

## Saksframlegg

---

Saksb: Jakob Nordstad

Arkiv: PLAN 2019p 19/9224-61

Dato:  
01.06.2022

---

Saken behandles slik:

UTVALG	MØTEDATO	UTVALGSSAKNR
Kommunestyret	16.06.2022	KS-/
Planutvalg	09.06.2022	UPS-/

### SLUTTBEHANDLING - DETALJREGULERINGSPLAN MASSEMOTTAK VEUM GNR/BNR 124/1 - BAKLIVEGEN 212

#### Kommunedirektørens innstilling:

1. Forslag til detaljreguleringsplan for Veum massemttak med plankart datert 11.10.21, planbestemmelser datert 02.05.22 og planbeskrivelse datert 22.10.21 vedtas.
2. Vedtaket fattes med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-12.

#### Vedlegg:

1. Plankart, datert 11.10.21.
2. Planbestemmelser, datert 02.05.22.
3. Planbeskrivelse, datert 22.10.21.
4. ROS-analyse, datert 30.06.21.
5. Sammendrag av merknader med kommentarer.
6. Planprogram, 01.04.2020.

#### Sammendrag:

Reguleringsplan for Veum massemttak fremmes av Veidekke industri AS med Rambøll som konsulent. Formålet med planen er å tilrettelegge for et massemttak som etter endt oppfylling vil gi ny dyrkingsjord for aktivt jordbruk. Ved å etablere et midlertidig massemttak på eiendommen kan det dyrkbare arealet på eiendommen økes opp mot 80 daa etter endt mottak. Et massemttak på Veum vil kunne være en mulighet for å ta imot masser fra lokale prosjekter og for vegutbyggingen som er planlagt i området. Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget vedtas.

**Bakgrunn:**

Veidekke industri AS fremmer detaljreguleringsplan for Veum massemtak. Det er planlagt et midlertidig mottak på Veum gård, der formålet på lang sikt er å øke det dyrkbare arealet på eiendommen ved at Veumdalen fylles opp med ca. 950 000 m<sup>3</sup> rene gravemasser.

Massene skal komme fra lokale prosjekter og vegutbygging som er planlagt i området. Etter endt oppfylling skal området benyttes som LNF-formål, landbruksformål – dyrka mark.

**Fakta:**Planstatus:

Baklivegen forbi området er regulert gjennom reguleringsplanen for fv. 315 Lundgård-Brubakken, vedtatt 29.03.07. Planområdet er ellers uregulert. I kommuneplanens arealdel 2020-2023 (2030) er området avsatt til LNF-område med tilhørende hensynssoner.

Hensynssonene omfattes av kulturlandskap, verna vassdrag, båndlagte arealer, flomsoner langs vassdrag og skred.

Planforslaget:

Planområdet ligger mellom fv. 2528 Baklivegen og fv. 2526 Hauklivegen, rett øst for elva Djupa på Jørstadmoen i Lillehammer kommune, og dekker et areal på 228,4 daa.

Reguleringsplanen regulerer drift av mottaket gjennom fem faser/etapper, der man starter i nord og fyller oppover/sørover. Det planlegges at etappene skal ferdigstilles i den grad det er mulig når en fyller seg oppover dalen (avhengig av tilgang på tilstrekkelige jordmasser for etablering av dyrket mark). Området som er avsatt til massemtak dekker et areal på 165 daa. Tidsperspektivet på mottaket er 20 år, men dette avhenger av tilfanget av masser. Det er tidligere avklart med Veidekke industri AS og Rambøll at drift av massemtaket krever tillatelse etter forurensningsloven som et avfallsmottak. Overskytende jord- og steinmasser (overskuddsmasser) som oppstår i forbindelse med samferdselsutbygging og andre anleggsarbeider, regnes som næringsavfall, selv om massene ikke er forurenset av helse- eller miljøfarlige stoffer. Næringsavfall skal leveres til godkjent mottak dersom det ikke kan gjenvinnes. Med godkjent mottak menes mottak/anlegg som har tillatelse etter forurensningsloven. Tidligere har de fleste deponi/tipper for jord- og steinmasser som ikke er forurenset blitt drevet etter bestemmelser i plan- og bygningsloven, regulert av kommunen.

Planforslaget godt utredet med et solid dokumentasjonsgrunnlag for å fatte beslutninger.

Innen selve planområdet er det gjennomført en rekke utredninger som tar stilling til og beskriver aktuelle problemstillinger med planen. Disse forholdene er sikret i plan og bestemmelser. Området vil etter regulering være godkjent for mottak av 950 000 m<sup>3</sup> rene masser, der det kan tilrettelegges for dyrket mark når området er oppfylt.

Planprosess:

Oppstartsmøtet ble avholdt 16.12.19. Videre ble varsel om oppstart annonsert i GD og utsendt ved brev til berørte partsinteresser 03.04.20. Fristen for uttalelse ble satt til 22.05.20. Det kom inn 14 innspill til varsel om oppstart.

I forbindelse med oppstartsmøtet ble det fremsatt krav om planprogram og krav til konsekvensutredning grunnet omfanget på mengden masser, samt avviket fra overordnet plan med tanke på midlertidig arealkategori i anleggsperioden.

Planprogrammet ble fastsatt i planutvalget den 20.08.2020 med hjemmel i plan- og bygningslovens § 4.1.

Etter vedtaket av planprogrammet ble det vedtatt å utvide plangrensen. Ny annonse i GD og brev til berørte ble sendt ut 05.11.20. Det kom inn 11 merknader.

Den 18.11.21 vedtok planutvalget å legge planen ut til høring/offentlig ettersyn. Det ble gjort følgende vedtak:

1. Forslag til reguleringsplan for Veum masseinntak med plankart datert 11.10.21, planbestemmelser datert 22.10.21 og planbeskrivelse med konsekvensutredning datert 22.10.21 legges ut til høring/offentlig ettersyn.
2. Vedtaket fattes i hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-11
3. Trafikksikkerheten anses for ikke å være tilstrekkelig avklart i planforslaget, og må fylldiggjøres før sluttbehandling. Det vises til uttalelse fra Fåberg Grendeutvalg ved oppstart av planarbeidet/høring av planprogram, datert 22. mai 2020, samt uttalelse fra samme datert 23.11.2020.

Det må vurderes krav om gang/sykkelveg på strekningen fra Skyttermoen til Veum. Det vises for øvrig til reguleringsplan for Lundgårdsløkka, plan id nr. 172-01, bestemmelsene § 2-5, hvor slikt krav er stilt.

Det forventes også at tiltakshaver finner løsninger som ivaretar rødlistearter.

Planen ble annonsert i GD og det ble sendt ut brev til berørte parter og interesser med frist 19.01.22 for å komme med merknader til høringsforslaget. Det kom in 19 merknader. 7 offentlige og 12 private. Sammendrag av merknadene med Kommunedirektørens kommentarer følger som eget vedlegg.

### **Vurdering:**

I kommuneplanens arealdel 2020-2023 (2030) er planområdet hvor det foreslås å deponere masser avsatt til LNF-område med tilhørende hensynssoner. Hensynssonene omfattes av kulturlandskap, verna vassdrag, båndlagte arealer, flomsoner langs vassdrag og skred. For å sikre at hensynene bak planformålet og hensynssonene ivaretas, er det som en del av plandokumentasjonen gjennomført flere utredninger med egne fagtemaer.

### Naturmangfold, miljøoppfølgingsplan og landskapsvirkninger:

Naturmangfoldloven stiller særlige krav til et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag for at kommunen skal kunne fatte positive vedtak om å tilrettelegge for et massedeponi i en slik størrelsesorden som det søkes om i denne plansaken. Det har derfor i planprosessen blitt stilt krav til en rekke fagrapporter som redegjør for naturmiljøet og naturmangfoldet i området som skal fylles opp og omkringliggende arealer. Etter naturmangfoldloven skal den samlede belastningen på et økosystem vurderes. For å vurdere tiltakets konsekvens på naturmiljøet, skal samvirke mellom ulike påvirkninger og tiltakets kumulative karakter i forhold til andre gjennomførte og planlagte tiltak vurderes. I henhold til § 9 i naturmangfoldloven skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak. Føre-var-prinsippet kommer til anvendelse når man ikke har tilstrekkelig med kunnskap til å vite hvilke virkninger beslutningen vil ha for naturmangfoldet.

Kunnskapsgrunnlaget for konsekvensen for naturmiljø og naturmangfold synes tilstrekkelig

ivaretatt for å foreta beslutning i denne saken. Dette fremkommer også av de offentlige faginstansene som har kommet med innspill og merknader til planen i den offentlige høringen.

Det er få forhold som er kommentert i merknadene for selve deponiplassen. Statsforvalteren viser til noen forhold som ønskes ivaretatt bedre ved noe mer dokumentasjon for driften og hvordan oppfyllingen av masser blir gjennomført. NVE og fylkeskommunen viser også til noen mindre forhold som burde vurderes ivaretatt i planens bestemmelser.

I bestemmelsene § 2.4 er det stilt krav til en miljøoppfølgingsplan som vil dekke de vesentligste forhold når det gjelder miljøkrav. Innspillene fra offentlige myndigheter vurderes dermed ivaretatt i miljøoppfølgingsplanen. Det er ikke foreslått å lage mer spesifikke bestemmelser enn det som har vært på høring/offentlig ettersyn. Mange av forholdene vil måtte avklares underveis, da det er usikkerhet knyttet til oppfylling av disse arealene over tid. Miljøoppfølgingsplanen gir rom for å stille krav til etapper ved utbyggingen og gradvis opparbeidelse etter hvert som området fylles opp. Det vil å være naturlig å stille krav til tidspunkt for når de enkelte tillatelsene utløper og når delområdene skal fylles opp, sett opp mot de konkrete kravene og anbefalingene som følger av fagutredningene.

Statsforvalteren har forespurt om noe mer illustrasjonsmateriale i forhold til nær-/fjernvirkninger. Siden området er planlagt avsluttet som et grønt jorde er det ikke stilt spesielle krav til dette ut over det som er presentert i planmaterialet. Det legges til grunn at et jorde i dette området vil falle naturlig inn i det øvrige landskapsbildet når det er satt i drift som landbruksjord.

#### Støy:

Det er registrert gul støysone langs begge fylkesvegene, både Baklivegen og Hauklivegen. Retningslinjer for behandling av støy iht. grenseverdier i rundskriv T-1442/2021 og teknisk forskrift til plan - og bygningsloven NS 8175 eller senere vedtatte forskrifter, retningslinjer eller vedtekter som erstatter gjeldende skriv, skal følges. Grenseverdiene gjøres gjeldende for planen ved opparbeidelse, drift og avslutning av mottaket, jf. bestemmelse § 2.7.

Det er utarbeidet støyberegning for mottaket. Det skal etableres midlertidig støyskjerm for to støyutsatte boliger før det kan startes med mottak og oppfylling av fase sør/etappe 5. Dette er tatt inn i planbestemmelsene. Etter endt mottak vil det ikke være støy utover 0-alternativet der området driftes som landbrukseiendom.

#### Skred, flom og overvann:

Notat fra Rambøll datert 07.05.2021 konkluderer med at sikkerhet mot flom og erosjon er ivaretatt for planen og notatet gir føringer for håndtering av overvann. Notat fra Rambøll datert 14.12.2020 konkluderer med at sikkerhet mot skred er ivaretatt i henhold til TEK17 § 7-3. Geoteknisk notat fra Hydro Geo Services AS datert 20.11.2020 konkluderer med at løsmassene i området består av bunnmorene og breelavsetninger og at dalføret er velegnet for ut- og oppfylling. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) bekrefter i sin merknad at plandokumentasjonen synes tilstrekkelig ivaretatt. Materialet som er utarbeidet og fagrapporter som bygger opp under den helhetlige plandokumentasjonen har høy kvalitet.

Forhold knyttet til skred, flom og overvann synes derfor å være godt utredet for å vedta planen.

#### Trafikk, trafikksikkerhet og avbøtende tiltak:

##### *Adkomstveg:*

Etter at planprosessen ble startet opp ble det i forbindelse med varsel om oppstart omtalt flere alternative atkomster til massedeponiet, både fra Hauklivegen og Onsumvegen i tillegg til Baklivegen. Før planen ble lagt ut på høring ble det konkludert med at det kun skulle legges opp til atkomst fra Baklivegen. Selve avkjørselen endres for å bedre helningen ned mot Baklivegen. Det er akseptert fravik som gjelder stigning, men frisiktsoner og geometri i plan er etter vegnormalen og gir et oversiktlig og ryddig trafikkbilde ved av- og påkjøringen. Løsningen begrenser også trafikkbelastningen på Hauklivegen og Onsumvegen og det er konkludert tidligere om at dette vil være den beste løsningen.

##### *Trafikksikkerhet:*

Som det fremgår av merknadene til planen, har mange engasjert seg rundt forholdet til trafikksikkerhet på og langs Bakliveien. Det er i dag gang- og sykkelveg fra krysset mellom Jørstadmoeien og Bakliveien og frem til krysset mellom Bakliveien og Prestmoevegen. Strekningen videre fra krysset ved Prestmoevegen og frem til avkjøringen for deponiområdet har ingen gang- og sykkelveg. Det er denne strekningen som mange mener er og vil bli enda mer trafikkfarlig med tiltaket.

Hensynet til gående og syklende er beskrevet i planbeskrivelsen, forholdet til årsdøgntrafikk(ÅDT) og trafikknormer er omtalt og vurdert. Nyskapt trafikk som følge av tiltaket er beregnet til å øke trafikkmengden med om lag 10 %, men vil i stor grad være avhengig av driften knyttet til deponiet. Fra forslagsstiller vises det til at det ikke er registrert ulykker de siste 30 årene på strekningen og at mottaket alene ikke utløser behov for avbøtende tiltak langs vegen.

Økt trafikk med tyngre kjøretøy vil øke utryggheten og risikoen for gående og syklende langs den delen av vegen som ikke har gang- og sykkelveg, spesielt på de tider av døgnet det er stor aktivitet av myke trafikanter langs vegen. Den avgjørende faktoren vil være hvor stor aktivitet det vil bli i deponiet og hvor stor trafikkøkningen blir som en følge av dette. Tiltaket vil kunne medføre mye aktivitet i perioder med stor etterspørsel etter deponiplass.

##### *Avbøtende tiltak:*

1. Det er vurdert om det skal settes vilkår med tidsbegrensninger for inn- og utkjøring til deponiet.

Det er et komplekst trafikkbilde langs denne vegen og mange ulike brukere/trafikanter. Det er skoler, barnehager, bolighus og flere typer næringsvirksomhet. Vegen brukes av myke trafikanter store deler av dagen. Fra tidlig morgen med levering i barnehager og skoler, eller til og fra jobb med retur på ettermiddagen. Ettermiddager og kvelder er vegen også hyppig brukt av folk som går og sykler.

Ved å innføre tidsbegrensninger kan det bli noe mer konsentrert bruk på de øvrige tidspunktene av dagen, noe som vil kunne gi en uheldig belastning på enkelte tidspunkter av døgnet. Kommunedirektøren mener likevel at hensynet til skolebarna langs vegen må veie

tungt og at det derfor vil være riktig å innføre begrensinger rundt tidspunkt for skolestart og skoleslutt, jf. reviderte planbestemmelser, tillegg i § 3.1.1.2:

*Det tillates ikke inn-/utkjøring i tidsrommene kl. 7-9 og kl. 13-15 for å begrense tungtransport langs skoleveg, utenom under skoleferien i tidsperioden fra 15. juli til 15. august.*

2. Det er vurdert tiltak som fartsreduksjon og belysning.

Dette er trafikkregulerende tiltak det ikke kan stilles krav om i en reguleringsplan, og vegeier i samarbeid med tiltakshaver må sørge for at dette kan bli gjennomført.

3. Det er vurdert utbedring av kryss, merking og rydding av siktlinjer

Slike tiltak må gjennomføres i samarbeid med vegeier og krav om dette er tatt inn i reviderte rekkefølgebestemmelser. § 9.1.4:

*I samarbeid med vegeier skal aktuelle kryss utbedres, merkes og siktlinjer ryddes før massemtaket etableres.*

4. Det er vurdert om det skal stilles rekkefølgekrav til opparbeidelse av gang- og sykkelveg.

Dette vil være den beste løsningen trafikkikkerhetsmessig. Det foreligger ikke innsigelse fra vegmyndighet som krever gang- og sykkelveg. Fylkeskommunen som vegeier anbefaler imidlertid etablering av gang- og sykkelveg, og de vil sterkt fraråde at det tillates massetransport på Baklivegen uten at det gjøres trafikale tiltak for å bedre framkommelighet og trafikkikkerhet for myke trafikanter.

Det er vurdert om det skal kreves opparbeidet en fullverdig gang- og sykkelveg langs Baklivegen på strekningen fra krysset ved Prestmovegen/Baklivegen og frem til avkjøringen til Veum før massedeponiet tillates etablert. Dette må i så fall innarbeides i planbestemmelsene som et rekkefølgekrav. Fylkeskommunen nevner i sine merknader at en fullverdig gang- og sykkelveg kan være krevende med tanke på sidearealet der det er boligeiendommer og dyrka mark.

Rekkefølgekrav til tiltak utenfor planområdet kan stilles som vilkår for gjennomføring. Det må være tilstrekkelig sammenheng mellom behovet utløst av tiltaket og rekkefølgekravet. I praksis er det ofte utbygger/tiltakshaver som besørger/bekoster tiltaket. Rekkefølgekrav til gang- og sykkelveg vil i dette tilfellet uansett begrunnelse kreve en prosess med reguleringsplan da en gjennomføring vil utløse behov for grunnerverv.

5. Det er vurdert alternative traseer for gående og syklende.

Det er gjennomført befaringer og gjort vurderinger på strekningen som ikke har gang- og sykkelveg for å se om det er mulig med alternative traseløsninger for myke trafikanter. Konklusjonen er at det i dag ikke finnes noen fullgode løsninger som enkelt kan tilrettelegges. De løsningene som er sett på oppfattes som omveger og til daglig lite benyttet. Alternative ganglinjer betinger at det må avklares avtaler om rett til bruk av disse arealene og drift/vedlikehold sommer og vinter. De er heller ikke regulert inn.

Ved gjennomføring av tiltaket mener kommunedirektøren at tiltakshaver som et minimum, og som et alternativ til fullverdig gang- og sykkelveg langs Baklivegen, må ta ansvar for å tilrettelegge for bruk av alternative ganglinjer.

### *Helhetsvurdering*

Kommunedirektøren har etter en helhetlig vurdering kommet fram til at det må stilles krav om å sikre trygge løsninger for gående og syklende. Dette framgår av reviderte rekkefølgebestemmelser, § 9.1.5:

*Før igangsetting av tiltaket skal det tilrettelegges helårsveg for gående og syklende fra krysset ved Prestmøvegen/Baklivegen og frem til avkjøringen til Veum.*

Bestemmelsen har til hensikt at minimum alternative løsninger blir etablert, men åpner også for en fullverdig gang- og sykkelveg om det kan bli aktuelt. Slik kravet er formulert innebærer det at tiltaket kan startes opp uten at det etableres fullverdig gang- og sykkelveg langs Baklivegen fram til avkjøringen til Veum. Men det må som et minimum tilrettelegges for alternative ganglinjer, som f.eks. tursti for helårsbruk, før tiltaket kan gjennomføres.

Kravet samsvarer med rekkefølgekrav til gang- og sykkelveg stilt i reguleringsplanen for Lundgaardsløkka. I denne planen kan ikke boligfeltet bygges ut før gang- og sykkelveg er etablert. Ved boligutbygging forventes at det vil bli flere barnefamilier i området og at det derfor er nødvendig å sikre gang- og sykkelveg for dette arealformålet. Det har ikke vært initiativer for denne utbyggingen.

Forslagsstiller har kommet med en egen merknad til planen der de poengterer at de er positive til gang- og sykkelveg, men at om det kommer et rekkefølgekrav om etablering som forslagsstiller må koste, vil det videre arbeidet avsluttes og forslagsstiller vil ikke være en tilbyder for denne typen virksomhet i regionen.

### **Konklusjon:**

Det er gjort en vurdering av trafikksikkerheten på den aktuelle vegstrekningen.

Kommunedirektøren ser at trafikken som genereres til og fra deponiet vil få konsekvenser for nærmiljøet og trafikkbelastningen på fylkesvegen. Med dagens trafikksituasjon er det allerede behov for tiltak på denne vegstrekningen. Det vil ikke være dette tiltaket alene som er den utløsende faktor, men samtidig vil tiltaket gi en økt belastning på en allerede utsatt strekning.

Kommunedirektøren mener en fullverdig gang- og sykkelveg på strekningen langs Baklivegen ideelt sett vil være den beste løsningen for trafikksikkerheten. Alternativet er avbøtende tiltak. Dette er en fylkesveg og det foreligger ikke innsigelse fra vegmyndigheten til reguleringsplanen.

Kommunedirektøren legger til grunn for sin innstilling til vedtak at:

- Tiltaket utløser behov for å sikre myke trafikanter langs strekningen.
- Trafikkøkningen som en konsekvens av dette tiltaket er relativt lav, men økningen omfatter tungtrafikk.
- Det er vanskelig å forsvare at tiltakshaver for denne arealbruken må etablere og bekoste fullverdig gang- og sykkelveg på hele strekningen, og at det derfor åpnes for alternative løsninger.
- Fylkeskommunen som ansvarlig myndighet ikke har innsigelse.
- Det er mulig å gjennomføre avbøtende tiltak.

- Det er mulig å benytte/etablere alternative ganglinjer.
- Det er gjennomført analyser og dokumentasjon for alle deler av tiltaket.
- Tiltaket i seg selv er samfunnsnyttig ved at det skaper lokal/regional næringsvirksomhet og gir et bidrag til å øke det totale jordbruksarealet i kommunen.

Kommunedirektøren mener at konsekvensene av tiltaket er tilstrekkelig opplyst gjennom plandokumentene for å sluttbehandle planforslaget. Planforslaget er i sin helhet godt utredet, og kommunedirektøren anbefaler at planforslaget vedtas slik det er framlagt.

Endringene i planbestemmelser etter høring/offentlig ettersyn vurderes ikke å være av en slik karakter at det krever nytt offentlig ettersyn/høring. Spørsmålet om vurdering av avbøtende tiltak for å ivareta trafikksikkerhet var en del av saken ved høring.

Dersom det skal stilles krav om at fullverdig gang- og sykkelveg langs Baklivegen skal være etablert før tiltaket igangsettes, kan det gjøres følgende tilleggsvedtak:

1. Planbestemmelsene suppleres med følgende rekkefølgekrav:  
*Det kreves opparbeidet gang- og sykkelveg langs Baklivegen på strekningen fra krysset ved Prestmovegen/Baklivegen og frem til avkjøringen til Veum før massedeponiet tillates etablert.*
2. Administrasjonen gis fullmakt til å revidere bestemmelsene med dette tillegget.

Lillehammer, 01.06.22

Tord Buer Olsen  
Kommunedirektør

Lars Rudi  
Kommunalsjef