

NOTAT

Oppdrag	Nye Bodø terminalen	Revisjon	Rev B 10.10.2022
Emne	Planinitiativ	Tilgjengelighet	Åpen
Oppdragsgiver	Bodø Havn KF	Oppdragsleder	Sevrin Gjerde
Kontaktperson	Jan Ove Tangstad, Sevrin Gjerde	Utarbeidet av	Sevrin Gjerde
Kopi	Erlend Willumsen, Truls Mortensen, Jan Christian Iversen, Halvor Løvlien Lutnæs	Ansvarlig enhet	By og områdeutvikling FE Midt

PLANINITIATIV –DETALREGULERING FOR NYE BODØ TERMINALEN

Planinitiativet er utarbeidet med utgangspunkt i Forskrift om behandling av forslag til detaljregulering eller områderegulering etter Plan- og bygningsloven § 1. Plankonsulent team Nordic Multiconsult tar på vegne av forslagsstiller Bodø Havn KF initiativ til nødvendig regulering av Bodø Havneterminal og omkringliggende område på Rønvikleira.

1. Formålet med planen

Planforslaget skal legge til rette for at området innenfor plangrensen kan videreutvikles i tråd med aktørenes fremtidige behov og for at Bodø Havn KF skal kunne utføre samfunnsoppdraget sitt. Det er identifisert følgende målsetninger med arbeidet:

Sikre god og bred forbindelse mellom jernbanen og kaia

Planområdet krysses av Jernbaneveien som er en gjennomfartsåre og matevei for virksomhetene i området. Veien er en barriere for godsflyt mellom jernbanen og kaiområdet. I tillegg hindrer den god utnyttelse av arealene som ligger mellom «Energihuset» og jernbanestasjonen. I gjeldende plan for området er Jernbaneveien regulert i kulvert under en smal planforbindelse mellom jernbanen og kaiområdet. Forslagsstiller ønsker å forbedre forbindelsen mellom øst og vest på tvers av Jernbaneveien og ønsker at planforslaget tilrettelegger for dette.

Større fleksibilitet i utnyttelse og utforming av terminalen

Forslagsstiller ønsker at planen i større grad enn gjeldende plan legger til rette for ulike typer godshåndtering. Det er et mål at planforslaget skal legge til rette for en utvikling i et 50 års perspektiv. Mengder gods, type gods, og transportmidler vil endre seg. Videre vil det bli en utvikling der godshåndtering og omlasting vil bli mer automatisert. Til slutt ser vi en økning av gods på

B	10.10.2022	Endringer	IEN	SG	SG
A	12.09.2022	Endringer etter forslag fra Bodø kommune	IEN	SG	SG
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

verdensbasis samtidig som at klimagassutslippene fra transport må reduseres kraftig. Dette betyr at organisering av en godsterminal må kunne endres, volum på bygninger og utstyr må kunne endres, og person- og varestrømmer må kunne endres. Planforslaget bør legge til rette for en stor variasjon av bruken i området. Det bør også legge til rette for bruk som ikke er kjent i dag siden vi forventer en større omstilling av denne sektoren.

2. Organisering

Bodø havn fremmer planforslaget. Team Nordic Multiconsult vil være plankonsulent.

3. Avgrensning av planområdet og plangrunnlag

Detaljreguleringen tar utgangspunkt i områdeplanen og formålene som er fastsatt der. Planen tar sikte på å detaljregulere følgende arealformål:

Havneterminal 1, 2, 3, 4 og 5 med tilhørende kaier, havneområde og Jernbaneveien.

For å oppnå de ønskede mål og retningslinjer fremmes planen som en detaljregulering. Arealbruken som er angitt i områdeplanen beholdes, men geometri på veg og plassering av rundkjøringer langs Jernbaneveien må vurderes på nytt. Planavgrensningen må gi mulighet til å velge ulike kryssinger av Jernbaneveien avhengig av resultatet fra forprosjektet. Alternativ antas å være:

- Jernbaneveien i kulvert (Regulert løsning i områdeplanen)
- Jernbaneveien på bro over terminalområdet
- Plankryssing av Jernbaneveien.

Plangrense som varsles ved oppstart tar med seg omkringliggende rundkjøring og avkjørsler inn til terminalområdet. Planarbeidet vil inkludere havneterminal 1 og 2 (ferjekai) for å se på best mulig utnyttelse av hele havneområdet.

Kontor/Industri

Arealformålet ligger sentralt ved hovedatkomst og inkluderes for å sikre gode sambruksløsninger og hensiktsmessige kjøremønstre og parkering. Området ligger også inntil Jernbaneveien og arealbruk mot en eventuell brokonstruksjon inngår i reguleringsarbeidet.

Godsterminal/næring

Arealformålet ligger på samme side av Jernbaneveien som jernbanen. Området er en nøkkel for god utnyttelse av hele terminalområdet og en god forbindelse mellom jernbanen og kaia. Ved planoppstart er noe jernbaneformål tatt med for å se på de beste løsningene for utnyttelsen av området.

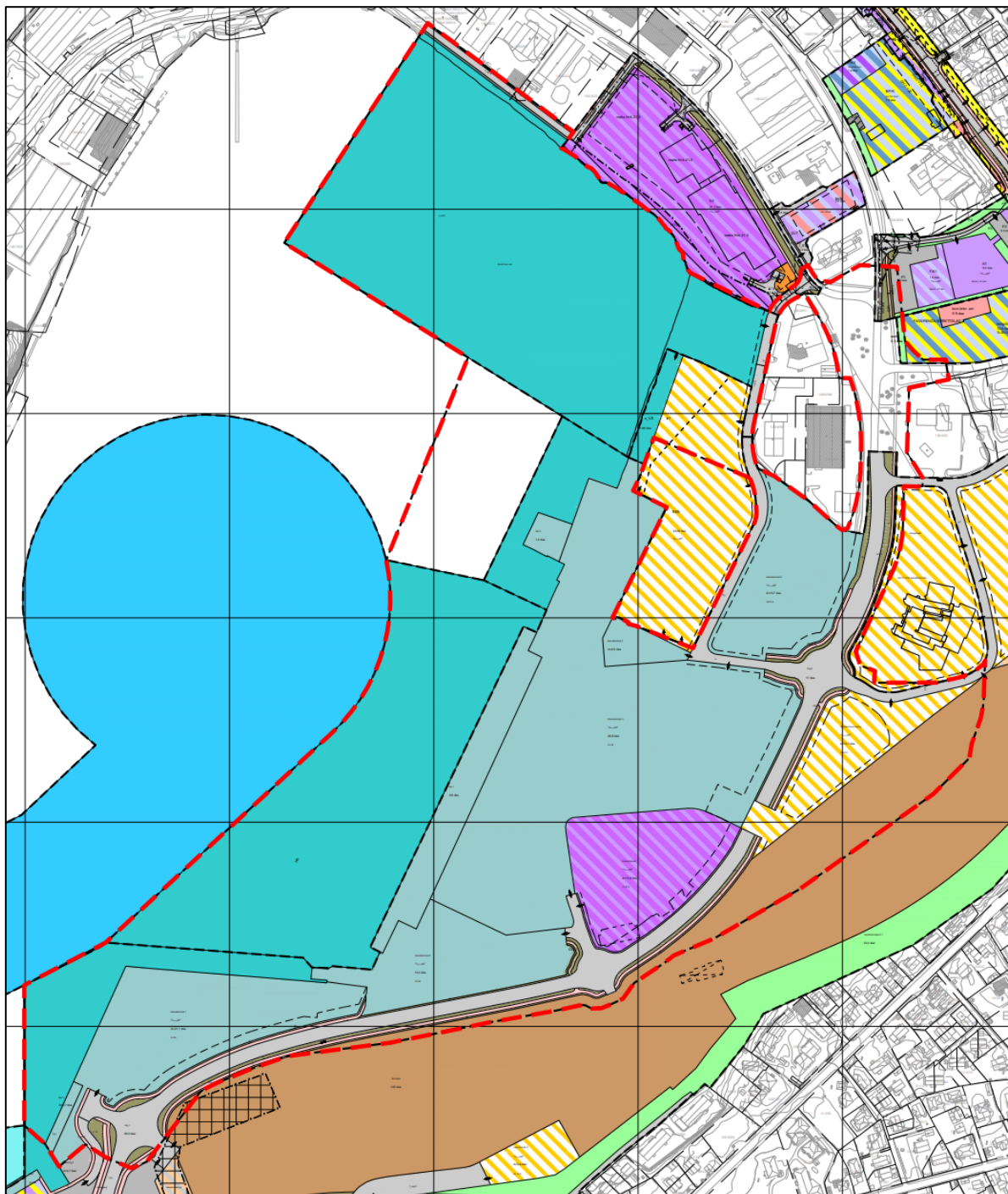


Figur 1 Områdeplan for Bodø Stamterminal 1256

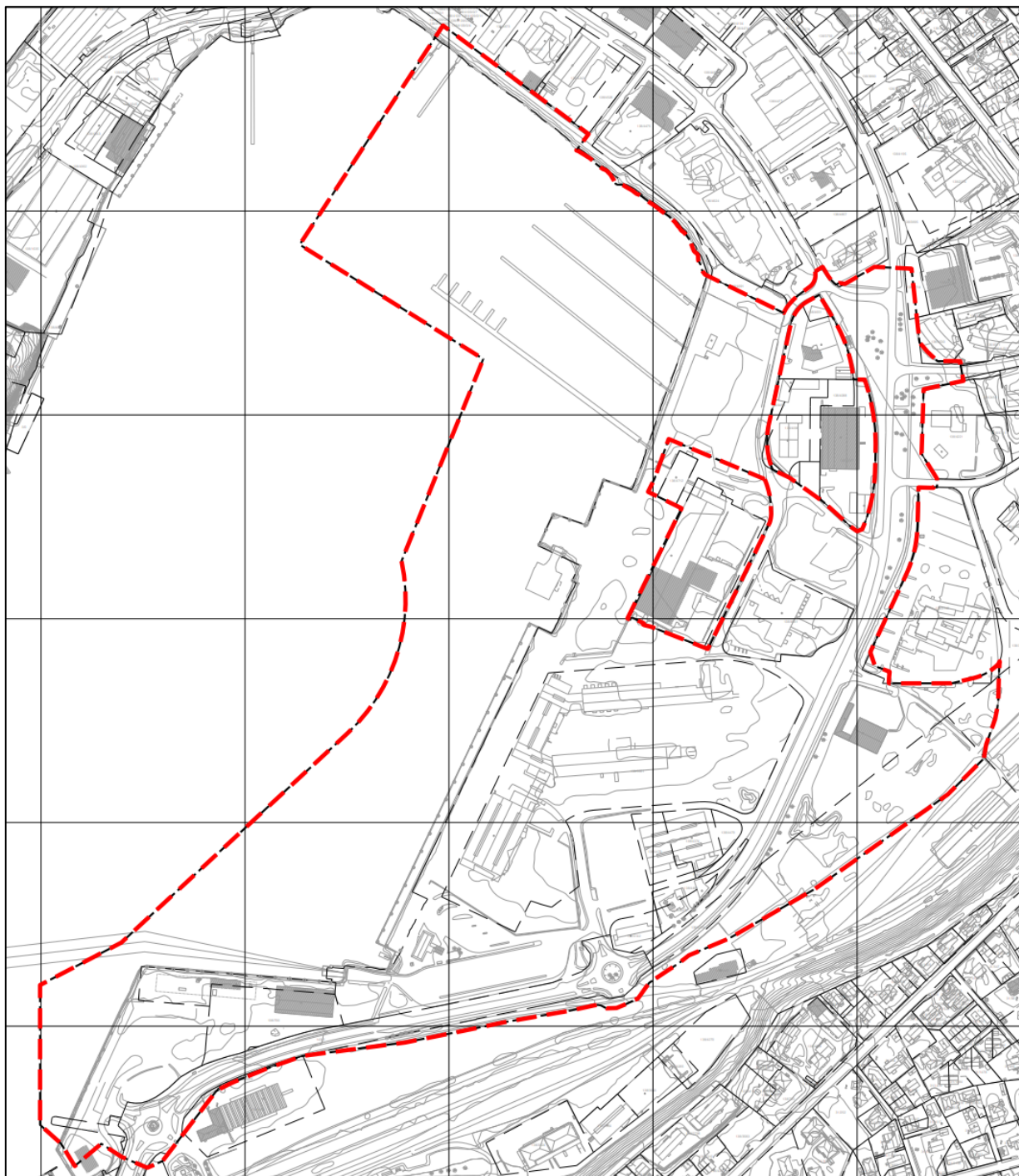
Plankapasitet

Følgende tillatte utbyggingsvolum er utledet fra områdeplanen:

Arealformål	type	Tillatt utnyttingsgrad	Formålsareal (daa)	Tillatt areal (daa)	Bebygd areal i dag (daa)	Potensiale BYA m2	Potensiale BTA m2
Havneterminal 1	%BYA	40	21,1	8,44	3	5440	10880
Havneterminal 2	%BYA	100	14,1	14,1	1,44	12660	25320
Havneterminal 3	%BYA	60	65,4	39,24	13,09	26150	52300
Havneterminal 4			2,5				
Havneterminal 5	%BYA	70	15,7	10,99	2,3	8690	17380
Konto/ Industri	%BYA	90	15,8	14,22	6,5	7720	46320
Godsterminal/Næring	%BYA	100	5,6	5,6	1	4600	13800
Sum						65260	166000



Figur 2. Forslag til planavgrensning detaljregulering kommunedelplanen ligger som underlag.



Figur 3 Forslag til planavgrensning.

4. Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak

Arealbehov

Mulighetsstudie datert 06.05.19*, er antatt et arealbehov som er vist i tabell under. Det er forventet at disse tallene endrer seg i arbeidet med forprosjektet.

Hva	Areal m2
Nytt terminalareal	12 200
Uteområde for terminalaktiviteter	36 600
Laste- og losseområde	8 000
Bru/Kulvert mellom bane/havn	1 500
Terminalveien 10	1 600
Terminalveien 12	1 000
Totalt	60 900

Mulighetsstudiet er vedlagt. Se under for beskrivelse av foreløpige planer for Terminalveien 10 og 12.

Høyder

Det er registrert et behov for høyere bygg enn det som områdeplanen tillater. Dette er tidlige registrerte behov, og arbeidet med forprosjektet vil tallfeste dette behovet med større nøyaktighet.

Formål i områdeplanen	Regulert høyde	Antatt behov	Kommentar
Kontor/Industri	21,5	30*	
Havneterminal 3	18	20*	Inntil xx % av bebygd areal kan ha byggehøyder opp til kote +24**
Havneterminal 5	21,5	21,5*	Inntil xx % av bebygd areal kan ha byggehøyder opp til kote +25,5**
Godsterminal/Næring	21,5	21,5	Inntil xx % av bebygd areal kan ha byggehøyder opp til kote +25,5**

*Alle tall for antatte høyder er foreløpige og vil konkretiseres etter hvert som anbefalingene i forprosjektet blir tydelige.

**Det er et ønske om mulighet for en kontordel på havneterminalene. Det kan være aktuelt å regulere en mulighet for en tredje etasje på deler av bygninger her.

Terminalveien 10

For Terminalveien 10 ønskes det å videreutvikle det allerede eksisterende bygget med utvidelse mot nord-vest slik som vist på skissen under. I tillegg er det et ønske om at tillatt byggehøyde i planen økes.

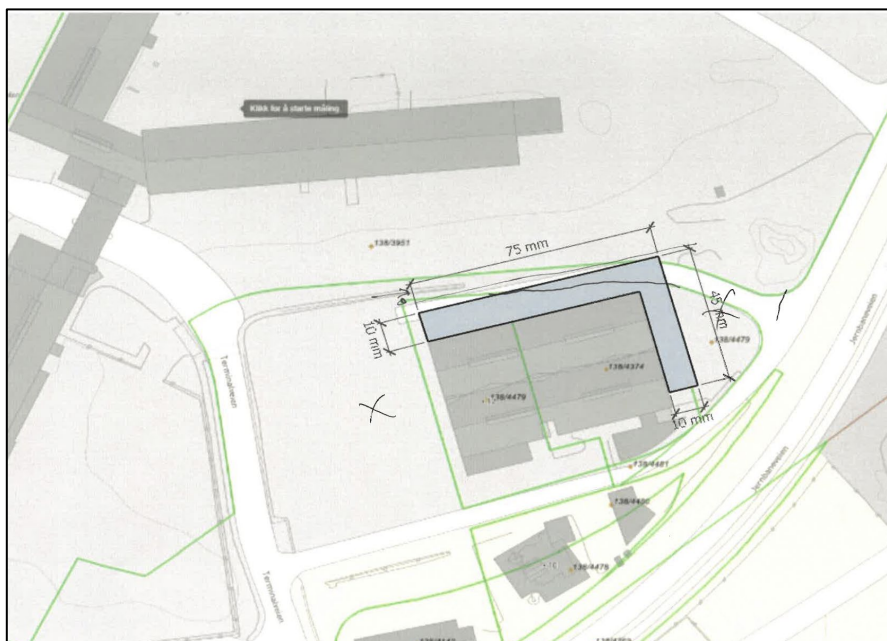


Figur 4: potensiell utvidelse av Terminalveien 10



Figur 5: Terminalveien 10 i 3D

På denne tomta ønskes det å utvikle og utvide eksisterende bebyggelse mot nord og vest. Det er foreløpig ikke planlagt å bygge høyere enn dagens bygning.



Figur 6: Mulig utvidelse av Terminalveien 12

5. Tiltakets virkning på, og tilpassing til, landskap og omgivelser

Området er tidligere utfylt sjø og bebygget. Platået ligger lavere enn omkringliggende bydeler. Det er avgrenset mellom Jernbaneveien med tilstøtende jernbane og godsområde, og kaianlegg. Området fremstår noe kaotisk med store asfaltflater. Bebyggelsen er stedvis flat og preget at lagerbebyggelse med innslag av kontorer. Bebyggelsen på Terminalveien 10 er noe høyere og skiller seg noe ut fra byggene ellers i området.

Havneterminal 2 er areal for oppstilling og logistikk til ferjekai.

Planforslaget vil påvirke bil, gange, og sykkeltrafikk langs Jernbaneveien. Ulike løsninger for kryssende godstransport vil i ulik grad hindre fremkommelighet. Videre vil eventuelle endringer av havneterminal 1 og 2 påvirke ferjeavganger fra Bodø ferjekai for både mengder trafikk, kjøremønster, og oppstilling. Til sist må tilgang til området som ikke er havnerelatert vurderes: «Big box» varehandel, atkomst til boliger og næring.

Jernbaneveien er også en gjennomfartsåre fra Bodø nord til sentrum. I mulighetsstudie utarbeidet av Rambøll i 2019 er det beregnet en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 10 til 14.000 kjøretøy pr døgn. Samtidig viser KVV Ny by Bodø - transportsystemer en ÅDT på 7680 langs den statlige delen av veien. Vi har kjennskap til at det er gjort flere tellinger på kommunale veier, en oversikt og sammenstilling av dette blir en naturlig del av planarbeidet.

Støy

Planforslaget skal legge til rette for en høyere aktivitet og en mer intensiv bruk av terminalen. Det er forventet at støy mot omkringliggende boligbebyggelse vil øke. Konsekvensutredningen for områdeplanen viste imidlertid at Jernbaneveien gav det største bidraget til støy. Dette betyr at dersom planforslaget foreslår tiltak som reduserer trafikken i Jernbaneveien, kan summen av støy fra området bli mindre.



Figur 7 Utsnitt kommunedelplanens arealdel 2022 -2034. Støysone merket med rød og gul skravur.

Energi

Det er forventet at både energityper og mengder for transportløsninger vil endre seg. Planforslaget må legge til rette for ulike løsninger og tilstrekkelig kapasitet. Dette vil også få virkninger på kommunalt og regionalt nivå.

Påvirkning på landskap

Planforslaget kan foreslå en høyere utnyttelse og høyere gesimshøyder for å øke fleksibiliteten i planen. Virkninger på silhuetten og siktlinjer for bebyggelse rundt havneterminalen må vurderes.

FN's Bærekraftsmål

Planen vil ha virkning på følgende bærekraftsmål:



Gjennom mer sømløs håndtering av gods vil regionen og landsdelen få mer effektiv håndtering av varer og gods, og dermed vil dette kunne gi økt verdiskapning. Den unike muligheten området har for å erstatte godstransport på vei med transport på sjø vil både oppnå sentrale myndigheters mål og bidra til å styrke regionens rolle i det internasjonale bildet.

9 INNOVASJON OG INFRASTRUKTUR 	Prosjektet vil gi åpning for innovasjon gjennom tilrettelegging for autonome løsninger både i omlastingsprosessen og transportkorridorene. Utviklingen av terminalområdet vil effektivisere prosesser og fremme samløsninger som i dag ikke eksisterer i området.
11 BÆREKRAFTIGE BYER OG LOKALSAMFUNN 	Gjøre byer og lokalsamfunn inkluderende, trygge, robuste og bærekraftige. Godstransport langs vei står for en stor andel støy, trafikk og ulemper for by og lokalsamfunn. Å redusere transporten langs vei og øke langs sjø og bane vil ha positive ringvirkninger for byen.
17 SAMARBEID FOR Å NÅ MÅLENE 	Styrke virkemidlene som trengs for å gjennomføre arbeidet og fornye globale partnerskap for bærekraftig utvikling. Et mer sømløst samarbeid mellom jernbane og havn. Prosjektet vil også gi samlokalisering av aktører som er i området og kan skape arena for møteplasser og tettere samarbeid.

6. Forholdet til kommuneplan, eventuelle gjeldende reguleringsplaner og retningslinjer, og pågående planarbeid

Kommuneplanens arealdel 2022 - 2034

Arealene innenfor foreslått planområde er regulert i kommuneplanens arealdel til:

- Havneområde i sjø (Fremtidig)
- Havn (Nåværende)
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (arealer) (Nåværende)
- Næringsvirksomhet (Nåværende)
- Kombinert bebyggelse og anleggsformål (Nåværende)
- Bane (nærmere angitt baneformål) (Nåværende)
- Forretninger (Nåværende)

Relevante bestemmelser:

§ 5.10.6 Havn

I formålet havn i delområdet 37.14 tillates oppført kaier, havnelager og andre bygninger og anlegg for betjening av skipstrafikk, jernbanespor og tilhørende anlegg, og andre transportmidler som fergekai med biloppstillingsplasser. I området tillates oppført bygninger for tung næringsvirksomhet som industri, verksted- og lagervirksomhet.

For øvrige havneformål tillates kaier og annen havnerelatert virksomhet.

§ 6.3 Jernbane

I plan- og byggesaker som berører arealer inntil 50 meter på hver side av jernbanespoet, skal det foretas en konkret vurdering av tiltaket opp mot behov for areal til kryssningsspor.

Retningslinje

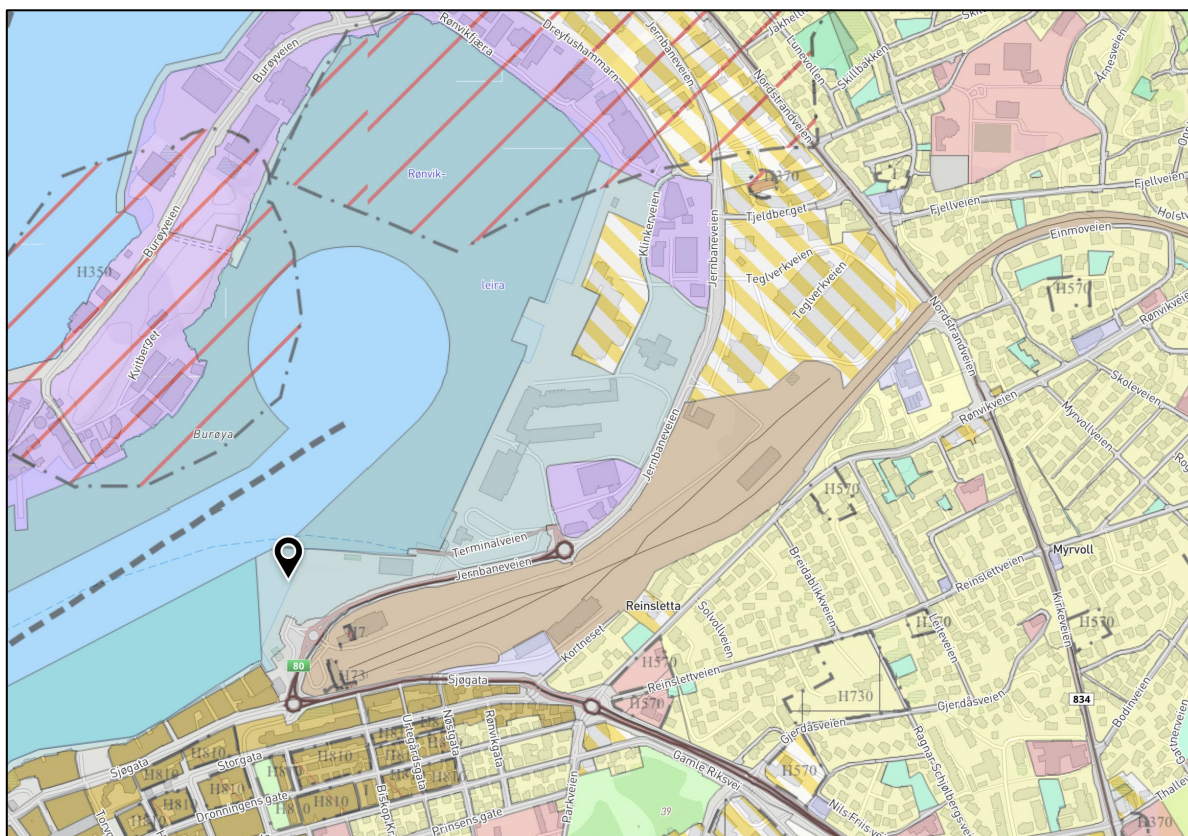
Iht. Jernbanelovens § 10 er det alminnelig byggeforbudssone på 30 m fra midtlinje jernbanespor.

Foreslått planområde berører også Faresone H310 Ras- og skredfare, lengst nord.

§ 11.3.1 Ras- og skredfare (H310)

Hensynssonen angir kjente fareområder for kvikkleire og omfatter et område på Mælen.

I disse områdene skal det ikke gis tillatelse til tiltak som kan påvirke stabiliteten i grunnen uten at det er gjennomført geotekniske grunnundersøkelser. Eventuelle nødvendige avbøtende tiltak skal gjennomføres samtidig med tiltaket.



Figur 8 Utsnitt kommunedelplanens arealdel 2022 -2034. Fareområde merket med rød skravr.

Følgende planer oppheves helt eller delvis:

PlanID 1280	Max Mat eiendom	Vedtatt 20.05.2013	Oppheves delvis
PlanID 1273	Bodø Indre Havn	Vedtatt 13.12.2012	Oppheves delvis
PlanID 1108	Nordstrandvn. 27	Vedtatt 15.02.2001	Oppheves delvis
PlanID 2020002	Klinkervn. 6 og 8	Vedtatt 25.03.2021	Oppheves delvis
PlanID 1256	Bodø Stamnetterminal	Vedtatt 17.02.2011	Oppheves delvis
PlanID 1284	Energihuset	Vedtatt 24.05.2012	Oppheves delvis
PlanID 1300	Innseiling Bodø Havn	Vedtatt 19.06.2013	Oppheves delvis

PlanID 1108_101 Nordstrandvn. 27 Vedtatt 13.11.2001 Oppheves delvis. (Bebyggelsesplan)

PlanID 1288 Flerbrukshavn-Indre Havn Vedtatt 13.09.2012 Oppheves helt.

Planavgrensningen har felles plangrense med følgende plan:

PlanID 2016011 Dreyfushammeren Vedtatt 14.09.2017

7. Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet

Området innenfor plangrensen er bebygd og preget av menneskelig aktivitet. Det er ikke påvist kulturminner, biologisk mangfold eller andre spesielle hensyn innenfor planområdet.

Innenfor planområdet ligger reguleringsplanen Klinkerveien 6 og 8. reguleringsplanen for området ble vedtatt i 2021 og kun deler av planen tas med i denne planen. Dette for å sikre eventuelt samareal med området i nord. Området som ikke tas med i planen vil i plankartet vises hvitt.

8. Hvordan samfunnssikkerhet skal ivaretas, blant annet gjennom å forebygge risiko og sårbarhet

Risiko og sårbarhet vil bli håndtert gjennom utarbeidelse av ROS-analyse for alle forhold som kan medføre slike konsekvenser.

Planinitiativet redegjør for en del spørsmål som må svares ut i ROS analysen. Følgende tema er aktuelle;

- Grunnforhold. Det foreligger mange tidligere undersøkelser/rapporter. Det vil vurderes om disse er tilstrekkelig eller om det er behov for supplerende undersøkelser.
- Ved vurdering av havnivå/stormflo vil det være naturlig å se på kainivå.
- Kaia/havnas kapasitet i forhold til Nord Norge linja og økt godstrafikk med båt
- Potensiell fare som følge av bruk av batteridrevne kjøretøy (brennbarhet)
- Forsyningssikkerhet/kapasitet EL for strøm til kai og kjøretøy

Planforslaget må omfatte en overordnet VAO plan. Det er tilstrekkelig slokkevann i området. Bodø kommune redegjorde for større ledninger i grunnen som bør hensyntas ved utforming;

- Pumpeledning (500 millimeter) ligger i gang- og sykkelveien i Jernbaneveien
- Vannledning (500 millimeter) som forsyner Burøya går gjennom området
- Vannledning (200 millimeter) langs kaia

Videre er dette vesentlig tema

Videre vil ROS blant annet ta for seg følgende spørsmål:

- Er det transport av farlig gods til/gjennom området?
- Vil plan/tiltaket bli ramma av, eller forårsake forurensing i form av lyd, lukt eller støv?
- Vil plan/tiltaket bli ramma av, eller forårsake fare for akutt eller permanent forurensing i området?
- Er området påvirket/forurensa fra tidligere bruk?
- Ulykker knytt til gjennomføring og drift i anlegg?
- Økt aktivitet og mer kryssing fra øst til vest betyr at risiko for ulykker og andre uønskede hendelser øker.
- Støy
- Bybilde/landskapsrom vil det også gjøres en utredning på ettersom byggevolum ønskes økt.
- blågrønn faktor, som også er vesentlig i forhold til håndtering av overvann.
- Området øst for Jernbaneveien benyttes til snølagring i dag. Løsning for snølagring vil omtales i planforslaget.

9. Prosesser for samarbeid og medvirkning fra berørte myndigheter, grunneiere, festere, naboer og andre berørte

Medvirkning i plansaken vil følge plan- og bygningsloven, kapittel 5. Det legges opp til en ordinær planprosess iht. prosessreglene i plan- og bygningsloven. Varsel om oppstart sendes til alle berørte grunneiere, offentlige organer og andre interessenter. Videre annonseres planoppstart i Avisa Nordland. Varaset kunngjøres også på oppdragsgivernes hjemmesider og kommunens hjemmeside.

Følgende aktører anses som særlig relevante (listen suppleres i oppstartsmøtet):

- Berørte grunneiere og private
- Leietakere på havneterminalen og jernbanestasjonen
- Bane NOR
- Hurtigruten
- Torghatten Nord AS
- Statens vegvesen
- Bodø Kommune
- Nordland Fylkeskommune
- Statsforvalteren i Nordland

Forslag til frekvens på medvirkning når planforslaget utarbeides

Hvem	Antall	Hvordan	Når
Byens befolkning	1	Fysisk informasjonsmøte	Etter at forprosjekt er utarbeidet
Offentlige etater	1	Fysisk oppmøte	Planforum i Nordland mest trolig 16. november
Ulike interessenter	3	Digitale Særmøter	Etter behov
Bodø kommune	3	Fysiske og digitale møter	Oppstartsmøte. Midt i forprosjektet. Etter at forprosjekt er utarbeidet. Før innsending av planforslag til 1.gangs behandling

Brukere og leietakere på terminalen, slik som speditører og andre vil ha en egen medvirkningsprosess i forprosjektet.

10. Vurdering av om planen er omfattet av forskrift om konsekvensutredninger, og hvordan kravene i tilfelle vil kunne bli ivarettatt

Utredningsbehov uten konsekvensutredning

Det vil være behov for å vise konsekvenser av ulike scenarier for kryssing av Jernbanegata for bil, gang- og sykkeltrafikk. Videre er mye av grunnen fylling, og geotekniske forhold må bli sett i forhold til ulike utbyggingsmodeller og utnyttelse. Støy vil bli et tema i planleggingen og enkelte ROS tema vil kunne kreve egne utredninger for å sikre godt nok kunnskapsgrunnlag. Bodø Havn KF har en rekke rapporter som er ferdig utarbeidet. Arbeidet med reguleringsplanen skal kartlegge kunnskapsgrunnlaget som finnes før det eventuelt settes i gang flere undersøkelser.

Krav til konsekvensutredning og planprogram

Formålet med konsekvensutredning er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir vurdert når planen blir laget. Forslagsstiller skal vurdere om tiltaket faller inn under forskriften for konsekvensutredning og bekoste utredningene. Vurdering av behov for konsekvensutredning skal gjøres etter § 4 i plan- og bygningsloven og etter § 6 og 8 i forskrift om konsekvensutredning, jamfør også § 10.

Områdeplanen for Bodø Stamnetterminal (1256) er konsekvensutredet for tema:

- Støy
- Forurensset grunn
- Trafikkavvikling
- Trafikksikkerhet
- Bodø som distribusjonssentrum
- Sysselsetting
- ROS-analyse

Detaljregulering av havneterminal 1,2, 3, 4 og 5 med tilhørende kaier og havneområde.

Vurdering etter § 4.1 og §4.2 i plan- og bygningsloven

Planforslaget vil ikke endre arealbruk i større grad. Det skal snarere optimalisere dagens bruk. Det er derfor vurdert at planforslaget ikke vil ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn og dermed ikke behøver planprogram eller konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven.

Vurderinger etter § 6 i forskrift om konsekvensutredning

Detaljreguleringsplaner skal alltid konsekvensutredes for tiltak i vedlegg I. Unntatt for dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen.

Vurdering av tiltak i vedlegg I

7 a) Jernbanelinjer for langdistansetrafikk. – **Ikke aktuelt i detaljregulering som ikke omfatter jernbanen**

7 e) Andre vei- og jernbanetiltak med investeringskostnader på mer enn 750 millioner kr. – **Ikke aktuelt i detaljregulering siden foreløpige investeringskostnader for vei er beregnet til 57,5 millioner kr.**

24 Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmenntilgjengelige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m² - **Ikke aktuelt i detaljregulering siden foreløpige bruksareal er beregnet til 12 200 m²**

Vi vurderer at punkt 8 b) som gjelder nyetablering av farled og havner ikke gjelder, siden området i dag er regulert til og brukes som havn og farled, og det ikke er behov for vesentlige arealbruksendringer

I tillegg til dette kan en detaljregulering gjøres i samsvar med Områdeplanen (1256) og vil derfor ikke utløse krav om konsekvensutredning.

Vurderinger etter § 8 i forskrift om konsekvensutredning

Reguleringsplaner for tiltak i vedlegg II skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger etter § 10, men ikke ha planprogram eller melding. 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. Her gjelder vurderingen etter § 4.1 og §4.2 i plan- og bygningsloven: En detaljregulering vil ikke ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn og behøver ikke konsekvensutredning etter § 8 i forskriften.

Vurderinger etter § 10 i forskrift om konsekvensutredning.

Vurderinger etter andre ledd:

- a) *størrelse, planområde og utforming. Størrelsen er ca 260 daa. Planområdet er relativt sammenhengende og berører i mindre grad områder rundt. Det har stor flate men relativt liten omkrets. Tilstøtende arealer er i liten grad sensitive mot bruken av området. Disse er regulert til bl.a Jernbane, Terminal, Farled, og kombinert bebyggelse og anleggsformål. Unntaket er Jernbaneveien som er trafikkert av fotgjengere, syklist og biltransport. Området er stort, men at det har få konfliktskapende tilstøtende arealer. Gjennomgangstrafikken i Jernbaneveien kan innebære et nødvendig følgetiltak etter veilederen kap. 3.1.1 (det må bygges bro, planovergang eller undergang) og dermed være en utløsende faktor. Det er forutsatt at arealformålene ikke endrer seg. Videre er utnyttelsen vurdert til å bli noe høyere.*
- b) *Bruken av naturressurser, særlig arealer, jord, mineralressurser, vann og biologiske ressurser. I liten grad. Ikke utløsende faktor*
- c) *Avfallsproduksjon og utslipp. I liten grad. Ikke utløsende faktor*
- d) *Risiko for alvorlige ulykker og/eller katastrofer. I liten grad. Ikke utløsende faktor*

Vurderinger etter tredje ledd:

Lokalisering og påvirkning på omgivelsene vil ikke medføre eller komme i konflikt med a), b), c), d), e), f), g), eller h)

I vurderingen av om planen eller tiltaket kan få vesentlige virkninger og følgelig skal konsekvensutredes, skal det ses hen til virkningenes intensitet og kompleksitet, sannsynlighet for at virkningene inntreffer og når de inntreffer, varighet, hyppighet og mulighet for å reversere eller begrense dem, om virkningene strekker seg over landegrensene, samt samlede virkninger av forslaget til plan eller tiltak og andre eksisterende, godkjente eller planlagte planer eller tiltak. *Virkningene vil bli størst av Jernbaneveien som nevnt i vurderingen etter andre ledd. Virkning vil være daglig, altså hyppig, men den vil ha lav intensitet i denne sammenhengen og det vil være mulig å begrense virkningen betraktelig.*

Samlet sett mener vi at planen ikke vil kunne få vesentlige virkninger for miljø og samfunn siden bare noe virkning etter bokstav a) etter andre ledd ikke kan anses som stor nok helhetlig virkning.

Videre viser vi til kap 1.3 i veileder «Når skal tiltak i vedlegg II konsekvensutredes? Vurdering etter § 10 i forskrift om konsekvensutredninger»:

«Det legges til grunn at det vil være relativt få planer og tiltak etter § 8 som vil falle inn under forskriftens definisjon av vesentlige virkninger. Et viktig siktepunkt med det reviderte EIA-direktivet er å harmonisere praktiseringen av direktivet i landene som er forpliktet til gjennomføring av direktivet. Det vektlegges i forteksten til direktivet (nr. 27) at screening av vedlegg II har til hensikt å sikre at kun prosjekter med vesentlige virkninger konsekvensutredes i henhold til direktivets

bestemmelser. På bakgrunn av lovreguleringen vi har i Norge gjennom plan- og bygningsloven, sektorlover og med naturmangfoldloven og vannforskriften legges det til grunn at saker som ikke blir omfattet av kravet til konsekvensutredning likefullt blir tilfredsstillende belyst gjennom den ordinære saksbehandlingen.»

Fremdrift

Se vedlagt tentativ, men ønsket fremdrift.