

Groruddalen miljøforum

Postboks 40 Veitvet
0518 Oslo

miljoforum@groruddalen.no

Fylkesmannen i Oslo og Akershus,
Postboks 8111 Dep, 0032 Oslo.

E-post: fmoapostmottak@fylkesmann.no

Oslo 05.02.2015

Deres ref.: 2013/10010-25 M-FO

Høringsuttalelse – søknad om ny tillatelse til videre drift av pukk- og asfaltverk på Huken

Vi viser til Fylkesmannen i Oslo og Akershus' (heretter Fylkesmannen) høringsbrev datert 18.12.2014 om boet etter Oslo Vei AS sin søknad om videre drift, samt søknadsdokumentene.

Innledning

Groruddalen Miljøforum (GM) en fri og uavhengig interesseorganisasjon og et debattforum for alle som ønsker å delta i miljøskapende virksomhet i Groruddalen. Vi er en paraplyorganisasjon hvor vellene, borettslag/sameier, andre organisasjoner, bedrifter og enkeltpersoner som er opptatt av miljøsaker i Groruddalen kan være medlemmer. GM skal registrere og påpeke hva som må iverksettes for å gjøre Groruddalen til et godt sted å bo og arbeide.

GM har vært engasjert i miljøarbeidet omkring pukk- og asfaltverket i "alle år". For oss har det vært naturlig å ha fokus både på konsekvensene for beboerne i området og konsekvensene for rekreasjonsområdene omkring Huken. Det har i all hovedsak dreid seg om støy, støv og lukt fra produksjonen i pukk- og asfaltverket.

I de senere årene har GM nedlagt mye arbeid knytta til «Tungtrafikkplan for Groruddalen», et arbeid som er ledet av Oslo kommune og Statens vegvesen. Vår felles prioritering har vært å finne fram til ordninger som gjør at vi unngår tungtrafikk i boligveiene – og i særdeleshet i boligveier hvor barn går til og fra skole. Denne type bekymring knytter seg i høyeste grad til Hukentrafikken. Og mens man i andre områder av byen har gjort tiltak gjennom kjørerestriksjoner, skilting og støyskjerming, har man på Ammerud/Grorud lukket øynene og henvist til "snarlig stenging av pukkverket". Når nå Boet i søknaden sin nevner "økt aktivitet" i tiden framover, er denne aktiviteten i klartekst - *økt tungtrafikk*. Det er grunn til å merke seg at den *dominerende* virksomhet knyttet til Huken i årene framover - innkjøring av fyllmasse og salg og utkjøring av pukk- og asfalt - er sterkt trafikkrelatert. En grundig og helhetlig

vurdering av miljøforholdene omkring Huken, slik det er ønsket fra Fylkesmannen, vil derfor ikke kunne bli gyldig uten at transport og trafikk er trukket inn. Om Fylkesmannen ønsker å samarbeide med veimyndighetene omkring dette, så står vel Fylkesmannen fri til å ta kontakt. Men, som den nå mye omtalte Lunner-dommen anviser, er forurensningsperspektivet tilstrekkelig for å vurdere om det er grunn til å gi ny tillatelse for virksomhet i Huken.

Bakgrunn for boets søknad

13. juni 2013 ble Åsland Pukkverk i Huken varslet om at det kunne bli aktuelt å trekke tilbake driftstillatelsen i Huken. Bakgrunnen var blant annet at forskriftene for pukk- og asfaltverk var regulert og at virksomheten i Huken på grunn av sin spesielle beliggenhet hadde hatt særskilte bestemmelser siden 1992/1993. Klif hadde dessuten i samlebrev av 14.09.2012 bedt Fylkesmannen avklare disponeringen av returafalten. Ny bebyggelse nær pukkverket, stadige brudd på støy- og støvbestemmelsene og ukontrollerte avrenninger fra industrivirksomheten til Alnaelva i strid med dagens forskrifter, §30-6 var også blant forholdene som tilsa at Fylkesmannen ønsket en gjennomgang av situasjonen. I varselet til Åsland Pukkverk skriver Fylkesmannen ”... at det må legges avgjørende vekt på hensynet til lokalmiljøet i vilkårene for en eventuell tillatelse.” Dersom Boet ønsket fortsatt drift, påla Fylkesmannen Boet å sende søknad om ny tillatelse. Boets søknad er datert 15. august 2014, men ble ikke lagt ut for offentlig høring før på nyåret 2015.

Siden forliksavtalen mellom Boet og Oslo kommune omhandler mange av de samme forhold og problemstillinger som i søknaden, vil GM se søknaden og forliksavtalen i sammenheng

Tidsramme for drift

Søknaden og forliksavtalen opererer med ulike tidsrom for en eventuell fortsatt drift; søknaden fram til 31.12.2020 eventuelt 31.12.2021, mens forliksavtalen viser til stopp i driften 31.12.2018. GM forklarer denne forskjellen ved at forliksavtalen er vedtatt fire måneder etter at Boet sendte sin søknad, eventuelt ved at Boet/Fylkesmannen ser for seg behov for utvidet driftstid knyttet til rehabiliteringsarbeid som del av etterbruksprosjektet. Forutsatt fire års drift ut 2018, er det viktig at Fylkesmannen ser at en del av resonnementene og begrunnelsene som bygger på seks-årsperspektivet i søknaden, ikke lenger forblir holdbare.

Sett i lys av at denne saken har en historie som kjennetegnes av en rekke brutte løfter over for en sterkt prøvet befolkning, mener GM at industridriften i pukk- og asfaltverket må avsluttes ved utgangen av 2015. Det er også på høy tid at naturen i området gis omstendigheter til å gjenskape sin egenart. Kommentarer fra Boet tyder på at inntjening og prioriterte økonomiske deknings allerede er innfridd innen rammene av en konkurs.

Produksjon av pukk og asfalt

Som punkt 1 i søknaden hevder Boet at de søker å fortsette ”dagens virksomhet”. I et overforenklet og misvisende oppsett kan det snarere tyde på at de søker om dobling av produksjonen. Som Fylkesmannen imidlertid kjenner til, tas pukkressursene i

asfaltproduksjonen ut fra den steinmengden som produseres i pukkverket. Bruk av returafalt som tilslag i produksjonen av ny asfalt gir tilgang på noe ekstra pukk utover rammekonsesjonen. Tillatte produksjonsmengder anviser maks tillatt produksjon. Når man i søknaden viser til ”dagens virksomhet” eller ”ordinær virksomhet” kan det være nyttig å være kjent med at Oslo Vei AS i sine fleste år produserte ca 75 % av maksimalt uttak. Siden resultatene i Boets produksjonstid er på samme nivå, ser vi ikke noe behov for økte rammer. **Da ethvert uttak fra steinuttaket foruten forurensning fra produksjonen også utløser behov for ekstra innkjørte fyllmasser, bør Fylkesmannen ut fra miljøhensyn redusere maksgrensene for uttak av stein. I en eventuell forlengelse av driften må Fylkesmannen få på plass bestemmelser som utelukker *innkjøring* av stein til produksjonsformål.**

Vi gjør Fylkesmannen oppmerksom på at resonnementer i søknaden og i forlikavtalen gjør det mulig for Boet å vanskeliggjøre kontroll og annet innsyn når det gjelder asfaltproduksjonen. Det siktes da til den delen av asfaltproduksjonen som innebærer tilslag av returafalt. Her opererer Boet med helt usikre anslag, faktisk i nærheten av det vi gjerne omtaler som ”tenk på et tall”. Se mer under ”Returasfalt”.

I vurderingen av søknaden må Fylkesmannen ta hensyn til det faktum at man i Huken har et asfaltverk som ikke innfrir forurensningsforskriftens § 24-3 – kravet om plassering av stasjonære asfaltverk. Dersom det gis ny tillatelse, og dersom asfaltverket i tillegg ikke omplasseres etter § 24-3, bør **dette avviket kompenseres for gjennom nedsatt produksjon.**

Returasfalt

Klif og Fylkesmannens og Oslo kommunes årelange håndtering av den ulovlig lagrede returafalten i Huken er fra enkelte blitt omtalt som ”grov unnfalldenhet”. Som sentral instans blant ulike offentlige myndigheter forventer vi nå at Fylkesmannen i forbindelse med behandlingen av søknad om fortsatt drift sørger for at det blir tatt grep som gir endelig løsning på asfaltdeponeringen i Huken. GM mener at verken forslagene i søknaden eller forlikavtalen peker på endelig løsning. Søknaden skisserer en prosess som tar to år mer enn forlikavtalen anviser og baserer seg på så store tilslag av returafalt at realismen forsvinner (jif erfaringene gjennom KFA). Løsning gjennom utstrakt bruk av returafalten innebærer dessuten så store produksjonsmengder at transport/trafikk ikke kan tillates avviket på lokalveiene på Ammerud/Grorud.

Klif har bedt Fylkesmannen avklare om kommunen ønsker å bruke returafalten som sikrings-/fyllmasse i steinuttaket. **Dette spørsmålet må avklares og besvares nå.** Returasfalten brukt som fyllmasse representerer et columbi-egg ved at den ikke «pusher» asfaltproduksjonen - og det mest kritiske - at den reduserer trafikkvolumet i dobbel forstand. For det første er massen allerede inne i steinuttaket, og for det andre, så vil returafalten komme i stedet for den sikringsmasse som ellers måtte hentes inn utenifra. Å bruke returafalten som fyllmasse kommer ikke i konkurranse med ”miljøriktig innblanding” av returafalt i produksjon av ny asfalt. Vi snakker nemlig om så store mengder lagrede returafaltmasser at returafalten med fordel kan nyttes til flere formål.

Skulle man avvise å bruke returafalten som fyllmasse, er selvsagt utkjøring av returafalten langt mer transporteffektiv enn brukt som tilslag i ny asfalt. Alternativt kan returafalten granuleres og selges.

Støy og støv

Støy- og støvforurensningen i Huken har alltid vært hovedtema når virksomheten har vært til vurdering. Det er i så måte også tydelig at **Boet og Åsland har arbeidet systematisk og målretta** for å etablere en driftssituasjon som innfrir regelverket. Hovedløsningen er å etablere tilsådde jordvoller en rekke steder i pukkverket for å hindre støy- og støvvandring og langs fjellskrentene for støydemping. Siden selskapet Oslo Vei AS aldri fikk tillatelse til å kjøre inn og mellomlagre forurensede masser i pukkverket, har GM vært forundret over at Fylkesmannen ikke har reagert på dette etter at Boet overtok (ingen vet om det faktisk er snakk om rene masser). Boet har i noen tilfeller sett det formålstjenlig å omtale disse tiltakene som omsorg ovenfor befolkningen i nabolaget. I rapportene som ligger til grunn for søknaden, kommer det derimot klart fram at hensikten har vært å dempe ekko fra fjellskrentene for å innfri støykravene. Når det er blitt reist mer pågående spørsmål ved innkjøring av fremmede masser, har Boet gått over til å benevne jordvollene og fyllingene som sikringstiltak. Etter etableringen av forliksavtalen mellom Boet og Oslo kommune, har masseinnkjøringen fått full legitimitet som gjenfyllingsmasse overensstemmende med planene for etterbruk. Kommunen er godt tjent med dette, og Boet har sikret seg gode inntekter som mottaker av fyllmasse.

Mens man kan se for seg at jordvoller og fyllinger forblir liggende i terrenget, spør GM om hva Boet nå vil gjøre med de provisoriske skjermingstiltakene i form av store skjemmende containere rett innenfor porten. **Som midlertidige anordninger skal vel disse tas ned etter to år.**

I søknaden gis det tydelige signaler på at Boet vil erstatte grovknuseren sør for fjellskjermen med mobile knusere i selve steinuttaket. Det vil kunne bety en forbedret støysituasjon for naboene, men utfordrer samtidig selskapet til å finne fram til gode skjerminger i steinuttaket.

Som nevnt i første seksjon av høringsnotatet, er den negative konsekvens av gjenfylling – stor trafikk på lokalveiene. Siden innkjøringen av masser foregår uavhengig av selve produksjonen i Huken, er det viktig at **Fylkesmannen kjenner seg fri til å foreskrive regulerende tiltak som gir befolkningen et rimelig godt hverdagsliv.** Reguleringene bør for eksempel sette grenser for tilførte masser, og transporten bør så langt som mulig foregå utenom folks knappe fritid. **GM forventer at Fylkesmannen gjør regulerende tiltak, og at kommunens representanter i statusmøtene mellom Boet og kommunen inkluderer hensynet til beboernes beste når planene legges.**

Regelverket og teknologien som ligger til grunn for støyvurdering av trafikk er utilstrekkelig for å kartlegge opplevd lydbilde. Den opplevde støysituasjonen for beboere langs lokalveiene på Ammerud/Grorud **forsterkes gjerne av to forhold.** Det ene er at menneskers forhold til støy påvirkes av de *forventninger* man har til støy vs stillhet i området man befinner seg i. For eksempel vil forventningene til å oppleve tilnærmet stillhet i et natur- eller rekreasjonsområde være mye høyere enn i et motorvei-, industri- eller byområde. Store

deler av lokalveiene der Huken-transporten går har faktisk karakter av å være natur-område. Det andre forholdet er at lydbilder som *forandrer seg* vekker oppmerksomhet. Lydbildet fra tungtransporten i Ammerudveien og Bergensveien kjennetegnes av stadig skiftninger mellom tilnærmet stillhet og intens tungtransportstøy. Det er altså gjerne korte opphold mellom kjøretøyene. I tillegg er det variasjon i lyden fra den enkelte bilen – fra lav avstandsus til øredøvende passeringstøy – og igjen forsvinningslyd helt tilbake til stillhet. Disse lokale forholdene med hensyn til forventning og forandring i lydbildet vil sannsynligvis føre til langt høyere stressreaksjoner hos Huken-naboer enn andre som lever i støypregede områder. Enkle og overflatiske støymålinger – og støykart - kan på denne måten gi begrenset informasjon om folks reelle støyplager.

Et par steder i dokumentene peker konsulentene på at ”det er kommet få klager”, og at dette skal tas som tegn på at situasjoner er tilfredsstillende. Dette er en feilslutning. Folk som har levd lenge under vedvarende forurensninger, har naturlig nok sluttet å klage for mange år siden.

Avrenning til Breisjøbekken/Alna

I utdrag fra rapport om elvemuslinger i Alna 1998 leser vi: ”...Finpartikler eller ”slam” fra pukkverkvirksomheten ligger som et grått teppe nedover Breisjøbekken og Alna, og dette har klart hatt betydning for alt liv i vassdraget. ...” Dette sitatet forteller blant annet at **pukkverkets forurensning av Breisjøbekken har en lang historie**. Miljøavdelingen hos Fylkesmannen har nå fulgt Åslands anstrengelser i halvannet år for å lukke de avvikene som Fylkesmannen har avdekket og påtalt de siste årene.

Åsland hevder at lekkasjene inn i bekken nå er lukket. Det er å håpe. Observasjoner tyder på at tilslammingene har vært moderate/små siden slutten av oktober. **GM avventer mer kvalitetssikrede resultater ved nye undersøkelser til våren**. Så vidt vi forstår, er forskerne bak rapporten optimistiske, men poengterer at man ikke kan konkludere. Derfor blir det vel oppfølging i 2015. GM mener, ut over dette, at **det må etableres faste rutiner for undersøkelse av fisk og substrat lengre opp i elva enn tidligere**.

GM er kjent med at tiltakene mot avrenningene er krevende. Rensedammen må ha tett tilsyn og må til enhver tid holdes i orden. **For å unngå svikt, er Fylkesmannens kontroller viktige**.

GM er svært forundret over at rapportene som bygger på data fra sist høst ikke har analysert konsekvensene av de spesielle forholdene som har kjennetegnet situasjonen i øvre delen av Alnavassdraget denne høsten. Breisjøen har vært nedtappet og gjenfylt. Alunsjøbekken har vært kraftig forurenset som følge av avrenning fra bygging av nytt kloranlegg ved demningsutløpet. Og det er også slik at Steinbruvann gjennom hele sommeren har vært regulert med tanke på normalisering etter kraftig nedtapping og restaurering av demningen. **Kan det være at knapp tid har ført til at forskerne ikke har vært klar over at de denne høsten har arbeidet i atypiske bekkeløp?**

Sammenvevningen av Boets søknad og forliksavtalen mellom Boet og kommunen har skapt mye uklarhet om hvordan man kan se for seg Hukens framtid. Denne høringen kan vanskelig besvares uten å bevege seg utenfor dokumentene som Boet har sendt inn. Og uten klare ”bilder” av hva som er ment fra både boet og kommunen, har det vist seg å være vanskelig å gi klare og endelige kommentarer. For Fylkesmannen kan det i andre omgang bli vanskelig å oppsummere uttalelser som i stort omfang er basert på antakelser – og det uten at disse er gjort rede for. Det betyr at Fylkesmannen i mange tilfelle kan bli tvunget – eller fristet til - å *tolke inn* entydighet der denne ikke er. Heldigvis er det erfarne og faglig profesjonelle tjenestekvinner/tjenestemenn som vil lese høringssvarene.

GM vil som veiviser avslutte sine kommentarer ved å gjenta Fylkesmannens egne ord ...”...**at det må legges avgjørende vekt på hensynet til lokalmiljøet i vilkårene for en eventuell tillatelse.**”

For Groruddalen Miljøforum

Ragnar Torgersen (sign)
leder

Erik Grønvold (sign)
styremedlem

Sendes kun elektronisk

Kopi sendt til:

Bydel Grorud
Akers Avis Groruddalen
Samferdsels- og miljøkomiteen, Oslo bystyre
Bymiljøetaten, Oslo kommune
Alunnsjø borettslag
Ammerudlia borettslag