



Notat

OPPDRAAG	10252587-16	DOKUMENTKODE	10252587-16 -PLAN-PBL-NOT-001-Planinitiativ
EMNE	Sanering og sikring av planoverganger	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAAGSGIVER	Bane NOR	OPPDRAAGSLEDER	Kristian Brødreskift
KONTAKTPERSON	Anh Vu Nguyen	UTARBEIDET AV	Julie Gilmore
KOPI	Åge Sjømark	ANSVARLIG ENHET	Seksjon By- og områdeutvikling Midt

PLANINITIATIV FOR PLANOVERGANGSTILTAK VED BERGENE GBNR, 4/43 MFL. I LESJA KOMMUNE

1 Innledning

I samsvar med plan- og bygningslovens (pbl) § 12-8 ber Bane NOR om behandling av dette planinitiativet i Lesja kommune. Bane NOR er forslagsstiller, Multiconsult AS er plankonsulent. Bane NOR ønsker å starte reguleringsplanarbeid for å sanere 13 planoverganger langs Raumabanen. Planområdet ligger ved Bergene i Lesja kommune.

2 Formålet med planen (jf. forskr. § 1- a)

Planoverganger representerer om lag en tredjedel av dødsrisiko knyttet til jernbanetrafikk. Sanering og sikring av planoverganger er derfor en av Bane NORs viktigste satsningsområder for økt sikkerhet. Det er i dag i underkant av 3.500 planoverganger på landsbasis. Planovergangene er prioritert ut fra strekningsvise risikoanalyser der de avgjørende forhold er som følger:

- Frekvens på togtrafikk
- Trafikkmengde kjøretøy over planovergang
- Skiltet hastighet for tog
- Stigning
- Sikt
- SYNERGI-rapporter (rapporter om uønskede hendelser).

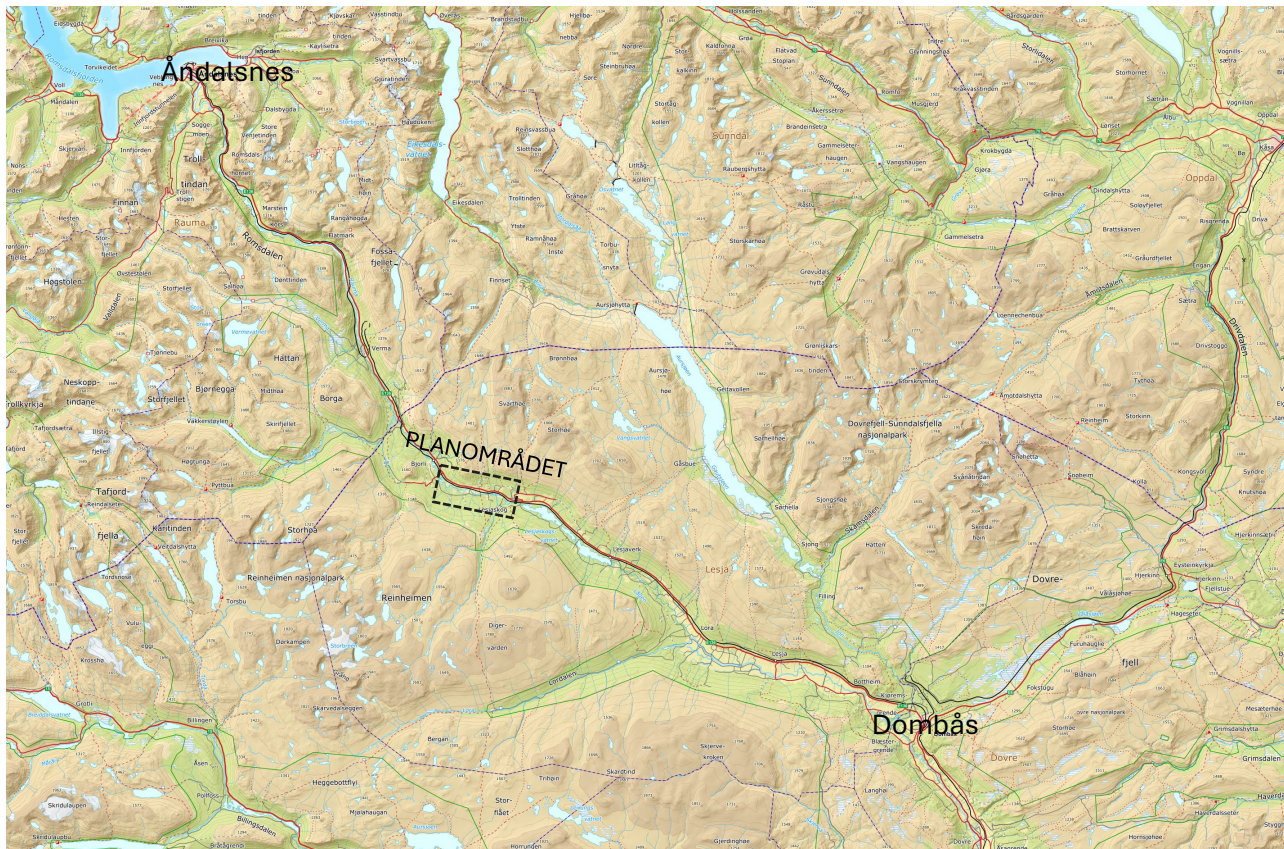
De usikrede planovergangene fører i dag til dødsrisiko knyttet til jernbanetrafikk, noe nedsatt hastighet for tog på jernbanestrekningen og det fløytes ofte langs denne strekningen. Bane NOR ønsker derfor å forbedre sikkerheten og effektiviteten på jernbanen ved å stenge 13 eksisterende usikrede planoverganger.

00		Planinitiativ til Lesja kommune	JG	SC	KB
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

3 Planområdet og tiltaket (jf. forskr. § 1- b)

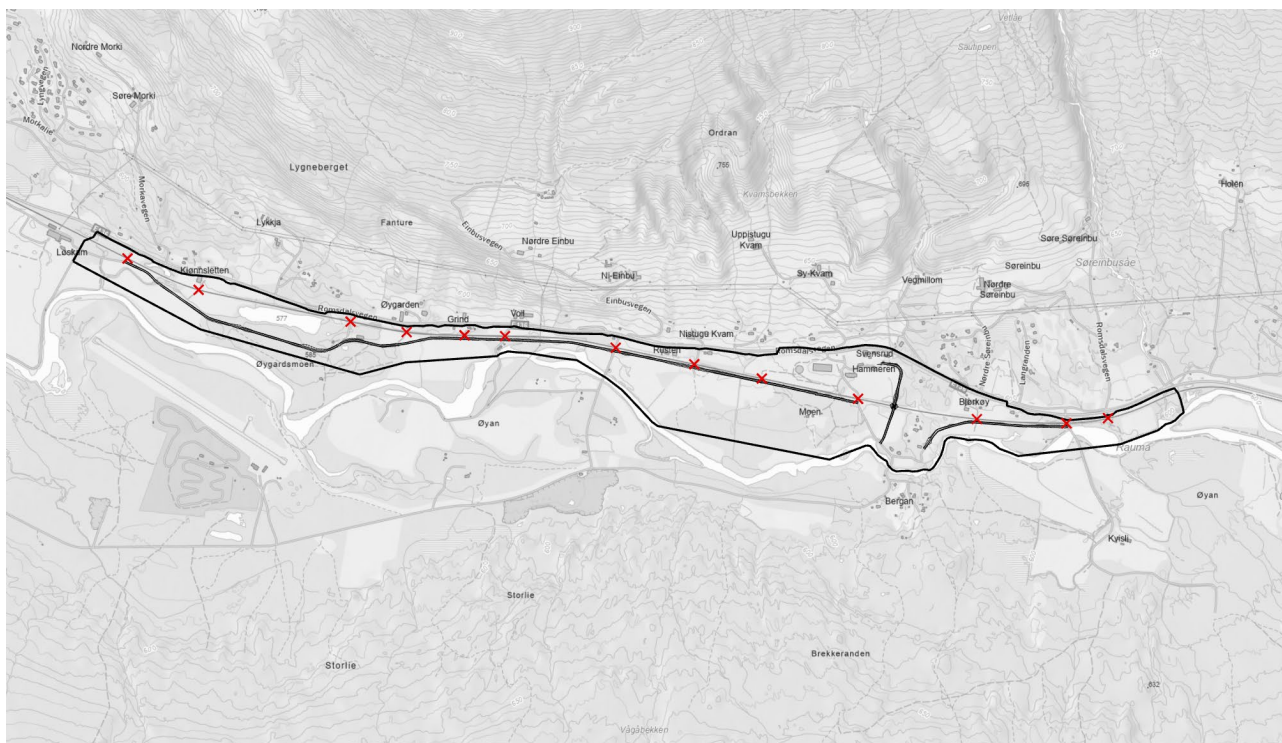
Planområdet på Bergene i Lesja kommune omfatter et område langs eksisterende vei- og jernbanetrasé, med tilhørende eiendommer og naturlandskap. Området strekker seg langs Raumabanen og E136, som er en sentral transportkorridor mellom Østlandet og Møre og Romsdal.

Bergene ligger i den vestlige delen av Lesja kommune, i nærheten av grensen mot Bjørli i vest. Planområdet inkluderer de overgangene som saneres og områder avsatt til ny landbruksveg.



Figur 1: Oversiktskart. Kilde: Kartverket.

Forslag til planavgrensning, skal gi rom for viktige avklaringer i planprosessen rundt valg av teknisk løsning, samt hensyn til midlertidig behov for bruk av areal i anleggsperioden. Planens endelige omfang vil trolig bli redusert i løpet av planprosessen. Forslag til planavgrensning vises i figuren nedenfor.



Figur 2: Foreløpig planavgrensning og planlagt veg. Planoverganger som skal stenges vises med røde kryss.

Kilde: Multiconsult.

Bane NOR (tiltakshaver) vil regulere og bygge ny veg. Etter ferdigstillelse vil det bli opprettet et veglag bestående av grunneierne i området som skal overta vegvedlikehold og drift.

Planavgrensningen omfatter følgende eiendommer:

4/2, 4/3, 4/5, 4/6, 4/8, 4/10, 4/14, 4/15, 4/20, 4/25, 4/27, 4/29, 4/30, 4/43 (Bane NOR), 4/45, 4/46, 4/48, 4/51, 5/1, 5/2, 5/5, 5/10, 5/11, 5/19, 5/18, 5/20, 6/1, 6/2, 6/3, 6/5, 6/7, 6/9, 6/12, 6/13, 6/14, 6/15, 6/20, 6/23, 7/1, 7/3, 7/4, 7/6, 7/10, 7/13, 11/29, 158/66, 158/67, 158/78, 6/25, 6/26, 6/27, 6/28, 6/31, 6/34, 6/35,

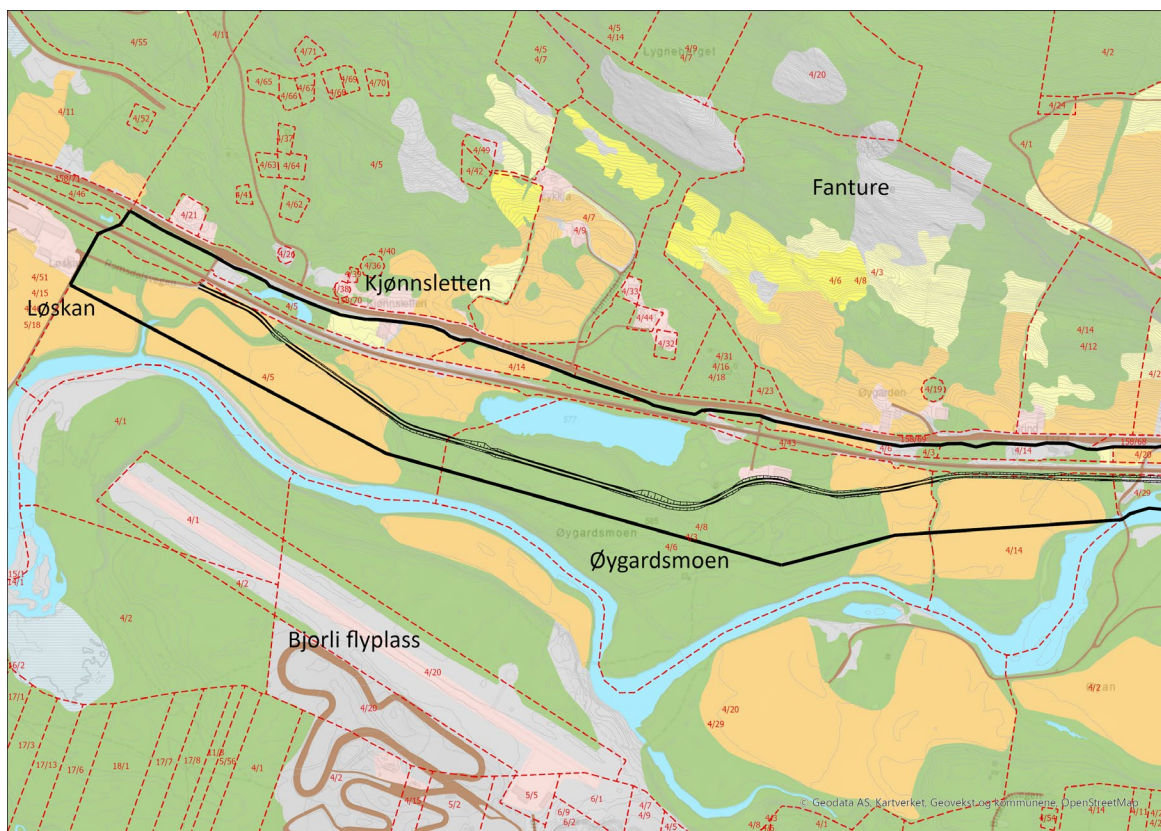
4 Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak (jf. forskr. § 1- c)

Bane NORs forslag til planløsning for Bergene omfatter:

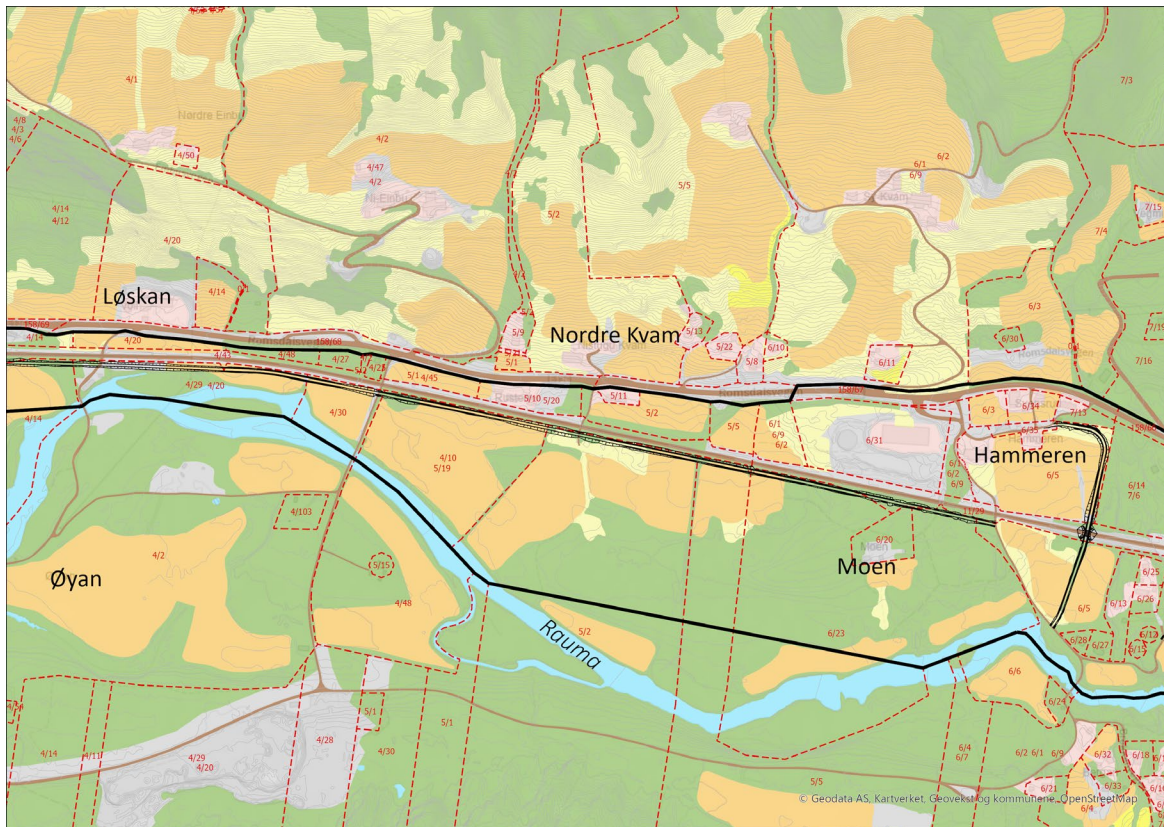
- **Stenge 13 usikrede planoverganger:** Det er planlagt å samle 13 usikrede planoverganger ved km 396.864, 396.581, 396.018, 395.812, 395.602, 395.454, 395.05, 394.759, 394.508, 394.15, 393.714, 393.389, 393.236) ¹ til én felles undergang.
- **Ny veg til eiendommer på sørsiden av jernbanen:** Ny veg planlegges etter standard for vegklasse 3 i henhold til *Normal for landbruksveier*. Total 2760 m ny kjørevei.
- **Ny undergang:** Det skal bygges ny undergang (l x b x h=8,0 x 4,5 x 4,5 m) inkl. veg fra E136. Kulvert blir plassert etter terrengmessige forhold, og bruksmønster til brukere av fremtidig undergang.

¹ Kilometer (km) er en posisjonsangivelse langs en banes trasé og benyttes til å stedfeste objekter langs denne.

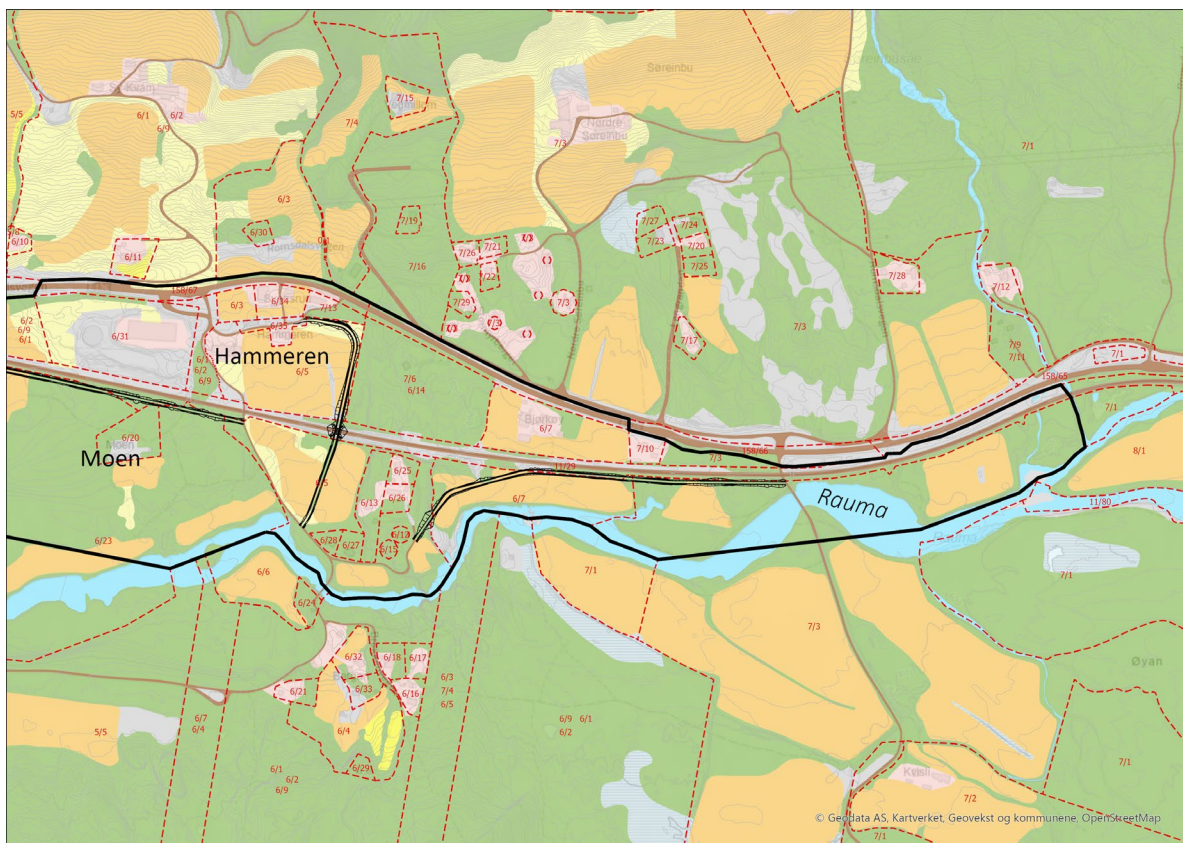
- **Andre nødvendige tiltak:** Gjerder og rekkverk vil bli satt opp langs området der det nødvendig for å ivareta sikkerhet og avgrensning av vegtraseene.



Figur 3: Oversiktskart med planlagt vegtiltak i vest med forslag til planavgrensning. Det kan komme justeringer av tiltak underveis i planarbeidet. Kilde: Multiconsult.



Figur 4: Oversiktskart med planlagt tiltak med forslag til planavgrensning. Det kan komme justeringer av tiltak underveis i planarbeidet. Kilde: Multiconsult



Figur 5: Oversiktskart med planlagt vegtiltak i øst med forslag til planavgrensning. Det kan komme justeringer av tiltak underveis i planarbeidet. Kilde: Multiconsult

5 Utbyggingsvolum og byggehøyder (jf. forskr. § 1- d)

Ikke relevant.

6 Funksjonell og miljømessig kvalitet (jf. forskr. § 1- e)

Ny veg vil bli planlagt og bygd i etter vegklasse 3 i henhold til *Normal for landbruksveier* (Landbruks- og matdepartementet, 2013). Vegbredden skal være minimum 4,0 m. Med vegbredden menes kjørebane pluss skulder på hver side. Kjørebane skal være minimum 3,5 m.

Vegklasse 3 er standarden for skogsbilveier, gårds- og seterveier med moderat til lavt trafikkgrunnlag. Vegen skal kunne trafikkeres med lass hele året med begrensninger i teleløsningsperioden og i perioder med spesielt mye nedbør. Dimensjonerende aksellast er 10 t på veg.

7 Tiltakets virkning på, og tilpassing til, landskap og omgivelser (jf. forskr. § 1- f)

Tiltaket vil tilpasses terrenget så langt det lar seg gjøre. Vegen legges slik at det blir minst mulig fylling og skjæring.



8 Rammer og føringer (jf. § 1 andre ledd bokstav g og l)

8.1 Nasjonale planer og føringer:

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027
- Statlig planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- T-2/08 Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planlegging
- Bærekraft og like muligheter - et universelt utformet Norge (2021–2025)
- T-1442/2021 Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (2021)
- T-1520/2012 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (2012)
- Rundskriv H-5/18- Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling (2018)
- Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging (2017)
- Tilrettelegging for medvirkning i planprosessen, jf. § 5-1 i plan- og bygningsloven
- Krav til risiko- og sårbarhetsanalyse, jf. § 4-3 i plan- og bygningsloven
- Reduksjon av klimagassutslipp, og omlegging til miljøvennlig energi, jf. statlige planretningslinjer for klima og energi
- Tilpasning til klimaendringer, jf. statlige planretningslinjer for klima og energi
- Vurdering av virkninger for naturmangfold etter prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 til 12, jf. § 7
- Ivaretagelse av strandsona langs vassdrag, jf. § 1-8 i plan- og bygningsloven

8.2 Lover og forskrifter

- Plan - og bygningsloven - Forskrift om konsekvensutredning
- Forurensningsloven - Forurensningsforskriften
- Nasjonal transportplan
- Naturmangfoldloven
- Lov om skogbruk
- Jordloven (1995)
- Vannforskriften § 12

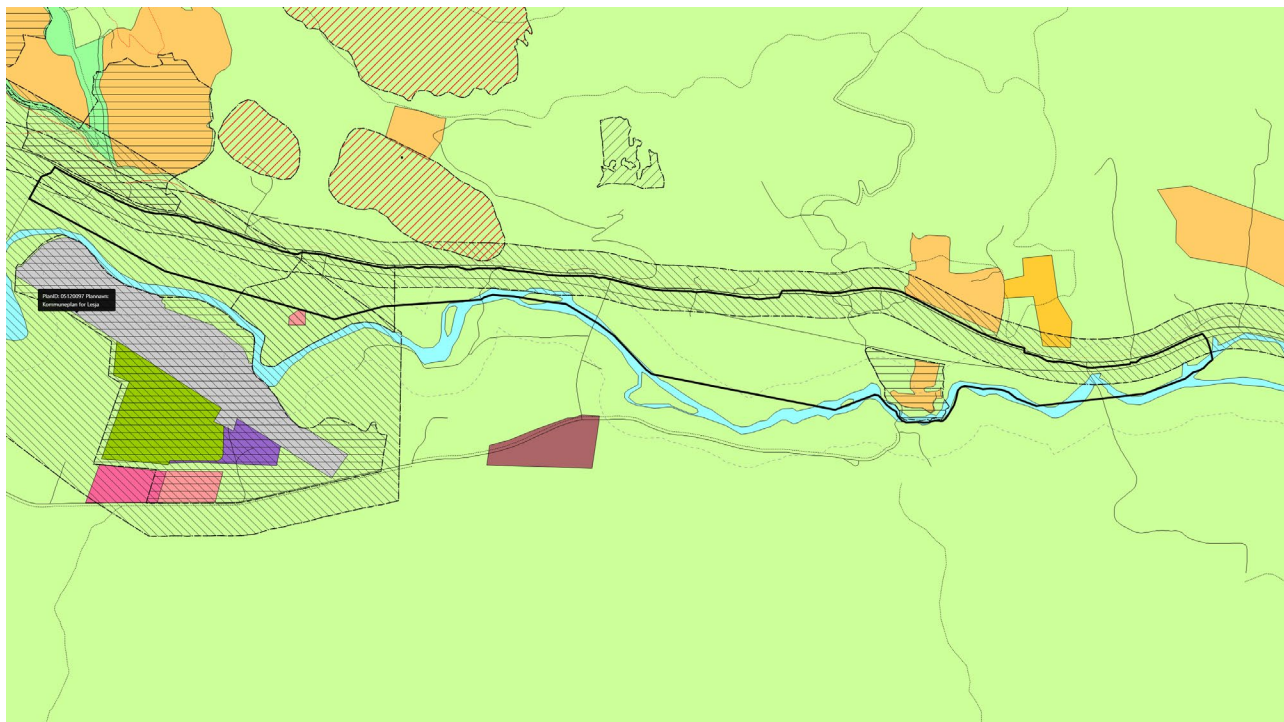
8.3 Regionale planer

- Fylkesdelplan for Dovrefjellområdet
- Regional plan for vannforvaltning i vannregion Glomma 2016-2021
- Regional plan for vassforvaltning for Møre og Romsdal vassregion 2015 – 2021
- Regional plan for folkehelse i Oppland
- Regional plan for Ottadalsområdet
- Regional plan for Dovrefjellområdet
- Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland
- For planlegging langs riks- og fylkesveger: Retningslinjer for byggegrenser og avkjørslar

8.4 Kommuneplanen (KPA) 2003-2015

I kommuneplanens arealdel er planområdet hovedsak avsatt til arealformål LNFR (landbruk-, natur- og friluftsområder). Andre arealformål innenfor planområdet er fritidsbebyggelse, naturområde,

jernbane, hensynssone for reguleringsplan som skal fortsatt gjelde, hensynssone for støy, byggegrense mot vassdrag, støysone fra veg fremtidig gang/sykkelveg.



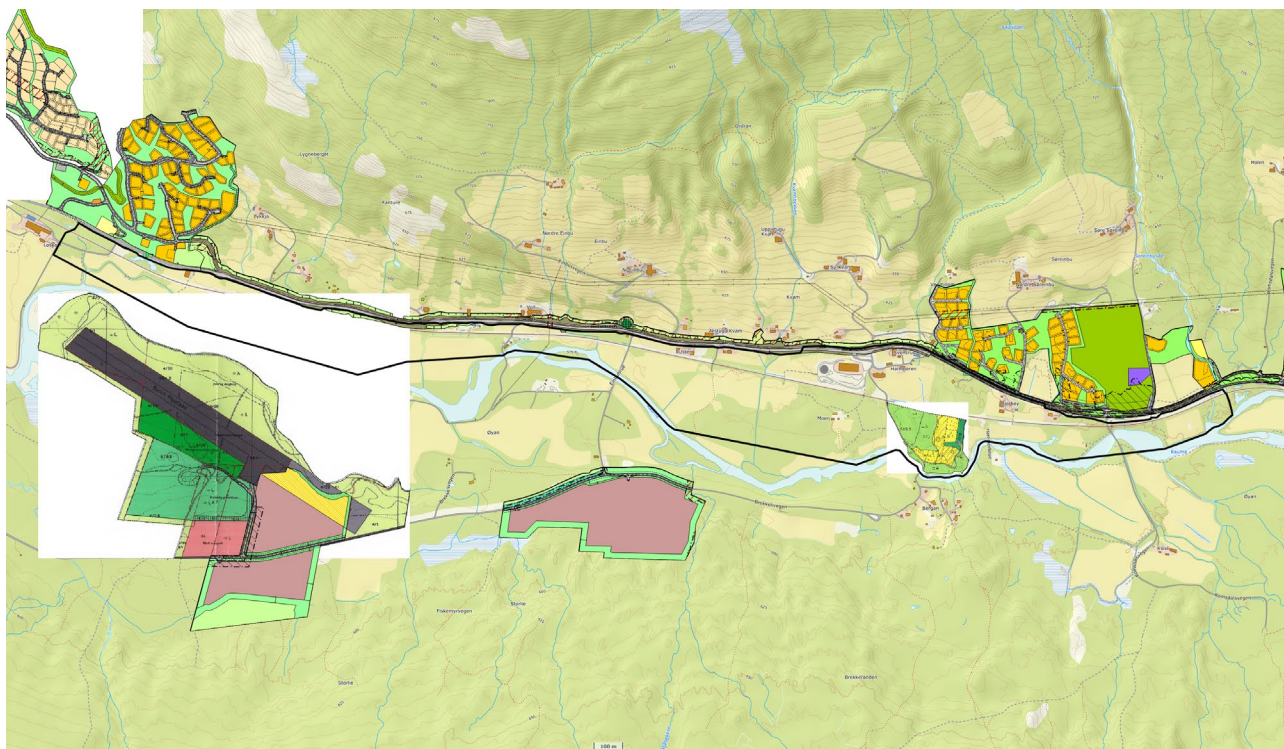
Figur 6: Utsnitt fra Kommuneplanens arealdel for planområdet. Hentet fra Geolnnsyn.no

8.5 Forhold til gjeldende reguleringsplaner

Planområdet ligger innenfor gjeldende reguleringsplan 3432 05120106 - Reguleringsplan for E136 - gang- og sykkelveg Rise bru - Lesjaverk vedtatt 8.9.2011, Hammeren hytteområde 05120011, vedtatt 30.3.1995, Detaljreguleringsplan for Solsida (hytteområde), vedtatt 12.6.2014.

Planområdet grenser til reguleringsplan for Bjorli flyplass og motorsport, PlanID: 05120035 og Kjønsletten Hyttefelt, PlanID 05120066, Enebo utvidelse (grustak) planid: 34320162.

Det er ingen pågående reguleringsplaner i umiddelbar nærhet.



Figur 7: Reguleringsplaner i planområdet. Hentet fra Geolnnsyn.no

9 Eksisterende situasjon (jf. § 1 andre ledd bokstav b)

9.1 Arealbruk

Planområdet omfatter Raumabanen og E136, som er de viktigste samferdselsårene mellom Østlandet og Møre og Romsdal. Området inkluderer boliger, jernbanetrase, skog og vegetasjon samt kjøreveger. Arealet består hovedsakelig av skog- og jordbruksområder med spredt bebyggelse for bolig og fritidsbebyggelse. Rauma og flere tilløpsvassdrag til Rauma renner gjennom planområdet. Eksisterende adkomstveger har avkjørsler fra E136 og krysser jernbanen via planoverganger.

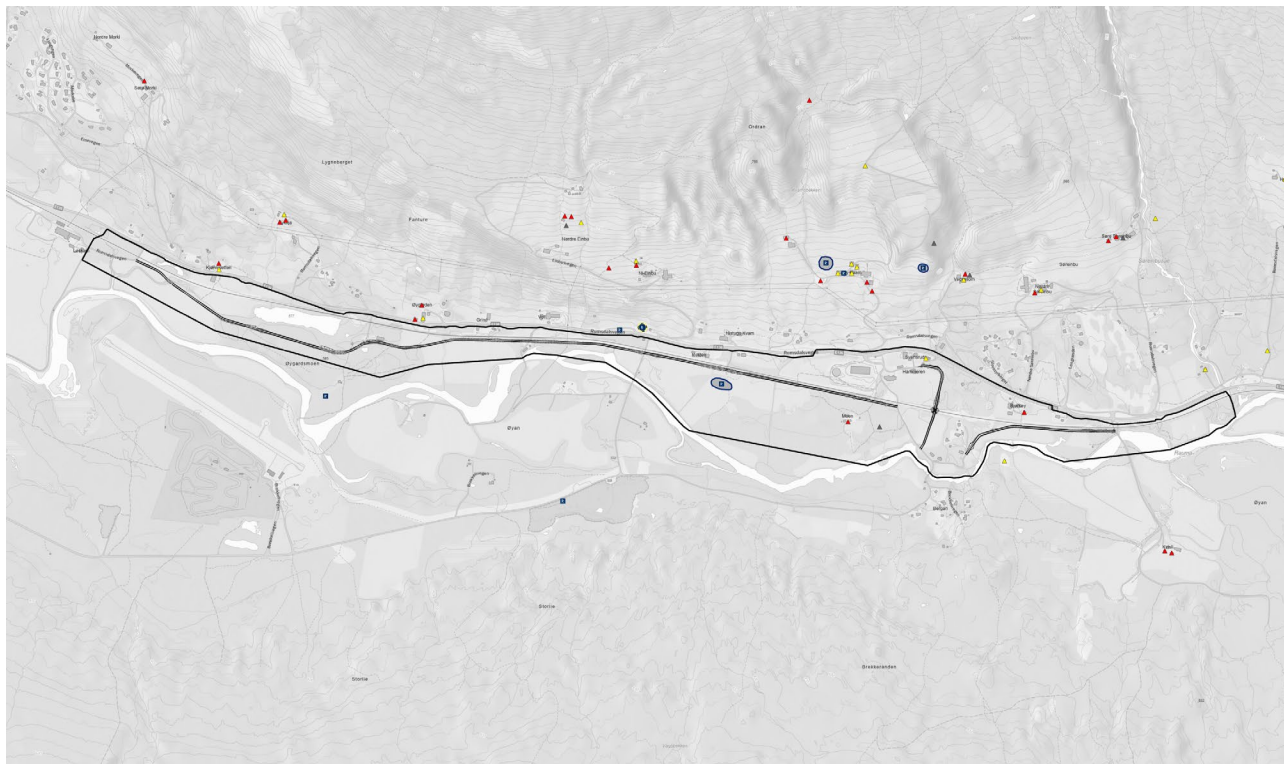
9.2 Landskap

Planområdet ligger på dalbunnen i Lesja kommune, sør og øst for Bjorli, i nærheten av Raumaelva og langs jernbanetraseen Raumabanen. Området strekker seg fra ca. 575 til 600 moh og grenser til landbruksareal, bekkedrag, og spredt bebyggelse. Landskapet er relativt flatt og åpent, preget av elvedaler og tidligere israndterrasser. Terrenget er svakt bølgende med enkelte markerte elvebanker og grusrygger. Raumaelva renner vest–øst i området og har flere meandere og tilhørende elvesletter. Landskapet har et åpent og vidt preg, med lang sikt mot omkringliggende fjell, særlig mot Dovrefjell i nord og Reinheimen i sørvest. Det er et kulturlandskap og overgangssone mellom elvedal og fjell. Karakteren er landbruksdominert, med tydelig struktur i teiger, bekkedrag og eldre bosetting.

9.3 Kulturminner og kulturmiljø

Kulturminner og bygninger

Det er registrert et gravminne fra jernalderen ved Kvam nordre. Innenfor planområdet finnes det flere SEFRAK-registrerte bygninger, som omfattes av meldeplikten etter kulturminneloven. Figuren under viser registrerte kulturminner og SEFRAK-bygninger i og i nærheten av planområdet.

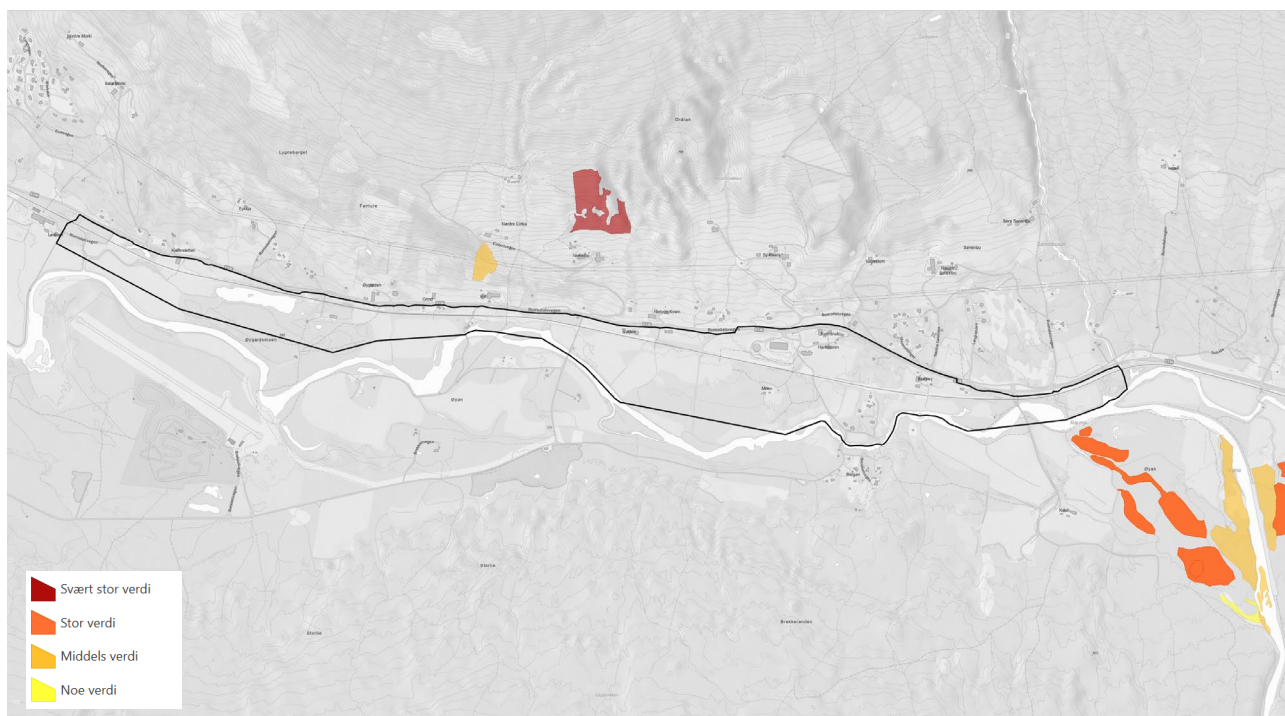


Figur 8: Kulturminner og SEFRAC-bygg. Kilde. Naturbase/Riksantikvaren.

9.4 Naturverdier/naturmangfold

Naturtyper

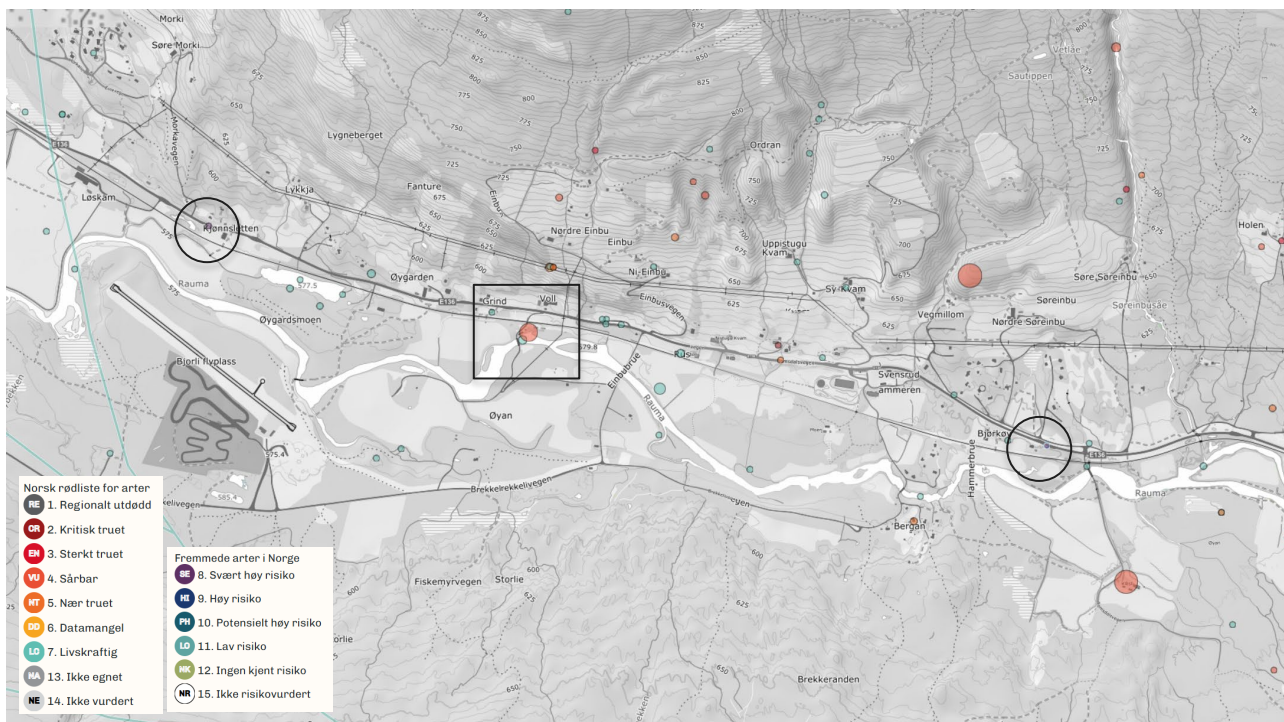
Det er ikke registrert naturtyper med verdi innenfor planområdet. Det er registrert flere naturtyper i tilgrensende områder med høy verdi.



Figur 9: Naturtyper. Kilde: Naturbase.

Artsmangfold

Ifølge Artsdatabankens Artskart er det registrert en rødlista kartplante - Sandfiol - *Viola rupestris* subsp. *Rupestris* (VU) innenfor planområdet. Det er også registrert hagelupin, en fremmedart med svært høy risiko for spredning. Se figur under for registrerte arter i og nær planområdet.



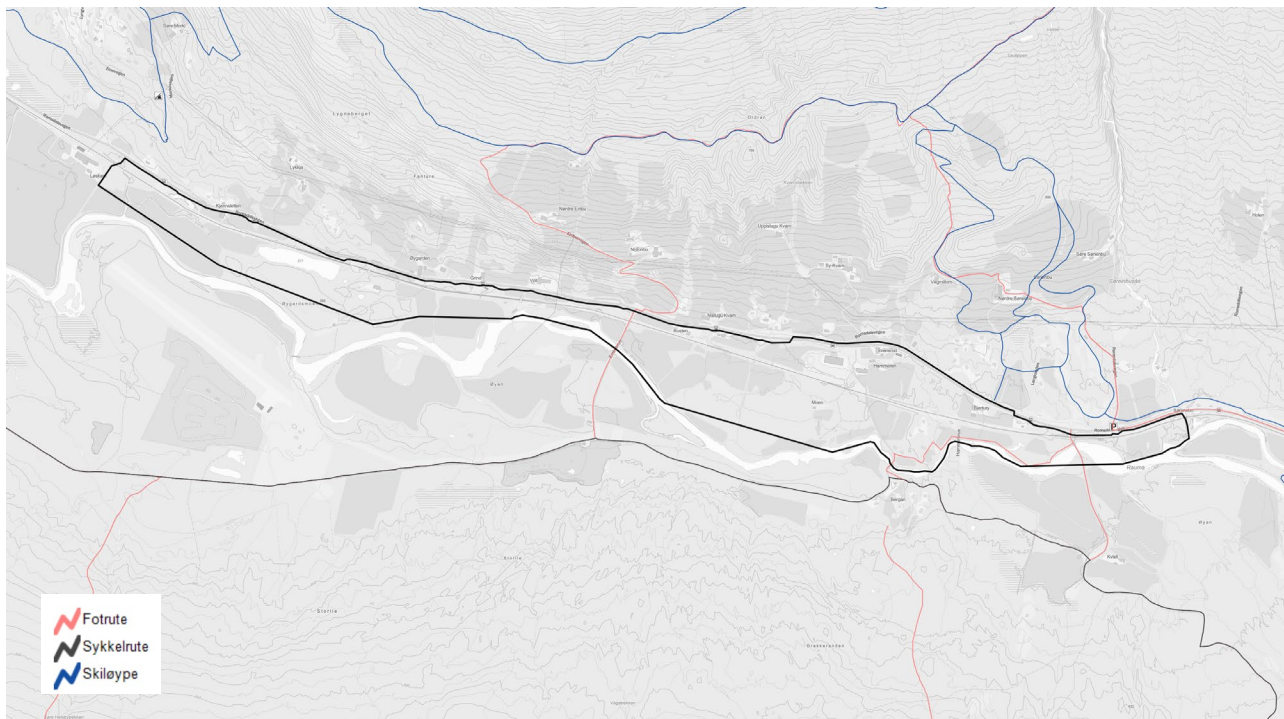
Figur 10: Firkant viser registrert rødlista kartplante - Sandfiol - *Viola rupestris* subsp. *Rupestris* (VU). Sirkler viser registrering av fremmedart hagelupin (SE) med svært høy risiko for spredning.

9.5 Grønnstruktur, rekreasjonsområder, uteområder (nærmiljø og friluftsliv)

Planområdet er ikke kartlagt eller verdsatt som friluftslivsområde etter Miljødirektoratets veileder M98-2013. Det foreligger derfor ikke formell klassifisering av områdets betydning for friluftsliv i offentlige databaser.

Likevel benyttes området i dag til ulike former for friluftaktivitet da det er mye fritidsboliger i området. Det finnes flere turstier og mindre veier som leder til og fra planområdet, og som er i bruk både

sommer og vinter. Stiene gir adkomst til omkringliggende naturområder og benyttes trolig av både fastboende og fritidsbrukere.



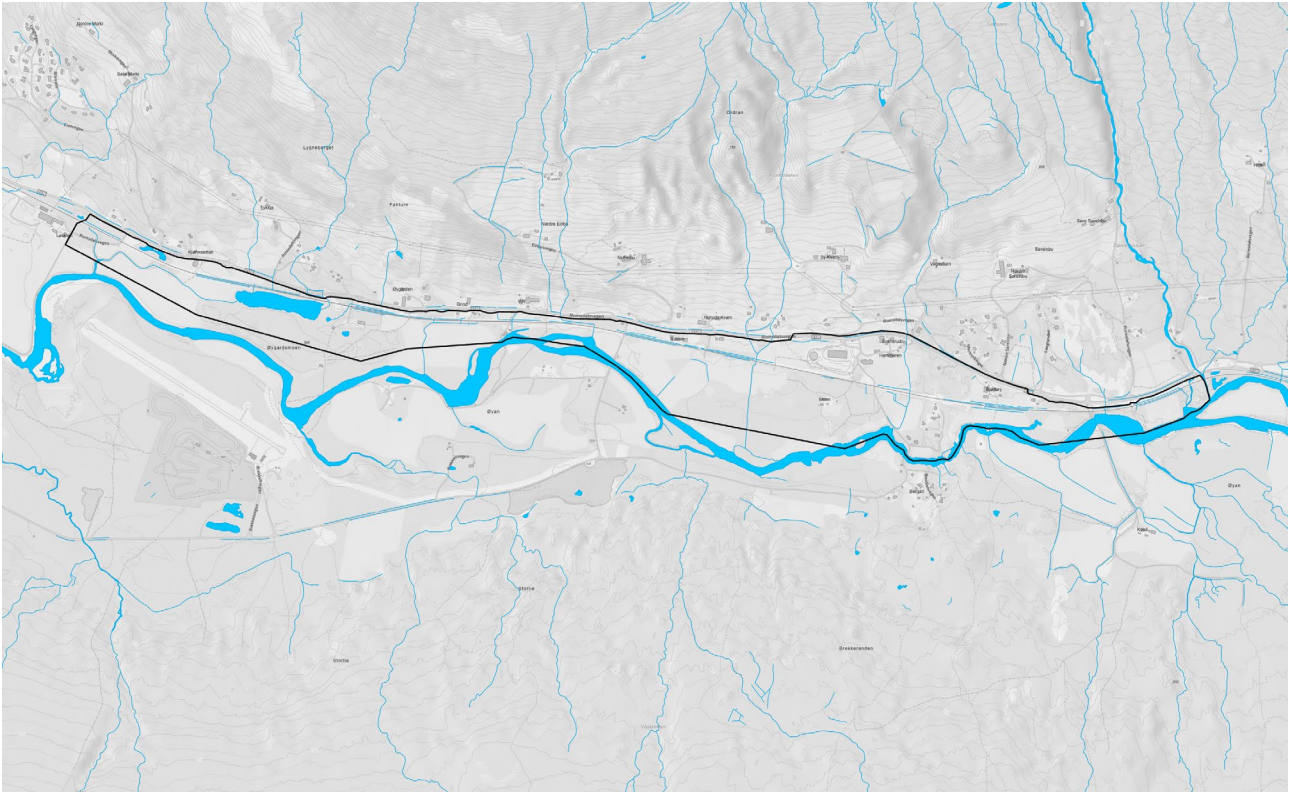
Figur 11: Turstier/veier rundt planområdet. Kilde: Naturbase/Norgeskart.

9.6 Vannforekomster – vassdrag og vannmiljø

Det renner flere mindre vassdrag gjennom planområdet, og samtlige har utløp til Rauma. Vassdragene drenerer hovedsakelig fra tilgrensede ås- og skogsområder i nord.

Flere av bekkene krysser tekniske inngrep som jernbanen (Raumabanen) og fylkesvegnettet, og ledes delvis i rør eller kulverter under disse. Det er ikke registrert spesifikke naturverdier eller sårbare arter knyttet til vassdragene innenfor planområdet, verken i Naturbase eller Artsdatabankens tilgjengelige databaser.

Ifølge den nasjonale vannmiljøportalen Vann-Nett.no, er alle de aktuelle vassdragene vurdert til å ha god økologisk og god kjemisk tilstand.



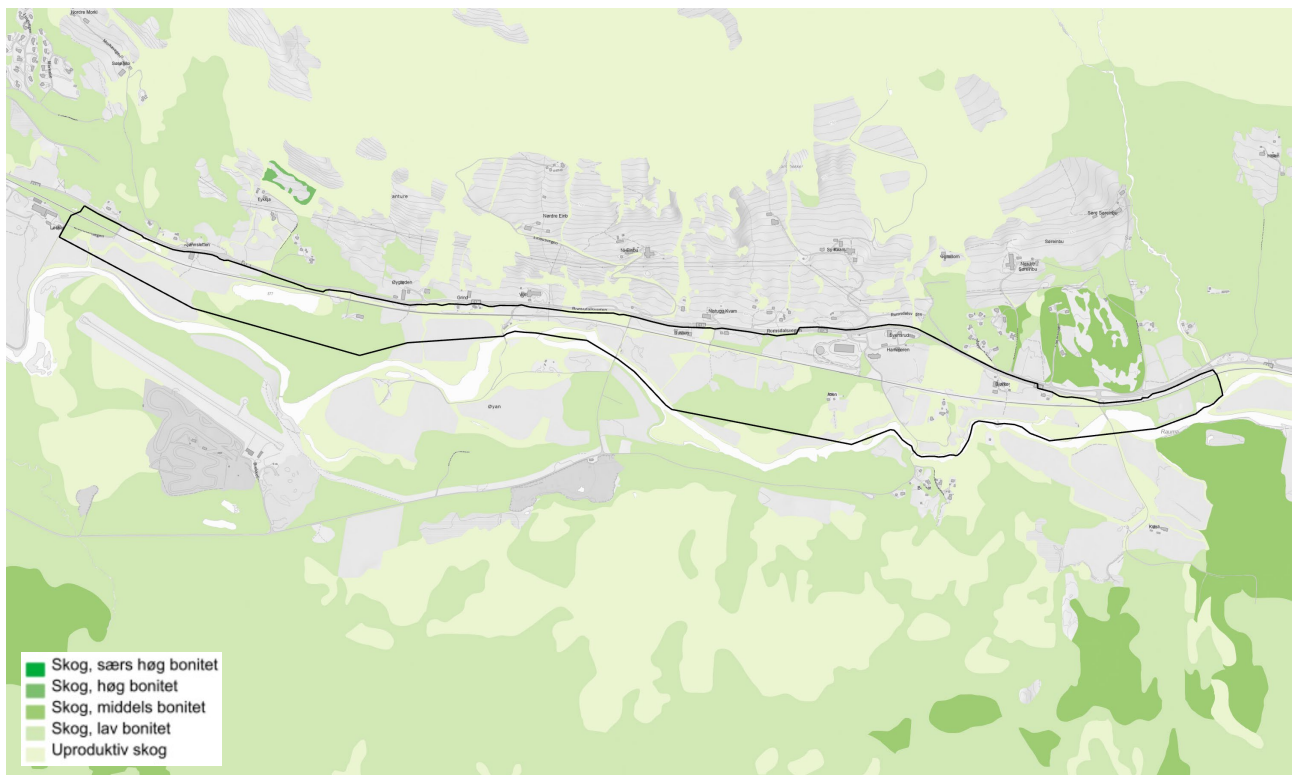
Figur 12: Vannforekomster i planområdet. Kilde: Geodata.

9.7 Naturressurser, inkl. landbruk

I henhold til arealressurskart (AR5) fra NIBIO består planområdet av flere arealtyper. Området omfatter fulldyrka jordbruksarealer, skogsområder, samferdselsinfrastruktur, ferskvann og bebygde arealer. Jordbruksarealene er klassifisert som fulldyrka jord. Skogarealene i planområdet er hovedsakelig klassifisert med lav bonitet.



Figur 13. Arealressurser. Kilde: Naturbase.



Figur 14: Skogbonitet. Kilde: Naturbase.

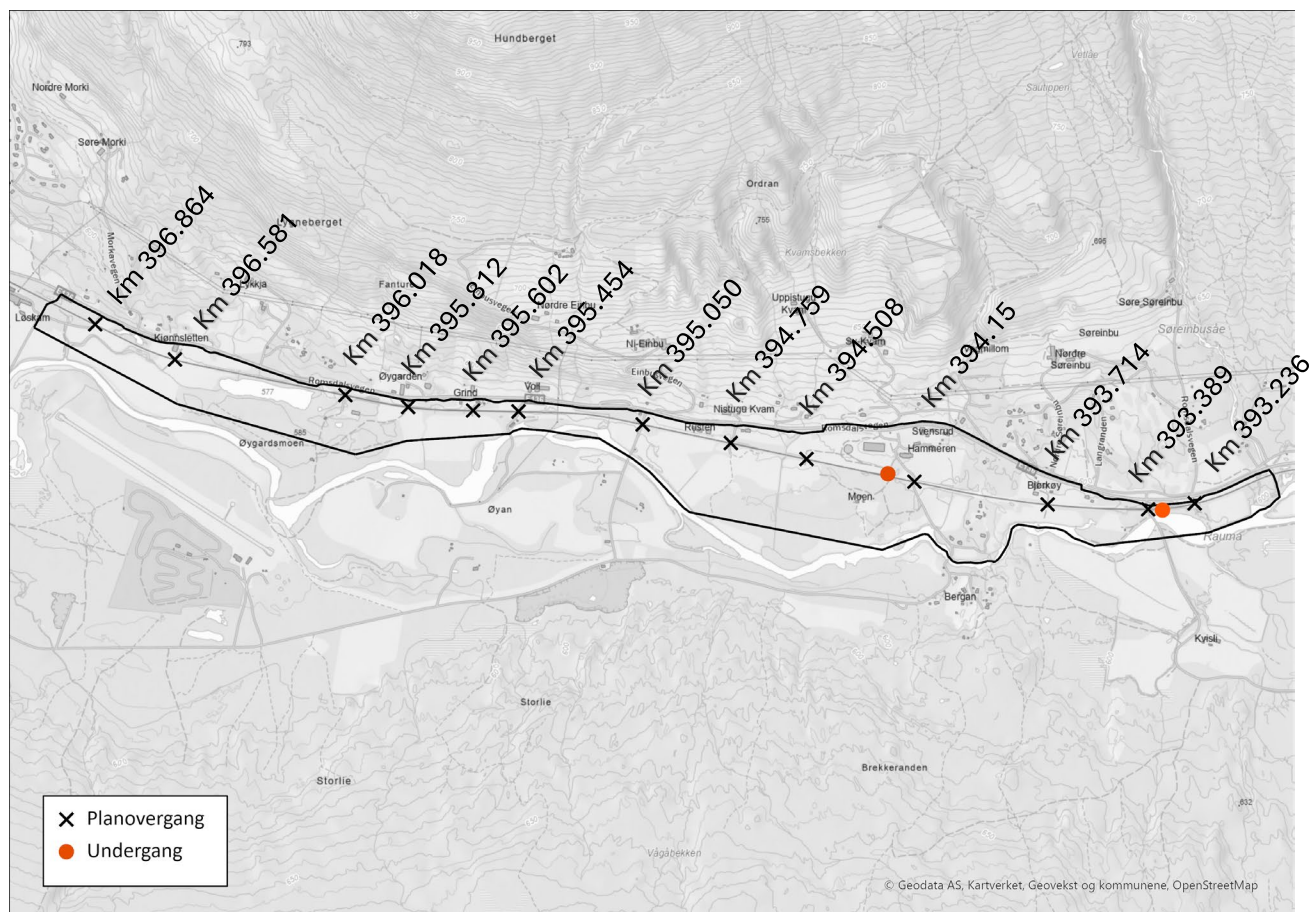
9.8 Trafikkforhold

Planoverganger og underganger

Innenfor planområdet finnes det 13 eksisterende avkjørsler fra E136 som fører videre til private kjøreveier eller jordbruksområder over Raumabanen via usikrede planoverganger. Disse overgangene er merket med varselstilt, men mangler tekniske sikkerhetstiltak som bom eller lysvarsling.

De usikrede planovergangene benyttes hovedsakelig som adkomst til landbruks-, fritids- og boligeiendommer. Overgangen ved kilometer 395,050 Rusten brukes i tillegg som tilkomstvei til to grustak, Bjorli flyplass, Bjorli motorsportbane og Lesja fallskjermklubb. Brukere med behov for tilgang på sørsiden av jernbanesporet er avhengige av å krysse jernbanen for daglig transport og logistikk. I tillegg benyttes overgangene til regelmessig av turgåere og fastboende i området.

Det finnes to eksisterende gang- kjøreunderganger for mindre kjøretøy som forbinder områdene på hver side av jernbanesporet.



Figur 15: Eksisterende planoverganger og undergang.

Vegtrafikk

E136 hovedåren i samferdselsnettet mellom Østlandet og Møre og Romsdal. Veggen har en ÅDT på 2098, med en andel lange kjøretøy på 28 %. Vegstrekningen i tilknytning til planområdet har en fartsgrense på 80 km/t.

Jernbanetrafikk

Raumabanan utgjør en viktig forbindelse mellom Østlandet og Møre og Romsdal, og benyttes til både passasjer- og godstransport. Langs banen finnes det flere usikrede planoverganger. Disse er skiltet, men mangler automatiske sikringsanlegg som bom eller lysvarsling.

Kollektivtilbud

E136 betjenes av en bussrute 144 mellom Dombås og Åndalsnes, med flere daglige avganger i begge retninger. Langs aktuell vegstrekning ligger bussholdeplassene Søreibu, Hammeren, Einbusvegen, Grind, Kloppom og Kjønnsletten, alle med holdeplasser på begge sider av veien.

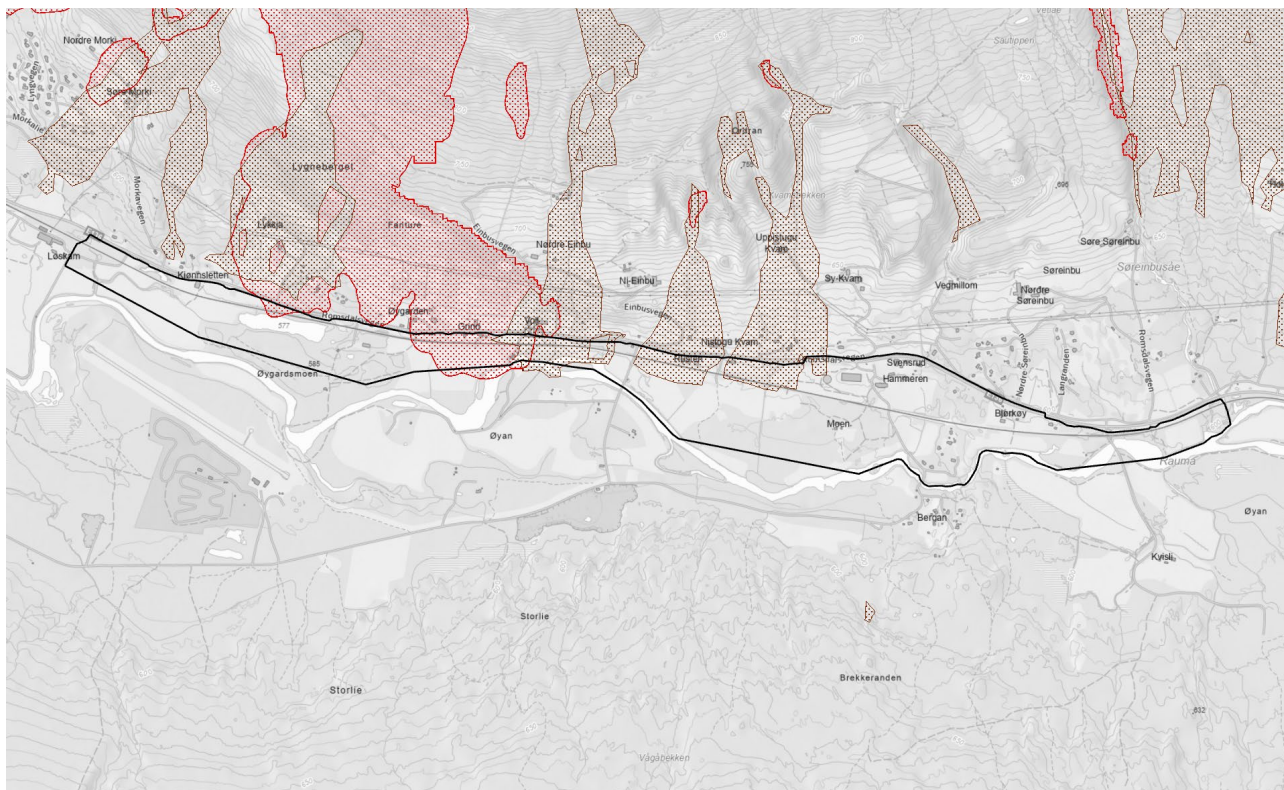
9.9 Grunnforhold

Løsmassekart fra NGU viser at området består av elve- og bekkeavsetning (Fluvial avsetning), samt breelvavsetninger (glasifluviale avsetninger). Berggrunnskart fra NGU viser at hovedbergarten i området er granittisk gneis.

Området ligger over den marine grensen, så kvikkleirefare er ikke et aktuelt tema. Det er heller ikke registrert fareområder knyttet til grunnforhold ifølge NVE.

9.10 Skred

Ifølge NVE Atlas ligger deler av planområdet innenfor aktsomhetsområder for snøskred, jordskred og flomskred. Det er ikke registrert skredhendelser i tilknytning til planområdet.



Figur 16: Aktsomhetsområde snøskred (rødt), aktsomhetsområde for jord- og flomskred (brunt). Kilde: NVE.



10 Forventede konsekvenser av tiltaket og aktuelle utredningstemaer (jf. § 1 andre ledd bokstav b, f og i)

Nedenfor er det gjort en foreløpig overordnet vurdering av tiltakets påvirkning på miljø og samfunn:

Landskap: Ny vei vil kreve inngrep i uberørt areal, men vil tilpasses landskapet for å minimere påvirkning. Prosjektet vil etterstrebe god tilpasning til omgivelsene.

Kulturminner og kulturmiljø: Ny veg planlegges nær SEFRAK-registrerte bygninger. Forhold knyttet til landskap og kulturminneinteresser, bygningsmiljø vurderes i planbeskrivelsen. Planprosessen vil forholde seg til gjeldende lovverk knyttet til kulturminner og kulturmiljøer.

Naturverdier/naturmangfold: Tiltaket berører ikke kjente utvalgte naturtyper eller prioriterte arter. For å sikre områdets naturverdier og biologiske mangfold bør det vurderes tiltak som begrenser fysiske inngrep og tar hensyn til eksisterende vegetasjon og dyre- og planteliv. En ytterligere kartlegging kan gi et mer detaljert bilde av områdets økologiske betydning.

Grønnstruktur, rekreasjonsområder, uteområder (nærmiljø og friluftsliv): Området har en viss verdi for friluftsliv, særlig gjennom eksisterende stier og adkomst til nærliggende naturområder, men inngrepet vurderes ikke å forringe hovedfunksjonene i nærområdet. Tiltaket gir tryggere jernbanekryssing for turgåere som krysser jernbanen.

Vannforekomster: Ny veg vil kunne påvirke verdiene i vassdrag og kantsoneområdene. Inngrep som berører vassdrag direkte eller indirekte, vil behandles i henhold til gjeldende regelverk, og nødvendige søknader vil sendes til rette myndigheter før gjennomføring. Håndtering av vassdrag utredes som del av planen.

Naturressurser inkl. landbruk: Det planlagte tiltaket krysser gjennom flere sammenhengende områder med fulldyrka jord. Tiltaket vil føre til omdisponering av fulldyrka jord, som i dag brukes til aktiv jordbruksdrift. Disse arealene fremstår som produktive, sammenhengende og lett tilgjengelige. Inngrepene vil redusere dyrkingsarealet og føre til å fragmentere driftsenheter.

Gjennom planprosessen vil det vurderes videre om traseen kan justeres for å redusere omfanget av nedbygging og avklare kompenserende tiltak i samråd med berørte grunneiere og landbruksmyndigheter. Vegtraseen vil i størst mulig grad tilpasses for å redusere beslaget av dyrka marka.

Trafikkforhold: Stenging av planovergangene vil endre adkomsten til eiendommene på sørsiden av jernbanen. Berørte eiendommer vil få ny adkomst via en ny vei som leder til en undergang. Saneringen av planovergangene vil bidra til økt sikkerhet for kryssing av jernbanen, samtidig som færre avkjørsler til E136 vil redusere mulige ulykkespunkter. Det er vurdert at som følge av trafikkmengde og hastighet er det ikke behov for eget anlegg for myke trafikanter, i form av fortau eller g/s-veg.

Grunnforhold: Grunnforhold vil bli utredet som del av planen.

Skred og flom: Risiko knyttet til skred- og flomutsatte områder vurderes i planprosessen.

Barns interesser: En trygg og attraktiv undergang er viktig for folkehelsen, spesielt for barn og unge.

Sosial og teknisk infrastruktur: Det er ikke identifisert konsekvenser for sosial eller teknisk infrastruktur.



Universell tilgjengelighet: Den nye undergangen vil tilrettelegges for myke trafikanter med universell utforming, gode stigningsforhold og siktlinjer.

Miljøfaglige forhold: Det forventes ingen økning i støybelastning som følge av tiltaket.

11 Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet (jf. § 1-h)

Det vil være interessekonflikter knyttet til tiltak for å forbedre sikkerheten ved jernbanen og adkomsten til eiendommene. Tiltakene innebærer endringer i adkomsten til private fritids- og boligeiendommer, og derfor vil dialogen med grunneiere være en viktig del av planprosessen. Den nye veien vil også påvirke primærnæringen, ettersom landbruk- og skogarealer vil bli omdisponert. Spørsmål relatert til landbruks- og skogsdrift vil bli avklart i samarbeid med grunneierne, med hensyn til deres behov og ønsker for drift.

12 Hvordan samfunnssikkerhet skal ivaretas, blant annet gjennom å forebygge risiko og sårbarhet (jf. forskr. § 1- i)

Risiko og sårbarhet vil også bli grundig vurdert gjennom en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) basert på metodikken fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap i «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging». Følgende tema er identifisert som relevante for ROS-analysen:

- Grunnforhold vil bli undersøkt i forbindelse med planarbeidet for å dokumentere og ivareta nødvendig sikkerhet.
- Reel flomfare vil bli vurdert i planarbeidet for å dokumentere og ivareta nødvendig sikkerhet
- Reel skredfare vil bli vurdert i planarbeidet for å dokumentere og ivareta nødvendig sikkerhet
- Trafikkforhold for kjørende og myke trafikanter vil bli vurdert.

13 Berørte offentlige organer og andre interesserte som skal varsles om planoppstart (jf. § 1 andre ledd bokstav j)

Følgende offentlige organer og andre interessenter anses som særlig relevante:

- Berørte grunneiere og naboer
- Statsforvalteren i Innlandet
- Statens vegvesen
- Innlandet fylkeskommune
- Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)

14 Prosesser for samarbeid og medvirkning fra berørte fagmyndigheter, grunneiere, festere, naboer og andre berørte (jf. § 1, andre ledd, bokstav k) og planforskrifta § 2, andre ledd bokstav a)

Det legges opp til en ordinær planprosess iht. prosessreglene i plan- og bygningsloven. Varsel om oppstart sendes til alle berørte naboer, lokale interesseorganisasjoner, samt berørte offentlige instanser. Videre annonseres planoppstart i lokal avis. Varaset kunngjøres også på nettet, hvor planinitiativet og referat fra oppstartsmøte gjøres tilgjengelig.



Det søkes samarbeid med interessenter, berørte grunneiere og naboer, fagmyndigheter, samt andre fagkyndige ved behov. Innkomne innspill behandles som en del av planprosessen. Det bes om tilbakemelding fra kommunen på parter/interessenter som skal varsles.

15 Vurderingen av om planen er omfattet av forskrift om konsekvensutredninger, og hvordan kravene i tilfelle vil kunne bli ivaretatt (jf. § 1 andre ledd bokstav, l)

Planforslaget er vurdert i henhold til forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven (§§ 6, 8 og 10). Tiltaket omfattes ikke av forskriftens § 6 eller § 7. I henhold til § 8 skal reguleringsplaner for tiltak oppført i vedlegg II konsekvensutredes dersom de kan ha vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, jf. § 10. Det aktuelle tiltaket er klassifisert som infrastrukturprosjekt etter vedlegg II, punkt 10 bokstav e – «bygging av vei». Det er derfor foretatt en vurdering opp mot kriteriene i § 10, bokstav a–h.

Det er innhentet informasjon fra relevante offentlige databaser. Disse databasene er brukt for å kartlegge naturverdier, kulturminner, artsforekomster og arealressurser innenfor og i tilknytning til planområdet.

Planområdet berører ikke kjente verneområder etter naturmangfoldloven kapittel V, utvalgte naturtyper etter kapittel VI, prioriterte arter eller fredede kulturminner. Det er ikke registrert truede arter, verdifulle landskap eller kulturmiljøer i konflikt med tiltaket. Området benyttes ikke til samisk næring, og tiltaket vurderes ikke å komme i konflikt med friluftsinnteresser av særlig verdi. Tvert imot vil tiltaket gi en tryggere jernbanekryssing for turgåere.

Det er ikke registrert forekomster av truede arter eller truede naturtyper i området. Landskapet er preget av eksisterende infrastruktur og jordbruksområder, og det vurderes ikke som særlig sårbart for landskapsinngrep. Området har en viss verdi for friluftsliv, særlig gjennom eksisterende stier og adkomst til nærliggende naturområder, men inngrepet vurderes ikke å forringe hovedfunksjonene i nærområdet. Tiltaket berører ikke områder med kjent betydning for samisk utmarksnæring eller reindrift. Det er heller ikke kjent at tiltaket kommer i konflikt med nasjonalt eller regionalt viktige mineralressurser.

Tiltaket vil medføre nedbygging av fulldyrka jord, og dermed en omdisponering av LNF-områder. Arealet som berøres er i aktiv drift og vurderes som viktig for landbruksformål. Ifølge nasjonale jordvernmål skal nedbygging av fulldyrka jord unngås med mindre samfunnsinteresser veier tyngre og det ikke finnes reelle alternativer. I dette tilfellet er tiltaket nødvendig for å styrke samfunnssikkerhet og beredskap. Det er lagt vekt på å redusere arealinngrep gjennom avbøtende tiltak, da det ikke finnes hensiktsmessige alternativer som unngår nedbygging av jordbruksareal. Selv om tiltaket har negative konsekvenser for både miljø og landbruk, vil det gjennomføres målrettede avbøtende tiltak for å redusere belastningen og ivareta viktige verdier i området. Spesielt vil det settes søkelys på å minimere konflikter der veglinjen krysser dyrket mark, og eventuelt etablere tekniske løsninger som reduserer inngrep i sammenhengende jordbruksarealer.

Planen kommer ikke i konflikt med statlige eller regionale planbestemmelser eller retningslinjer. Det er heller ikke identifisert konflikt med fastsatte miljøkvalitetsstandarder. Tiltaket forventes ikke å gi vesentlige utslipp, luft- eller vannforurensning, og det medfører ingen økt støybelastning. Risiko knyttet til skred og flom vil bli vurdert i det videre planarbeidet, og det foreligger foreløpig ingen indikasjoner på alvorlig naturfare.



Det er gjennomført en vurdering av tiltaket opp mot kriteriene i § 10 i forskrift om konsekvensutredning. På bakgrunn av tilgjengelig informasjon vurderes tiltaket ikke å medføre vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, og det er dermed ikke krav om planprogram eller konsekvensutredning. Tiltakets løsninger og konsekvenser vil likevel bli grundig behandlet i planbeskrivelsen, og vurderes nærmere i en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse).