

Overordnet risiko- og sårbarhetsanalyse og konsekvensutredning for nye næringsområder i Alvdal kommune

Auma

Paureng-Søberg næringsområde

Storfjellet/Nyegga



ALVDAL
KOMMUNE

17.10.2023

Innhold

1.0 Innledning.....	3
2.0 Metode og kilder	4
2.1 Metode	4
2.2 Konsekvensutredning (KU)	4
2.3 Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)	5
3.0 ROS-analyse og konsekvensutredning for de enkelte områdene.....	8
3.1 Auma	8
3.1.2 ROS-analyse	10
3.1.3 Konsekvensutredning	12
3.1.4 Samlet vurdering: AUMA.....	17
3.2 Paureng-Søberg	18
3.2.2 ROS-analyse	19
3.2.3 Konsekvensutredning	22
3.2.4 Samlet vurdering	29
3.3 Storfjellet	30
3.3.2 ROS-analyse	31
3.3.3 Konsekvensutredning	34
3.3.4 Samlet vurdering	39
4.0 Steimosletta.....	40
4.1 Notat om området.....	40
5.0 Alvdal ' <i>midt i væla</i> '	42
6.0 Områdenes lokalisering og aktuell utnyttelse	43
7.0 Resultater/konklusjoner/sammenstilling/oppsummering	44
7.1 Oppsummerende kart	45
8.0 Sammenstilte resultater	46
9.0 VEDLEGG.....	48

1.0 Innledning

Som følge av behov for mer næringsareal og ønske om næringsutvikling i Alvdal kommune skal det tilrettelegges for nye næringsområder som ligger strategisk til i forhold til aktuelle virksomheter og med nærhet til riksveg 3 (rv.3).

Planarbeidet skal ta høyde for de føringer som er gitt fra regionale myndigheter i forbindelse med høring av planprogram for *Paureng-Søberg næringsområde*. I uttalelsene ble det vektlagt at nye næringsområder burde ses i sammenheng med overordnet plan, men ettersom det er et stort behov for nye næringsarealer i kommunen åpnes det for at nye næringsområder skal vurderes samlet, gjennom overordnet konsekvensvurdering.

Bakgrunnen for arbeidet med en overordnet konsekvensutredning der områdene Auma, Paureng-Søberg og Storfjellet ses i sammenheng er vedtak av planprogram for Paureng-Søberg næringsområde i Alvdal kommunestyre, i møte 26.01.2023, saksnummer 7/23. I møtet ble det blant annet vedtatt at:

«Kommunestyret vedtar revidert planprogram datert 06.01.23 for reguleringsplanen for Paureng - Søberg næringsområde, Plan-ID 202201, der Nyeggen sør (Storfjellet) og Auma vurderes som alternative næringsarealer.»

Den overordnede risiko- og sårbarhetsanalysen (ROS-analysen) og konsekvensutredningen (KU) i dette dokumentet skal gi en indikasjon på vesentlige virkninger av å regulere de aktuelle områdene til næringsformål.

Konsekvensutredning på dette plannivået (kommuneplannivå) skal gi et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag for å ta stilling til om det aktuelle området egner seg for den foreslåtte arealbruken.

2.0 Metode og kilder

2.1 Metode

Konsekvensutredningen tar utgangspunkt i Miljøverndepartementets (nå Klima- og miljødepartementet) veileder «*Konsekvensutredninger - kommuneplanens arealdel*» (2012). Det er benyttet en forenklet versjon av metodikken i Miljødirektoratets veileder M-1941 «*Konsekvensutredninger for klima og miljø*», supplert med Statens vegvesens håndbok V712 «*Konsekvensanalyser*». Metoden baserer seg på en utredning utført av Feste Nordøst i forbindelse med konsekvensutredning for arealinnspill til Kommunedelplan for Tynset tettsted.

For hvert av områdene er det i kapittel 3 satt opp tre ulike tabeller. I første tabell er det en beskrivelse av aktuelt område, med visning av avgrensning, gjeldende arealformål og foreslått ny arealbruk. Andre tabell utgjør risiko- og sårbarhetsanalyse for aktuelt område i henhold til utvalgte tema for samfunnssikkerhet. Tredje tabell viser konsekvensutredningen av området med dagens situasjon (null-alternativet), samt mulig fremtidig utvikling (1-alternativet). Det er gjort en vurdering av 20 temaer som inngår i planprogram for Paureng-Søberg næringsområde. Konsekvensene for hvert enkelt tema beskrives og vurderes.

Under tabellene er det gjort en samlet vurdering av eventuelt tiltak basert på en oppsummering av konsekvensene for de 20 hovedtemaene, supplert med forhold som faglig skjønn, lokalkunnskap og eventuelle spesielle forhold. Den samlede vurderingen er i hovedsak kvalitativ, og medfører ikke en ren summering av ulike fargekoder for hvert tema. Vurderingen avsluttes med en konklusjon der det anbefales om området bør videreføres som aktuelt, nytt næringsområde eller ikke.

2.2 Konsekvensutredning (KU)

Konsekvensutredningen beskriver de verdier og hensyn som kan bli vesentlig påvirket av tiltaket, og gjør rede for tiltakets virkninger for miljø- og samfunn. Konsekvensen er resultat av områdets verdi for det enkelte utredningstema, samt i hvilken grad foreslått arealbruk vil ramme verdiområdet (påvirkning / omfang). Konsekvensutredningen gjør rede for virkningen både i det aktuelle området og i omkringliggende influensområde der det er relevant. Så langt det er mulig er det benyttet kvantitative vurderinger og kriterier, men med bakgrunn i bruk av eksisterende data og usikkerhet rundt konsekvenser er det nødvendig å foreta kvalitative vurderinger. Konsekvensene av er vurdert etter en tredelt skala (trafikklysmetoden), jf. tabell 1 under. For enkelte av de vurderte områdene kan det være hovedtema som er mindre relevante. I slike tilfeller graderes ikke konsekvens.

0-alternativet er den mest sannsynlige utviklingen av området dersom tiltaket ikke gjennomføres. Konsekvenser for planforslaget vil derav bli vurdert opp imot å videreføre dagens arealbruksformål som, for samtlige områder, er LNF i kommuneplanen.

1-alternativet viser den mest sannsynlige utviklingen ved omregulering fra LNF til næringsformål, slik eventuell regulering av området legger opp til.

Grønn	Ingen kjente vesentlige konsekvenser / mulige konflikter. I noen tilfeller kan det også være positiv konsekvens av tiltaket. Dette blir da nevnt.
Gul	Moderat / middels negativ kjent konsekvens for tema, eller konflikt med lokale eller regionale verdier. Sannsynlighet for at konsekvensen kan reduseres på reguleringsplannivå inngår i vurderingsgrunnlaget.
Rød	Klar negativ kjent konsekvens eller konflikt med regionale eller nasjonale verdier. Begrensede muligheter for å endre konsekvensen gjennom arealjustering eller avbøtende tiltak.
Hvit	Tema der konsekvens ikke er gradert.

Tabell 1: Vurderingspotensial for konsekvens og konfliktpotensial.

2.3 Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)

Ros-analyse for hvert av arealbruksinnspillene er gjennomført som en forenklet versjon av metodikken i DSBs veileder for ROS-analyser fra 2017. Analysen viser risiko- og sårbarhetsforhold som er vesentlige for å ta stilling til om arealet er egnet for foreslått bruk (flom, overvann, skred, grunnforhold, ulykker, forurensset grunn, høyspent), herunder forhold som må utredes og følges opp nærmere gjennom detaljregulering og byggesak.

SANNSYNLIGHET	KONSEKVENNS		
		LAV	MIDDELS
	Høy (> 10 %)		
	Middels (1-10 %)		
	Lav (< 1 %)		

GRØNN	Akseptabel risiko - risikoreduserende tiltak ikke nødvendig
GUL	Akseptabel risiko - risikoreduserende tiltak må vurderes
RØD	Uakseptabel risiko - risikoreduserende tiltak er nødvendig

KATEGORI	KONSEKVENNS		
	LAV (L)	MIDDELS (M)	HØY (H)
Liv/helse:	Ulykke med 0 drepte/alvorlig skadde	Ulykke med > 1 drepte/alvorlig skadde	Ulykke med > 2 drepte/alvorlig skadde
Stabilitet:	Påvirker noen < 1 dag	Påvirker mange over kortere periode < 1 dag	Påvirker mange over lengre periode > 2 dager
Materielle verdier:	Skader/verditap < 1 mill.	Skader/verditap 1-15 mill.	Skader/verditap > 15 mill.

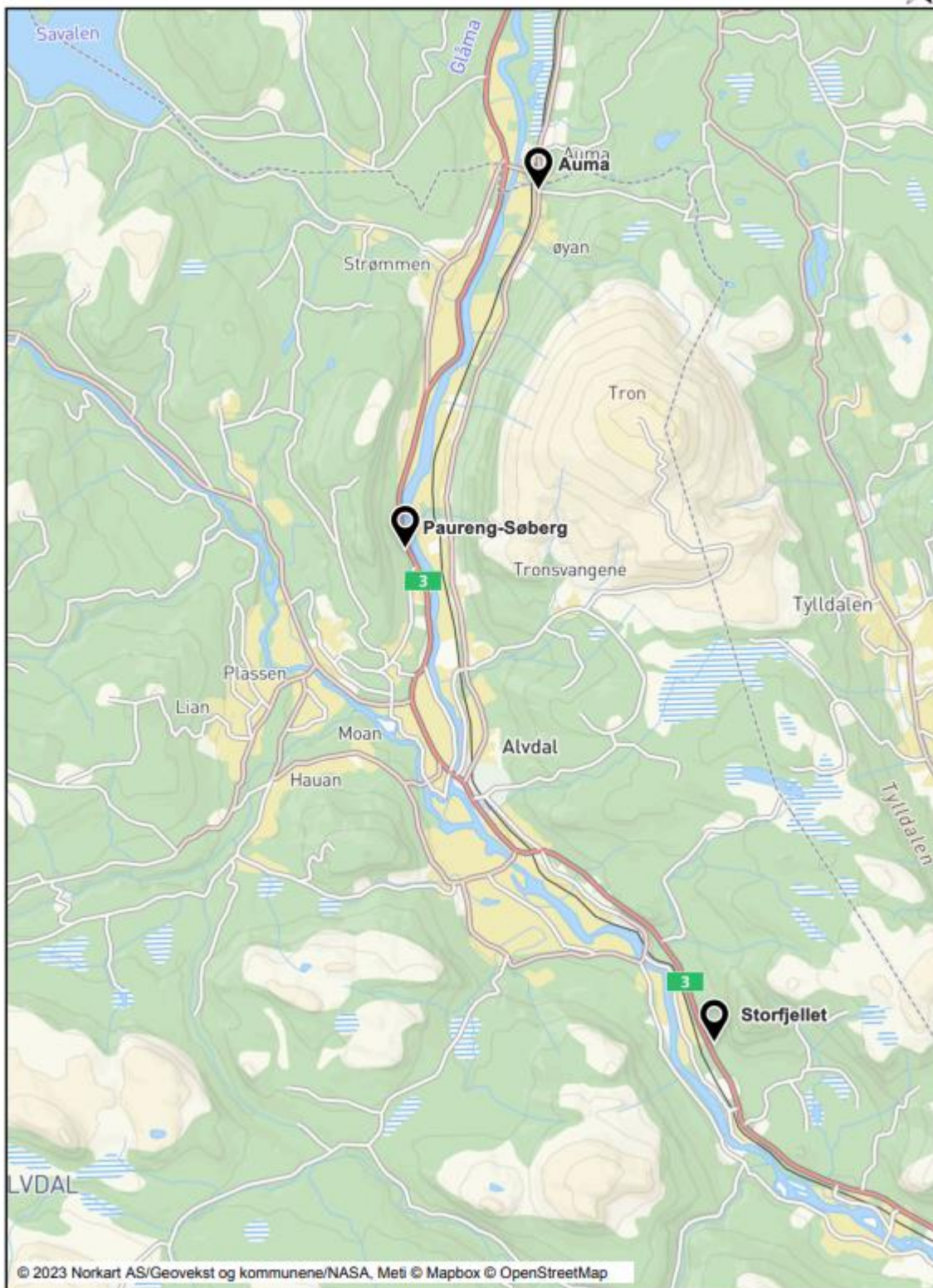


Utskrift fra Norkart AS kartklient

Dato: 05.06.2023

Målestokk: 1:100000

Koordinatsystem: UTM 32N

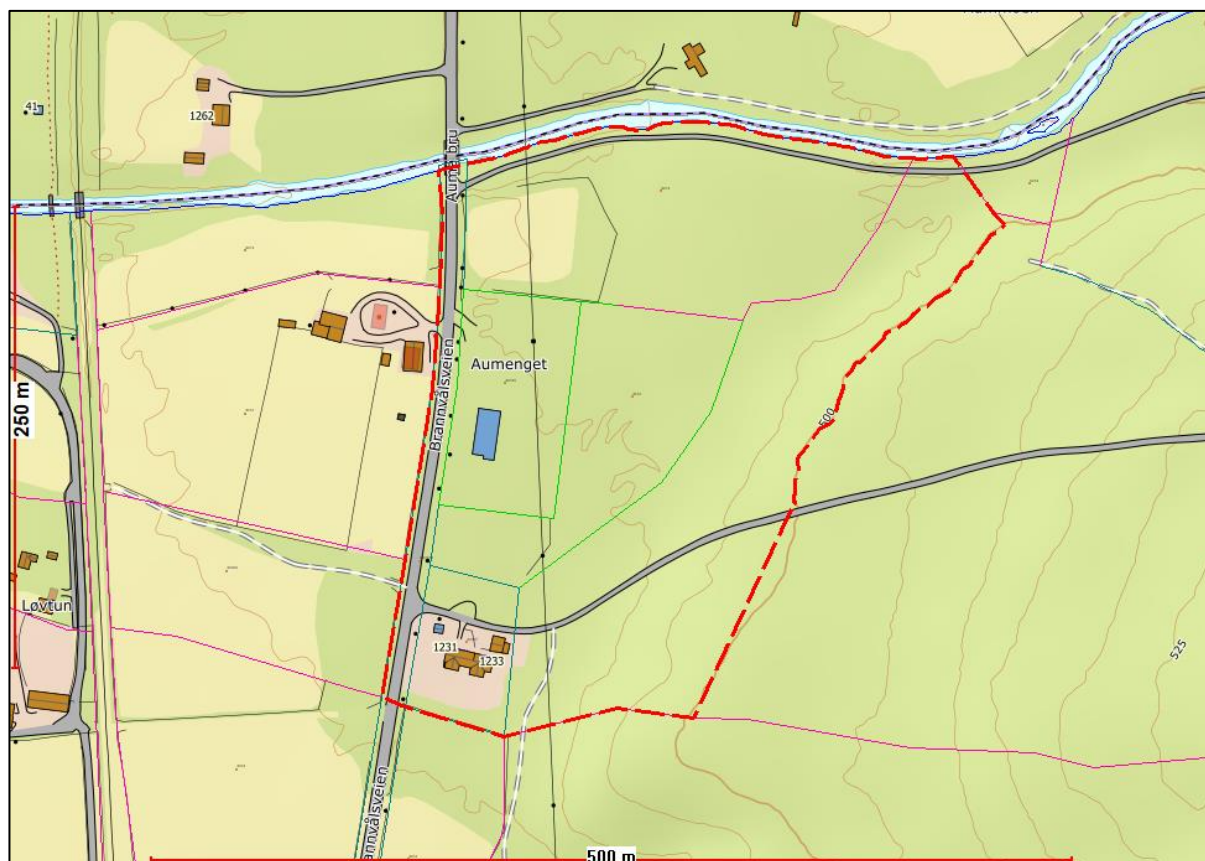


Figur 2-1: Kartutsnitt som viser de aktuelle områdene i Alvdal kommune.

3.0 ROS-analyse og konsekvensutredning for de enkelte områdene

3.1 Auma

Gnr./bnr.:	4/4, 4/13, 4/24, 4/287, 4/345 og 302/13.		
Adresse/område:	Aumenget, Brannvålsveien (fv. 2222).		
Arealstørrelse:	71 daa.		
Dagens formål:	LNFR, hensynssone/sikkerhetssone vannforsyningskilde (Plan: R54 AUMA).	Foreslått formål:	Næringsformål
Beskrivelse:	Det vurderes utvidelse av næringsområde på Aumenget. Tenkt næring er entreprenørvirksomhet, tilsvarende allerede virksomhet på gbnr. 4/345. Eget areal spesielt øst for gbnr. 4/345 med mulighet for felles avkjørsel fra Brannvålsveien. Planavgrensning gir rom for utvidet næringsareal.		
Forslagsstiller:	Alvdal kommune		



3.1.2 ROS-analyse

Risiko og sårbarhet ved tiltaket -ROS For hvert tema vurderes sannsynlighet (S), konsekvens (K) og risiko (R). Sårbarhet gis verdiene lav (L), middels (M) eller høy (H). Konsekvens gis verdiene lite (L), middels (M), eller stor (S). Irrelevant gis kode (IR).						
Tema:	Beskrivelse:	Konsekvens-type:	S	K	R	Tiltak og usikkerhet:
Flom og overvann	Store deler av gnbnr. 4/24, nord i området ligger innenfor aktsomhetssone for flom fra Auma. Aktsomhetssonen utvides ved Auma bru, og dekker store deler av dyrka mark nordvest i avgrensning. Det er uklart hvorvidt denne delen er tenkt utbygd. Det er registrert to forsenkninger der overvann kan samle seg ved tette og åpne stikkrenner; i østlig ende av dyrka mark, samt inne på teig 4/345. Sistnevnte er fylt opp. Det går dreneringslinjer gjennom området.	Liv/helse	L	L		Aktsomhetssone for flom fra NVE er et usikkerhetsmoment, og det er påslag i beregningen. Det bør utredes reell flomfare, og/eller unngås bygging innenfor aktsomhetssone for flom innen avgrensningen.
		Stabilitet - påvirkning		L		
		Materielle verdier		L		
Skredfare og grunnforhold	Det er ingen skredfare innenfor området. Grunnen er relativt flat med ca. 4-6 m høydeforskjell og består av elveavsetning, breelvavsetning og bresjø-/innsjøavsetninger, dekket av organisk jordmateriale.	Liv/helse	L	L		Etablering av næring krever planering/fylling for jevnt underlag.
		Stabilitet - påvirkning		L		
		Materielle verdier		L		
Ulykker	Området er lokalisert langs Brannvålsveien (fv. 2222). Denne veien har registrert ÅDT 650 kjøretøy, med andel 10 % lange kjøretøy. Det er ikke registrerte ulykkespunkter	Liv/helse	M	M		Trafikksituasjonen må vurderes i eventuelt videre planarbeid. Det må en trafikkanalyse knyttet til økning i tungtrafikk i forbindelse med eventuell

	knyttet til avgrensningen. Etablering av ny virksomhet kan medføre en noe forringet trafikksituasjon. Grunnet undergang/kulvert og smal bru mot påkjøring rv. 3, må det påregnes økt andel tungtrafikk gjennom Tynset by og Alvdal tettsted (Steia). Bortimot hele området ligger innenfor sikkerhetssone 2a og III for vannforsyningsanlegg til Auma vannverk (interkommunal reguleringsplan R54 Auma). Vannverket har 40 brukere, der 3 av disse driver næringsmiddelproduksjon. Dette tilsier at ulykker og hendelser som medfører utslipp i bakken kan få store konsekvenser for vannverket.	Stabilitet - påvirkning Materielle verdier		H		detaljregulering. Spesielt er det viktig å vurdere forholdet til økning i andel tunge kjøretøy gjennom sentrumsområder – Steia og Tynset. Det bør utføres en ny kartlegging/utredning av tilsigssoner/sikkerhetssoner for Auma vannverk. Plasseringen stiller strenge krav til tiltak for å forhindre forurensningsulykker. Drikkevannsforskriften § 26.
Forurensset grunn	Det er ikke registrert forurensset grunn innenfor området, men aktuelt areal er innenfor sikkerhetssone III for vannforsyningskilde Auma vannverk. Ulykker som fører til forurensning, kan ha middels stor påvirkning på liv/helse.	Liv/helse	M	M		
Høyspent	Området berøres av 22 kV distribusjonsnett. Kabel ligger over bakken øst for etablert virksomhet.	Liv/helse	L	L		Kan skape utfordringer knyttet til ny etablering øst for etablert virksomhet. Nødvendige hensyn til nettanlegg må ivaretas i eventuell reguleringsplan. Bør vurderes lagt i jordkabel.

3.1.3 Konsekvensutredning

Tema:		Situasjon (0-alternativ):	1-alternativ vurdering og tiltak:	Konsekvens:
Naturverdier og miljø:	Naturmangfold jf. naturmangfoldloven/naturverdier og miljø	Det er gjort registreringer (maskert, Miljødirektoratet) av de sensitive artene jaktfalk, hubro og lappfiskand innen eller i nærheten av området (innenfor rute á 4x4km). Områder med observasjoner av vipe og svartand langs Glomma, vest for området (Naturbase-kart).	Regulering av området må antas å i liten grad påvirke dyreliv/naturmangfold. Det er allerede aktivitet i området og skogen er hugget.	
	Miljøpåvirkning, herunder forurensning	Området ligger innenfor sikkerhetssone 2a og 3 for Auma vannverk, jf. eldre interkommunal reguleringsplan R54 AUMA (vedtatt 1994). Området grenser også til Auma (elv) i nord. Forurensning til grunn gjennom utslipp og ulykker kan ha stor effekt på vann og vannmiljø, både grunnvann og liv i Auma/Glomma.	Utslipp og forurensningulykker knyttet til eksisterende og eventuelt utvidet virksomhet innenfor avgrensning kan ha store konsekvenser for vannverket og drikkevannskilde. Arealet er i sin helhet innenfor tilsigssoner for Auma vannverk.	

	Økosystemtjenester	Hogstflater (Nibio) og tilsigssone drikkevannskilde med høy infiltrasjonsevne (1 - Godt egnet) og høyt grunnvannspotensial (2 - Antatt betydelig grunnvannspotensial) (NGU) innenfor avgrensning. Hovedparten av arealet består i nylig hugget skog, og det er en klynge trær sør i avgrensningen på gbnr. 4/13 og 4/287. Noe skog i hogstklasse 2 i randsone mot Auma, samt skog i hogstklasse 3-5 i østlig del av avgrensning (NIBIO).	Høy utnyttelse innenfor området vil føre til at om lag 25 daa, hovedsakelig voksen skog, må hugges. Harde flater vil kunne påvirke tilsig, og avrenning og utslipp vil kunne infiltrere til grunnvann. Høy infiltrasjonsevne i løsmassene. Gode løsninger for avrenning og oppfang vil kunne redusere forurensningsfare.	
Kulturminner, kulturmiljø og landskapsvirkning:	Kulturminner, -miljø	Det er ikke registrert kulturminner eller -miljøer innenfor eller i umiddelbar nærhet til planavgrensningen (Kulturminnesøk).		
	Landskapsvirkning	På nåværende tidspunkt består arealet i noe dyrket mark, hogstflater og barskog (NIBIO). Det går høyspent (distribusjonsnett 22kV) gjennom området, noe øst for etablert virksomhet.	Tiltak innenfor avgrensningen vil, avhengig av utnyttelse, ha liten landskapsvirkning. Området ligger nokså isolert og relativt lavt i terrenget. Det er skog imellom avgrensning og nabotomter.	
Naturressurser:	Jordbruk og skogbruk	Arealet innenfor området er registrert som barskog med middels bonitet i AR5 (Nibio). Mindre områder med skog i hogstklasse 2-5. Det er et lite område på ca. 2 daa med dyrket mark nord i avgrensning. Ikke registrert dyrkbar ark.	Det fulldyrkede arealet forutsettes bevart for fremtiden og må ivaretas gjennom eventuell reguleringsplan.	

	Mineralressurser/masser	Reguleringsområdet består hovedsakelig av fluvial avsetning (løsmasstype 50). I sørlig del av avgrensningen finnes et lite område med glasilakustrin avsetning (bresjø-, brekammeravsetning, løsmasstype 30). Østlig del består av glasifluvial-/breelvavsetning (løsmasstype 20). Området er ikke registrert i grus- og pukkdatabasen til NGU.	Høyt grunnvannspotensiale og høy permeabilitet/infiltrasjon i løsmassene kan vurderes til å ha middels konsekvens knyttet til tiltak nær vannforsyningskilde.	
Friluftsliv og nærrekreasjon:	Turveier, turstier og skiløyper	Det er registrert turstier/turveier med utgangspunkt i vegene som har avkjørsel fra fv. 2222 nord og sør i avgrensningen (Norgeskart friluftsliv). Det er ikke registrert skiløyper innenfor eller i umiddelbar nærhet til avgrensningen (ut.no, skisporet.no). Avgrensningen er innenfor et større område på Auma registrert som nærturterreng, viktig friluftslivsområde, kartlagt i 2021 etter veileder M98-2013 (Miljødirektoratet, Naturbase-kart).	Regulering av området vil i liten grad påvirke mulighetene for å utøve friluftsliv, da veiene i nord og sør kan bevares.	
	Infrastruktur for gående og syklende	Avgrensningen er lokalisert langs Brannvålsveien (fv. 2222), som kan benyttes av gående/syklende. Det er ikke anlagt gang-/sykkelveg i nærheten av planavgrensningen. Fartsgrense langs avgrensningen er 60 km/t, mens det nordover og sørover i hovedsak er 80 km/t. Avstand til Alvdal sentrum er 13 km og til Tynset sentrum; 11 km. Ikke spesielt tilrettelagt for gående eller syklende.	Adkomst til Auma togstasjon går langs trafikkert bilveg.	
Barn- og unges oppvekstvilkår:		Lite relevant grunnet næringsområde og LNF.		
Tilgjengelighet for alle:		Lite relevant grunnet nærings- og LNF-formål.		

Transportbehov og energiløsninger:	Transportbehov	Det er bussholdeplasser nord og sør for planavgrensning (henholdsvis Auma øst og Tronskjølkrysset). Disse to bussholdeplassene er stopp for skolebusser, med avgang tidlig morgen og tidlig ettermiddag. Om lag 1,3 kilometer nordvest for avgrensning ligger busstoppet Aumakrysset der buss 181 passerer - hyppigere avganger, men krever kryssing av rv.3. Togstasjon på Auma er lokalisert om lag 800 m fra planområdets senter (ved etablert virksomhet).	Planområdets plassering muliggjør for at ansatte i næringsområdet kan reise med buss og/eller tog.	
	Energi/elnett	22 kV høyspent går gjennom planområdet, øst for etablert virksomhet. El-anlegg for gatebelysning og medfølgende hengekabler vest i planavgrensning, langs Brannvålsveien.	Næringsområde må kobles på el-nett. Og hensyn til luftkablene må ivaretas gjennom reguleringsplan.	
	Vei og trafikale forhold	Planområdet har avkjøring fra fv. 2222 Brannvålsveien. Det er på strekket langs planområdet registrert en ÅDT på 650 biler, der 10 % utgjøres av lange kjøretøy. Fartsgrense 60 km/t fra Aummoen (Aumveien 816) til litt nord for lager-/kontorbygning tilknyttet etablert virksomhet innenfor planområdet (Brannvålsveien 630). Olav Gjærevolls vei, nord for planområdet er påkoblet rv.3, men bru og kulvert setter begrensninger for størrelse på kjøretøy.	Økning i trafikk av store kjøretøy gjennom sentrumsområder med jernbaneovergang i plan må vurderes i videre planarbeid. Trafikkanalyse med vurdering av økt trafikk gjennom sentrumsområde bør utarbeides i forbindelse med eventuell regulering.	
Forurensning:	Luftkvalitet og støy	Vest i planområdet er det registrert gul støysone (Statens vegvesen).	Hensynet til støy kan ivaretas gjennom reguleringsplan. Gul støysone nær fv. 2222 og ÅDT på 650 biler, samt at området er tenkt til næringsformål tilsier at dette har liten til ingen negativ konsekvens.	

	Utslipp til vann og jord	Planområdet ligger innenfor sikkerhetssone 3 for Auma vannverk. Dette er beskrevet under 'Økosystemtjenester' og 'Mineralressurser/masser'.	Ulykker som fører til utslipp kan få store konsekvenser for drikkevannskilde, nordvest for området, Auma vannverk.	
Samfunnsikkerhet:	Flom og overvann	Nordlig del av planområdet ligger innenfor aktsomhetssone for flom (NVE). Det går dreneringslinjer gjennom planområdet, og det er forsenkninger der det kan samles vann ved tette stikkrenner. Harde flater og avrenning kan potensielt bidra til forurensning av grunnvann.	Byggeforbud innenfor aktsomhetssonen for flom kan ivaretas gjennom eventuell regulering. Oppsamling av overvann, kummer etc. må ivaretas gjennom eventuell reguleringsplan og byggesak.	
	Ras/skred	Planområdet er ikke skred-/rasutsatt.		
Teknisk infrastruktur	Vann- og avløp	Kommunalt VA-nett nær og i planområdet.		
	Trafikale hensyn	Fartsgrense 60 km/t frem til avkjøring til etablert næring langs Brannvålsveien (Statens vegvesen). Bru og jernbaneundergang med høydebegrensning 4,1 og 4,3 m (Statens vegvesen) i Olav Gjærevolls vei.	Entreprenør-, maskinvirksomhet med store kjøretøy kan endre trafikkbildet i sentrumsområder noe.	

3.1.4 Samlet vurdering: AUMA

ROS-analysen for Auma viser at arealet som er vurdert medfører uakseptabel risiko for ulykke knyttet til stabilitet og påvirkning. Dette på grunn av at forurensningsulykker innenfor området, som berører Auma vannverk, vil kunne medføre at mange blir påvirket over flere dager. Ytterligere tre områder er vurdert til risikokategori gul, med basis i risiko for forurensning av vannforsyningskilde for Auma vannverk. Trafikksituasjonen tilsier at større kjøretøyer (høyde > 4,1m og bredde) må passere gjennom Alvdal eller Tynset tettsted for å komme ut på rv. 3.

Konsekvensutredningen viser i likhet med ROS-analysen at det er flere temaer som påvirkes negativt av nærhet til Auma vannverk. Temaene '*Miljøpåvirkning, herunder forurensning*', '*Økosystemtjenester*', '*Mineralressurser*' og '*Utslipp til vann og jord*' er vurdert til å ha klar negativ konsekvens eller konflikt med regionale eller nasjonale føringer. Denne vurderingen er basert på nærhet til vannverket og at området befinner seg innenfor influensområde for Auma vannverk. Grunnvann og drikkevann er beskyttet gjennom vannforskriften og drikkevannsforskriften. Aktuelt område befinner seg innenfor sikkerhetssone III for Auma vannverk (reguleringsplan R54 AUMA, vedtatt 01.02.1994) og det er grunn til å tro at en ny vurdering av tilsigssoner for vannforsyningskilden vil medføre strengere krav til beskyttelse.

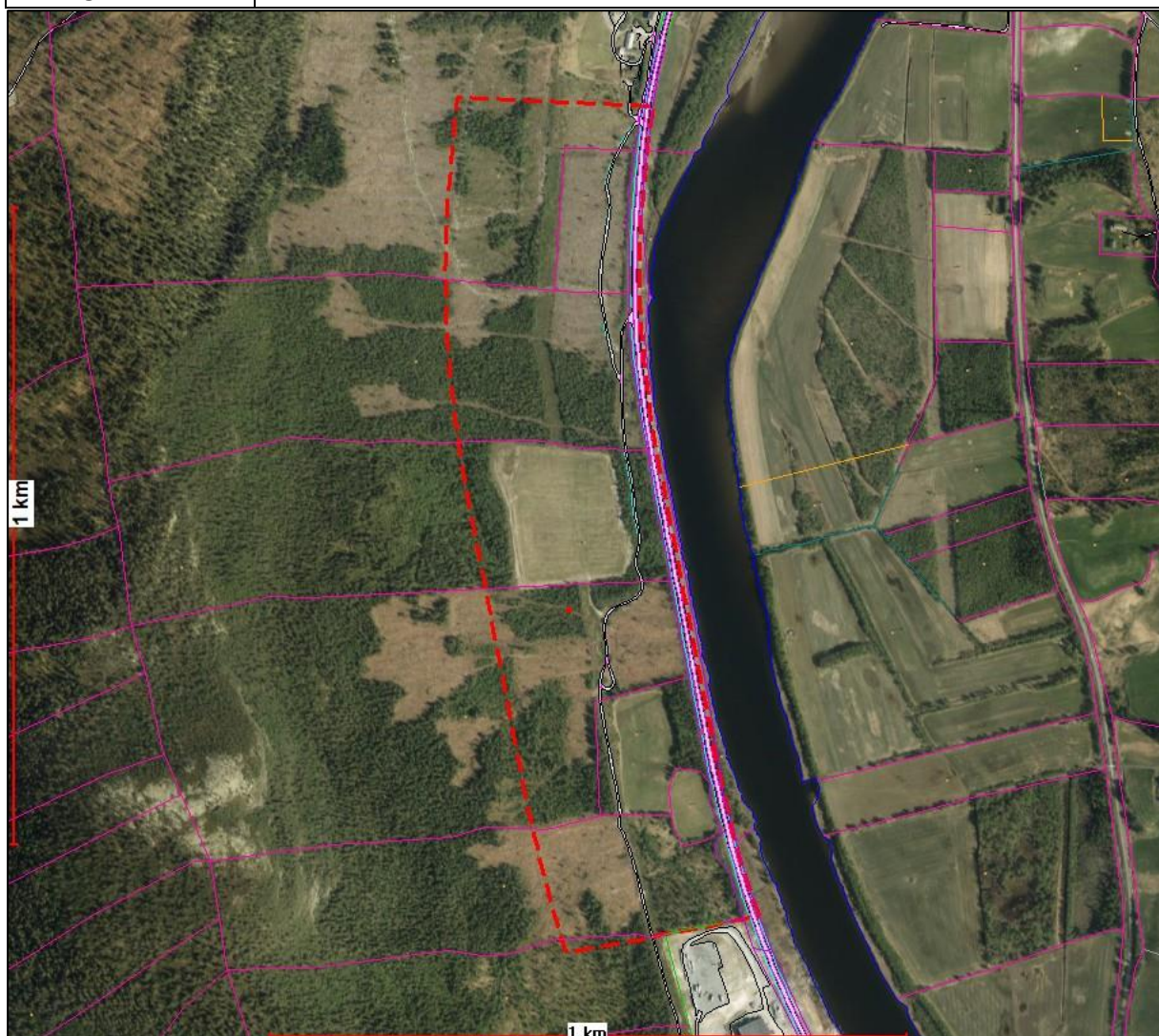
Temaene '*Vei og trafikale forhold*' og '*Trafikale hensyn*' vurderes konsekvensen til å være moderat/middels da det må antas en viss økning i trafikk knyttet til store kjøretøy gjennom sentrumsområdene i Alvdal og Tynset. Dette kan vurderes nærmere på tiltaksnivå, og vil i stor grad måtte vurderes i forbindelse med type næring som eventuelt skal etablere seg på området.

KONKLUSJON:

Det kan gjøres avbøtende tiltak for å redusere risiko for forurensning av vannforsyningskilden, nordvest for aktuell avgrensning. God overvannshåndtering og sikker lagring av potensielt skadelige kjemikalier kan ivaretas gjennom plan og byggesak og er regulert gjennom lovgivning/sectorlover. Det er allikevel lite hensiktsmessig å legge til rette for mer aktivitet innenfor sikkerhetssone for vannforsyningskilden da forurensning av vannforsyning vil påvirke mange og potensielt kunne ha middels til store helsemessige og økonomiske/materielle konsekvenser. Dersom området skal reguleres bør det utføres en ny vurdering av tilsigssoner for vannforsyningskilden til Auma vannverk. Næringsvirksomhet som er avhengig av transport med store kjøretøy fremstår som et dårlig alternativ grunnet trafikale hensyn. Nærheten til Auma vannverk fører samlet sett til at regulering av området til næringsformål ikke er tilrådelig eller å anse som hensiktsmessig.

3.2 Paureng-Søberg

Gnr./bnr.:	2/10, 4/33, 4/35, 4/35, 4/53, 4/71, 4/72, 4/72, 4/144, 4/165, 4/165, 6/1, 6/1, 6/5, 6/8, 300/18		
Adresse/område:	Mellom Paulenget og Søberg, langs rv. 3.		
Arealstørrelse:	405 daa.		
Dagens formål:	LNFR i Alvdal kommunes kommuneplanens arealdel.	Foreslått formål:	Næringsformål
Beskrivelse:	Området ligger nord for, og i forlengelse av eksisterende næringsområde på Paureng. Planavgrensningen er i stedvis bratt terreng med dyrka mark og skog. Det går landbruksveier gjennom planavgrensningen. Det er vedtatt planprogram for nytt næringsareal med tilknytning til allerede etablert næring på Paureng, og vurderingen gjort her tar utgangspunkt i høyere utnyttelse av området, slik presentert i planprogram. Utnyttelsen er høyere enn det som foreligger i endelig planforslag for Paureng-Søberg næringsområde, plan-ID 202201.		
Forslagsstiller:	Alvdal kommune		



3.2.2 ROS-analyse

Risiko og sårbarhet ved tiltaket -ROS - Paureng-Søberg næringsområde						
For hvert tema vurderes sannsynlighet (S), konsekvens (K) og risiko (R). Sårbarhet gis verdiene lav (L), middels (M) eller høy (H). Konsekvens gis verdiene lite (L), middels (M), eller stor (S). Irrelevant gis kode (IR).						
Tema:	Beskrivelse:	Konsekvens-type:	S	K	R	Tiltak og usikkerhet:
Flom og overvann	Området er ikke utsatt for flom i Glomma. Det går flere dreneringslinjer gjennom området, og terrenget er stedvis bratt. Formålsendring og eventuelle terrenginngrep vil kunne påvirke dreneringslinjene i området. Flombekk/dreneringslinje sør i avgrensning.	Liv/helse	L	L		Tiltak innenfor avgrensningen krever fylling. Overvann og flom må vurderes som del av videre planarbeid, da terrenginngrep vil kunne endre vanngangen. Bør være gode løsninger for overvann da styrtregn eller liknende vil kunne medføre avrenning.
		Stabilitet - påvirkning		L		
		Materielle verdier		L		
Skredfare og grunnforhold	Området er utredet for skred i 2021. Med eksisterende bruk og eksisterende plantet skog og vernskog er det vurdert at området tilfredstiller krav til sikkerhetsklasse S1 og S2 i TEK17 § 7-3. Grunnen består av løsmassetyper 11 (morenemateriale, sammenhengende dekke) og 30 (bresjø- eller brekammeravsetning). Grunnfjell i kvartsitt.	Liv/helse	L	L		Skredfare er kartlagt og tilfredstiller krav til sikkerhetsklasse S1 og S2. Kartleggingen er gjort med utgangspunkt i eksisterende vegetasjon, og at forholdene kan endre seg dersom det gjøres større inngrep i vegetasjon eller i terrenget.
		Stabilitet - påvirkning		L		
		Materielle verdier		L		

Ulykker	Området er lokalisert langs et strekke på rv. 3 med ÅDT på 3200 biler, der andelen lange kjøretøy er 30 %. Det eksisterer to av-/påkjøringer til skogsbilvei inne på området. Ny og større av-/påkjøring for næringsområdet vil påvirke nåværende trafiksituasjon. Flere avkjørsler med store kjøretøy på et relativt kort strekke (om lag 1,3 km) vil kunne skape utfordringer og potensielt flere ulykker. Ved etablering av virksomheter som håndterer farlige stoffer og storulykkevirksomheter vil dette måtte vurderes samlet.	Liv/helse	M	M		Trafikksituasjonen må vurderes i videre planarbeid. God trafikkløsning og trafiksikker adkomst i henhold til Statens vegvesens standard N100 må ivaretas gjennom videre reguleringsplanarbeid ved høy utnyttelse av arealet. Vegmyndighet (SVV) har uttalt at adkomst til området må gå via eksisterende kryss med tilknytning til Paureng næringsområde. Dette er utfordrende ved stor økning i trafikk.
		Stabilitet - påvirkning				
		Materielle verdier				Avhengig av næring som skal etableres må kapasitet innen brann og redning vurderes. Utrykningstid, kapasitet og tilgang på slukkevann
Forurensset grunn	Det er ikke registrert forurensset grunn innenfor planavgrensning. Usikker eller moderat til lav aktsomhetsgrad for radon.	Liv/helse	L	L		Aktsomhet for radon ivaretas gjennom TEK17.
Høyspent	Høyspent på 22 kV i nord-sør-retning gjennom hele planavgrensningen. Øst for arealer der det er tenkt etablering.	Liv/helse	L	L		Ved etablering av næringsvirksomhet med ankomst langs eksisterende landbruksvei/sykkelvei må ledning vurderes lagt i jordkabel. Sikkerhet og sikringssoner må ivaretas gjennom reguleringsplan.

Næringsvirksomhet	Uklarhet knyttet til hva slags næringsvirksomhet som skal etableres, men kan innbefatte storulykkevirksomhet. Foreløpig tenkt etablering av entreprenørvirksomhet – maskinentreprenør og lading for store kjøretøy.	Liv/helse	L	L		Usikkerhet knyttet til hva som kan etableres. Sikkerhet og sikringssoner i knyttet til aktuell næring må hensyntas i planlegging.
		Stabilitet - påvirkning		L		
		Materielle verdier		L		

3.2.3 Konsekvensutredning

Tema:		Situasjon (0-alternativ):	1-alternativ vurdering og tiltak:	Konsekvens:
Naturverdier og miljø:	Naturmangfold jf. naturmangfoldloven/naturverdier og miljø	Det er gjort registreringer (maskert, Miljødirektoratet) av de sensitive artene kongeørn, vandrefalk, hubro og lappfiskand innen eller i nærheten av området (innenfor rute á 4x4km). Det er registrert mulig reproduksjonsområde for vipe (kritisk truet) langs Glomma, øst for området. Glomma, øst for tomt er her registrert som mulig mat/næringsområde for stjertand (sårbar art). Det er gjort observasjoner av hare og gaupe i nærheten av området.	Omregulering til næringsformål kan ha en viss negativ effekt på arts mangfold, men menneskelig forstyrrelser gjennom landbruksdrift og eksisterende næring er allerede tilstedeværende. Tiltak på næringsområde kan antas å i liten grad påvirke artene ytterligere, da det også forutsettes bevaring av eksisterende dyrka mark i reguleringsplan.	
	Miljøpåvirkning, herunder forurensning	Området innenfor planavgrensningen består av skog med lav til middels bonitet i ulike hogstklasser (NIBIO), samt dyrka og dyrkbar mark.	Større utslipp og ulykker knyttet til utvidet næring vil kunne påvirke dyreliv og miljø, vannmiljø. Omregulering av et mindre areal til næring, sør i avgrensning vil føre til noe økt påvirkning, men ikke betydelig. Høy utnyttelse vil gi økt risiko for negativ påvirkning.	

	Økosystemtjenester	Omtrent 172 daa barskog med lav til middels bonitet registrert innenfor avgrensningen i AR5 og NIBIO-skogbruksplan. Skog i hogstklasse 1-5, der hogstklasse 1 og 2 (ungskog) dominerer.	Høy utnyttelse av området vil føre til at om lag 85 daa, hovedsakelig ung skog, må hugges.	
Kulturminner, kulturmiljø og landskapsvirkning:	Kulturminner, -miljø	Det er ikke registrert kulturminner eller -miljøer innenfor eller i umiddelbar nærhet til planavgrensningen (Kulturminnesøk).	Aktsomhetsplikten gjelder.	
	Landskapsvirkning	Planområdet inngår som del av landskapsregion 9, Østerdalene (NIBIO/NIJOS, 2005). Denne landskapsregionen er preget av U-formet dallandskap med dalsletter og oftest slakere dalsider med hovedsakelig barskog-vegetasjon. Spredt bebyggelse og jordbruksmark dominerer i dalbunnen med variasjon i jordas næringsinnhold. Hovedveier og jernbane danner betydelige linjedrag langsetter dalbunnen. Planområdet er preget av skogkledt li/helning, hogstfelt og to oppdyrkede arealer. Lenger sør endrer preget seg noe i retning mot Steia og innover på Folldalsveien. Fjern- og nærvirkninger av tiltak på området vil være ulik og er derfor beskrevet og vurdert separat. Terrenginngrep, som følge av tiltak innenfor planområdet er også beskrevet her. På nåværende tidspunkt består arealet i noe dyrket mark, hogstflater og barskog (NIBIO). Det går en landbruksveg og høyspent (22 og 73 kV) gjennom området.	Nærvirkning av tiltak innenfor planavgrensningen vil kunne være beskjedent med bestemmelser om vegetasjonsskjerm. Gjennom fylling og planering vil arealet som omreguleres til næringsformål, sør i området, fremstå som en utvidelse av eksisterende næringsareal. Fjernvirkningen vil være mer betydelig, avhengig av utnyttelsesgrad. Ved høy utnyttelse innenfor avgrensningen vil fjernvirkning kunne bli vesentlig. Bestemmelser om vegetasjonsskjerm må ivaretas gjennom reguleringsplan.	

Naturressurser:	Jordbruk og skogbruk	Innenfor området er det to arealer med dyrka mark (ca. 57,5 daa), samt ca. 143 daa registrert dyrkbar mark (NIBIO) innenfor området. Det er også hogstfelt (nyhugget), og barskog med lav bonitet i hogstklasse 1-5 innenfor avgrensning.	De fulldyrkede arealene forutsettes bevart for fremtiden og må ivaretas gjennom reguleringsplan.	
	Mineralressurser/masser	Reguleringsområdet består i nordenden hovedsakelig av tykk morene, med sammenhengende dekke, stedvis med stor mektighet (løsmasstype 11). I nordøstlig del finnes det et lite område med fluviale avsetninger (løsmasstype 50). Sørøstlig del består av bresjø-/brekammeravsetninger (løsmasstype 30). Området er ikke registrert i grus- og pukkdatabasen til NGU. Bergartskart viser at det grunnen i hovedsak består av kvartsitt.	Ved bruk av areal til næring kreves fylling og planering. Håndtering av løsmasser må vurderes som del av utførelse/tiltak.	
Friluftsliv og nærrekreasjon:	Turveier, turstier og skiløyper	Det går en landbruksvei gjennom planavgrensningen fra Øvre Måna-vei i sør til Søberg i nord. Veien er stengt i sør og fungerer som gang- sykkelvei utenom landbruksdrift. Det foreligger ingen kjent utbredt friluftsbuk eller stier i planavgrensningen. Veien vurderes til å ha lokal betydning og at området brukes av få/fleire.	Det vil være aktuelt å ivareta landbruksvegen gjennom området ved å regulere til G/S-veg/privat landbruksveg. Med dette som forutsetning vil konsekvensen for friluftsliv være ubetydelig.	
	Infrastruktur for gående og syklende	Landbruksveg nevnt under 'Turveier, turstier og skiløyper' fungerer kan fungere som gang-/sykkelveg for myke trafikanter sørfra. Næringsområdet ligger ca. 6-7 km fra Alvdal sentrum, Steia. Herfra kan området nås langs gang- og sykkelvei og landbruksvei uten å måtte ut på rv.3. Landbruksvegen er del av et større vegnettverk som muliggjør ferdsel fra Steia i sør til Auma i nord, utenom rv.3.	Ivaretagelse av eksisterende landbruksveg kan tilgjengeliggjør området for gående/syklende sørfra og må ivaretas gjennom reguleringsplan. Det er ikke noen alternative traseer for myke trafikanter øst for Glomma og verdien av eksisterende landbruksveg er derfor å anse som høy.	

Barn- og unges oppvekstvilkår:		I liten grad relevant, men landbruksveg påkoblet Øvre Månavei kan være benyttet av barn og unge.	Tiltak innenfor planavgrensning vil kunne påvirke landbruksveg, vegen bør ivaretas gjennom reguleringsplan.	
Tilgjengelighet for alle:		Lite relevant grunnet nærings- og LNF-formål.		
Transportbehov og energiløsninger:	Transportbehov	Det er bussholdeplasser nord og sør for planavgrensning (henholdsvis Søberg og Smedplass). Søberg ligger nær nordlig ende av avgrensning, mens Smedplass ligger om lag 2,5 km sør for sørlig ende av avgrensning. Busslinjene 181, 872 og 875 passerer, med avganger om morgenen og tidlig ettermiddag.	Behov for tilrettelegging i forbindelse med busslomme, leskur, kryssing av vei etc. må vurderes ved høy utnyttelse og betydelig økning i antall ansatte. Det bør da tilrettelegges for at flere av de ansatte i næringsområdet skal kunne reise med buss.	
	Energi/elnett	Regional strømtilførsel, S 66 Savalen-Alvdal (73 kV) og distribusjonsnett, Tynset vest/Strømmen (22 kV) går gjennom planavgrensningen, delvis langs landbruksveg.	Næringsområde må kobles på el-nett. Og hensyn til luftkablene må ivaretas gjennom reguleringsplan, eventuelt graves ned.	

	Veg og trafikale forhold	Planområdet har avkjøring fra Rv. 3. Riksveien forbi Paureng-Søberg har en fartsgrense på 80 km/t. Det er registrert en års-døgntrafikk for riksvei 3 på 3200 kjøretøy, der 30 % av disse er lange kjøretøy. Lange kjøretøy vil i all hovedsak bety trailere. Det er ikke avkjørings- eller forbikjøringsfelt, og en stor økning i trafikk inn mot planområdet kan føre til økt risiko for ulykker, kø-skapning og fartsbegrensning. I midten av området er det en avkjørsel til landbruksveg fra rv.3.	Etablering av ny avkjørsel langs rv.3 er ikke mulig jf. uttalelse fra Statens vegvesen i forbindelse med høring av planprogram. Det vises til at en fremtidig utvikling av området må skje i forlengelse av regulert næringsområde på Paureng (Plan-ID 202001).	
Forurensning:	Luftkvalitet og støy	Østlig del av området er innenfor rød og gul støysone for støy fra rv.3 (Statens vegvesen).	Vegetasjons- og eventuell støyskjerming ivaretas gjennom reguleringsplan. Det skal ikke etableres støyfølsom bebyggelse.	
	Utslipp til vann og jord		Ved høy utnyttelse av området og avhengig av type næring, vil det kunne oppstå ulykker med utslipp til jord, og mulig vann (Glomma). Krav til utslipp ivaretas gjennom regulering og byggesak.	
Samfunnsikkerhet:	Flom og overvann	Området er i liten grad utsatt for flom i Glomma. Enkelte steder langs rv.3 (øst i planavgrensning) er aktsomhetssone for flom så vidt innenfor planavgrensning (NVE). Det går dreneringslinjer gjennom avgrensningen. Også enkelte bekkefar. Ved store nedbørsmengder og snøsmelting vil det være vannføring i enkelte områder, der terrenget tilsier det (søkk og liknende).	Overvannshåndtering ivaretas gjennom regulering og byggesaksbehandling.	

	Ras/skred	I forbindelse med detaljregulering av Paureng næringsområde ble det gjennomført to skredanalyser av NGI i 2021 da deler av planområdet ligger innenfor NVE's aktsomhetsområde for skred. Det ene kartleggingsområdet inkluderer deler av foreslått planområde fra sør frem til Glåmgard. Her er jordskred vurdert som dimensjonerende faretype, og kun sjeldne hendelser tolkes å kunne nå ned til området, med en nominell årlig sannsynlighet lavere enn 1/5000. Den andre skredanalysen omfatter resterende planområdet. Etter gjennomgang av alle skredtyper, er det vurdert at området øst for landbruksveg tilfredsstiller sikkerhets-klasse S1 og S2 for skred, nominell årlig sannsynlighet for skred vurderes da som lavere enn 1/1000 for hele kartleggingsområdet.	Tiltak i sikkerhetsklasse S3 kan ikke etableres. Det er ikke vurdert skred vest for landbruksveg, og det bør derfor ikke tilrettelegges for aktivitet her før eventuell ny skredfarevurdering.	
Teknisk infrastruktur	Vann- og avløp	Kommunalt VA-nett slutter omtrent 2 km fra sørlig ende av avgrensning. Det er boret etter vann og etablert minirensanlegg på gbnr. 6/8 sør for avgrensning.	VA-tilgang må ivaretas gjennom regulering av området. Grunnvann- og rensanlegg må etableres. Tilstrekkelig slokkevann må dokumenteres ved etablering av ny virksomhet.	
	Trafikale hensyn	Avkjøring til landbruksveg fra rv.3, benyttet til driftsformål. Kryss sør for planavgrensning – Paureng næringsområde.	Etablering av ny avkjørsel langs rv.3 er ikke ønskelig jf. uttalelse fra Statens vegvesen i forbindelse med høring av planprogram. Adkomst må sikres gjennom eksisterende næringsareal på Paureng. Funksjonen til landbruksveg forutsettes ivaretatt jf. uttalelse fra Innlandet fylkeskommune. Området skal reguleres til plasskrevende næring, der dagens virksomhet er transport / varelevering, verksted, biloppuggeri, drivstoffanlegg,	

			virksomheter som innehar en viss grad av risiko for brann, eksplosjon, arbeidsulykker og trafikkulykker ved av- og påkjørsel til området.	
--	--	--	--	--

3.2.4 Samlet vurdering

Ved høy utnyttelse av arealet på Paureng-Søberg er det forholdet til ulykker, spesielt knyttet til trafikale forhold som slår ut negativt i ROS-analysen. Ved stor økning i trafikk via Paureng næringsområde bør planavgrensningen utvides og detaljert prosjektering av adkomst og vegsituasjon bør utføres.

I konsekvensutredningen slår temaene *'Miljø, herunder forurensning'*, *'Landskapsvirkning'*, *'Jordbruk og skogbruk'*, *'Infrastruktur for gående og syklende'*, *'Transportbehov'*, *'Vann og avløp'* og *'Trafikale hensyn'* ut med moderat/middels negativ kjent konsekvens for temaet, eller konflikt med lokale/regionale verdier. Utredningstemaet *'Veg og trafikale forhold'* er vurdert til å ha klar negativ, kjent konsekvens eller være i konflikt med regionale/lokale verdier. Samlet utgjør disse konsekvensene en utfordring, da mange av temaene er avhengig av hverandre. Spesielt synes det utfordrende å få til en god adkomstløsning i et område der hensynet til eksisterende landbruksveg og dyrka mark skal kombineres med adkomst via ett og samme kryss fra rv.3 sør for planavgrensningen (Paureng næringsområde). Landskapsvirkningen av høy utnyttelse av arealet vil også ha påvirkning på flere, og skaper en brytning med omkringliggende landskap.

KONKLUSJON:

Enkeltvis synes utfordringene knyttet til etablering av et stort næringsareal på Paureng-Søberg overkommelige, men den samlede effekten av konsekvenser, spesielt knyttet fragmentering som følge av dyrka mark, landbruksveg og allerede etablert næring sør for området fører til et utfordrende helhetsbilde. I tillegg er det liten sannsynlighet for å få etablert en ny avkjørsel fra rv.3, nord for eksisterende avkjørsel til Paureng næringsområde.

3.3 Storfjellet

Gnr./bnr.:	12/1, 12/103, 12/10, 12/40, 12/7, 12/131, 12/27, 12/170, 12/51 og 300/9, 10, 11.		
Adresse/område:	Nyeggen, Storfjellet, riksveg 3.		
Arealstørrelse:	1328 daa foreløpig avgrensning		
Dagens formål:	LNF-område i nåværende kommuneplanens arealdel og kommunedelplan for Steia.	Foreslått formål:	Næringsformål
Beskrivelse:	Det vurderes etablering av nytt næringsareal vest og delvis øst for rv. 3 ved Nyegga, sør i Alvdal kommune. Det er foreløpig uavklart hvilken type næring som vil kunne komme til å etablere seg, men det er i utgangspunktet vurdert industri/produksjon, lagervirksomhet og energianlegg rettet mot tungtransport/logistikk. Formålet med planen er tilgjengeliggjøring av areal for nye næringsdrivere i Alvdal kommune.		
Forslagsstiller:	Alvdal kommune		



3.3.2 ROS-analyse

Risiko og sårbarhet ved tiltaket -ROS - Storfjellet næringspark, stor avgrensning						
For hvert tema vurderes sannsynlighet (S), konsekvens (K) og risiko (R). Sårbarhet gis verdiene lav (L), middels (M) eller høy (H). Konsekvens gis verdiene lite (L), middels (M), eller stor (S). Irrelevant gis kode (IR).						
Tema:	Beskrivelse:	Konsekvens-type:	S	K	R	Tiltak og usikkerhet:
Flom og overvann	Enkelte forsenkninger der overvann kan samles nært rv. 3. Flere dreneringslinjer, og avrenning fra Storfjellet sør i planområdet. Også dreneringslinjer/avrenning i sørlig del av avgrensning. Formålsendring og eventuelle terrenginngrep vil påvirke dreneringslinjene i området. Området er ikke flomutsatt ved flom i Glomma. Per dags dato er området utenfor kommunalt VA-nett.	Liv/helse	L	L		Tiltak innenfor avgrensningen krever skjæringer og fylling. Overvann og flom må vurderes som del av videre planarbeid, da terrenginngrep vil kunne endre vanngangen. Bør være gode løsninger for overvann da styrtregn eller liknende vil kunne medføre avrenning.
		Stabilitet - påvirkning		L		
		Materielle verdier		L		
Skredfare og grunnforhold	Området er innenfor aktsomhetssone for snøskred (med og uten skog) og steinsprang fra Storfjellet. Ingen registrerte skredhendelser. Grunnen består i hovedsak av morenemasse med ulik mektighet (løsmasetype 11), og grunnfjell er arkose, metasandstein.	Liv/helse	L	L		Det må kartlegges reell skredfare med vurdering i forhold til tenkte inngrep, samt tap av eksisterende vernskog. Formål som planlegges innenfor reell skredfarsone må vurderes i forhold til skadevirkninger ved ulykke. Håndtering av masser i forbindelse med skjæringer. Påvirkning av grunnvann og drikkevannskilder ved Eggset, Gjelta og Nyegga.
		Stabilitet - påvirkning		L		
		Materielle verdier		M		
Ulykker	Avgrensning er lokalisert langs rv. 3 som har en ÅDT på 2400 biler, der andelen lange kjøretøy er 37 %. Ny av-/påkjøring for næringsområdet vil påvirke nåværende trafikksituasjon.	Liv/helse	L	M		Trafikksituasjonen må vurderes i eventuelt videre planarbeid. Lokalisering av avkjørsler må avklares med vegmyndigheter. Det kan være nødvendig med en trafikkanalyse knyttet til økning i

	Det er registrert 12 ulykker på rv.3 langs avgrensningen utstrekning (NVDB) fra 1980 til 2011. Trafikkulykkene er innen kategori møteulykker og utforkjøringer. Tenkt samlokalisering av næring innenfor planavgrensning. Kan inkludere storulykkevirksomhet. Større ulykker nært rv. 3 kan påvirke trafikkflyt periodevis. <i>Ved etablering av virksomheter som håndterer farlige stoffer og storulykkevirksomheter vil dette måtte vurderes samlet.</i>	Stabilitet - påvirkning Materielle verdier	L	L	(spesielt) tungtrafikk i forbindelse med eventuell detaljregulering/områderegulering. God trafikkløsning og trafiksikker adkomst i henhold til Statens vegvesens standard N100 må ivaretas gjennom videre reguleringsplanarbeid. Plassering av kryss må avklares med vegmyndighet. Avhengig av næring som skal etableres må kapasitet innen brann og redning vurderes. Utrykningstid og tilgang på slukkevann
Forurensset grunn	Det er ikke registrert forurensset grunn innenfor planavgrensning. Moderat til lav aktsomhetsgrad for radon.	Liv/helse	L	L	
Høyspent	Ingen høyspent innenfor planavgrensning.	Liv/helse	L	L	Ved etablering av energikrevende næring vil det være behov for påkobling og mulig oppgradering av eksisterende el-nett. Tilgjengelig el-kapasitet er en forutsetning for utvikling på området.

3.3.3 Konsekvensutredning

Tema:		Situasjon (0-alternativ):	1-alternativ vurdering og tiltak:	Konsekvens:
Naturverdier og miljø:	Naturmangfold jf. naturmangfoldloven	Det er ikke gjort observasjoner eller registrert verdifulle arter eller naturtyper innenfor den foreløpige planavgrensningen. Innenfor ruter på 8x8 km og 16x16km er det gjort observasjoner av hubro, vandrefalk, jaktfalk og kongeørn (sensitive arter, maskert, Miljødirektoratet, Naturbase-kart) På sørsiden av Storfjell, øst for planavgrensning er det gjort registreringer av nøkkelbiotoper, samt enkeltobservasjoner innenfor område kartlagt som gammel barskog (Naturbase-kart, registrert 2012). Ingen registreringer innenfor planområdet. Krysningspunkt for hjortevilt, rv. 3, sør i og for området. Det er i viltkart fra ca. 1999 registrert leveområder for rådyr nord og sør i området, samt trekkveier for elg sør for og sør i området (Hjorteviltkart, Alvdal kommune).	Ved regulering til næringsformål vil trekkveier for elg kunne bli påvirket. Det er registrert en trekkvei sør for området, og denne vil kunne bli mer benyttet. Avhengig av endelig størrelse på planområde må naturkartlegging vurderes.	
	Miljøpåvirkning, herunder forurensning	Grunnforurensning inne på området vil i ytterste konsekvens kunne påvirke Glomma og vannforsyning til naboeiendommer på Gjelta og Eggset.	Hensynet til forurensning av grunn i forbindelse med ulykker og anlegging av næringsområde må ivaretas gjennom reguleringsplan og byggesak.	

	Økosystemtjenester	Yngre skog med kapasitet for opptak av karbon i sørlig halvdel av planområdet. Enkeltstående felter med yngre skog ellers innenfor planområdet (Nibio Kilden). Vernskog er registrert på vestsiden av Storfjellet.	Tiltak i forbindelse med regulering til næringsformål vil kreve fjerning av skog. Det er i hovedsak skog i hogstklasse 3-5 som vil berøres, og tiltak vil derfor ha en begrenset effekt på fremtidig karbonfangst.	
Kulturminner, kulturmiljø og landskapsvirkning:	Kulturminner, -miljø	Det er ikke registrert kulturminner eller kulturmiljøer innenfor planavgrensningen. Sør for planavgrensningen er det registrert et nettverk av fangstgroper, fangstanlegg (Kulturminnesøk). Plassering omtrent 190 m sør for sørenden av planavgrensningen.	Regulering til næringsformål vil ikke direkte påvirke registrerte kulturminner og/eller -miljøer.	
	Landskapsvirkning	Avhengig av utnyttelsesgrad vil tiltak innenfor planavgrensning ha en betydelig landskapsvirkning. Næringsområdet vil være synlig fra rv. 3 og for eiendommer øst for området, på begge sider av Glomma. Det er få naboeiendommer med innsyn til aktuelt område.	Full utnyttelse av området vil ha en betydelig landskapsvirkning. Vegetasjonsskjerm mot rv.3, reduksjon i størrelsen på regulert område, og type næring kan ivaretas gjennom planens bestemmelser. Fjernvirkningen for beboere på vestsiden av Glomma vil være av størst betydning. Samlet er det om lag 10 boliger og gårder som kan forventes å berøres av fjernvirkningen. Terrengets helning, samt eventuelle bestemmelser om vegetasjonsskjerm vil redusere nærvirkningen av terrenginngrep.	

Naturressurser:	Jordbruk og skogbruk	Det er hverken dyrka eller dyrkbar mark innenfor avgrensningen. Innenfor planavgrensningen er det hogstskog i hogstklasse 1-5, området er i AR5 registrert som barskog med lav bonitet (Nibio). Skog i hogstklasse 3-5 dominerer (Nibio Kilden/Skogportalen). Noen felter i hogstklasse 1 og 2. Den yngste skogen er lokalisert sør i avgrensningen.	Produktiv skog, i hovedsak moden skog, må felles/permanent fjernes i forbindelse med tiltak på området.	
	Mineralressurser/masser	Løsmasser innenfor avgrensningen består i morenemateriale (løsmasstype 11), sammenhengende dekke med stedvis stor mektighet (dybde). Bergrunnen er arkose. Det er ikke registrert drivverdige mineralressurser innenfor området (NGU-kart).	Håndtering av masser må vurderes som del av utførelsen. I grov beregning knyttet til full utnyttelse av tomt ble det av Feste Nordøst beregnet et netto masseoverskudd på 7 313 000 kubikkmeter. Det er sannsynligvis ikke snakk om drivverdige masser, men det vil være behov for store masseforflytninger ved etablering av ntt næringsareal. Mindre regulert areal vil redusere behovet.	
Friluftsliv og nærrekreasjon:	Turveier, turstier og skiløyper	Det går flere turstier gjennom området. Sør for avgrensningen ligger Langodden natur- og kultursti, der det er formidling knyttet til fangstgroper og kulturminner. Det er merkete turstier som strekker seg gjennom området, langs med Storfjellet (Ut.no). Disse har utgangspunkt ved Langodden. Området er registrert som del av Østkjølen, og som svært viktig friluftslivsområde i Naturbase kart.	Tiltak på området vil ha en negativ innvirkning på turstiene. Sikringstiltak i forbindelse med terrenginngrep må tas inn i reguleringsplan. Et mindre areal bør vurderes.	

	Infrastruktur for gående og syklende	Det er ikke tilrettelagt for gående eller syklende langs eller på østsiden av rv. 3. På vestsiden av riksvegen er det en privat veg - Gammelveien, som strekker seg langs området, fra områdets søndre grense. I nordenden ligger fylkesveg 2228. Det er ingen passasjer for gående/syklende på rv.3.	Mulighet for tilgjengelighet for gående og syklende beror på påkobling på Gammelveien, vest for rv.3. Kryssing av rv.3 er utfordrende for gående og syklende. Tiltak som lavere fartsgrense og overgang i plan, eller undergang rv.3 må vurderes. Avstand til Alvdal tettsted på 5-7 km (henholdsvis nord og sør) er innen rekkevidde for syklende, forutsatt god løsning for kryssing av rv.3.	
Barn- og unges oppvekstvilkår:		I liten grad relevant. Barn- og unges oppvekstvilkår kan anses som indirekte koblet til friluftsliv og nærrekreasjon.	Tiltak vil kunne påvirke friluftsliv og nærrekreasjon.	
Tilgjengelighet for alle:		Lite relevant grunnet tenkt næringsvirksomhet.		
Transportbehov og energiløsninger:	Transportbehov	Det er ikke regelmessig kollektivdekning med tilknytning til området. Skolebuss 877 Alvdal - Bellingmo og bestillingsrute 8282 Alvdal - Kvebergsmoen - Bellingmo - Alvdal har holdeplasser i nærheten av området. Bussholdeplassene Langodden (877), Nyeggen (8282) og Kvebergskrysset (877) ligger i nærheten av området. Buss 877 har avganger mellom som skolebuss 15. august og 18. juni og starter ved Skurlagskrysset morgenrute.	Det er ikke regelmessig busstilbud. Men skolebuss går på strekningen. Anlegging av busstopp, samt krysning av rv.3 bør vurderes gjennom eventuell planprosess.	
	Energi/elnett	22 kV høyspent 400-500 m vest for området, 145 kV regionalnettkabel 3,5-5 km øst for området.	Næringsområde må kobles på el-nett.	

	Vei og trafikale forhold	Området ligger øst for rv. 3, langs et strekke med registrert ÅDT på 2400 biler, med en andel lange kjøretøy på 37 %. Fartsgrensen på strekket er 80 km/t, og det er slak stigning, for så å bli brattere opp mot høybrekk/kneik i nordenden av området.	Etablering av nytt næringsområde med adkomst i sørenden er mest hensiktsmessig grunnet bakketopp i nord. Rv.3 er ferdig breddeutvidet og utforming av adkomstveg må utføres i henhold til Statens vegvesens gatenormal N100.	
Forurensning:	Luftkvalitet og støy	Deler av områdets vestside ligger innenfor gul støysone fra rv.3. Støysonen er utvidet ved høybrekk/kneik nord i området.	Vegetasjonsskjerm og eventuelt støyskjerming bør vurderes på tiltaksnivå, avhengig av type næring. Støyfølsom bebyggelse er ikke aktuelt.	
	Utslipp til vann og jord	Ingen nåværende etablering på området.	Krav til utslipp ivaretas gjennom regulering og byggesak.	
Samfunnsikkerhet:	Flom og overvann	Det går dreneringslinjer gjennom området, på vestsiden av Storfjellet og ned mot rv.3. Registrerte forsenkninger på østsiden av rv.3.	Overvannshåndtering må ivaretas gjennom regulering av området og gjennom byggesak.	
	Ras/skred	Store deler området i sør er innenfor aktsomhetssone for snøskred fra Storfjellet. Det er også registrert aktsomhetssone for steinsprang fra Storfjellet i sørøst (NVE - aktsomhetssoner).	Det må kartlegges reell skredfare med vurderinger med og uten tenkte inngrep, samt tap av eksisterende skog.	
Teknisk infrastruktur	Vann- og avløp	Kommunalt VA-anlegg/-system stanser ved gbnr. 12/207, omtrent 900 m fra områdets nordende.	VA-tilgang må hensyntas i forbindelse med eventuell regulering av området. Grunnvann og septik, renseanlegg eller påkobling/utvidelse av kommunalt VA-nett.	
	Trafikale hensyn	Det er minst to tømmerlasteplasser på østsiden av rv.3, én midt i området og én i sørenden av området. På vestsiden er det en rasteplass/hvileplass for trafikanter som kjører sørover.	Søndre tømmerlasteplass vil kunne bli påvirket av tiltak gjennom konstruksjon av ny på- og avkjørsel.	

3.3.4 Samlet vurdering

ROS-analysen indikerer at det foreligger en middels risiko for materielle skader knyttet til tema 'Skredfare og grunnforhold'. Avgrensningen berøres av aktsomhetssone for snøskred og delvis steinsprang (NVE). Ulykker innenfor området er vurdert til å ha middels konsekvens, men det er lav sannsynlighet for slike hendelser.

KU slår ut med moderat/middels konsekvens for temaene '*Turveier, turstier og skiløyper*', '*Infrastruktur for gående og syklende*', '*Transportbehov*', '*Ras/skred*' og '*Mineralressurser/masser*'. Det er store mengder masser som må flyttes dersom hele det aktuelle arealet skal reguleres til næring. Det er mulig å tilpasse dette ved å redusere størrelsen på området, samt å lokalisere næring og adkomst fra rv.3 i sørenden av område, der det er relativt flatt. Reduksjon av størrelsen på arealet vil også bedre kunne kombineres med turstiene og kulturstien som er i området. Infrastruktur for gående og syklende, samt transportbehov må hensyntas i videre planprosess. Området er ikke lett tilgjengelig til fots og dersom det tenkes etablert virksomhet med mange ansatte vil det oppstå et behov for å kunne krysse rv.3 for gående/syklende. Området vil være i konflikt med *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging* (SPR-BATP) dersom det legges opp til virksomhet som genererer mye lokaltrafikk til og fra Steia. Samtidig er området i tråd med SPR-BATP ved etablering av virksomhet som betjener tungtrafikken langs riksvegen. Eller annen virksomhet som krever nærhet til overordnet vegnettverk. Hensyn til ras og skred må vurderes gjennom skredfarevurdering, og snøskred utgjør sannsynligvis størst fare, samtidig som denne faren muligens er overdrevet i aktsomhetskart.

KONKLUSJON:

Arealet synes godt egnet for næringsvirksomhet, spesielt knyttet til industri/produksjon eller service- og energianlegg for transportvirksomhet. Adkomst for gående og syklende, samt tilgang ved hjelp av kollektive reisemidler er utfordrende, men mye kan løses gjennom en sikker krysningsløsning, fortrinnsvis under rv.3. Redusert areal i planavgrensning vil kunne redusere negative konsekvenser betydelig.

4.0 Steimosletta

4.1 Notat om området

I forbindelse med at det gjøres en overordnet vurdering av konsekvenser har det dukket opp et behov for vurdering av Steimosletta som en aktuell alternativ lokalisering av næringsareal med nærhet til riksveg 3 i Alvdal kommune. Bortimot hele arealet på Steimosletta er allerede regulert til næring med kombinert bebyggelse- og anleggsformål. Det er store, ledige områder, og virksomheten som er der i dag er i stor grad rettet mot forbipasserende trafikk.

Innenfor det regulerte området er det én operativ bensinstasjon, samlet er det avsatt 19,3 daa areal til formål 'Bensinstasjon/vegserviceanlegg/forretning/næring'. Det er etablert en døgnhvileplass for tungtransport innenfor delområde BKB3, i bakkant av dagligvarehandel. Det er også et hotell med spisested, og veier langs vestre del av planavgrensningen som gir god adkomst til døgnhvileplass for tunge kjøretøy.

Overordnet fremstår Steimosletta, slik situasjonen er i dag, som et egnet areal for serviceanlegg, bevertning og eventuelle energianlegg for tungtransport. På området er det samlet flere funksjoner som er relevante for og brukes av både private trafikanter og transportnæringen. Det er et naturlig stoppepunkt for forbipasserende på rv.3 og det er nedsatt fartsgrense på strekket (50 til 70 km/t). I vedtatt plan er det regulert større kryss, men ikke forbikjørings-/svingefelt. Ved god ivaretagelse av trafikkhensyn gjennom utbedring av kryss og eventuell omregulering som sikrer bedre løsning for ferdsel innad i området burde trafiksikkerhet for myke trafikanter kunne opprettholdes også med en økt andel tungtrafikk på området. Det er dog en gang- og sykkelvei som går langs østsiden av hele området, og det foreligger således en viss risiko for ulykker med myke trafikanter.

Det er utført en ROS-analyse der situasjonen er vurdert før og etter regulering av området.

Konsekvens: Sannsynlighet:	1. Ubetydelig	2. Mindre Alvorlig	3. Betydelig/ kritisk	4. Alvorlig/ farlig	5. Svært alvorlig/ katastrofalt
5. Svært sannsynlig/ kontinuerlig					
4. Meget sannsynlig/ periodevis		28	4		
3. Sannsynlig/ flere enkelttilfeller	18				
2. Mindre sannsynlig/ kjenner tilfeller		17,19,		38,39	
1. Lite sannsynlig/ ingen tilfeller	14,23, 40	12,13	33	5, 30, 36	

Figur 4-1: ROS-analyse for situasjon før regulering av Steimosletta.

Konsekvens: Sannsynlighet:	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Betydelig/kritisk	4. Alvorlig/farlig	5. Svært alvorlig/katastrofalt
5. Svært sannsynlig/kontinuerlig					
4. Meget sannsynlig/periodevis	4				
3. Sannsynlig/flere enkelttilfeller					
2. Mindre sannsynlig/kjenner tilfeller					
1. Lite sannsynlig/ingen tilfeller	5,12,13,14,17,19,23,28,40	38, 39	33	36	

Figur 4-2: ROS-analyse for situasjon etter regulering av Steimosletta.

Analysen viser at flom (4) og ulykker med farlig gods (36) fortsatt utgjør en trussel etter regulering, men at andre trusler/hendelser har fått betydelig redusert effekt/konsekvens som følge av reguleringsplanen. Tiltak som er beskrevet i plan er ikke alle iverksatt per dags dato. Når alle tiltak i plan er implementert vil området kunne fremstå som trafikksikkert. Annet som taler for en utvikling på Steimosletta som tillater infrastruktur knyttet til tungtransport er at området allerede er etablert og i stor grad opparbeidet. Det er imidlertid ikke muligheter for utvidelse av området, da jordloven og strenge føringer for jordvern slår inn.

Vedlagt er ROS-analysene som er utført i forbindelse med detaljregulering for Steimosletta, plan-ID 201804.

5.0 Alvdal 'midt i væla'

Det pågår for tiden en storstilt satsing knyttet til 'grønn omstilling' for tungtransporten. Mellom 2021 og 2030 er det forventet at antall el-lastebiler på veiene vil øke fra 100 til 23 000, med påfølgende behov for ladestasjoner¹. Behovet for ladestasjoner for tungtransport er estimert til å være mellom 1500 og 2000 hurtigladdere i 2030. En stor andel av tungtransporten mellom Oslo og Trondheim går via riksveg 3 i Østerdalen. Gjennom *Nasjonal ladestrategi*² (Samferdselsdepartementet, 2021) påpekes viktigheten av å etablere et grunnleggende nettverk av hurtigladestasjoner for tunge kjøretøy. Det er i dette strategidokumentet i hovedsak vektlagt elektrisk fremdrift, og det antas at el-kjøretøy vil være den foretrukne nullutslippsteknologien frem mot 2030. Den nasjonale ladestrategien danner sammen med *Kunnskapsgrunnlag om hurtigladeinfrastruktur for veitransport* grunnlaget for rapporten *Plan for ladestasjoner for tunge kjøretøy langs riksvei*³, utarbeidet av Nye Veier AS og Statens vegvesen i 2023.

I Nye Veier og Statens vegvesens plan pekes det ut prioriterte strekninger og områder, blant annet Oslo-Trondheim, der Østerdalen og rv.3 er kategorisert under Trinn 1, som prioritert strekning mellom Oslo og Trondheim. Alvdal v/ døgnhvileplass på Steimosletta, er i rapporten/planen nevnt som aktuell lokalisering. Utvalget er gjort med bakgrunn i stoppmønsteranalyse, strømtilgang og lokalisering i forhold til store byer. Alvdal ligger ganske godt til med tanke på kjøre- og hviletidsreglement, som sier at førere av tunge kjøretøy maksimalt skal kjøre 4,5 timer før en pause på 45 minutter. Alvdal (Steia) er om lag 3 timers kjøring unna Trondheim, og 3,5 timer unna Oslo (kilde: Google maps).

Rv.3 mellom Oslo og Trondheim er med basis i nevnte rapport blitt utpekt som et forhåndsdefinert område i Enovas støtteprogram; *Underveislading for store kjøretøy*⁴. I støtteprogrammet er denne strekningen omtalt under område C og har en egen søknadsfrist i 2023. Disse faktorene har ført til at Alvdal kommune har blitt kontaktet av flere interessenter med ønske om areal for tungebillading, samt andre aktuelle energibærere (hydrogen og biogass) knyttet til tungtransporten. I løpet av 2023 har kommunen blitt kontaktet av 6 aktører, 2 innen hydrogen og 4 innen tungebillading. Biogass har også vært omtalt, men det er ikke kommet konkrete henvendelser.

Alvdal sin plassering langs Oslo-Trondheim-aksen bidrar til behovet og ønsket om nye næringsarealer med tilknytning til rv.3 i kommunen. I *Plan for ladestasjoner for tunge kjøretøy langs riksvei* (2023) påpekes det, basert på den nasjonale ladestrategien at ladestasjoner for tunge el-kjøretøy bør som et minimum tilfredsstille følgende kriterier:

- Av- og påkjøring fra hovedvei skal være dimensjonert for tunge kjøretøy (som for tilhørende hovedvei, inkl. modulvogntog)
- Sikker manøvrering av tunge kjøretøy uten rygging og oppstillingsareal atskilt fra andre trafikanter
- Minimum fire uttak/oppstillingsplasser for lading med høy effekt
- Det skal være enkelt å lade og betale - Programvare med datadeling for felles digitale brukerløsninger inkludert booking-løsning skal være tilgjengelig
- Det skal være tilgang til toalett og håndvask

¹ Rapport M-2232: *Kunnskapsgrunnlag om hurtigladeinfrastruktur for veitransport* (2022). Miljødirektoratet og Statens vegvesen. Hentet fra: <https://www.regjeringen.no/contentassets/26d4c472862342b69e8d49803b45c36a/no/pdfs/nasjonal-ladestrategi.pdf>

² *Nasjonal ladestrategi* (2022). Samferdselsdepartementet. Hentet fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nasjonal-ladestrategi/id2950371/>

³ *Plan for ladestasjoner for tunge kjøretøy langs riksvei* (2023). Nye Veier AS og Statens vegvesen. Hentet fra: <https://www.regjeringen.no/contentassets/63870d3abf734106af9693ab911eaae6/plan-for-ladestasjoner-for-tunge-kjoretov-langs-riksveg.pdf>

⁴ *Underveislading for tunge kjøretøy* (2023). Enova. Hentet fra: <https://www.enova.no/bedrift/landtransport/underveislading-for-tunge-kjoretov/>

Av arealene som er vurdert i dette dokumentet skiller dermed Storfjellet seg ut som aktuelt areal med tanke på storskala lade- og energianlegg for tungtransporten. For de andre vurderte arealene vil det være krevende å få til gode løsninger som er i tråd med ovennevnte kriterier. Ladestasjoner for tunge kjøretøy er både energi- og arealkrevende. Samtidig stilles det krav om tungtransporten skal være adskilt fra andre trafikanter.

6.0 Områdenes lokalisering og aktuell utnyttelse

Området ved Storfjellet er i stor grad å anse som en form for satelittområde. Det har en lite hensiktsmessig plassering for lokale næringsdrivende med tilknytning til Alvdal og Tynset tettsted. Området må derfor vurderes som mest aktuelt for typisk produksjonsrettet næring, lagervirksomhet og service rettett mot tungtransporten langs rv.3. Det er usikkerhet knyttet til hvorvidt et større anlegg rettett mot tungtransporten vil fungere avlastende i forhold til tungtrafikk til Alvdal sentrumsområde og Steimosletta, ettersom det ikke anses realistisk eller politisk ønskelig med etablering av dagligvarehandel eller betjent vegserviceanlegg/matservering på området. Ved etablering av servicetilbud som kun er rettett mot tungtransporten, vil Storfjellet i større grad kunne fungere avlastende for andre områder i kommunen. Sett i lys av *statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging* er Storfjellets plassering i Alvdal kommune mindre egnet for næringsvirksomhet som fører til stor økning i persontransport, men aktuell med tanke på logistikk- og transportrelatert virksomhet.

Geografisk fremstår Paureng-Søberg som en god lokalisering for transportrelatert næring og for lokale næringsdrivende med tilknytning til tettstedene i Tynset og Alvdal. Utfordringer nevnt under kapittel 3.2.4 begrenser imidlertid potensialet for høy utnyttelse på Paureng-Søberg. Paureng næringsområde er allerede etablert som næringsareal for transportnæringen.

Lokaliseringen av vurdert område på Auma gjør arealet mest aktuelt for næring som ikke er avhengig av store kjøretøy ut på rv.3. Samtidig gjør hensynet til vannverket det uaktuelt med virksomhet som kan føre til utslipp og forurensning, og i det hele tatt en stor økning av aktivitet på området.

Steimosletta er et areal med tilknytning til rv.3, men grunnet blandet trafikk og handel- og servicerettet næringsdrift fremstår ikke området egnet for industri- og eventuell produksjon. Området synes å være greit egnet som stoppested for trafikanter; både for tungtransport og personbiler ved gode trafikkløsninger internt på området. Arealet har et visst potensial for mer tungtransporttrafikk, dersom de ulike trafikantergruppene holdes godt adskilt.

7.0 Resultater/konklusjoner/sammenstilling/oppsummering

Den overordnede ROS-analysen og konsekvensutredningen for aktuelle områder for næring med tilknytning rv.3 viser at det er enkelte arealer som fremstår mer egnet enn andre for formålet.

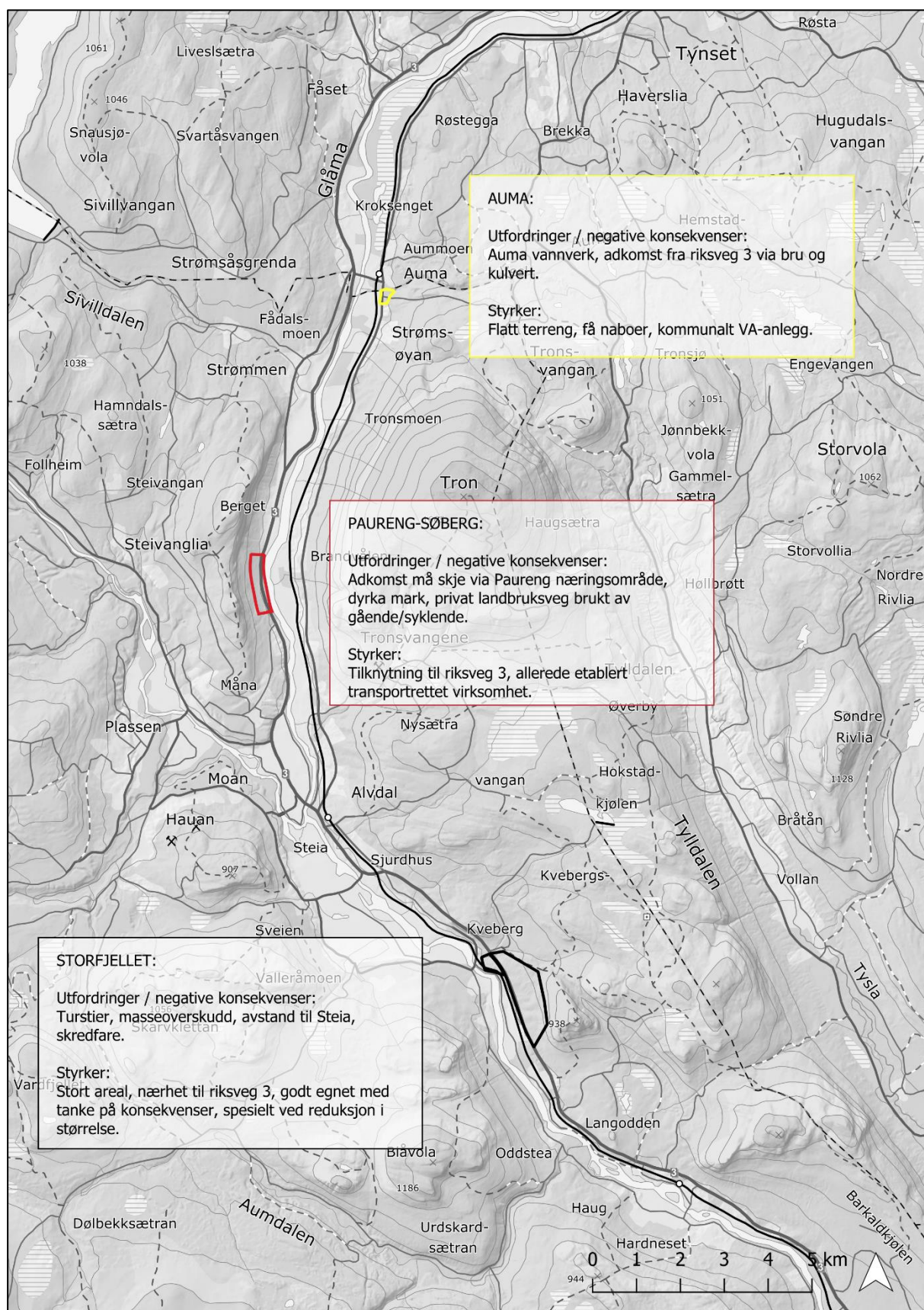
Utvidelse av næringsareal på Auma skiller seg ut i negativ retning, da arealet er innenfor sikkerhetssone for vanntilsigsområde for Auma vannverk, samtidig som adkomsten til rv.3 er utfordrende grunnet bro over Glomma og kulvert under jernbanen. Hensynet til drikkevann og vanntilsigsområder er viktig, og det stilles krav til kommunene om å ivareta dette hensynet blant annet gjennom *Forskrift om vannforsyning og drikkevann* (drikkevannsforskriften) § 26. Kommunalt iverksatt regulering av område til næring innenfor vanntilsigsområde fremstår derfor lite hensiktsmessig. Det må i så fall foretas en grundig vurdering opp mot reelle tilsigsområder og en ny vurdering må utføres da eksisterende, interkommunal plan; R54 AUMA er utdatert i forhold til gjeldende lovverk. Med tanke på tungtransport og større kjøretøy er det fysiske barrierer i form av bru og kulvert med høyde-, bredde- og vektbegrensninger som fører til at adkomsten fra rv.3 til området kan bli utfordrende.

Arealene som er vurdert på Paureng-Søberg og ved Storfjellet fremstår begge som godt egnet for etablering av næring med tilknytning til rv.3. Paureng-Søberg sin plassering mellom Tynset og Steia tettsted, og fremstår således som et godt alternativ. Utfordringen med dette arealet knytter seg i hovedsak til god trafikkavvikling. Det er ikke aktuelt med flere adkomstveier, hensynet til jordvern står sterkt, og området er fragmentert av to oppdyrkede jordstykker. I tillegg er det påpekt av Statens vegvesen (høringsuttalelse til planprogram, 25.10.2022) at den eksisterende landbruksveiens funksjon som turveg for syklende må ivaretas. En høy utnyttelse av arealet er lite gjennomførbart dersom hensynet til grusvei, dyrka mark og adkomst via eksisterende næringsområde skal ivaretas. Dette dokumentet følger et planforslag der en liten del, sør i vurdert planavgrensning omdisponeres til næringsformål – ladestasjon/energiforsyningsanlegg for tungtransport.

Området ved Storfjellet fremstår i denne utredningen som et godt egnet areal med hensyn til konsekvenser. Arealet er ikke bebygd, dyrket/dyrkbart og det har ikke dukket opp viktige hensyn til andre vurderingskriterier. Området kan være skredutsatt, og det er turstier, samtidig vil storskala utvikling medføre et stort masseoverskudd. Mye av dette kan bedres gjennom en arealjustering, der et betydelig mindre areal vurderes regulert. Avstanden til Steia og andre sentrumsområder gjør at lokasjonen egner seg best for etableringer som ikke er avhengig av sentrumsfunksjoner. Dette kan være produksjonsrettet industri, vegserviceanlegg rettet mot tungtransport (lading, tanking, reparasjon) og liknende.

Det allerede regulerte arealet på Steimosletta er også tatt med i denne vurderingen. Dette på grunn av at Steimosletta også er et område med tilknytning til rv.3 og ledige næringsarealer. Området er allerede frekventert av tunge kjøretøy som benytter seg av døgnhvileplass, dagligvarehandel og bensinstasjonen i nord. Det foreligger et politisk ønske om i størst mulig grad å holde tungtransporten unna Steimosletta. Dette synes vanskelig å få til da, spesielt dagligvarehandelen, høyst sannsynlig vil fortsette å tiltrekke seg gjennomreisende tungbilsjåførere. Steimosletta fremstår i dag som et godt alternativ for etablering av ladestasjon/energiforsyningsanlegg og videreføring av servicefunksjoner for tungtransporten, spesielt med tanke på rask etablering. Veisituasjonen er tilpasset adkomst for store biler og døgnhvileplass for tungtransport er etablert på området.

7.1 Oppsummerende kart



8.0 Sammenstilte resultater

Av tabellene under følger en sammenstilling av vurderingsresultatene for de aktuelle områdene. Steimosletta er vurdert gjennom egen, vedlagt ROS-analyse.

Tema:	Konsekvens- type:	AUMA			P-S			STORFJELLET		
		S	K	R	S	K	R	S	K	R
Flom og overvann		L			L			L		
	Liv/helse		L			L			L	
	Stabilitet - påvirkning		L			L			L	
	Materielle verdier		L			L			L	
Skredfare og grunnforhold	Liv/helse	L	L		L	L		L	L	
	Stabilitet - påvirkning		L			L			L	
	Materielle verdier		L			L			M	
Ulykker		M			M			L		
	Liv/helse		M			M			M	
	Stabilitet - påvirkning		H			L			L	
	Materielle verdier		M			L			L	
Forurenset grunn	Liv/helse	M			L			L		
			M			L			L	
Høyspent	Liv/helse	L	M		L	L		L	L	

Tema:		Auma	Paureng-Søberg	Storfjellet
Naturverdier og miljø:	Naturmangfold jf. naturmangfoldloven			
	Miljøpåvirkning, herunder forurensning			
	Økosystemtjenester			
Kulturminner, kulturmiljø og landskapsvirkning:	Kulturminner, -miljø			
	Landskapsvirkning			
Naturressurser:	Jordbruk og skogbruk			
	Mineralressurser/masser			
Friluftsliv og nærrekreasjon:	Turveier, turstier og skiløyper			
	Infrastruktur for gående og syklende			
Barn- og unges oppvekstvilkår:				
Tilgjengelighet for alle:				
Transportbehov og energiløsninger:	Transportbehov			
	Energi/elnett			
	Vei og trafikale forhold			
Forurensning:	Luftkvalitet og støy			
	Utslipp til vann og jord			
Samfunnsikkerhet:	Flom og overvann			
	Ras/skred			
Teknisk infrastruktur	Vann- og avløp			
	Trafikale hensyn			

9.0 VEDLEGG

- ROS-analyse, Steimosletta

