



Våre saksbehandlere

Arita Eline Stene, Jenny Kristin Heggvold

Referanse

ARST/2019/802-15/504.115.1

Behandles av	Utvalgssaksnr	Møtedato
Utvalg for bygg- og arealplansaker	21/22	20.04.2021

Forslag til detaljreguleringsplan for Rv.70 Brudalen - Festa g/s-veg - Ny 1.gangs behandling

Vedlegg

- 1 20_63635-25Forslag til detaljreguleringsplan for rv. 70 Brud
- 2 Rv_70_Planbeskrivelse_offentlig_høring.PDF
- 3 Rv_70_Plankart_1-6_offentlig_høring.PDF
- 4 Rv_70_Reguleringsbestemmelser_offentlig_høring.PDF
- 5 RV_70_ROS-analyse_offentlig_høring.PDF
- 6 Arkeologisk rapport_Kulturminne-id_216168.PDF
- 7 Fagrapport støy.PDF
- 8 Fagrapport støy_vedlegg_X-tegninger.PDF
- 9 Ingeniørgeologisk_notat_Ud802C-GEOL-N01.PDF

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

Sakens øvrige dokumenter.

Saksopplysninger

Oppdal kommune har 17.12.2020 mottatt forslag til detaljreguleringsplan for Rv. 70 Brudalen - Festa, g/s-veg fra Statens vegvesen.

Gang- og sykkelveg (GSV) ble opprinnelig regulert av Oppdal kommune i 2016 (forslag datert 13.01.16). Forslaget ble satt i bero etter offentlig ettersyn, da Statens vegvesen vurderte at foreslått løsning ikke kunne legges til grunn for fremtidig prosjektering og utbygging. Det var blant annet behov for geotekniske og geologisk undersøkelser, og Statens vegvesen så også behov for en helhetlig vurdering av andre tiltak langs rv. 70 på denne strekningen.

I møte 26.04.2018, sak 18/35, gjorde kommunestyret i Oppdal følgende vedtak:

«Kommunestyret viser til Statens vegvesens vilkår for egengodkjenning av reguleringsplan, og stiller kommunens reguleringsplanarbeidet for gang- og sykkelveg langs Rv70 på strekningen Brudalen – Festa i bero. Dette bygger på anbefaling fra Statens vegvesen om at reguleringsplan for gang- og sykkelveg må sees i sammenheng med reguleringsplan for utbedringer av kjørevegen.

Kommunestyret imøteser oppstart av Statens vegvesens utredning av helhetlige arbeider på den aktuelle strekning på Rv70, og at utarbeidelse av reguleringsplanforslag for kjøreveg og gang- og sykkelveg utarbeides samlet av Statens vegvesen som utbygger i denne sammenheng. Det understrekes at målsettingen fortsatt må være å få etablert trygg gang- og sykkelveg raskest mulig.

Kommunestyret oversender til Statens vegvesen alt relevant planmateriale som er utarbeidet i fbm. kommunens reguleringsplanarbeid for gang- og sykkelvegen. Planmaterialet overlates Statens vegvesen vederlagsfritt.

Kommunestyret ber om at Oppdal kommune blir involvert i vegvesenets videre planarbeid .»

Statens vegvesen overtok planleggingen av strekningen i 2018. Planmaterialet fra Oppdal kommune er grunnlag for arbeid med denne detaljreguleringsplanen.

Oppstartsmøte ble holdt 05.06.19 hvor premissene for videre planarbeid ble gjennomgått.

Planområdet ligger langs rv. 70, vest for Oppdal sentrum. Strekningen som reguleres er om lag 4,1 km lang, og går fra avslutningen av gang- og sykkelvegen øst for Brudalen til krysset mellom rv. 70 og Festavegen. Detaljreguleringsplanen skal legge til rette for en sammenhengende gang- og sykkelveg, bussholdeplasser, noen avkjørselssaneringer på strekningen og kurveutbedring ved Tørvesgrenda.

Hovedmålsettingen med prosjektet er å etablere et sammenhengende tilbud for gående og syklende fra Brudalen til Festa. Reguleringsplanen skal avklare nødvendig areal som må erverves for å kunne gjennomføre tiltaket.

I møte 16.04.21, sak 21/18, vedtok utvalg for bygg- og arealplansaker å utsette saken og ba Kommunedirektøren avklare følgende spørsmål:

- 1. Bedre avslutning av GSV ved krysset rv70/Festavegen, alternativ trasé over Ålbusgjelan.*
- 2. Nærføring og rekkverk langs hele strekningen for å redusere forbruk av matproduserende areal.*
- 3. Justering av kjørevei for bedre landbruksmessige forhold og berge et Sefrak-bygg på strekningen Klett – Torve*

Spørsmålene ble sendt til Statens vegvesen og svar ble mottatt i brev av 09.04.21. Brevet følger vedlagt, men kan oppsummeres som følgende:

- 1. Gang- og sykkelveg skal i utgangspunktet bygges i tilknytning til riksveg, og det er unntaksvis at den kan plasseres et stykke i fra riksvegen hvor dette er hensiktsmessig med tanke på sikkerhet og tilgjengelighet. Kombinasjon av adkomst-, gang- og sykkelveg frarådes generelt av sikkerhetsmessige grunner, og kun i korte strekninger dersom sikkerheten ivaretas og hvor separat gang- og sykkelveg er enten teknisk og arealmessig utfordrende, eller økonomisk krevende. Alternative over Ålbusgjelan er ikke vurdert som alternativ tidligere, er ikke kommet som innspill tidligere i prosessen, verken i nåværende planprosess eller da kommunen selv sto for reguleringsarbeidet i 2016. Av hensyn til beboere langs begge sider av riksvegen, ser SVV helst at ny gang- og sykkelveg følger denne, også med tanke på evt. videre forlengelse. SVV påpeker at kommunen selv kan planlegge alternativet over Ålbusgjelan og vil ikke motsette seg dette. Kommunen må da selv planlegge, bygge og drifte denne. Planlagt tiltak slik det foreligger nå, er ikke prioritert i Nasjonal transportplan og realisering av tiltaket ligger trolig langt fram i tid, noe som medfører god tid til justering av planforslag. SVV stiller all plandata til disposisjon om ønskelig.*
- 2. Nærføring er tidligere vurdert. Fartsgrense, trafikkmengde og beliggenhet tilsier minimumskrav på 3 m med grøft som skille mellom riksveg og GSV. Det vises til vegnormal og forskrifter hjemlet i veglovens § 13. Dette gir også plass til snøopplag og dreosanlegg. Rekkverk som trafikkskille benyttes unntaksvis på korte strekninger i byer/tettbygde strøk med lavere fartsgrenser og arealknapphet. Nærføring gir ingen reduksjon i støy og oppleves mer utrygt for de som ferdes langs vegen. Rekkverk må i så fall svinges ut ved avkjørsel og kan påvirke sikten negativt og øker risikoen for skader ved påkjøring for bl.a. syklende og motorsyklister. Rekkverk var en av grunnene bak innsigelse fra SVV i 2016, og SVV vil fortsatt varsle innsigelse ved en slik løsning.*

3. *Fjøsbygning er tidligere vurdert. Den står plassert helt inntil riksvegen og utgjør en risiko ved utforkjøring. På andre siden av veien står det en boligbygning nesten like nært. Forskyvning av kjøreveg vil føre til en dårligere kurvatur og kan medføre konflikt med boligen. Prosjektets kostnader vil også øke betraktelig dersom en lengre strekning langs riksvegen må bygges på nytt. SVV har tidligere vært i dialog med grunneier om alternative løsninger for fjøsbygningen. Manglende plass mellom fjøsbygning og GSV var også en av grunnene til at SVV la ned innsigelse til planarbeidet i 2016.*

I kommuneplanens arealdel er formålet hovedsakelig LNFR og noen arealer med bebyggelse og anlegg. Det er vist samferdsel – gang- og sykkelveg på nordsiden av rv 70. Planforslaget er i tråd med intensjonen i kommuneplanen, men skal sluttbehandles av kommunestyret da det ikke anses å være en mindre reguleringsplan.

Utbygging i tråd med planforslaget vil kunne påvirke naturmangfoldet i og rundt planområdet, og prinsippene i Naturmangfoldloven (nml), §§ 8 – 12, kommer til anvendelse. Vurderingene framgår av Miljøfaglig vurdering nedenfor.

Når forslag til reguleringsplan er mottatt av kommunen, skal kommunen i medhold av pbl § 12-11 senest innen 12 uker avgjøre om forslaget skal fremmes og legges ut til offentlig ettersyn og behandles etter reglene i pbl §§ 12-9 og 12-10. Myndighet til å gjøre dette er delegert til utvalg for bygg- og arealplansaker, jfr. delegeringsreglement vedtatt av kommunestyret 07.05.20, sak 20/39.

Statens vegvesen vil bistå med behandlinger av innspill og merknader som kommer inn i forbindelse med høringsperioden før saken legges frem for sluttbehandling.

Miljøfaglig vurdering

I all offentlig beslutningstaking skal Naturmangfoldloven (NML) og dens miljørettslige prinsipper §§ 8-12 legges til grunn. Prinsippene er saksbehandlingsregler som skal sikre at naturmangfold blir vurdert ved alle saker som berører natur.

Området er kartlagt ved viltkartlegging i 2014-17, ved naturtypekartlegging i 2005-2009, og for fremmede arter i 2017. Det er i tillegg gjort utsjekk i offentlige databaser som berører naturmangfold. Innenfor planområdet er det ingen kjente viktige naturtyper. Det er derimot registrert flere rødlista fuglearter og villtrekk som krysser gang- og sykkelvegen.

Det vises til planbeskrivelsen for de registreringer som er gjort, og vurderinger av tiltaket i forhold til naturmangfold. Kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet i planområdet, og tiltakets innvirkning på naturmangfoldet, vurderes å være tilstrekkelig jmf NML § 8 , og føre-var prinsippet (NML § 9) kommer derfor ikke til anvendelse.

Det vurderes at planlagte tiltak ikke vil ha negativ innvirkning på noen av fuglene når prosjektet er ferdigstilt. Anleggsarbeidet kan medføre forstyrrelser i hekkeperioden. Oppdal kommune anbefaler at anleggsperioden planlegges slik at man i størst mulig grad unngår anleggsarbeid i hekkeperioden for registrerte rødlista fuglearter (vipe, storspove, hettemåke, fiskemåke og stær).

§ 10 Økosystemtilnærming og samla belastning. Det er få nye tiltak i området, og det er ikke andre tiltak eller inngrep i området som påvirker naturmangfoldet negativt.

Det framgår av planbeskrivelsen at aktuelle avbøtende tiltak er å utarbeide en plan for ytre miljø som ivaretar krav og føringer for det ytre miljøet i byggeplanfasen og ved ferdig situasjon, og en tiltaksplan for massehåndtering som hindrer spredning av fremmede arter. Statens vegvesen er tiltakshaver og dekker utgifter knyttet til avbøtende tiltak jmf. NML § 11.

§ 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder. Det framgår av planbeskrivelsen at det skal iverksettes tiltak for å hindre avrenning, skade eller forsurening av vassdrag, og at rivning av bygginger skal skje henhold til krav til ytre miljø i Byggeteknisk forskrift.

Landbruksfaglig vurdering

Det framgår av planforslaget at tiltaket samla sett medfører et permanent beslag på 22,2 daa fulldyrka jord, 7,1 daa innmarksbeite og 17,4 daa lauvskog. Dette inkluderer alt areal som er regulert til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. I tillegg medfører tiltaket et midlertidig beslag på 27,7 daa fulldyrka jord, 5,8 daa innmarksbeite og 12 6 da lauvskog. Dette er areal som tas i bruk midlertidig i forbindelse med rigg og anleggsperiode, og som skal istandsettes med tilsvarende kvalitet som før tiltaket. Tapet av jordbruksareal er ikke i tråd med vedtatte målsettinger om økt matproduksjon, og det hadde fra ei landbruksfaglig vurdering vært ønskelig med en nærføring mellom gang- og sykkelvegen (GSV) og rv. 70 framfor planlagt grøft på 3 m mellom GSV og rv. 70, ettersom det ville gitt mindre tap av jordbruksareal.

Det er i planbeskrivelsen tatt høyde for å ta vare på matjorda for gjenbruk på dyrka jord, og hvordan riggområdene skal brukes for i størst mulig grad unngå jordpakking og forringelse av arealet til matproduksjon. Det er positivt med tanke på framtidig matproduksjon at det legges til rette for å ta vare på matjorda og i minst mulig grad forringe riggområdenes matproduksjonspotensiale. Det står i planbeskrivelsen at jordbruksarealene i dag brukes til grovfôrproduksjon. Norsk institutt for bioøkonomi (Nibio) har som et ledd i jordsmonnkartleggingen utarbeidet dyrkingsklassekart for ulike områder i Norge. I Oppdal har Nibio utarbeidet et eget egnethetskart for mandelpotetproduksjon. Det er riktig at arealene i dag stort sett benyttes til grovfôrproduksjon, men det framgår av egnethetskartet at en stor del av dyrkajorda som ønskes omdisponert også er svært godt egnet for mandelpotetproduksjon.

Teiginndelinga av jordbruksarealet går stort sett på tvers av rv. 70 og den planlagte GSV, noe som medfører at tiltaket berører mange landbrukseiendommer. Med tanke på videre drift av arealene er det positivt at GSV ligger parallelt med rv. 70, ettersom tiltaket ikke medfører dårligere arrondering av de tilgrensende jordbruksarealene. Det legges i planen opp til sanering av enkelte avkjøringer, uten at det gir noen vesentlig lenger transportavstand fra jordbruksarealene til driftsbygningene på landbrukseiendommene. Det er husdyrundergang under rv.70 ved Ålbu, den planlegges forlenget under GSV.

GSV krysser mange landbrukseiendommer, og det er trolig mange drenggrøfter som blir avskåret av tiltaket. Statens vegvesen har opplyst at stikkrenner langs rv. 70 er undersøkt, og fungerer som de skal. Det blir ikke gjort endringer på dagens stikkrenner gjennom riksvegen. Drens- og overvann nord for GSV ledes i stikkrenner under GSV og videre til eksisterende stikkrenner under rv. 70. Det blir etablert langsgående drens i grøfta mellom rv. 70 og GSV.

Det er flere bygninger som planlegges revet i forbindelse med tiltaket, blant annet driftsbygningen på landbrukseiendommen Torve gnr. 196 bnr. 9. Driftsbygningen benyttes i dag som snekkerverksted, og jorda på landbrukseiendommen drives med bortleie til et nabobruk. Landbrukseiendommen er en middels stor landbrukseiendom i Oppdalsmålestokk, og det anses negativt for framtidig landbruksdrift dersom landbrukseiendommen blir stående uten driftsbygning.

Driftsbygningen er registrert i «Sekretariatet For Registrering Av Faste Kulturminne i Noreg». (SEFRAK) og er ifølge registreringen fra ca 1860. Driftsbygninger er godt vedlikeholdt, og et viktig kulturlandskapselement både i tunet på landbrukseiendommen, og i grenda forøvrig. GSV bør legges om eller driftsbygningen flyttes slik at dette kulturminnet ikke går tapt. Landbruksfaglig anbefales at rv70 flyttes litt mot øst akkurat her, og GSV legges i nærføring til rv70 slik at fjøsbygningen bevares.

Folkehelsevurdering

Planforslaget legger opp til at eksisterende gang- og sykkelveg forlenges fra Brudalen til Festa. Dette vil gi en sammenhengende ferdselsåre for gående og syklende helt fra Festa og til Oppdal sentrum. Fra et folkehelseperspektiv vil dette være svært positivt og kunne bidra til at flere vil velge å gå eller å sykle på denne strekningen. Trafikksikkerheten for myke trafikanter vil øke betraktelig som følge av

dette tiltaket. Det fremgår av planbeskrivelsen at det er planlagt belysning langs hele strekningen. Dette øker trafikksikkerheten for både kjørende og gående/syklende.

Det er positivt at det er tatt inn bestemmelser som ivaretar luftkvalitet og som setter begrensninger for støy (i tid og støynivå) og at naboer må varsles i forbindelse med dette.

Etablering av GSV vil ikke endre støysituasjonen merkbart (dvs. at støynivået ikke øker med mer enn 3 dB), da støyen er forårsaket av motortrafikk. Det er likevel foretatt støyberegninger som er forventet for år 2050 som viser at flere boliger havner i gul sone (55 – 65 dBA), og at seks boliger havner i rød sone (> 65 dBA). Hvis fartsgrensen på stedet øker vil støynivået gå noe opp, men ikke av stor betydning. Det tilbys ikke støytiltak for noen av eiendommene/ boligene. Støy har negativ virkning på folkehelsen, og det hadde vært ønskelig om støyreducerende tiltak hadde blitt vurdert for de utsatte eiendommene, spesielt de som har et beregnet støynivå over 65 dBA.

Klimafaglig vurdering

Norge har gjennom Parisavtalen forpliktet seg til å redusere de totale klimagassutslippene med 45 % innen år 2030, sammenlignet med 1990. Oppdal som kommune har gjennom klima- og energiplanen forpliktet seg til å tilstrebe å bli et lavutslippssamfunn innen 2050.

Et gitt areal kan ta opp og slippe ut klimagasser, og mengden av klimagasser er avhengig av arealbruk og hva som skjer på arealet. Opptak av klimagasser skjer når biomasse (f.eks. skog, busker og gress) i vekst tar opp og lagrer karbon gjennom fotosyntesen. Utslipp av klimagasser skjer når biomassen forbrennes, brytes ned naturlig, eller ved endret arealbruk. Alt areal kan klassifiseres som enten skog, dyrket mark, beite, vann/myr, utbygd areal eller annen utmark. Miljødirektoratets regnskapsverktøy for utslipp/opptak av klimagasser tar utgangspunkt i tall hentet fra disse kategoriene.¹⁾

Planforslaget for Rv.70 Brudalen – Festa, G/S-veg vil ved evt. vedtak endre arealbruk sammenlignet med dagens situasjon. Ifølge data hentet fra NIBIOs kartløsning, Kilden, består dette arealet av lauvskog (både med middels bonitet og urproduktiv), innmarksbeite, åpen fastmark og fulldyrka jord. Det antas at karboninnholdet i jorda har stabilisert seg etter 20 år etter endring av arealbruk.

Disse arealbruksendringene, vil basert på verktøyet, gi følgende tall i løpet av en 20 års periode:

- Opptak fra arealet uten arealbruksendring tilsvarer 3,9 tonn CO₂-ekvivalenter 2).
- Utslipp ved arealendring tilsvarer 73,1 tonn CO₂-ekvivalenter.

Denne arealbruksendringen gir samlet en negativ klimaeffekt, med et utslipp på 77,0 tonn CO₂-ekvivalenter (3,9 tonn karbonbinding som vi går glipp av + 73,1 tonn klimagassutslipp over 20 år).

Arealbruksendringen vil da innebære et utslipp på 77,0 tonn CO₂-ekvivalenter, som tilsvarer det årlige gjennomsnittlige klimafotavtrykket til ca. 7 nordmenn ³⁾.

Det bemerkes at arealet som er registrert som åpen fastmark ikke er tatt med i regnestykket, da det ikke foreligger utslippsfaktor for overgangen fra åpen fastmark til bebygd areal. Dette skyldes at overgangen ikke har forekommet i det nasjonale klimagassregnskapet. Dette gir noe usikkerhet i utregningene.

Areal som endrer bruk fra vegetert til utbygd virker alltid negativ i et klimaregnskap. Fra et klimaperspektiv er det svært positivt at det tilrettelegges for økt bruk av sykkel som fremkomstmiddel. Dette er helt i tråd med et av delmålene i klima- og energiplanen til kommunen: «Oppdal er tilrettelagt for gående og syklende» og strategien om å redusere klimautslipp fra transport. Etablering av gang- og sykkelveg vil gjøre det mer attraktivt, og ikke minst mer trafikksikkert, å bruke beina eller sykkelen framfor bilen. Da vil man også ha en sammenhengende gang- og sykkelveg helt fra Festa til Oppdal sentrum og videre.

1) Beregningene av utslipp og opptak av klimagasser i et gitt areal er basert på følgende formel:

Utslipp/opptak av CO₂ (tonn CO₂-ekv.) = *arealets størrelse (hektar) * arealbrukskategoriens utslippsfaktorer (tonn CO₂ ekv. /hektar /år) * antall år endringene har effekt (20 år).*

2) CO₂-ekvivalenter:

Enhet som sammenveier utslipp av forskjellige klimagasser (f.eks. metan, lystgass osv.) til den globale oppvarmingseffekten som utslipp av 1 tonn CO₂ vil ha i løpet av 100 år (ssb.no)

3) Klimaavtrykket til en gjennomsnittsnordmann er 10,5 tonn CO₂-ekv per år (Cicero og Transportøkonomisk institutt).

Samlet vurdering

Når det gjelder miljø, landbruk, folkehelse og klima vises til vurderingene ovenfor.

Innspill i forbindelse med planoppstart ligger inne i planbeskrivelsen s. 6 – 8. Kommunedirektøren slutter seg til de vurderingene/kommentarene som er gjort av Statens vegvesen. Det vises også til brev datert 09.04.21 fra SVV med avklarende svar på spørsmål fra utvalg for bygg- og arealplansaker fra møte 16.03.21, sak 21/14.

Planforslaget vil i tillegg til dyrka jord berøre eksisterende bebyggelse. Noe bebyggelse ligger nært riksvegen, og samlingen av avkjørsler og etablering av gang- og sykkelveg medfører at enkelte avkjørsler saneres og bebyggelse må rives/flyttes. Følgende bygninger foreslås innløst og revet:

Bygningstype	Eiendom	Profil i plankart
Uthus/garasje	206/1	2230
Fjøsbygning	196/9	2850
Garasje	194/1	3130
Foringsbygg	194/32	3200
Fritidsbolig	193/16	3540
Fritidsbolig	193/18	3560
3 bygninger – garasje m.m.	193/37	3750
Uthus/ gammel garasje	193/1	3810

Det er uheldig når nye tiltak fører til at eksisterende bygninger må rives. Kommunedirektøren forutsetter at Statens vegvesen så langt det har latt seg gjøre har tilstrebet å unngå mest mulig bebyggelse og funnet den mest hensiktsmessige løsningen. Når det gjelder fjøsbygning på eiendommen gnr/bnr 196/9 er det ønskelig fra en landbruksfaglig vurdering at vegvesenet vurdere nærføring av GSV til rv70 her, slik at fjøsbygningen kan bevares. Vegvesenet har gjort en vurdering på dette og kommet fram til at dette blir for trangt. Dette med tanke på at det også ligger et bolighus på sørsiden nært riksvegen og at det ikke er plass til en ny GSV med denne situasjonen.

Kommunedirektøren mener det hadde vært positivt dersom Statens vegvesen hadde tilbudt støyskjerming på alle boliger som har et beregnet støynivå over 65 dBA (rød støysone), jf. folkehelsevurdering. Siden tiltaket i planforslaget i seg selv ikke fører til økt støy (over 3 dB) er det ikke tilbudt støyskjerming til de utsatte boligene.

Det er utarbeidet risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som følger planforslaget. ROS-analysen er basert på en vurdering av sannsynlighet for at uønskede hendelser skal inntreffe, og konsekvensene dersom en hendelse skulle inntreffe. Kriteriene for vurderingene går fram av analysen. I ROS-analysen for Rv.70 Brudalen – Festa, g/s-veg er tre hendelser vurdert å havne i grønne felt, der risikoen er akseptabel, men risikoreduserende tiltak kan vurderes. En av disse er faren for forringelse av vannkvalitet på vannverk, da dårlig kvalitet på drikkevann potensielt kan medføre skade på liv og helse. Selv om det er lite sannsynlig, kan det være en fare for behov for koking av vann i anleggsfasen. Plassering av rør skal kartlegges i byggeplanfasen, og eventuell flytting av rør skal gjennomføres på en sikker og god måte. Når det gjelder kulturminner er det i alle prosjekt en fare for at det gjøres tiltak i hittil ukjente kulturminner. På grunn av krav til aktsomhet satt i planens bestemmelser, samt at anleggsmiljøet er gjort smalere forbi et funnsted, er sannsynligheten for å ødelegge et eventuelt nytt

kulturminne liten. Et annet punkt gjelder sprengningsarbeid i forbindelse med fjellskjæringer, men med riktige tiltak, anses sannsynligheten for ulykker ved sprengning som lav. Avstand fra sprengning til bebyggelse er god, og fjellskjæringene er relativt lave. Det er i bestemmelsene stilt krav om at alle arbeider innenfor planområdet skal utføres iht. anbefalinger i geoteknisk rapport og i ingeniørgeologisk notat.

Fem hendelser er vurdert å havne i gule felt, der tiltak må vurderes. Dette gjelder påkjørsler i avkjørsler og kryss, siden strekningen har mange avkjørsler og kryss fra riksvegen som også vil krysse ny GSV. Planen legger opp til å samle og utbedre avkjørsler, både til boliger, hytter og landbruksareal, for å redusere konfliktpunkt. Et annet punkt gjelder tap av landbruksjord, siden store deler av rigg- og anleggsområdet må berøre dette. Hvis kjøreskader/ jordpakking og iblanding av steiner mv oppstår, vil det ta tid å få tilbake samme kvalitet på jordbruksjorden. Avbøtende tiltak er at det i planbestemmelsene er satt krav til behandling og ivaretagelse av jordbruksjord. Når det gjelder risiko for spredning av fremmede arter, er det i miljøstatus.no registrert forekomst av rynkerose og hagelupin ved Klett innenfor planområdet. I planbestemmelsenes er det satt krav om kartlegging av skadelige, fremmede plantearter og oppfølging hvis dette skulle oppdages.

Konsekvensen hvis kjøretøy langs rv. 70 kjører ut og treffer myke trafikanter langs GSV anses som middels. Dette gjelder også for utslipp. Ny grøft på tre meter mellom riksvegen og GSV senker denne risikoen. I den midlertidige anleggsperioden vil spesielt boring, sprengning og/eller pigging i forbindelse med fjellskjæringer medføre støy og støv, noe som kan være belastende for omgivelsene. Krav til støy og luftkvalitet er tatt inn i bestemmelsene og skal følge retningslinjene til Miljøverndepartementet.

Kommunedirektøren slutter seg til de vurderingene som er gjort, og kan ikke se at det er andre hendelser som burde vært omtalt.

Kommunedirektøren vil tilrå at planforslaget sendes på lovbestemt høring og legges ut til offentlig ettersyn slik det foreligger.

Saksprotokoll i Utvalg for bygg- og arealplansaker - 20.04.2021

Behandling

Vedtak

Kommunedirektørens tilråding ble enstemmig vedtatt.

Vedtaket blir som følger:

Utvalg for bygg- og arealplansaker vedtar i medhold av plan- og bygningslovens § 12-10 å sende Forslag til detaljreguleringsplan for Rv.70 Brudalen – Festa, g/s-veg på lovbestemt høring, og å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn.

Prinsippene i naturmangfoldloven §8-12 anses ivaretatt.

Kommunedirektørens tilråding

Utvalg for bygg- og arealplansaker vedtar i medhold av plan- og bygningslovens § 12-10 å sende Forslag til detaljreguleringsplan for Rv.70 Brudalen – Festa, g/s-veg på lovbestemt høring, og å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn.

Prinsippene i naturmangfoldloven §8-12 anses ivaretatt.