sedimentbasseng før vatnet vert slept ut i sjø. Dette er langt fra sannheten. Ved større nedbørsmengder er elva og fjorden både brun og grå grunnet avrenning fra steinbruddet. Sedimenteringsbassengene nordover Urdalen er bare små vannpytter som ikke er i stand til å ta opp noe som helst av det forurensede overvannet. Dermed går det rett i elva og deretter uti fjorden.»

Planmyden må ta desse opplysningane til orientering og formidle dei vidare. Dagens drift og vilkår knytt til denne er i utgangspunktet ikkje tema for planendringa. Samstundes skal det gjerast endringar i området for å handtere den planlagte nye eller endra drifta. Det må vere mogleg å fange dette opp i det vidare arbeidet. Me er uasett samd i at dimensjonering av nye sedimentasjonsløyisingar må ha kapasitet til å handtere den forventa aukinga i nedbør og potensiale for flomhendringar.

b) Manglande sikring av avrenning ved lasting og spyling av stein

«Fjorden fra Eikefet til Urdal er dessuten full av slam grunnet manglende sikring av avrenning fra spyling ved lasting av stein. Forurensningen av fjord og elv må tas på alvor og det må etableres tilstrekkelige bassenger nordover Urdalen, samt slamopptak ved lasteanlegg som kan hindre denne forurensningen.»

Ukontrollert avrenning til vatn, vassdrag eller fjorden pga manglande rutiner eller kontroll er uheldig. Det tyder eventuelt på ein systematisk feil som må kunne rettast opp. Ein er samd i eigar si uroing når det gjeld avrenning særleg med grunn i stadig meir regnvatn og stadig meir intense regnskyll. Dimensjonering av ein eller fleire «laguneløysingar» eller anna form for sedimentanlegg må kunne ha kapasitet til å takle auka vassmengder.

Så vidt ein har kjennskap til skal reguleringsplan gje overordna rammer for tilhøve knytt til drift av denne type anlegg, medan det er eventuell driftsplan godkjent av direktoratet for mineralforvaltning eller vilkår knytt til tillating frå Fylkesmannen som styrer krav og vilkår i detalj. Det må vidare peikast på at denne planendringa ikkje er retta mot lasting og transport ut av området, men mottak av masser med tilhøyrande anlegg.

c) Kapasitet på planlagt sedimentbasseng / laguneløysing

«I pkt 6.2.1. Lager og reinselanlegg fremgår det: Planen opnar for at ei enkel laguneløysing kan gje god nok reinsing av sigevatnet. Ein sigevatn plass kan sjå ut som bilete på fig. 6-3. Dersom det vert naudsynt med ei meir omfattande reinsing, legg planen til rette for at det kan førast opp bygg for reinsing av vatn i dette området. Anbefaler på det sterkeste at det innsees at en den planlagte løsningen langt fra vil holde mål ved større nedbørsmengder slik at tilfredsstillende renseanlegg etableres fra dag 1. Kanskje den holder i Hurum, men ikke i Nordhordland».

I planskildringa pkt. 5.10 om ureining vert det slådd fast at det er «noko støvureining til sjø i samband med lasting av stein til skip».Omfanget eller volumet av dette noko er ikkje mogleg for utan forståande og vurdere eller ta stilling til, men tilsynelatande fører dagens drift med seg forureining til sjø. Som utgangspunkt vil ein anta at det er nær umogleg å ikkje ha støv eller avrenning når ein driv den type produksjon som ein gjer i diftsområdet.

Samstundes er det rimelig å tru at det er terskelverdiar for kor mykje forureina vatn ein kan sleppe ut. Denne delen av drifta gjeld naudsyntvis ikkje det planendringa gjeld og etableringa av deponiet, men kan vitje om at det er eit forbedringspotensial i høve til internkontroll i høve til gjevne rammer.

Det er rimelig å tru at den auka mengda med regn berre er starten på ei varig endring. Det vert meir regn og det vert meir intensivt. Legg ein dette til grunn må det føre med seg at planlegging, gjennomføring og drift av ulike formar for sedimentasjonsanlegg vert utvikla og mellom anna må ein leggje til grunn at kapasiteten må aukast. Lindås kommune delar for så vidt eigar si uro kring risiko for avrenning og unødig forureining, men den endlege ramma for, godkjenning av og kontroll på gjennomføring av denne type anlegg ligg ikkje til kommunen slik me oppfattar, men Fylkesmannen. Slik sett er ikkje arealdisponeringa med tilhøyrande føresegn heilt avgjerande på dette punkt.

Ser ein på illustrasjonen som er vist til under pkt. 6.2.1 synast dette som ein open sedimentasjonsdam. Slik type må dimensjonerast for ein stor mengde vatn samstundes som det må lagast sikring som stoppar eller avgrensar risiko for forureining ved store eller uventa store mangder med vatn.

3. Veg og parkeringstilhøve i Urdalen

a) Bruk av veg i Urdalen

«Vegen nordover Urdalen er den eneste tilkomstvegen til mitt bruk som er det eneste bruket i Vikanes som fortsatt har egne dyr på beite. Veien brukes dessuten til parkering av hestehenger, av-/pålessing av hester og ridevei for barn og voksne.»

Tiltakshavar legg til grunn at gardsvegen ligg på tiltakshavars eigedom og at klagar ikkje eig vegen, men ein anerkjenner bruksrett og tilkomsten til eigdomen fult ut. Vegen har i ei tid vore regulert til køyreveg som har tent grunneigarar og drivar av steinbrot. Grunneigar meiner det takast for lite omsyn til eigars bruk.

Planmynden må leggje til grunn at vegen er privat og definert som køyre- og gardsveg. Den er ikkje definert som rideveg eller areal for parkering eller lagring av utstyr. Ein er kjent med at det er bratt veg opp til eigedom gnr 220 bnr 6 og 9. Det førar med seg at eigar er nødt til å laste av hest og parkere til dømes tilhenger ved vegen.

Ein må likevel forvente at det er ein likeverdige terskel for å ta omsyn til kvarandre. Eigars behov for transport kan ein ikkje trekkje i tvil, men å gå inn på ein vurdering eller bedømming om til dømes aktivitet med hest skal gå foran den regulerte bruken knytt til industriområdet på ein privat veg har me på den eine sida ikkje ønskje om og heller ikkje heimel.

b) Annan bruk av veg i Urdalen

«Veien brukes dessuten til parkering for de som bruker friluftsområdene nordover Urdalen, som Urdalsætre, Fjelde gård, Kalvedalshytta, etc. I helgene står det en del biler parkert der.»

Det er i utgangspunktet positivt at friluftsområder, utmark og fjell vert nytta av folk i ulik alder. Den generelle problemstillinga særleg knytt til parkering er ein gjengangar mange stadar. Igjen må ein peike på at vegen opp Urdalen er privat og regulert til køyreveg for grunneigar og den bruken som det er høve for i planområdet elles.

Ut frå karta oppfattar ein at nedre del av Urdalsvegen har bra stiging opp frå avkøyrsla til E39 og fram til brua som krysser Urdalselva er det relativt trangt og lite tilgjengeleg areal for parkering.

Uavhengig av reguleringa er det i utgangspunktet fri ferdsle på vegen. Når eventuelt aktiviteten auker bør tiltakshavar følgje opp med ei form for varsling og informasjon om at ein ferdes inn i eit «industri-, anleggs- og deponiområde. Ein forutset at tiltakshavar allereie i dag både har plikt og har gjennomført fysisk sikring av områda der det er steinbrot og sedimentasjonsanlegg.

I høve til friluftinteressane er dei viktige og til dels relevante. Som eigar sjølv er inne på skjer med størst sannsyn utøvelsen av friluftsliv i helgene. Planmynden legg som utgangspunkt til grunn at det ikkje er aktivitet i denne type industriområde i verken i helg eller på heilage dagar.

c) Auka eller endra bruk av Urdalsvegen

«Ved tilkjøring av 200.000 tonn årlig masse til avfallsdeponiet medfører dette en betydelig trafikk av store, tunge kjøretøy som er lite forenlig med eksisterende bruk av veien i Urdalen».

Planmynden oppfattar at bruken av Urdalvegen har variert over tid i høve til drift av steinbrotet. Planendringa søkjer å leggje til rette for ein endra bruk som og vil endre og auke volumet på tungtrafikk.

Ei vesentleg auke at bruken av vegen er ei endring men planarbeidet i seg sjølv endrar ikkje arealføremålet. Det er opplagt at ved ei slik auke av trafikk må tiltakshavar ta i vare vegen slik at den tåler den auka belastninga. Belastninga vil og auke for omgjevningane i form av auka trafikk og moglegvis støy. Når det gjeld støy må ein leggje til grunn dei estimerte nivåa og område som vert rørt ved. Dette med grunn i at det ikkje er mogleg å måle faktisk strøy frå ein aktivitet som førebels berre er planlagt.

d) Skildring av bruk

«Konsekvensutredningen har ikke beskrevet hvordan ferdsel fra og til mitt bruk med hester og folk skal ivaretas på en trygg måte, ei heller hvordan friluftinteressene skal ivaretas. Her må det fremkomme løsninger som ivaretar sikkerheten for de som ferdes på veien.»

Planmynden oppfattar at Urdalsvegen er privat veg som er regulert til køyreveg. Ingen av brukarar eller eigarar kan gjere tiltak eller ha slik bruk at den er til hinder eller gjer vanskeleg nokon av dei andre sin bruk og interesse. Vidare legg ein til grunn at vegen er tilgjengeleg for allmenn ferdsle, men det bør gjerast synleg at ein beveger seg på tilkomsten til eit nærings- og industriområde og der det i tillegg går føre seg aktivitetar av ikkje definert slag.

Vidare synast det slik at ingen eigarar eller bruksrettshavarar har lagt til rette for parkering på strekket frå avkøyrsla frå E39, opp Urdalsvegen og fram til bom ved bru påvegen som går nordetter i dalen mot friuftsområda. Det går og veg nordetter på sørsida av Urdalselva, men denne leiår inn i steinbrotet og me antar at denne ikkje er attraktiv. I høve til parkering må ein nok rekne at det skjer på eiga ansvar.

e) Barns interesser

«Det fremgår dessuten under punktet «Barns interesser» at området ikke skal være tilgjengelig for barn. Vil det si at det er forbudt for barn å ferdes fra og til mitt bruk, samt nordover Urdalen? Forbudet mot tilgjengelighet for barn må fjernes og risikoreducerende tiltak må beskrives og iverksettes.»

Planmynden legg til grunn at formuleringa er upresis. Det er naturlegvis ikkje eit forbod mot ferdslø for verken born eller andre aldresgrupper i planområdet. Men dette er eit område planlagt og tilrettelagt for tung anleggsindustri og er det er verken eigna for eller ønskjeleg at uvedkommande ferdast i utvinnings- og driftsområde. Det er ikkje heilt det same i høve til Urdalsvegen og ingen avgrensing i høve til ferdslø til eigedom gnr 220 bn 6 og 9.

Når det gjeld ferdslø i nedre del av planområdet som er knytt til avkøyrsla til E39 er det anleis. Dette gjeld offentleg veg og her er tiltakhar pliktig til å ta i vare interessane for alle aldersgrupper på ein annan måte. Dette er mellom anna sikra i krava om rekkjefølgje som skildrar at nytt veganlegg må vere opparbeida og godkjent før ein kan området planlagt for deponi i bruk.

f) Gang- og sykkelveg på utsida av tunnel – Gamle E39

«Det fremgår at gang- og sykkelveien skal stenges. Hvordan skal de som arbeider på Eikefet og som bor i bygda ta seg fram når de ikke har bil? I 80-sonen langs E-39 gjennom en lite opplyst tunell? Dette må avklares og beskrives.»

Den eldre trasen for E39 ligg på utsida av ein av tunnelane i planområdet der dagens E39 går. Den eldre traseen er nytta som gang- og sykkelveg. Det er med grunn i arbeidet med planendring gjort omfattande arbeid med oppdatreing av risiko – og sårberhetsanalyse for heile planområdet. Denne syner mellom anna at den gamle traseen for E39 er utsatt for ras, skred eller steinsprang. Under andre høve hadde en moglegvis stengt traseen, men det førar som eigar peikar på med seg andre problem. Ei ønskjer i svært liten grad og lede mjuke trafikantar inn i dagens mørke og trange tunnel.

4. Støy frå planområdet

a) I høve til eigedom gnr 220 bnr 6 og 9

«Støygrensene ved mitt bruk blir jevnlig overskredet. Betydelig økt trafikk i Urdalen og sortering av stein ved avfallsdeponiet vil selvsagt øke støynivået. Det må beskrives tilstrekkelige og realistiske støyreducerende tiltak.»

Påstanden om at støyrensa jamnleg vert overskrida med grunn i dagens eller eksisterande aktivitet kan planmynden vanskeleg ta stilling til. Det ikkje ligg føre konkrete støymålingar så vidt ein kjenner til. Det ligg normalt rammer for støy i tillatinga til drift av denne typen som me forutset er på plass.

Når det gjeld den planlagte og endra driften av ein del av planområdet som planendringa legg opp til må me lene oss til handteringa av støy i konsekvensutgreinga som ligg i

planskildringa (kap. 9). Under pkt. 9.3.5 (s.70-73) er støy omtala.

Forutan å skildre metode tar vurderinga føre seg tre moglege støykjelder. Det er transport på Urdalsvegen, tipping av masser i deponi og sortering av masser. Tiltakshavar ser at det vil vere ei forflytning av «støypunkt» etter kvart som deponi vert fylt og det er framstilt 4 punkt som støykjelde. Støysonkartet viser desse og tilkomsten opp Urdalsvegen. I utgangspunktet skal ikkje gnr 220 bnr 6 og 9 verte direkte berørt.

Oppsummering

Planmynden oppfattar at eigar ikkje er i mot sjølve planendringa eller endringa i bruk. Slik det står fram er ein forståeleg nok uro for verknader knytt til sider ved driften. Vidare er det peika på nokre tilhøve som mest ligg over i det privatrettslege feltet og der skal planmynden trø varsomt.

Med grunn i den mottekne klagen og gjennomgangen som er gjort ovan for ser ein ikkje at det er lagt føre nye opplysningar som skulle gje grunn for å gjere endringar i plandokumenta og som rører ved sjølve planendringa. Klagen vert difor ikkje tatt til følgje.

.....