

Forslagsstiller og oppdragsgiver

Food Folk Norge AS

Rapporttype

Reguleringsplan - Planbeskrivelse

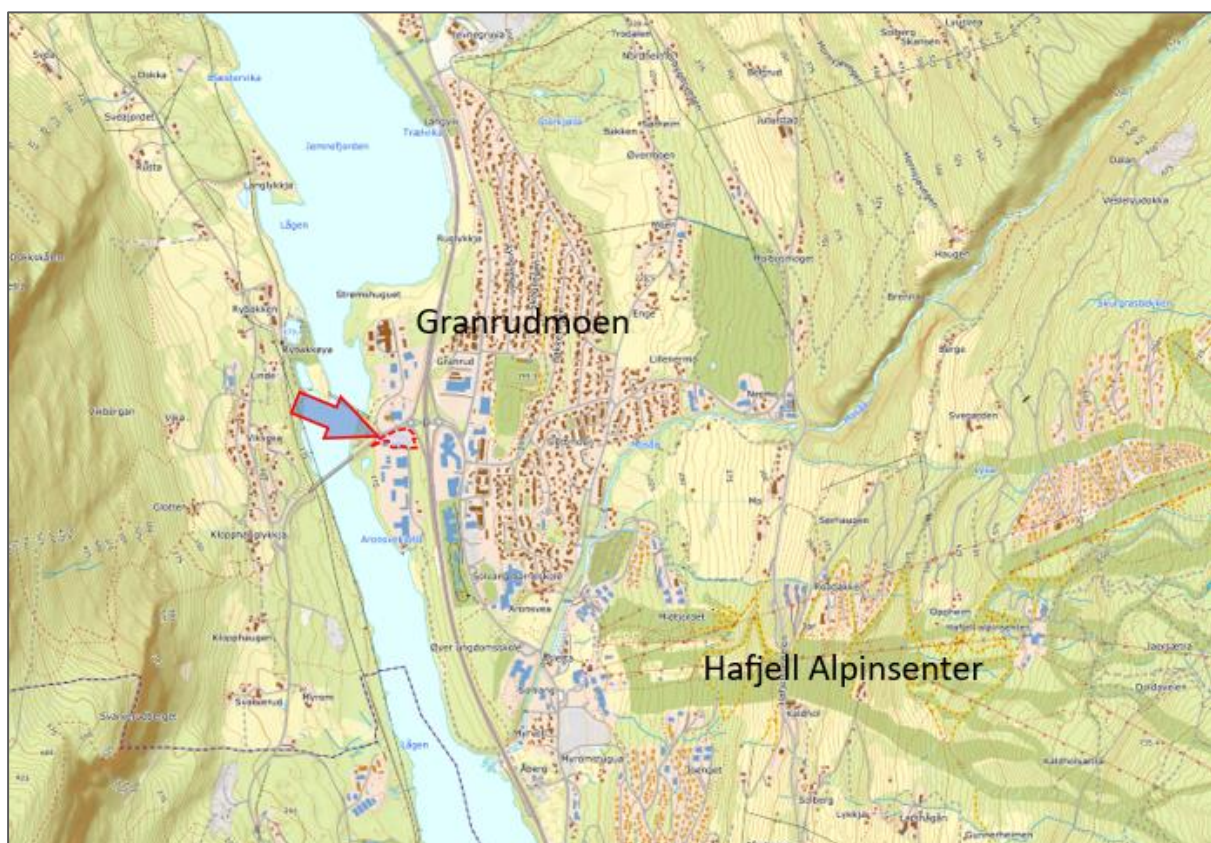
Sist endret dato

18.10.2023

REGULERINGSPLAN FOR FISKEHUSVEGEN VEGSERVICEANLEGG

I ØYER KOMMUNE

PLANBESKRIVELSE



Dokumentinformasjon Structor:

Utarbeidet av:	Structor Lillehammer AS Fåberggata 116 2615 Lillehammer				
Oppdragsnr:	23045				
Dokument nr.:	0				
Bane/Filnavn:	O:\23045 Regulering McDonalds Øyer\4-Prod\41-Dok\02 Plandokumenter\Fiskehusvegen vegservice - planbeskrivelse v.1.0.docx				
Revisjon	1.0				
Dato	18.10.2023				
Utarbeidet av	TCH				
Godkjent av	TCH				
Beskrivelse	Til 1. gangs behandling i Øyer kommune				

INNHold

1	BAKGRUNN	4
2	PLANPROSESSEN	5
2.1	Planprosess	5
2.2	Vurdering av konsekvensutredning	5
2.3	Medvirkning.....	5
3	PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER	6
3.1	Forutsetninger for planarbeidet	6
3.2	Overordnede planer.....	6
3.2.1	Kommunedelplan	6
3.3	Gjeldende reguleringsplaner	7
4	PLANOMRÅDET I DAG	8
4.1	Dagens situasjon / bruk	8
4.2	Støy	9
5	BESKRIVELSE MED KONSEKVENSVURDERINGER	10
5.1	Arealformål og arealtabell	10
5.2	Bebyggelse og anlegg	11
5.2.1	Beverting og vegserviceanlegg (B/VS)	11
5.2.2	Forretning/kontor/industri (F/K/I)	14
5.3	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	15
5.3.1	Veg	15
5.3.2	Byggegrenser	15
5.4	Trafikk og trafiksikkerhet.....	16
5.4.1	Dagens situasjon.....	16
5.4.2	Ulykker	17
5.4.3	Forholdet til Vegnormalenes krav	18
5.5	Masseregnskap	18
5.6	Vann/avløp og overvannshåndtering	19
5.6.1	Vann og avløp.....	19
5.6.2	Overvannshåndtering	19
5.7	Flom.....	20
5.7.1	Tiltak og sikkerhet for planområdet	21
5.7.2	Virkning av tiltak.....	21
5.7.3	Øvrig	21
5.8	Naturmangfold.....	22
5.9	Friluftsliv.....	23
5.10	Forurensing av vann og grunn	23
5.10.1	Eksisterende situasjon	23
5.10.2	Mulige virkninger	23
5.11	Energi.....	23
5.12	Barn og unges interesser	24
5.13	Samfunnssikkerhet og beredskap	24

1 Bakgrunn

Forslagsstiller er Food Folk Norge AS som forvalter merkevaren McDonald's i Norge.
Linje Arkitektur v/Silje Skinnes Lunde har utarbeidet grunnlagstegninger.
Planrådgiver er Structor Lillehammer AS.

Hensikten med planen er å legge til rette for etablering av en restaurant for hurtigmat ved E6 / Granrudmoenkrysset i Øyer kommune. Hovedvirksomhet på området vil være matservering samt bestilling og utlevering av mat til biler, såkalt «drive-thru», samt parkeringsplasser og ladestasjoner.

Planområdet ligger i Øyer kommune, i sørvestre kvadrant av Granrudmoenkrysset på E6.
Planen vil erstatte gjeldende Områdereguleringsplan for Øyer sentrum for dette aktuelle planområdet.

2 Planprosessen

2.1 Planprosess

Oppstartsmøte med Øyer kommune ble gjennomført den 10.8.2023. Her ble det konkludert med at aktuelle hovedformål må endres ift. gjeldende områdereguleringsplan. Kommunen anbefalte oppstart av planarbeidet. Forslagsstiller ble gjort kjent med kommunaltekniske anlegg for veg, vann og avløp som har betydning for tiltaket, samt kommunens ønske om utvidelse av foreslått planområde østover på eiendom 17/1.

På bakgrunn av dette ble det foretatt varsling av planoppstart den 17.8.2023 med frist til å uttale seg 15.9.2023. Innlandet Fylkeskommune ba om utsettelse og merknad derfra ble mottatt 22.9.2023.

Etter varslingen av oppstart kom det inn 6 merknader. Innholdet i disse er oppsummert og kommentert i eget notat av 25.9.2023, med beskrivelse av hvordan planforslaget hensyntar dem.

Følgende planprosess er antatt:

P.nr	Prosess	Dato (ferdig)
1	Planinitiativ sendes til Øyer kommune	26.6.2023
2	Oppstartsmøte med Øyer kommune	8.8.2023
3	Varsling av oppstart av planarbeidet	17.8. – 15.9.2023
4	Vurdering og kommentarer av innkomne merknader etter varsling	15.9. – 25.9.2023
6	Utarbeidelse av planmateriale	18.10.2023
7	Oversendelse utkast planmateriale oversendes Øyer kommune	19.10.2023
8	Tilbakemelding fra Øyer kommune/saksbehandler. Evt. møte med administrasjonen	25.10.2023
9	Revideringer/arbeid med komplett planforslag med vedlegg	30.10.2023
10	Innsendelse planforslag til Øyer kommune for behandling i planutvalget	30.10.2023
11	1. gangs behandling	14.11.2023
12	Offentlig ettersyn / høringsperiode (6 uker)	17.11.2023 – 5.1.2024
13	Merknadsbehandling/eventuelle justeringer av planforslaget	20.1.2024
14	2. gangs behandling i utvalg for plan og teknisk	15.2.2024
15	Sluttbehandling og endelig vedtak i kommunestyret	25.2.2024

2.2 Vurdering av konsekvensutredning

Jf. referat fra oppstartsmøte med Øyer kommune stilles ikke krav om konsekvensutredning for planarbeidet. Det er stilt krav om en konsekvensvurdering og ROS-analyse. Forholdene og virkningene for relevante tema er omtalt og gjort rede for i denne planbeskrivelsen.

2.3 Medvirkning

I henhold til plan- og bygningsloven § 5.1 skal det legges til rette for medvirkning.

Berørte naboer, grunneiere og aktuelle høringsparter ble tilskrevet om planforslaget ved varsling av oppstart og vil bli tilskrevet ved utlegging til offentlig ettersyn. Siden der er svært få direkte berørte naboer annet enn Vegsentralen AS og eier av 17/1 er det ikke lagt opp til åpne møter e.l.

3 Planstatus og rammebetingelser

3.1 Forutsetninger for planarbeidet

Relevante statlige planretningslinjer (rikspolitiske retningslinjer):

- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging

Andre relevante retningslinjer/veiledere:

- Behandling av luftkvalitet i planlegging
- Behandling av støy i arealplanlegging
- Flaum- og skredfare i arealplanar

Relevante lokale vedtekter og retningslinjer som gjelder for planområdet:

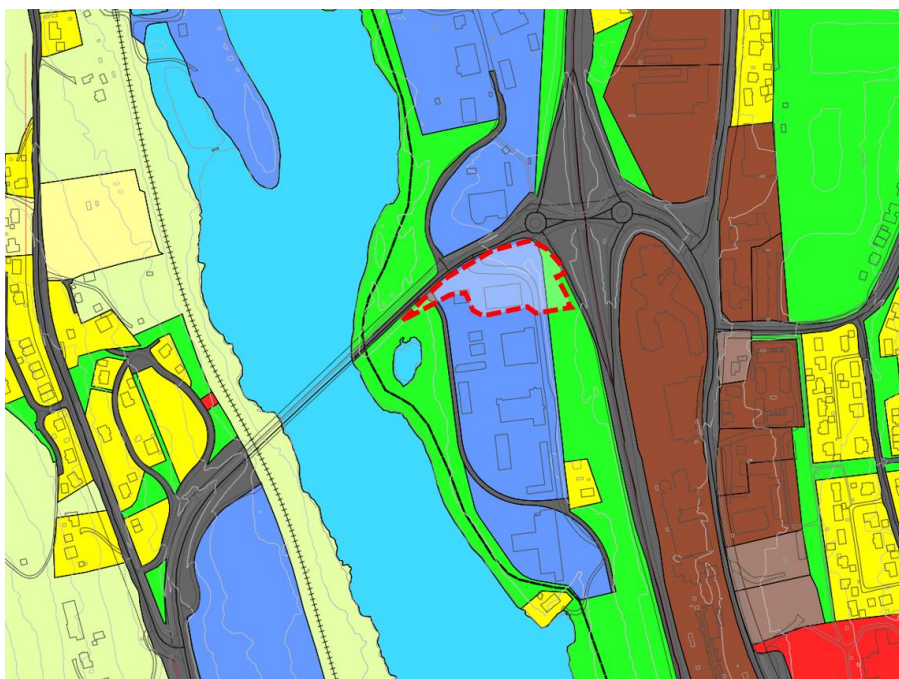
- Kommunale vedtekter
- Utbyggingsprogram for Øyer sør

3.2 Overordnede planer

3.2.1 Kommunedelplan

I siste revisjon av kommuneplanens arealdel er Kommunedelplan for Øyer sør nevnt eksplisitt som arealer som er unntatt rettsvirkning ([kap. 1.1](#) og 9).

Gjeldende kommune(del)plan er dermed fortsatt Kommunedelplan Øyer Sør 2006-2015. Planområdet er her vist til Næringsområde for Forretnings-, Industri- og næringsområde, hvor det er tillatt med «lett industri, servicenæring, samt forretninger for plass- og transportkrevende varegrupper. Planforslaget vil kunne sies å være i tråd med dette, men området har vært gjennom områderegulering og kan ikke sies å være direkte i samsvar med denne, kfr neste kapittel.



Figur 1: Utsnitt av gjeldende kommunedelplan. Planområdet for denne plan vist med rødt.

Det foregår revisjon av kommunedelplan for Øyer sør.

Planrådgiver har tatt kontakt med kommunen for å avklare koordinering mot dette arbeidet.

Kommunen har kommentert at området ligger innenfor områdereguleringsplanen for Øyer sentrum, som har lite fokus i kommunedelplanarbeidet, og at evt vedtatt ny regulering av området vil bli tatt inn i endelig kommunedelplan.

3.3 Gjeldende reguleringsplaner

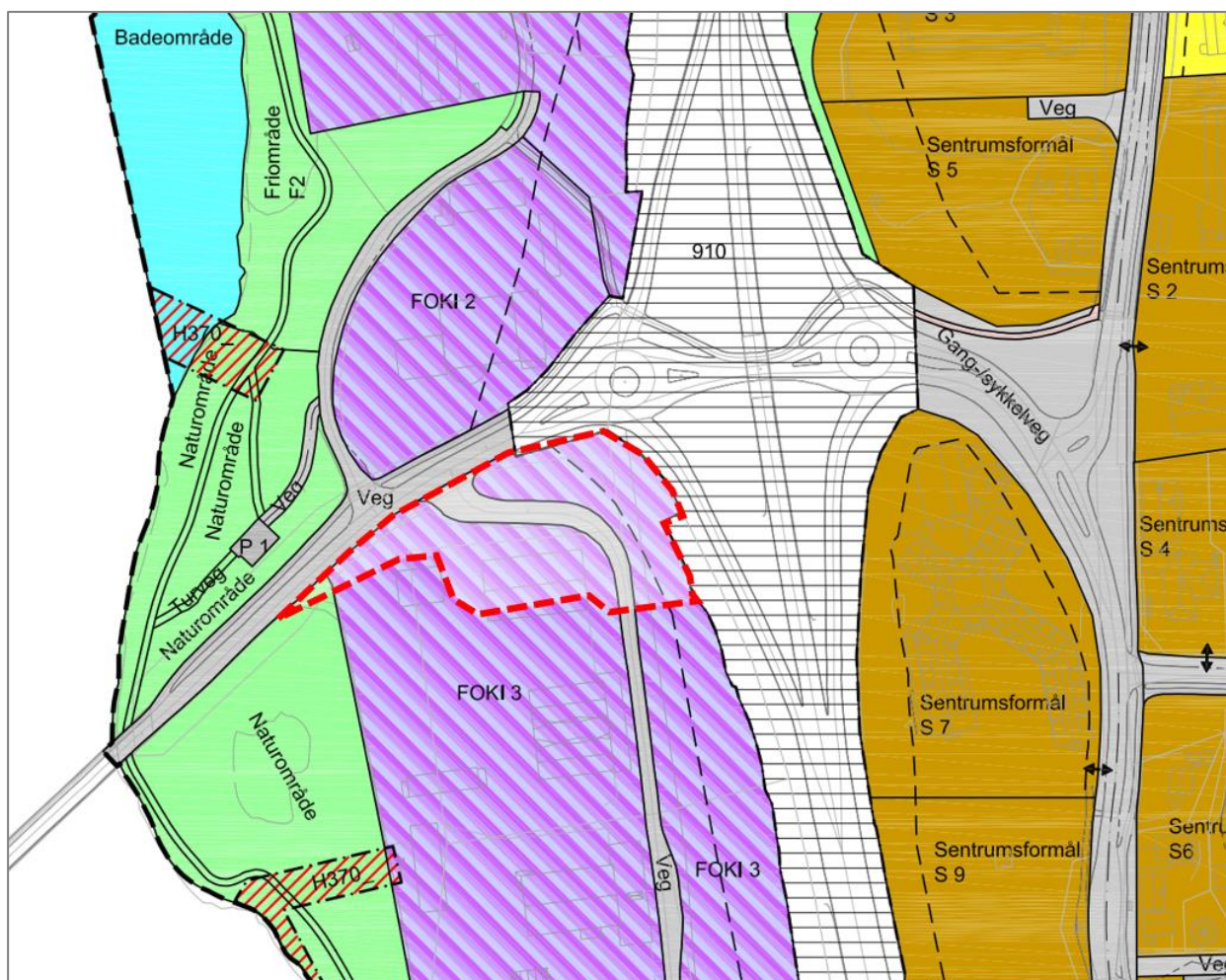
Gjeldende reguleringsplan for planområdet er 3440 201102 - *Områdeplan Øyer Sentrum*, vedtatt 21.3.2013. Reguleringsformål er «Forretning/Kontor/Industri» samt «Veg». Planforslaget er ikke direkte i overensstemmelse med disse formålene, hvorfor det fremmes ny reguleringsplan. Planforslaget går ut på å tilpasse reguleringsformålene på området, med flytting av vejen og oppstramming av krysset med fylkesvegen, samt endring av bestemmelsene på byggeområdet til å omfatte arealformålet «Beverting» supplert med bestemmelse om at det tillates etablert elbilladeplasser og parkering.

Tillatte byggehøyder i gjeldende plan er gesims inntil 11m og maks. høyde inntil 15m, med BYA=50%. Byggetiltakene som foreslås nå er innenfor disse rammene.

I området mellom E6 og nåværende veg ved næringsområdet er det vist byggegrense på 50m fra senterlinjen for E6, samt 30m fra senterlinjen for rampa. Disse berøres ikke av planlagt bebyggelse.

Tilstøtende til områdeplanen er reguleringsplan for E6 Granrudmoen-Tingberg, som i områdeplanen er vist med hensynssone «Reguleringsplan skal fortsatt gjelde».

Utsnitt av planene vises under:



Figur 2: Plankart gjeldende reguleringsplan. Planområdet for denne plan vist med rødt.

4 Planområdet i dag

4.1 Dagens situasjon / bruk



Figur 3: Planområdet i dag (Norgebilder.no). Varslet planavgrænsning vist med rødt.

Nordre og østre deler av planområdet har siden E6-krysset ble etablert på 1980-tallet ligget som et mellomareal mellom fylkesveg 2532 Hunderfossvegen, Sørgående påkjøringsrampe til E6 og Fiskehusvegen. Området var planert mellom vegarmene og hadde i starten en mindre voll med beplantning. Senere har området hatt varierende grad av vedlikehold, vært benyttet til masselager o.l., fram til det i de senere år har blitt ryddet og planert. Det meste av området består i dag av et gruset flatt areal.

Sør for dette arealet ligger Fiskehusvegen som er asfaltert, og sør for denne står et eldre lagerbygg oppført på 60-tallet. Dette har tidligere huset deler av Statens vegvesens vegsentral, vært brukt som kaldt lager / til parkering av maskiner mv. Bygningen er nå kondemnabel og planlegges revet i forbindelse med planlagt flytting av Fiskehusvegen og opprustningen av området. Resten av planområdet består av gruslagte og asfalterte arealer rundt dette bygget, samt noen mindre arealer mot E6 som delvis er bevokst med lauvskog av lav bonitet.

4.2 Støy



Figur 4: Støykart Statens vegvesen (2018, beregnet for år 2040)

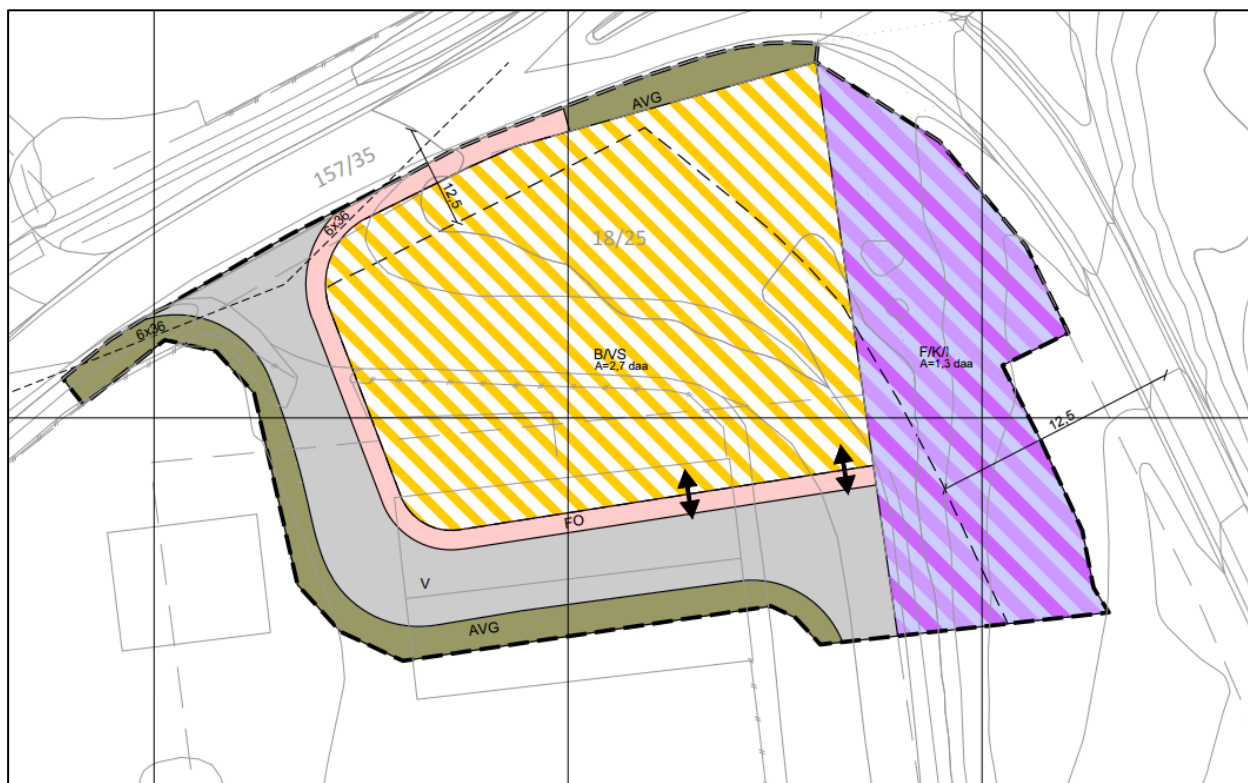
Planområdet ligger delvis i rød sone, delvis i gul støysoner. Det planlegges ikke støyende eller støyfølsom bebyggelse på området. Det er vanlig at bebyggelse for aktuell bruk ligger i disse støysonene.

5 Beskrivelse med konsekvensvurderinger

5.1 Arealformål og arealtabell

Arealformål	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)
1800 - Kombinert bebyggelse og anleggsformål	2,7
1811 - Forretning/kontor/industri	1,3
Sum areal denne kategori:	4,0
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2010 - Veg	1,0
2012 - Fortau	0,3
2019 - Annen veggrunn - grøntareal (2)	0,5
Sum areal denne kategori:	1,9
Totalt alle kategorier:	5,9

Figur 5: Arealregnskap



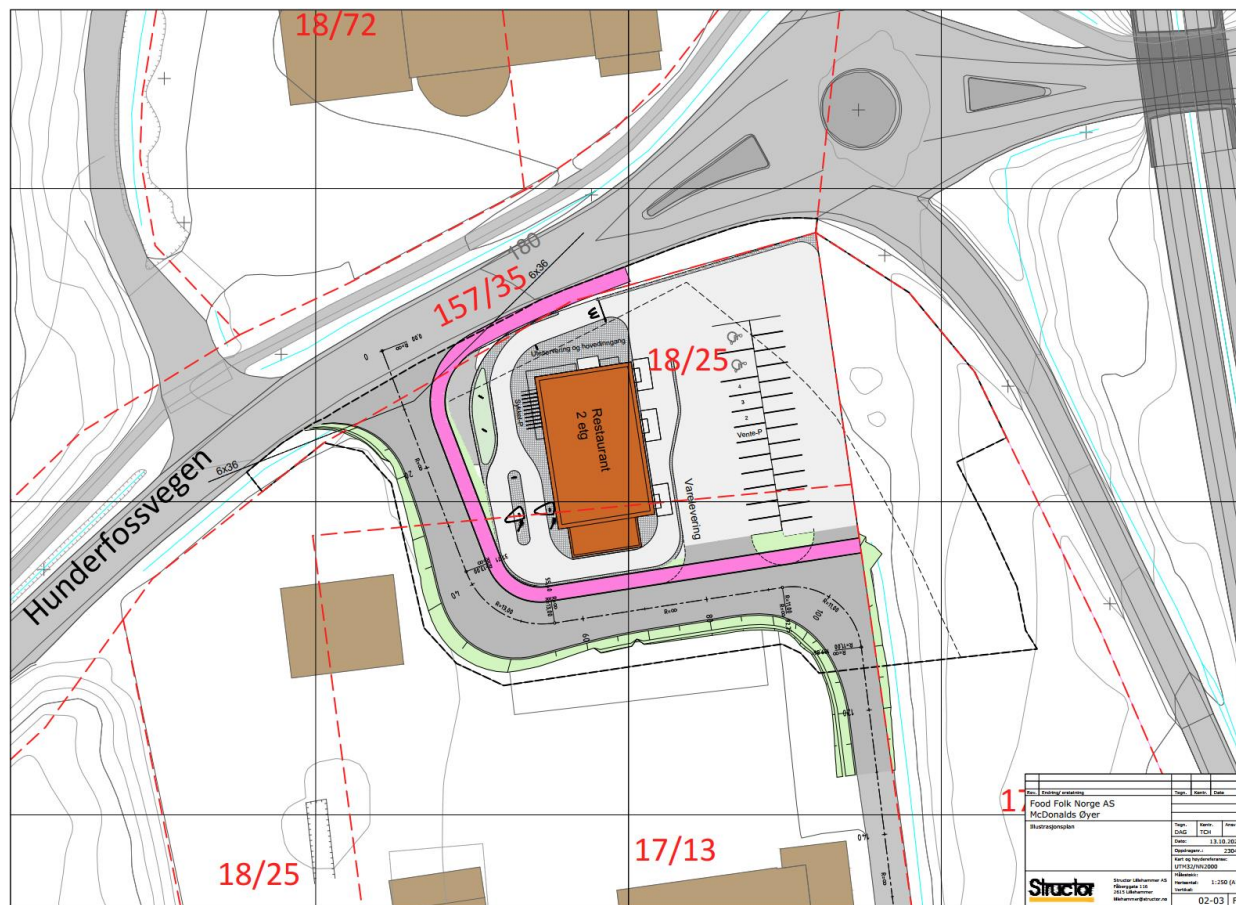
Figur 6: Plankartet

Under følger beskrivelse av bruken av de aktuelle arealene:

5.2 Bebyggelse og anlegg

5.2.1 Beverting og vegserviceanlegg (B/VS)

Arealene har formålet Kombinert bebyggelse og anlegg - Beverting og vegserviceanlegg, se Figur 6 over. Illustrasjonsplan for arealene er vist på tegning som er vedlagt planen og vist i utsnitt under:



Figur 7: Illustrasjonsplan (tegning nr. 02-03).

Det planlegges for et bygg med ca 440 m² BYA, med restaurant for hurtigmat, med servering innendørs og kjørearealer for bestilling og utlevering av mat til biler, såkalt «drive-thru». Kjørebanelen til sistnevnte vil legges rundt huset på nord- og vestsiden. Kjørebanelen deles på vestsiden i 2 oppstillingsplasser for bestilling via mikrofon/høytalersystem, og føres videre rundt huset for matutlevering på østsiden. De «utstikkende elementene» som er vist langs østsiden er takutstikk over kjørebanelen ved utleveringslukene.

Videre vil det bli etablert 26 parkeringsplasser for gjester til restauranten, hvorav 2 stk for forflytningshemmede. Et antall av plassene vil bli disponert til ladestasjoner.

5.2.1.1 Illustrasjoner

Restaurantens estetiske uttrykk følger McDonald's sitt standard designkonsept med mørke farger og fasadematerialer av tre:



Figur 8: Perspektiv sett mot sørvest (Linje Arkitektur AS)



Figur 9: Eksisterende restaurant E18 Rugtvedt ved Stathelle (Linje Arkitektur AS)



Figur 10: Perspektiv sett mot sørøst (Linje Arkitektur AS)



Figur 11: Eksisterende restaurant E18 Rugtvedt ved Stathelle (Linje Arkitektur AS)

5.2.1.2 Høyder og grad av utnyttning



Figur 12: Fasader (Linje Arkitektur AS)

Høyder

Restauranten vil ha 2 etasjer, som utgjør en gesimshøyde på ca 9 meter målt fra underkant grunnmur på et horisontalt underlag. Av hensyn til planlagt oppfylling og utforming av plassen med tanke på avvanning / oppsamling av overvann, mulig justering av grunnmurshøyde mv beholderes gesimshøyden på 11 meter fra gjeldende områdeplan i planforslaget nå. På samme måte beholderes mønehøyden på 15 meter, slik at det vil være frihet til å benytte annen takform enn flatt tak som vist på fasadetegningene over.

I tillegg til selve bebyggelsen planlegges det også en skiltmast i høyde opp til 15 meter, med et belyst skilt med McDonald's logo. Denne høyden blir omtrent tilsvarende Circle K sitt skilt på motsatt side av fylkesvegen, der det er 3 stk skilt, hvor det høyeste er på taket til bensinstasjonsbygget.

Grad av utnyttning

Hele arealet regulert til formål B/VS vil disponeres til bebyggelse med restaurant og mulige uteserveringsarealer, kjørearealer med rabatter, parkering / ladestasjoner mv. Maksimal %-BYA inklusive alle disse formål settes derfor til 100%. Selve restaurantbygget kan utgjøre 540 m² BYA.

5.2.2 Forretning/kontor/industri (F/K/I)

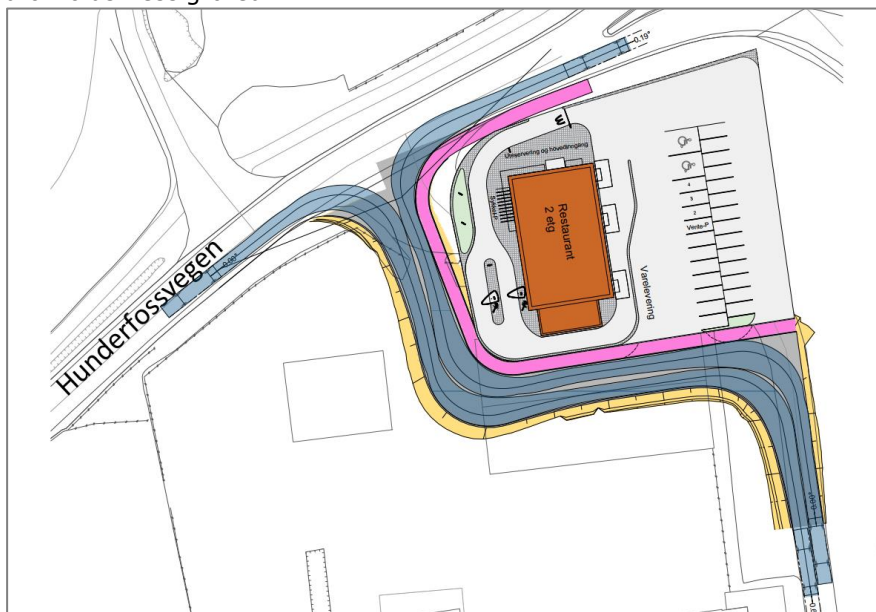
Dette arealet videreføres med bestemmelser som i den gjeldende Områdeplan for Øyer sentrum.

5.3 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

5.3.1 Veg

Arealet regulert til veg utgjør den nye Fiskehusvegen. Denne har kryss med fv. 2532 på samme sted som i dag. Dagens kryss er noe utflytende og dette strammes opp etter gjeldende krav i Statens vegvesens håndbok N100.

Krysset og vegen er utformet slik at den er dimensjonert for at lastebiler (typekjøretøy L iht Statens vegvesens håndbok N100) kan møtes. Vegen er også fremkommelig for typekjøretøy Modulvogntog. Sistnevnte forutsetter kjøremåte C ved utkjøring på fylkesveg og at møtende kjøretøy i Fiskehusvegen må vente ved passering av de to kurvene i Fiskehusvegen. Denne løsningen er valgt på grunn av at en dimensjonering etter kjøremåte A i kryss vil gjøre krysset svært utflytende, noe som vurderes som uheldig trafikksikkerhetsmessig i normalsituasjonen. Videre vil vegbredder som ivaretar møting mellom Modulvogntog og personbil eller større kjøretøy gjøre Fiskehusvegen uforholdsmessig bred.



Figur 13: Sporingsskurver for typekjøretøy Lastebil

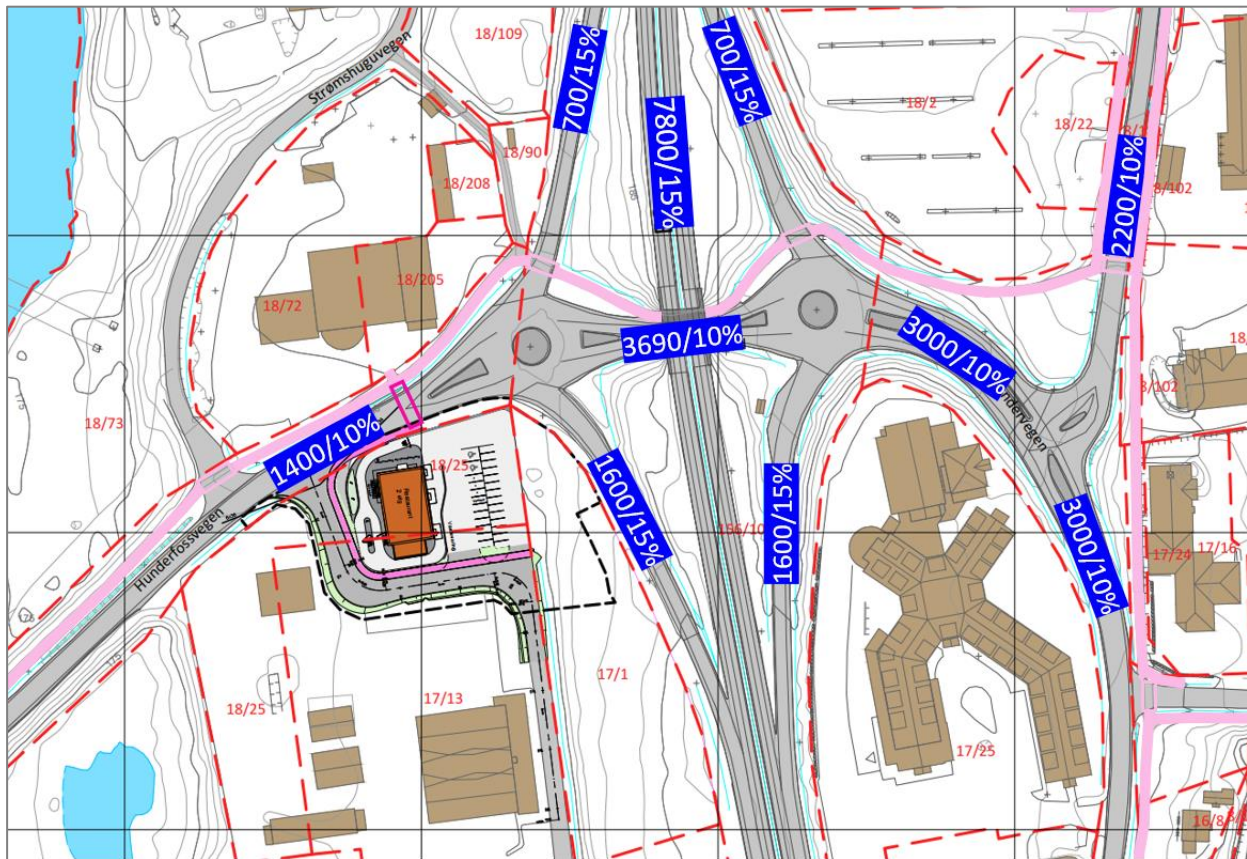


Figur 14: Sporingsskurver for typekjøretøy Modulvogntog (hvv. inn og ut)

5.3.2 Byggegrenser

Byggegrenser mot E6, dvs sørgående påkjøringsrampe beholdes som i gjeldende områdeplan (30 meter fra senterlinje rampe). Byggegrense mot Hunderfossvegen er ikke vist i områdeplanen og foreslås med 12,5 meter.

5.4 Trafikk og trafikksikkerhet



Figur 15: Oversiktskart: ÅDT / %-andel lange kjøretøy (2022), eksisterende gangvegssystem (lys rosa) og nytt fortau/gangfelt (mørkere rosa)

5.4.1 Dagens situasjon

Det eksisterer gangveg og fortau mellom sentrum og næringsområdene nedenfor E6, se lys rosa markering på kartfiguren over. Gangvegen ligger inntil fylkesvegen og krysser de nordre på- og avkjøringsrampene til E6 med gangfelt i plan. Kryssområdet framstår som ryddig og oversiktlig og siktforholdene vurderes som gode.



Figur 16: Kryssområdet sett østfra mot E6. Eksisterende gangveg til høyre, med østre rundkjøring og oppmerket gangfelt over nordgående påkjøringsrampe til E6.



Figur 17: Kryssområdet sett nordfra i avkjøringsrampe fra E6, med vestre rundkjøring og oppmerket gangfelt over nordgående påkjøringsrampe til E6.

5.4.2 Ulykker

Iht vegdatabanken har det ilt de siste 24 år registrert 3 trafikkulykker i kryssområdet. Kun en av disse (2011) er relatert til syklende og skjedde i gangfeltet for nordgående påkjøringsrampe ved østre rundkjøring, der syklende kolliderte med personbil.

De øvrige (1999 og 2004) var knyttet til hhv avsving fra fylkesvegen til bensinstasjonen og utforkjøring ved avsving fra E6 og omfattet personbiler.



Figur 18: Registrerte ulykker (blå symboler) 1999-2023 (Statens vegvesen-Vegkart/Vegdatabanken).

5.4.3 Forholdet til Vegnormalenes krav

Krav til bl.a. vegutforming, gangvegssystem og gangkryssinger av veg er gitt i vegnormalene (Statens vegvesens håndbok N100) samt retningslinjer/veiledere (V121-Geometrisk utforming av veg- og gatekryss og V122 Sykkelhåndboka). I planen forutsettes det anlagt fortau langs fylkesvegen rundt byggeområdet og oppmerket gangfelt over fylkesvegen.

Planlagt løsning / fremtidig situasjon vil forholde seg til vegnormalenes krav på følgende måte:

1. Dagens gangvegkryssing av E6-rampene:

Iht N100 skal det generelt være planskilt kryssing mellom gang- og sykkelveg og kjøreveg først når ÅDT er større enn 6000, når fartsgrensen er under 60 km/t.

- Begge rampene har iht Statens vegvesen en ÅDT på 700 (2022), dvs. at dagens kryssing i plan er godt innenfor kravet.
- Fylkesveg 2532 har ÅDT på 1400, dvs. at kryssing av denne i plan også er godt innenfor kravet og kan tillates.

2. Bruk av oppmerkede gangfelt (rampene og over fv. 2532):

Iht N100 er gangfelt aktuelt ved fartsgrense 40 og 50 km/t når antall fotgjengere er over 20 og antall kjøretøy over 200 i dimensjonerende time.

- For biltrafikk mot gangfeltet på nordgående påkjøringsrampe, videre vestover under E6 og forbi aktuelt byggeområde er fartsgrensen 40 km/t (fv. 2532).
- For trafikk på sørgående avkjøringsrampe mot gangfeltet er det ikke skiltet fartsgrense. Her kan man se hen til vegnormalenes krav til utforming av kryss (for E6). I N100 angis det da at «Farten på retardasjonsfeltets slutt skal være 50-60 km/t» (N100 kap 3.3.2 H2-Nasjonal hovedveg, ÅDT 6000 - 12000 og fartsgrense 90 km/t, Krav 3.3.2-11). Retardasjonsfeltets slutt er ved starten på selve rampa opp ved E6. Rampa ender i rundkjøringen, ca 170m etter retardasjonsfeltets slutt. Det må derfor legges til grunn at fartsnivået nede ved gangfeltet er maksimalt 50km/t, sannsynligvis lavere.
- Dette betyr at både de merkede gangfeltene på rampene og foreslått nytt gangfelt over fv. 2532 er i tråd med vegnormalenes krav.

Ut fra ovenstående er eksisterende situasjon tilfredsstillende etter vegnormalene.

Dette bekreftes også av at Statens vegvesen opprettholdt eksisterende løsning her ved siste regulering av E6 Granrudmoen-Tingberg i 2009, og at næringsmessig bruk av området ved vegsentralen, bensinstasjonen, samt tiliggende arealer da hadde eksistert i mange år.

Nyskapt trafikk: Det håpes naturligvis på økt trafikk til området og den nye restauranten, men trafikkøkninger på rampene som gir ÅDT opp mot 6000 som utløser krav om planskilt kryssing er ikke oppnåelig.

5.5 Kulturminner

Innlandet fylkeskommune har i merknad ved varsling av oppstart opplyst at det ikke er kjente automatisk fredete kulturminner i området og at man ikke ser det som nødvendig med arkeologisk befaring. Det ble bedt om at en spesifisert tekst ble tatt inn i bestemmelsene med henvisning til kulturminneloven og denne er tatt inn som pkt. 3.1 i bestemmelsene.

5.6 Masseregnskap

Prosjektet innebærer lite masseflytting.

Den nye Fiskehusvegen legges umiddelbart etter avkjøring fra fylkesvegen med stigning 3% opp til høyde 180,1 m.o.h på grunn av flomhøyder i NVE's aktsomhetskart (kfr kap. 0) Byggeområdet for restaurant og vegservice legges på tilsvarende høyde. Den aktuelle oppfyllingen ifbm. dette vil være i

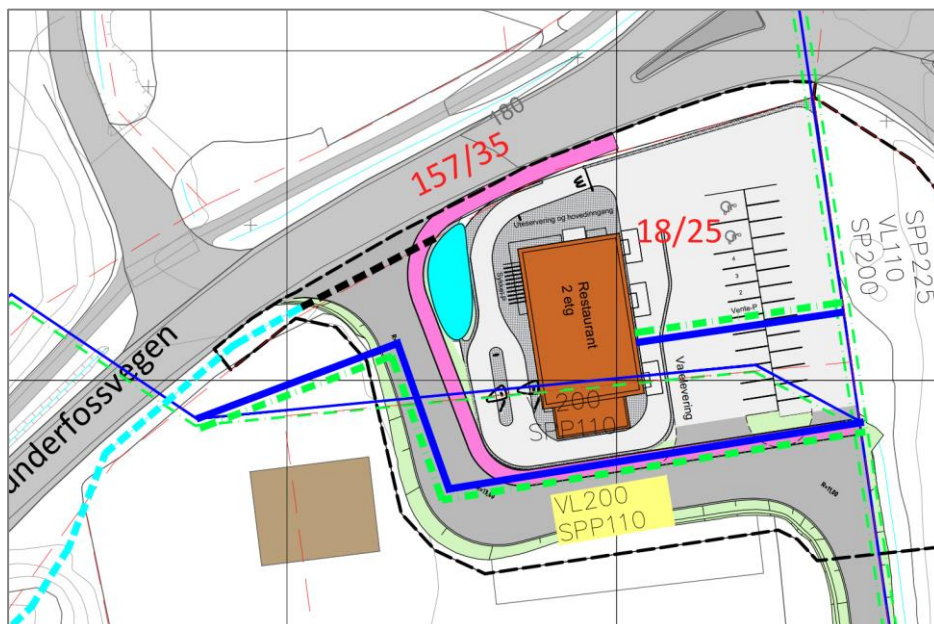
gjennomsnitt ca 50 cm fordelt over området, dvs ca $60 \times 60 \times 0,5 = 1800 \text{ pam}^3$ som vil tilføres utenfra. På tilsvarende areal vil det bli nødvendig å fjerne eksisterende asfaltdekker, gruslag, samt noe vegetasjonsdekke, beregnet til ca 1200 pfm^3 til sammen. VA-grøfter og utgraving for fundamentering av bygg mv vil utgjøre til sammen omkring 300 pfm^3 . Alle disse utgravingsmassene vil bli fraktet til godkjent deponi utenfor planområdet.

5.7 Vann/avløp og overvannshåndtering

Det er utarbeidet et særskilt notat om Vannforsyning, spillvann og overvann (Structor 18.10.2023), inklusive egen tegning GH-01. Notat og tegning er vedlagt planen og det vises til disse for detaljer. Hovedprinsippene i de planlagte løsningene er følgende:

5.7.1 Vann og avløp

Ledningsnett for vannforsyning og spillvann er planlagt tilkoblet eksisterende kommunale ledninger rett øst for anlegget. Det ligger her 200 mm spillvannsledning, 110 mm vannledning og 225 mm pumpeledning for spillvann. Det er planlagt etablert nye kummer med avgreining med tilstrekkelig dimensjon til det nye bygget med trasé som vist på tegning GH-01 og utsnitt nedenfor. Stikkledninger inn til restauranten blir private. Over byggeområdet ligger det kommunale ledninger som må legges om, en 200 mm vannledning og en 110 mm pumpeledning for spillvann.



Figur 19: Utsnitt av tegning GH-01.

5.7.2 Overvannshåndtering

Området består i dag av bebyggelse, asfalterte og gruslagte flater, samt noen mindre, sparsomt vegeterte arealer.

Etter utbygging vil området få økte omfang av tette flater (tak og asfalt), som vil føre til økt avrenningshastighet. Arealet er lite, så endring i mengde vil bli moderat.

Det går ingen naturlige dreneringslinjer over tomten, men at det er en naturlig linje fra områdets nord-vestre hjørne, langs Hunderfossvegen, via en naturlig dam og videre ut i Lågen.

Denne naturlige dreneringsvegen opprettholdes og benyttes som sikker flomveg ved ekstremnedbør.

Miljødirektoratets veileder med Tretrinnsstrategien legges til grunn og oppnås ved 1) infiltrasjon/ fordøyning på et mindre areal innenfor området B/VS, 2) ved bortledning av vann ved store regn til naturlig dreneringslinje til Lågen (kort avstand), og 3) besørge at stikkrenne til flomvegen dimensjoneres for 200års-flom med 40% klimapåslag.

5.8 Flom

Bebyggelsen (restaurant) plasseres i sikkerhetsklasse F2 iht TEK17 §7-2 annet ledd (byggverk beregnet for personopphold, der flomskade ikke setter viktige samfunnsfunksjoner ut av spill).

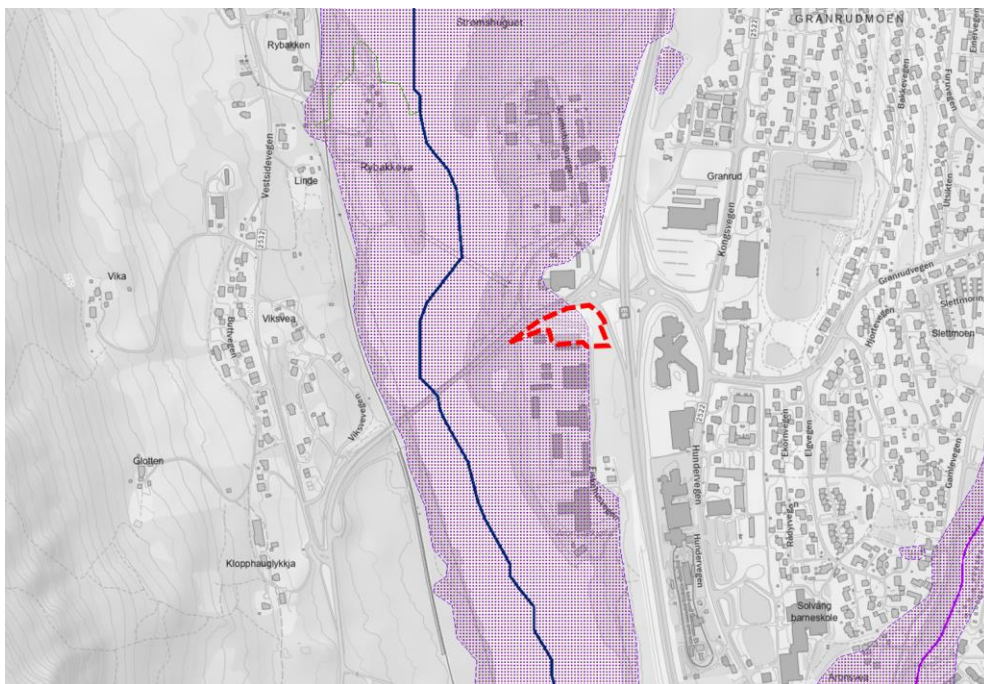
Etter NVE's veileder 2022-03 kan flomfaren da vurderes i reguleringsplan ved bruk av prosedyre 1 i veilederens kap. 4. Følgende er vurdert:

Trinn 1:

Ved søk i NVE's nettsider oa. er det ikke funnet data for kartlegging av flomfare i området tidligere. Det er ikke funnet flomsonekart i NVE's innsynsverktøy.

Trinn 2:

En del av planområdet er i NVE's aktsomhetskart for flom berørt av aktsomhetszone for flom i Lågen:



Figur 20: To utsnitt av aktsomhetszone for flom (NVE).

Siden planområdet er lite og terrengforholdene enkel og oversiktlige er det utført en forenklet flomfarevurdering som beskrives under:

5.8.1 Tiltak og sikkerhet for planområdet

Planområdet ligger i et etablert industri- og næringsområde som har vært i bruk siden 1960-tallet. Området for bygging som berøres av aktsomhetssonen er lite, ca 60 x 60 meter, og er tilnærmet flatt med en innbyrdes høydeforskjell hellende mot vest (Lågen) på ca 1 meter. Området er svært oversiktlig mht terrengform.

En vurdering av aktsomhetssonens avgrensingslinje opp mot laserdata for terrenghøyder i planområdet viser at terrenghøyden langs soneavgrensningen ligger svært nær 180,0 m.o.h. På samme måte fremkommer det at vannstanden ved planområdets vestre del i dagens situasjon vil være ca 1 meter i flomsituasjonen som er vist i aktsomhetskartet.

Planen forutsetter at den nye Fiskehusvegen umiddelbart etter avkjøring fra fylkesvegen legges i høyde 180,1 m.o.h og at byggeområdet for restaurant og vegservice legges på tilsvarende høyde. På denne måten vil veg og byggeområde bli liggende over antatt flomvannstand ved 200års flom. Videre vil man ved en eventuell ekstrem flomsituasjon med vannstand over dette nivået evakuere gjester og ansatte. Man vil da kun få skader på materiell og bygningsmasse, ikke liv og helse (kfr ROS-analyse). Det vurderes derfor at sikkerheten mot flom blir tilfredsstillende.

5.8.2 Virkning av tiltak

Den aktuelle oppfyllingen vil være i gjennomsnitt ca 50 cm fordelt over området, dvs ca 60 x 60 x 0,5 = 1800 m³. Det antas at denne oppfyllingen vil ha ubetydelig virkning for vannstanden i området ved en flomsituasjon. Dette støttes også av at den eksisterende bygningen på planområdet (se Figur 20 over) som er ca 40 x 25 = 1000m² skal fjernes og derved ikke lenger vil kunne bidra til oppstuvning.

5.8.3 Øvrig

Det kan tilføyes at det ikke er kjent flomsituasjoner i området der dette eller nærliggende områder har vært oversvømt, heller ikke i 1995 eller 2013. Ved uværet / flommen «Hans» i 2023 var området heller ikke berørt, kfr dronefoto under.



Figur 21: Dronefoto «Hans 2023» (Vegsentralen Hafjell AS).

5.9 Naturmangfold

Norge har som mål å stanse tapet av biologisk mangfold og sikre at trua arter blir opprettholdt på livskraftige nivå. Naturmangfoldloven (nml.) har forsterka disse føringene gjennom forvaltningsmål for arter og naturtyper, og krav til generell aktsomhet.

Under er det gjort en overordnet vurdering etter nml §§ 8-12.

For alle saker som berører naturmangfold følger det av naturmangfoldloven § 7 at prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12 skal legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet, og det skal fremgå av beslutningen hvordan disse prinsippene er vurdert og vektlagt i saken.

Ved vurderingen av § 8 skal man finne ut hvilket naturmangfold som kan påvirkes av beslutningen, hvilken tilstand dette naturmangfoldet har og hvilke effekter beslutningen vil ha på naturmangfoldet. Vurderingen av disse tre spørsmålene utgjør til sammen kunnskapsgrunnlaget

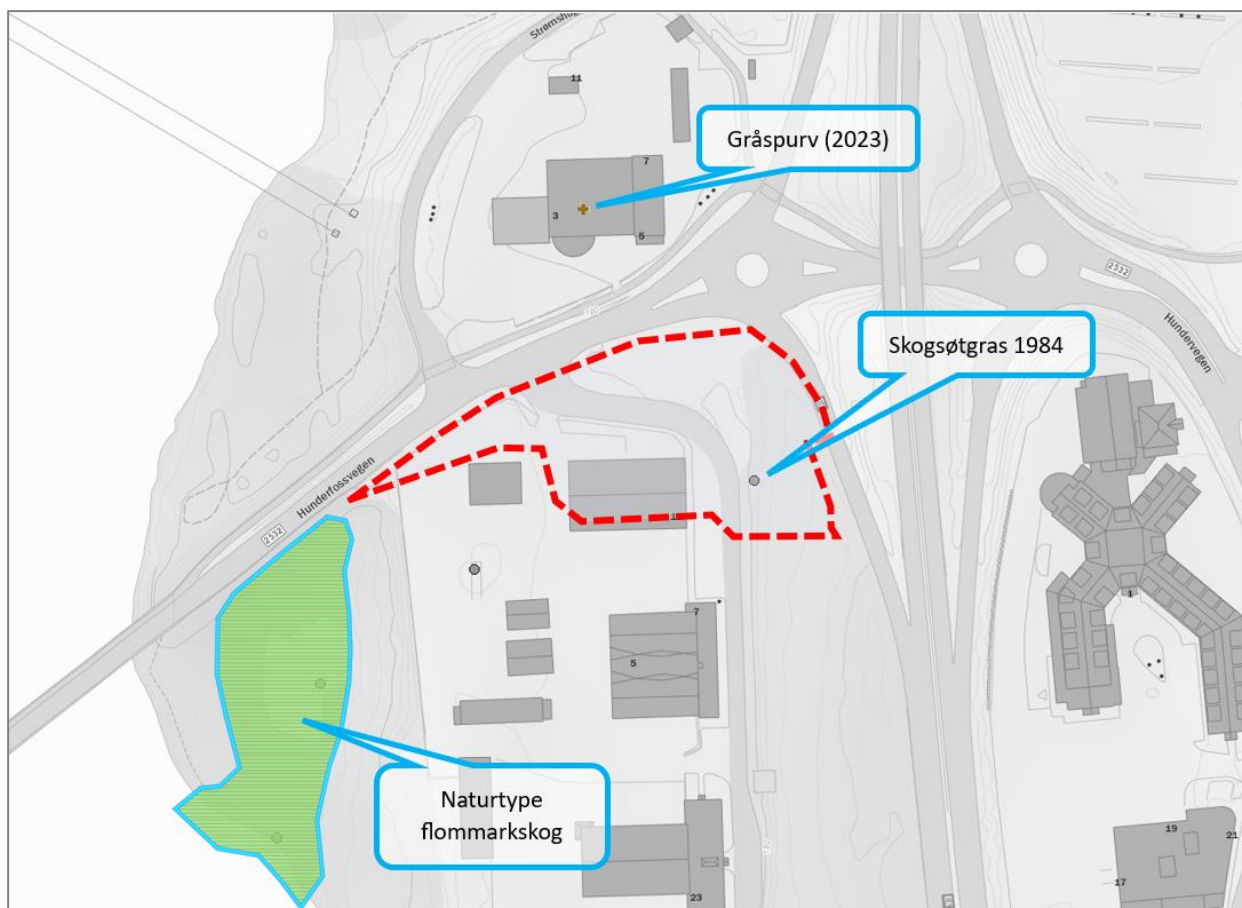
I henhold til veileder [Naturmangfoldloven kapittel II Alminnelige bestemmelser om bærekraftig bruk](#) er det gjennomgått kilder til kunnskap om naturmangfold:

- Naturbase.no
- Miljøstatus.no
- Artsdatabanken.no

Arter:

Det fremkommer av oppslag i naturbase at det var registrert en lokalitet med skogsøtgras (sårbar art) i veggrøfta til Fiskehusvegen mot E6. Denne registreringen var gjort i 1984 og det må antas at denne er fjernet ved hogst, kantslått, skråningspuss og andre aktiviteter etter 1984. Oppslag i historiske ortofoto i Norgebilder.no (2003 – 2020) viser dette.

I tillegg er det en registrering av gråspurv (nær truet art) på taket av bensinstasjonen nord for planområdet (2023).



Naturtyper:

Sørvest for planområdet er det registrert en lokalitet med naturtype flommarkskog med KU-verdi middels.

Vurdering:

Lokaliteten skogsøtgras antas å være fjernet etter registreringen i 1984.

Lokaliteten for gråspurv vurderes å bli lite påvirket ved planlagt tiltak. Dette ut fra dagens betydelige påvirkning med støy fra E6 og lokaltrafikk i området med pågående virksomheter, ikke minst driften av bensinstasjonen der lokaliteten er registrert.

Lokaliteten med naturtype flommarkskog omfatter dagens dreneringslinje og flomveg fra planområdet. Tiltakets påvirkning av overvannsforholdene både i normalsituasjon og flomsituasjon blir liten, ved at tretrinnsstrategien forutsetter fordøyning slik av avrenningshastighet ikke økes i vesentlig grad (kfr. Kap. 5.7.2 over).

Ut over dette fremgår det av kildene at det ikke er registrert prioriterte arter, truede eller nær truede arter, utvalgte naturtyper eller truede eller nær truede naturtyper i planområdet. Det er heller ikke opplysninger i saken som tyder på at det kan befinne seg slike arter eller naturtyper i planområdet som ikke er fanget opp av ovennevnte registreringer. Det framkommer at det ikke er registrert prioriterte arter, truede eller nær truede arter i planområdet. Det er ikke registrert myr i planområdet. Dermed er det heller ikke påvist mulige negative effekter av tiltaket på naturmangfold. Kravet i § 8 om at saken skal baseres på eksisterende og tilgjengelig kunnskap, anses dermed oppfylt.

Hensikten med reguleringsplanforslaget er å tilrettelegge for utbygging i et område som i dag består av asfalterte og gruslagte områder inntil vegkrysset med E6. Fordi det ikke kan påvises effekter av tiltak på verdifull natur eller arter, legges det til grunn at det ikke er nødvendig å foreta vurderinger etter de andre miljøprinsippene i naturmangfoldloven §§ 8–12. Et viktig poeng er at området allerede hovedsakelig er regulert til bebyggelse og anleggsformål i gjeldende reguleringsplan for området.

5.10 Friluftsliv

Utbyggingen berører ikke områder med registrert verdi for friluftsliv og har ingen konsekvenser for dette temaet.

5.11 Forurensing av vann og grunn**5.11.1 Eksisterende situasjon**

Det er ingen kjent aktivitet i området i dag som gir fare for forurensing av grunn eller vann. Ut fra grunneiers kjennskap til arealet er det heller ikke kjent eller observert noe som tyder på at det er forurenset grunn.

5.11.2 Mulige virkninger

Tiltaket som planlegges i området vil ikke innebære at det igangsettes virksomheter som gir skadelige utslipp til vann eller grunn. Det forutsettes at normal anleggsvirksomhet foregår etter gjeldende regler uten forurensningsfare. Bebyggelse skal tilknyttes offentlig vann- og avløpssystem. Ved utbygging vil det som følge av planerte flater og takflater bli noe raskere avrenning av overflatevann. Det anses ikke at denne avrenningen innebærer noen forurensingsrisiko.

5.12 Energi

Minstekrav til energieffektivitet følger av byggeteknisk forskrift.

5.13 Barn og unges interesser

Ut over at restauranten vil være en attraktiv arbeidsplass for unge kan det ikke ses at tiltaket vil ha spesielle konsekvenser for barn og unges interesser.

5.14 Samfunnssikkerhet og beredskap

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det er utarbeidet risiko- og sårbarhetsanalyse basert på DSB's veileder «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging – Metode for risiko- og sårbarhetsanalyse i planleggingen».

Denne er vedlagt planforslaget. Det er gjennomført geoteknisk vurdering av områdestabilitet iht. NVEs veileder nr. 1/2019. Notatet er vedlagt planforslaget.