

Heim Kommune

► Utbyggingsområde ved E39 Klettelva

Planbeskrivelse del I

Planid: 50552021002

Oppdragsnr.: 52104484 Dokumentnr.: 01 Versjon: 03 Dato: 2023-02-10



Oppdragsgiver: Heim Kommune
Oppdragsgivers kontaktperson: Daniel Lossius / Espen Westgaard
Rådgiver: Norconsult AS, Klæbuveien 127 B, NO-7031 Trondheim
Oppdragsleder: Adrian Barsten
Fagansvarlig: Adrian Barsten
Andre nøkkelpersoner: Willy Wøllo
Dag Liaaen Jahnsen

Revidert av Heim kommune etter offentlig ettersyn 10.02.2023.

02	2022-05-04	Til bruk	AdrBar	WilWøl	AdrBar
01	2021-12-02	Planbeskrivelse utkast	ADRBAR		
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

► Sammendrag

Det er foreslått nytt areal til næring, kollektivknutepunkt og felles parkeringsareal i tilknytning til den nye E39 traseen Betna – Klettelva, øst for Liabøen sentrum. Utfordringen med reguleringsplanen er mangelen på et konkret tiltak som skal etableres. Planen legger dermed til rette for fremtidig utbygging av nye næringsbygg, men utbygger vil bli belastet med tilleggsutredninger i SØK – prosessen.

Fritids- og turistformålet sikrer areal som allerede er benyttet som rasteplass i dag. Hensynssonen langs Holbekken og Klettelva begrenser mulighetene for fremtidig utbygging innenfor formålet. Det foreligger ingen fremtidige utviklingsplaner, og sikrer videre bruk av rasteplassen slik den allerede er etablert. Adkomstvegen til gokart-banen påvirkes ikke av reguleringsplanen.

Tilstrekkelig slukkekapasitet til næringsarealet er en utfordring, da det i dag ikke mer enn 7-8 l/s tilgjengelig langs eksisterende vannledninger i området. Det er avsatt areal til etablering av fordrøyningsbasseng med pumpestasjon, men størrelse og plassering må avklares i etableringsfasen av nye tiltak.

Reguleringsplanen faller inn under konsekvensutredningsforskriftens vedlegg II pkt. 11j, og er vurdert etter §10. Samlet vurdering er at tiltakene i planen; næringsareal og kollektivknutepunkt ikke vil få vesentlige virkninger for miljø og somafunn, og de særskilte utrednings- og behandlingsreglene for konsekvensutredninger derfor ikke gjør seg gjeldende for dette planarbeidet.

► Innhold

1	Bakgrunn	7
1.1	Hensikt med planen	7
1.2	Forslagsstiller, plankonsulent	7
1.3	Tidligere vedtak i saken	7
1.4	Krav om konsekvensutredning	8
1.5	Medvirkningsprosess, varsle om oppstart	8
2	Planstatus og rammebetingelser	9
2.1	Statlig planretningslinjer / rammer / føringer	9
2.2	Fylkeskommunale planer	9
2.3	Kommuneplaner (overordnede planer)	9
2.3.1	<i>Kommuneplanens arealdel</i>	9
2.3.2	<i>Kommuneplanens samfunnsdel</i>	10
2.4	Gjeldende reguleringsplaner	10
2.5	Tilgrensende planer	10
2.6	Temaplaner	10
2.6.1	<i>Halsa kommune – Temaplan for næring 2016 - 2025</i>	10
3	Beskrivelse av planområdet	12
3.1	Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet	12
3.2	Berørte eiendommer	12
3.3	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	12
3.3.1	<i>Eksisterende bebyggelse og anlegg</i>	12
3.4	Stedets karakter, topografi og landskap	12
3.5	Naturverdier	13
3.5.1	<i>Myr</i>	13
3.5.2	<i>Klettelva</i>	14
3.5.3	<i>Vipe</i>	14
3.6	Naturressurser	15
3.6.1	<i>Jord og -skogbruk</i>	15
3.6.2	<i>Jakt- og fiskeinteresser</i>	15
3.6.3	<i>Mineralressurser</i>	15
3.7	Kulturminner og kulturmiljø	15
3.7.1	<i>Kulturminner fra nyere tid</i>	15
3.7.2	<i>Automatisk freda kulturminner</i>	16
3.8	Rekreasjonsverdier	16
3.8.1	<i>Motorsportklubb</i>	16
3.8.2	<i>Skytebane</i>	16
3.8.3	<i>Rekreasjonsbruk</i>	17
3.9	Barns interesser	17

3.10	Sosial infrastruktur	18
3.11	Trafikkforhold	18
3.11.1	<i>Kjøreadkomst</i>	18
3.11.2	<i>Vegsystem</i>	18
3.11.3	<i>Trafikkmengde</i>	18
3.11.4	<i>Ulykkesituasjon</i>	18
3.11.5	<i>Trafikksikkerhet for myke trafikanter</i>	18
3.11.6	<i>Kollektivtilbud</i>	18
3.12	Universell utforming	19
3.13	Teknisk infrastruktur	19
3.13.1	<i>Vann og avløp</i>	19
3.13.2	<i>Energiforsyning og alternative energikilder</i>	19
3.14	Grunnforhold	19
3.14.1	<i>Løsmasser</i>	19
3.15	Støyforhold	20
3.15.1	<i>Dagens E39</i>	21
3.15.2	<i>Skytebanen (eksisterende situasjon)</i>	21
3.15.3	<i>Skytebane (erstatningsbane)</i>	22
3.16	Innledende fareidentifikasjon	23
4	Beskrivelse av planforslaget	27
4.1	Planlagt arealbruk	27
4.2	Reguleringsformål	28
4.2.1	<i>Fritids- og turistformål (1170)</i>	28
4.2.2	<i>Næringsbebyggelse (1300)</i>	29
4.2.3	<i>Kollektivholdeplass (2073)</i>	30
4.2.4	<i>Parkering (2080)</i>	30
4.3	Terrengtiltak	31
4.4	Trafikkløsning	31
4.5	Kjøreatkomst	32
4.5.1	<i>Utforming av veger</i>	32
4.5.2	<i>Tilgjengelighet for gående og syklende</i>	32
4.6	Planlagt offentlig anlegg	32
4.7	Miljøoppfølging	33
4.7.1	<i>Holbekken og Klettelva</i>	33
4.7.2	<i>Myr</i>	33
4.7.3	<i>Massehåndtering</i>	33
4.8	Kulturminner	34
4.9	Teknisk anlegg og tilkobling til eksisterende teknisk infrastruktur	34
4.9.1	<i>Vann og avløp</i>	34
4.9.2	<i>Energiforsyning</i>	34
4.9.3	<i>Renovasjon</i>	35

4.10	Avbøtende tiltak / løsninger ROS	35
4.11	Konsekvensutredning	37
4.11.1	<i>Vurdering i forhold til kriteriene i §10 i forskrift om konsekvensutredning.</i>	38
5	Planens virkning	41
5.1	Overordnede planer	41
5.2	Landskapsbildet	41
5.3	Naturverdier vurdert iht. naturmangfoldloven	41
5.3.1	<i>§8 Kunnskapsgrunnlaget</i>	41
5.3.2	<i>§ 9 Føre-var-prinsippet</i>	41
5.3.3	<i>§ 10 Økosystemtilnærming og samlet belastning</i>	41
5.3.4	<i>§11 Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver</i>	42
5.3.5	<i>§ 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder</i>	42
5.4	Kulturminner og kulturmiljø	42
5.5	Rekreasjonsområder	42
5.6	Trafikkforhold	42
5.6.1	<i>Vegforhold</i>	42
5.6.2	<i>Trafikkavvikling</i>	43
5.6.3	<i>Kollektivtilbud</i>	43
5.7	Universell tilgjengelighet	43
5.8	Teknisk infrastruktur	43
5.8.1	<i>Vann og avløp</i>	43
5.8.2	<i>Energiforsyning</i>	43
5.8.3	<i>Renovasjon</i>	44
5.9	Grunnforhold	44
5.10	Forurensning	44
5.10.1	<i>Støy</i>	44
5.10.2	<i>Massehåndtering</i>	44
5.11	ROS analyse	45
5.12	Tiltakets beliggenhet (SPR for samordnet bolig-, areal-, og transportplanlegging)	45
5.13	Utfordringer i forbindelser med planen	45
6	Planprosess og innkomne innspill	46
6.1	Merknadsbehandling	46
7	Vedlegg	47

1 Bakgrunn

1.1 Hensikt med planen

Ny E39 gjennom Heim kommune skal etter planen gjennomføres i løpet av de neste tre – fire årene. Når ny E39 er ferdigstilt, vil Liabøen ligge noen kilometer fra den nye veggen.

Næringslivsaktørene og politikere i kommunen ønsker å legge til rette for etablering av virksomheter nærmere ny E39 enn Liabø-/Våglandområdet, slik det fremgikk i forslag til ny kommuneplanens arealdel for Halså kommune.

Intensjonen med planen er å legge til rette for nye næringsvirksomheter, nytt kollektivknutepunkt og løsninger for turister / reiselivet ved eksisterende rasteplass. Hele området vil ha en tett tilknytning til den nye E39 strekningen, og skal være et synlig og aktuelt stoppested for fastboende/hytteboere i området samt besøkende/forbipasserende.

1.2 Forslagsstiller, plankonsulent

Forslagsstiller: Heim kommune

Plankonsulent: Norconsult AS

1.3 Tidligere vedtak i saken

Tidligere Halså kommune ble i sammenslåingsprosessen tatt inn i Heim kommune, Trøndelag fylke. I den forbindelse stilte tidligere Halså kommune krav om å få etablert et næringsareal ved Klettelva.

Før sammenslåingen hadde Halså kommune igangsatt rullering av kommuneplanens arealdel. Vedtak om utleggelse til offentlig ettersyn er det siste som ble gjennomført før sammenslåingen mellom Halså, Hemne og deler av Snillfjord kommune. I forslaget var store deler av området som skal reguleres avsatt til næring.

Formannskapet (gamle Halså Kommune) behandlet og vedtok oppstart av planarbeidet 24.09.2019 (saknr. 34/19).

Det ble lagt frem to reguleringsplanforslag for formannskapet 22.03.2022 for å avklare av hva reguleringsplanen skulle inneholde.

- Forslag 1: To arealer avsatt til næringsformål med internveg, adkomst fra ny veg mellom ny og dagens E39 og direkte fra dagens E39. Forslaget utløser krav om konsekvensutredning jf. konsekvensutredningsforskriften.
- Forslag 2: Ett areal avsatt til næringsformål med kun adkomst fra ny kjøreveg mellom ny og dagens E39.

Formannskapet ble enig om å fortsette arbeidet iht. forslag 2. Forslagene er drøftet i eget dokument «*Utbyggingsområde ved E39 Klettelva – Vurdering av ulike reguleringsforslag – Norconsult*».

27.01.2022 sendte Heim kommune ut forslag om oppheving av deler av reguleringsplan for E39 Klettelva – Otneselva, planid: 15812014003 (vedtatt 06.11.2014, sak14/178). 16.03.2022 fattet Heim kommune vedtak om oppheving av deler av reguleringsplanen for E39 Klettelva – Otneselva. Grunnlaget var at reguleringsplanen ikke lenger var aktuell å realisere da nytt forslag til E39 trase (Betna – Klettelva) foreslo en ny, utvidet løsning av vegstrekningen som erstatter den tidligere løsningen.

1.4 Krav om konsekvensutredning

I henhold til forskrift om konsekvensutredning vurderes detaljreguleringen ikke vil få vesentlige virkninger for miljø og samfunn §8. Det skal legges til rette for næringsareal med et bruksareal mindre enn 15 000m². Tiltak vil dermed ikke inngå i vedlegg I pkt. 24, men vedlegg II pkt. 10 j).

For planer etter plan- og bygningsloven skal forslagstiller legge fram opplysning jamfør §9, samt gjøre en vurdering av om planen kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn etter §10.

Samlet vurdering er at tiltakene i planen; næringsareal og kollektivknutepunkt ikke vil få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, og de særskilte utrednings- og behandlingsreglene for konsekvensutredninger derfor ikke gjør seg gjeldende for dette planarbeidet.

Tiltakets konsekvenser for landbruk-, natur- og friluftsområder vurderes særskilt i planbeskrivelsen. I tillegg er det gjennomført utredninger i forbindelse med E39 Betna – Klettelva som kan videreføres i arbeidet.

For detaljert vurdering etter §10 i konsekvensutredningsforskriften, se kapittel 4.11.

1.5 Medvirkningsprosess, varsle om oppstart

Halsa kommune varslet oppstart av planarbeidet i brev 02.10.2019 som ble sendt ut til berørte og tilgrensende eiendommer, offentlige høringsinstanser og andre berørte parter. Kommunen har vært i dialog med aktuelle næringsaktører i regionen for å sikre at arealet er egnet i tråd med deres ønsker og behov. Kommunen vil gi ut informasjon og orientering om planarbeidet, og vil ha kontakt med berørte grunneiere og sektormyndigheter.

2 Planstatus og rammebetingelser

2.1 Statlig planretningslinjer / rammer / føringer

Aktuelle statlig og regionale retningslinjer og føringer:

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023 (bærekraftig byutvikling)
- Klima – og energiplanlegging 2018 (reduksjon av klimagassutslipp)
- Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging 2014 (reduisert transportbehov og tilgjengelighet for de som ikke disponerer bil)
- Barn og unges interesser i planleggingen 2020 (mulighet for fysisk aktivitet, gode oppvekstvilkår og trafiksikkerhet)
- Støy i arealplanlegging (reduksjon av helseskader pga. støy)

2.2 Fylkeskommunale planer

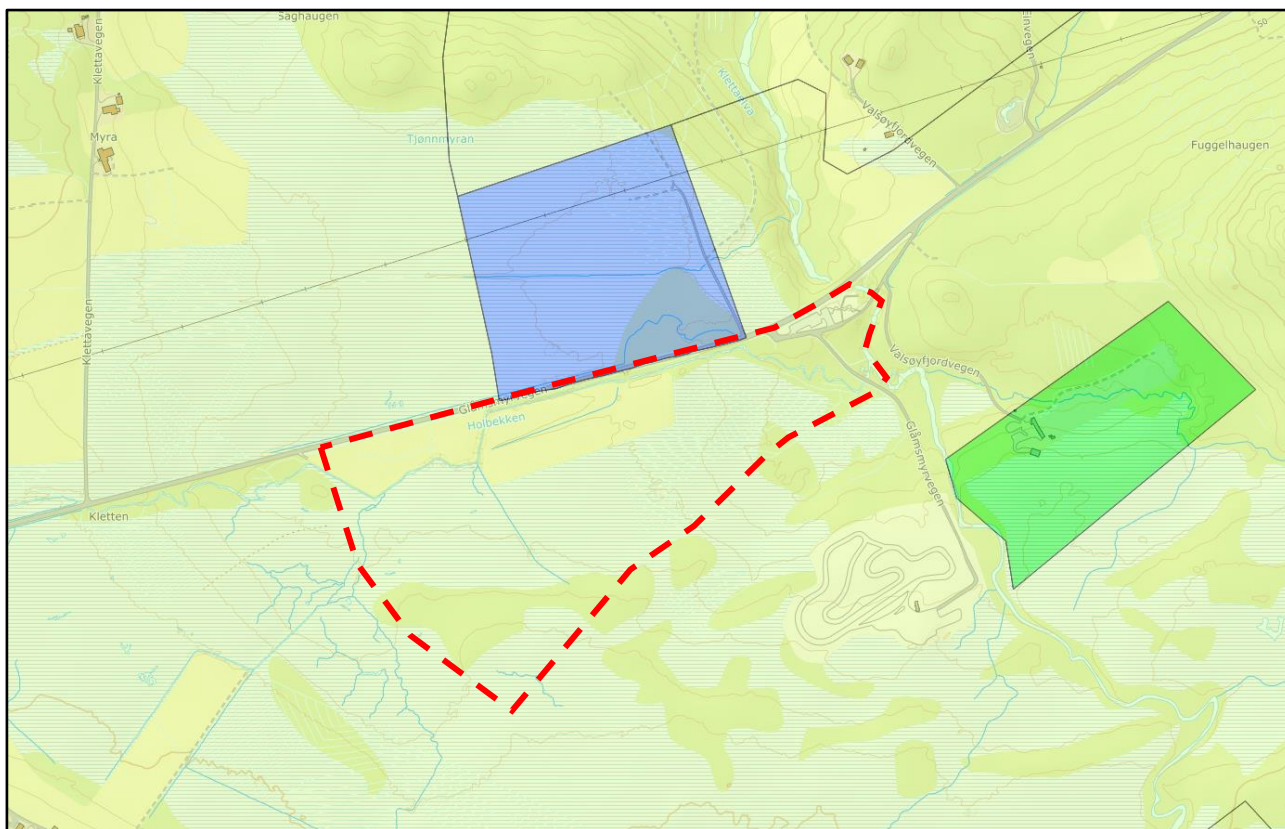
Kommunesammenslåingen har medført at Halsa kommune har blitt overført fra Møre og Romsdal fylkeskommune til Trøndelag fylkeskommune. Trøndelag fylkeskommune har i 2022 vedtatt Regional plan for arealbruk 2022 – 2030.

2.3 Kommuneplaner (overordnede planer)

2.3.1 *Kommuneplanens arealdel*

Tidligere Halsa kommune var i prosessen med rullering av sin arealdel før den ble lagt til side i forbindelse med kommunesammenslåingen med Heim kommune. I utkastet som ble lagt ut på offentlig ettersyn var deler av planområdet avsatt til næringsformål.

Ettersom planen ikke ble endelig vedtatt før overgangen til ny kommune, gjelder fortsatt kommuneplanens arealdel 1998-2009 der området er avsatt til LNFR. Planforslaget vil være i strid med overordnet plan, men Heim kommune ønsker å ivareta intensjonen i planforslaget om å endre gjeldende formål. Dette er dermed grunnlaget for detaljreguleringen sin arealdisponering.



Figur 2-1: Utsnitt av kommuneplan med plangrense (rød stiple linje) og grunnkart (kilde: Heim kommune)

2.3.2 Kommuneplanens samfunnsdel

Kommuneplanens samfunnsdel for Heim kommune ble vedtatt i februar 2022 og beskriver målsettinger for blant annet utvikling

2.4 Gjeldende reguleringsplaner

Ingen gjeldende reguleringsplaner ligger innenfor plangrensen.

2.5 Tilgrensende planer

Planforslaget følger deler av plangrensen til *E39 Betna – Klettelva planid: 157120160001*. Planen ble utarbeidet som en ny løsning for tidligere vedtatt *E39 Klettelva – Otneselva*.

2.6 Temaplaner

2.6.1 Halsa kommune – Temaplan for næring 2016 - 2025

Planen belyser behovet for flere næringsarealer for å øke antall arbeidsplasser og bolystfaktoren. Innbyggere har belyst gjennom medvirkning til planen at det er et sterkt ønske om forbedret infrastruktur, flere arbeidsplasser til kvinner, mer boligutbygging og fokus på reiselivet. Det er lagt frem 10 hovedmål der følgende er aktuelle:

- Vi skal legge til rette for et bærekraftig, miljøfokuset og framtidsretta næringsliv i Halsa

- *Halsa skal være en mer synlig og tydelig næringsaktiv kommune og bidra til balansert næringsutvikling som skaper livskraftig næringsliv for fremtida.*
- *Vi vil forsterke vår identitet som «håndverkskommune». Dette gjelder hele spekteret fra tradisjonshåndverk til det store spekteret av små og mellomstore håndverksbedrifter, moderne industri og kunsthåndverk.*
- *Vi skal fokusere på arbeidsplassvekst og en kompletterende utvikling. Attraktive arbeidsplasser for unge, kvinner og høyt utdannede prioriteres.*
- *Halsa skal være en aktiv part i en levende region. Regionalt samarbeid og partnerskap skal vektlegges. Samhandling med Kristiansunds- og Trondheimsregionen sitt nærings-, FOU- og utviklingsmiljøer prioriteres.*

3 Beskrivelse av planområdet

3.1 Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet

Planområdet ligger 3,3km øst for Liabøen sentrum, og ligger på sørsiden av Glåmsmyrvegen (dagens E39). I området ligger Valsøyfjord skytebane og Halså Motorsportsenter. Planområdet omfatter Steinkvelvbrua Rasteplass som adkomsten til både skytebanen og motorsportsenteret. Holbekken, Klettelva og Randbekken renner gjennom området.

Planområdet ligger mellom nye koblingsvegen mellom dagens og ny E39 og Klettelva, og avgrensningen gir et totalt areal på ca. 325 daa.

3.2 Berørte eiendommer

Eierforhold:

- 242/1: Arnsten Tunaal Dyrset
- 242/11: Heim Kommune

3.3 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Området består av 39 dekar dyrkbar jord som driftes aktivt. Resterende areal er ubrukt naturområde som består av både djup og grunn myr. Langs nordsiden av området går Holbekken, som deler dyrka marka i to før den går videre vestover.

Det er opparbeidet en egen rasteplass rett vest for Klettelva, «Steinkvelvbrua». Rasteplassen er videre koblet til adkomstvegene til motorsportsenteret. Det foreligger en brukobling over til øst siden av Klettelva, men med utgangspunkt i alder og tilstand vurderes det som en ikke egnet for motoriserte kjøretøy.

3.3.1 Eksisterende bebyggelse og anlegg

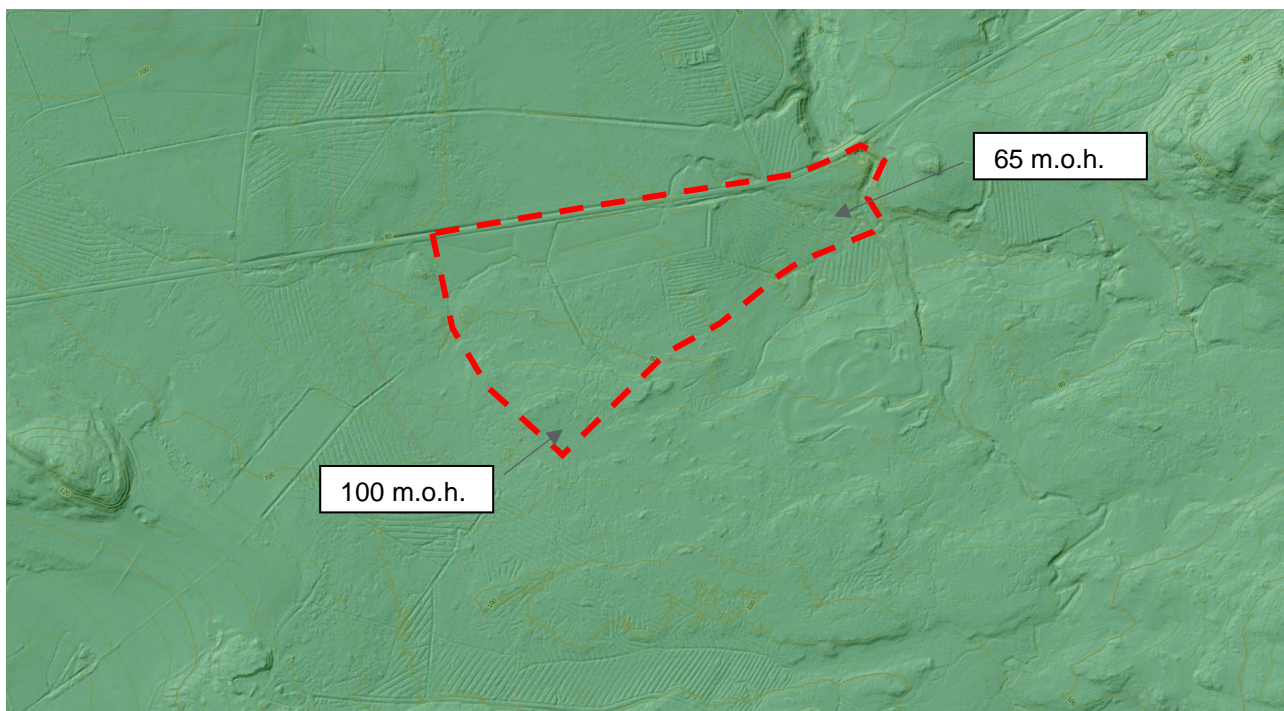
Planområdet består ikke av noe bebyggelse i dag. Rett sør-sørøst for planområdet er det opparbeidet både gokartbane og skytebane, der formålsspesifikk bebyggelse er opprettet.

Lengst øst i planområdet ligger *Steinkleivbrua Rasteplass*. Turgåere, bobiler og forbipasserende er det mest hyppige brukerne av plassen.

Nordøst for planområdet er det etablert en kombinasjon av boliger og fritidsboliger, totalt 22 enheter.

3.4 Stedets karakter, topografi og landskap

Planområdet består i står grad av uberørt natur, myr og landbruksareal. Topografien heller fra vest mot øst, der høyeste punkt ligger på ca.100 m.o.h. og lavest på ca. 65 m.o.h. Høydeforskjellene er fordelt på ca. 680 meter, og terrenget oppleves derfor å ha en slak helling. Dette skyldes også at hellingen er skjermet av mye vegetasjon og trær sør for landbruksarealene.



Figur 3-1: Topografi (NHM DTM) med plangrense stiplet i rød. Kilde høydedata.no



Figur 3-2: Street view. Kilde googlemaps.com

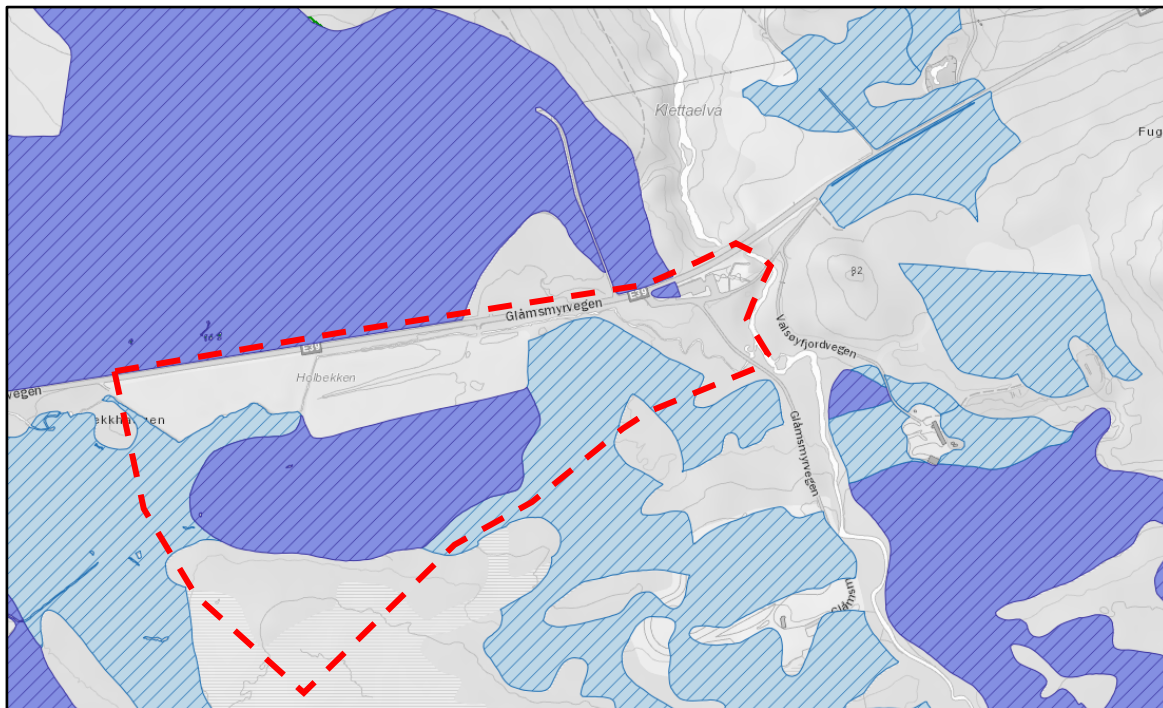
Myrområdene i planområdet er samlingspunkter for overvann som beveger seg fra vest mot øst. Holbekken, som deles fra Klettelva i øst, går gjennom hele planområdet i øst – vest retning.

3.5 Naturverdier

Vurdering iht. naturmangfoldloven se 5.3

3.5.1 Myr

Det er registrert to ulike typer myrslag innenfor planområdet, djup (60.2 daa) og grunn myr.



Figur 3-3: Utsnitt fra kilden.nibio.no. Lyseblått = myr , mørkeblått = djup myr

3.5.2 Klettelva

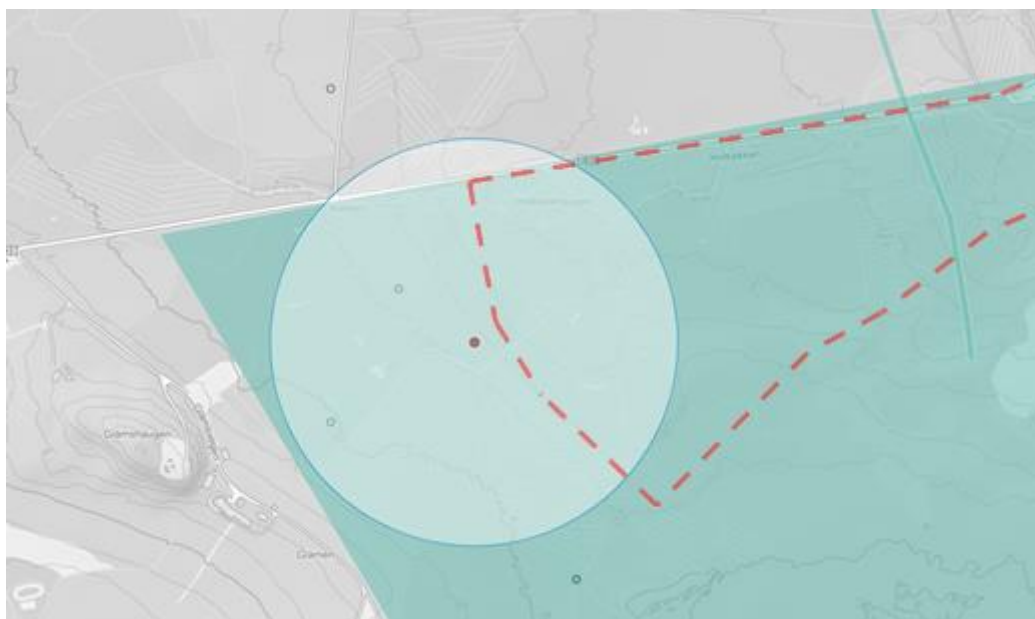
Klettelva går gjennom planområdet og har oppgang av anadrom fisk og ål.

3.5.3 Vipe

Det er registrert observasjoner av 2 Viper i vestlig del av planområdet, funndato 11. april 2019. Vipa er sterkest knyttet til jordbruksanlegget, men hekker også i ulike typer våtmarker. De danner reir i en enkel grop på bakken spesielt på fuktig grunn som føres med litt tørt gress. Bestanden er trolig redusert med omkring 80-90% siden 1970 tallet, og gjør at Vipa har status f.o.m 2021 som *kritisk truet* på den norske rødlisten for arter.¹²

¹ www.snl.no/vipe

² <https://artsdatabanken.no/lister/rodlisterforarter/2021/13178>



Figur 3-4: Utsnitt fra artskart.artsdatabanken.no. Sirkel viser buffer for koordinatpresisjon av vipeobservasjon

3.6 Naturressurser

3.6.1 Jord og -skogbruk

Det er 3 teiger innenfor planområdet som er registrert som *dyrkbare jord* (ref. nibio.no). I vestlig del er det totalt 39 dekar som driftes aktivt i dag med adkomst fra Glåmsmyrvegen. Det er tydelig ifølge ortofotokart at det har blitt etablert dreneringstrakter i myrområde rett øst for dyrkamarka, potensielt for å tilrettelegge for ytterligere dyrkbart område.

3.6.2 Jakt- og fiskeinteresser

Området er aller størst grad urørt natur som tilsier gode forhold for jakt. Det er registrert aktivitet av hjort i område.

Det er registrert oppgang av anadrom fisk og ål langs Klettelva, men elva er ikke registrert som destinasjon for allmenntilgjengelig elvfisking.

3.6.3 Mineralressurser

Planen berører så vidt en sand / grusregistrering, Klettelva, med lokal betydning. NGU beskriver registreringen som et mulig framtidig uttaksområde. Planforslaget medfører ikke uttak av masser som vil omfattes av mineralloven.

3.7 Kulturminner og kulturmiljø

3.7.1 Kulturminner fra nyere tid

Det er registrert et kulturminne i området, *Klettelva Bru* også kjent som *Steinkvelvbrua*. Brua er regionalt verneverdig og er et typisk eksempel på kvelvingsbru i hoggen naturstein. (Kulturminneid: 226734).³

³ www.kulturminnesok.no



Figur 3-5: https://www.driva.no/_incoming/article9253357.ece/ALTERNATES/w980-default/Klettelva.bru.topp.nett.jpg

3.7.2 Automatisk freda kulturminner

Deler av området er tidligere arkeologisk registrert uten funn i forbindelse med reguleringsplan for E39 Klettelva – Otneselva. Møre og Romsdal fylkeskommune har vurdert at området ikke har særlig potensiale for funn av ukjente automatisk freda kulturminner.

3.8 Rekreasjonsverdier

3.8.1 Motorsportklubb

Adkomstvegen til *Halsa motorsportsenter /NMK Halsa* går gjennom planområdet, som er et anlegg for gokart og motorsykkel med en bane på totalt 935m. Klubben ble stiftet i 2003 og banen ble ferdigstilt i 2008. Bruken er begrenset til alle over 15 år, og er i utgangspunktet stengt hele vinterhalvåret.

3.8.2 Skytebane

Adkomstvegen til *Valsøyfjord skytterlag* går øst for planområdet. Skytebanen består av skytterhus med blinker på 100 og 200 m avstand. På vinterstid bruker skytterlaget Halsahallen til trening. Det avfyres i overkant av 20 000 skudd i året og i snitt 3 dager i uken.

I forbindelse med utbygging av ny E39 er det planlagt en flytting av skytebanen. Ny lokasjon er tiltenkt litt lengere sør fra dagens beliggenhet (ca. 100 meter). Banen vil orienteres slik at skytterhuset peker sørover, og vil til fordel redusere/ fjerne støy mot de 22 eksisterende boligene / hyttene på nordsiden av E39.



Figur 3-6: Profil over ny skytebane (planbeskrivelse E39 Klettelva - Otnes)

3.8.3 Rekreasjonsbruk

Det er tatt utgangspunkt i informasjon tilgjengelig for området gjennom Heim kommune sin hjemmeside, StikkUt, morotur og Strava.

Det er ikke registrert noen kjente turdestinasjoner innenfor planområdet. I følge StikkUt sitt oversiktskart er *Gapahuken i Betna* en registrert destinasjon, der det anbefales som en turløype for skigåere. Hos «Morotur» er *Skarmyra – Glåmen* en aktuell tur for alle. Den er omtalt som følgende:

«Denne turen går på en grusveg mellom Skarmyra og Glåmen. Vegen har lite stigning og snor seg gjennom et kupert landskap. Det er stort sett skog på begge sider hele veien, men enkelte steder går den gjennom åpent myrlandskap. Der er du så heldig at du har en godt drenert grusveg under føttene, slik at du ikke blir våt. Denne vegen er et ganske mye kortere og desidert vakrere alternativ til E39. Før i tida var det dette som var ferdselsåren mellom Betna og Liabø. Vegen egner seg godt både for sykling og trimming til fots.»⁴

I følge Strava heatmap er det tydelig at Glåmsmyrvegen og Valsøyfjordvegen brukes aktivt av syklister. Det er også registrert mye aktivitet i forbindelse med Hennafjellet, og områder rundt Liabøen sentrum.

Det er i størst grad folk med lokal tilknytning som bruker skogs- og fjellområdene til friluftaktiviteter.⁵

3.9 Barns interesser

I området er det motorsportklubben og skytebanen som er av interesse for yngre. Det er aldersgrenser i forbindelse med begge aktivitetene, der gokart har en nedre grense på 15 år og skytterlaget 9 år (ref. retningslinjer *Det frivillige Skyttervesenet*).

⁴ www.morotur.no

⁵ Planbeskrivelse for E39 Klettelva – Otnes – Statens vegvesen (juli 2014)

Det er ikke tilrettelagt aktivitetsområder for opphold eller lek i området, men området består av mye urørt natur og kan benyttes i ulike tursammenheng.

3.10 Sosial infrastruktur

Liabøen sentrum er nærmeste ansamling av sosial infrastruktur, som består av Halså rådhus, Halså barne- og ungdomsskole og Halså legekontor. Sentrum ligger ca. 2,8 km vest for planområdet.

3.11 Trafikkforhold

3.11.1 Kjøreadkomst

Det er i dag én avkjøring inn til planområdet, denne går til både rasteplassen og Motorsportklubben.

Det er opparbeidet to avkjørsler til jordbruksteigene fra E39, tilpasset bruk av traktor.

3.11.2 Vegsystem

E39 (Glåmsmyrvegen) er hovedtraséen forbi planområdet i dag (80 km/t). Vegbredden varierer mellom 7 og 6 meter. Reguleringsplanene for ny E39 er vedtatt og arbeidet med den nye vegstrekningen er påbegynt. Den nye vegen legges på østsiden av planområdet og går fra Betna til Rendalen.

Det er kun tilrettelagt to internvegen innenfor planområdet. Disse er ikke asfaltert. Brua over Klettelva er en kobling mellom rasteplassen og adkomstvegen til skytebanen, men med hensyn til tilstanden og dens kulturminneverdi er det satt opp sperrer for å unngå at den brukes av kjøretøy.

3.11.3 Trafikkmengde

Det er gjennomført trafikkberegninger i forbindelse med reguleringsplanen for *E39 Betna – Klettelva*. Forbi planområdet er gjennomsnittlig døgntrafikken beregnet ca. 1600 (ÅDT), basert på data fra 2021 (vegkart.no). Trungtrafikkandelen er vurdert til 19% av totaltrafikken og den er økende. Ifølge Statens vegvesen sin *Trafikksikkerhetsrevisjon for E39 Betna – Klettelva* er det tatt utgangspunkt i prognoseåret 2031, der ÅDT-trafikken er beregnet til å være ca. 1500 kjørende/døgn.^{6/7}

3.11.4 Ulykkessituasjon

Det er registrert 4 ulykker langs E39 forbi planområdet, der 3 av ulykkene var utforkjøring og en påkjøring bakfra. Ingen av ulykkene var registrert som alvorlig med fare for liv.

3.11.5 Trafikksikkerhet for myke trafikanter

Det er ikke lagt til rette for myke trafikanter i området.

3.11.6 Kollektivtilbud

Det er ingen bussholdeplasser innenfor planområdet. Nærmeste bussholdeplass er «Klætten» og er tilgjengelig for følgende ruter:

Regionlinjer

- 905 Ålesund – Kristiansund – Vinjeøra – Trondheim (Mørelinjen)

⁶ *Trafikksikkerhetsrevisjon for E39 Betna – Klettelva – Statens vegvesen (2016-09-06)*.

⁷ *Planbeskrivelse med KU (Kommunedelplan) for E39 Betna – Klettelva – Statens vegvesen (mars 2016)*

Lokal- og skolelinjer

- 5706 – Halsa barne- og ungdomsskole

3.12 Universell utforming

Området har et begrenset omfang av infrastruktur, og det som er opparbeidet er anset som gammelt. Kollektivknutepunktet og parkeringsarealet skal ivareta kravene iht. universell utforming. Det samme gjelder nye tiltak som etableres innenfor næringsformålet. Dette må dokumenteres i byggesaken.

3.13 Teknisk infrastruktur

3.13.1 Vann og avløp

Hovedvannledningen for området ligger parallelt med dagens E39 (Glåmsmyrvegen), og har en dimensjon på 110 mm med en kapasitet på mellom 7 – 8 l/s. Ledningsnettets er privat eid og drevet av *Halsabygda Vassverk AL*. Det er ikke planlagt ny VA infrastruktur langs den nye koblingsvegen mellom dagens og ny E39, og heller ikke i forbindelse med den nye E39 traseen.

Det eksisterer også en vannledning i øst som tilhører *Valsøyfjord vassverk*, men har samme utfordringer på kapasitet som ledningsnettets fra Halsabygda.

3.13.2 Energiforsyning og alternative energikilder

Netteier i området er Svorka AS. Det går i dag høyspentledning nord for planområdet, og lavspent ledning langs grusvegene til motorsportsenteret.

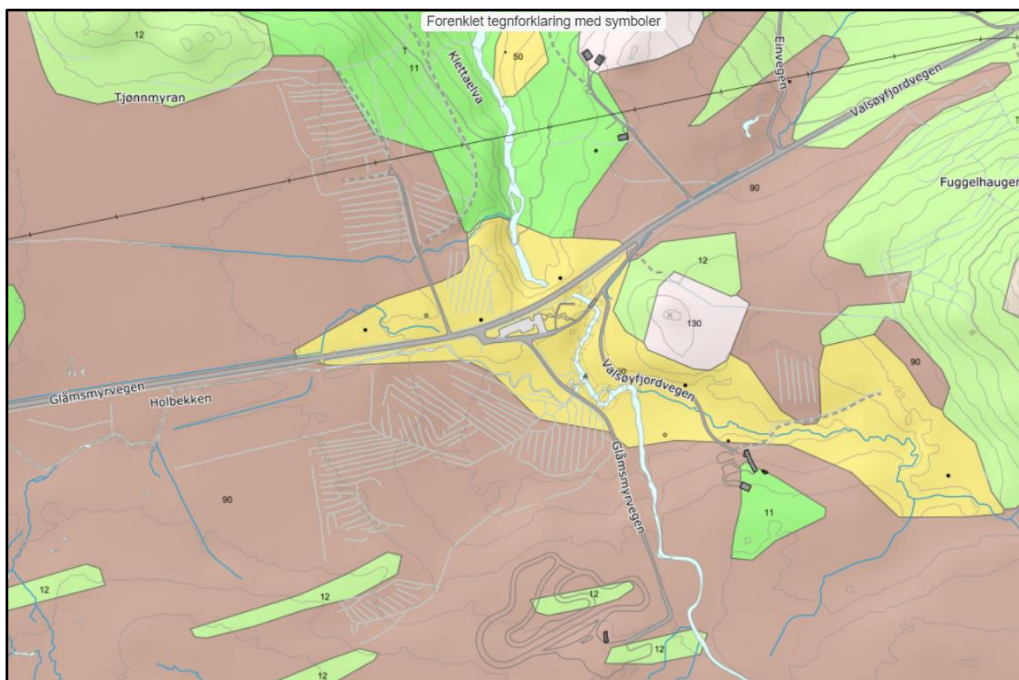
3.14 Grunnforhold

3.14.1 Løsmasser

NGU's løsmassekart indikerer at løsmassene innen det aktuelle tiltaksområdet består av:

- «Torv og myr».
 - Organisk jord dannet av døde planterester, med mektigheter større enn 0,5 m. Det skilles ikke mellom ulike torvtyper, brun farge»,
- «Elve- og bekkeavsetning (Fluvial avsetning), gule farge».
 - Materiale som er transportert og avsatt av elver og bekker. De mest typiske formene er elvesletter, terrasser og vifter. Sand og grus dominerer, og materialet er sortert og rundet. Mektigheten varierer fra 0,5 til mer enn 10 m»

Løsmassekartet til NGU gir kun en indikasjon av et øvre lag i jordprofilen. Det er påtruffet leire i området.



Figur 3-7: NGUs løsmassekart, NGU – karttjeneste, tilgjengelig fra: http://geo.ngu.no/kart/losmasse_mobil/

Det er utført en geoteknisk undersøkelse i forbindelse med reguleringssaken og egen rapport i forbindelse med reguleringsplanen for E39 Betna - Klettelva.

Rundt det aktuelle utbyggingsområdet er det to sonderingspunkt som er viktige; 805 & 806.

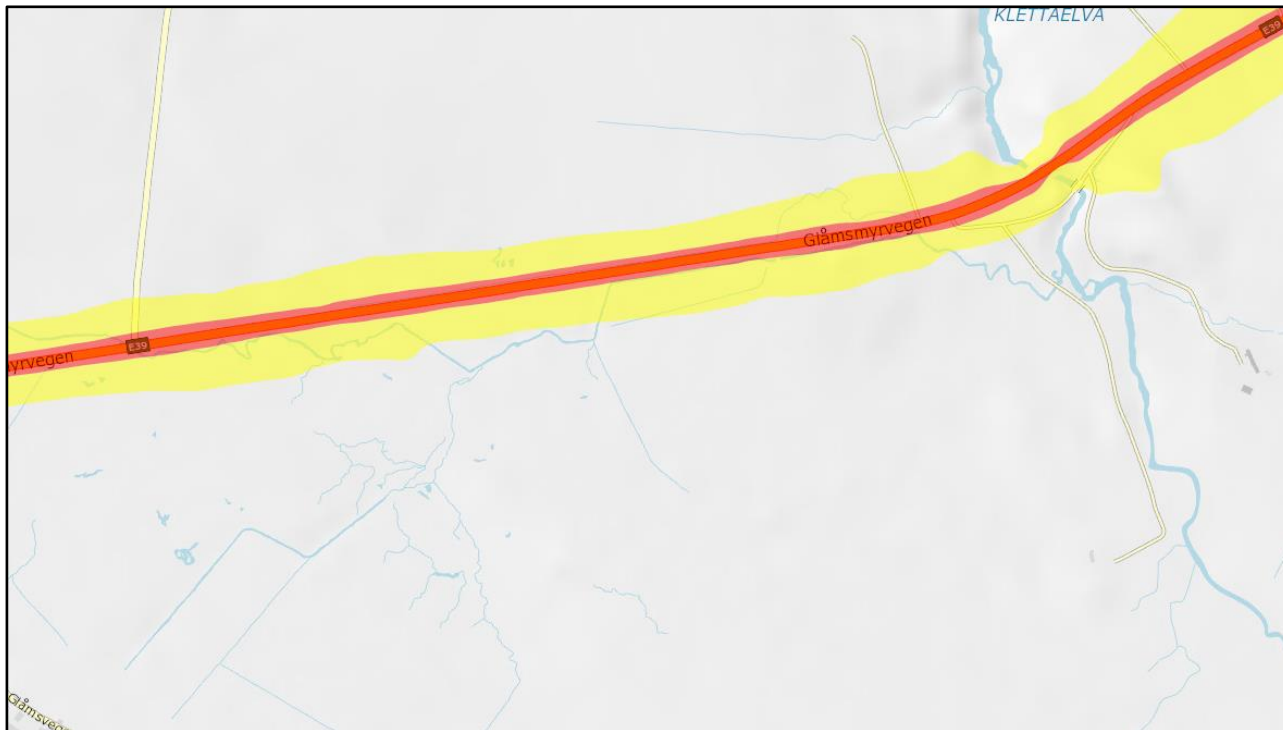
Rapporten viser til eksisterende grunnforhold ved flere prøve- og borepunkt spredt innenfor planområdet. For en mer detaljert gjennomgang resultatene vises det til:

- *Planbeskrivelse – del II – ROS analyse*
- *Geoteknisk datarapport – Norconsult 2021-11-16*

3.15 Støyforhold

Dagens støyproduksjon kommer fra 3 separate kilder: dagens E39, gokartbanen og skytebanen.

3.15.1 Dagens E39



Figur 3-8: Støysonekart langs dagens E39. Kilde: vegvesen.maps.arcgis.com

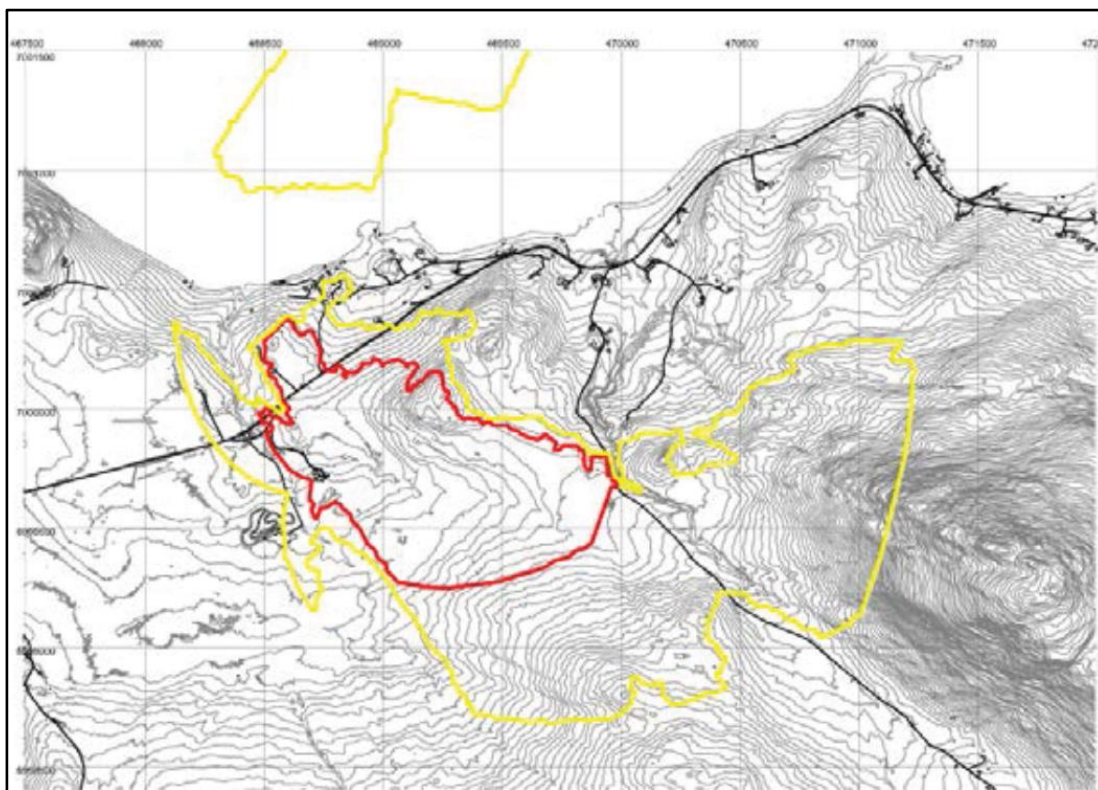
Støy fra dagens E39 berører planområdet, der gul og rød sone kombinert utstrekker seg ca. 65 meter fra senterlinje veg. Rasteplassen ligger i dag innenfor både rød og gul støysone.

3.15.2 Skytebanen (eksisterende situasjon)

I forbindelse med reguleringsprosessen for ny E39 Betna – Klettelva ble støysituasjonen for skytebanen utredet. Det skytes i overkant av 20.000 skudd pr år og i snitt ca. 3 dager i uka. Det er ikke regnet med at vegetasjon i området gir støydemping. Ut ifra de beregningene som er gjort blir til sammen 22 boliger / hytter berørt av støysonene, hvorav 6 berøres av rød støysone.⁸

8

<https://www.vegvesen.no/globalassets/vegprosjekter/utbygging/e39betnastormyra/vedlegg/betnahestnes/vedtatt-regplan/betna-klettelva-vedtatt-regplan.pdf>



Figur 3-9: Støysonekart over eksisterende skytebane. Gul sone området innenfor støykoten for $LA_{max} = 65$ dBa og rød sone innenfor støykoten $LA_{max} = 75$ dBa. Kilde: planbeskrivelse E39 Betna – Klettelva

3.15.3 Skytebane (erstatningsbane)

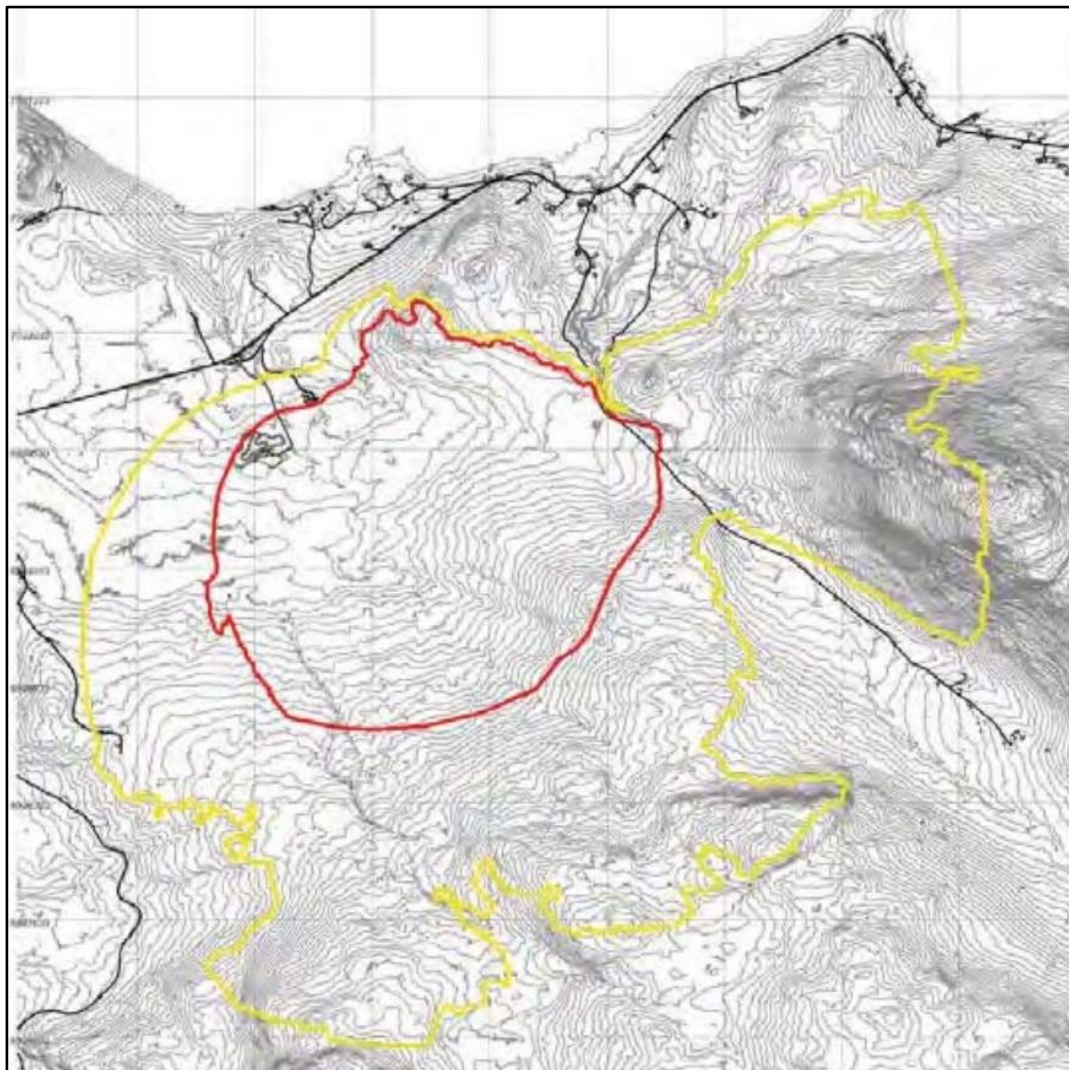
Ny vegtrase for E39 krever flytting av eksisterende bane for Valsøyfjord skytterlag. Banen er foreslått flyttet sørover (Figur 3-6), der skyteretningen endres noe. Under planleggingen av ny bane var det fokus på å tilfredsstille de aktuelle støygrensene (ovenfor Figur 3-9). Med valgt utforming av ny erstatningsbane vil ingen eksisterende eller regulerte boliger/hytter bli berørt av støysonene fra banen. Støyvirkningen er beregnet under den forutsetning at skytebanen plasseres og bygges som vist i planforslaget (Figur 3-10), og at det utføres følgende støydempetiltak:

- Standplass skal ha tette bak- og sidevegger og innvendig akustisk demping.
- Standplass skal i tillegg ha 2 meters støydempet frembygg (sidevegger og tak) foran standplassene.
- Nord for standplassene skal det legges opp en støyvoll med høyder som er angitt i illustrasjonsplanen.

Det er ikke regnet med at vegetasjon i området gir støydemping.⁹

9

<https://www.vegvesen.no/globalassets/vegprosjekter/utbygging/e39betnastormyra/vedlegg/betnahestnes/vedtatt-regplan/betna-klettelva-vedtatt-regplan.pdf> (side 19).



Figur 3-10: Støy fra ny skytebane. Gul sone området innenfor støykoten fra $LA_{max}=65$ dBA og rød sone innenfor støykoten $LA_{max}=75$ dBA.

3.16 Innledende fareidentifikasjon

Det er utført en innledende fareidentifikasjon for hele planområdet. Følgende uønskede hendelser fremsto i fareidentifikasjonen som relevante, og det gjøres en sårbarhetsvurdering av disse:

- Grunnforhold (ustabil grunn)
- Forurensing i form av lyd, lukt eller støv
- Kulturminner
- Løsmasser langs elv og/ eller sjø som kan være utsatt for erosjon

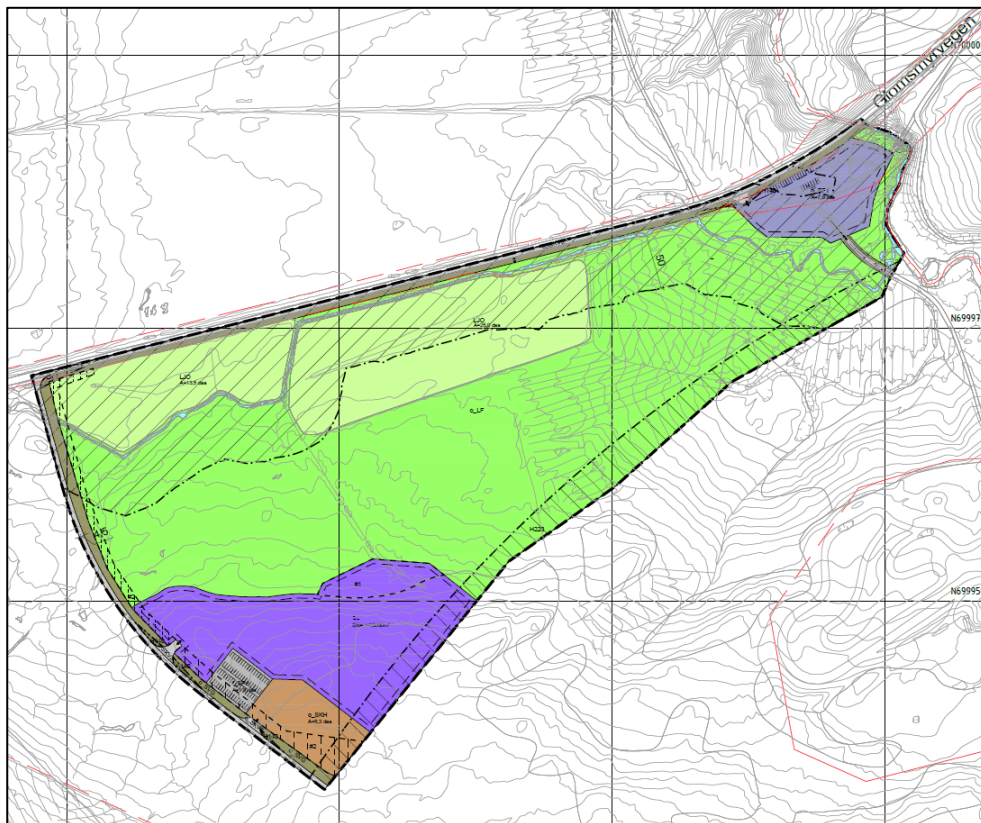
Hendelse	Vurdering
NATURBASERTE FARER: naturlige, stedlige farer som	
1. Snø-, flom-, jord- og/eller steinskred	Ifølge NVE sitt aktsomhetskart ligger store deler av vestlig del av planområdet innenfor aktsomhetsområde for flom. Dette stammer fra både Holbekken og Klettelva. Østlig del av plan skjermes av det opphøyde terrenget Valsøyfjordvegen former seg rundt. Aktsomhetssonene er lagd av en enkel modulering og gitt en betydelig buffer (iht. NVE sitt aktsomhetskart). Temaet vurderes ikke videre.
2. Større fjellskred	Planområdet ligger ikke innenfor kjente aktsomhetsområder for fjellskred. (NVE temakart) Temaet vurderes ikke videre.
3. Grunnforhold (ustabile grunn)	Planområdet ligger under marin grense og det kan dermed potensielt forekomme avsetninger med sprøbruddkarakter. Området består av ulike typer løsmasser ifølge NGU sitt løsmassekart; torv og myr, elve- og bekkeavsetning, og morenemateriale. Temaet vurderes.
4. Problem med overflatevann, avløpssystem, lukka bekker, oversvømmelse	Overflatevann fra Fuggelhaugen fanges opp enten av myrmassene i området, eller renner ut i Klettelva som føres videre ut i Einbukta. Klettelva og Holbekken har potensiale for å føre med seg store mengder vann, og kan føre til hendelser med flom. (ref. www.nveatlas.no) Temaet vurderes ikke videre.
5. Skogbrann/lyngbrann	Området er ubebygget og preget av store områder med skog. Brann i området kan forekomme og kan spre seg fort i tørre perioder, spesielt i forbindelse med næringsarealet. Planområdet ligger i nærheten av Halså Brannstasjon, og eventuelle hendelser vil kunne håndteres innen kort tid. Temaet vurderes ikke videre.
6. Er området sårbart for ekstremvær/stormflo som følge av endret klima?	En må regne med større nedbørsmengder i korte perioder i lys av klimaendringene. Området består av mye naturlig drenering som for eks. myr og vegetasjon, samt Klettelva og Holbekken. Det vurderes at den naturlige håndteringen av økte vannmengder i området er tilstrekkelig. (ref. www.nveatlas.no) Temaet vurderes ikke videre.
7. Radongass	I Liabøen området er det generelt registrert moderat til lav aktsomhetsgrad for radongass (jf. NGUs kartdatabase). Gjeldende byggt teknisk forskrift stiller krav til alle nye bygninger som er beregnet for varig opphold, skal oppføres med radonforebyggende tiltak. Temaet vurderes ikke videre.
Omgivelser	
8. Regulerte vannmagasin	Det er ikke registrert vannmagasin i området i følge NVE sitt temakart. Nærmeste aktuelle lokasjon er Steinsetertjørna som Klettelva renner fra, men er ikke brukt som magasin i dag. Temaet vurderes ikke videre.
9. Terrengformasjoner som utgjør spesiell fare	Det er ikke identifisert unormale / farlige terrengformasjoner i området. Temaet vurderes ikke videre.
10. Oversvømmelse i lavere liggende områder	Planområdet har jevnt fall nordover. Det er ikke identifisert områder som anses som lavt liggende og har potensiale for oversvømmelser. Temaet vurderes ikke videre.
Vannforsyning	
11. Vannforsyning	(vannkapasitet ??)
12. Nedslagsfelt for drikkevann	Det er ingen drikkevannskilder i relevant nærhet som vil påvirkes av de ulike tiltakene innenfor planområdet. Temaet vurderes ikke videre.
Kraftforsyning	
13. Høyspentlinje (elektromagnetisk stråling)	Det går ingen høyspentledninger (luftspenn) gjennom planområdet. Nord for planområdet går det høyspentledning. Nærmeste avstand fra planområdet er ca. 250 meter. I følge NVE sin rapport «Bebyggelse nær høyspeningsanlegg» er 250 meter tilstrekkelig for å ikke bli berørt av stråling.

	Temaet vurderes ikke videre.
14. Klatrefare i høyspentmaster	Nei. Høyspentmaster som ligger nord for planområdet består av tre stolper som ikke byr på klatrefare. Temaet vurderes ikke videre.
15. Forsyningsikkerheten i området?	??
Samferdsel	
16. Ulykkespunkt på transportnettet i området	Det er registrert tre utforkjøringer og en kollisjon langs E39 innenfor plangrensens utstrekning. Utforkjøringene vurderes å være menneskelige feil, og ikke pga. vegnettet. Påkjøringen skjedde i forbindelse med østligste adkomstveg (til skytebanen). (ref. SVV kartdata) Etablering av to nye avkjørsler vil øke antall av- og påkjørsler på veggen, men utformes i tråd N100 sine krav. Temaet vurderes ikke videre.
17. Utsiktet/ukontrollerte hendelser på nærliggende transportårer	Nei. (ref. SVV kartdata) Temaet vurderes ikke videre.
18. Farlig gods til/gjennom området?	Det er ikke avklart hva slags virksomhet som skal etableres i næringsområde, og hvilke type gods de skal ha tilgjengelig. Motorklubben må ha tilgang til drivstoff for sine kjøretøy. Vegforholdene må være tilstrekkelig for å sikre at levering kan skje uten ulykker / utforkjøringer. Temaet vurderes ikke videre.
19. Isolering som følge av blokkert infrastruktur	Kjøretøy kan være utsatt dersom infrastrukturen mellom skytebanen, motorklubben eller næringsarealet blir blokkert. Menneskelig isolasjon vil ikke oppstå som et problem. Temaet vurderes ikke videre.
Miljø/landbruk	
20. Forurensing i form av lyd, lukt eller støv?	Området ligger nært 2 eksisterende støykilder (skyttebane og motorklubb). Næringsarealet vil ligge tett på ny E39 trasé. Næringsarealet vil i seg selv potensielt være en støykilde avhengig av virksomheten. Temaet vurderes.
21. Akutt eller permanent forurensing	Avhengig av ny virksomhet som etableres i næringsformålet. Forurensningsfaren må avklares før igangsetting av tiltaket.
22. Omdisponering av dyrka eller dyrkbar mark	Nei. Dyrkbare områder sikres gjennom reguleringsplanen og skal ikke benyttes. Temaet vurderes ikke videre.
23. Annet (spesifiser): Kulturminner	Steinkvelbrua er et registrert kulturminne. Temaet vurderes.
Forurensing fra tidligere bruk	
24. Gruver	Ikke aktuelt i området
25. Militære anlegg	Ikke aktuelt i området
26. Avfallsdeponering, bålbrenning, skipsverft, gartneri etc.	Ikke aktuelt i området
Brann og beredskap	
27. Slokkevannsforsyning	
28. Tilkonstruer for utrykningskjøretøy	Det er god tilkomst for utrykningskjøretøy. Temaet vurderes ikke videre.
Sårbare objekt	
29. Bortfall av elektrisitet, teletjenester, vannforsyning, renovasjon/avløp	Det skal ikke etableres sårbare bygg innenfor planområdet.
30. Spesielle brannobjekt	Temaet vurderes ikke videre.
31. Omsorgs- eller oppvekstinstitusjoner	
Virksomhetsrisiko	
32. Farlige anlegg	Skytebanen kan anses som et anlegg som medfører potensielle skader. I forbindelse med ny E39 trasé er det planlagt flytting av skytebanen lengere sør enn dagens plassering. I tillegg vil anlegget roteres slik at skyteaktivitet skjer i motsatt retning av planområdet. Det tyder dermed på at potensielle feilskudd mot sivile reduseres. Temaet vurderes ikke videre.
33. Utsiktet/ukontrollerte hendelser i nærliggende virksomheter	

34. Storulykkesbedrifter i nærheten som representerer fare	Det ligger ingen storulykkesbedrifter i nærheten av planområdet. Temaet vurderes ikke videre.
Ulovlig virksomhet	
35. Sabotasje-/terror	Nei. Det er ingen antydning til at Libøen området er utsatt for sabotasje/terror ifølge PST sin « <i>Nasjonale trusselvurdering 2021</i> ». Temaet vurderes ikke videre.
36. Nærliggende potensielle sabotasje-/terrormål	
Flomfare	
37. Vassdrag over 100 km ²	Nei. Lengste vassdraget er Klettelva som er ca. 3,5 km i lengde fra planområdet. Klettelva starter fra Steinsetertjørna. Temaet vurderes ikke videre.
38. Bekker og mindre elver med bratt fall	Holbekken og Klettelva vurderes å ikke ha fall som tilsvarer «bratt» ut ifra gitte høydekurver i eksisterende kartgrunnlag. Temaet vurderes ikke videre.
Skred/erosjon	
39. Løsmasser langs elv og/ eller sjø som kan være utsatt for erosjon	Klettelva og Holbekken er ikke utredet, og kan være utsatt for erosjon. Det er kun rasteplassen som er utsatt for potensielle farer knyttet til erosjon langs Klettelva. Temaet vurderes
Avløp	
40. Kapasiteten i avløpssystema	Det må utarbeides en VA-rammeplan, som skal fastsette tiltak for overvannshåndtering. Tiltakene/ ledningene vil ta hensyn til klimaendringene og dimensjoneres deretter. Dette må gjøres for hvert av formålene før de gis igangsettelsestillatelse. Temaet vurderes ikke videre.
41. Tilbakeslag	
42. Økt totalnedbør, oftere intens nedbør og større nedbørmengder på dager med intens nedbør	
43. Økt havnivå som gir problem for avløpsanlegg (tilbakeslag)	
Havnivå/stormflo	
44. Er beregning av havnivåstigning og stormflo gjort i samsvar med prinsippene i veilederen «Havnivåstigning og stormflo» (DSB, 2016)?	Planområdet ligger ca. 460 meter unna Arasvikfjorden, og ligger ca 50moh. Området vurderes å ikke være påvirket av havnivå / stormflo. Temaet vurderes ikke videre.
Infrastruktur (utenom vann og avløp)	
45. Kan økt fare for utfall av kritisk infrastruktur endre risiko- og sårbarhetsforhold for det aktuelle området	Det er ikke identifisert farer som vil medføre økt fare for utfall av kritisk infrastruktur i området. Temaet vurderes ikke videre.
Slagregn	
46. Kan området være sårbart for økt fare for slagregn	Det kan ikke utelukkes at området er utsatt for slagregn, men nye tiltak vil bli hensyntatt gjennom teknisk forskrift og lokalt kjennskap til klimaet i området. Dette må vurderes i hver enkel sak i forbindelse med nye tiltak. Temaet vurderes ikke videre.

4 Beskrivelse av planforslaget

4.1 Planlagt arealbruk



Området reguleres til følgende formål, jfr. Plan- og bygningslovens (PBL) § 12-5

Bebyggelse og anlegg (PBL §12-5 nr.1)

Fritids- og turistformål (1170)	(BFT)
Næringsbebyggelse (1300)	(BN)

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL §12-5 nr.2)

Kjøreveg (2011)	(SKV)
Gatetun (2014)	(SGT)
Annen veggrunn, grøntareal (2019)	(SVG)
Kollektivholdeplass (2073)	(SKH)
Parkering (2080)	(SPA)

Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift (PBL §12-5 nr. 5)

Jordbruk (5111)	(LJO)
Friluftformål (5130)	(LF)

Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (PBL §12-5 nr.6)

Naturområde i sjø og vassdrag (6610)	(VNV)
--------------------------------------	-------

Bestemmelser for hensynsoner (§§ 12-6, 12-7 og 11-8)

- Frisikt (H140)
- Gul sone iht. T-1440 (H220)
- Flomfare (H320)
- Hensyn grønnskulpturer (H540)
- Bevaring kulturmiljø (H570)

Innenfor regulerte bestemmelsesområder er det angitt vilkår for bruk av arealer, bygninger og anlegg §12-7

Bestemmelsesområder

- #1: Vilkår for bruk av arealer, bygninger og anlegg (2)
- #2: Midlertidig bygge- og anleggsområde

4.2 Reguleringsformål

4.2.1 Fritids- og turistformål (1170)

4.2.1.1 Plassering

Fritids- og turistformålet tar utgangspunktet i dagens *Steinkleivbrua Rasteplass*, med noe utvidelse i sørvest retning for å sikre areal for fremtidig utvikling dersom det blir aktuelt.

4.2.1.2 Grad av utnytting

Arealet er i hovedsak en rasteplass for forbikjørende, turister, opphold i forbindelse gokart- og skytebanen, friluftinteresserte og jakt. Det skal ikke legges til rette for større utbygging, men det skal være mulig å etablere toaletter, renovasjon og andre mindre tiltak som bidrar til og ivaretar rasteplassen sin funksjon. Da parkering og tiltak inngår i utregning av grad av utnytting, settes utnyttelsesgraden til %BYA =50%.

4.2.1.3 Parkering

Rasteplassen består i dag av grus, og iht. N100 sine dimensjonskrav er det avsatt 25 parkeringsplasser.



Figur 4-1: Flyfoto dagens situasjon m/ parkeringsplasser

4.2.2 Næringsbebyggelse (1300)

4.2.2.1 Formålet

Intensjonen er å legge til rette for ulike type næringer som ikke inkluderer overnatting eller bevertning. Dette innebærer blant annet industri og lager. Det foreslås også muligheten til å etablere forretning, der det stilles krav til virksomhet med plasskrevende varer. Dette innebærer blant annet trelast

Det foreslås muligheten for å etablere inntil 1200m² BRA detaljhandel for å gi et tilbud til ansatte, besøkende, pendlere og reisende langs E39 (eksisterende og / eller ny trase) samt med kollektiv.

4.2.2.2 Plassering

Plassering av kombinertformålet innenfor planområdet er vurdert ut ifra ulike forhold. Intensjonen har vært å lokalisere et areal som medfører minst konflikt:

1. Arealet vil ligge tett på den ny E39 traseen der den vil være både synlig og lett tilgjengelig for varetransport, reisende, fastboende og fritidsboende.
2. Store deler av planområdet består av myrområder, en naturressurs/-verdi som er viktig å ivareta. Som nevnt og vist i kapittel 3.5.1 er næringsformålet tilpasset arealet som ikke er berørt av myr, da det ligger på en opphøyning i terrenget bestående av leire og berg (mellom 1,3 – 2,9 meter dybde).¹⁰ Behovet for større masseutskiftninger og -håndtering er redusert i forhold til andre lokasjoner innenfor planområdet.
3. Arealet kommer ikke i konflikt med landbruksinteresser.
4. Området er ikke påvirket av 50 meter buffersonen langs Holbekken og Klettelva.
5. Arealet kommer ikke i konflikt med vannressursloven.

4.2.2.3 Høyde

Det er ikke avklart i planprosessen hvilke type virksomheter som skal etableres innenfor formålet, men det må legges til rette for en variasjon av ulike muligheter som har kapasitet til lager, utstilling og salgsområder. Det er tatt utgangspunkt i et bygningsvolum som kan ha lagerkapasitet for plasskrevende varer, og settes dermed til 10 meter.

4.2.2.4 Grad av utnyttning

Arealet avsatt til næringsbebyggelse skal legge til rette for ulike type næringsvirksomhet av ulike størrelser. Planen legger opp til en fleksibilitet for flere næringsdrivende som har behov for større areal enn det som er disponibelt i Liabøen området i dag. Som nevnt i kapittel 4.2.2.3 er ikke type virksomhet eller bygningsvolum avklart i planprosessen, og det tas utgangspunkt i bebyggelse som kan ha lagermuligheter for plasskrevende varer.

Formålet er ca. 25 daa, der tillat utnyttelse ikke skal overstige 15 000m² BRA, og tenkte plan skal ikke medregnes. Resterende areal skal ivareta myke trafikanter og buffersoner mellom ulike næringsaktører.

4.2.2.5 Antall arbeidsplasser, antall m² næringsarealer

Næringsarealet vil gi nye arbeidsplasser til Liabøen området. Det tillates inntil 15 000m² BRA næring, og omfatter opptil flere ulike type næringsvirksomheter. Antall arbeidsplasser er avhengig av hvilke type næring som ønsker å etablere seg i området. Detaljhandel kan legge til rette for blant annet personer med ulike fagbakgrunner og ulik arbeidserfaring, samt de som har behov for sommerjobber, arbeidspraksis,

¹⁰ Geoteknisk datarapport – Norconsult 2021-11-16

sysselsetting og integrering. Plasskrevende handel og faghandler legger også til rette for dette, samtidig som det kan gi nye fagspesialister som blant annet snekkere, rørleggere, elektriker o.l.

4.2.2.6 Parkering

Det avsettes eget areal for felles parkering som samlokaliserer kjøretøy som skal inn til området (f_SPA). For å sikre krav om universell utforming ivaretas, stilles det krav til at handicap parkering løses i nærhet til hovedinngangen til hvert nytt tiltak som etableres.

4.2.2.7 Varelevering

For å sikre trygg ferdsel for myke trafikanter / besøkende som beveger seg fra parkeringsplassen, må vareleveransene løses på en måte der det ikke kommer i konflikt med gående og syklende. Det må vises til egen situasjonsplan for hvert nyetablerte tiltak hvordan dette ivaretas.

Dersom varetransporten må krysse utsatte områder som utsetter myke trafikanter for trafikkfarlige situasjoner, må det vises til avbøtende tiltak som ivaretar sikkerheten på myke trafikanter sine premisser.

4.2.3 **Kollektivholdeplass (2073)**

4.2.3.1 Plassering

Den nye E39 vil føre dagens trafikk øst for Liabøen, og **Timeekspresen linje 905** som er det mest brukte kollektivtilbudet i området vil benytte den nye vegstrekningen. For å kunne gi beboere i området tilgang til den nye bussruten, er det behov for et kollektivpunkt.

Plasseringen tar utgangspunkt i flere faktorer:

- Begrense inngrep i djup myr.
- Nær beliggenhet til både eksisterende og ny E39.
- Minimere behov for terrenginngrep.
- Direkte adkomst til tilkomstvegen for ny E39.

4.2.3.2 Utforming

Detaljreguleringen legger de overordnede premissene for å tillate en rasteplass med tilhørende funksjoner innenfor det avsatte formålet. Hvordan området utformes vil måtte avklares i en eventuell byggesak.

Foreløpig er det tiltenkt kjøreareal til buss, oppstillingsplasser for biler (kiss-and-drive konsept), bussskur og varmestue med toalett. Utnyttelsesgraden settes til %BYA=80% for å sikre at alle nødvendig tiltak i tilknytning til kollektivholdeplassen kan etableres.

4.2.3.3 Parkering

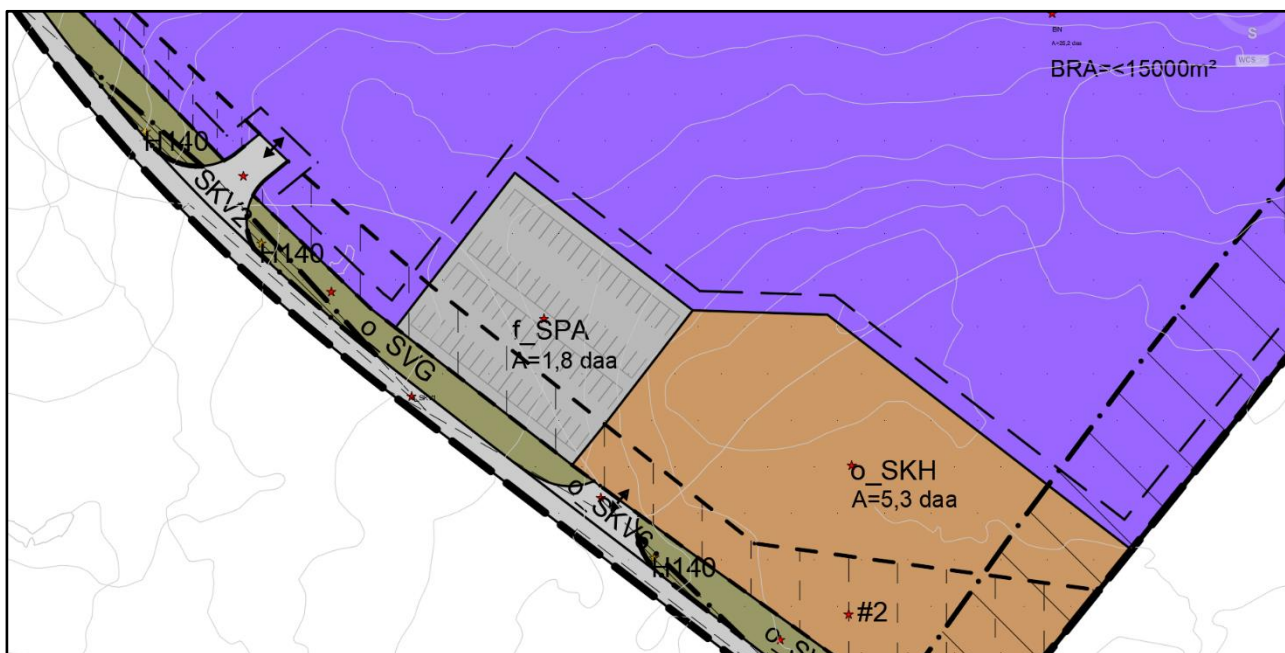
Det avsettes eget parkeringsformål som skal fungere som et samlokalisierende parkeringsareal for både besøkende til næringsarealet, og i forbindelse med kollektivholdeplassen. Det kan avsettes parkeringsplasser for lang- og korttidsparkering, samt oppstillingsplass for de som venter på å hente / levere de som benytter busstilbudet.

4.2.4 **Parkering (2080)**

Parkeringsformålet sin plassering skal hensynta både den fremtidige næringsutviklingen og kollektivknutepunktet, og skal samlokalisere alle kjøretøy som skal inn til området. Parkeringsarealet skal være tilgjengelig for ansatte, kunder, besøkende, ventende for buss og langtidsparkering for de som skal reise med buss.

Parkeringsformålet skal benyttes som kundeparkering for næringsvirksomhetene som etableres i området. Unntaket fra dette er handicap parkering som skal etableres i direkte nærhet til hovedinngangen til alle nye tiltak. Hvordan dette løses må vises til i egen situasjonsplan som medfølger byggesaken.

Samlokaliseringen vil gi en mer oversiktlig og trafikksikker situasjon for myke trafikanter som ferdes i området.



Figur 4-2: Utsnitt fra forslag til plankart med et forslag til parkeringsfordeling.

4.3 Terrengtiltak

Utbyggingsarealet ligger i et opphøyd terreng. Kollektivholdeplassen er foreslått i området der det krever minst terrenginngrep og masseutskiftning for å etablere. Det vil også grense til ny E39 trase der det vil utføres større terrenginngrep for å realisere vegen.

Ettersom det ikke er avklart hvilke næringsvirksomheter som skal etableres innenfor næringsformålet, er det ikke gjort konkrete vurderinger i forhold til hvordan terrenget skal bearbeides innenfor formålet. Det legges opp til at flere tiltak ulike tiltak kan etableres til ulike tidspunkt. Det første tiltaket og tilhørende terrenginngrep som medfører av etablering vil legge føringer for hvordan andre tiltak må forholde seg til terrenget. Med hensyn til det hellende terrenget i området i dag, legger arealet opp til en terrasserende løsning der virksomheter kan etablere seg på ulike plan. Dette vil bidra med å redusere terrenginngrepene, redusere behovet for nye masser og varetransport.

4.4 Trafikkløsning

Internvegene innenfor næringsformålet er ikke regulert, da det ikke er avklart hvilke næringsaktører skal etableres. Det vil være opp til kommunen å vurdere hvordan arealet skal disponeres for flere aktører gjennom vurdering av situasjonsplanen for hvert tiltak som omsøkes.

For å sikre at busser, næringsrelatert transport og besøkende ikke kommer i konflikt med hverandre er det etablert separate adkomster til kollektivknutepunktet og næringsarealet.

4.5 Kjøreatkomst

Det er etablert to separate adkomster i utbyggingsområdet. Adkomsten til næringsarealet er dimensjonert for tungtransport for å sikre at en bred variasjon av næringsvirksomheter kan etableres. Adkomsten vil også være for til parkeringsarealet.

Adkomstvegen til kollektivknutepunktet er dimensjonert for buss, og skal kun benyttes av kollektivkjøretøy. Den plasseres nærmest E39 for å sikre kortest mulig avstand fra den nye E39 traseen, da den er tiltenkt som hovedruten for nye bussruter.

4.5.1 Utforming av veger

Reguleringsforslaget medfører ingen endringer av hverken veginfrastrukturen vedtatt i reguleringsplanen for E39 Betna – Klettelva, eller eksisterende vegbredde for dagens E39 (Glomsmyrvegen). Koblingsvegen mellom eksisterende og ny E39 er regulert til 9 meter, og Glomsmyrvegen er 6,5 meter.

Det er foreslått to avkjøringer til både næringsarealet og kollektivknutepunktet. Begge er dimensjonert for semitrailere med radius på 11,5 og bredde 8 meter.

Internveger er ikke regulert da det ikke er avklart hva som skal bygges innenfor næringsformålet. Størrelsen på kollektivknutepunktet er basert på skisse godkjent av Statens vegvesen og AtB, men endelig løsning må løses i egen prosjekteringsfase.

4.5.2 Tilgjengelighet for gående og syklende

Det er ikke etablert infrastruktur for myke trafikanter langs dagens E39 eller den nye koblingsvegen mellom ny og gammel E39. Med utgangspunkt i avstanden mellom Liabøen og næringsarealet, er det vurdert at området ikke er en ettertraktet destinasjon for gående og syklende. Det er forespeilet av det i hovedsak vil etableres industri, lager og virksomheter med plasskrevende handel, og vil derfor være mest aktuelt å benytte varebil eller bil, sannsynligvis med henger.

Gang- og sykkelveg bør etableres dersom ÅDT > 1200 kjt/døgn og potensialet for gående og syklende overstiger 50 i døgnet, eller vegen er definert som skoleveg. Vegen er ikke definert som skoleveg, og potensialet for gående og syklende overstiger ikke 50 i døgnet. Dagens E39 i retning Liabøen vil omklassifiseres og ivareta gang- og sykkeltrafikken. Dagens gang- og sykkelveg fra Betna slutter i dag ved eiendommen gnr. 31/63 ved Skaramyra.

Det er vurdert muligheter for etablering av fortau / gang- og sykkel langs den kommende koblingsvegen mellom dagens og ny E39 (o_SKV4), men vil ikke løse videre ferdsel langs dagens E39 i øst og vest retning. Fortauet / gang- og sykkelvegen vil dermed ikke ha noe betydelig hensikt. Dersom området skal videreutvikles med andre type næringer og tjenester som er mer besøksbasert uten behov for håndtering av større varer, må kommunen se nærmere på eksisterende infrastruktur på et overordnet nivå og vurdere hvor og hvordan nye traseer for myke trafikanter skal etableres.

4.6 Planlagt offentlig anlegg

Tiltak innenfor de ulike formålene er ikke avklart enda, kun på et overordnet nivå. Unntaket er kollektivknutepunktet som skal være et offentlig anlegg. Det er usikkert hvordan fritids- og turistformålet skal både utformes og driftes.

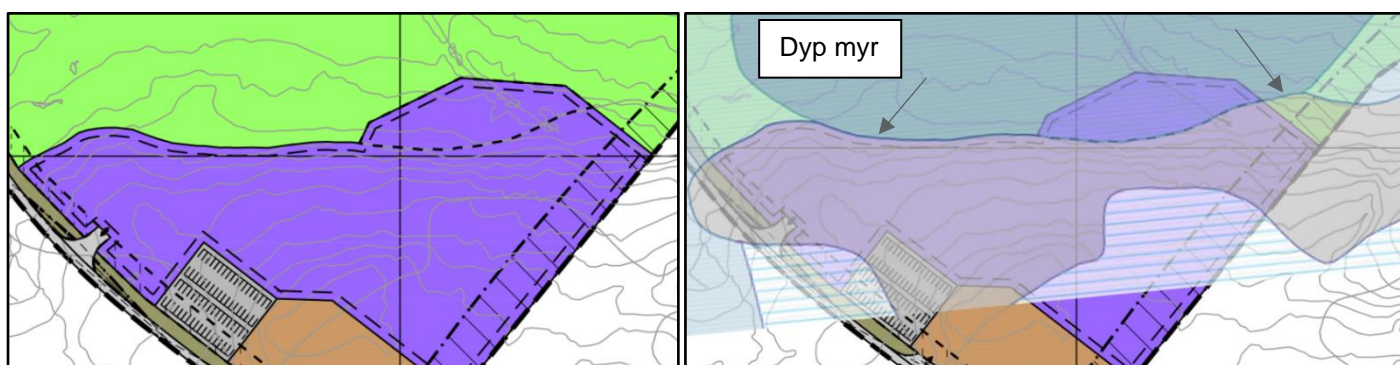
4.7 Miljøoppfølging

4.7.1 Holbekken og Klettelva

Det er regulert en 50 meter hensynssone på begge sider av både Holbekken og Klettelva for å ivareta anadrom fisk og ål, iht. Statsforvalteren i Møre og Romsdal sitt innspill til varsel om oppstart.

4.7.2 Myr

Store deler av det foreslåtte næringsarealet er isolert til et opphøyd areal i terrenget der det ikke er registrert dyp myr. En mindre del av næringsarealet berører myrområdet mellom formålet og dagens E39. Ettersom det ikke er avklart hvilke næringer som potensielt skal etablere seg i området, er det ikke sikkert hvor mye av arealet som skal disponeres. Dersom behovet for å utnytte det myrbelagte arealet oppstår, er det sikret bestemmelsessone (#1) der det stilles krav til ytterligere undersøkelser. Undersøkelsene skal vurdere konsekvensene av eventuell nedbygging og avbøtende tiltak som iverksettes for å minimere skadene /virkningene på tilstøtende / omkringliggende myrrealer. Klimagasskonsekvensene må også belyses, samt kostnader knyttet opp mot et CO2 regnskap iht. Miljødirektoratets beregningsmodell.¹¹



Figur 4-3: Utsnitt fra forslag til plankart med bestemmelsessone (venstre). Forslag til reguleringsplan med dyp myr lagt over (høyre)

Det er også foreslått etablering av fordrøyningsbasseng som sikrer tilstrekkelig slukkevanns kapasitet til næringsarealet. Et slikt basseng vil ikke erstatte funksjonen myr har, men vil ivareta vannhåndteringskapasiteten/vannbalansen samt sikre at tilstøtende myrrealer ikke risikere å dreneres / punkteres.

4.7.3 Massehåndtering

Omfanget av det som skal etableres er ikke avklart i planprosessen, da reguleringsplanforslaget kun legger til rette for fremtidig utbygging. Arealet som er avsatt til næring, parkering og kollektiv vil trolig medføre terrengbearbeidelse og behov for håndtering av masser. Med utgangspunkt i høydeforskjellene innenfor området avsatt til utbygging, er det vurdert at det vil være mulig å oppnå en massebalanse.

I forbindelse med utbygging av ny E39 trase «Betna – Klettelva» vil det kunne oppstå både overskuddsmasser, og at det etableres midlertidig massedeponi. Dette gir nye utbyggere innenfor utbyggingsområdet muligheten til å samordne anleggsarbeidet med Statens vegvesen sitt E39 arbeid.

Det må lages en massehåndteringsplan ved søknad om nye tiltak innenfor utbyggingsområdet for å sikre at masser håndteres på en forsvarlig og bærekraftig måte. Det må også sikres hvordan potensielle

¹¹ <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/klima/for-myndigheter/kutte-utslipp-av-klimagasser/klima-og-energiplanlegging/tabell-for-omregning-av-co2-ekvivalenter/>

fremmedarter avdekkes og eventuelt håndtere, da disse ofte befinner seg langs veien, og elver/bekker og skal ikke spre ut fra nåværende voksested (jf. forskrift om fremmede organismer §9).

4.8 Kulturminner

Det er registrert ett kulturminne innenfor planområdet: *Klettelva Bru også kjent som Steinkvelvbrua*. I ulike kartdatabaser er brua registrert som en kjøreveg som kobler vegnettet på øst- og vestsiden av Klettelva. På vestsiden av brua har det blitt satt opp vegsperringer i form av store steiner. Det er aktuelt å gjøre det samme på østsiden av brua for å unngå muligheten av at kjøretøy bruker brua.

Det er ønskelig å ivareta tilgjengeligheten til kulturminne for myke trafikanter. Vegstrekningen som berører Steinkvelvbrua reguleres til «gatetun», og det sikres gjennom bestemmelsene at det ikke er tillatt å gjøre endringer til dekket til og på brua. Dersom det er behov for å gjøre arbeid tett på brua, må dette avklares med kulturmyndigheten.

Det er regulert en hensynssone for å sikre at det ikke oppføres tiltak i eller i direkte nærheten av brua for å ivareta sin kulturminneverdi og -status.

4.9 Teknisk anlegg og tilkobling til eksisterende teknisk infrastruktur

4.9.1 Vann og avløp

Vannkapasiteten langs dagens E39 er ikke tilstrekkelig for etablering av større næringsvirksomheter innenfor planområdet. I utgangspunktet forventes det at nye tiltak skal ha en slukkevanns kapasitet på 50l/s. Kommunalteknikk har bekreftet at de kan akseptere en kapasitet på 25l/s som et minimum.

Det ble drøftet muligheter for å koble seg på ledningsnett fra både Valsøyfjord og Halsabygda, men vil i utgangspunktet ikke kunne produsere høyere kapasitet enn 12-13 l/s.

For å kunne oppnå tilstrekkelig slukkevannskapasitet til utbyggingsområdet ble det anbefalt 2 alternativ:

- 1- Opprette vannbasseng lengere sør for å sikre naturlig oppfylling og fall. Løsningen krever ikke pumpestasjon
- 2- Opprette vannbasseng innenfor planområdet, ved hjelp av pumpestasjon.

Det er anbefalt å opprette vannbasseng innenfor bestemmelsesområdet #1 der myrarealet befinner seg i dag. Myrområdet fungerer som en naturlig vannoppsamler for overflatevann fra sør, og et vannbasseng vil kunne ivareta samme funksjon som myra. Unntaket er muligheter for oppsamling av CO₂. Detaljene rundt hvordan dette løses må komme frem i egen VA rammeplan som må fremlegges i forbindelse med søknad om nye bygningstiltak.

Vannkapasiteten vil være tilstrekkelig slik det er i dag for å betjene varmetue med toalettfasiliteter ved kollektivknutepunktet.

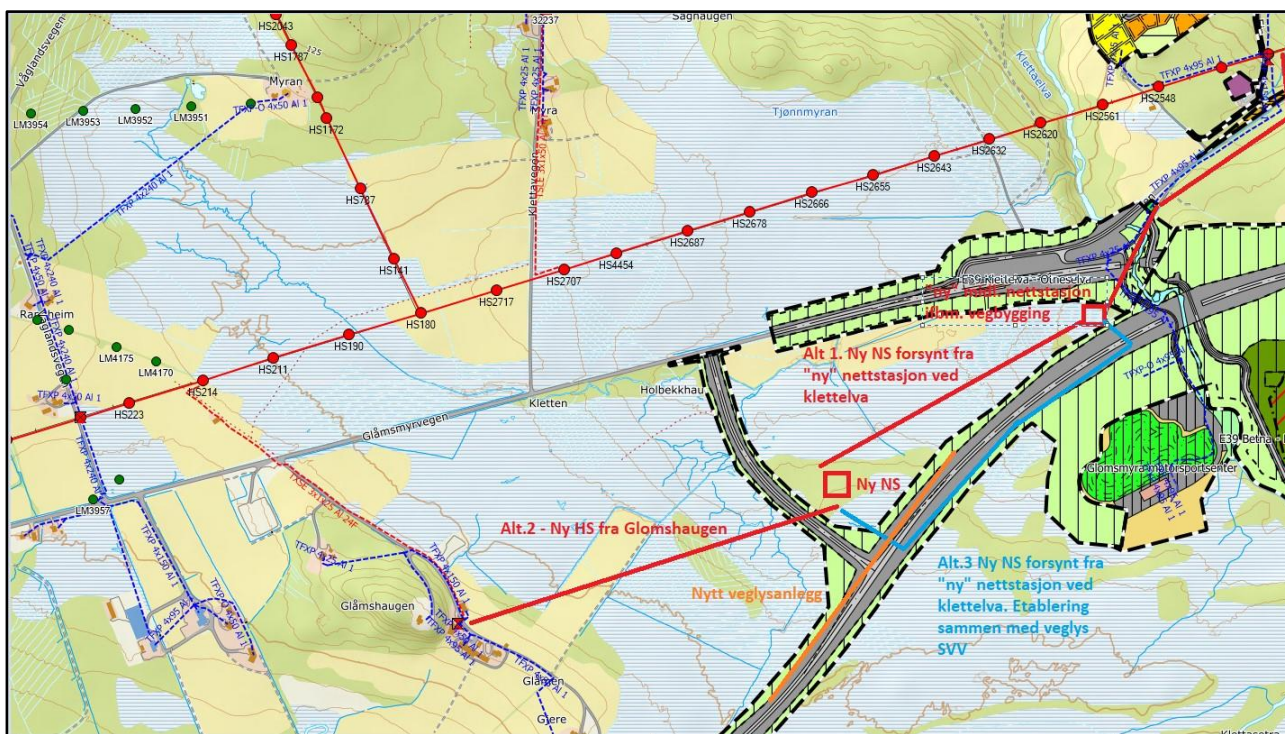
4.9.2 Energiforsyning

Omfanget av tiltakene som er tenkt i området er ikke avklart, og energibehovet er derfor ikke kartlagt. Svorka som er netteier i området har avtalt med Statens vegvesen i forbindelse med etablering av ny E39 trase å erstatte eksisterende lavspentkabel med høyspentkabel vest for Klettelva. Det vil også etableres ny nettstasjon (vist som «NS» i Figur 4-4).

I den forbindelse foreligger 3 alternativer for påkobling:

- 1- Ny nettstasjon innenfor næringsformålet med forsyning fra den nye nettstasjonen vest for Klettelva
- 2- Ny høyspentlinje fra Glomshaugen

- 3- Ny nettstasjon innenfor næringsformålet med forsyning fra den nye nettstasjonen vest for Klettelva via ny E39 trase. Etableres sammen med veglys.



Figur 4-4: Oversikt over eksisterende ledningsnett og 3 alternativer for påkobling. Kilde: Svorka AS

4.9.3 Renovasjon

Halsa har eget miljøtorget rett ved Liabøen sentrum der både private og bedrifter kan levere sortert avfall. ReMidt IKS er ansvarlig for henting og tømning av avfallsdunker i området.

For å redusere potensiale for søppelspredning av dyr, fugler og ekstremvær stilles det krav til nedgravd avfallsbeholdere innenfor fritids- og turistformålet. Innenfor næringsformålet vil det være behov for større avfallsløsninger, derav disse må være lukket og skjermet.

Avfalls- og vegløsninger må være i tråd med ReMidt sin veileder for renovasjonsteknisk planlegging.

4.10 Avbøtende tiltak / løsninger ROS

Følgende uønskede hendelser fremsto i fareidentifikasjonen som relevante, og det gjøres en sårbarhetsvurdering av disse:

- Grunnforhold (ustabil grunn)
- Forurensing i form av lyd, lukt eller støv
- Kulturminner
- Løsmasser langs elv og/ eller sjø som kan være utsatt for erosjon

4.10.1.1 Grunnforhold (ustabil grunn)

Næringsformål

Deler av næringsarealet i nord berører dyp myr. Dybden på myra er ikke kartlagt. For å sikre at tiltak som kommer i konflikt / berører arealet er sikret mot potensielle utglidninger og andre bevegelser, anbefales det å stille krav til ytterligere grunnundersøkelser. Undersøkelsene må avklare omfanget, dybden og vanninnholdet av myra, og hvilke tiltak som må gjennomføres for å sikre and fyllmasser og fundamentering av nye tiltak ikke risikerer utglidninger mot nord. For å sikre at vannstanden i tilgrensende myrrealer ivaretas, anbefales det bruk av hydrogeolog i prosessen for at valgte tiltak er faglig begrunnet og riktig utført.

Fritids- og turistformål

Dersom det skulle oppstå behov for å etablere nye bygningstiltak innenfor formålet, vil erosjonsfaren mot Klettelva og Holbekken måtte avklares. Det er ingen antydning til sprøbruddmaterialer i området, men det er opp mot 13,6 meter til fast berg. Det anbefales å ikke iverksette større utbyggingstiltak innenfor formålet som krever større utskiftninger av masser.

4.10.1.2 Forurensning i form av lyd, lukt eller støv

Skytebane

Statens vegvesen har i sin reguleringsplan for E39 Betna – Klettelva vurdert støykonsekvensene av skytebanen. Ettersom ny vegtrase går gjennom dagens skytebanen, skal banen flyttes, og som et avbøtende tiltak for nord-liggende bolig-/hyttebebyggelse orienteres banen slik at støynivåene for støyfølsom bebyggelse ivaretas.

Iht. støysonene vist i Figur 3-8 vil næringsarealet komme utenfor gul støy sone. Det er vurdert at det ikke er behov for ytterlige avbøtende tiltak for å ivareta støy.

E39

Det er ikke utført en egen støykartlegging av den ny E39 traseen. Ettersom grenseverdier for utendørs støy for næringsbebyggelse ikke inngår som en del av T-1442/2021, gjelder kravene i NS-8175 (utgave 2012). Eksisterende støysonekart fra dagens E39 (kilde Statens vegvesen - vegkart.no) er brukt som utgangspunkt for vurderingene. Metodikken innebærer å bruke eksisterende avstander for dagens E39 som er 80 – sone i dag, uten skjermingstiltak. (Se 3.15.1) Tabell 35 vist under er hentet fra NS8175. Gjeldende krav er markert med grønt i utklippet i Figur 4-5 **Feil! Fant ikke referanskilden.** under.

Type brukerområde	Målestørrelse	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse D
I kontor og møterom fra utendørs lydilder	$L_{p,AT}$ (dB)	30	30	35	40

Figur 4-5: Utklippet tabell 35 fra NS8175:2012

Grenseverdien er et ekvivalent (energimidlet gjennomsnitt) nivå i brukstid – som normalt er en periode på 8 timer.

Statens vegvesen sitt støysonekart er automatisk generert langs strekninger der tidligere utredninger ikke foreligger, og gir en «generell» støysone som ofte er «passiv» og større enn den reelle støysituasjonen. Det er dermed vurdert at støysonene tar utgangspunkt i en maksimal buffer fra ny E39. Grense for gult støynivå er vist i plankartet. For å sikre at eventuelle kontorer, kantine /spiserom og andre rom med permanente arbeidsplasser skal ha tilfredsstillende støynivåer uten avbøtende tiltak, stilles det krav til at disse oppholdsrommene legges utenfor gul støysone.

Behov for avbøtende tiltak i fasade er forhold som må prosjekteres og dokumenteres i byggesaken for det aktuelle tiltaket.

Kulturminner

Det er i dag mulig å kjøre på brua fra nordøst, men fra sørvest (rasteplassen) er det satt opp blokader i form av store steiner for å forhindre at biler / større kjøretøy bruker brua. Med hensyn til kulturminnets alder, manglende sikkerhetstiltak og bærekonstruksjon, anbefales det å sikre at kun myke trafikanter kan ferdes på brua for å minimere potensielle skader på menneske, kjøretøy og brua.

Løsmasser langs elv og/ eller sjø som kan være utsatt for erosjon

Dersom behovet for nye tiltak innenfor «fritids- og turistformålet» (BFT) skulle oppstå, må tiltakshaver dokumentere potensielle erosjonsfarer langs den respektive vannkilden, og sikre at nødvendige avbøtende tiltak iverksettes.

4.11 Konsekvensutredning

Forskrift om konsekvensutredning skiller mellom planer og tiltak som *alltid* skal konsekvensutredes (§6) og planer og tiltak som skal *vurderes nærmere* (§8) Tiltak etter §6 krev i tillegg planprogram. Tiltak etter §8 skal konsekvensutredes dersom planen eller tiltak som planen legger til rette for kommer i konflikt med et eller flere kriteriene i §10 i forskrifta. Det er ikke krav om planprogram for planer som faller innenfor virkeområdet til §10 i forskriften om konsekvensutredning.

§6 omtaler planer eller melding og som direkte medfører konsekvensutredning jamfør *vedlegg I* i forskriften.

§6b) Reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen.

Planforslaget skal legge til rette for kollektivknutepunkt og næringsareal ved ny E39 Klettelva, øst for Liabøen. Relevant punkt i vedlegg I ville vært pkt. 24 «*Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15000m² (mindre tiltak omfattes av vedlegg II nr11j)*».

Det er ønskelig å legge til rette for næringsareal under 15 000m². **Tiltaket vurderes å ikke falle inn under forskriftens §6.**

Planen berører ikke tiltak som skal behandles etter energi- vannressurs- eller vassdragsreguleringsloven. Planen er ikke etter andre lover som fastsetter rammer for tiltak i vedlegg I og II og som vedtas av et departement. **Tiltaket faller derfor ikke inn under forskriftens §7.**

§8 omtaler planer og tiltak som blir omfattet av forskriftens vedlegg II og som skal konsekvensutredes dersom de kan få vesentlige virkninger etter §10, men ikke ha planprogram eller melding.

For planer etter plan- og bygningsloven skal forslagstiller legge fram opplysning jamfør §9, samt gjøre en vurdering av om planen kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn etter §10.

Planlagt tiltak vil falle inn under følgende punkt i vedlegg II

- 11 Andre prosjekter
 - j) Næringsbygg, herunder kjøpesentre som ikke inngår i pkt. 10b, bygg for offentlige eller private tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål.

§9, opplysninger som skal legges fram av forslagstiller:

- a) *Planen eller tiltaket, tiltakets fysiske egenskaper og lokalisering og eventuelle rivningsarbeid.*
 - *Se avsnitt ovenfor (Planområdet og tiltak planen skal legge til rette for)*
- b) *Miljøverdier som antas å bli vesentlig berørt og som krever særskilte hensyn.*
 - Det forventes ikke at tiltaket vil påvirke kulturminner eller kulturmiljøer av vesentlig omfang.
 - Området legges utenfor dyp myr belagte områder.
- c) *Planens eller tiltakets forventede vesentlige virkninger som følge av reststoffer, utslipp og produksjon av avfall.*
 - Det forventes ikke at tiltaket medfører avfall som ikke ivaretas gjennom gjeldende renovasjonsordning.
- d) *Forventede vesentlige virkninger som kan følge av bruken av naturressurser*
 - Det er registrert potensielt skogbruk jmf. nibio kartgrunnlag.
 - Naturverdier innenfor planområdet.

4.11.1 Vurdering i forhold til kriteriene i §10 i forskrift om konsekvensutredning.

I vurderingen av om planen kan få vesentlige virkninger, skal det tas hensyn til egenskaper ved planen eller tiltaket, lokalisering samt påvirkning på omgivelsene. I tillegg skal det sees på egenskapene ved virkningene.

Vurderingene er basert på informasjon som er hentet fra nasjonale databaser med stedfestet informasjon. Det har ikke kommet frem informasjon gjennom vurderingen som har gjort det nødvendig å drøfte særskilte problemstillinger med regionale- og statlige styresmakter.

EGENSKAPER VED PLANEN OG TILTAKET SOM PLANEN ÅPNER FOR

Planområdet er om lag 225 daa stort, med et foreslått næringsareal på ca. 22 daa. Utbyggingsområdet er ikke i samsvar med overordnet plan. Adkomst til området vil skje via ny adkomstveg mellom dagens og ny E39, og vil ikke kreve ytterligere omlegging av hovedvegtraseen som er vurdert og vedtatt gjennom E39 Betna – Klettelva planen.

Planforslaget vil medføre inngrep i arealer som i kommuneplanens arealdel (1998) er avsatt til:

- Landbruks-, natur- og friluftsområde: «Soneinndeling i forhold».
- Det var lagt føringer for ny arealdisponering av området i nytt forslag til arealdelen for Halså kommune, men ble lagt på is etter sammenslåing med Heim kommune. Planforslaget bygger på intensjonen og føringene gitt i dette forslaget.

Det foreligger planer om etablering av ny E39 trase øst og sør for planområdet, og foreslått utbyggingsområde.

Vurdering etter §10, tredje ledd

Lokalisering og påvirkning på omgivelsene omfatter en vurdering av om planen eller tiltaket kan medføre eller komme i konflikt med:

Punkt §10 a

Verneområder etter naturmangfoldsloven kapittel V eller makraloven §11, utvalgte naturtyper (naturmangfoldloven, kapittel VI), prioriterte arter, vernede vassdrag, nasjonale laksefjorder og laksevassdrag, objekter, områder og kulturmiljø fredet etter kulturminneloven.

Planlegger sin vurdering.

Reguleringsplanen legger ikke opp til tiltak som vil komme i konflikt med punktene under §10a – kilde benyttet: naturbase.no, miljødirektoratets miljøatlas og rapporter utført i forbindelse med reguleringsplanen for E39 Betna – Klettelva.

Punkt §10b

Truede arter eller naturtyper, verdifulle landskap, verdifulle kulturminner og kulturmiljøer, nasjonalt eller regionalt viktige mineralressurser, områder med stor betydning for samisk utmarksnæring eller reindrift og områder som er særlig viktig for friluftsliv.

Planlegger sin vurdering:

Området som er avsatt til næring og kollektivknutepunkt er i dag urørte naturområder, men vil i fremtiden bli berørt av den nye E39 traseen. Reguleringsplanen legger opp til å koble seg på den nye infrastrukturen. Det er en registrering av vipe vest for planområdet gjort i 2019.

Ut over det er det ikke innenfor planområdet registrert viktige verdier knyttet til listen i punkt §10b, eller at planlagte tiltak vil kunne få konsekvenser for de punkter som er nevnt under §10b.

Hensynet til friluftsliv, myr og vipe vil bli søkt ivaretatt ved vurderinger i plandokumentene som følger planforslaget.

Punkt §10c

Statlig planretningslinjer, statlige planbestemmelser eller regionale planbestemmelser gitt i medhold av plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 nr 71 eller rikspolitiske bestemmelser eller rikspolitiske retningslinjer gitt i medhold

Planlegger sin vurdering:

Bygging skjer ikke i nærheten av sjø eller i 100-metersbeltet. Retningslinjer knyttet til barn og unges oppvekstmiljø og samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging blir ivaretatt i plandokumentene og ved høring av planforslaget.

Punkt §10d

Større omdisponering av områder avsatt til landbruks-, natur- og friluftsmål, samt reindrift eller områder som er regulert til landbruk og som er av stor betydning for landbruksvirksomhet.

Planlegger sin vurdering:

Området som omfatter selve næringsarealet og kollektivknutepunktet omdisponerer ca. 30 daa ubehandlet grunn, men kommer ikke i konflikt med viktige friluftsområder eller landbruksvirksomheter.

Vurderinger opp mot §10d må sees i sammenheng med de endringene som skjer i forbindelse med utbygging av ny E39 trase.

Punkt §10e

Økt belastning i områder der fastsatte miljøkvalitetsstandarder er overskredet

Planlegger sin vurdering:

Det er ikke kjent informasjon som tilsier at fastsatte miljøstandarder er overskredet i planområdet.

Punkt §10f

Konsekvenser for befolkningens helse, for eksempel som følge av vann- og luftforurensning

Planlegger sin vurdering:

Tiltaket medfører ikke forurensning som medfører konsekvenser for befolkningens helse. Det skal ikke legges til rette for næringsvirksomheter som generer/produserer store mengder forurensning.

Punkt §10g

Vesentlig forurensning eller klimagassutslipp

Planlegger sin vurdering:

Tiltaket medfører ikke vesentlig forurensning eller klimagassutslipp. Næringsarealet kan berøre dyp myr som grenser nordsiden av formålsgrensen. Intensjonen med planen er å unngå i størst grad å berøre viktige myrbelagte områder. Avbøtende tiltak ved eventuell punktering av myrområdet sikres gjennom bestemmelser, og konsekvenser beskrives i plandokumentene.

Punkt §10h

Risiko for alvorlig ulykke som følge av naturfarer som ras, skred eller flom

Planlegger sin vurdering:

Ved foreslåtte plassering næringsarealet ved E39 tilsier topografien i området at det trolig er liten sannsynlighet for ras i nærområdet. Det er utført grunnundersøkelser i området som og har utelukket potensiale for kvikkleire.

Konklusjon

Vår samlet vurdering blir at tiltakene i planen; næringsareal og kollektivknutepunkt ikke vil få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, og de særskilte utrednings- og behandlingsreglene for konsekvensutredninger derfor ikke gjør seg gjeldende for dette planarbeidet.

Tiltakets konsekvenser for landbruk-, natur- og friluftsområder vurderes særskilt i planbeskrivelsen. I tillegg er det gjennomført utredninger i forbindelse med E39 Betna – Klettelva som kan videreføres i arbeidet.

5 Planens virkning

5.1 Overordnede planer

Planforslaget vil være i strid med gjeldende arealdel for Heim kommune (tidligere Halså kommune) 1998-2009 der området er avsatt til LNFR. Den tidligere prosessen med rullering av arealdelen som ble igangsatt av Halså kommune i 2018.

Planforslaget vil være i strid med overordnet plan, men Heim kommune ønsker å ivareta intensjonen i planforslaget om å endre gjeldende formål i nye kommuneplanens arealdel.

5.2 Landskapsbildet

Av de formålene som er planlagt, er det næringsformålet som vil ha størst innflytelse på landskapsbildet. Det avsatte næringsområdet vil medføre utgraving av masser for å planere tomten. Omfanget av terrenginngrep er ikke avklart da de ikke foreligger konkrete planer for hvem eller hva som skal etableres innenfor næringsarealet. Det vil bli gjort landskapsmessige endringer i forbindelse med ny E39 trase, samt koblingsvegen mellom eksisterende og ny veg. Næringsarealet foreslås i arealet som blir delvis berørt av utbyggingen av vegarealet.

5.3 Naturverdier vurdert iht. naturmangfoldloven

5.3.1 §8 Kunnskapsgrunnlaget

«Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet».

Eksisterende registreringer tilgjengelige i offentlige nasjonale databaser slik som Naturbase, Artskart, miljødirektoratet og NVE tillegges stor vekt i vurderingene. Biofokus har gjennomført undersøkelser av området for å bedre kunnskapsgrunnlaget om naturmangfold. Det ble ikke gjort funn av rødlistede naturtyper. Etter denne kartleggingen vurderes kunnskapsgrunnlaget som tilstrekkelig. Forekomster av udokumenterte rødlistede arter kan likevel ikke utelukkes, jf. § 9 om føre-var-prinsippet.

5.3.2 § 9 Føre-var-prinsippet

«Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak».

I vurderingen av tiltaket er føre-var-prinsippet tillagt noe vekt i vurderingene, jf. § 9. Det vil alltid foreligge usikkerhet rundt om alle naturverdier er fanget opp. Særlig gjelder dette for fugl, da de er mobile og ofte bruker store områder. En befaring vil bare gi et øyeblikksbilde, og man må i stor grad belage seg på eksisterende kunnskap. Med hensyn til usikkerheten rundt hvilke tiltak som skal etableres innenfor næringsarealet, vil tiltakshaver for hver enkelt tiltak vise til hvordan §9 ivaretas.

5.3.3 § 10 Økosystemtilnærming og samlet belastning

«En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for».

Tiltaket vil medføre nedbygging av mindre skogarealer. Avhengig av tiltakets omfang ved full utbygging, kan potensielt dyp myr berøres. Tiltakshaver må vurdere naturbelastningen, konsekvenser og klimagasskostnader knyttet til nedbygging av disse arealene (jf. NML §11). Det er avsatt egen bestemmelsessone som sikrer at dokumentasjon fremlegges.

5.3.4 §11 Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver

«Tiltakshaver skal dekke kostandene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.»

Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver, og eventuelle skadereduserende tiltak dekkes av tiltakshaver i sin helhet. Tiltakshaver skal iht. §11 begrense skader på naturmangfoldet, og skal derfor i videre prosess stå ansvarlig for miljøoppfølging ved blant annet sikre at inngrep i bestemmelsessone for myr ikke har konsekvenser for tilstøtende myrarealer, som blant annet drenering, uttørking og ødeleggende virkninger ovenfor naturmangfoldet i området.

5.3.5 § 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

«For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.»

Det legges som en forutsetning at de mest miljøforsvarlige teknikker legges til grunn ved planlegging og utbygging av tiltaket, inkl. arealminimerende tiltak sli kat arealbeslaget av natur minimaliseres. Ved nedbygging av myrarealer skal det benyttes hydrogeolog for å sikre at tiltakene som benyttes ivaretar myrområdets integritet og vannbalanse.

5.4 Kulturminner og kulturmiljø

Som nevnt i [pkt. 5.9](#) er det ønskelig å ivareta *Steinkvelvbrua*. Reguleringsplanen sikrer at det ikke gjennomføres tiltak som vil berøre nærområdet til og på brua. Det er i dag mulig å kjøre på brua, men for å redusere potensielle skader vil det sikres bestemmelser som kun tillates myke trafikanter å ferdes på brua.

Det vurderes at grepene som gjøres gjennom reguleringsplanen ivaretar kulturminnet, og sikrer den fra fremtidig skader.

5.5 Rekreasjonsområder

Arealet avsatt til fritids- og turistformål vil ikke påvirke aktivitet i tilknytning til diverse rekreasjonsaktiviteter i området, da det ikke er planlagt nye tiltak innenfor området. Hensynssonen fra både Holbekken og Klettelva ivaretar dette.

Arealet avsatt til næringsformål vil prege deler av det uberørte naturområde som er der i dag. Utbygging i området vil derimot ikke store konsekvenser utover det som gjøres i forbindelse med ny E39 trase, da to av 3 sider av næringsformålet berøres av vegarealer. Det er avsatt areal til felles parkering som gir besøkende muligheter til å parkere i forbindelse med tur, jakt og andre fritidsaktiviteter i området.

5.6 Trafikkforhold

5.6.1 Vegforhold

Den nye koblingsvegen mellom eksisterende og kommende E39 er dimensjonert til 9 meter. Dagens E39 ivaretas slik den er utformet i dag, ettersom den ikke direkte berøres av den fremtidige utbyggingen. Vegstrekningen brukes i dag som hovedtrase mellom Trøndelag og Møre og Romsdal, og har kapasitet å håndtere alle kjøretøystørrelser.

5.6.2 Trafikkavvikling

Koblingsvegen mellom eksisterende og ny E39 er dimensjonert til 9 meter, og er egnet for en høy belastning i forbindelse med den nye hovedvegen. Det skal etableres to separate adkomstvegen til både næringsarealet og kollektivknutepunktet. Dette vil sikre en adskilt avvikling mellom private kjøretøy og kollektivtrafikken.

Med utgangspunkt i trafikkbelastningen som er tenkt i forbindelse med en ny hovedveg (landlig motorveg), størrelsen på næringsarealet og antall boende i området, er det vurdert at trafikkbelastningen i området ikke vil ha vesentlige konsekvenser for den trafikale avviklingen i området.

5.6.3 Kollektivtilbud

Den nye E39 traséen vil medføre at timeekspresen som følger dagens E39 vil endre rute. Dette vil redusere tilgjengeligheten for beboere langs dagens strekning. I reguleringsplanen *E39 Betna – Klettelva* var ikke kollektivtilbudet ivare tatt i planleggingen. Detaljreguleringen legger til rette for et kollektivknutepunkt som sikrer tilgjengelighet for beboere og besøkende i området.

5.7 Universell tilgjengelighet

Det legges føringer for at næringsområdet skal være tilgjengelig over kun ett plan på terrengnivå.

Stigningsforhold vil måtte ivaretas i tråd med krav til universell utforming.

5.8 Teknisk infrastruktur

5.8.1 Vann og avløp

Vannkapasiteten i området er vurdert som veldig svakt, og vil ikke kunne ivareta slukkevannskapasiteten alene. Etablering av vannbasseng med tilhørende pumpestasjon i tilknytning til næringsarealet er vurdert som den mest aktuelle og realistiske løsningen for å kunne ivareta brannsikkerheten og bruksformålet. Kommunalteknikk har akseptert en minimumskapasitet på 25 l/s, og har antydnet at det kan løses med et vannbasseng på ca. 300 kubikkmeter.

Nøyaktig plassering av vannbassenget er ikke avklart, da dette avhenger av hvilke næring(er) som skal etableres og hvor de er tenkt plassert. Med utgangspunkt i topografien innenfor næringsformålet er det vurdert at mest aktuelle plassering blir i tilknytning til myrområdet, da dette er et naturlig oppsamlingspunkt for dagens overflatevann og utløpspunkt for overflatevann ved utbygging.

5.8.2 Energiforsyning

Reguleringsforslaget fremmes uten et konkret prosjekt som skal gjennomføres innenfor næringsarealet. Dette gjør det utfordrende å fastsette hvilke av de 3 alternativene som vist til i 4.9.2 er mest aktuelle. Det er heller ikke avklart hvor stor strømkapasitet næringsarealet vil ha behov for. Det vil derfor være avgjørende for nye næringsaktører å avklare med netteier hvilke muligheter som foreligger. Det stilles dermed krav i reguleringsbestemmelsene for å lage en teknisk rapport som illustrerer løsninger og kapasitet, samt at planen godkjennes av netteier.

Ut ifra de alternativene som er vist i kapittel 4.9.2 er det en risiko for at alternativ 1 og 2 vil komme i konflikt med eksisterende myrområder. Konsekvenser og løsninger for å ivareta myrområdene ved etablering av nytt ledningsnett på vises til i den tekniske rapporten.

5.8.3 *Renovasjon*

Med hensyn til planområdets beliggenhet i et naturområde, er det viktig at avfallsløsninger er lukket og avskjermet. Dette med hensyn til det biologiske mangfoldet, og at det ikke foreligger en risiko om at dyr får adgang til avfallet.

Hvilken renovasjonsløsning som anvendes er avhengig av tilgjengelig renovasjonsbiler i området. Det må derfor foreligge en renovasjonsteknisk plan for alle nye tiltak innenfor planområdet, som må godkjennes av både ReMidt og Heim kommunen. Renovasjonsteknisk plan skal være i henhold til ReMidt sin veileder for renovasjonsteknisk planlegging.¹²

5.9 *Grunnforhold*

Det er utført grunnundersøkelser i forbindelse med E39 trase, samt tilleggsundersøkelser innenfor planområdet. Det er konkludert med at faren for kvikkleire er minimale. Næringsarealet er også utformet for å hindre utbygging i områder klassifisert som dyp myr. Næringsarealet ligger på en opphøyning i terrenget sør for myrarealet. Terrengformasjonen og undersøkelser rundt området tilsier at arealet har tilgjengelig fast grunn.

Det er ikke identifisert forhold som vil medføre uønskede hendelser i forbindelse med utbygging av næringsareal, parkering og / eller kollektivknutepunkt. Det vil måtte utføres geoteknisk prosjektering i forbindelse med hvert tiltak som skal etableres.

5.10 *Forurensning*

5.10.1 *Støy*

Plantiltaket legger ikke opp til virksomheter som vil produsere sjenerende støy, og som vil påvirke nærliggende områder / beboere. Skytebanen er støykilden som produserer mest støy, men i forbindelse med ombyggingen som skal gjøres i regi av Statens vegvesen sin utbygging av ny E39 trase vil støysituasjonen forbedres (se 3.15.2 og 3.15.3).

Basert på støyvurderingene gjort i forbindelse med ny E39 trase, vil mindre deler av næringsarealet være utsatt for støynivåer opp til 55 dB (gult støynivå). Selv om det ikke er fastsatt konkrete krav i forbindelse med støynivåer for kontor i T-1442, stilles det krav til plassering av kontor og mulige utendørs oppholdssoner for ansatte (se 4.10).

5.10.2 *Massehåndtering*

Topografien innenfor nærings-, parkerings- og kollektivformålet tilsier at det mest sannsynlig vil foreligge behov for terrengbearbeidelse. Omfanget av bearbeidelsene er helt avhengig av hvor store og hvor mange tiltak som skal etableres innenfor næringsformålet. Dersom det skal etableres flere små virksomheter, vil det være større muligheter for å bruke eksisterende terreng og topografi enn om det etableres et større bygningsvolum.

Tiltakshaver(e) som berører myrområdet (bestemmelsesområde i plankartet) vil måtte vise til hvordan myra og tilstøtende områder ivaretas. Det vil i tillegg måtte foreligge en massehåndteringsplan som viser hvordan eksisterende masser håndteres, og eventuelt hentes fra / fraktes til.

I forbindelse med ny E39 trase vil det foreligge store mengder masser som forflyttes, graves ut og håndteres. Avhengig av når ny næring(er) er tiltenkt igangsatt, vil det være fordelaktig å etablere dialog mellom Statens vegvesen for å se på muligheter for lokal håndtering av masser. Dette vil redusere behovet for transport og

¹² <https://www.remidt.no/wp-content/uploads/2021/01/Veileder-til-renovasjonsteknisk-planlegging-i-ReMidt-2020.pdf>

tilføring av fremmedmasser som kan inneholde forurensning og / eller fremmed vegetasjon som ikke er ønskelig i området.

5.11 ROS analyse

Det er utarbeidet en egen risiko- og sårbarhetsanalyse som eget vedlegg til planbeskrivelsen. Se «R-50552021002_Planbeskrivelse – del II – Risiko- og sårbarhetsanalyse».

5.12 Tiltakets beliggenhet (SPR for samordnet bolig-, areal-, og transportplanlegging)

Utbyggingsområdet vurderes å være delvis i tråd med statlig planretningslinjen for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (videre nevnt som «SPR for BAT»). Planforslaget legger opp til utbygging av et nytt, delvis uberørt område, som ligger utenfor sentrumssonen for Liabøen. Dette er i følge retningslinjen ikke optimalt, men samtidig vil næringsarealet ligge i tett tilknytning til en ny hovedåre som gir kort avstand til vareleveranser, drop- inn besøkende av passerende og enkel tilgjengelighet for de som bor / har hytter i nærheten til eller langs ny E39. Dette er iht. punkt 4.6 i retningslinjen.

Punkt 4.4 i SPR for BAT ivaretas ved å legge til rette for et kollektivknutepunkt som er lett tilgjengelig både for kollektivtransport, samt de som ønsker å benytte tilbudet i området. Det er avsatt nok areal for å sikre et kollektivknutepunkt som har kapasitet til gode overgangsmuligheter, samt parkeringsareal (innfartsparkering) for de som ønsker å eventuelt bruke buss som en pendeløsning.

Det er gjort en avveining om næringsarealet skal ligge nærmere Liabøen for å sikre nærhet til eksisterende utbygde områder, eller ha lett tilgang til ny veginfrastruktur som gir tryggere og mindre belastning på det eksisterende vegnettet. Dagens E39 vil bli nedklassifisert og fungere som en lokalveg. Dette legger føringer for at veg vil være mer egnet for myke trafikanter i fremtiden, og medføre et behov for reduksjon i tungtransport langs vegene.

5.13 utfordringer i forbindelser med planen

Utbyggingsområdet bærer med seg en del utfordringer som kan komplisere gjennomføringen av nye tiltak, spesielt næringsarealet. Kollektivknutepunktet og parkeringsarealet vil være mulig å gjennomføre uten behovet for større omlegging av VA og strøminfrastruktur. Det vil være behov for terrenginngrep, men vil være en naturlig utvidelse av de inngrepene som gjøres i forbindelse med ny E39 trase.

Tilstrekkelig slukkevann vil være den største utfordringen for nye næringsvirksomheter som har tenkt å etablere seg i området. Det er mulig å innfri kommunen sitt krav til 25 l/s, men kostnadene som utbygger på ta på seg vil være minimum 4 millioner kroner for etablering av et slikt vannbasseng med pumpestasjon. Det vil i tillegg foreligge potensielle kostnader dersom myrarealer berøres.

Næringsarealet sin beliggenhet er ikke for besøk av myke trafikanter da området infrastruktur av fortau og gang- og sykkelveger hverken er etablert eller planlagt i nær fremtid. Transport til området vil dermed være i hovedsak bilbasert. Fordelen vil være kort avstand for varetransport som benytter nye E39, og kort avstand for forbipasserende dersom næringsarealet tilbyr varer som er lett å transportere i bil.

Reguleringsplanen foreslår omdisponering av arealer uten konkrete prosjekter, og fremstår derfor som overordnet. Utbygger vil bli belastet med ytterligere utredninger i forbindelse med søknad om etablering av tiltak.

6 Planprosess og innkomne innspill

6.1 Merknadsbehandling

Det er utarbeidet et eget vedlegg til planbeskrivelsen med oppsummering og behandling av merknader ved varsel om oppstart og offentlig ettersyn. Viser til «R-50552021002_Merknadsbehandling»

7 Vedlegg

V01 – Geoteknisk datarapport

V01_A – Beskrivelse av felt og laboratoriearbeid

V01_B – Teng- og symbolforklaring

V01_C – Borprofil – totalsondering forklaring

V01_D – Trykksondering forklaring

V01_E – Tolkninger CPTU

V01_F – Boreplan

V01_G – Jordartsklassifisering etter Robertsson 1990

V02 – Lydtekniske premisser veitrafikk E39 Klettelva

V03 – E39 Betna – Klettelva støyrappport (Asplan Viak)

V04 – Utbyggingsområde ved E39 Klettelva – vurdering av ulike reguleringsforslag