


# BERGENSBANEN (HØNEFOSS) - (TROLLEDALEN)

## VEME KRYSSINGSSPOR

### Planinitiativ

01A	Revidert etter Bane NORs gjennomgang	19.6.2023	RN	AF	CN
00A	Første utgave	13.6.2023	RN	AF	CN
Rev.	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
<b>Tittel:</b> <b>Bergensbanen</b> <b>(Hønefoss) – (Trolldalen)</b> <b>Veme kryssingsspor</b> <b>Planinitiativ</b>		Ant. sider	Fritekst 1d		
		<b>16</b>	Fritekst 2d		
			Fritekst 3d		
			Produsent	<b>NIRAS Norge AS</b>	
		Prod. dok. nr.			
		Erstatning for			
<b>Prosjekt: 600597</b> <b>Parsell: 20</b>		Dokument nr.		Rev.	
		<b>KOB-20-A-10102</b>		<b>01A</b>	
		Dokument nr.		Rev.	

## REVISJONSOVERSIKT

Tabell 0.1: Oversikt over dokumentets revisjoner.

Rev.nr.	Kapittel	Oppdatering
00A	Alle	Første utgave
01A	2.5	Revidert etter Bane NORs gjennomgang

## INNHOLDSFORTEGNELSE

REVISJONSOVERSIKT.....	2
INNHOLDSFORTEGNELSE.....	3
<b>1 INNLEDNING.....</b>	<b>4</b>
<b>2 PLANINITATIV .....</b>	<b>5</b>
2.1 FORMÅLET MED PLANEN.....	5
2.2 BAKGRUNN FOR PLANEN .....	5
2.3 PLANOMRÅDET .....	5
2.4 PLANLAGT BEBYGGELSE, ANLEGG OG ANDRE TILTAK.....	6
2.5 FORHOLDET TIL KOMMUNEPLAN, GJELDENDE REGULERINGSPLANER OG RETNINGSLINJER .....	7
2.5.1 <i>Arealplaner</i> .....	7
2.5.2 <i>Overordnede planer, føringer og retningslinjer</i> .....	8
2.6 TILTAKETS FORHOLD TIL LANDSKAP OG OMGIVELSER .....	9
2.7 ANDRE INTERESSER SOM BERØRES AV PLANARBEIDET.....	11
2.8 SAMFUNNSSIKKERHET .....	12
2.9 MEDVIRKNING .....	14
2.9.1 <i>Hvem skal varsles om planoppstart</i> .....	14
2.9.2 <i>Prosesser for samarbeid og medvirkning fra berørte fagmyndigheter, grunneiere, festere, naboer og andre berørte</i> .....	14
2.10 KONSEKVENsutredning.....	14
2.11 FREMDRIFT .....	15
<b>3 VEDLEGG .....</b>	<b>16</b>

## 1 INNLEDNING

I samsvar med plan- og bygningslovens (pbl.) § 12-8 ber Bane NOR (forslagsstiller) om oppstartsmøte med Ringerike kommune. Bane NOR ønsker å starte planarbeid for nytt kryssingsspor på Veme i forbindelse med kapasitetsøkende tiltak på Bergensbanen.

Utgangspunktet for planarbeidet er nasjonale mål om å overføre godstransport fra vei til bane, som omtalt i Jernbanedirektoratets godsstrategi, som er del av Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP). Tiltaket er nødvendig for å nå målene i gjeldende NTP.

Bane NOR vil parallelt med planarbeidet utarbeide teknisk hovedplan og detaljplan for kryssingsspoet på Veme, og dette arbeidet danner grunnlaget for reguleringsplanen.

Dette planinitiativet har som formål å kort beskrive tiltaket og arealbehovet for tiltaket, som grunnlag for oppstartsmøte for planarbeidet. Tiltaket og reguleringsplanen gir behov for både midlertidig og permanent grunnnerv.

Bane NOR er forslagsstiller, konsulent for teknisk prosjektering er NIRAS AS, med Asplan Viak som underleverandør for arbeidet med offentlig plan, jf. krav i plan- og bygningslovens § 12-3 siste ledd.

Prosjektet søker å finne bærekraftige løsninger i valg av løsninger og i prosjektering, og skal sertifiseres etter BREEAM Infrastructure på nivået «*very good*».

---

## 2 PLANINITATIV

### 2.1 Formålet med planen

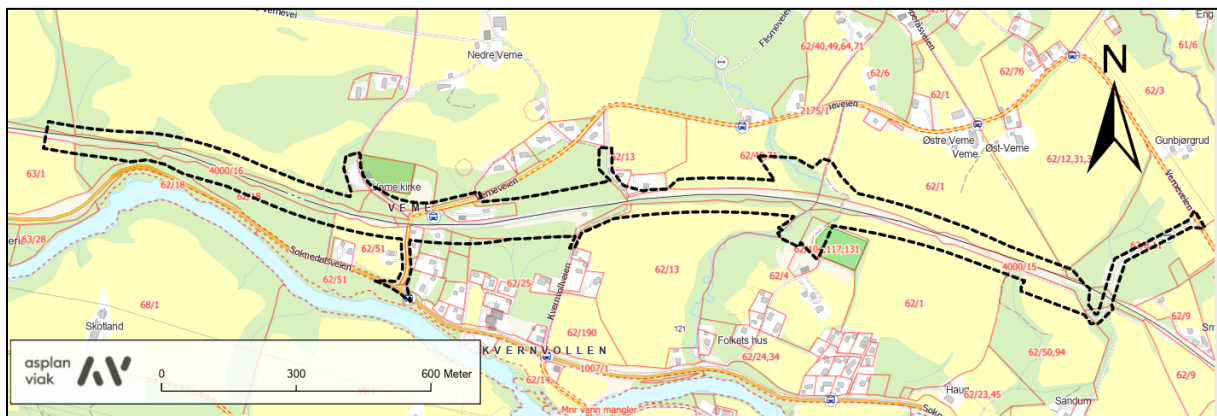
Formålet med planen er å regulere tilstrekkelige arealer til baneformål og andre relevante formål for å sikre at Bane NOR kan gjennomføre nødvendig utvikling av jernbanens infrastruktur både med tanke på drifts- og anleggsfase.

### 2.2 Bakgrunn for planen

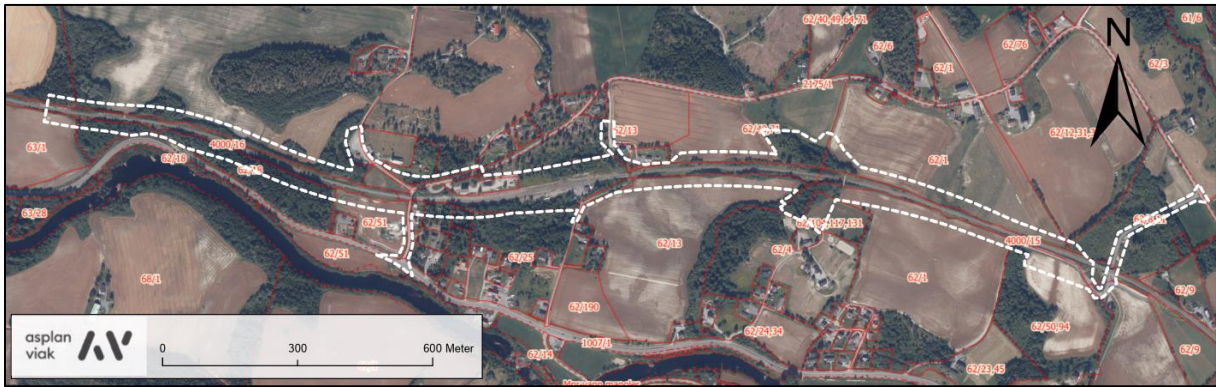
Bane NOR arbeider for å styrke kapasiteten for godstrafikk mellom Oslo og Bergen gjennom en portefølje av konkrete infrastrukturtiltak omtalt som «effektpakke for kombitransport» (E14) i gjeldende NTP. Forlengelse av kryssingsspor på Veme er ett av flere nødvendige tiltak på Bergensbanen for å legge til rette for lengre godstog. Økt lengde på kryssingsspor muliggjør at godstog med lengde på inntil 640 m kan møte. Dette gir bedre fremføringstid, økt kapasitet, og økt fleksibilitet i ruteplanleggingen.

### 2.3 Planområdet

Tiltaket ligger langs eksisterende jernbanelinje, og innebærer etablering/forlengelse av nytt kryssingsspor for inntil 640 meter lange godstog. Nøyaktig plassering og utforming av kryssingsspor innenfor planområdet er imidlertid under prosjektering, og vil bli fastsatt endelig som del av det videre planarbeidet. I den innledende delen av arbeidet med hovedplan er det så langt identifisert fire mulige løsningsalternativer som ligger til grunn for planarbeidet og planavgrensningen. Gjennom den innledende delen av planarbeidet vil vi arbeide videre med siling og optimalisering av løsningene, og det er derfor sannsynlig at det reelle arealbehovet vil være mindre enn det som er synliggjort i planinitiativet.



Figur 2-1: Kartutsnittet viser forslag til planavgrensning med sort, stiplet linje.



Figur 2-2: Planavgrænsning, vist med ortofoto.

## 2.4 Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak

Det skal etableres kryssingsspor med tilhørende jernbaneteknisk infrastruktur innenfor planområdet. Tiltaket krever også etablering av tre tekniske installasjoner:

- ERTMS-container, plassering er ikke fastsatt pt.
- Lavspenningsskap i vestre og østre avgrænsning av kryssingssporet, i forbindelse med sporveksler.

Vi vurderer i innledende fase av planarbeidet flere alternativer for nytt kryssingsspor på Veme. I hovedsak ser vi på varianter der man forlenger dagens kryssingsspor ved Veme stasjon, slik at nytt kryssingsspor blir langt nok til at to godstog kan passere hverandre. Vi vurderer løsninger med forlengelse både i vestlig og østlig retning. Det er også under vurdering på hvilken side av eksisterende spor det nye sporet kan bygges (nord/sør).

En mulig forlengelse vestover vil gi behov for ny kulvert over Vemeveien tilpasset bredden på to spor. En mulig forlengelse østover vil gi behov for å tilpasse nylig installert rørkulvert, der Kvernvollveien krysser under jernbanen, for en løsning med to spor

Planarbeidet vil også omfatte behov for å forlenge stikkrenner på strekningen for å lede overvann under jernbanen. Det kan også bli behov for andre tiltak enn det som er nevnt, eksempelvis sikringstiltak for geoteknisk stabilitet, sikkerhetsgjerde langs jernbanen, anleggsveger osv. Det kan også komme krav om viltgjerde.

Områdene som kreves permanent for å etablere tiltakene vil reguleres til baneformål og danne grunnlag for erverv av grunn hvor tiltaket går utenfor Bane NORs eiendom. Områder som det kun er behov for midlertidig bruk av i anleggsperioden vil reguleres til dagens formål med bestemmelsesområde midlertidig anlegg og riggområde over. Dette gir Bane NOR rett til å benytte området i anleggsperioden og med krav i bestemmelsene om tilbakeføring til underliggende formål i den stand området hadde før anleggsperioden.

Planarbeidet kan avdekke behov for andre formål langs baneformålet som hensynssoner, bevaringssoner, grønnstruktursoner og lignende.

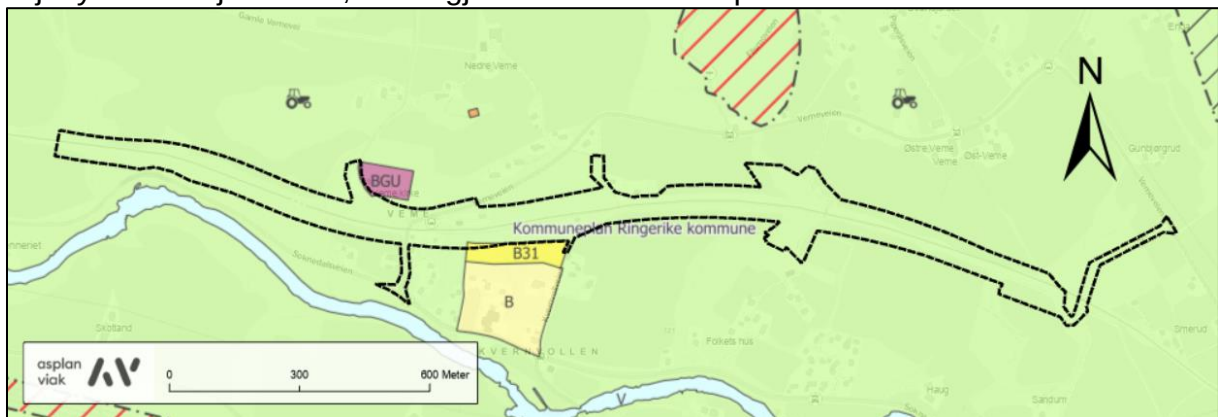
## 2.5 Forholdet til kommuneplan, gjeldende reguleringsplaner og retningslinjer

### 2.5.1 Arealplaner

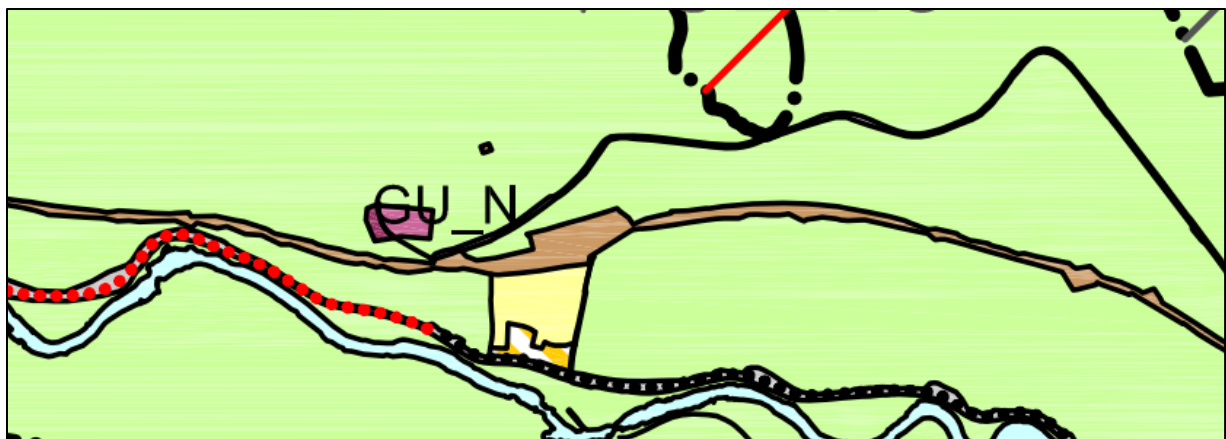
Området er omfattet av kommuneplanens arealdel, vedtatt 05.09.2019. Arealene som blir berørt av tiltaket er i kommuneplanen avsatt til jernbanetrasé (linje) og LNF. Det er også to arealer tilgrensende planområdet som er regulert til hhv. fremtidig boligbebyggelse (sør for Veme stasjon) og grav-/urnelund (nord for stasjonsområdet, tilknyttet Veme kirke).

Det foreligger ingen reguleringsplaner innenfor eller nært til planområdet. Kommunen har varslet at det kan komme reguleringsplanforslag om utvidelse av boligområdet sør for jernbanen, jfr. område B31 i kommuneplanen.

Kommuneplanens arealdel er for tiden under revisjon, og i foreliggende utkast til plankart til offentlig ettersyn er det lagt inn jernbaneformål i plankartet, og ikke bare linjesymbol for jernbane, som i gjeldende kommuneplan.



Figur 2-3: Utsnitt av gjeldende kommuneplanens arealdel for området rundt Veme og planlagt kryssingsspor. Kilde: Asplan Viak/Statens kartverk-WMS.



Figur 2-4: Utsnitt av forslag til ny kommuneplanens arealdel. Utsnittet mangler plangrense pga. at dette kun er tilgjengelig som PDF.

## 2.5.2 Overordnede planer, føringer og retningslinjer

### Nasjonal jordvernstrategi

Det gjeldende nasjonale jordvernmålet (omdisponeringen av dyrka jord per år), slik det følger av Jordbruksoppgjøret 2021, ligger på i underkant av 3000 dekar i 2025. Dette er nedjustert fra 4000 dekar i 2017-2019. Som utgangspunkt skal matjord fra omdisponerte områder brukes videre i jordbruksproduksjon. Samtidig følger det av statlige planretningslinjer for samordna bolig- areal- og transportplanlegging at jordvernet må balanseres mot storsamfunnets behov. Regjeringen vil legge frem en ny jordvernstrategi i løpet av våren 2023.

Tiltaket og planen vil i noen grad berøre dyrkamark både permanent og midlertidig. Vi vil som del av planarbeidet belyse og følge opp hensynet til, og håndteringen av, jordressursen både med tanke på anleggs- og driftsfasen. For permanent omdisponert dyrkamark vil det mest sannsynlig være aktuelt å benytte jordressursen til jordforbedring i og rundt planområdet på allerede berørte landbrukseiendommer. For midlertidig berørt dyrkamark i anleggsfasen anses det aktuelt med oppranking av matjord for tilbakeføring etter anleggsfasen. Det er i tillegg aktuelt å stille krav om bruk av maskiner med redusert marktrykk for å redusere faren for jordpakking i anleggsfasen.

### Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP)

NTP legger fram tiltak for å sikre «økt effektivitet, pålitelighet, redusert transporttid, bedre sikkerhet, klima og miljø» i godstransport i Norge. For gods på bane handler det mer spesifikt blant annet om økt kapasitet og reduserte kostnader gjennom å øke kapasiteten på banen. Samtidig slår planen fast at beslaglegging av dyrket mark skal vurderes særskilt og reduseres i transportanlegg.

I planperiodens første seksårsperiode, tar planen sikte på å forlenge eksisterende kryssingsspor på de mest trafikkerte strekningene, samt etablere noen nye. Å forlenge eksisterende kryssingsspor bidrar til måloppnåelse både for økt godskapasitet og reduserte kostnader, ettersom enhetskostnadene for godstogoperatørene og godskundene reduseres. Tiltakene («effektpakken») som planen illustrerer for godstransport på strekningen Oslo-Bergen vil øke kapasiteten med 30% på de markedsmessig interessante tidene.

### Andre nasjonale og statlige planer og føringer som ligger til grunn for planarbeidet:

- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (fastsatt 26.09.2014)
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge (fastsatt 1995, sist revidert 2016)
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (fastsatt 28.09.2018)
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023 (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 14.05.2019)
- Statsforvalterens forventningsbrev til kommunene (Statsforvalteren i Oslo og Viken 01.03.2023), inkl. vedlegg med føringer for kommunenes arealplanlegging.
- Godsstrategi - NTP 2022-2033 (Jernbanedirektoratet 18.09.2019)
- Jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2029



## 2.6 Tiltakets forhold til landskap og omgivelser

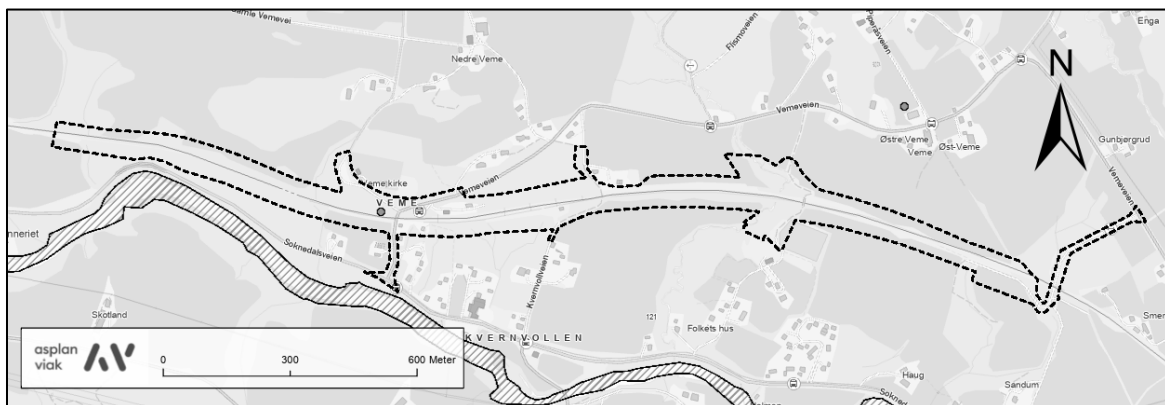
Tiltakene vil være tilknyttet eksisterende jernbaneområder som i dag naturlig er påvirket av jernbanedrift.

Nytt kryssingsspor vil også berøre eksisterende landbruksarealer, ved at det permanent må avstås landbruksjord til jernbaneformål i tillegg til midlertidig beslag av arealer i anleggsperioden hvor det er behov for anleggsbelte og riggområder. Vi vil i det videre planarbeidet gjøre kartlegging av dagens situasjon og utarbeide konkrete vurderinger av tiltakets virkning på omgivelsene.

### Naturmiljø og friluftsliv

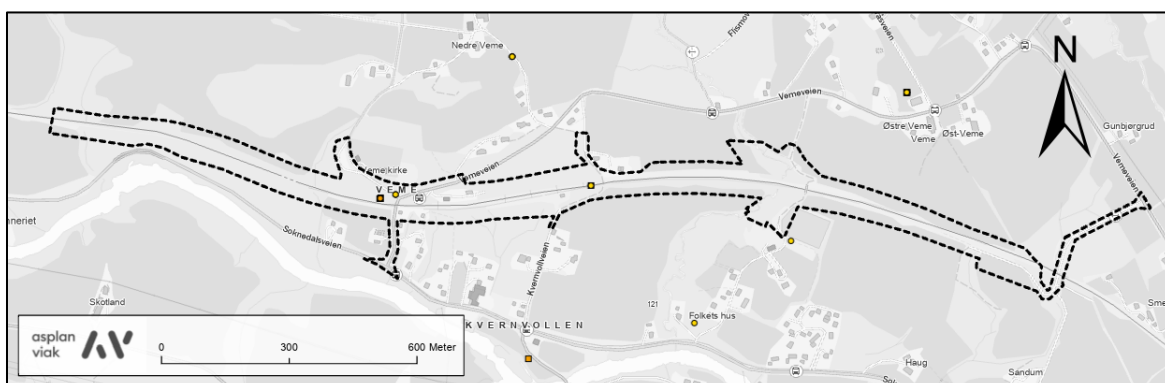
#### Artsmangfold

Deler av tiltaket vil berøre ravinelandskap med bekker og vassdrag. Det er gjort én registrering av trua arter med særlig forvaltningsinteresse innenfor planområdet: Dvergdykker (trua). Det er registrert elvemusling i Sokna, sør for planområdet, som har samme status. Vi vil som del av kartleggingsarbeidet supplere eksisterende informasjon, og i den sammenheng vil vi gjøre en kartlegging av elvemusling også i aktuelle sidevassdrag til Sokna.



Figur 2-5: Kartlagte arter av særlig stor forvaltningsinteresse.

Det er i tillegg registrert tre rødlistearter innenfor planområdet, hhv. Tårnseiler (NT), Grønnfink (VU) og Sanglerke (NT):



Figur 2-6: Planområdet med registrerte rødlistearter.

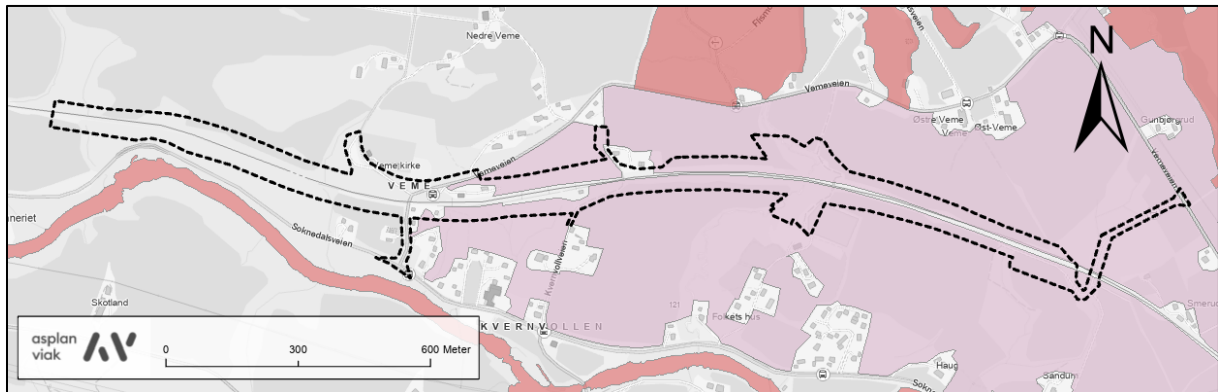
Det er også registrert flere fremmede arter langs banen hvor det planlegges anlegg av kryssingssporet, blant annet hagelupin, kanadagullris og buskhyll med mer.

## Naturtypelokaliteter

Det er ikke registrert naturtyper iht. Miljødirektoratets håndbok 13 og NiN. Vi vil gjennomføre naturtypekartlegging som del av planarbeidet.

## Friluftsliv

Det er registrert kartlagt friluftsområde innenfor området. De arealene som er kartlagt er angitt som «jordbrukslandskap». Områdeverdien er satt til laveste nivå, dvs. «registrert friluftsområde». Det er ikke registrert turruter innenfor området.



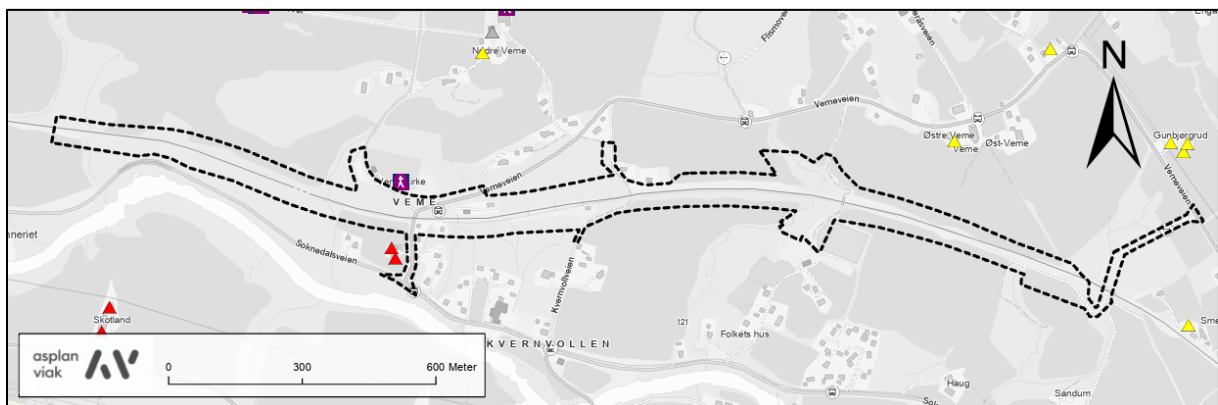
Figur 2-7: Kartlagt friluftsområde markert med lys lilla farge i kartet.

## Landskap

Tiltaket vil bli etablert i tilknytning til dagens jernbanearealer. Påvirkningen på landskap og omgivelser er i innledende fase av arbeidet ansett som beskjeden, men vi vil vurdere dette nærmere gjennom det videre planarbeidet.

## Kulturminner

Det er ingen registrerte kulturminner eller SEFRAK-bygg innenfor planområdet, men Veme kirke er registrert som kulturminne, og ligger like på utsiden av planområdet, like nordvest for Veme stasjon.



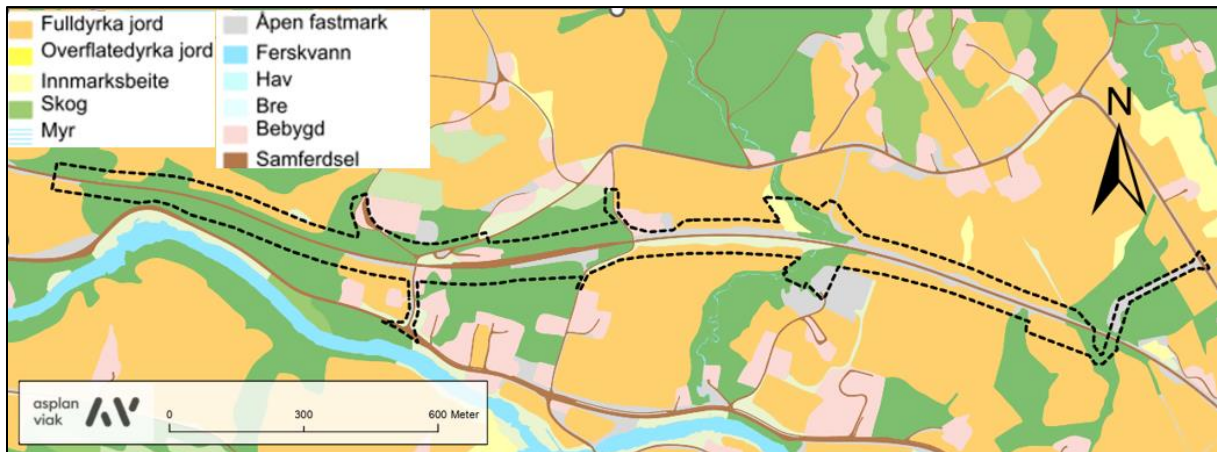
Figur 2-8: Planavgrensningen sett opp mot Riksantikvarens kulturminnedatabase, Askeladden.

Det er ikke forventet at tiltaket vil komme i konflikt med kulturminnet Veme kirke, men vi vil vurdere forholdet til kulturminner som del av det videre planarbeidet.

## 2.7 Andre interesser som berøres av planarbeidet

### Landbruk/dyrkamark

Utvidelse av jernbaneformål vil ha konsekvenser for primærnæringen da det vil bli beslaglagt landbruksjord midlertidig og permanent. I utarbeidelsen av planforslaget til det være fokus på å minimere omfanget av beslaglagt landbruksjord.



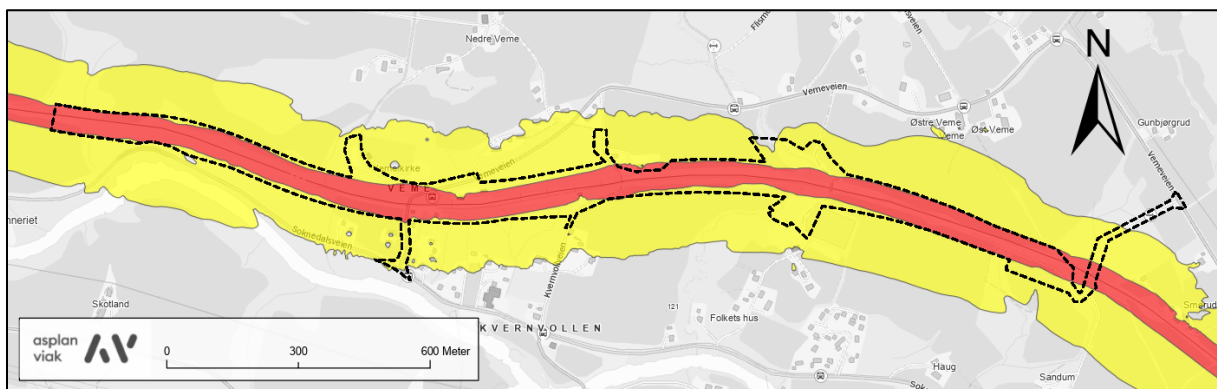
Figur 2-9: Markslagskart fra NIBIO viser at arealene som grenser til jernbanen i stor grad består av åpen fastmark, fulldyrka jord og skog, i tillegg til noe beiteareal.



Figur 2-10: NIBIOs oversikt over registrert jordkvalitet i området.

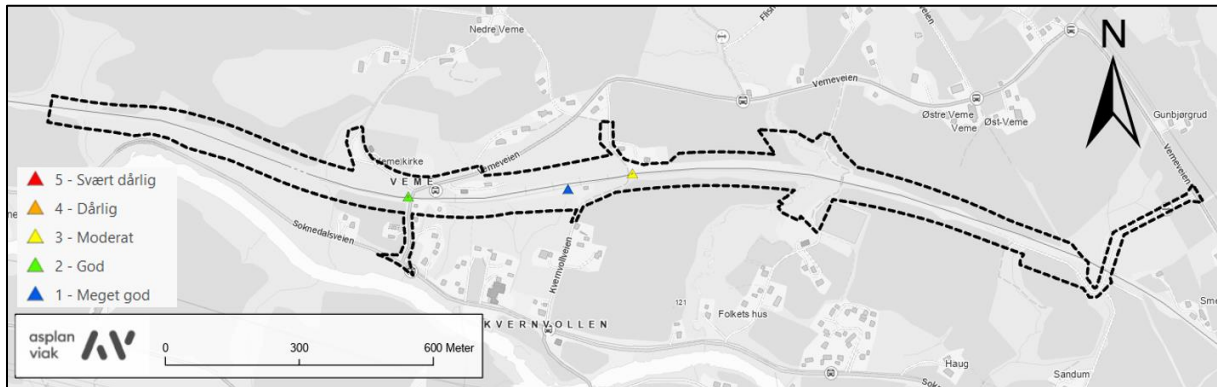
### Støy

Bane NOR anser tiltaket som en utvidelse av eksisterende jernbanespor. Det vil bli gjennomført støyberegning i forbindelse med reguleringsplanen. Dersom støyforholdene for nærliggende bebyggelse vil endres, vil kravene i T-1442 ligge til grunn for eventuelle avbøtende tiltak.



Figur 2-11: Dagens støysituasjon med beregnet rød/gul støysone. Kilde. Bane NOR

## Forurenset grunn



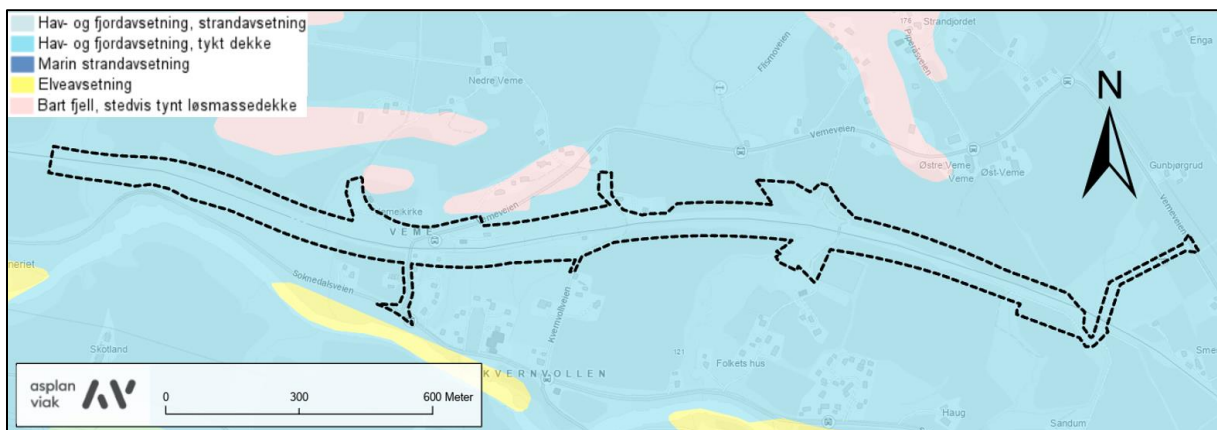
Figur 2-12: Kartlagt grunnforurensning i området iht. Miljødirektoratets kartbase.

## 2.8 Samfunnssikkerhet

Det er ingen planoverganger innenfor planområdet. Det kan imidlertid være en viss fare for villkryssing av spor i permanent situasjon og i anleggsperioden. Deler av anleggsperioden må gjennomføres når det ikke går togtrafikk på banen.

### Naturgitte forhold: Grunnforhold/kvikkleire og flom

NGUs løsmassekart viser at planområdet består primært av et tykt dekke med hav- og fjordavsetninger. I nærheten av Veme stasjon er det imidlertid fjell i dagen med tynt løsmassedekke.



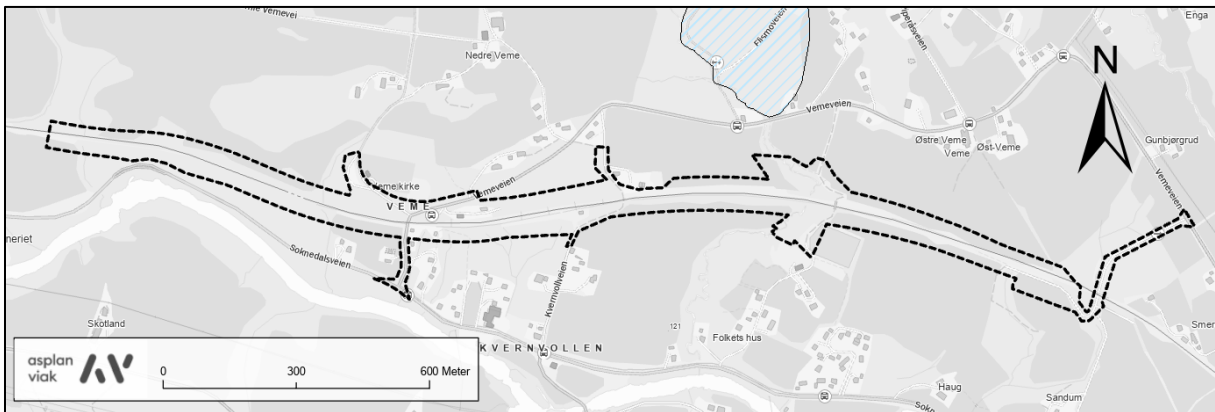
Figur 2-13: NGUs løsmassekart.

NVEs farekart for kvikkleire viser en kartlagt faresone nord for planområdet ved navn «Torsrud». Faresonen er etablert som del av «Program for økt sikkerhet mot Leirskred – Evaluering av risiko for kvikkleireskred» (NGI, 2006). I rapporten er denne sonen klassifisert med faregrad «lav» og laveste konsekvensklasse:

Tabell 3: Oversikt over soner i Ringerike kommune

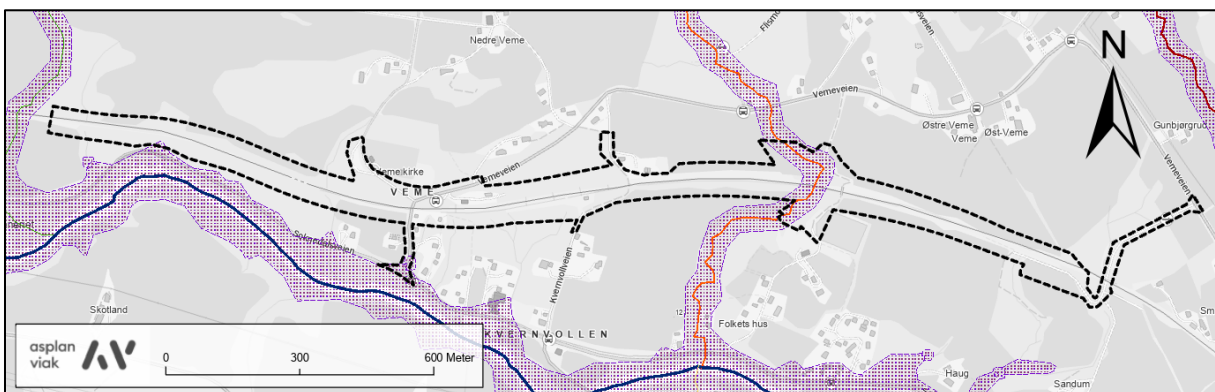
SoneID	Soner i Ringerike kommune	Faregrad-klasse	Konsekvens-klasse	Risiko-klasse
858	Flatland	Lav	Alvorlig	3
859	Stua	Lav	Mindre alvorlig	1
860	Torsrud	Lav	Mindre alvorlig	1

Figur 2-14: Utsnitt av tabell for kartlagte faresoner for kvikkleire (NGI, 2006)



Figur 2-15: NVEs aktsomhetskart for kvikkleire. Faresonen «Torsrud» angitt med blå skravur i kartet.

Planområdet ligger delvis innenfor NVEs aktsomhetszone flom fra Sokna og Risa.



Figur 2-16: Utsnitt av flomsonekart med planavgrensning. Kilde: Asplan Viak/NVEs WMS-tjeneste for flomsoner.

## ROS-analyse

Basert på innhentet kartinformasjon er følgende tema foreløpig identifisert som aktuelle i ROS-analysen. Dette er ikke å anse som en uttømmende liste, kun hva som er særskilt identifisert så langt gjennom de innledende vurderingene

*Naturbaserte/naturgitte forhold:*

- Kvikkleire
- Flom

*Samferdsel:*

- Veg
- Bane

*Næringsvirksomhet/industri:*

- Primærnæring (landbruk)

*Kulturelle verdier, natur og miljø:*

- Naturmangfold
- Friluft

### *Store ulykker:*

- Bane
- Veg

### *Forhold ved utbyggingsformålet:*

- Akutt forurensning
- Støy

Det vil bli utarbeidet ROS-analyse etter metodikk angitt i Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap sin veileder «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging».

## **2.9 Medvirkning**

### **2.9.1 Hvem skal varsles om planoppstart**

Viktige interessenter i planarbeidet vil være:

- Ringerike kommune
- Statsforvalteren i Oslo og Viken
- Viken fylkeskommune
- Statens vegvesen
- Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)
- Berørte grunneiere

I tillegg varsles tilgrensende eiendommer, lokale foreninger og organisasjoner etter Plan- og bygningsloven, i henhold til liste fra Ringerike kommune. Det vil i tillegg være aktuelt å gå i dialog med Statsforvalteren allerede før varsel om oppstart av planarbeid for å avklare tillatelse for å kartlegge elvemusling i sidevassdragene til Sokna.

### **2.9.2 Prosesser for samarbeid og medvirkning fra berørte fagmyndigheter, grunneiere, festere, naboer og andre berørte**

Det er et ønske fra Bane NOR at det skal være en tett dialog spesielt med grunneiere, kommunen og berørte fagmyndigheter under utarbeidelsen av detaljreguleringsplanen. På grunnlag av innkomne innspill ved varsling av planarbeidet, vil tiltakshaver drøfte med kommunen videre behov for medvirkning i planarbeidet, inkludert behov for åpne møter.

## **2.10 Konsekvensutredning**

Omfang og tiltak i planene er vurdert etter forskrift om Konsekvensutredning.

Reguleringsplanene er ikke så omfattende at forskriftens vedlegg I som lister opp tiltak som alltid skal konsekvensutredes er gjeldende.

I vedlegg II omfattes planene av punkt 10 infrastrukturprosjekter og bokstav c – Bygging av jernbane og anlegg for omlasting av gods, samt terminaler som betjener flere transportsystemer. For tiltak i denne kategorien skal behov for

---

konsekvensutredning av planarbeidet vurderes ut ifra kriteriene i § 10 om de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. Tiltak i vedlegg II skal i henhold til forskriftens § 8 ikke ha planprogram eller melding.

Det vurderes at reguleringsplanen vil ikke ha krav til planprogram eller konsekvensutredning. Konsekvenser av planen vil bli godt belyst i planbeskrivelsen.

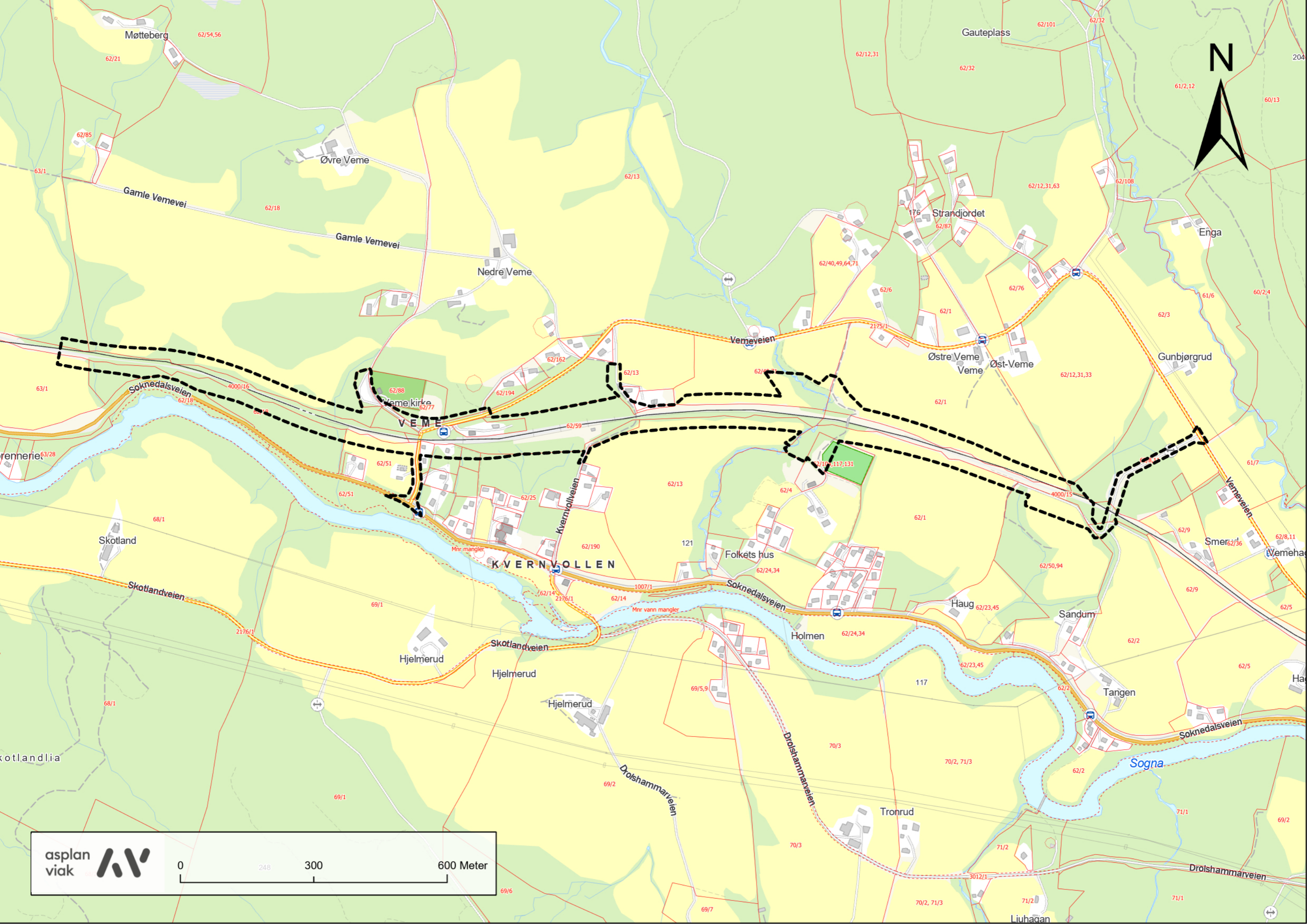
## **2.11 Fremdrift**

Vi ønsker å gjennomføre et oppstartmøte med kommunen så raskt som mulig. Vi ønsker å varsle oppstart av planarbeid i løpet av juni 2023. Se for øvrig skissert fremdrift i skjema for bestilling av oppstartsmøte.

### **3 VEDLEGG**

1. Forslag til planavgrensning (A3)
2. Bestillingsskjema for oppstartsmøte







# RINGERIKE KOMMUNE

Til: Ringerike kommune, postmottak@ringerike.kommune.no

PLANINITIATIV OG FORESPØRSEL OM OPPSTARTSMØTE	
Planinitiativet gjelder <i>Stedsnavn, tema for plan</i>	Veme kryssingsspor
Eiendom (gnr./bnr.)	62/59, 4000/15, 4000/16 m.fl.
Forslag til plantype	<input type="checkbox"/> Områderegulering <input checked="" type="checkbox"/> Detaljregulering / ordinær endring <input type="checkbox"/> Endring av reguleringsplan etter forenklet prosess
Forslag til plannavn	Veme kryssingsspor
Temaer som ønskes diskutert	Planavgrensning, grensesnitt mot omgivelsene
Forslagsstillers fakturaadresse (for gebyr for saksbehandling)	EHF sendes til Bane NOR, org.nr: 917 082 308. Saksnr. «600597 - Veme kryssingsspor»
Skjema er utfylt av	Asplan Viak AS v/Roy E. Nesheim
Dato for utfylling	13.6.2023

Fra forslagsstiller vil følgende delta i oppstartsmøtet			
Rolle	Navn	Telefon	E-post
Forslagsstiller <i>Skal alltid møte</i>	Knut Oddvar Stene	408 70 400	Knut.oddvar.stene@banenor.no
Fagkyndig <i>Skal alltid møte</i>	Roy E. Nesheim/Ane Fyksen	99462186	Roy.nesheim@asplanviak.no
Grunneier(e)*	Forslagsstiller er i all hovedsak grunneier	[Klikk her for å skrive inn tekst.]	[Klikk her for å skrive inn tekst.]

\* Dersom grunneier ikke møter, ønsker kommunen en intensjonsavtale mellom grunneier og forslagsstiller.

Vedlegg	
Hva	Merknad
<input checked="" type="checkbox"/> Planinitiativ	Se krav neste side
<input checked="" type="checkbox"/> Kart med forslag til planavgrensning	Ved reguleringsendring skal avgrensning vises oppå gjeldende plan
<input checked="" type="checkbox"/> Forslag til framdriftsplan for planprosessen	Se forslag til mal siste side

### Krav til planinitiativet

*Private forslagsstillere skal sende et planinitiativ til kommunen senest samtidig med forespørsel om oppstartsmøte. Planinitiativet skal i nødvendig grad omtale premissene for planarbeidet, og redegjøre for punktene a-l nedenfor. Dette iht. forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering etter plan- og bygningsloven.*

- a. Formålet med planen
- b. Planområdet og om planarbeidet vil få virkninger utenfor planområdet
- c. Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak
- d. Utbyggingsvolum og byggehøyder
- e. Funksjonell og miljømessig kvalitet
- f. Tiltakets virkning på, og tilpasning til, landskap og omgivelser
- g. Forholdet til kommuneplan, eventuelle gjeldende reguleringsplaner og retningslinjer, og pågående planarbeid
- h. Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet
- i. Hvordan samfunnssikkerhet skal ivaretas, blant annet gjennom å forebygge risiko og sårbarhet
- j. Hvilke berørte offentlige organer og andre interesserte som skal varsles om planoppstart
- k. Prosesser for samarbeid og medvirkning fra berørte fagmyndigheter, grunneiere, festere, naboer og andre berørte
- l. Vurdering av om planen er omfattet av forskrift om konsekvensutredninger, og hvordan kravene i tilfelle vil kunne bli ivaretatt

I tillegg ønsker kommunen en redegjørelse for:

- m. Mulige konsekvenser av planinitiativet, positive og negative
- n. Aktuelle utredningstema (omtales selv om planinitiativet ikke utløser krav om KU etter forskriften).
- o. Eksisterende kunnskap: hva finnes av utredninger og kartlegginger i området?

Framdriftsplan								
Måned/ Aktivitet	juli 2023	august 2023	januar 2024	mars 2024	mars 2024	april-juni 2024	september 2024	Januar 2025
Annonsert planstart	1.7.23							
Frist for innspill		6.8.23						
Utarbeiding av plan			9.1.24					
Førstegangs- behandling				Mars 24				
Offentlig ettersyn					15.3.24- 25.4.24			
Merknads- behandling						26.4.24- 6.6.24		
Andregangs- behandling							20.9.24- 12.12.24	
Planvedtak								31.1.25