

Konsekvensutredning

Detaljreguleringsplan Paureng-Søberg næringsområde, plan-ID 202201.

Alvdal kommune

17.10.2023

Innhold

1	INNLEDNING	3
1.1	VERDI	4
1.2	PÅVIRKNING	5
1.3	KONSEKVENNS	6
1.4	VURDERING AV TEMAENE NÆRINGSINTERESSER, TRAFIKALE FORHOLD, SAMFUNNSSIKKERHET OG SPR-BATP	7
2	UTREDNING UTBYGGINGSALTERNATIVET	8
2.1	Naturmangfold	8
2.2	Mineralressurser	10
2.3	Landskapsvirkning	12
2.4	Friluftsliv og rekreasjon, herunder barn og unges interesser	16
2.5	Kulturminner, -miljø og -landskap	18
2.6	Skogbruks-, landbruks- og reindriftsinteresser	20
2.7	Næringsinteresser og tettstedsutvikling	23
2.8	Trafikale forhold	24
2.9	Samfunnssikkerhet	27
2.10	Statlige planretningslinjer for samordnet bolig- areal og transportplanlegging (SPR-BATP)	31
2.11	Oppsummering av konsekvenser	32
3	UTREDNING 0-ALTERNATIVET	34
3.1	Naturmangfold	34
3.2	Mineralressurser	34
3.3	Landskapsvirkning	34
3.4	Friluftsliv og rekreasjon	34
3.5	Kulturarv	34
3.6	Skogbruks-, landbruks- og reindriftsinteresser	34
3.7	Næringsinteresser og tettstedsutvikling	34
3.8	Trafikale forhold	35
3.9	Samfunnssikkerhet	35
3.10	Statlige planretningslinjer for bolig-, areal- og transportplanlegging	35
3.11	Oppsummering av konsekvenser, 0-alternativ	35
4	Sammenstilte resultater	37

1 INNLEDNING

Planen er utarbeidet som detaljreguleringsplan, jf. pbl. § 12-3. Planen er ikke i tråd med overordnet plan, kommuneplanens arealdel for Alvdal 2008 – 2020. Slik planforslaget nå foreligger, utløser dette ikke formelt krav om konsekvensutredning (KU) etter *forskrift om konsekvensutredninger*, med ikrafttredelsesdato 01.07.2017 (KU-forskriften).

Konsekvensutredning er likevel gjennomført. Årsaken til dette er at det ved oppstart av planarbeid ble tatt høyde for regulering av et større næringsareal. I planprogram for Paureng-Søberg næringsområde, sist revidert etter høringsperiode; 09.01.2023, er reguleringsplanen vurdert til å utløse krav om konsekvensutredning og ha planprogram jf. KU-forskriftens § 6 b. Planprogrammet tar høyde for et større næringsareal som utløser utredningsplikt etter punkt nr. 24 i KU-forskriftens vedlegg I, samt punktene 1a, 11j og 13 i vedlegg II.

KU-forskriftens § 6 angir hvilke planer og tiltak som alltid omfattes av forskriften. § 8 angir hvilke planer og tiltak som krever nærmere vurdering etter kriteriene angitt i forskriftens § 10, i forhold til om tiltaket kan medføre vesentlige virkninger for samfunn og miljø. Gjennom planarbeidet har reguleringsplanens omfang, med tanke på omdisponering av areal til næringsformål, endret seg betydelig. Gjennom vurdering etter KU-forskriftens § 8 er foreliggende planforslag vurdert til å kunne utløse utredningsplikt etter følgende punkter i KU-forskriftens vedlegg II:

1.6 JORDRUK, SKOGBRUK OG AKVAKULTUR:

1. *Prosjekter for omstrukturering av jordeiendommer.*
 - d. *i. Avskoging med sikte på omlegging til annen arealbruk*

10. INFRASTRUKTURPROSJEKTER:

- a. *Utviklingsprosjekter for industriområder.*

13. UTVIDELSER ELLER ENDRINGER:

Utvidelser eller endringer av tiltak nevnt i vedlegg I og vedlegg II som kan få vesentlige virkninger.

Etter vurdering av disse punktene gjennom kriteriene i KU-forskriftens § 10, andre ledd, bokstav a-d og tredje ledd, bokstav a-h, er konklusjonen at tiltaket ikke utløser krav om konsekvensutredning slik det nå foreligger.

Siden arbeid med konsekvensutredning ble påstartet tidlig i planprosessen, har det vært hensiktsmessig å fullføre utredningen. Dette for å danne et best mulig beslutningsgrunnlag for planforslaget og for planlegging/utvikling av nye næringsområder i Alvdal kommune.

Forslag til tema som skal utredes er vurdert ut fra KU-forskriften §21 og forhold ved reguleringsplanen som kan gi konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn. Trafikale forhold og behov og hensyn for eksisterende næringsvirksomhet inngår i utredningen. Forholdet til *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging* (SPR-BATP), næringsliv og samfunnssikkerhet er også beskrevet i dette dokumentet.

Konsekvensutredningen skal ifølge § 17 ta utgangspunkt i relevant og tilgjengelig informasjon - og om nødvendig oppdatere den. Konsekvensutredningen vil omfatte en beskrivelse av de positive og

negative konsekvensene av det konkrete planforslaget samt forslag til avbøtende tiltak om nødvendig.

Konsekvensene utredes i forhold til to forskjellige alternativer:

Utbyggingsalternativet: Den mest sannsynlige utviklingen ved omregulering fra LNF til næringsformål, i delområder, slik detaljreguleringen legger opp til. Store deler av planområdet vil videreføres som LNFR grunnet dyrka mark eller bratt terreng.

0-Alternativet: Den mest sannsynlige utviklingen av området dersom tiltaket ikke gjennomføres, det vil si at ting fortsetter slik det er i dag.

De ulike utredningstemaene som er fastsatt i planprogrammet skal vurderes. Temaene vurderes etter Statens Vegvesens Håndbok V712 sine tre begreper. Begrepene som står sentralt når det gjelder vurdering og analyse er; **verdi, påvirkning og konsekvens**.

- ✓ Med **verdi** menes en vurdering av hvor stor betydning et område har i et nasjonalt perspektiv.
- ✓ Med **påvirkning** menes en vurdering av hvordan det samme området påvirkes som følge av et definert tiltak. Påvirkning vurderes i forhold til referansesituasjonen (referansealternativet).
- ✓ **Konsekvens** framkommer ved sammenstilling av verdi og påvirkning i henhold til matrisen i Figur 1-4. Konsekvensen er en vurdering av om et definert tiltak vil medføre bedring eller forringelse i et område.

1.1 VERDI

Verdivurderingen er femdelt, med nyanser. Dette kommer frem av Figur 1-1 hvor pila kan skyves langs linja for å vise nyansene.



Figur 1-1: Skala for vurdering av verdi. Skalaen gjenfinnes på x-aksen av konsekvensvifta. (Kilde: Håndbok V712 Konsekvensanalyse, Statens Vegvesen).

Den felles verditabellen, Figur 1-2, skal sikre at verdiskalaen blir ensartet brukt på tvers av tema.

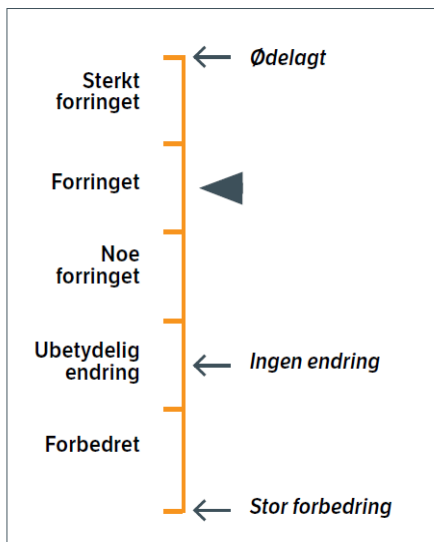
	Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
Forvaltnings-prioritet			Forvaltnings-prioritet	Høy forvaltnings-prioritet	Høyeste forvaltnings-prioritet
Viktighet/betydning for fagtemaet	Uten betydning for temaet eller sterkt reduserte kvaliteter	Alminnelig/lokalt vanlig	Lokal/regional betydning	Regional/nasjonal betydning	Nasjonal/ internasjonal betydning
Funksjoner og sammenhenger		Kontekst/sammenheng er lite synlig	Kontekst/sammenheng er noe fragmentert	Viktige sammenhenger og funksjoner	Særlig viktige sammenhenger og funksjoner
Bruksfrekvens		Betydning for få	Betydning for flere	Betydning for mange	Betydning for svært mange
Faglige kvaliteter ³⁸		Få kvaliteter	Gode kvaliteter	Særlig gode kvaliteter	Unike kvaliteter

Figur 1-2: Generelt grunnlag for verdisetting. (Kilde: Håndbok V712 Konsekvensanalyse, Statens Vegvesen).

1.2 PÅVIRKNING

Vurderingen av påvirkning gjelder ferdig etablert situasjon etter tiltak. Det betyr at midlertidig påvirkning i anleggsperioden ikke blir vurdert, men dette kan beskrives separat.

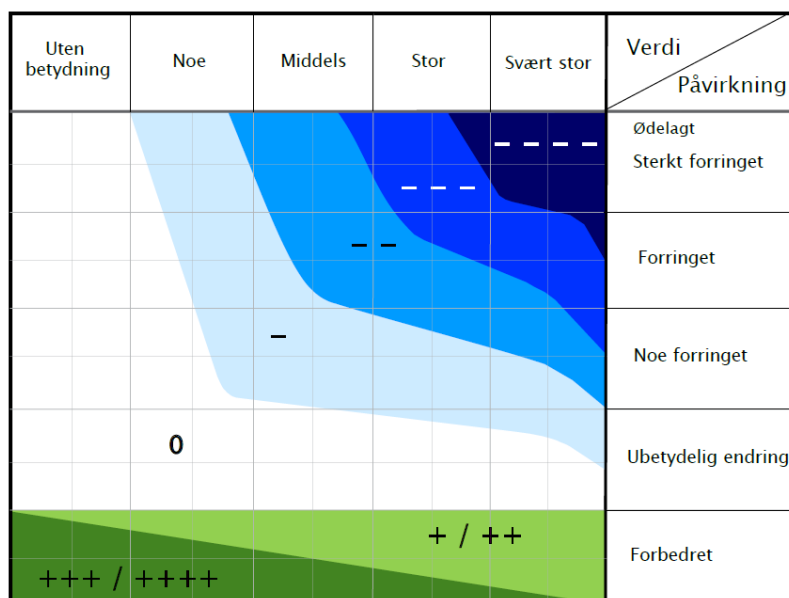
Vurderingen av påvirkning går fra sterkt forringet til forbedret, med nyanser. Dette kommer frem av figur 1-3 hvor pila kan skyves langs linja for å vise nyansene.



Figur 1-3: Skala for vurdering av påvirkning av tiltaket. Skalaen gjenfinnes på y-aksen av konsekvensvifta. (Kilde: Håndbok V712 Konsekvensanalyse, Statens Vegvesen).

1.3 KONSEKVENNS

Konsekvensvifta i Figur 1-4 bruker vurderingene gjort for verdi og for påvirkning for å finne konsekvensen av et tiltak. Skalaen for konsekvens vil ligge mellom 4 minus og 4 pluss, der minus peker til en verdiforringelse og pluss til verdiøkning.



Figur 1-4: Konsekvensvifta. Konsekvensen framkommer ved å sammenholde grad av verdi og grad av påvirkning. De to skalaene er glidende. (Kilde: Håndbok V712 Konsekvensanalyse, Statens Vegvesen).

Figur 1-5 gir forklaring til de forskjellige konsekvensgradene.

Skala	Konsekvensgrad	Forklaring
----	4 minus (----)	Den mest alvorlige miljøskaden som kan oppnås for delområdet. Gjelder kun for delområder med stor eller svært stor verdi.
---	3 minus (---)	Alvorlig miljøskade for delområdet.
--	2 minus (--)	Betydelig miljøskade for delområdet.
-	1 minus (-)	Noe miljøskade for delområdet.
0	Ingen/ubetydelig (0)	Ubetydelig miljøskade for delområdet.
+ / ++	1 pluss (+) 2 pluss (++)	Miljøgevinst for delområdet: Noe forbedring (+), betydelig miljøforbedring (++)
+++ / +++++	3 pluss (+++) 4 pluss (++++)	Benyttes i hovedsak der delområder med ubetydelig eller noe verdi får en svært stor verdiøkning som følge av tiltaket.

Figur 1-5: Skala og veiledning for konsekvens. (Kilde: Håndbok V712 Konsekvensanalyse, Statens Vegvesen).

En konsekvensanalyse skal gi en vurdering av forhold i framtiden. Det vil alltid være knyttet usikkerhet til slike vurderinger. Det er mulig at klassifisering av verdier og sårbarhet vil endres over tid, men slike vurderinger skal ikke legges til grunn i analysen. Det skilles mellom generell usikkerhet om framtiden og usikkerhet som kan knyttes til ett eller flere alternativer. Den viktigste årsaken til usikkerhet er kunnskapsmangel om verdiene eller måten tiltaket påvirker området på. Usikkerhet i verdi og/eller påvirkningsvurdering videreføres til konsekvensvurderingen. Dersom en er kjent med usikkerheter som kan føre til at konsekvensvurderingene innenfor det aktuelle fagtemaet blir

annerledes, skal det redegjøres for disse usikkerhetene og hvordan de vil påvirke konsekvensvurderingene.

1.4 VURDERING AV TEMAENE NÆRINGSINTERESSER, TRAFIKALE FORHOLD, SAMFUNNSSIKKERHET OG SPR-BATP

Enkelte av temaene som er vurdert i denne konsekvensutredningen er utfordrende å utrede etter metoden beskrevet i Statens vegvesens håndbok V712. For temaene næringsinteresser, trafikale forhold, samfunnssikkerhet og statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (kapittel 2.7 og utover) er derfor gjort en forenklet KU-vurdering. Temaene er gitt en kvalitativ vurdering som fraviker noe fra standard KU-metode. Informasjonen og vurderingen av disse temaene er ikke fremstilt ved hjelp av konsekvensvifte, men tar i hovedsak for seg påvirkning. For temaene

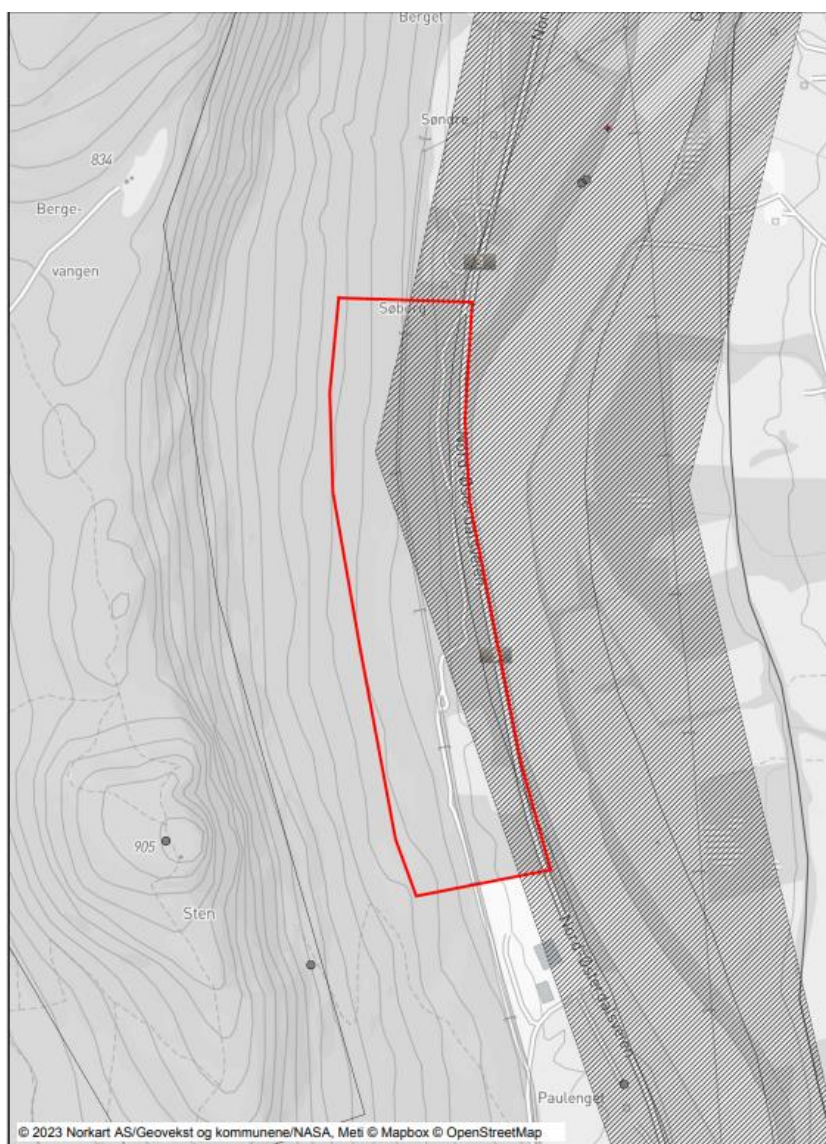
2 UTREDNING UTBYGGINGSSALTERNATIVET

2.1 Naturmangfold

2.1.1 Registreringer

Det er registreringer av de rødlistede artene hare og gaupe i nærheten av og i ytterkant av planområdet. Observasjoner av de truede artene vipe (mulig reproduksjonsområde) og svartand (nærings-/matområde), stjertand (nærings-/matområde) og fiskemåke (stasjonær) i tilknytning Glomma, for østre del av planområdet. Vipen hekker på dyrka mark og er primært berørt av aktivitet tilknyttet jordbruket, men økt menneskelig aktivitet i området rundt vil kunne ha mulig effekt.

Det ferdes rådyr i hele området, og er gjort flere registreringer av karplanten reinfann (livskraftig) langs rv.3.



Figur 2-1: Planavgrensning i rødt. I skraverte felter i øst, ved Glomma, er det gjort registreringer av stjertand, fiskemåke, svartand og vipe (NIBIO og Naturbase kart). Grå prikker og brunt kryss illustrerer artsobservasjoner – ulike arter.

2.1.2 Verdi

Østre deler av planområdet berører registrert leveområde langs Glomma for artene nevnt over, i kap.

2.1.1. Planområdet er imidlertid adskilt fra Glomma ved rv.3, og ligger i direkte forlengelse av eksisterende næringsområde på Paureng. Det er få registreringer innenfor eller vest for planområdet, men det er gjort observasjon av hare og gaupe. Verdien vurderes derfor til middels.

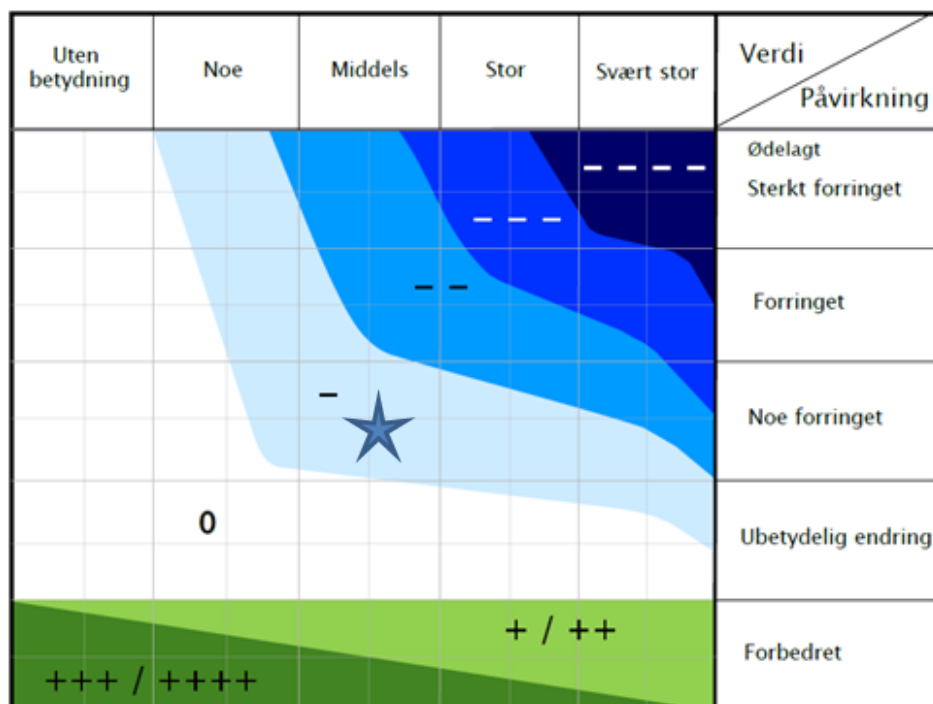
Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
		△		

2.1.3 Påvirkning

Dagens, og eventuell fremtidig økt aktivitet i næringsområdet vil kunne medføre økt forstyrrelse av fuglelivet i Glomma. Forurensing i form av oljelekkasje / dieselutslipp vil kunne få dramatisk betydning for livet i elva. Ettersom det kun foreslås omdisponering til nærings/tjenesteyting i søndre del av planområdet, med nær tilknytning til eksisterende virksomhet, vurderes påvirkningen til å være i grenseland mellom ubetydelig endring og noe forringelse for naturmangfoldet. Planlagt tiltak med ladestasjon for tungtransport for fire ulike aktører/virksomhet sør for planområdet vil i liten grad kunne sies å påvirke nåværende situasjon, men vil kunne føre til noe forringelse. Registrert leveområde for fugleliv tilknyttet Glomma vil kunne forringes noe. En utbygging av næringsareal i tilknytning til rv.3 vil ha mindre betydning for artene hare og gaupe, da det dreier seg om randsone mot allerede etablert menneskelig aktivitet og vil ikke fragmentere artenes trekk eller leveområder.

Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
		△		

2.1.4 Konsekvens



Tiltaket vil ha noe negativ konsekvens for naturmangfold.

Vurdering i etter naturmangfoldloven §§ 8-12:

Hjemmel	Tema	Vurdering
§ 8	<i>Kunnskapsgrunnlaget</i>	Registreringer er hentet fra Naturbase kart og Artsdatabanken. Kunnskapsgrunnlaget vurderes å være tilstrekkelig i forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.
§ 9	<i>Føre-var-prinsippet</i>	Kunnskapsgrunnlaget anses tilstrekkelig, og det foreligger ikke risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet. Føre-var-prinsippet kommer derfor ikke til anvendelse.
§ 10	<i>Økosystemtilnærming og samlet belastning</i>	Den begrensede utvidelsen av planområdet vil ikke medføre en betydelig endring av økosystemet, etter en vurdering av samlet belastning på naturmangfoldet i området, og tilgrensende områder.
§ 11	<i>Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver</i>	Lite relevant. Det er ikke snakk om en betydelig miljøforringelse som følge av tiltaket. Tiltakshaver er ansvarlig for at det ikke skjer utslipp til bekken og Glomma, samt til naturen rundt.
§ 12	<i>Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder</i>	Ikke relevant. Tiltak vurderes å i liten grad påvirke eller skade naturmangfoldet.

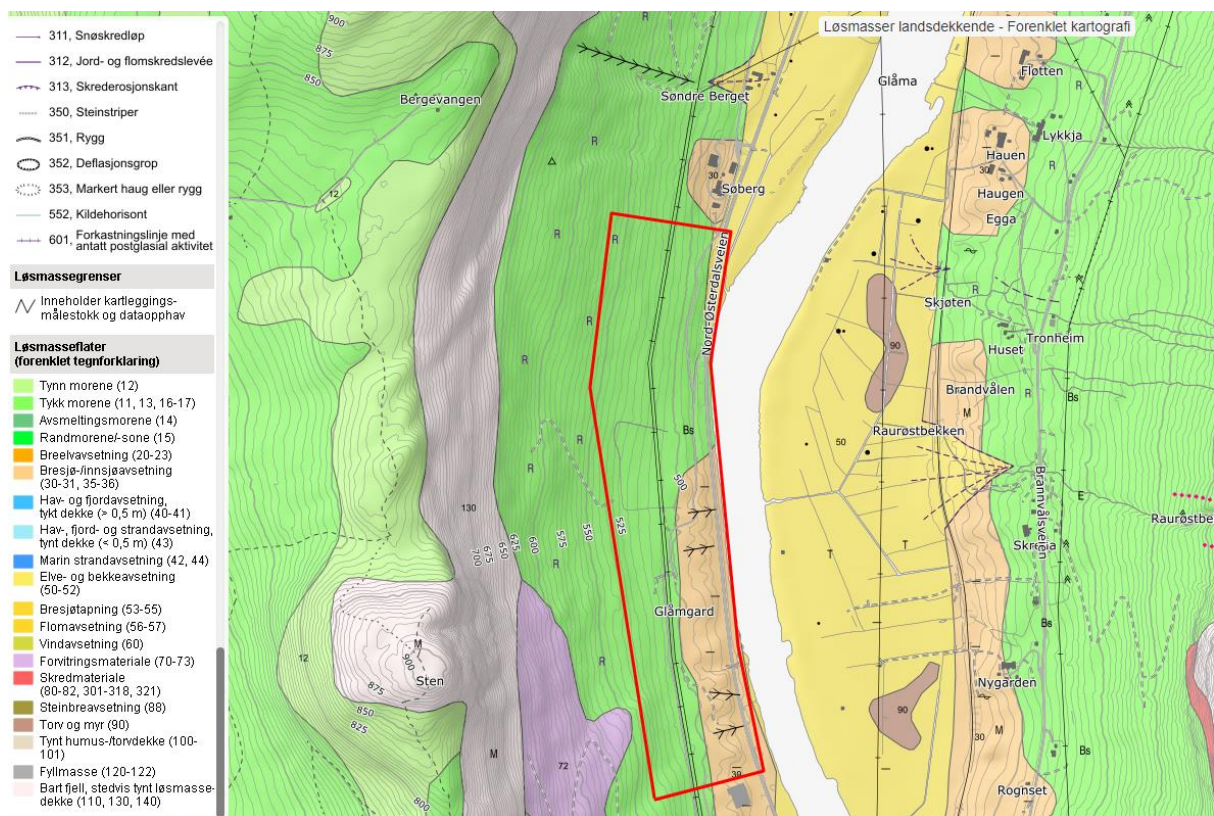
2.2 Mineralressurser

2.2.1 Registreringer

Planområdet er ikke registrert i grus- og pukkdatabasen til NGU.

Reguleringsområdet består i nordende og på vestsiden i hovedsak av tykke morene med et sammenhengende dekke, stedvis med stor mektighet. Det finnes moreneavsetninger med tykkelse fra 0,5 m til flere ti-talls meter. Det er få eller ingen fjellblotninger i området.

Det er et mindre område med elve- og bekkeavsetning (fluviale avsetning) innenfor planavgrensningen i nordøstlig kant. Sørøstlige del av planområdet består bresjø-/eller brekammeravsetning (Glasilakustrin avsetning),



Figur 2-2: Utsnitt fra løsmassekart med omtrentlig opptegnet planområde (Kilde: NGU).

2.2.2 Verdi

Det finnes ikke mineralressurser innenfor planområdet som er registrert i NGUs grus- og pukkdatabase som drivverdige. Det er i Nord-Østerdalen rikelig tilgang på andre drivverdige mineralressurser, sett i forhold til folketall og samfunnsbehov. Grunnen i området er derfor vurdert til å være uten betydning som mineralressurs med tanke på råstoffutvinning.

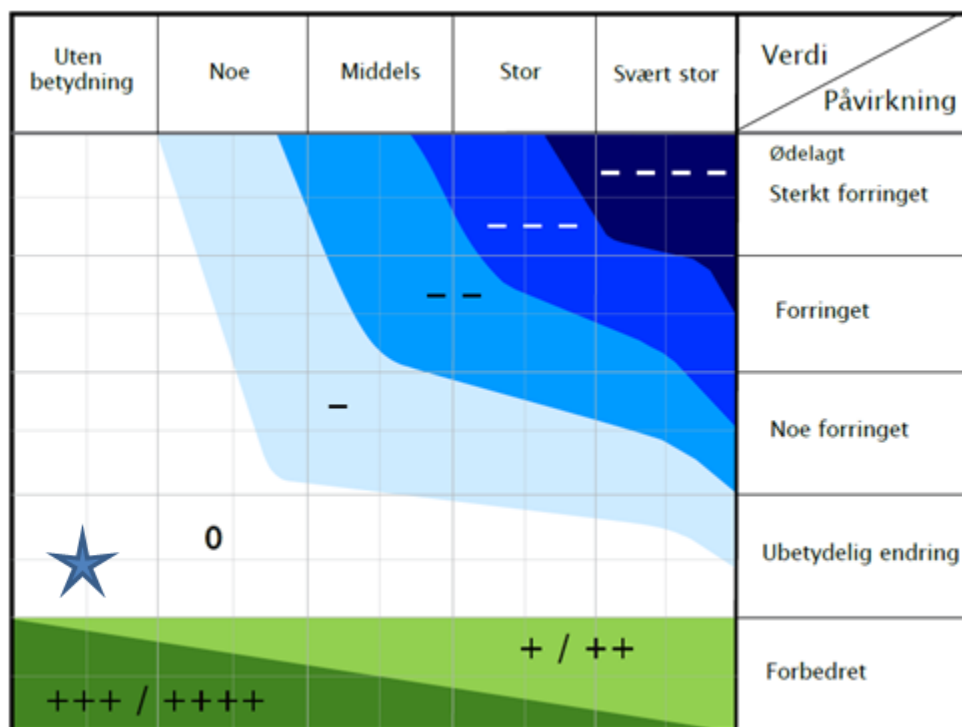
Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
△				

2.2.3 Påvirkning

Planområdet er ikke registrert i NGUs grus- og pukkdatabase. Påvirkning på mineralressurser er derfor vurdert til å være ubetydelig.

Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
	△			

2.2.4 Konsekvens



Tiltaket vil være av ubetydelig konsekvens for mineralressurser.

2.3 Landskapsvirkning

2.3.1 Registreringer

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. Gårdsbebyggelse med østlandske firkanttun er utbredt, og det er flere, mindre tettsteder i dalførene. 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.

Fjernvirkning:

Planområdet er del av landskapsregionen Østerdalene, preget av kulturlandskap, landbruksdrift og skogkledte åssider, samt utbygd infrastruktur i dalbunnen. Eksisterende næringsområde på Paureng, og foreslått videre utvikling med ladestasjon sør i planområde for Paureng-Søberg bryter med det omkringliggende landskapspreget. Planområdet ligger i helning mot Sten og Bergevangen opp fra rv.3. Denne plasseringen i terrenget vil kunne gi fjernvirkning over større avstander, spesielt fra østsiden av Glomma, der det er flere landbrukseiendommer og boliger. Aktuelt område er godt synlig fra fv. 2222, Brannvålsveien mellom Auma og Steia. I planforslaget foreslås nytt areal for

næring/tjenesteyting – ladestasjon, rett nord for etablert næringsområde på Paureng. Videre nordover reguleres arealet til LNFR, i tråd med dagens bruk og kommuneplanens arealdel.



Figur 2-3: Planområdet sett fra fv.2222 på motsatt side av Glomma. Etablert virksomhet på Paureng kan skimtes på venstre hånd. Aktuelt areal (markert med rød ring) sett i forhold til Berget og dyrka mark.



Figur 2-4: Skogkledd areal mellom eksisterende jorde og etablert virksomhet på Paureng. Skogområdet markert med rød ring foreslås omdisponert til næring/tjenesteyting.

Nærvirkning:

Tiltak sør i planområdet vil gi nærvirkning som primært berører forbipasserende trafikanter på rv.3. Stigningen i terrenget, samt vegetasjon vil redusere nærvirkningen, men planlagt tiltak sør i planområdet vil kunne bli synlig fra riksvegen.



Figur 2-5: Planområdet sett fra sør, ved grensen til etablert næring på Paureng (Kilde: Google Maps).

Terrenginngrep:

Grunnet helningen i terrenget utløser tiltak i forbindelse med opparbeidelse av regulert næringsformål i søndre del av planområdet behov for terrenginngrep. Både når det gjelder adkomst til og planering av regulert område for ladestasjon. Adkomst over kløft/søkk sør i planområdet skaper behov for fylling. Planering av område for ladestasjon vil medføre masseforflytning og mulig masseoverskudd. På grunn av omfang er ikke tiltaket vurdert til å gi store masseoverskudd eller føre til terrenginngrep som vil ha stor betydning. Det antas at inngrep som må til for etablering av ladestasjon kan utføres med massebalanse.

2.3.2 Verdi

Fjernvirkning: Områdets plassering i landskapet fører til høy synlighet over store avstander. Tiltak innenfor planområdet vil derfor ha en viss verdi for omkringliggende områder. Ettersom tiltak som foreslås sør i planområdet vil fremstå som en utvidelse av eksisterende næringsområde på Paureng er verdien av endringen mindre. Samlet sett vurderes effekten av tiltak innenfor planområdet til å ha middels verdi for fjernvirkning.

Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
		△		

Nærvirkning: Etablering av nytt næringsområde i sør vil i noe grad være av verdi for trafikanter på rv.3. Næringsområder langs denne vegstrekningen vil kunne bli synlig fra rv.3 og oppleves som brytende mot det ellers sammenhengende kulturlandskapet. Etablert virksomhet på Paureng utgjør allerede en brytning, og påvirker vurderingen av verdien. Tiltak sør i planområdet for Paureng-Søberg er gitt noe verdi for nærvirkning.

Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
	△			

2.3.3 Påvirkning

Fjernvirkning:

Fjernvirkningen av tiltak vil føre til forringelse, da tiltak innenfor planområdet vil synes fra andre siden av Glomma. Gjennom planbestemmelsene kan fjernvirkningen reduseres ved bestemmelser om bygningshøyder for bygninger/anlegg/tiltak, samt bestemmelser om vegetasjonsskjerm.

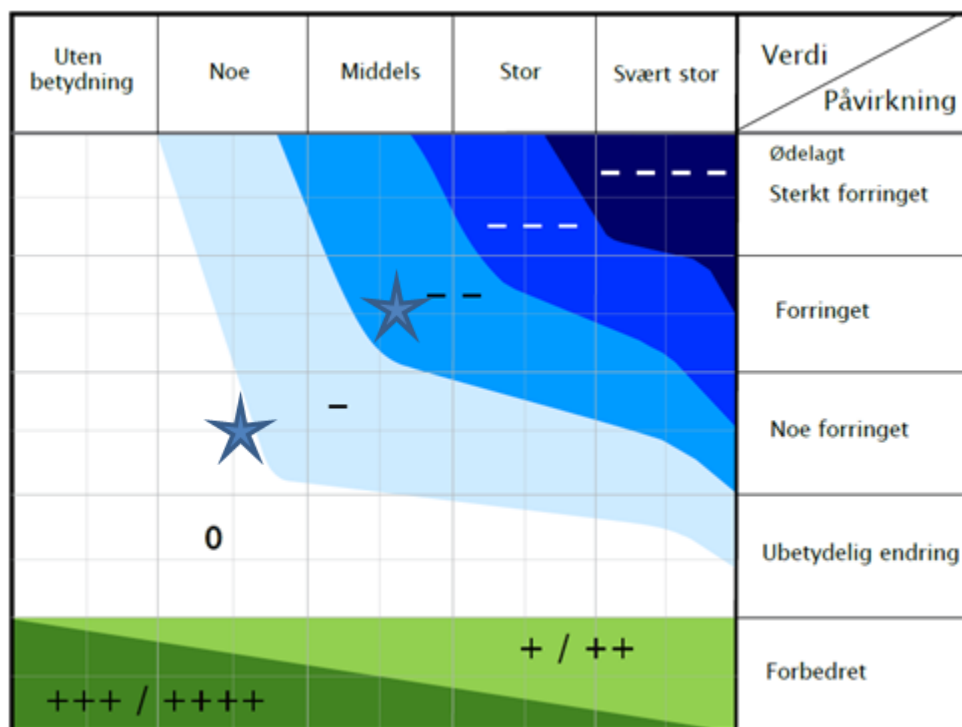
Sterkt forringet	
Forringet	◁
Noe forringet	
Ubetydelig endring	
Forbedret	

Nærvirkning:

Nærvirkningen vil kunne forringes noe, men med bevaring av vegetasjon mot rv.3 kan påvirkningen begrenses. Adkomstveg kan etableres innenfor byggegrensen mot rv.3, og spesielt denne vil kunne være synlig fra riksvegen.

Sterkt forringet	
Forringet	
Noe forringet	◁
Ubetydelig endring	
Forbedret	

2.3.4 Konsekvens



Tiltaket vil ha en betydelig negativ konsekvens for fjernvirkning.

Tiltaket vil ha lite til noe negativ konsekvens for nærvirkning.

2.4 Friluftsliv og rekreasjon, herunder barn og unges interesser

2.4.1 Registreringer

Det går en landbruksvei gjennom planområdet fra Øvre Månavei i sør til Søberg i nord. Veien er stengt i sør og fungerer som gang- sykkelvei utenom landbruksdrift. Det foreligger ingen kjent, utbredt friluftsliv eller stier innenfor planavgrensningen. Planavgrensningen ligger innenfor et større areal registrert som del av kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder i 2021. Registreringen er gitt verdi 'Svært viktig friluftslivsområde', som del av områdene Silvildalen, Lomsjø- og Strålsjøområdet, samt området Glomma. Det er ikke registrert stier eller turmuligheter i direkte nærhet til planområdet (Ut.no og Norgeskart Friluftsliv). Store deler av området befinner seg innenfor gul støysone og i umiddelbar nærhet til rv.3 og næringsområdet på Paureng. Dette må antas å redusere områdets attraktivitet knyttet til friluftsliv og rekreasjon.

Barn og unges interesser:

Det er få boliger i nærheten av planområdet, og arealet må derfor antas å være lite brukt til lek og opphold for barn og unge. Samtidig kan det tenkes at landbruksvegen benyttes av foreldre med barn, eksempelvis til sykkel- og gåturer. Hensynet til barn og unges interesser synes ikke å være påvirket av tiltak i søndre del av planområdet.

2.4.2 Verdi

Landbruksvegen vurderes til å ha lokal betydning og brukes av få/flere. Det at det ikke eksisterer alternative traseer for myke trafikanter øst for Glomma og verdien settes derfor til å ha stor verdi, også av trafiksikkerhetsmessige hensyn.

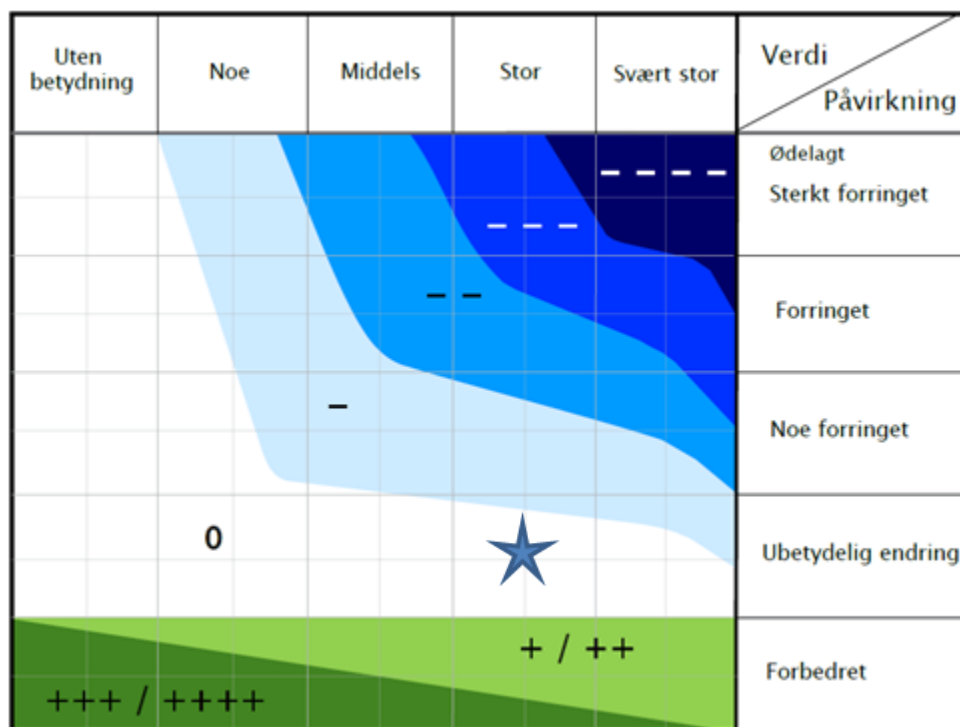
Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
			△	

2.4.3 Påvirkning

Området som omdisponeres til næring/tjenesteyting sør i planavgrensning vil i liten til ingen grad påvirke eksisterende landbruksveg. Mulighetene for å utøve friluftsliv innenfor området vil ikke forringes.

Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
	△			

2.4.4 Konsekvens



Tiltaket vil ha ubetydelig konsekvens for friluftsliv og rekreasjon.

2.5 Kulturminner, -miljø og -landskap

2.5.1 Registreringer

Kulturminner:

Det foreligger ingen kjente registreringer av kulturminner eller kulturmiljøer innenfor eller i umiddelbar nærhet til planavgrensningen.

Kulturlandskap:

Innenfor planområdet er det to oppdyrkede jorder, samt skog og hogstfelt. Arealet ligger i Glommadalføret, som er del av landskapsregion Østerdalene, preget av landbruk/jordbruk og gårdsdrift på elvesletter og opp i liene. Dalsidene er skogdekte. Se kapittel 2.3 for nærmere beskrivelse av landskapsregionen.

2.5.2 Verdi

Kulturminner/kulturmiljø:

Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
△				

Kulturlandskap: Planområdet er preget av skog, hogstfelt og to områder med dyrka mark. Som del av Glommadalføret er det langstrakte områder med et sammenhengende landskapsbilde preget av veier, jernbane og landbruk i dalbunn og på elvesletter, og skogklede dalsider. Næringsområdet på Paureng, og utvidelsen som foreslås i denne reguleringsplanen bryter med dette. Grunnet nærhet til allerede etablert næring på Paureng vil virkningen av tiltak sør i planområdet for Paureng-Søberg, som allerede bryter med landskapsbildet, settes verdien til noe.

Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
	△			

2.5.3 Påvirkning

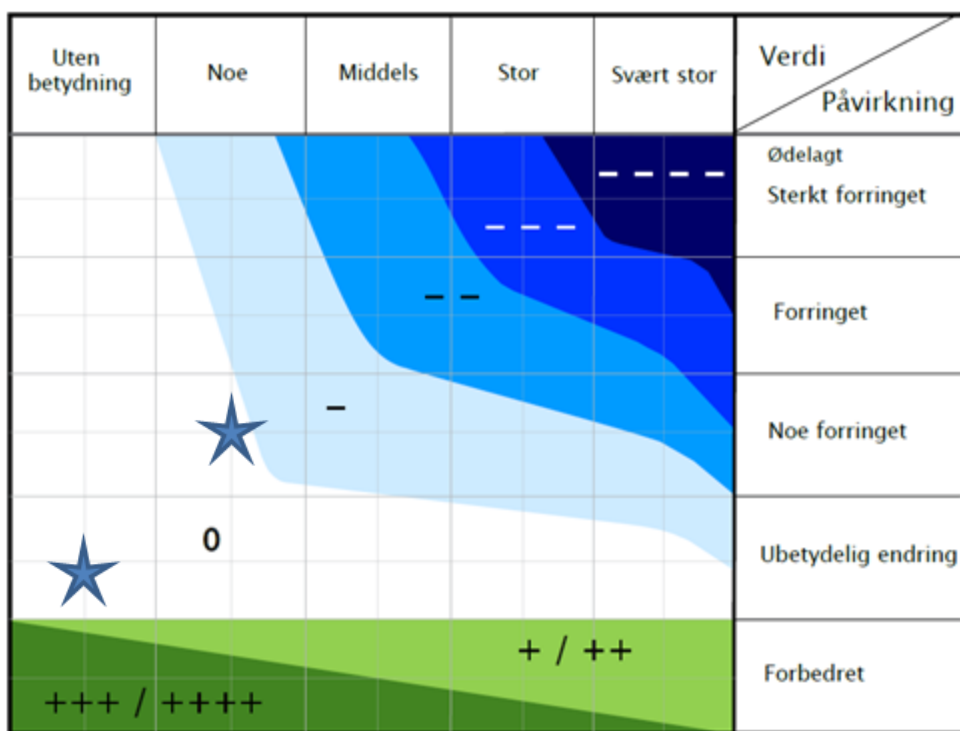
Kulturminner:

Sterkt forringet	
Forringet	
Noe forringet	
Ubetydelig endring	◁
Forbedret	

Kulturlandskap: Tiltak sør i planområdet vil fremstå som en utvidelse av eksisterende næringsområde på Paureng, og påvirkningen vil føre til noe forringelse av kulturlandskapet.

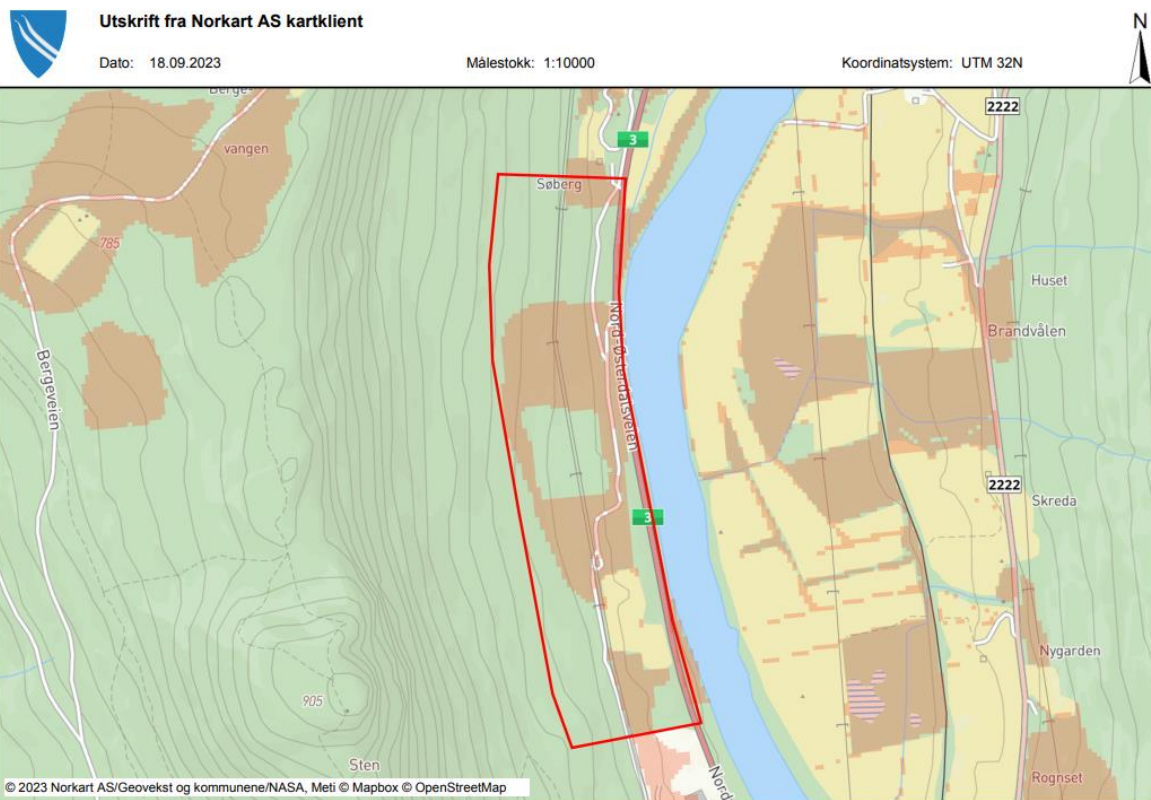
Sterkt forringet	
Forringet	
Noe forringet	◁
Ubetydelig endring	
Forbedret	

2.5.4 Konsekvens

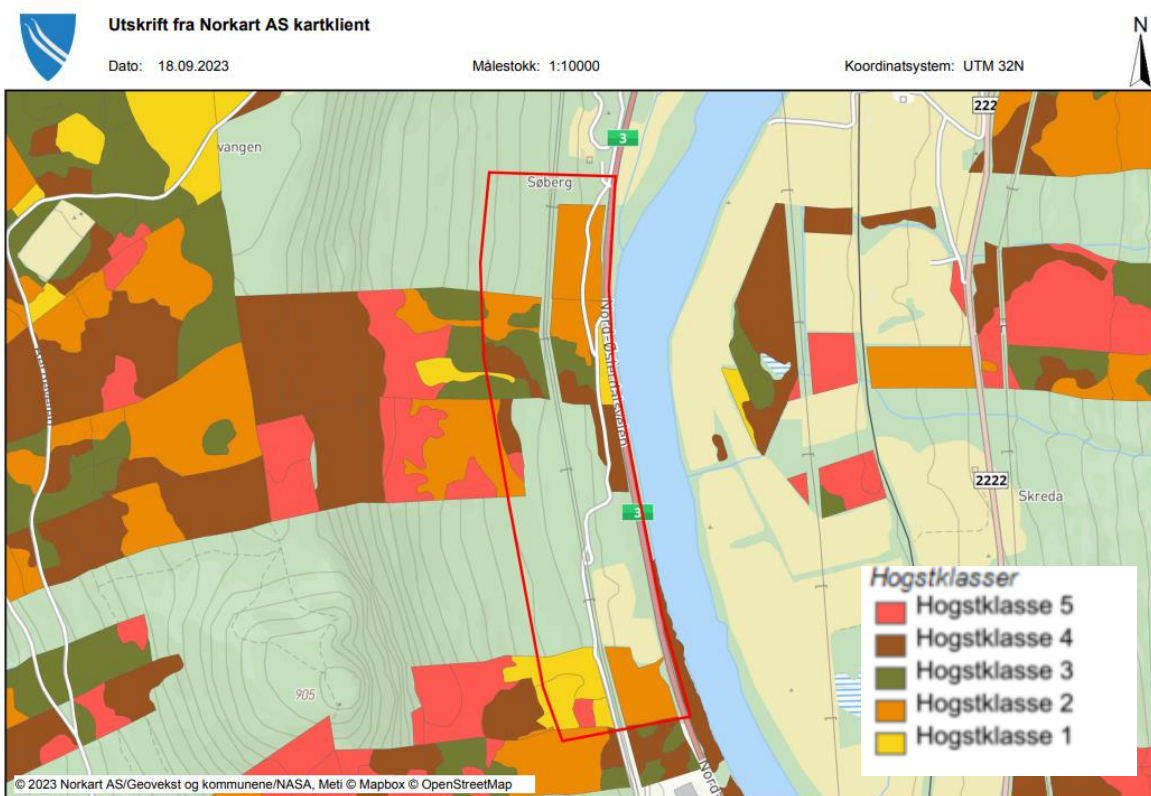


Tiltaket vil ha ubetydelig konsekvens for kulturminner.

Tiltaket vil ha noe negativ konsekvens for kulturlandskap.



Figur 2-7: Oversikt over dyrkbare mark innenfor og i nærheten av planavgrensningen (kilde: NIBIO).



Figur 2-8: Skog i ulike hogstklasser registrert innenfor og i nærheten av planavgrensning (kilde: NIBIO).

Det er ikke registrert reindriftsinteresser i området.

2.6.2 Verdi

Skogbruk: For etablering av nytt næringsområde sør i avgrensningen vil et areal på omtrent 15 daa barskog med lav bonitet i hogstklasse 2 måtte ryddes. Skogarealet er gitt verdien noe.

Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
	△			

Dyrka mark: Dyrka mark innenfor planavgrensning vurderes til å ha stor verdi. Dyrka mark ivaretas i planforslag.

Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
			△	

Dyrkbar mark: Om lag 14 daa dyrkbar mark, i landbruksfaglig uttalelse vurdert lite sannsynlig oppdyrket.

Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
	△			

2.6.3 Påvirkning

Skogbruk: Om lag 15 daa produktiv skog.

Sterkt forringet	
Forringet	◁
Noe forringet	
Ubetydelig endring	
Forbedret	

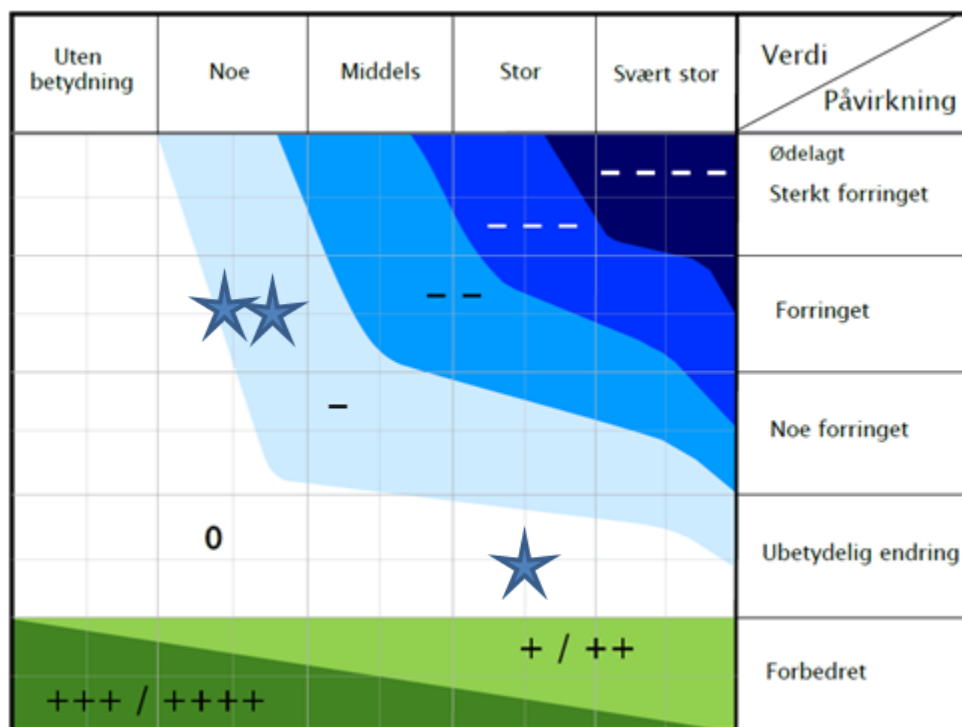
Dyrka mark:

Sterkt forringet	
Forringet	
Noe forringet	
Ubetydelig endring	◁
Forbedret	

Dyrkbar mark: Om lag 13 daa dyrkbar mark

Sterkt forringet	
Forringet	◁
Noe forringet	
Ubetydelig endring	
Forbedret	

2.6.4 Konsekvens



Tiltaket vil ha noe negativ konsekvens for skogbruk og dyrkbar mark.

Tiltaket vil ha ubetydelig negativ konsekvens for dyrka mark.

2.7 Næringsinteresser og tettstedsutvikling

2.7.1 Vurdering

Det er ingen næring i området i dag, foruten primærnæring som er omtalt under «2.6 Skogbruks-, landbruks- og reindriftsinteresser». Det er i overordnet plan heller ikke åpnet for næring. Planavgrensning grenser/overlapper mot etablert næringsareal i sør (Paureng næringsområde), og tiltakene det legges til rette for i planområdet er tilknyttet eksisterende virksomhet på Paureng næringsområde.

Området skal i sør reguleres til næring/tjenesteyting, med mulighet for etablering av ladestasjon for lading av større kjøretøy. Som en utvidet del av Paureng næringsområde må dette ses i sammenheng med etablert næring der virksomhet er transport/varelevering, biloppbuggeri og drivstoffanlegg.

Det anses viktig å tilrettelegge for næringsarealer med tilknytning til rv.3 i Alvdal kommune, og utvidelse med ladestasjon knyttet til eksisterende drift på Paureng næringsområde fremstår hensiktsmessig med tanke på fremtidig utvikling innenfor transportnæringen. Tiltaket med ladestasjon vil ha en positiv effekt for lokale næringsinteresser tilknyttet transportnæring på Paureng. Tiltaket fører til lite endring i forhold til dagens situasjon, samtidig som det legges til rette for energiomstilling innenfor transportnæringen.

Planforslaget legger opp til en utvidelse av eksisterende næringsområde på Paureng, der bedrifter med tilknytning til området kan lade større kjøretøy. Alvdal kommune har en pågående prosess

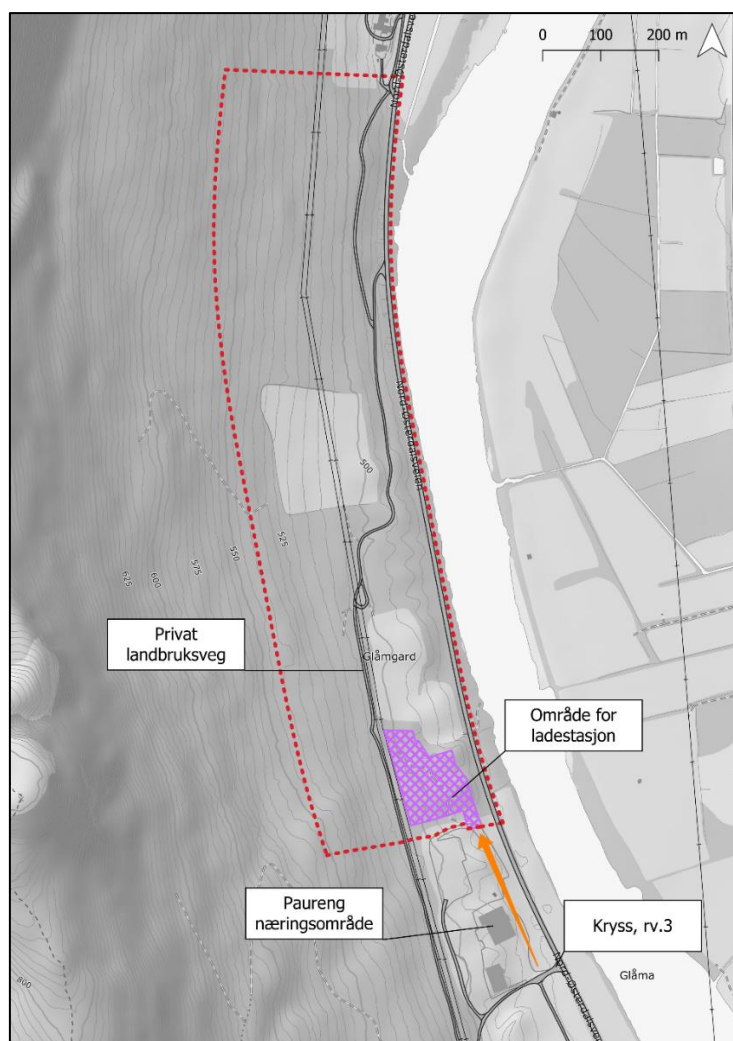
knyttet til etablering av nye næringsområder med tilknytning til rv.3, og i denne forbindelse har regulering av området på Paureng-Søberg blitt startet opp. Det vurderes flere områder for næringsvirksomhet i kommunen, blant annet etablering på Auma og ved Storfjellet, henholdsvis nord og sør for Paureng-Søberg. Det er ikke ønskelig med mer tungtransport i sentrumsområdene eller på Steimosletta, og derfor vurderes en utvidelse av eksisterende transportrelatert næring på Paureng som hensiktsmessig. Planforslaget for Paureng-Søberg begrenser utnyttelsen av arealet innenfor planområdet, samtidig som det kan gi avlastning for andre områder i kommunen ved at lading av tunge kjøretøy med tilknytning til Paureng næringsområde kan skje internt.

2.8 Trafikale forhold

2.8.1 Vurdering

Biltrafikk:

Rv.3 går innenfor/langs etter planområdets østside, veien har fartsgrense 80 km/t og en ÅDT på 3200 kjøretøy, der 30 % utgjøres av lange kjøretøy - vogntog, lastebiler, busser etc. (Statens vegvesen, 2021). Adkomst til planområdet vil være via avkjøring til eksisterende næringsareal på Paureng.



Figur 2-9: Planområdet med aktuelt areal for ladestasjon (skravert, lilla felt), avgrensning i rødt og adkomst via Paureng næringsområde (oransj pil).

Det er registrert to ulykker i nærheten av vegkrysset som utgjør avkjørselen til Paureng og Paureng-Søberg næringsområde. Disse er begge registreringer fra 1990-tallet og skjedde før nåværende etablering. Sommeren 2023 var det et vogntog som kjørte av rv.3 i da det skulle forlate næringsområdet på Paureng. Hendelsen er ikke registrert i NVDB.



Figur 2-6: Registrerte ulykkeshendelser ved kryss Paureng næringsområde - riksveg 3 (Statens vegvesen, 2023).

Det er ikke avkjørings- eller forbikjøringsfelt, og en økt grad av trafikk inn mot planområdet kan føre til økt risiko for ulykker, kø-skaping og fartsbegrensning.

I trafikkanalyse som ble utført i forbindelse med regulering av Paureng næringsområde er det gjort vurderinger knyttet til nåværende og fremtidig trafikksituasjon. Vurderingene er gjort med basis i antall kvadratmeter næring, samt antall ansatte på området, med påslag på 10 %. I rapporten konkluderes det med at nordre avkjørsel (tenkt som adkomst for Paureng-Søberg) utløser krav til trafikkøy og venstresvingefelt etter håndbok N100 fra Statens vegvesen. Dette er per i dag ikke etablert eller regulert, men kan være aktuelt i forbindelse med fremtidig breddeutvidelse rv.3.

Det er noe usikkerhet knyttet til endring i trafikkbildet, men tiltenkt bruk av området nord for etablert næring på Paureng næringsområde forventes ikke å skape en betydelig økning i trafikk til og fra området.

Planlagt etablert ladestasjon skal betjene fire selskaper med tilknytning til Paureng næringsområde – Espeland transport AS, Posten/Bring, DB Schenker og Trønderbilene. De første tre er allerede brukere

av Paureng næringsområde. Påvirkningen av en ladestasjon med hurtig- og langtidslading begrenset til bruk av aktuelle partnere kan ikke antas å endre trafikkbildet mye.

Eksisterende landbruksvei med avkjørsel nord for Paureng næringsområde, samt ved Søberg gård vil ikke endres, og fortsatt fungere som adkomstvei for land-/jordbruksdrift.

Pendling:

Tog:

Avstand fra togstasjonen i Alvdal sentrum, Steia til Paureng er ca. 6 km.

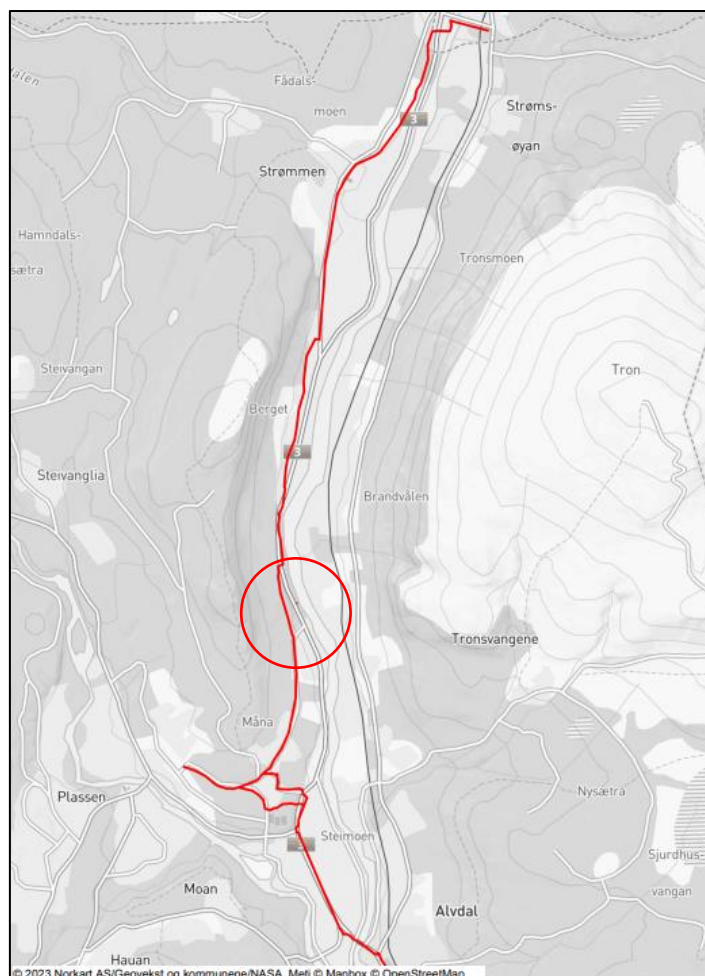
Buss:

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.

Sykkel:

Området er tilgjengelig for syklende fra Alvdal sentrum og Måna eller vestover. Avstanden til Steia er om lag 6-7 km, hvilket er en overkommelig avstand på sykkel. Det er gode muligheter for syklende, og dels for gående fra Måna boligområde. Det må antas at hovedparten av arbeidsreiser foregår og fortsatt vil foregå ved hjelp av privatbil.

Funksjonen til landbruksvegen ivaretas gjennom reguleringsplan, og området vil fortsatt være tilgjengelig for gående/syklende.



Figur 2-10: Landbruksvegen utgjør en del av et større vegnettverk som muliggjør ferdsel utenom rv.3 fra Steia i sør til Auma i nord. Rød ring markerer omtrentlig planområde.

2.9 Samfunnssikkerhet

2.9.1 Vurdering

I dette kapittelet er det kun gjort vurdering av påvirkning av tiltak sør i planavgrensningen da det fremstår lite hensiktsmessig å vurdere verdien av utredningsteamet.

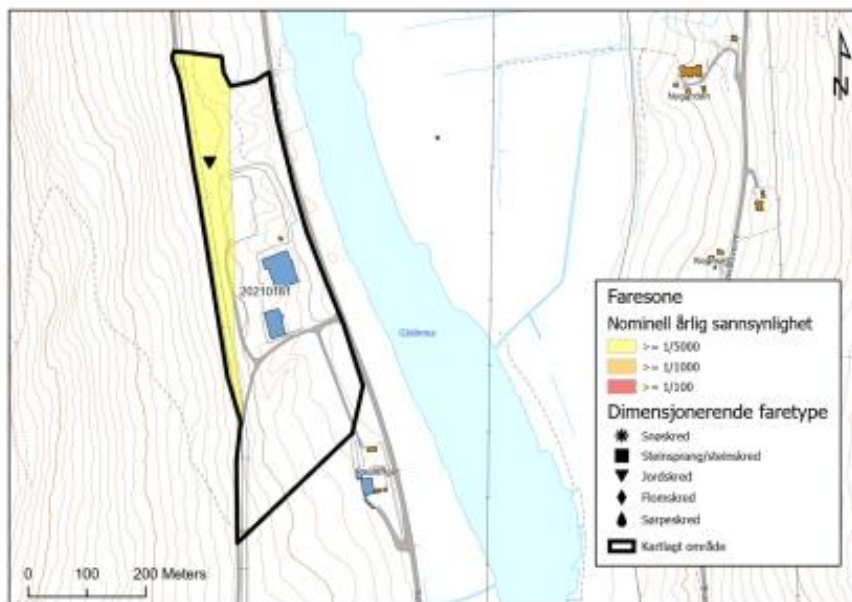
Skred:

I forbindelse med detaljregulering av Paureng næringsområde ble det gjennomført to skredanalyser av NGI i 2021¹ (NGI, 2021a) da deler av planområdet ligger innenfor NVE's aktsomhetsområde for skred. Det ene kartleggingsområdet inkluderer deler av foreslått planområde fra sør frem til Glåmgard, på eiendom gbnr. 6/5 (se figur 2-11 og 2-13). Her er jordskred vurdert som dimensjonerende faretype, og kun sjeldne hendelser tolkes å kunne nå ned til området, med en nominell årlig sannsynlighet høyere enn 1/5000 (skredklasse S3, jf. TEK17 § 7-3). Innenfor denne sonen tillates ikke tiltak som ved skredhendelser vil føre til store konsekvenser

¹ NGI, 2021a: Sandersen, F. & Mo, K. – Norsk Geoteknisk Institutt – Teknisk notat, Skredfarevurdering Paureng industriområde, 2021-03-11.

7.6 Faresoner

Jordskred er vurdert som dimensjonerende faretype, og kun sjeldne hendelser tolkes å kunne nå ned til området. Faresoner er inkludert i Figur 6-1. Sonen definerer område med nominell årlig sannsynlighet høyere enn 1/5000.



Figur 2-11: Utsnitt fra skredfarevurdering for Paureng næringsområde (NGI, 2021a).

Den andre skredanalysen² (NGI, 2021b) omfatter resterende planområde, øst for (nedenfor) høyspentlinjen (se figur 2-12 og 2-13). Her er det gjort vurderinger opp til og med sikkerhetsklasse S2, jf. TEK17 § 7-3. Etter gjennomgang av alle skredtyper, er det vurdert at området tilfredsstiller sikkerhets-klasse S1 og S2 for skred, nominell årlig sannsynlighet for skred vurderes da som lavere enn 1/1000 for hele kartleggingsområdet. Det er ikke gjort vurdering for sikkerhetsklasse S3 for dette området.

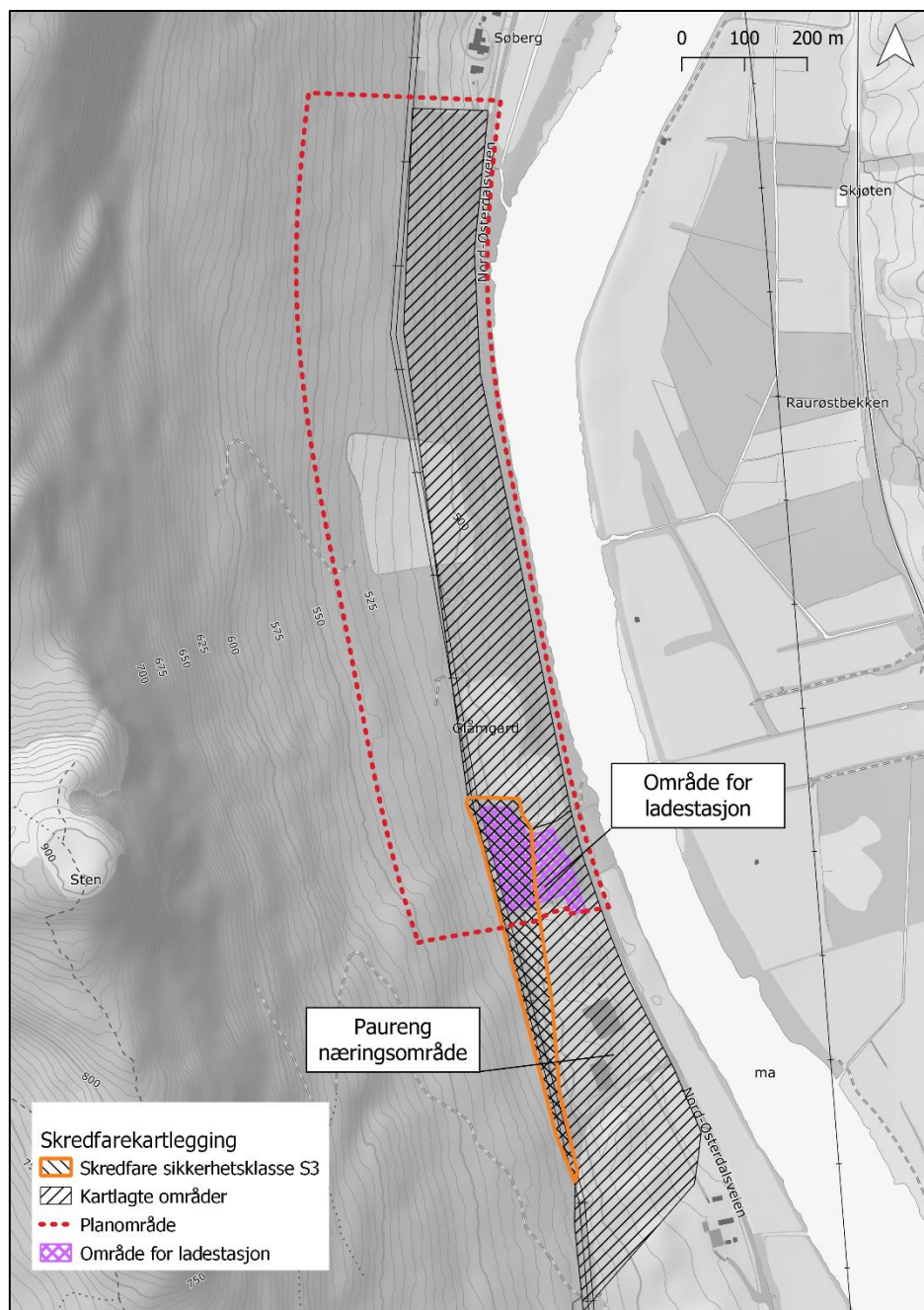
² NGI, 2021b: Mo, K. & Sandersen, F. – Norsk Geoteknisk Institutt – Teknisk notat, Paureng-Søberg, 2021-06-02.

7 Konklusjon

Etter gjennomgang av alle skredtyper, er det vurdert at området tilfredsstiller sikkerhetsklasse S1 og S2 for skred, og det er ikke tilknyttet faresoner til området (Figur 7-1). Nominell årlig sannsynlighet for skred vurderes da som lavere enn 1/1000 for hele kartleggingsområdet.



Figur 2-12: Utsnitt fra skredfarevurdering, Paureng-Søberg (NGI, 2021b).



Figur 2-13: Skredfarekartlegging; kartlagte områder og faresone for sikkerhetsklasse S3 (NGI, 2021).

Betydningen av skog er presisert i begge rapporter, og det er presisert at vurderingene er gjort med bakgrunn i eksisterende skog-/vegetasjonsforhold. I rapport for Paureng-Søberg (NGI, 2021b) er det beskrevet at: "Vurderingen er gjort på bakgrunn av dagens terreng- og vegetasjonsforhold. Klimaendringer og menneskelige inngrep i terreng og vegetasjon i det tilgrensende området til planområdet, for eksempel etablering av skogsveg, snauhogst og skogplanting, kan endre forutsetningene for vurderingene. Dette gjelder særlig i områder brattere enn 30°."

Økt grad av styrtregn kan også bidra til økt fare for skred, noe som viser viktigheten av å bevare en vegetasjonsskjerm overfor næringsområdet. Også utenfor det regulerte området, noe som bør ivaretas ved revideringen av kommuneplanens arealdel for Alvdal kommune, eller i forbindelse med pågående revisjoner av vernskoggrenser og -forskrifter.

Vann og avløp:

Det er drikkevann (grunnvannsbrønn) og renseanlegg på næringsareal sør for foreslått plan (Paureng næringsområde). Ved etablering av næringsformål som krever tilgang på drikkevann og avløp innenfor areal regulert til næringsformål må det etableres ny drikkevannsforsyning og renseanlegg eller vurderes muligheter for påkobling på eksisterende anlegg, Paureng næringsområde.

Overvann:

Etablering av planert område for lokalisering av ladestasjon innenfor område foreslått regulert til næring/tjenesteyting vil kunne påvirkes av overvann. Det er ikke registrert årsikre bekker/vassdrag, men det er dreneringslinjer og vannveier ved større nedbørsmengder. Dette må ivaretas i byggeprosessen. Tiltak vil endre eksisterende vannveier, men dette kan ivaretas gjennom overvannshåndtering på aktuelle tomter.

Det er ikke flomproblematikk knyttet til tiltaket, men et veldig lite område nord i planavgrensningen, nordre avkjørsel landbruksveg, er innenfor 200-års flomsone (flomsonekartlegging, NVE, 2005). Denne flomfaren er knyttet til Glomma, som tradisjonelt kan bidra til flom under snøsmeltingen, og da særlig i forbindelse med regnvær. I ROS-analysen er hensynet til flomfare vurdert til å i liten grad påvirke planområdet.

2.10 Statlige planretningslinjer for samordnet bolig- areal og transportplanlegging (SPR-BATP)

Målet med SPR-BATP er

- 1.1 *Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.*
- 1.2 *Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.*
- 2.6 *Effektiv og sikker trafikkavvikling og god framkommelighet for næringstransport må vektlegges i planleggingen. Virksomheter for godstransport bør lokaliseres med god tilgjengelighet til jernbane, havn eller hovedvegnett.*

Retningslinjene gjelder for planlegging i hele landet. Praktisering av retningslinjene må tilpasses regionale og lokale forhold.

Retningslinjer, pkt.2:

Utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes for å oppnå effektive løsninger, og slik at transportbehovet kan begrenses og det legges til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

På grunnlag av tolkning av de statlige planretningslinjene er utvidelse et planforslag som i praksis tilrettelegger for etablering av ladestasjon nord for Paureng næringsområde innenfor. Arealdisponeringen legger til rette for klima- og miljøvennlige transportformer, og ved fortsatt å benytte eksisterende avkjørsel og å holde tungtransporttrafikken unna sentrumsområder fremmes en god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling.

Under punkt 2.6 vektlegges det at *virksomheter for godstransport bør lokaliseres med god tilgjengelighet til jernbane, havn eller hovedvegnett* – å legge til rette for videre utvikling knyttet til lading av elektriske kjøretøy nær rv.3 er i tråd med dette punktet.

Den aktuelle lokaliseringen bidrar til å holde tungtrafikken utenfor byene og tettstedene, samtidig som næringsområdet er såpass nært boligområdene at det fint kan nås ved både kollektivtransport og sykkel, primært, langs eksisterende gang- og sykkelvei, eller landbruksvei.

2.11 Oppsummering av konsekvenser

Vurderingene gjort i punkt 2.1-2.6 er oppsummert og tatt inn i tabellen under.

	Tema		Verdi	Påvirkning	Konsekvens
2.1	Naturmangfold		Middels	Noe forringet	Noe negativ
2.2	Mineralressurser		Uten betydning	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens
2.3	Landskapsvirkning	Fjernvirkning:	Middels	Forringet	Betydelig negativ konsekvens
		Nærvirkning:	Noe verdi	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens
		Terrenginngrep:	Middels	Noe forringet	Noe negativ konsekvens
2.4	Friluftsliv og rekreasjon		Stor verdi	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens
2.5	Kulturarv	Kulturminner	Uten betydning	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens
		Kulturlandskap	Noe verdi	Noe forringet	Noe negativ konsekvens
2.6	Skogbruks-, landbruks- og reindriftsinteresser	Skogbruk	Noe verdi	Forringet	Noe negativ konsekvens
		Dyrka mark	Stor verdi	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens
		Dyrkbar mark	Noe verdi	Forringet	Noe negativ konsekvens
2.7	Næringsinteresser og tettstedsutvikling		Vurdert til å ha en positiv påvirkning		
2.8	Trafikale forhold	Biltrafikk:	Vurdert til å ha liten påvirkning		
		Pendling:	Vurdert til å ha liten påvirkning		
2.9	Samfunnssikkerhet	Skred:	Vurdert til å ha liten påvirkning		
		VA:	Vurdert til å ha liten påvirkning		
		Overvann:	Kan ivaretas		
2.10	SPR-BATP		Tiltak vurdert til å være i tråd med SPR-BATP		

Totalt sett vil konsekvensen av utbyggingen være noe negativ for de vurderte temaene. For temaene *næringsinteresser* tiltak ha positiv konsekvens. Tiltaket vil kunne få betydelig negativ konsekvens for tema *fjernvirkning*. Flere av temaene er vurdert til å ha ubetydelig konsekvens.

3 UTREDNING 0-ALTERNATIVET

Registreringer og verdier er beskrevet under «2. UTREDNING UTBYGGINGSALTERNATIVET». Dette vil være likt for begge alternativene. I denne delen vurderes alternativet der dagens situasjon og plansituasjon videreføres. Det vil si; fortsatt LNF-formål for hele planavgrensningen.

Alternativet vurderes i henhold til dagens situasjon og dagens plansituasjon, det vil si med LNF-formål. Det er under enkelte temaer også gjort en vurdering knyttet til oppdyrking av dyrkbar mark. Dette er da nevnt og vurdert i eget avsnitt.

3.1 Naturmangfold

Naturmangfoldet vil ikke påvirkes ved fortsettelse av dagens bruk av området, og konsekvensen vil da være ubetydelig.

Om området dyrkes opp eller skog hugges, i henhold til overordnet plan, vil naturmangfold kunne påvirkes i nær like stor grad som ved utbyggingsalternativet. Påvirkningen vil være noe forringet, og verdien middels. Konsekvens: Noe negativ.

3.2 Mineralressurser

Det er ikke registrerte mineralressurser innenfor planavgrensningen, dette er likt for både 1- og 0-alternativet. Mineralressursene vil ikke påvirkes ved fortsettelse av dagens bruk eller utvikling i henhold til overordnet plan. Konsekvensen vil være ubetydelig.

3.3 Landskapsvirkning

Ved fortsettelse av dagens bruk vil landskapet forbli slik det er i dag. Verdien er middels, og påvirkningen vil være ubetydelig. Konsekvens: Ubetydelig.

Ved oppdyrking/nydyrking av dyrkbar mark vil fjern- og nærvirkning endres noe. Endringen vil ikke bryte med det omkringliggende landskapet. Oppdyrking vil kreve terrenginngrep og masseforflytning. Eventuell nydyrking er i tråd med eksisterende landskap og vil ikke ha en betydelig påvirkning.

3.4 Friluftsliv og rekreasjon

Friluftsliv vil ikke påvirkes ved fortsettelse av dagens bruk av området, og konsekvensen vil da være ubetydelig.

3.5 Kulturarv

Kulturarv vil ikke påvirkes ved fortsettelse av dagens bruk av området, og konsekvensen vil da være ubetydelig.

3.6 Skogbruks-, landbruks- og reindriftsinteresser

Skogbruks-, landbruks- og reindriftsinteresser vil ikke påvirkes ved fortsettelse av dagens bruk av området, og konsekvensen vil da være ubetydelig.

Om området dyrkes opp vil skogbruk bli forringet med noe til betydelig negativ konsekvens. For landbruket vil det være positivt. Dyrka og dyrkbar mark vil forbedres, dyrkbar mark utnyttes og dyrka mark utvides. Konsekvensen for dyrka og dyrkbar mark vil være positiv.

3.7 Næringsinteresser og tettstedsutvikling

Næringsinteresser vil ikke påvirkes ved fortsettelse av dagen bruk eller utvikling i henhold til overordnet plan. Konsekvensen vil være ubetydelig.

3.8 Trafikale forhold

Trafikale forhold vil ikke påvirkes ved videreføring av dagens situasjon. Verdi: Middels, påvirkning: Ubetydelig endring, konsekvens: Ubetydelig.

Dersom det ikke avsettes areal til lading av tungtransport med tilknytning til eksisterende næringsareal innenfor planavgrensningen kan det føre til økt press gjennom bebygde områder og i mer trafikkerte områder – Steimosletta eller liknende. Dette vil på sikt kunne føre til noe negativ konsekvens for trafikale forhold ellers i kommunen.

3.9 Samfunnssikkerhet

Samfunnssikkerhet vil ikke påvirkes ved videreføring av dagens situasjon. Verdi: Stor, påvirkning: Ubetydelig endring, konsekvens: Ubetydelig.

3.10 Statlige planretningslinjer for bolig-, areal- og transportplanlegging

Videreføring av dagens situasjon vil ha ubetydelig konsekvens med tanke på bolig-, areal- og transportplanlegging.

3.11 Oppsummering av konsekvenser, 0-alternativ

Ved uendret fortsettelse av dagens bruk vil konsekvensen være ubetydelig for alle temaene unntatt trafikale forhold, som vil kunne påvirkes av at tiltaket ikke gjennomføres.

	Tema		Verdi	Påvirkning	Konsekvens
3.1	Naturmangfold		Middels	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens
3.2	Mineralressurser		Uten betydning	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens
3.3	Landskapsvirkning	Fjernvirkning:	Middels	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens
		Nærvirkning:	Noe	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens
		Terrenginngrep:	Middels	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens
3.4	Friluftsliv og rekreasjon		Stor verdi	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens
3.5	Kulturarv	Kulturminner	Uten betydning	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens
		Kulturlandskap	Noe verdi	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens
3.6	Skogbruks-, landbruks- og reindriftsinteresser	Skogbruk	Noe verdi	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens
		Dyrka mark	Stor verdi	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens
		Dyrkbar mark	Noe verdi	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens
3.7	Næringsinteresser og tettstedsutvikling		Uten betydning	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens
3.8	Trafikale forhold	Biltrafikk:	Stor verdi	Noe forringet	Noe negativ konsekvens
		Pendling:	Middels verdi	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens

3.9	Samfunnssikkerhet	Skred:	Middels	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens
		VA:	Stor	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens
		Overvann:	Stor	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens
3.10	SPR-BATP		Stor	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens

0- alternativet, både etter dagens bruk og etter utvikling i henhold til dagens plansituasjon, er totalt sett bedre enn utbyggingsalternativet. For næringsinteresser vil utbyggingsalternativet være bedre.

4 Sammenstilte resultater

Tema		Verdi	Konsekvens 1	Konsekvens 0
Naturmangfold		M	Noe negativ	Ubetydelig konsekvens
Mineralressurser		U	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens
Landskapsvirkning	Fjernvirkning:	M	Betydelig negativ konsekvens	Ubetydelig konsekvens
	Nærvirkning:	N	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens
	Terrenginngrep:	M	Noe negativ konsekvens	Ubetydelig konsekvens
Friluftsliv og rekreasjon		S	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens
Kulturarv	Kulturminner	U	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens
	Kulturlandskap	N	Noe negativ konsekvens	Ubetydelig konsekvens
Skogbruks-, landbruks- og reindriftsinteresser	Skogbruk	N	Noe negativ konsekvens	Ubetydelig konsekvens
	Dyrka mark	S	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens
	Dyrkbar mark	N	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens
Næringsinteresser og tettstedsutvikling		U	Vurdert	Ubetydelig konsekvens
Trafikale forhold	Biltrafikk:	S	Vurdert	Noe negativ konsekvens
	Pendling:	M	Vurdert	Ubetydelig konsekvens
Samfunnssikkerhet	Skred:	M	Vurdert	Ubetydelig konsekvens
	VA:	S	Vurdert	Ubetydelig konsekvens
	Overvann:	S	Vurdert	Ubetydelig konsekvens
Næringsliv og tettstedsutvikling		M	Vurdert	Ubetydelig konsekvens
SPR-BATP		S	Vurdert	Ubetydelig konsekvens
Virkninger av klimaendringer		S	Vurdert	Ubetydelig konsekvens

Verdi: U = Uten betydning, M = Middels, N = Noe verdi, S = Stor verdi.