

Konsekvensutredning

Detaljregulering for Paureng næringsområde

Plan-ID 202001, Alvdal kommune.

30.08.2021

Innhold

1	INNLEDNING	4
1.1	VERDI	4
1.2	PÅVIRKNING	5
1.3	KONSEKVENNS	6
2	UTREDNING UTBYGGINGS- /REGULERINGSALTERNATIVET	7
2.1	Mineralressurser	7
2.1.1	Registreringer	7
2.1.2	Verdi	8
2.1.3	Påvirkning	8
2.1.4	Konsekvens	8
2.2	Naturverdier og miljø	9
2.2.1	Verdi	9
2.2.2	Påvirkning	9
2.2.1	Konsekvens	10
2.1	Landskapsvirkning og plassering	10
2.1.1	Registreringer	10
2.1.1	Verdi	12
2.1.2	Påvirkning	13
2.1.1	Konsekvens	13
2.2	Landbruk	14
2.2.1	Registreringer	14
2.2.2	Verdi	14
2.2.3	Påvirkning	14
2.2.4	Konsekvens	15
2.3	Friluftsliv og rekreasjon	15
2.3.1	Registreringer	15
2.3.2	Verdi	15
2.3.3	Påvirkning	15
2.3.4	Konsekvens	16
2.4	Kulturminner	16
2.4.1	Registreringer	16
2.4.2	Verdi	17
2.4.3	Påvirkning	17
2.4.4	Konsekvens	17
2.1	Trafikale forhold	18

2.1.1	Registreringer	18
2.1.2	Verdi	20
2.1.3	Påvirkning	20
2.1.4	Konsekvens	20
2.2	Samfunnssikkerhet	21
2.2.1	Registreringer	21
2.2.2	Verdi	21
2.2.3	Påvirkning	21
2.2.4	Konsekvens	22
2.3	Næringsliv og tettstedsutvikling	22
2.3.1	Beskrivelse	22
2.3.2	Verdi	24
2.3.3	Påvirkning	24
2.3.4	Konsekvenser	24
2.4	Statlige planretningslinjer for samordnet bolig- areal og transportplanlegging (SPR-BATP)	25
2.4.1	Beskrivelse	25
2.4.2	Verdi	25
2.4.3	Påvirkning	25
2.4.4	Konsekvens	26
2.5	VIRKNINGER AV KLIMAENDRINGER	26
2.5.1	Beskrivelse	26
2.5.2	Verdi	27
2.5.3	Påvirkning	27
2.5.4	Konsekvens	27
2.6	Oppsummering av konsekvenser	28

1 INNLEDNING

Ifølge KU-forskriften § 8 skal en detaljreguleringsplan ha en KU når planen fastsetter rammer for tiltak i forskriftens vedlegg 1 og 2.

I dette planarbeidet utløses KU av:

Pkt. 10 a) Utviklingsprosjekter for industriområder, og

Pkt. 11e) Lagring av skrapjern, herunder opphoggingsplasser for kjøretøyer.

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.

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.

I dette tilfellet er området allerede bebygd på bakgrunn av gitt dispensasjon fra LNF-formålet i 2016.

Biloppbyggingsplassen er også etablert på bakgrunn av tillatelse fra Fylkesmannen i Hedmark i 2018.

Vi velger likevel å lage en enkel konsekvensutredning basert på to ulike alternativer

Utbyggingsalternativet: Den mest sannsynlige utviklingen ved regulering fra LNF til næringsformål, slik detaljreguleringen legger opp til.

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.

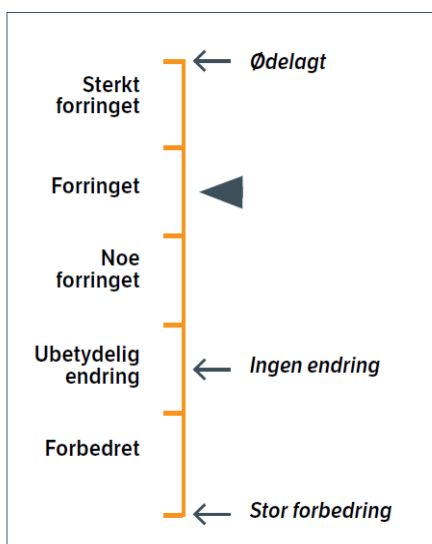
	Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
Forvaltnings-prioritet	Uten betydning for temaet eller sterkt reduserte kvaliteter		Forvaltnings-prioritet	Høy forvaltnings-prioritet	Høyeste forvaltningsprioritet
Viktighet/ betydning for fagtemaet		Alminnelig/ lokalt vanlig	Lokal/regional betydning	Regional/ nasjonal betydning	Nasjonal/ internasjonal betydning Unikt
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 1–1 hvor pila kan skyves langs linja for å vise nyansene.

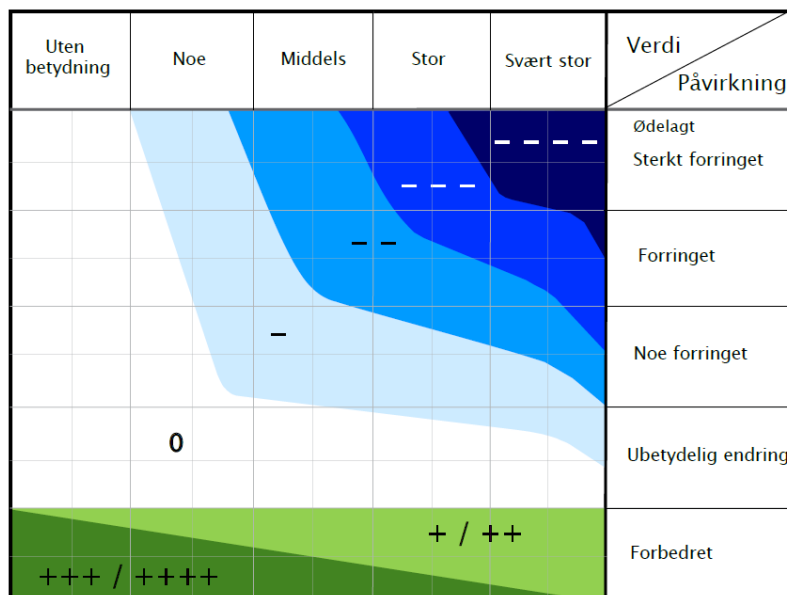


Figur 1–3: Skala for vurdering av påvirkning av tiltaket. Skalaen gjenfinnes på y-aksen av konsekvensvifta. (Kilde: Håndbok V712 Konsekvensanalyse, Statens Vegvesen).

I DENNE KU ER VERDI, PÅVIRKNING OG KONSEKVENNS VURDERT FOR UTBYGGINGSALTERNATIVET (REGULERINGSALTERNATIVET MED TILTAK) VS. DAGENS SITUASJON (UFORANDRET).

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.

2 UTREDNING UTBYGGINGS- /REGULERINGSALTERNATIVET

2.1 Mineralressurser

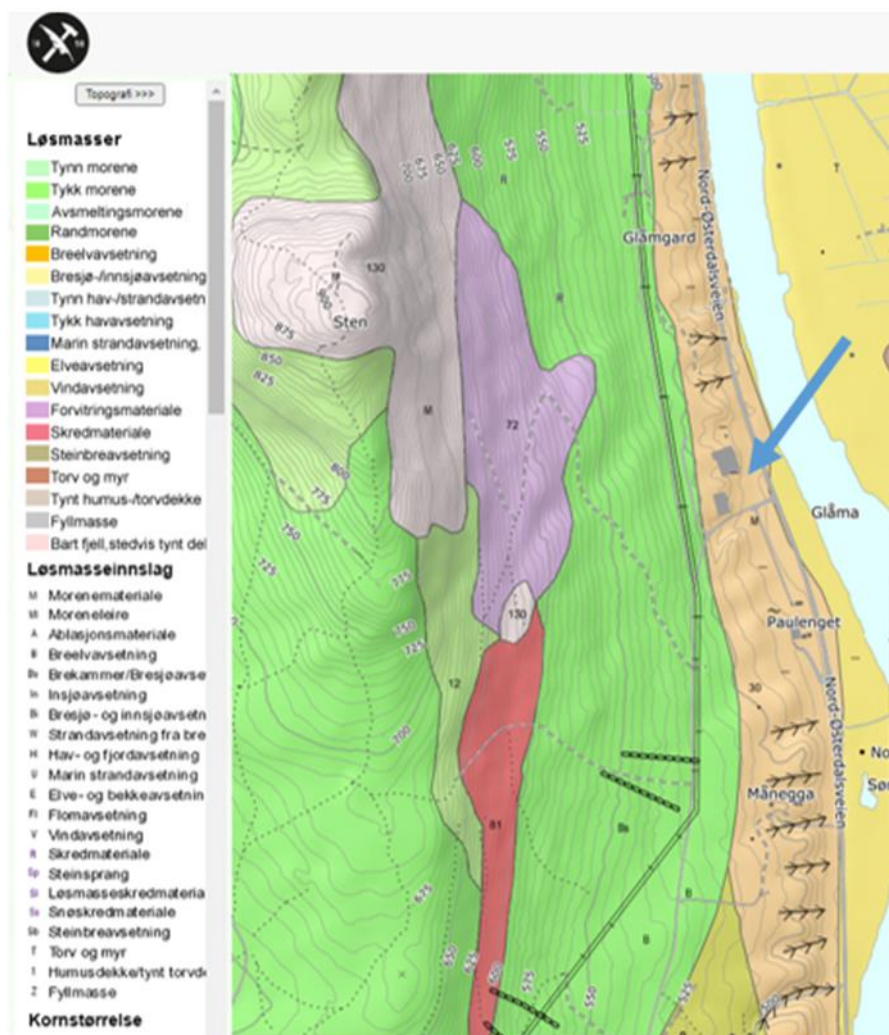
2.1.1 Registreringer

Geologiske materialer som sand og grus, leire og knust fjell (pukk) er naturens egne produkter. Disse råstoffene er ikke fornybare ressurser, og bør registreres og utnyttes før eventuell nedbygging av et område.

Innenfor reguleringsområdet finnes bresjø-/eller brekammeravsetning (Glasilakustrin avsetning), finkornig materiale avsatt i bresjø eller vannfylt brekammer hvor tykkelsen er mer enn 0,5 m og arealdekningen er stor nok til å danne figur på kartet. Mektigheten kan være flere ti-talls meter.

Lengst opp / vest i området er det tykk morene som dominerer, med et sammenhengende dekke, stedvis med stor mektighet. Dette er materiale plukket opp, transportert og avsatt av isbreer, vanligvis hardt sammenpakket, dårlig sortert og kan inneholde alt fra leir til stein og blokk. Det finnes moreneavsetninger med tykkelse fra 0,5 m til flere ti-talls meter. Det er få eller ingen fjellblotninger i området.

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



Figur 6 Løsmassekart, NGU.

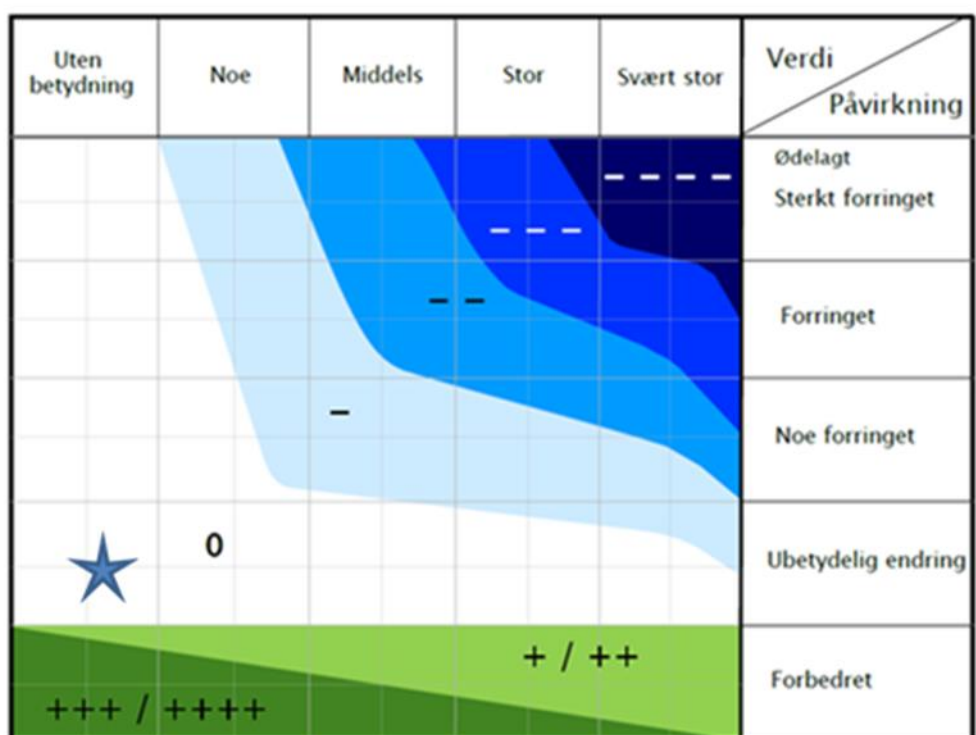
2.1.2 Verdi

Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
△				

2.1.3 Påvirkning

Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
△				

2.1.4 Konsekvens



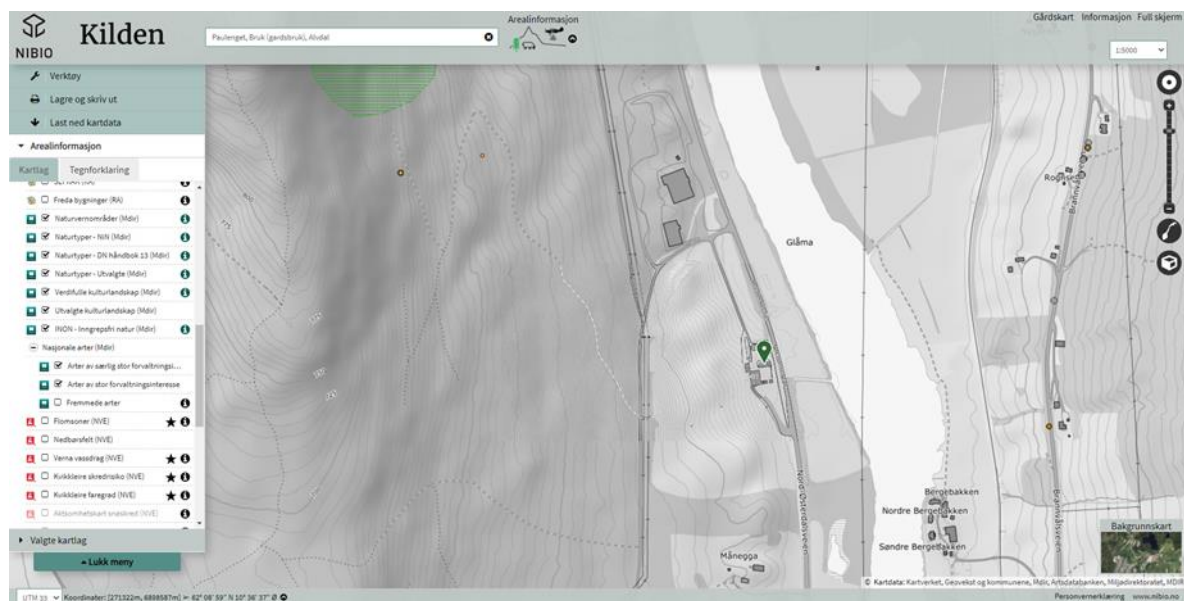
2.2 Naturverdier og miljø

2.2.1 Verdi

2.2.1 Registreringer

Det er ingen registrerte sårbare arter eller andre miljøregistreringer innenfor planområdet. Sannsynligheten for å finne slike arter er uansett liten i og med at området allerede er utbygd.

I Glomma, nær ved planområdet, er det registrert en del ender; både Svartand og Stjertand er nevnt som truede arter.



Figur 7 Kilden, Skog og landskap, har ingen registreringer i området

Verdi

Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
			▲	

2.2.2 Påvirkning

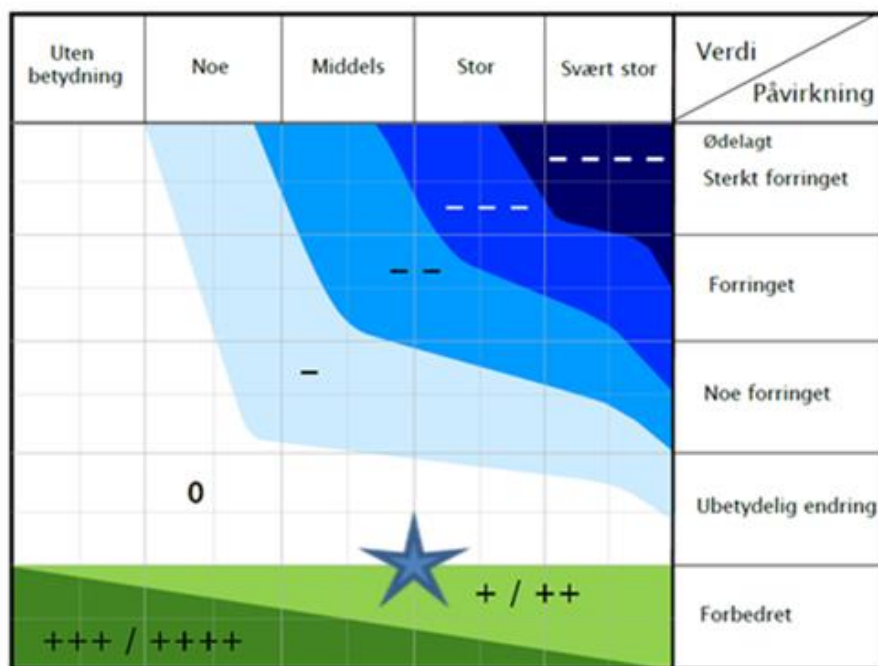
Dagens, og eventuell fremtidig økt aktivitet i næringsområdet vil kunne medføre økt forstyrrelse av fuglelivet i Glomma. Forurensing i form av oljelekkasje / dieselutslipp vil kunne få dramatisk betydning for livet i elva.

Sterkt forringet	
Forringet	
Noe forringet	

Ubetydelig endring	
Forbedret	◀

2.2.1 Konsekvens

Uten regulering og iverksetting av tiltak i og ved området kan disse forholdene vanskelig hensynstas. Økt trafiksikkerhet samt fokus på minimering av forurensing kan bidra til å sikre de sårbare områdene i og ved Glomma, samt dyrket mark mellom elva og Rv. 3.



Figur 7 Naturmangfold: Verdier og konsekvens

2.1 Landskapsvirkning og plassering

2.1.1 Registreringer

Fjernvirkning

Per dags dato er planområdet Paureng utbygd med plasskrevende og bilbasert næringsbygg; verksted, biloppuggeri, godsterminaler, og bensin- og dieselanlegg. Bebyggelsen på verksted/terminal-bygg i nord er 11 m høye, men «støtter seg på» skråningen og høyden bak. Bygningsmassen er slik sett ikke prangende i seg selv.

Dagens situasjon står likevel i kontrast til de omliggende landbruksarealene, skog og dyrket mark. Området er landskapsbrytende både på nært og fjernt hold (se bilde nedenfor).



Figur 8 Landskapsvirkning og plassering - fjernvirkning

Dette skyldes primært de store landskapsmessige inngrepene som nå er i ferd med å gro igjen. Dette ønskes sikret gjennom å regulere inn vegetasjonsskjermer rundt næringsområdet, mot Rv. 3 og bak området mot turvegen overfor bildemonteringsanlegget oppe på toppen av næringsområdet.

Skråningene innenfor næringsområdet bør naturlig revegeteres.

Nærvirkning

Gardstunet på Paureng består delvis av SEFRAK -registrerte bygg, og hovedbygninga er klassifisert som lokalt verneverdig i Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer.

Dette er ei vakker bygning, som i dag forsvinner bak trailere og tilhengere. Dette gir området et rotete preg, med dårlig trafiksikkerhet.



Figur 9 Søndre del av eiendommen, tunet på Paureng.(Google map).

Lengst i nord er henstilling av biler utover mot Rv. 3 et trafiksikkerhetsproblem, da det fort kan henlede oppmerksomheten bort fra trafikkbildet når man passerer området.



Figur 10 Nordlig del av eiendommen. Parkering og henstilling av biler og kjøretøyer.(Google map).

2.1.1 Verdi

Landskapsvirkningen, nær- og fjernvirkningen, er av stor verdi for området. Området preges av stor grad av innsyn.

Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
				▲

2.1.2 Påvirkning

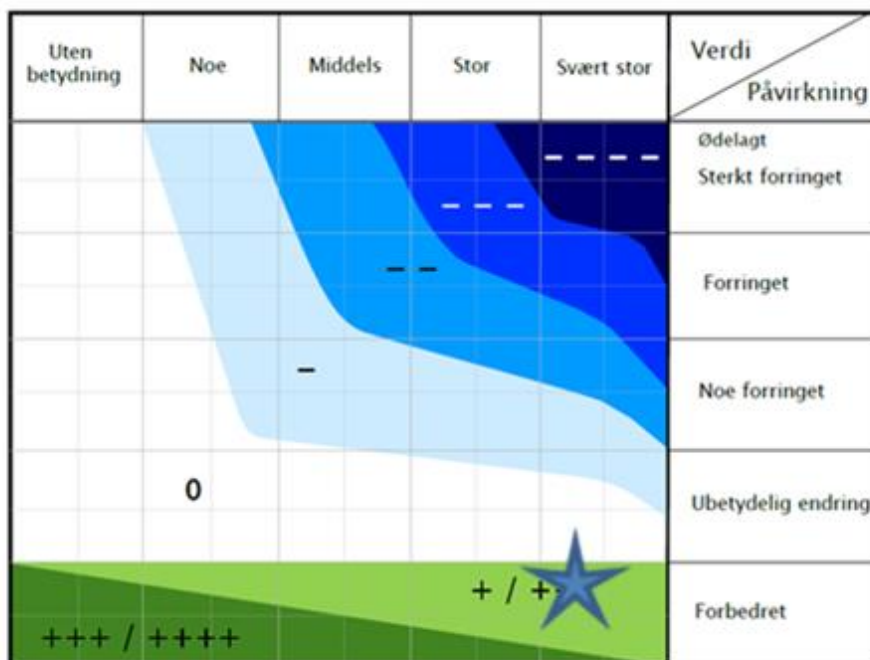
Alvdal kommune har fått tilbakemeldinger på at området ser «rotete» ut, og at det kan påvirke trafiksikkerheten i området ved at fokus tas bort fra veien.

Gjennom regulering av området kan det iverksettes tiltak som forbedrer dagens situasjon landskapsmessig.

Sterkt forringet	
Forringet	
Noe forringet	
Ubetydelig endring	
Forbedret	◀

2.1.1 Konsekvens

Detaljregulering med påfølgende tiltak vil kunne ha en noe positiv effekt for hvordan området virker inn på landskapet helhetlig.



2.2 Landbruk

2.2.1 Registreringer

Det ligger ca. 100 daa fulldyrket mark innenfor planområdet. Eiendommens dyrkede areal er forbedret gjennom etablering av næringsarealet. Eiendommen mellom rv. 3 og Glomma ble fylt opp med masser fra utbyggingen, og har redusert flomfaren for arealet. Ved oppstart av planprosessen var det aktuelt å utvide næringsområdet nordover, dette ble ikke aktuelt i denne omgangen av hensyn til eiendommens arrondering / krav til trafiksikkerhet / avkjøringer mot Rv. 3.

Basert på områdets verdi i forhold til natur- og mineralressurser er lokalisering til dette området fornuftig. Deler av området som ble tatt i bruk til næringsområde lå på skogsmark registrert som dyrkbar mark.

Forholdet til en mulig utvidelse av området må tas i den overordnede kommuneplanen for Alvdal, som skal startes opp i løpet av kort tid.

Det forslås å ta ca. 5 daa av det fulldyrkede arealet til parkeringsplass for å rydde opp i trafiksikkerheten / parkeringsmuligheten for ansatte rundt Paureng. Rådgiver ved enhet for landbruk og miljø, Ole Sylte Hegset, har vurdert verdien av det fulldyrkede arealet langs med Rv. 3 som liten, sammenlignet med verdien av å tilrettelegge bedre for transportnæringen i området.

Grunneier er involvert, og ønsker å beholde dyrkjingsjorda, men kan godta at denne flyttes til annet egnet sted for å frigjøre dette arealet til parkeringsformål.

2.2.2 Verdi

Det aller meste av det fulldyrkede arealet forutsettes bevart for fremtiden, og er av svært stor verdi.

Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
				△

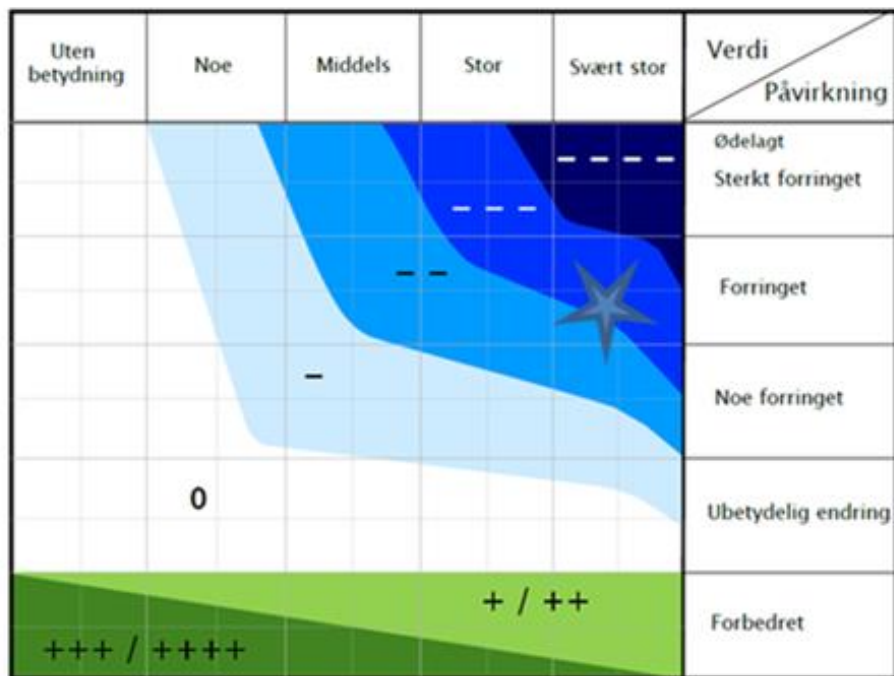
2.2.3 Påvirkning

Ca. 5 daa fulldyrket mark langs rv. 3 foreslås regulert til parkeringsplass. Dette for å rydde i trafikkforholdene / påvirkning av kulturlandskap og sikkerhet innenfor gardstunet på Paureng.

Sterkt forringet	
Forringet	◁
Noe forringet	
Ubetydelig endring	
Forbedret	

2.2.4 Konsekvens

Tiltaket vil stadfeste 95 daa fulldyrket mark til landbruksformål i området, noe som vil bidra til å sikre dette arealet i fremtiden. Dette er positivt, men det anses som en forringelse at de 5 daa foreslås omregulert til parkering. Matjordlaget vil bli fjernet, og lagt på annet sted i samråd med grunneier.



Figur 11 Landbruk: verdi og konsekvens

2.3 Friluftsliv og rekreasjon

2.3.1 Registreringer

Øvre Måna-vei følger langs plangrensa i vest, overfor planområdet. Veien går fra boligfeltet i Øvre Måna til Søberg gård. Veien blir aktivt brukt til gåtur, sykling o.l. Veien blir også brukt som bilvei for en del av de som bor i området Øvre Måna, og skal nordover til Tynset. Dette er uproblematisk, da veien har god bredde, sikt og kurvatur. Ved krysset ned mot Paureng og i motsatt ende av veien ved Søberg, er veien stengt for kjøretøy, slik at den i praksis fremstår som en ren gang- og sykkelvei.

2.3.2 Verdi

Veien vurderes til å ha lokal betydning og at området brukes av få/flere. Verdien settes til middels til stor verdi.

Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
			▲	

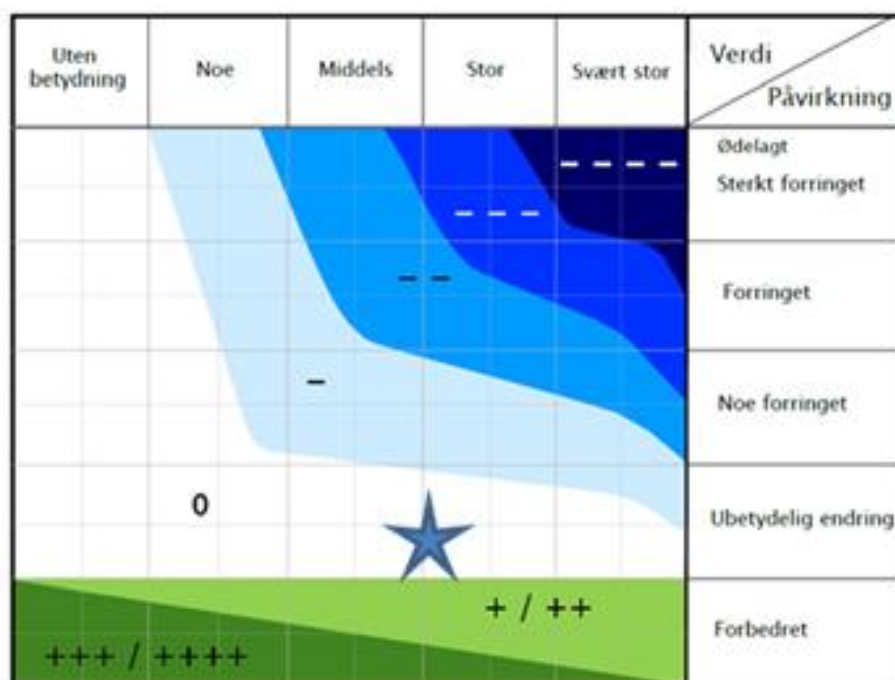
2.3.3 Påvirkning

Det er viktig å bevare et grønt belte mellom næringsområdet og veien for å ivareta verdien av området. Veien ligger i overkant av området, og selv med økt aktivitet vurderes virkningen til ubetydelig.

Sterkt forringet	
Forringet	
Noe forringet	
Ubetydelig endring	◀
Forbedret	

2.3.4 Konsekvens

Detaljreguleringen vil ha ubetydelig konsekvens for friluftslivet i området. Bruken av landbruksveien kan fortsette som før.



Figur 12 Friluftsliv: Verdi og konsekvens

2.4 Kulturminner

2.4.1 Registreringer

«Sefrak-registeret er en offentlig veileder for registrerte faste kulturminner i Norge. Gårdstunet Paureng har fire bygninger som er nevnt i Sefrak-registeret: Våningshuset, Stabburet, Eldhuset og Låven. I Alvdal og Tynset sin kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer er våningshuset på Paureng registrert i vernekategori 2. Dette innebærer at kulturminnet er bevaringsverdig på

regionalt/lokalt nivå: «Kulturminner og kulturmiljøer som skal vurderes regulert med hensynssone bevaring av kulturmiljø (h570) i henhold til PBL §11.8 c ev §12,6 ved ny regulering.

Gården Paureng har tradisjoner tilbake til 1750-tallet. Gårdsbebyggelsen er et firkanttun, og hele tunet bør ses som en helhet. Embret Hansen Sagvik var gårdsbruker på Paureng i perioden 1864-1900, han fikk oppført våningshuset i sin tid ved gården. Våningshuset er en toetasjes bygning etter modell fra Røros, som også hentet sin inspirasjon fra Trondheim. Paureng var på denne tiden en forholdsvis rik gård, noe våningshuset er et uttrykk for.»

Anette Friis Pedersen, enhetsleder kultur.

2.4.2 Verdi

Kulturminner:

Lokalt verneverdig kulturminne verdsettes til middels til stor verdi.

Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
			▲	

Kulturlandskap:

Eiendommen ligger fint til i et kulturlandskap.

Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
		▲		

2.4.3 Påvirkning

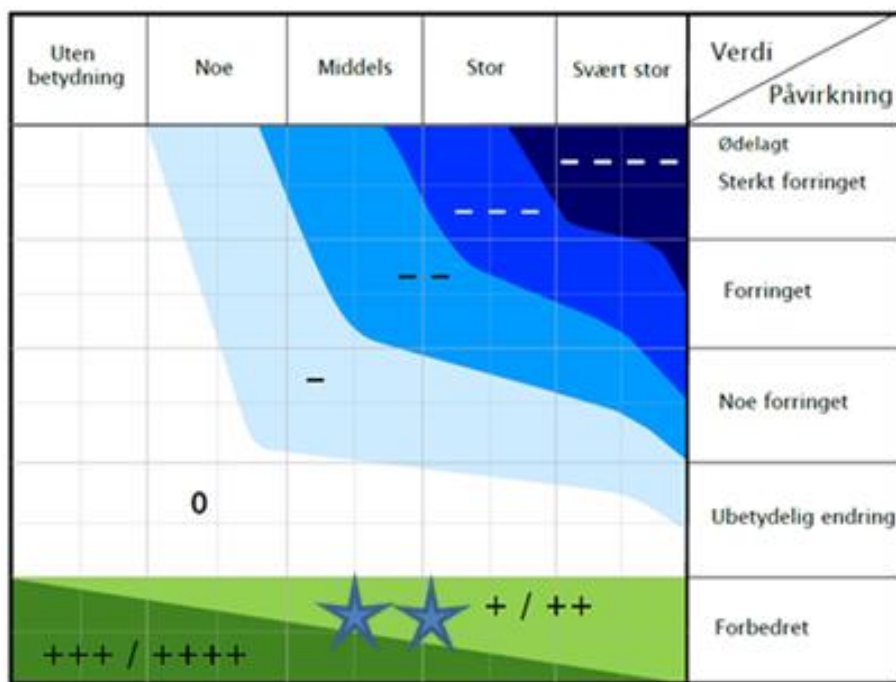
Kulturlandskapet påvirkes av parkerte trailere / tilhengere over et stort område.

Kulturminner:			Kulturlandskap		
	Sterkt forringet			Sterkt forringet	
	Forringet			Forringet	
	Noe forringet			Noe forringet	
	Ubetydelig endring			Ubetydelig endring	
	Forbedret	◀		Forbedret	◀

2.4.4 Konsekvens

Gjennom regulering foreslås det å etablere en parkeringsplass på en del av det dyrkede arealet som ligger mellom gardsveien og Rv. 3. Dette vil forbedre innsynet til kulturminnet /gardstunet på Paureng og landskapet rundt.

Det foreslås å legge på hensynssone for bevaring av kulturmiljø over gardstunet for å sikre bebyggelsen i fremtiden. Dette innebærer at kultuminnemyndigheten må høres før det iverksettes større tiltak på våningshuset.



Figur 13 Kulturminner og kulturlandskap: verdi og konsekvens

2.1 Trafikale forhold

2.1.1 Registreringer

Planområdet har avkjøring fra Rv. 3. Riksveien forbi Paureng har en fartsgrense på 80 km/t. Det er registrert en års-døgntrafikk for riksvei 3 på 3200 kjøretøy, der 27 % av disse er lange kjøretøy. Lange kjøretøy vil i all hovedsak bety trailere, som til også skal inn til Paureng, både i nordlig og sørlig avkjørsel.

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

Det er ca. 50-60 ansatte i området, som har sitt daglige virke her. Disse kjører primært bil til området, og vil dermed øke trafikken mellom Alvdal sentrum og Paureng, men også noen mellom Tynset og Paureng. Dette er beskjedent, sammenlignet med øvrig gjennomgangstrafikk på rv.3.

Sørlig avkjøring inn til gårdstunet og Espeland transport har en ÅDT på ca 30-40.

De aller fleste jobber tilknyttet verksted, og terminaler, tilknyttet nordlig avkjørsel. Her kommer også det alt vesentlige av trailere / lastebiler, med beregnet ÅDT på ca. 510-640.

Et begrenset antall bruker Øvre Måna-veg, fra boligfeltet i Øvre Måna til Paureng på vei til / fra jobb her, eller på Tynset.

De ansatte parkerer rundt og i tilknytning til verkstedet / terminalbygget. Her mellomlagres også de bilene som skal inn til verkstedet. Dette er en uoversiktlig løsning, som medfører en viss trafikkfare.

Det foreslås derfor å ta i bruk ca. 5 daa fulldyrket mark til parkering.

Området bør tilrettelegges med sykkelparkering, HC-parkering og ladestasjoner for el-biler for å tilfredsstille dagens behov for dette.

Plasseringen av næringsområdet bidrar ikke til økt transport. Det anses tvert imot å være en fordelaktig plassering av denne type anlegg, nettopp av den grunn at trafikken uansett bruker rv. 3 som sin ferdselsåre, og ikke berører andre bebygde områder; forretninger / boligområder / aktivitetsområder.

Kollektivtrafikk:

Tog

Avstand fra togstasjonen i Alvdal sentrum, Steia til Paureng er ca. 6 km, noe som gjør området primært bilbasert for besøkende. For ev. pendlere kan det benyttes sykkel det siste stykket om dette er aktuelt.

Det kan også tilpasses med bruk av buss, men en må da være fleksibel i forhold til reisetidspunkt.

Buss

Fra Alvdal til Tynset passerer bussen ca. kl 07 og 08.30. Retur: 15.15, 15.45. 16.30 og 20.15.

Fra Tynset til Alvdal passerer bussen kl 07.20 og 07.50. Retur: 15.20

Behov for tilrettelegging i forbindelse med busslomme, leskur, kryssing av vei etc.

Det bør tilrettelegges for at flere av de ansatte i næringsområdet skal kunne reise med buss.

Da må veien tilrettelegges med bussholdeplasser på begge sider, inklusive leskur og ekstra belysning i krysningspunktet. Skolebarn på boligeiendommen bør også ha sikker busslomme.

Frisiktsoner er lagt inn i plankart og bestemmelser i tråd med vedlagte trafikkanalyse.

Byggegrenser er lagt inn fra midtlinje rv.3, i en avstand av 50 m.

Sykkel

Næringsområdet ligger ca. 6 km fra Alvdal sentrum, Steia. Herfra kan området nås langs gang- og sykkelvei og landbruksvei uten å måtte ut på Rv. 3. Dette er helt innenfor, særlig ved bruk av el-sykkel.

Se Trafikkanalyse – vedlegg.

Se grunneiers beskrivelse av type transport innenfor området; tjenestetransport, ansatt-transport og antatt reisemiddelfordeling - vedlegg.

2.1.2 Verdi

Sikker og oversiktlig trafikk er viktig for å unngå tap av menneskeliv. Derfor settes verdien til stor.

Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
			△	

2.1.3 Påvirkning

Fastsetting av reguleringsplan for området vil bidra til en bedre overordnet kontroll av trafikkgrunnlaget og eventuelle utbedringer.

Sterkt forringet	
Forringet	
Noe forringet	
Ubetydelig endring	
Forbedret	◁

2.1.4 Konsekvens

Fastsetting av reguleringsplan med krav til gode kryss- og veiløsninger i samråd med Statens vegvesen vil kunne medføre en forbedret trafikkavvikling.

Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor	Verdi / Påvirkning
				---	Ødelagt Sterkt forringet
			---		Forringet
		-			Noe forringet
	0				Ubetydelig endring
+++ / +++++			+ / ++		Forbedret

2.2 Samfunnssikkerhet

2.2.1 Registreringer

Deler av planområdet ligger innenfor NVE's aktsomhetsområde for skred. Dette er nå kartlagt av NGI, og deler av området skredutsatt med nominell årlig sannsynlighet høyere enn 1/5000. Det er lagt på faresone over dette området der det er byggeforbud, samt at området sikres med vegetasjonsskjerm. Forøvrig ivaretas sikkerhet i området av vernskog ved Sten, som sikrer forsvarlig hogst i dette området.

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.

Brann, eksplosjon og forurensingsfare er sikret i henhold til krav i byggt teknisk forskrift. Dette reduserer sannsynligheten for at dette skal skje. Den største faren ligger i trafikale forhold, som vurderes i eget punkt overfor.

2.2.2 Verdi

Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
		△		

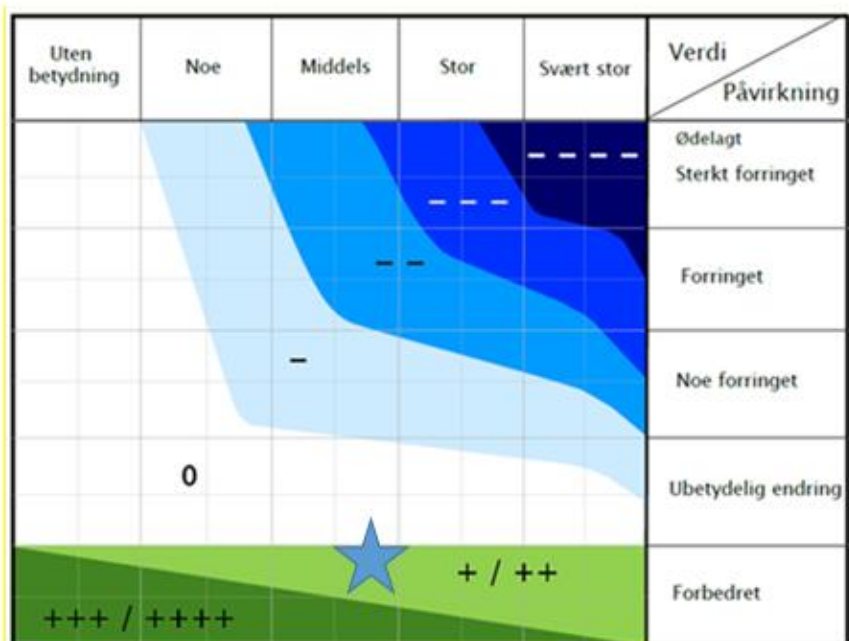
2.2.3 Påvirkning

En videre utbygging av området må skje på en sikker måte, utenfor fareområdet eller vegetasjonsskjerming som forebygger ras.

Skredfare		Næring relatert	
Sterkt forringet		Sterkt forringet	
Forringet		Forringet	
Noe forringet		Noe forringet	
Ubetydelig endring		Ubetydelig endring	◀
Forbedret	◀	Forbedret	

2.2.4 Konsekvens

Detaljregulering av området vil belyse fareområder, og kreve tiltak i forhold til dette. Dette vil totalt sett øke sikkerheten i området vesentlig.



Vann og avløp

Eiendommen har drikkevann fra egen kilde. Avløp fra næringseiendommen føres til privat renseanlegg på areal ned mot Rv. 3.

Eiendommen har strøm fra jordkabel.

2.3 Næringsliv og tettstedsutvikling.

2.3.1 Beskrivelse

Alvdal kommune har flere tilrettelagte næringsområder.

Plassen industriområde på Plassen, 5 km fra sentrum opp Folldalsveien, er regulert til næringsformål, og har ledige arealer.

Steimosletta, 1 km nord for sentrum, er regulert til dette formål, med ledige arealer.

Inge Espeland har bygd opp sin transportvirksomhet, Espeland transport, med utgangspunkt i sitt gårdsbruk på Paureng. Espeland søkte om å kjøpe areal på Steimosletta, men dette ble ikke aktuelt. Etter søknad ble det gitt dispensasjon fra Kommuneplanens arealdel for å videreutvikle eiendommen med verksted, som nest beste løsning for plassering.

Alternativ plassering på Plassen var ikke en bedre løsning, da dette området krever nokså lang

transport, 5 km, tur / retur fra Rv. 3, langs en smalere Fv. 29, og videre forbi daværende barneskole og barnehage, samt boligområde, inn til Plassen industriområde.

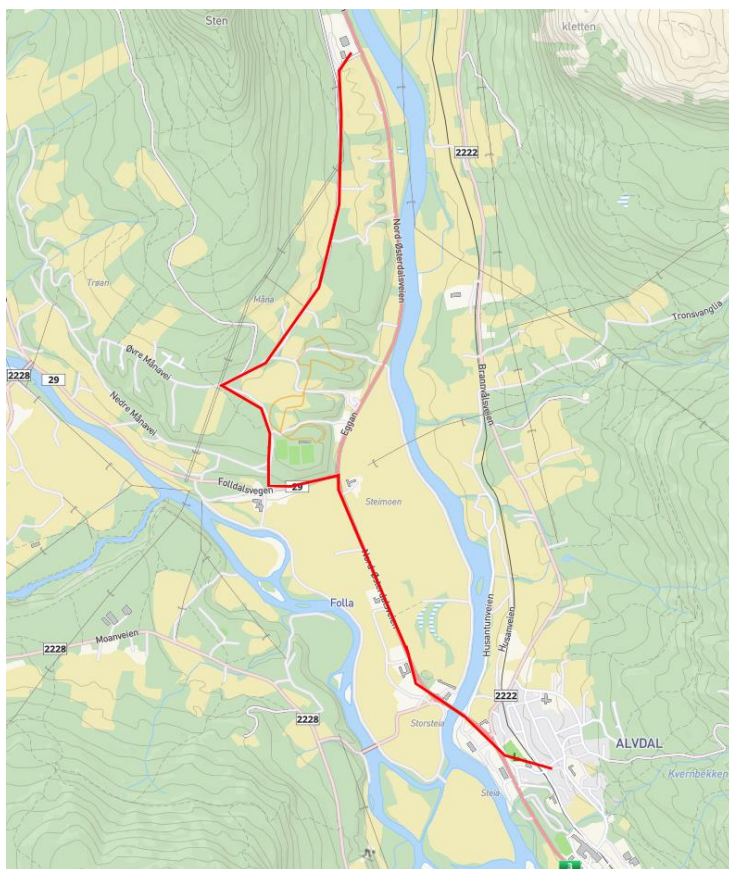
I ettertid har dette vist seg å være en tilfredsstillende løsning for denne type transportkrevende næring med tilhold langs rv.3. Det aller meste av trafikken er kreert av næringen selv, med diverse typer varetransport, som er ei næring i vekst.

Lokaliseringen oppfattes fra vårt ståsted til å være i tråd med prinsippene i de Statlige planretningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

Alternativ lokalisering synes ikke å gi en bedre løsning. Næringsområdet er plassert i et opprinnelig LNF-område av beskeden verdi, både mineralressursmessig og naturressursmessig.

Aktuell fortetting i dette området synes ikke aktuelt i dag, da det er et sterkt ønske om å beholde eksisterende dyrket mark. Øvrig næringseiendom er utnyttet til formålet.

Avstand fra bolig- og sentrumsfunksjon på Steia er ca. 6 km. noe som anses som innenfor med tanke på denne type næring. Området er tilrettelagt med gang- og sykkelvei langs Rv. 3 / Fv. 29 / Kommunal vei Huseidalen i ca. 3 km fra Steia, deretter kan en sykle langs etter Øvre Måna-vei de siste 3 km ned til Paureng.



Aktuell sykkel-trase fra Alvdal sentrum til Paureng.

Kollektivtilbudet er faktisk også ok for en standard arbeidstid mellom kl 07-16.

2.3.2 Verdi

Det forventes av kommuner og fylkeskommuner at vi legger til rette for å minimere klimagassutslipp gjennom planleggingen. Dette vil ha stor verdi.

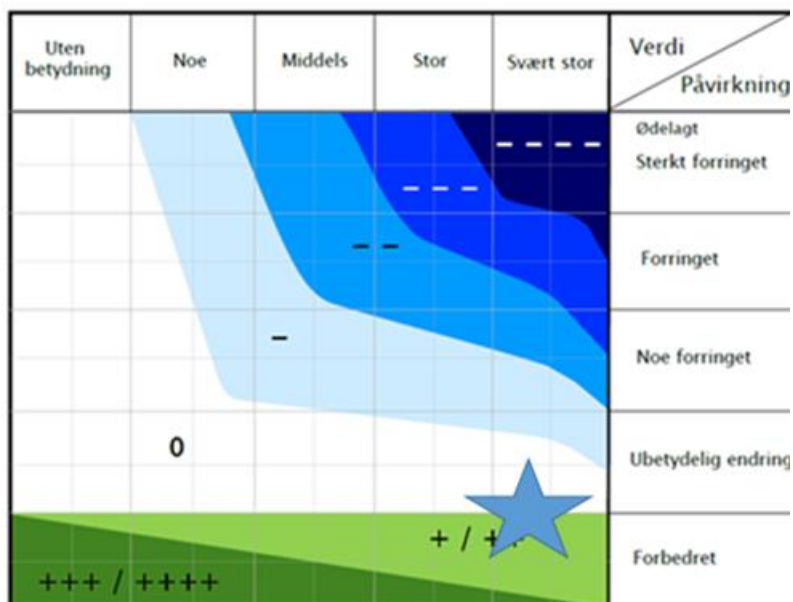
Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
			△	

2.3.3 Påvirkning

Aktiv bevisstgjøring, synliggjøring av muligheter

Sterkt forringet	
Forringet	
Noe forringet	
Ubetydelig endring	
Forbedret	◀

2.3.4 Konsekvenser



Positiv konsekvens.

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

2.4.1 Beskrivelse

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.*

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 denne lokaliseringen innenfor. Arealdisponeringen fremmer en samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling.

Den aktuelle lokaliseringen bidrar til å holde tungtrafikken utenfor byene og tettstedene, samtidig som næringsområdet er så pass nært boligområdene at det fint kan nås ved både kollektivtransport og sykkel, primært, langs eksisterende gang- og sykkelvei, eller landbruksvei. Dette legger til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og bidrar til å fremme helse, miljø og livskvalitet.

2.4.2 Verdi

Det anses som svært stor verdi å planlegge et næringsområde ut fra retningslinjene i SPR-BATP.

Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
			Δ	

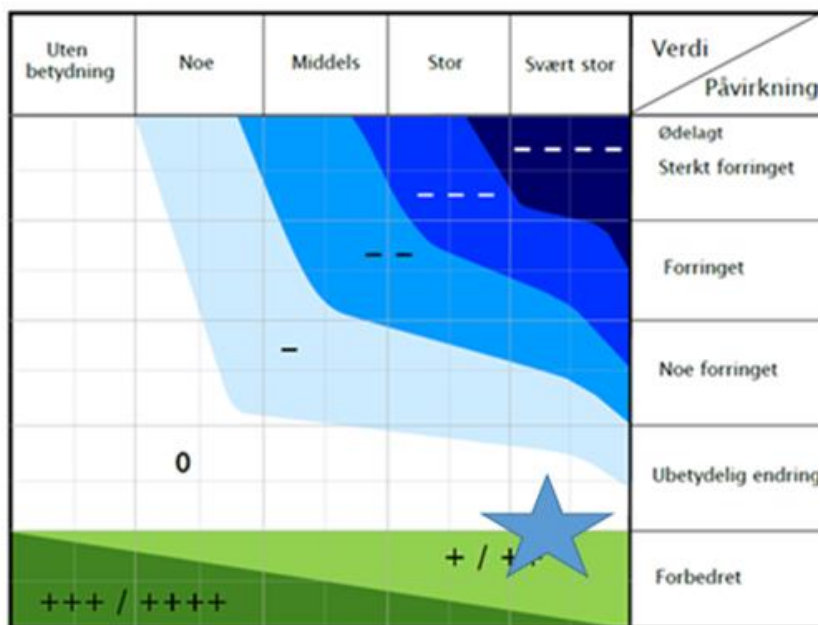
2.4.3 Påvirkning

Utvikling på Paureng oppfattes å være i tråd med disse retningslinjene

Sterkt forringet	
Forringet	
Noe forringet	
Ubetydelig endring	
Forbedret	◁

2.4.4 Konsekvens

Positiv konsekvens.



2.5 VIRKNINGER AV KLIMAENDRINGER

2.5.1 Beskrivelse

I ROS-analysen er flomfaren vurdert som liten. Denne flomfaren er knyttet til Glomma, som tradisjonelt kan bidra til flom under snøsmeltingen, og da særlig i forbindelse med regnvær.

I framtidens klima spås det mindre nedbør i form av snø, noe som tilsier at flomnivået i elva blir redusert. Til gjengjeld viser klimaendringene at det er større andel styrtregn med lokale konsekvenser for avrenning, sikkrenner under veier m.m.

I dette området er det trolig hensynet til styrtregn / avrenning som er viktigst å ivareta, og da sammen med Statens vegvesen.

Økt grad av styrtregn kan også bidra til økt fare for steinsprang / steinskred, noe som viser viktigheten av å bevare en vegetasjonsskjerm overfor næringsområdet. Også utenfor det regulerte området, noe som bør ivaretas ved revideringen av kommuneplan for Alvdal kommune.

2.5.2 Verdi

Veldig viktig moment å passe på, stor verdi.

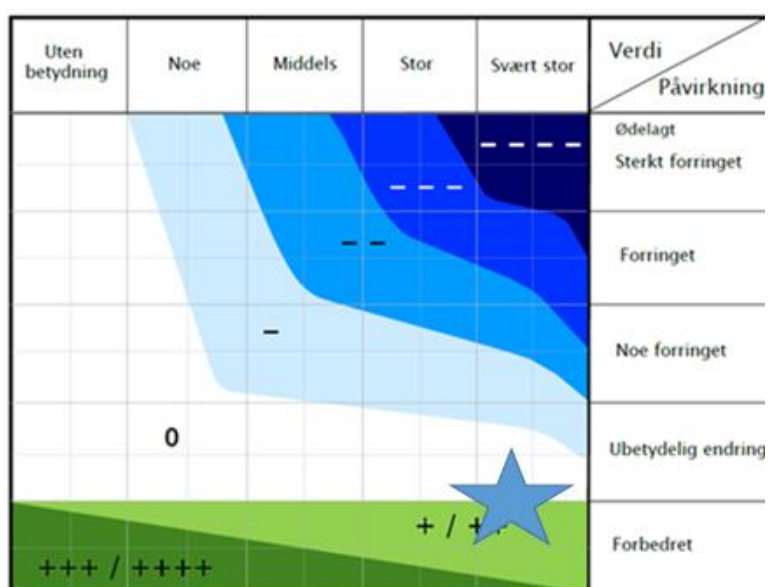
Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
			▲	

2.5.3 Påvirkning

Sterkt forringet	
Forringet	
Noe forringet	
Ubetydelig endring	
Forbedret	◀

2.5.4 Konsekvens

Økt grad av sikkerhet, positiv konsekvens.



2.6 Oppsummering av konsekvenser

Vurderingene av de aktuelle temaene er oppsummert og tatt inn i tabellen under.

Tema		Verdi	Påvirkning	Konsekvens
Naturmangfold		Middels verdi	Noe forbedret	Noe positiv effekt
Mineralressurser		Ingen verdi	Ingen påvirkning	Ubetydelig effekt.
Friluftsliv		Middels-stor verdi	Ubetydelig påvirkning	Ubetydelig effekt.
Kulturminner – og landskap	Kulturminner	Middels verdi	Forbedret	Noe positiv effekt
	Kulturlandskap	Middels verdi	Forbedret	Noe positiv effekt
Landbruk	Dyrka mark	Svært stor verdi	Forringet	Noe negativ effekt
Annen næring		Svært stor verdi	Forbedret	Svært stor positiv effekt
Landskapsvirkning og plassering		Middels verdi	Forbedret	Noe positiv effekt
Trafikale forhold		Stor verdi	Forbedring	Positiv effekt
Samfunnssikkerhet		Middels – stor verdi	Potensiell forbedring	Potensiell positiv effekt
Næringsliv og sentrumsutvikling		Stor verdi	Forbedret	Positiv effekt
Statlige planretningslinjer for samordnet bolig -areal og transportplanlegging		Stor verdi	Forbedret	Positiv effekt
Klimatilpasning		Stor verdi	Forbedret	Positiv effekt