

REGULERINGSPLAN

PLANBESKRIVELSE MED REGULERINGSKART OG BESTEMMELSER

Prosjekt
E136
Rundkjøring på Bjorli

Parsell

Bjorli sentrum
Lesja kommune

TEKNISKE DATA

Fra - til profil: 0 - 1000

Dimensjoneringsklasse: H1

Trafikkgrunnlag (ÅDT): 1750 År: 2012

Kartdatum: EUREF 89

Kartprojeksjon: UTM. Sone 32

Dato på kart: 20.07.2008



Statens vegvesen

Region øst
23.06.2011



Forord

Statens vegvesen har i samarbeid med Lesja kommune utarbeidet reguleringsplan for rundkjøring på E136, gang- og sykkelveg, miljøgate og kjettingplass på Bjorli i Lesja kommune. Hensikten med planen er å redusere fartsnivået på E136, få effektiv trafikkavvikling og framskaffe gode løsninger for myke trafikanter, samt bedre den generelle trafikksikkerheten på strekningen. Momentene over gjøres gjennom å etablere miljøgate fra rundkjøringa og vestover til innkjøringa til Bjorligard.

Planforslaget er vist på reguleringskart med tilhørende reguleringsbestemmelser. I tillegg foreligger det en teknisk detaljplan som viser de tekniske temategningene. De tekniske tegningene gir en oversikt over plan og profil, avkjørslar, normalprofiler, drensplan, kabler og ledninger, belyningsplan, tverrprofiler, planlagt eiendomsverv og støyforhold.

Planarbeidet er styrt av Statens vegvesen med Asbjørn Stensrud som prosjektleder. Planleggingen er gjennomført i samarbeid med representanter fra Statens vegvesen. Lesja kommune har vært løpende orientert om planarbeidet. Selve planforslaget er utarbeidet av Rambøll Norge AS ved Harald Snippen og Svein Oden.

Med hjemmel i Plan- og bygningsloven § 3-7, og i samråd med Lesja kommune, legges forslag til reguleringsplan ut til offentlig ettersyn. Berørte grunneiere, sektormyndigheter, får muligheten til å uttale seg til planen i høringsperioden. Eventuelle innkomne merknader behandles av Statens vegvesen og eventuelle planendringer gjennomføres før planen oversendes kommunen, som er planmyndighet, for politisk behandling.

Merknader sendes:

Statens vegvesen Region øst
Postboks 1010
2605 Lillehammer

Juni 2011
Rambøll Norge AS
Harald Snippen
Svein Oden

Rev.	00				
Dato	2011-06-23				
Utarb.	SODLIL				
Kontroll	IRELIL				
Godkjent	--				
Antall sider:	x				
Rapport	x				
Vedlegg					

Innhold

1.	Formål	2
2.	Planprosess	2
2.1	Forhold til andre planer.....	2
2.2	Lokal påvirkning	2
2.3	Planområdet.....	2
3.	Beskrivelse av planen	3
3.1	Standardvalg.....	3
3.2	Valgt løsning	3
3.3	Vurdering av alternative løsninger.....	4
3.4	Geotekniske vurderinger	5
4.	Konsekvenser	5
4.1	Støy	5
4.2	Nærmiljø og friluftsliv	5
4.3	Hensynet til vassdrag	5
4.4	Naturmiljø og dyrka mark	5
4.5	Barn og unges interesser	6
4.6	Kulturminner	6
4.7	Biologisk mangfold	6
4.8	Midlertidig anleggsområde	6
4.9	Kollektivtrafikk	6
4.10	Trafikksikkerhet og ulykker	6
4.11	Mottatte innspill	6
4.12	Deponi og riggområder	6
4.13	Kostnader	6
	Eiendomsforhold og grunnverv	7
4.14	Byggegrense	7
4.15	Arealregnskap	7
4.16	Arealbeslag	7
4.17	Partsliste	7
5.	ROS-analyse	8
5.1	Analysemetode og begrepsavklaring.....	8

1. Formål

Formålet med reguleringsplanen og prosjektet er å redusere fartsnivået på E136, få effektiv trafikkavvikling og framskaffe gode løsninger for myke trafikanter. Dette gjøres gjennom å definere klare sammenhengende trafikkarealer for gående/syklende og kjørende. Anlegget skal være med på å bidra til at Statens vegvesen sin 0-visjon oppfylles og målsetningen er at trafikksikkerheten generelt skal øke på strekningen.

Planen skal bidra til å utvikle Bjorli som tettsted i tråd med de retningslinjer som er nedfelt i Nasjonal Transportplan, NTP. Miljøgate er med på å framstille sentrum mer attraktivt, samtidig som det er med på å senke fartsnivået gjennom Bjorli sentrum. Det legges til rette for kollektivtrafikk ved at det anlegges busslommer i begge retninger på E136. Tungbiltrafikken ledes vekk fra sentrum ved at det legges til rette for kjettingplass for vestgående trafikk øst for Bjorli sentrum. Kjettingplass for østgående tungbiltrafikk er allerede etablert vest for Bjorli.

2. Planprosess

2.1 Forhold til andre planer

Kommuneplan for Lesja er gjeldende i planområdet. Kommuneplan for Lesja inneholder ikke gang- og sykkelveg fra Bjorlitun til Bjorli og videre vestover til Kågen, slik som framlagt forslag til reguleringsplan har. Videre fører planlagt rundkjøring til noe endrede vegløsninger i Bjorli sentrum.

Lesja kommune utarbeider for tiden reguleringsplan for områdene sør for planområdet. Denne planen skal ivareta de adkomstene som stenges som følge av denne planen.

2.2 Lokal påvirkning

I forbindelse med planarbeidet ble det holdt ideseminar på Bjorli den 23. september 2010 og åpent møte den 10. desember 2010.

Fra ideseminalet utarbeidet Statens vegvesen en rapport som ble presentert på det åpne møtet den 10. desember og som også lå ute på hjemmesiden til Lesja kommune. Denne konkluderer med følgende:

Punkter som det i hovedsak var enighet om:

- Sammenhengende gang- og sykkelveg gjennom Bjorli.
- Kjettingplass for vogntog flyttes ut av sentrum.
- Fotgjengerkryssing av E136 ved Bjorligard hotell.
- Bedre definering av arealbruken (forskjønning).
- Planavgrensningen bør i hovedsak gå fra Rånåvegen i øst til Kågenområdet i vest.
- Tilrettelegging for en avkjørsel i vest (området ved Kågen) til eksisterende og framtidige hytteområder.
- Stenging av noen avkjørsler fra E136.

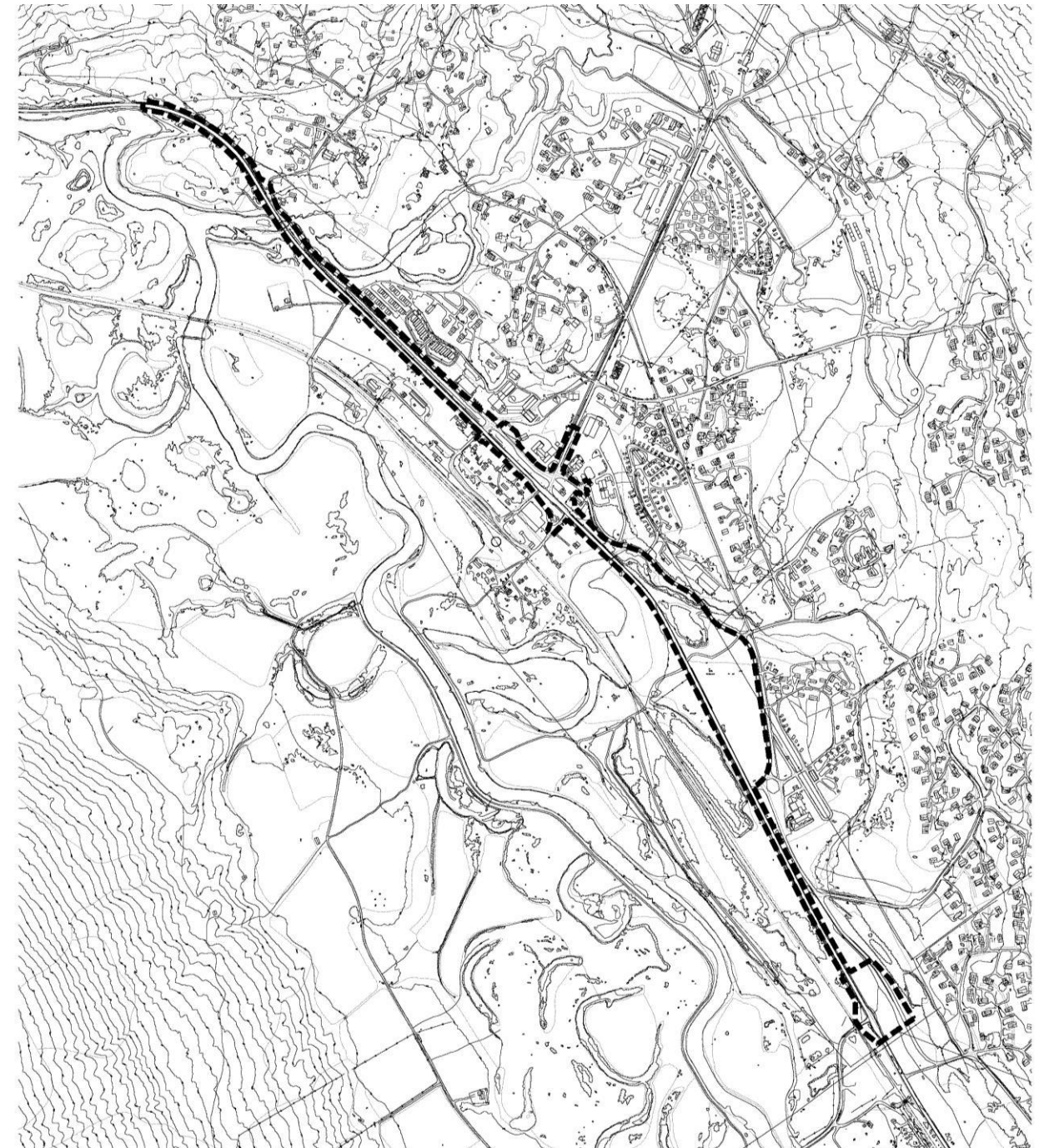
Punkter som det var diskusjon rundt:

- Virkemiddel for å få ned farten (rundkjøring, fartshump, hovedkryss tilknyttet Bjorlivegen med retardasjonsfelt m.m.)
- Rundkjøring i hver ende av sentrum med to parallelle lokalveger på hver side av E136.
- Virkemidler for å oppnå forskjønnelse.

2.3 Planområdet

Kartskissen under viser det aktuelle området som inngår i planarbeidet. Planen er på vestsiden av fylkesvegen avgrenset mot eiendomsgrensene. På østsiden er

plangrensen lagt ca.10 m utenfor skjæringstopp evt. fyllingsfot med tilpasninger mot eksisterende bebyggelsen. Plangrensene kan bli justert som en følge av det videre planarbeidet.

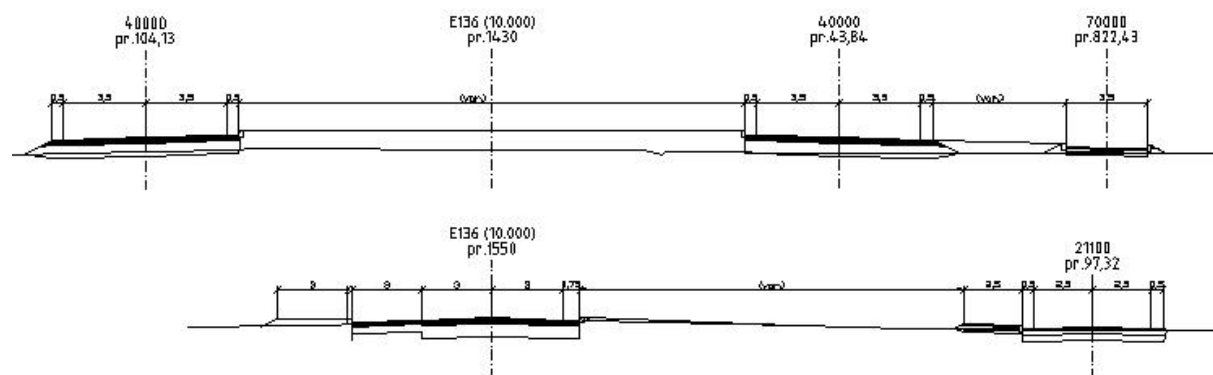


Kart: Planområde. Kilde: Norge digitalt.

3. Beskrivelse av planen

3.1 Standardvalg

E136 er planlagt med bredde 7,5 m, med kjørefeltbredde 3 m og skulder 0,75 m. Rundkjøringa er planlagt som en oval rundkjøring, med diameter 38 m, men strekt ut i lengderetningen på E136, slik at en får en oval rundkjøring med lengde 65 m og bredde 38 m. Bredden på sirkulasjonsarealet er 7 m kjørefelt med skulder i tillegg. Gang- og sykkelvegen fra Bjorlitun og inn mot Bjorli er planlagt med bredde 3,5 m. Fortau langs kommunal veg mot Bjorli skisenter er planlagt med bredde 3,5 m, mens fortau vestover mot Kågen og ved rundkjøring er planlagt med bredde 2,5 m.



Figur 3.1: Tversnitt for E136 i rundkjøring og E136 med parallell lokalveg

3.2 Valgt løsning

E136 er en stamveg og en viktig transportåre mellom Dombås og Åndalsnes. Skiltet hastighet på strekningen er i dag 60 km i timen forbi kryssområdet i sentrum. ÅDT (årsdøgntrafikk) er ca. 1650 kjøretøy i døgnet.

Planlagt løsning:

I planforslaget er det lagt vekt på å tilfredsstille ønsker som kom fram gjennom avholdt ideseminar:

- Sammenhengende gang- og sykkelveg gjennom Bjorli, både langs riksveg og kommunale veier.
- Kjettingplass for vogntog foreslås flyttet ut av sentrum.
- Bedre definering av arealbruken (forskjønning).
- Planavgrensningen går fra Rånåvegen i øst til Kågenområdet i vest. Dette for å avsette arealer til fremtidige kryss/avkjørselsutbedringer ved Rånåvegen og ved Kågen.
- Noen private avkjørsler fra E136 foreslås stengt.

Momenter som det har vært diskusjon rundt har en valgt å løse på følgende måte:

Fartsdempende virkemiddel

Som virkemiddel for å få ned farten gjennom Bjorli sentrum er rundkjøring valgt ut fra gode erfaringer med en slik løsning for å få ned farten samtidig som den bidrar til en effektiv trafikkavvikling.

Kryssing av E136 for myke trafikanter

Ideseminalet og tilbakemeldingene som kom på det åpne møtet, var delte når det gjelder valg av kryssingsmåte. Mange har ytret ønske om en planfri kryssing i form av en gangbru over E136 ved Bjorli. Det har også kommet ønske og krav om en slik løsning i form av skriftlige innspill i forbindelse med varsel om oppstart av planarbeid. Det har også kommet forslag om en undergang

sør for sentrum. Kostnader og nødvendig arealbehov ved en universelt utformet gangbru over E136 gjør at Statens vegvesen ikke finner det hensiktsmessig å gå videre med en slik løsning. Med bygging av fartsreduserende tiltak som rundkjøring og miljøgate, i tillegg til at fartsgrensen foreslås redusert til 50 km/t, er fotgjengerkryssing i plan som foreslås en fullt ut tilfredsstillende løsning med tanke på trafikksikkerheten. I krysningspunktet etableres det i tillegg en øy i E136 for å markere punktet ytterligere.

Når det gjelder undergang/kulvert sør for sentrum kommer denne i konflikt med høy grunnvannstand i området.

E136 gjennom tettstedet Bjorli

For vegfarende defineres Bjorli sentrum av rettstrekningen langs E136. Fra avkjørsel til Bjorli fjellmat i sørøst til avkjørsel mot Misjonscenter i nordvest har veien en rett linjeføring i horisontal- og vertikalplanet, og bidrar i dag til høy fart og trafikkfarlige krysningspunkter.



Foto: E136 gjennom Bjorli sentrum stimulerer til høy fart.

Strekningen mellom Bjorligard hotell og Bjorli fjellmat er foreslått utformet med miljøgatepreg, der man fysisk skal oppfatte at man kjører eller går gjennom sentrum av tettstedet. Den ovale rundkjøringen ved Bjorli fjellmat vil markere tettstedet fra sørøst, og samtidig bryte dagens visuelle opplevelse av E136 som en rettstrekning. Fra nordvest vil en trafikkø for fotgjengere fungere som en innfallsportal til sentrum. Som hovedprinsipp anlegges grøntrabatter og gangarealer slik at trafikkarealene får en stram linjeføring, med trekker og gjennomgående gang- sykkelvegtilbud. Kantsteinsløsning på begge sider av veien tydeliggjør at veien er en "gate" som ikke lenger har landeveiskarakter. Eksisterende belysningsmaster er av tre og tilpasset snømengden i området, men foreslås byttet ut for å kunne legge dagens luftstrek i bakken og oppgraderes i henhold til gjeldende standard.

Samferdsel

Jernbanestasjonen ligger sørvest for Bjorligard hotell, og bindes sammen med sentrum via fotgjengerfelt over E136.

Det etableres to bussholdeplasser langs E136, en for nordgående og en for sørgående trafikk. Bussholdeplassene kobles opp mot planlagt gang- sykkelvegnett, og tilrettelegges med sitteplasser i leskur. Universell utforming ivaretas ved byggeplanleggingen av holdeplassene.

Gangareal

Det skal opparbeides tre krysningspunkter for myke trafikanter over E136, ved Bjorligard hotell samt nordvest og sørvest for rundkjøringen. Krysningspunktene blir belyst, samtidig som de opparbeides med trafikkø for oversiktlige og trafikk sikre kryssinger i plan. Sørvest for E136

benyttes eksisterende gangforbindelser fra sentrum mot stasjonsområdet. Disse gangforbindelsene er koblet opp mot bussholdeplassen med gang- sykkelveg. Nordøst for E136 blir det opparbeidet et sammenhengende nett av gang- sykkelveg eller fortau langs lokalveg mot Bjorli byggefelt i sørøst, langs Bjorlivegen mot alpinsenter i nordøst, og mot bru over elva Bøvra langs lokalveg i nordvest. Gang- sykkelveg/fortau avgrensnes mot asfalt- og grøntareal med kantstein.

Grøntområde

Vintersituasjonen på Bjorli med mye snø må tas hensyn til ved utforming av grøntarealer, og bruk av busker, stauder og lave trær skal vurderes kritisk. Furutrær er karakteristisk for stedet, og tilfører sentrumsområdet særpreg i tillegg til å ha en skulpturell effekt. Disse skal bevares så langt som mulig under anleggsfasen. I forbindelse med byggeplanen bør område mellom Bjorligard hotell og Bjorli servicestasjon formgis og struktureres nærmere. Grøntarealet vil være viktig for å bryte opp omkringliggende asfaltflater, og møblering vil være viktig for å øke trivsel og bruksmulighetene.



Foto: Dagens grøntomme med furutrær gir stedet karakter.

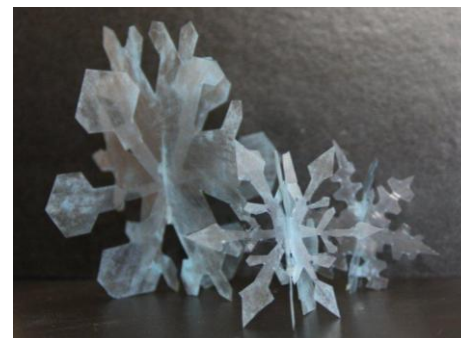
Bepantning benyttes som en viktig del av gateutformingen, og det er planlagt en allé langs E136 for å snevre inn og avgrense gateløpet i. Trærne vil være et romdannende og vinddempende element i miljøgata, samtidig som de vil definere sentrum for alle typer trafikanter.

Stedskarakter

Det er viktig å bevare Bjorlis særpreg i planarbeidet. Siden tettstedet i dag fremstår med diffuse grenser og løs struktur, vil det være viktig å stramme opp utflytende asfaltflater og grøntområder i arbeidet med byggeplanen. Kjøremønster, parkering og oppholdsarealer må defineres og omformes. Løsningene som velges må være robuste og stedstilpasset, og kreve begrenset med drift og vedlikehold. Baksiden på skilt og lysmaster bør få en gjennomgående farge for et helhetlig uttrykk. Dette fastlegges i byggeplanen i forhold til rammer og økonomi i prosjektet.

Ved utforming av sentraløya i den ovale rundkjøringen er inspirasjonen hentet fra snø og snøkrystaller. Området vil være godt eksponert i det flate landskapsrommet, samtidig som det blir en viktig innfallsportal til miljøgata fra sørøst. Utformingen baseres på snøkrystaller utarbeidet i polykarbonat eller tilsvarende. Disse bør belyses for også å være synlige i det mørke vinterhalvåret.

Foto: Snøkrystaller har gitt inspirasjon til utforming av sentraløy.



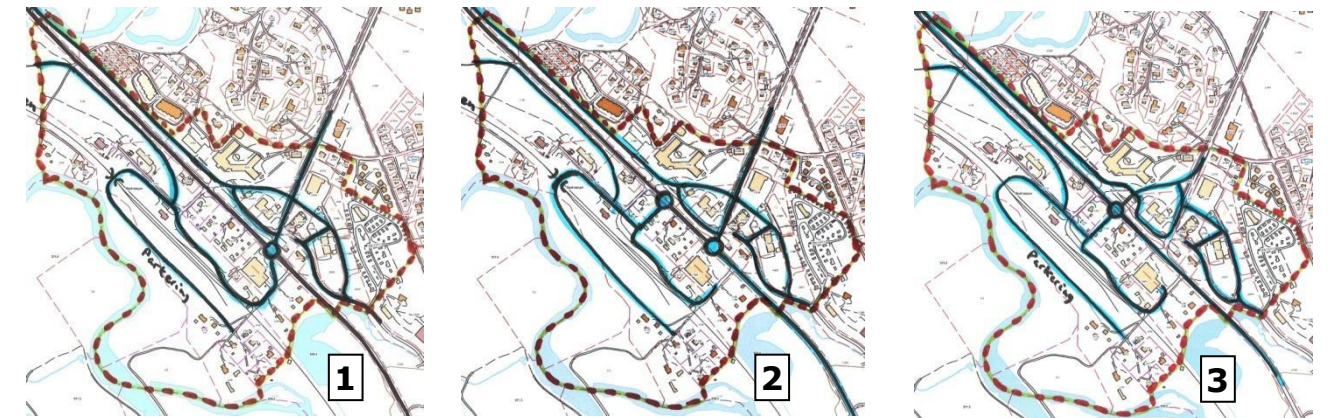
3.3 Vurdering av alternative løsninger

I samarbeid med Lejsa kommune og Jernbaneverket har Statens vegvesen vurdert mange ulike løsninger for veg- og trafikksystemet i Bjorli sentrum. Utgangspunktet har vært:

- god adkomst via lokalveger til arealer på begge sider av E136
- de fleste direkte avkjørsler fra E136 skal stenges
- det må sikres god adkomst til Lesja stasjon, og eventuelt til ei ny bru over Raumabanen

Det ble tidlig i utredningsarbeidet klart at en ved etablering av rundkjøring på E136 vil oppnå hovedmålene ved tiltaket; redusert hastighet, rasjonell trafikkavvikling og økt trafiksikkerhet. Plassering og utforming av en ny rundkjøring ble da vurdert nærmere, i mange alternativer.

Tre hovedprinsipper er illustrert nedenfor:



1 Rundkjøring i nåværende kryss ved Bjorli Fjellmat

2 Rundkjøringer i nåværende kryss ved Bjorli Fjellmat og ved Bjorligard Hotell

3 Rundkjøring ved Bjorligard hotell

Etter inngående studier og vurderinger ble det konkludert med at alternativ 1, dvs rundkjøring i krysset ved Bjorli fjellmat, var mest hensiktsmessig i forhold til øvrig arealbruk og lokalvegnett i området. Videre bearbeiding av dette alternativet har resultert i at det i prinsipp er vegnettet i skissen nedenfor som er lagt til grunn for videre reguleringsplaner i området.



3.4 Geotekniske vurderinger

Det er ikke utført grunnundersøkelser i forbindelse med reguleringsarbeidet.

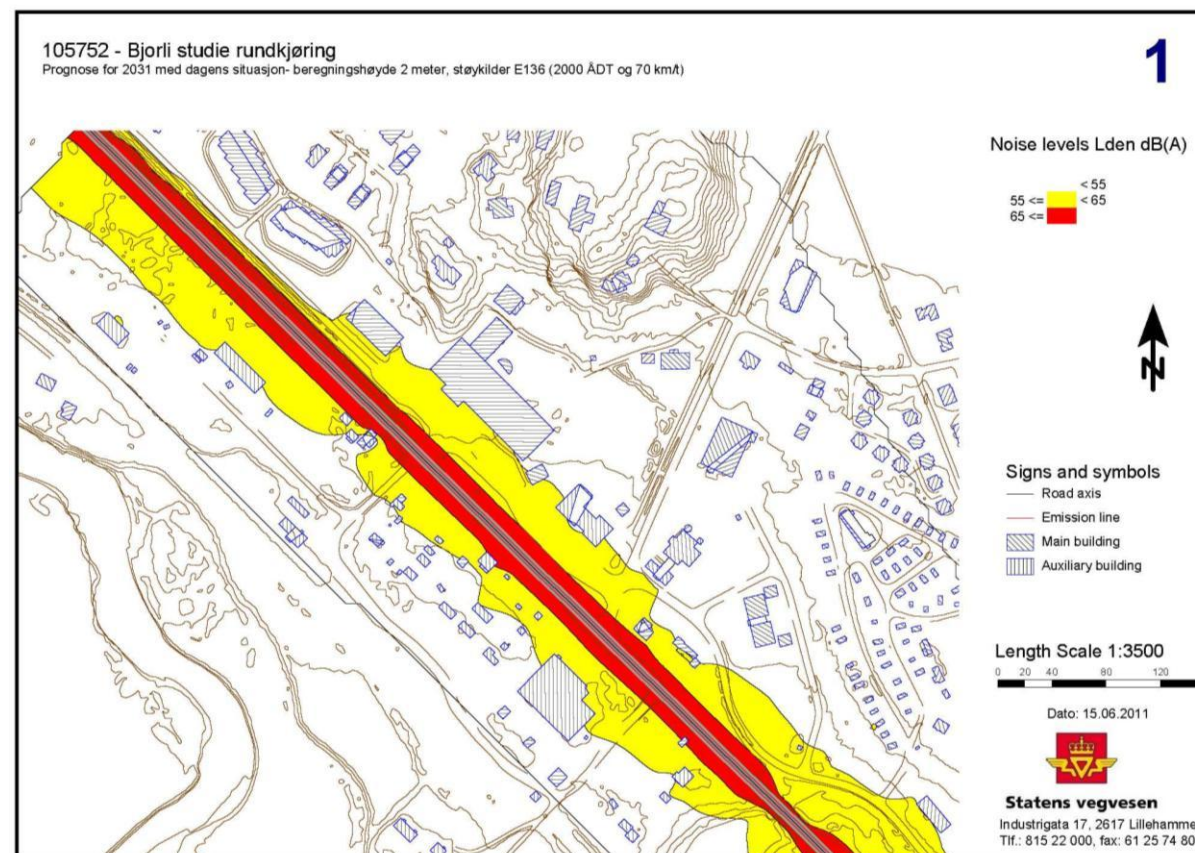
Grunnvannstanden er høg på Bjorli, slik at det er vanskelig med inngrep som går dypt i bakken, slik som blant annet bygging av gangkultvert.

4. Konsekvenser

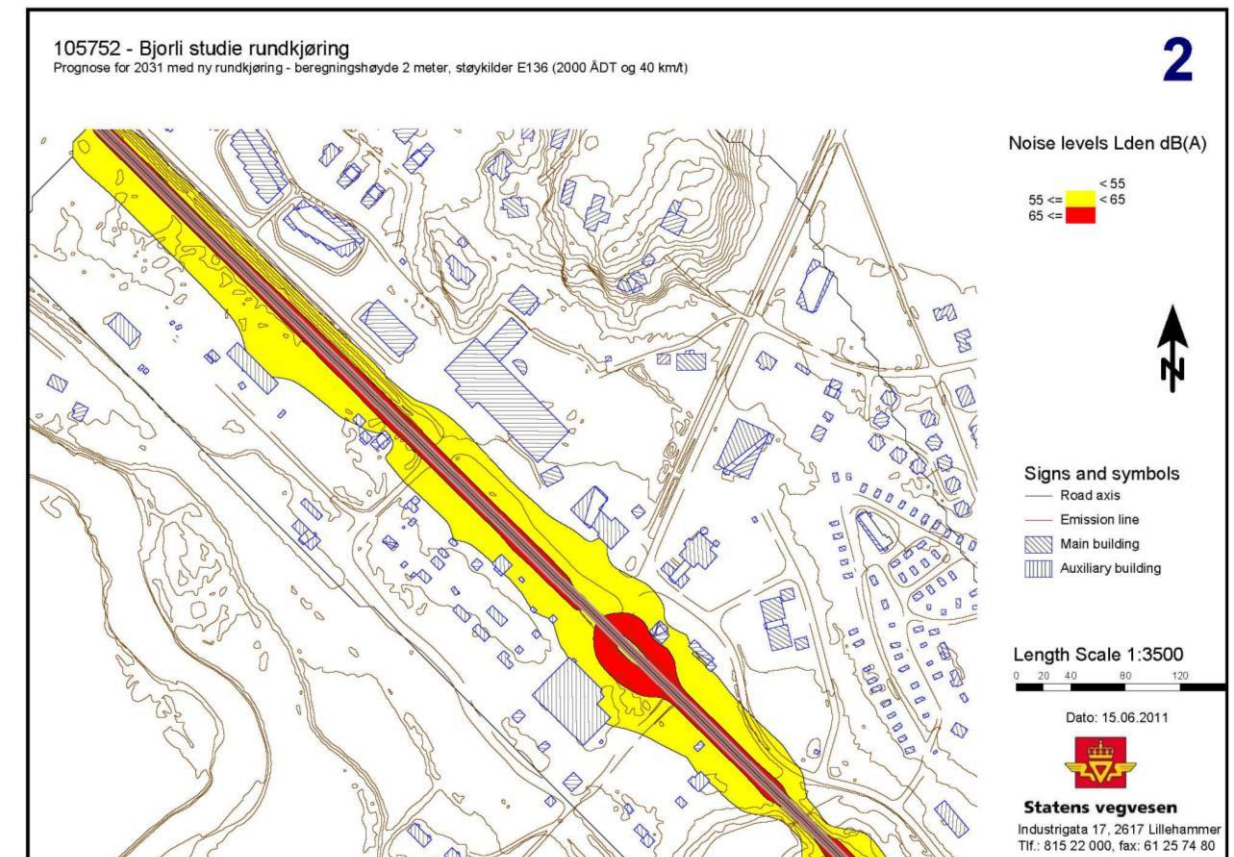
4.1 Støy

Det er utført en støyutredning av E136 på Bjorli i forbindelse med planlagt miljøgate og tilhørende oval rundkjøring. Utredningen er gjort med programmet SoundPLAN 7.0 etter Nord1996. Gul og rød støysone er presentert som definert i T-1442 med Lden = 55dB som nedre grense for gul sone og 65dB for rød sone.

Et vesentlig poeng med å gjøre tiltak på Bjorli er å få ned den reelle hastigheten gjennom tettstedet. Det er derfor gjort en sammenligning med dagens veg med fremskrevne trafikktall til 2031 og en hastighet på 70 km/t. For ny situasjon er hastigheten redusert til 40 km/t, men ellers tilsvarende trafikktall siden formålet er å få reell hastighet ned til skiltet hastighet. Denne utredningen er gjort for å sammenligne dagens situasjon med planlagt fremtidig situasjon. Derfor er de lave steinmurene langs E136, som har meget liten støyskjermingseffekt, utelatt for beregningene.



Kart: Støysituasjon år 2031 med dagens situasjon



Kart: Støysituasjon år 2031 med planlagt situasjon

Beregningene viser at i dagens situasjon er to boliger berørt av rød støysone og det er en betydelig utbredelse av gul støysone. Om man får redusert hastigheten til 40 km/t med de planlagte tiltak vil alle eiendommer ha vesentlig mindre støyeksponering. Alle boliger vil ha uteområder under gul støysone og det er ikke behov for ytterligere støytiltak eller vurderinger.

4.2 Nærmiljø og friluftsliv

Planforslaget vil få konsekvenser for forsamlingshuset øst for rundkjøringen, samt for en enebolig sørøst for forsamlingshus. Mens forsamlingshus vil komme i direkte konflikt med rundkjøringen og må fjernes, kan eneboligen bevares med noe redusert hageareal mot offentlig vegareal. Noen bolighus vil få endret adkomst til sine eiendommer gjennom rundkjøringens fjerde arm forbi Bjorli fjellmat. Generelt vil tiltaket ha positiv effekt på nærmiljø, både i forhold til trafiksikkerhet samt redusert støy.

4.3 Hensynet til vassdrag

Planforslaget medfører ikke bygging av nye konstruksjoner og vassdrag vil ikke bli berørt av planen.

4.4 Naturmiljø og dyrka mark

Planforslaget vil ikke medføre inngrep av dyrka eller dyrkbare arealer. Det er ikke kjent at prosjektet berører forhold som har konsekvenser for tilliggende naturmiljø. Prosjektet tar utgangspunktet i eksisterende overvannssystem for drenering av overvann.

4.5 Barn og unges interesser

En viktig del av planforslaget er å definere areal for kjørende og gående og å få etablert sammenhengende løsninger for gang og sykkelveg. Planforslaget er derfor viktig for å skape trygge og trafikksikre omgivelser for barn og unge i området

4.6 Kulturminner

Det er ikke kjent at planforslaget berører automatisk freda kulturminner. Dersom det i forbindelse med utbyggingen av anlegget blir oppdaget automatisk freda kulturminner som tidligere ikke er kjent, skal arbeidet stanses i den utstrekning det berører kulturminnene eller deres sikringssoner på 5 meter.

4.7 Biologisk mangfold

Det er ikke kjent at det planlagte prosjektet vil få konsekvenser for biologisk mangfold. Det planlagte prosjektet er i all hovedsak utbygging og utbedring av eksisterende anlegg.

4.8 Midlertidig anleggsområde

Det legges inn midlertidig anleggsområde langs gang- og sykkelveg langs eiendom 2/523 og 2/261.

4.9 Kollektivtrafikk

Det etableres to bussholdeplasser langs E136, en for nordgående og en for sørgående trafikk. Bussholdeplassene kobles opp mot planlagt gang- sykkelvegnett, og tilrettelegges med sitteplasser i leskur. Universell utforming ivaretas ved byggeplanleggingen av holdeplassene.

4.10 Trafikksikkerhet og ulykker

Det er ingen registrerte ulykker på strekningen de siste 10 årene.

4.11 Mottatte innspill

I forbindelse med varsel om oppstart av planarbeid har vi mottatt i alt ni skriftlige innspill fra berørte parter og regionale myndigheter. Innspillene skal være drøftet og vurdert gjennom de vurderinger som er gjort i planbeskrivelsen, reguleringsplan og plankart.

4.12 Deponi og riggområder

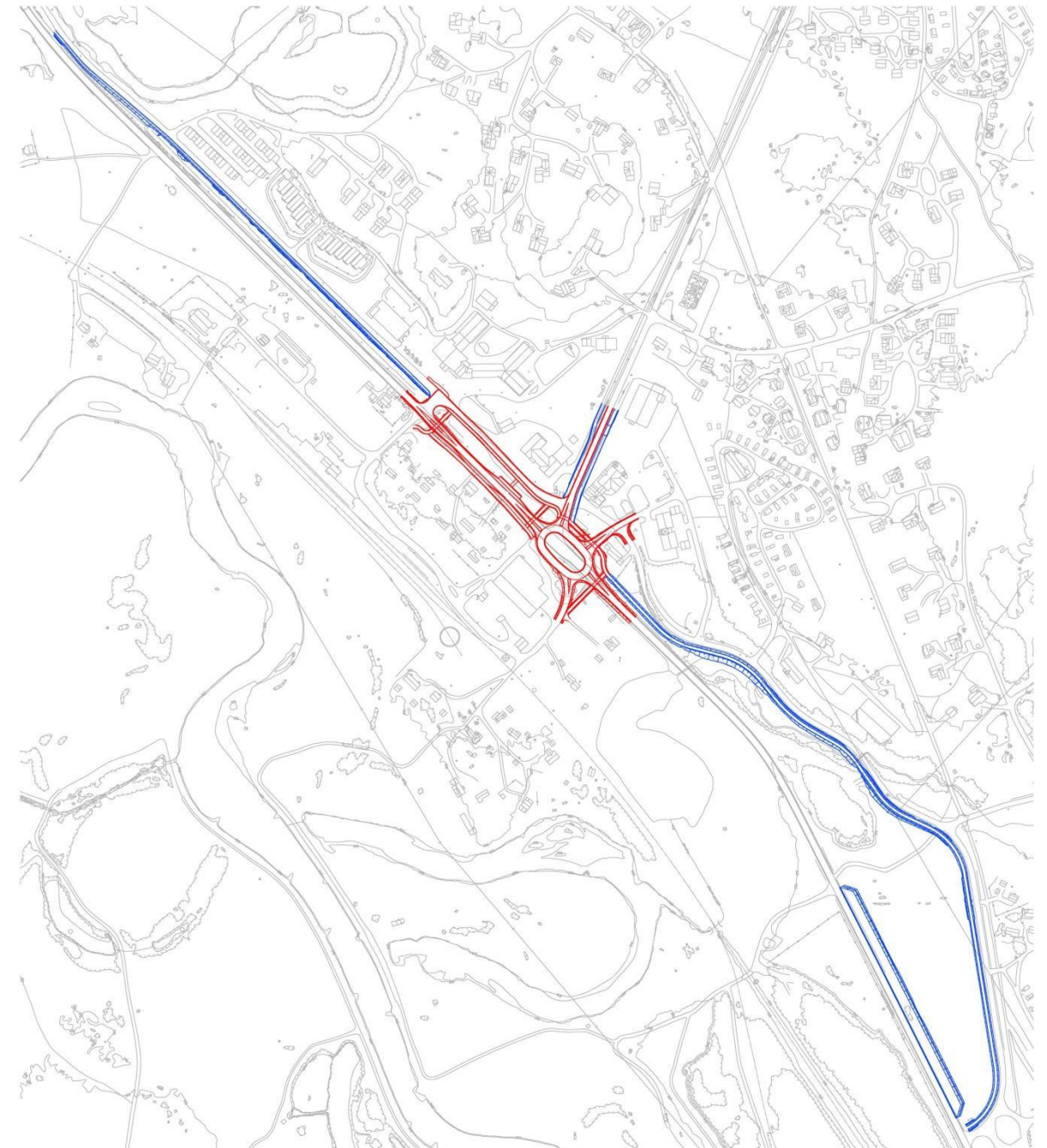
Siden utbyggingsområdene for det meste ligger i Bjorli sentrum, er det begrenset med områder avsatt til deponi- og riggområder. Område avsatt til midlertidig anleggsområde kan benyttes som riggområde. Temaet vil bli videre behandlet i grunnervvsprosessen.

4.13 Kostnader

Kostnadsoverslag ble utarbeidet gjennom Anslag-samling 22. mars 2011.

Med bakgrunn i kostnader er det aktuelt å dele opp utbyggingen i flere etapper. Hvor mye som skal bygges i første omgang, avhenger av finansieringen i prosjektet.

Kartet under viser hva som bør bygges først i rødt og hva som kan være aktuelt å utsette i blått, dersom finansieringen tilsier det.



Kart: Oversikt over elementer som bør prioriteres under utbygging. Kilde Norge digitalt.

Eiendomsforhold og grunnerverv

Nødvendig grunn erverves med en minste avstand fra veggen og gang- og sykkelvegens skulderkant på 3,0 m. Der skjæring eller fylling slår lenger ut enn dette erverves det normalt til 2 m utenfor skjæringstopp/fyllingsfot.

4.14 Byggegrense

Byggegrensen følger av vegloven og er 50 m fra europavegens midtlinje og 15m fra midtlinje på kommunal veg. All gjenoppbygging av eventuelle nybygg må følge normal saksgang. Det blir derfor nødvendig å søke om dispensasjon fra vegloven for å gjennomføre tiltak innenfor byggegrensen.

4.15 Arealregnskap

Samlet areal som omfattes av planforslaget utgjør ca. 123 daa, hvorav samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur ca. 88 daa, og bestemmelsesområde ca. 35 daa.

4.16 Arealbeslag

Gårds- og bruksnummer og eiendomsgrenser for den enkelte eiendom er påført reguleringsplanen. Nødvendig areal erverves med en minste avstand 2 m utenfor skjæringstopp/fyllingsfot.



Planområdet vist med ortofoto. Kilde: Norge digitalt.

Arealet som skal danne grunnlaget for grunnerstatningen vil bli oppmålt og beregnet senere i forbindelse med grunnervervet.

Midlertidig anleggsområde vil normalt ikke erverves, men disponeres av Statens vegvesen i anleggsperioden. Når anlegget er ferdigstilt tilbakeføres arealene benyttet til midlertidig anleggsområde til opprinnelig stand.

Regulert område berører ikke dyrka eller dyrkbar mark.

4.17 Partsliste

Gnr / bnr	Eier / fester:	Hjemmel:	Adresse:
2/2	John Gerhard Østby	Hjemmelshaver	PB 203, 2669 Bjorli
2/15	Per-Gynnar Stavem	Hjemmelshaver	2669 Bjorli
2/29	Bjorligard Hotell AS	Hjemmelshaver	Nøisomhed, 6405 Molde
2/29/2	Bjorli Bensin og service	Fester	2669 Bjorli
2/29/4	Bjorligard Handelshus AS	Fester	Nøisomhed, 6405 Molde
2/29/5	Bjorligard Handelshus AS	Fester	Nøisomhed, 6405 Molde
2/38	Jernbaneverket	Hjemmelshaver	2308 Hamar
2/51	Bjorli Samlingshus	Hjemmelshaver	2669 Bjorli
2/59	Roger Schei	Hjemmelshaver	6014 Ålesund
2/64	Hanne Alstrup Velure	Hjemmelshaver	2669 Bjorli
2/72	Lesja kommune	Hjemmelshaver	2665 Lesja
2/73	Hanne Alstrup Velure	Hjemmelshaver	2669 Bjorli
2/139	Laila Irene Brøste	Hjemmelshaver	2669 Bjorli
2/171	Magne Bergene	Hjemmelshaver	2669 Bjorli
2/223	Lesja kommune	Hjemmelshaver	2665 Lesja
2/261	Jan Erik og Liv Skeide Lehre	Hjemmelshaver	Hauketoåsen 11, 1266 Oslo
2/523	Jan Erik og Liv Skeide Lehre	Hjemmelshaver	Hauketoåsen 11, 1266 Oslo
2/600	Lesja kommune	Hjemmelshaver	2665 Lesja
2/638	Hus AS	Hjemmelshaver	Røysegata 1, 6003 Ålesund
2/639	Bjorlivegen AS	Hjemmelshaver	Nøisomhed, 6405 Molde
2/665	Bjorligard Hotell AS	Hjemmelshaver	Nøisomhed, 6405 Molde
2/666	Bjorligard Utbygging AS	Hjemmelshaver	Nøisomhed, 6405 Molde
2/816	Holøy Eiendom AS	Hjemmelshaver	Østre Olsvikvei 27, 6019 Ålesund

5. ROS-analyse

Hensikten med risiko- og sårbarhetsanalyser (ROS-analyser) er å utarbeide et grunnlag for planleggingsarbeidet slik at beredskapsmessige hensyn kan integreres i den ordinære planleggingen i kommunen. Analysen bidrar til å gi økt kunnskap og bevissthet rundt beredskapshensyn både for grunneiere, utbyggere, kommunen og publikum forøvrig.

For å kunne redusere omfang og skader av uønskede hendelser, slik som uhell, ulykker, driftsstans og katastrofer, er det en forutsetning at man først kartlegger risiko og sårbarhet. Risikomatriksen bidrar til å påpeke hvilke områder det er behov for å iverksette eventuelle avbøtende tiltak, og ROS-analysen har i så måte en praktisk verdi i gjennomføringen av planen.

5.1 Analysemetode og begrepsavklaring

En enkel ROS-analyse er en systematisk gjennomgang av mulige uønskede hendelser og hvor stor risiko de representerer. Basert på egne vurderinger av hvor sannsynlig hendelsene er, hvor store konsekvenser de har, og årsaksforhold, blir tiltak vurdert for å hindre at de skal oppstå eller for at man skal kunne redusere virkningen av dem. Analysen er utført i samsvar med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskaps *Veileder for kommunale risiko- og sårbarhetsanalyser*.

Analysearbeidet deles inn i seks elementer:

1. Kartlegge uønskede hendelser
2. Redegjøre for årsaker til hendelsene
3. Redegjøre for konsekvenser av hendelsene
4. Klassifisere konsekvensene
5. Vurdere hendelsenes sannsynlighet
6. Komme med forslag til mottiltak

Begrepsavklaring

Risiko uttrykker den fare som uønskede hendelser representerer for mennesker, miljø, økonomiske verdier og samfunnsviktige funksjoner. Risiko er et resultat av **sannsynligheten** (frekvensen) for og **konsekvensene** av uønskede hendelser.

Sårbarhet er et uttrykk for et systems evne til å fungere og oppnå sine mål når det utsettes for påkjenninger.

Sannsynlighet

Rangering av sannsynlighet for hendelse:

- **lite sannsynlig** - Mindre enn hvert 50. år
- **en viss fare** - Mindre førstehjelpstiltak/behandling
- Ubetydelige miljøskader
- Små kostnader
- Midlertidig driftsstans
- **sannsynlig** - Mellom en gang hvert år og en gang hvert 10. år
- **meget sannsynlig** - Mer enn en gang hvert år

Konsekvensklassifisering

Rangering av konsekvensene ved hendelse:

- **Ufarlig**
 - Ingen/små personskader
 - Ingen skader på materiell eller miljø
 - Ubetydelige kostnader
 - Kort driftsstans
 - Kun mindre forsinkelser
 - Ikke behov for reservesystemer
- **en viss fare**
 - Mindre førstehjelpstiltak/behandling
 - Ubetydelige miljøskader
 - Små kostnader
 - Midlertidig driftsstans
- **Kritisk**
 - Sykehusopphold
 - Miljøskader som krever tiltak
 - Betydelige kostnader
 - Langvarig driftsstans i flere døgn
- **Farlig**
 - Lange sykehusopphold/invaliditet
 - Langvarig og omfattende miljøskade
 - Alvorlige kostnader ut over enhetens budsjettammer
 - Systemer settes ut av drift over lengre tid
 - Andre avhengige systemer rammes midlertidig
- **Katastrofalt**
 - Død
 - Varig skade på miljøet
 - Kostnader ut over enhetens budsjettammer
 - Hoved- og avhengige systemer settes permanent ut av drift

Risikomatrikse

For å sammenligne risikonivået for ulike hendelser benyttes en risikomatrikse. Tallene i matrisen representerer risikoverdi og man har her valgt å legge til grunn at risiko er produktet av sannsynlighet og konsekvens.

Grønn farge angir: Liten risiko

Gul farge angir: Middels risiko

Rød farge angir: Stor risiko

Sannsynlighet	KONSEKVENSER				
	1. Ufarlig	2. Enn viss fare	3. Kritisk	4. Farlig	5. Katastrofalt
5. Meget sannsynlig	5	10	15	20	25
4. Sannsynlig	4	8	12	16	20
3. Mindre sannsynlig	3	6	9	12	15
2. Lite sannsynlig	2	4	6	8	10
1. Ikke sannsynlig	1	2	3	4	5

Hendelse	Årsak	Konsekvens	Konsekvensklassifisering	Sannsynlighet	Tiltak
SAMFERDSEL / INFRASTRUKTUR					
Trafikkulykker langs E136	Trafikk langs E136. Menneskelig svikt	Personskader, forsinkelser, materielle skader	En viss fare	Sannsynlig	Bygge rundkjøring E136, redusere fartsnivået, bygge gang- og sykkelveg, opprydding i eksisterende kryss og avkjørsler
Risikovurdering fra matrise: 8, middels risiko Kommentar: Trafikkbildet langs E136 er variert og består av både lokal- og gjennomgangstrafikk, gående og syklende. Andel tuntrafikk 26%. Risikoen for alvorlige trafikkulykker reduseres ved at det bygges rundkjøring og gang- og sykkelveg.					
Trafikkfare for myke trafikanter	Trafikk til langs E6. Menneskelig svikt	Personskader, forsinkelser, materielle skader.	Kritisk	Kritisk	Bygging av gang- og sykkelveg, reduksjon av fartsnivået.
Risikovurdering fra matrise: 9, middels risiko Kommentar: Der myke trafikanter og biltrafikk blandes er det de myke trafikantene som har størst risiko for personskade.					
Ras/ustabile grunnforhold	Materialsvikt. Teknisk svikt. Klimatiske forhold. Menneskelig svikt under bygging.	Personskader, materielle skader. Forsinkelser og driftsforstyrrelser	Kritisk	Lite sannsynlig	Prosjektering av veganlegg, undersøkelse av grunnforhold. Vegvedlikehold.
Risikovurdering fra matrise: 6, liten risiko Veganlegg er utsatt for ytre påvirkning som følge av ordinær bruk, klimatiske forhold og ekstremvær. Det er ikke utført grunnundersøkelser i forbindelse med prosjektet. Utvidelse av trafikkområdet vil også kunne medføre endringer i grunnforholdene på tiliggende eiendommer. Tiltaket omfatter kun mindre vegskjæringer og små fyllinger.					
Stengt veg	Ekstremnedbør, erosjon, ras. Sabotasje. Anleggsarbeid.	Nedsatt fremkommelighet, midlertidig driftsstans.	En viss fare	Mindre sannsynlig	Utforming av veganlegg, grøfter og drenering. Brøyting og vegvedlikehold.
Risikovurdering fra matrise: 6, liten risiko Kommentar: Reguleringsplanen medfører redusert fremkommelighet under anleggsarbeidet. Drenering, terrenginngrep og øvrig utforming av anlegget skal så vidt mulig begrense risikoen for stengt veg som følge av ekstremvær, erosjon og ras.					
Brudd på vann-/avløpssystem	Tekniske feil. Overbelastning av nettet. Anleggsarbeid.	Materielle skader, midlertidig driftsstans.	En viss fare	Lite sannsynlig	Beredskapsrutiner. God kjennskap til eksisterende infrastruktur.
Risikovurdering fra matrise: 4, liten risiko Kommentar: Risiko er i all hovedsak knyttet til anleggsarbeid. Ledningspåvisning og øvrige tiltak i anleggsfasen reduserer risikoen for slike hendelser.					
Strømbrydd	Tekniske feil. Anleggsarbeid.	Bortfall av vegbelysning. Trafikkfare, nedsatt fremkommelighet.	En viss fare	Mindre sannsynlig	Beredskapsrutiner. Opparbeide god kjennskap til eksisterende kabler.
Risikovurdering fra matrise: 6, liten risiko Kommentar: Sannsynlighetsgraden påvirkes lite av reguleringsplanen og de foreslåtte arealbruksiltakene. Bortfall av vegbelysning vil på kort sikt kun ha mindre konsekvenser og lar seg som regel utbedre i løpet av relativt kort tid.					
HELSERISIKO					
Ulykker i forbindelse med anleggsfase	Uhell ved bygging, grunnarbeid, anleggstrafikk. Midlertidige rutevalg.	Personskader, materielle skader, potensielt langvarig driftsstans.	Kritisk, En viss fare	Sannsynlig, Mindre sannsynlig	Beredskapsplan. HMS-rutiner under anleggsarbeid. Nødvendig skjerming av anleggsområde. Omlegging av kjøremønstre ved arbeider i eksisterende vegbane.
Risikovurdering fra matrise: 12, middels risiko Kommentar: Anleggsarbeidet forventes ikke å være spesielt ulykkesutsatt. Rutinene for anleggsarbeid kan vanskelig styres gjennom planarbeidet og er et ansvar som tilligger utbygger i neste fase. Faren for ulykker i anleggsfasen er todelt og handler både om faren for arbeidere og faren for vegfarende og naboer til anlegget. Risikoen påvirkes av sted og tidspunkt for gjennomføring, og det vil måtte søkes særskilte tiltak ved støvende eller særlig risikoutsatt anleggsvirksomhet.					
Forurensning av overflatevann og grunnvann	Utslipp i forbindelse med anleggs- og/eller driftsfase.	Skader på naturmiljøet.	Kritisk	Ikke sannsynlig	Beredskapsplan. HMS-rutiner under anleggsarbeid. Vurdering av naturverdier og iverksetting av tiltak.
Risikovurdering fra matrise: 3, liten risiko Kommentar: Ved prosjektering av nye bygg og anlegg inngår behandling av overflatevann som et eget punkt i planleggingen. I driftsfasen er risiko hovedsakelig knyttet til trafikkuhell med kjøretøy som inneholder farlig last. Ettersom planforslaget bedrer den lokale trafikksikkerheten totalt sett, vil risikoen for slike hendelser bli redusert. Planområdet grenser ikke til større forekomster av overflatevann og medfører heller ikke risiko av betydning for utslipp til grunnvann. Risikovurderingen forutsetter at nødvendige tiltak blir utført i anleggsfasen.					
Luftforurensning	Uhell i anleggsfase. Utslipp fra bedrifter.	Sykdom hos utsatte grupper, luftplager, skader på naturmiljøet, potensielt midlertidig driftsstans.	Kritisk	Ikke sannsynlig.	Beredskapsplan. Sikringssoner rundt forurensningskilder.
Risikovurdering fra matrise: 3, liten risiko Kommentar: Det er lite sannsynlig at luftforurensning vil være en aktuell problemstilling under anleggsarbeidet, da anleggsarbeidet ikke involverer elementer med en slik risiko. Utover utslipp fra biler er det ikke kjente forurensningskilder i tilknytning til planområdet. Bilutslipp vurderes ikke som forurensning av betydning. Risiko for akutt forurensning fra kjøretøy med farlig last (tankbiler) er allerede vurdert som liten.					
Støy og uro i anleggsfasen	Støy fra anleggsarbeid og øvrig aktivitet på byggeplassen.	Ulemper/skader for beboere langs E136.	Ufarlig	Lite sannsynlig	Planlegging og avdempende tiltak i anleggsperioden. HMS-rutiner under anleggsarbeid. God dialog med berørte naboer.
Risikovurdering fra matrise: 5, liten risiko Kommentar: Vegarbeid vil nødvendigvis generere en del støy, men omfanget av dette er ikke vurdert som farlig for omgivelsene. Arbeidene vil foregå på dagtid og i en begrenset periode. Særskilte støydemperingsiltak vil bli vurdert i anleggsfasen.					

Utrykning brannvesen og ambulanse i anleggsfasen	Liten fremkommelighet for store kjøretøy.	Ytterligere personskade.	Kritisk	Lite sannsynlig	Effektivt kjøremønster i anleggsperioden.
Risikovurdering fra matrise: 6, liten risiko Kommentar: Hel eller delvis stenging av veg i anleggsperioden vil medføre redusert fremkommelighet. Trafikkavvikling i anleggsperioden inngår ikke som del av planprosessen, men må skje i prosjekterings- og utførelsesfasen av prosjektet.					
Støy i driftsfasen	Fra kjøretøy.	Forringer livskvalitet i nærområdet og naturmiljø.	Ufarlig	Mindre sannsynlig	Bygging av gang- og sykkelveg endrer ikke eksisterende støysituasjon.
Risikovurdering fra matrise: 4, liten risiko Kommentar: Reguleringsplanen tar høyde for disse forholdene og nye trafikkområder er planlagt i tråd med MDs veileder T-1442 for behandling av støy i arealplanleggingen. Eksisterende voll med støyskjermende egenskaper videreføres og utvidelse av trafikkområder er heller ikke vurdert å endre støyforholdene langs planområdet. Realisering av planforslaget vil dermed ikke gi forringet støysituasjon for naboer og gjenboere.					
NATURKATASTROFER					
Nedbør, vind	Klimatiske forhold.	Materielle skader, trafikkale problemer, midlertidig driftsstans.	En viss fare	Lite sannsynlig	Vurdering av lokalklimatiske forhold og tilpasning av ny bebyggelse til dette.
Risikovurdering fra matrise: 4, liten risiko Kommentar: Veganlegget er ikke spesielt utsatt for sterk vind. Konsekvensene av en eventuell storm/orkan vurderes som beskjedne. Det er ikke registrert øvrige lokalklimatiske forhold som byr på særskilte problemstillinger.					
TILSTØTENDE BEBYGGELSE					
Forringet livskvalitet som følge av endrede trafikkforhold.	Livskvaliteten for Tilstøtende bebyggelse bør bedres som følge av redusert fartsnivå og gang- og sykkelveg.	Omdisponering av ubebygget areal til veganlegg.	Ufarlig	Lite sannsynlig	Terrengtilpasning og god utforming av veganlegget.
Risikovurdering fra matrise: 4, liten risiko Kommentar: Veganlegget bør oppfattes som positivt, takket være økt trafikksikkerhet som følge av ny gang og sykkelveg på strekingen. Veganlegget anses ikke å medføre økt, men utvidelse av vegbredden vil kunne oppleves som negativt for de eiendommene som blir fysisk berørt av tiltaket. Konsekvensene er imidlertid vurdert til å være innenfor det som er rimelig å forvente ved utvidelse av veg.					

Konklusjon

ROS-analysen har ikke påvist stor risiko for noen av de undersøkte hendelsene. For flere hendelser kan det likevel være hensiktsmessig å søke avbøtende, risikoreducerende tiltak som kan bidra til å motvirke eventuelle uheldige utfall.

De foreslåtte risikoreducerende tiltakene har som formål både å være forebyggende og skadebegrensende. For noen tema vil tiltakene bli ivaretatt gjennom pågående utarbeidelse av reguleringsplan, mens det for andre tema vil være snakk om tiltak av operasjonell art (f.eks. overvåkingssystemer og arbeids- og vedlikeholdsprosedyrer) eller organisatorisk art (f.eks. opplæring og øvelser, klargjøring av ansvarsforhold og samordning, etablering av varslings- og informasjonsrutiner).

For en del hendelser er det imidlertid begrenset mulighet til å iverksette forebyggende tiltak:

- hendelser utenfor nasjonal kontroll
- hendelser man ikke har teknologi eller kunnskap til å forhindre enkelte naturfenomener

Forslagene til risikoreducerende tiltak bør følges opp og eventuelt spesifiseres på et senere stadium av de ansvarlige på hvert enkelt tema.

§ 1 FELLESBESTEMMELSER

Avgrensning av planområdet

Reguleringsplanen består av 4 plankart (R101-R104med) tegnforklaring og disse reguleringsbestemmelsene.

Regulert område er vist med reguleringsgrense på reguleringskartene datert 2011-06-23. Disse reguleringsbestemmelsene gjelder for arealet som ligger innenfor plangrensene.

1.1 Forhold knyttet til kulturminner

Det er ikke kjent at planforslaget berører automatisk freda kulturminner.

Dersom det i forbindelse med utbyggingen oppdages automatisk fredete kulturminner som tidligere ikke er kjent, skal arbeidet stanses i den utstrekning det berører kulturminnene eller deres sikringssoner på 5 meter. Det er viktig at de som utfører arbeidet i marken gjøres kjent med denne bestemmelse. Melding om funn skal straks sendes fylkeskommunens kulturavdeling, jfr. lov om kulturminner § 8, annet ledd.

1.3 Byggegrenser langs offentlig veg

Der ikke annet er vist på plankartene er byggegrense mot veg 50 meter fra senterlinjen langs E136, 15 meter fra senterlinje veg for fylkesveger, og 15 meter fra kommunale veger og gang- og sykkelveger.

Det tillates ikke nye boenheter innenfor byggeforbudssonene.

Eksisterende og lovlig oppsatt bebyggelse i byggeforbudssonene, med unntak av bygg som i planen er forutsatt revet, tillates. Gjenoppbygging etter eventuell brann eller naturskade, samt tilbygg, krever dispensasjon fra byggeforbudet.

§ 2 REGULERINGSFORMÅL

Planområdet reguleres til følgende formål:

Bebyggelse og anlegg (pbl § 12-5, punkt 1)

- Næringsbebyggelse **N**

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (pbl § 12-5, punkt 2)

- Kjøreveg **Veg, V**
- Fortau **FT**
- Gang- /sykkelveg **GS**
- Annen veggrunn, grøntareal **AVG**
- Kollektivholdeplass **HP**

Grønnstruktur (pbl § 12-5, punkt 3)

- Naturområde: **GN**

Hensynssoner (pbl § 12-6)

- Fareområde, høyspenningsanlegg (jfr pbl §11-8 pkt a))
- Midlertidig anleggsområde

Bestemmelsessoner (pbl12-7, punkt 1)

- Anlegg og riggområde

§ 3 Bebyggelse og anlegg

- 3.1 Område merket N skal benyttes til forretnings og handelsvirksomhet. Det kan det gjennom bebyggelsesplan tillates arealutnyttelse inntil BYA=50 %. Utnyttelsen skal beregnes med grunnlag i TEK, kapittel III. Det må avsettes tilstrekkelig areal for parkering for alle Næringsvirksomheter.

§4 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- 4.1 Områder merket **V** skal benyttes til offentlig kjøreveg. I områdene kan det anlegges kjøreveger, herunder også kjettingplass, med nødvendig annet trafikkareal til fyllinger, skjæringer, grøfter og andre sidearealer, drenggrøfter, murer, stabiliserende tiltak. etc. det kan tillates oppført mindre bygning med antennestasjon og tekniske installasjoner knyttet til drift av veganlegget. Ved nærføring mot jernbanen skal det etableres tilfredsstillende sikringsanordning mot utforkjøring og snøsprut i henhold til Jernbaneverkets tekniske regelverk. Prosjektert løsning skal godkjennes av Jernbaneverket før utførelsen.
- 4.2 Områder merket **FT** og **GS** skal benyttes til fortau og gang- og sykkelveg.
- 4.3 Områder merket **AVG** skal benyttes til nødvendig annet trafikkareal som fyllinger, skjæringer, grøfter og andre sidearealer, drenggrøfter, murer, støyvoller, støyskjermer, viltgjerder, stabiliserende tiltak etc. Det kan tillates oppført mindre bygninger med antennestasjon og tekniske installasjoner knyttet til drift av veganlegget.
- 4.4 Områder merket **HP** skal benyttes til busslommer. Busslommene skal ha universell utforming med kantstein. Det er satt av plass til lehus ved hver av busslommene.
- 4.5 I anleggsperioden for E136 og omlegging av lokalveger kan områdene regulert til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur nyttes til riggplass, anleggsveger, mellomlagring av masser, samt parkering av anleggsmaskiner, og annen aktivitet knyttet til anleggsdriften.

§ 4 Grønnstruktur

- 4.1 Området merket **GN** skal benyttes til naturområde. Under anleggsvirksomheten skal området søkes berørt i så liten grad som mulig.

§7 Bestemmelsessoner

- 7.1 Midlertidige anleggsområder kan nyttes til riggplass, lagerplass for materialer, anleggsveg og anleggsområde, mellomlagring av masser samt parkering av anleggsmaskiner. Etter avsluttet anlegg opphører midlertidig reguleringsformål, og området skal ryddes og istandsettes og tilbakeføres til opprinnelig formål.


TEGNFORKLARING

PBL § 12-5 AREALFORMÅL

BESTEMMELSESMÅL


 Anlegg og riggområde

BEBYGGELSE OG ANLEGG (PBL § 12-5 2. ledd nr. 1)


 Næringsbebyggelse

SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR (PBL § 12-5 2. ledd nr.2)

 Kjøreveg

 Fortau


 Gang-/sykkelveg







 Annen veggrunn - grøntareal



 Kollektivholdeplass

GRØNNSTRUKTUR (PBL § 12-5 2. ledd nr.3)

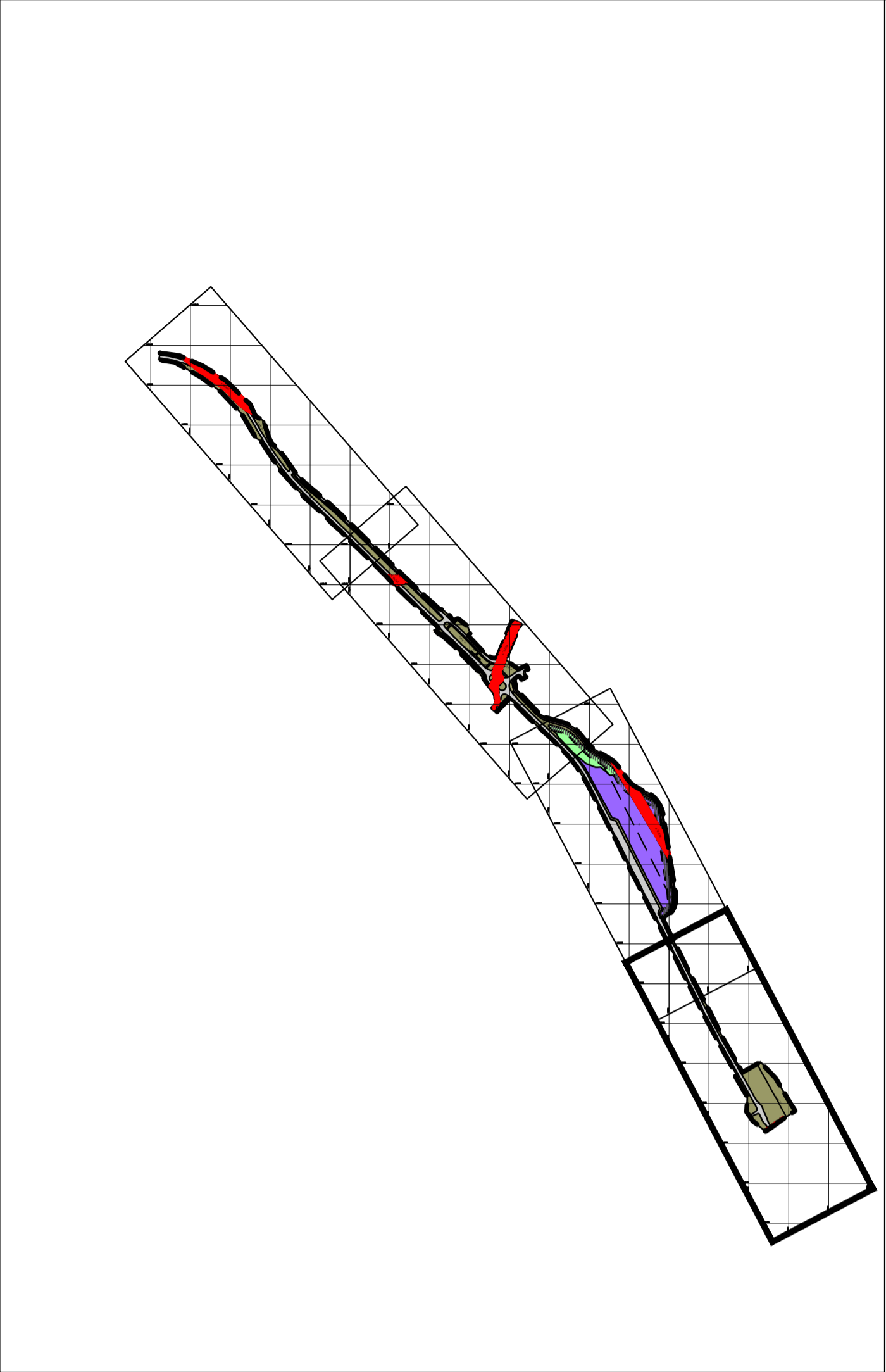
 Naturområde

FARESONE (PBL § 12-6, jfr. 11-8 bokstav a)
 Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler)

STREKSMBOLER MV.
 Planens begrensning
 Formålsgrense
 Grense for fareområde
 Anleggsbelte
 Friskiklinje
 Byggegrense

SYMBOLER m.v.
 Avkjørsel
 Offentlig formål

Rambøll Norge as står ikke ansvarlig for feil som skyldes unøyaktighet i kartgrunnlaget. Redigering og grafisk utforming utført av Rambøll Norge as.
 Ekvivalens 1m/5m
 Kartmålestokk 1:1000 i A1 / 1:2000 i A3
 Planens totale areal = 123,0 daa



FORSLAG TIL REGULERINGSPLAN FOR:

E136 BJØRLL, LESJA KOMMUNE
 MED TILHØRENDE REGULERINGSBESTEMMELSER

SAKSBEHANDLING IFLG. PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

Kartblad:

Kartproduzent:

SAKS-NR. DATO SIGN.

Revisjon	SAKS-NR.	DATO	SIGN.
Revisjon etter offentlig ettersyn		-	-
Revisjon etter 2.gangs offentlig ettersyn		-	-
Kommunestyrets vedtak:			
3.gangs behandling i det faste utvalg for plansaker			
Offentlig ettersyn fra til			
2.gangs behandling i det faste utvalg for plansaker			
Offentlig ettersyn fra til			
1.gangs behandling i det faste utvalg for plansaker			
Kunngjøring av oppstart av planarbeidet		31.01.2011	

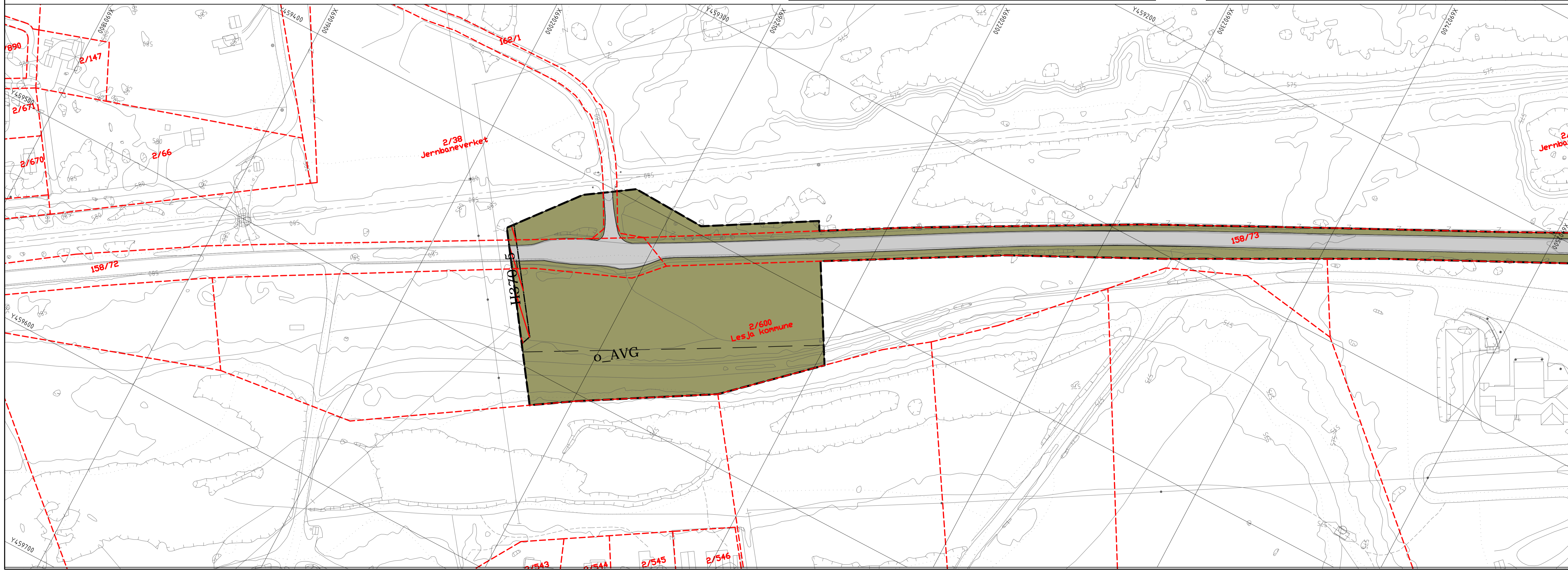
PLANEN UTARBEIDET AV:



LØKKEGATA 9
 2015 LILLEHAMMER
 +47 61270500

SAKS-NR. TEGN-NR. DATO SAKS-BEH.

4100122 R101 23.06.2011 SOD



TEGNFORKLARING

PBL § 12-5 AREALFORMÅL

BESTEMMELSESRÅDE

Anlegg og riggområde

BEBYGGELSE OG ANLEGG (PBL § 12-5 2. ledd nr. 1)

GN Næringsbebyggelse

SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR (PBL § 12-5 2. ledd nr.2)

V Kjøreveg

FT Fortau

GS Gang-/sykkelveg

AVG Annen veggrunn - grøntareal

HP Kollektivholdeplass

GRØNNSTRUKTUR (PBL § 12-5 2. ledd nr.3)

GN Naturområde

FARESONE (PBL § 12-6, jfr. 11-8 bokstav a)

Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler)

STREKSMBOLER MV.

Planens begrensning

Formålsgrense

Grense for fareområde

Anleggsbelte

Friskiklinje

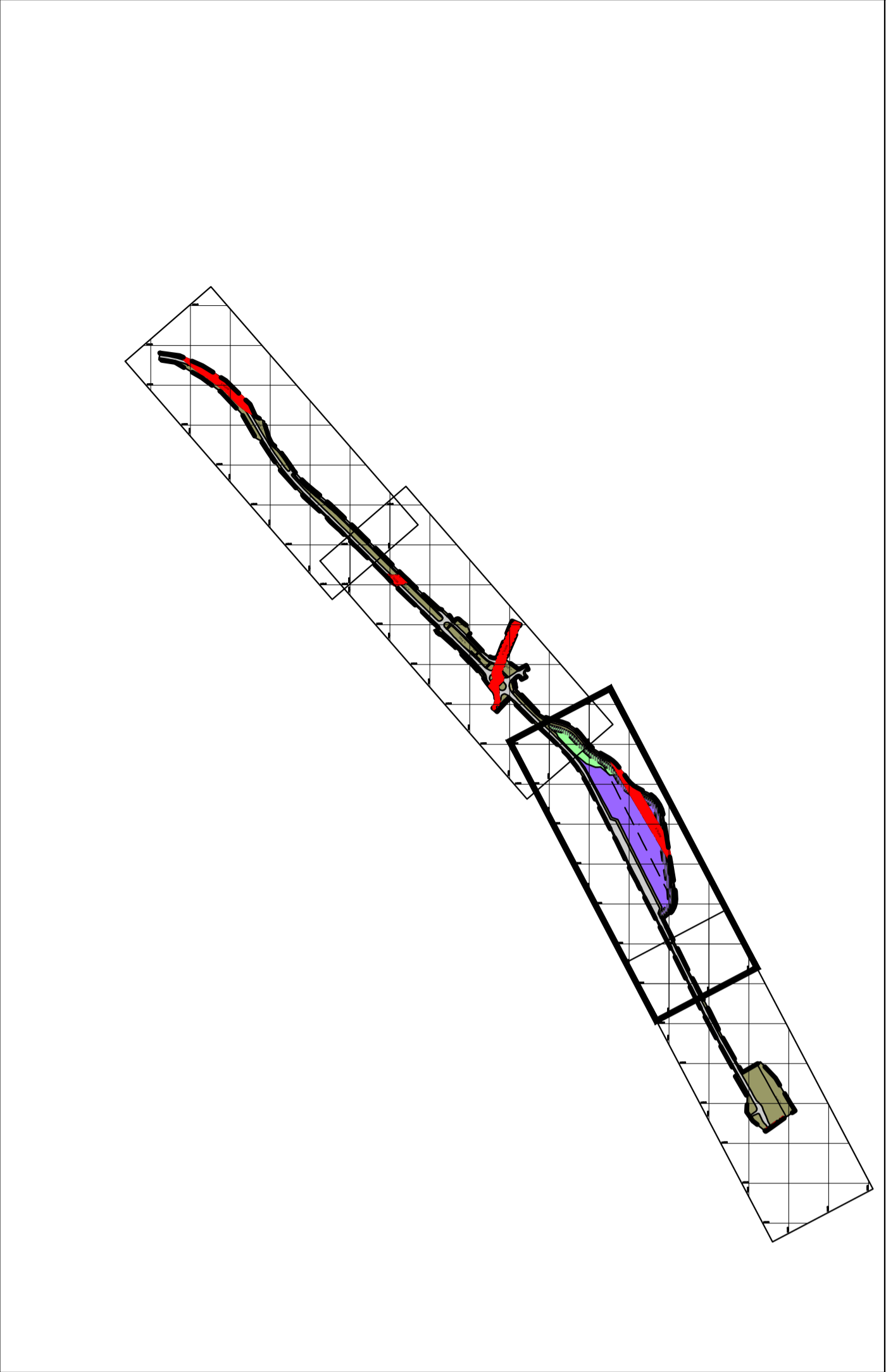
Byggegrense

SYMBOLER m.v.

Avkjørsel

Offentlig formål

Rambøll Norge as står ikke ansvarlig for feil som skyldes unøyaktighet i kartgrunnlaget. Redigering og grafisk utforming utført av Rambøll Norge as
Ekvidistanse 1m/5m
Kartmålestokk 1:1000 i A1 / 1:2000 i A3
Planens totale areal = 123,0 daa



FORSLAG TIL REGULERINGSPLAN FOR:

E136 BJØRRLI, LESJA KOMMUNE

MED TILHØRENDE REGULERINGSBESTEMMELSER

SAKSBEHANDLING IFLG. PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

Kartblad:

Kartproduzent:

SAKS-NR

DATO

SIGN.

Revisjon

Revisjon etter offentlig ettersyn

Revisjon etter 2.gangs offentlig ettersyn

Kommunestyrets vedtak:

3.gangs behandling i det faste utvalg for plansaker

Offentlig ettersyn fra til

2.gangs behandling i det faste utvalg for plansaker

Offentlig ettersyn fra til

1.gangs behandling i det faste utvalg for plansaker

Kunngjøring av oppstart av planarbeidet

31.01.2011

PLANEN UTARBEIDET AV:



LØKKEGATA 9
2015 LILLEHAMMER
+ 47 61270500

SAKS-NR.

TEGN-NR.

DATO

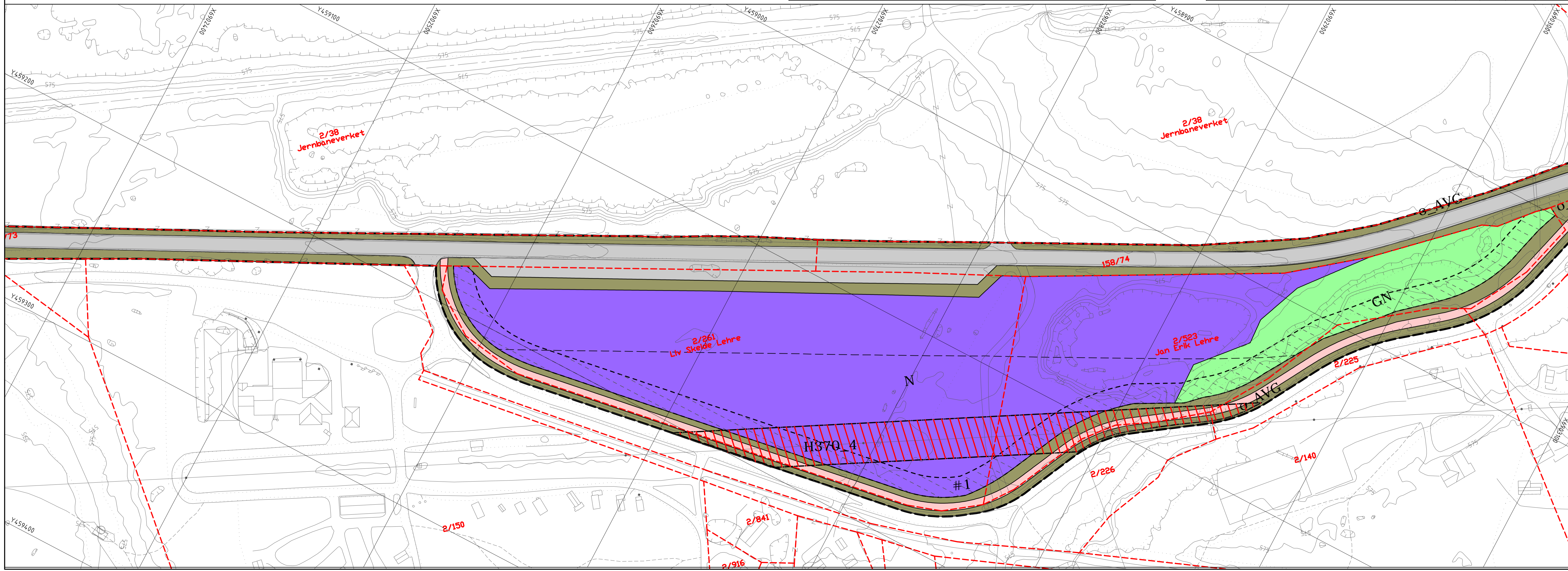
SAKS-BEH.

4100122

R102

23.06.2011

SOD




TEGNFORKLARING

PBL § 12-5 AREALFORMÅL

BESTEMMELSEOMRÅDE


 Anlegg og riggområde

BEBYGGELSE OG ANLEGG (PBL § 12-5 2. ledd nr. 1)


 GN Næringsbebyggelse

SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR (PBL § 12-5 2. ledd nr.2)

 V Kjøreveg

 FT Fortau

 GS Gang-/sykkelveg


 AVG Annen veggrunn - grøntareal

 HP Kollektivholdeplass

GRØNNSTRUKTUR (PBL § 12-5 2. ledd nr.3)


 GN Naturområde

FARESONE (PBL § 12-6, jfr. 11-8 bokstav a)


 Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler)


STREKSYSMBOLER MV.


 Planens begrensning

 Formålsgrense

 Grense for fareområde

 Anleggsbelte

 Friskiklinje

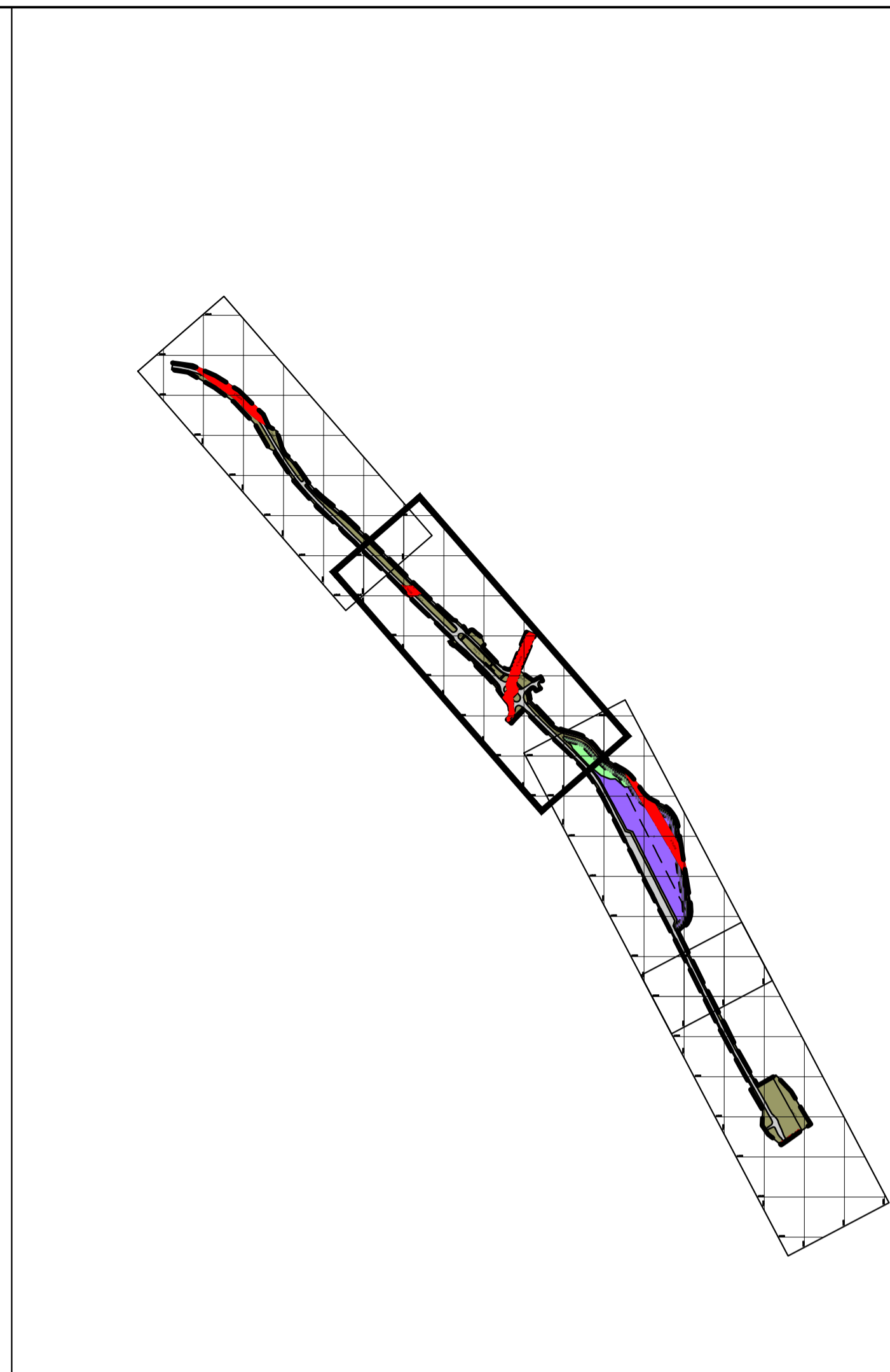
 Byggegrense

SYMBOLER m.v.

 Avkjørsel

 Offentlig formål

Rambøll Norge as står ikke ansvarlig for feil som skyldes unøyaktighet i kartgrunnlaget. Redigering og grafisk utforming utført av Rambøll Norge as
 Ekvivalens 1m/5m
 Kartmålestokk 1:1000 i A1 / 1:2000 i A3
 Planens totale areal = 123,0 daa



FORSLAG TIL REGULERINGSPLAN FOR:

E136 BJORLI, LESJA KOMMUNE

MED TILHØRENDE REGULERINGSBESTEMMELSER

SAKSBEHANDLING IFLG.PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

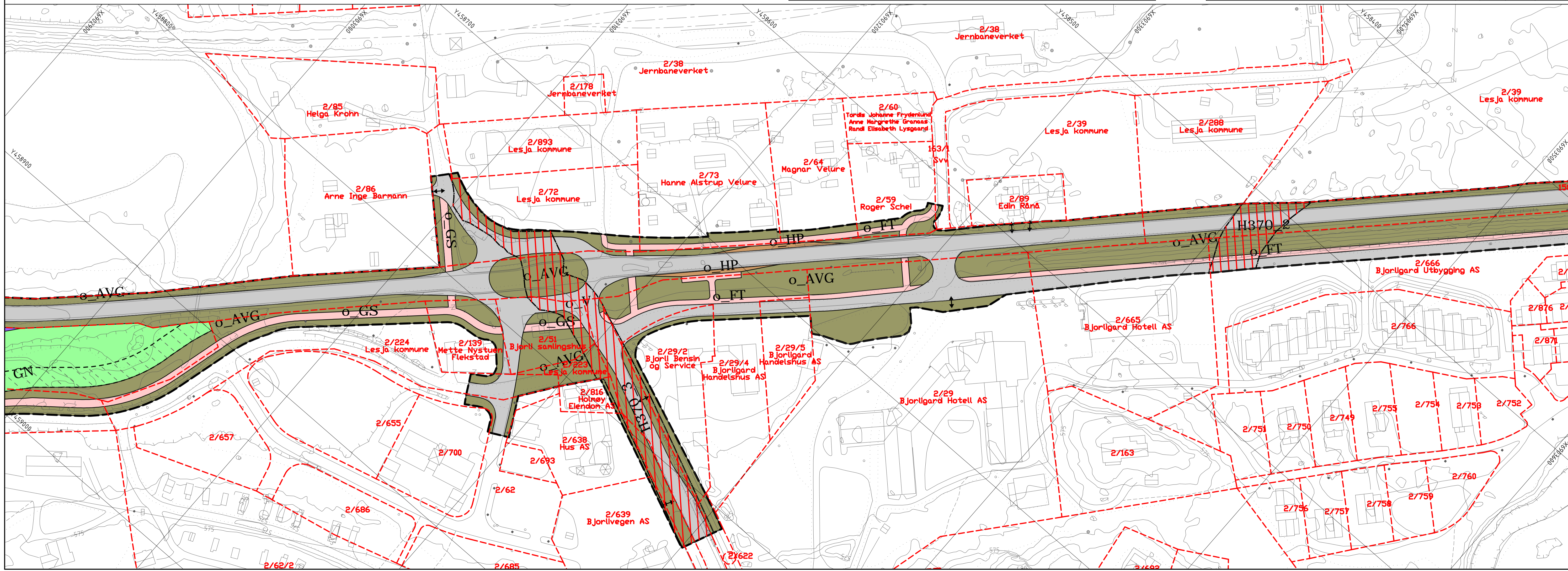
Kartblad:
Kartproduzent:

SAKS-NR DATO SIGN.

Revisjon	SAKS-NR	DATO	SIGN.
Revisjon etter offentlig ettersyn	-	-	-
Revisjon etter 2.gangs offentlig ettersyn	-	-	-
Kommunestyrets vedtak:			
3.gangs behandling i det faste utvalg for plansaker			
Offentlig ettersyn fra til			
2.gangs behandling i det faste utvalg for plansaker			
Offentlig ettersyn fra til			
1.gangs behandling i det faste utvalg for plansaker			
Kunngjøring av oppstart av planarbeidet		31.01.2011	

PLANEN UTARBEIDET AV:

	LØKKEGATA 9 2015 LILLEHAMMER +47 61270500	SAKS-NR.	TEGN-NR.	DATO	SAKS-BEH.
		4100122	R101	23.06.2011	SOD



TEGNFORKLARING

PBL § 12-5 AREALFORMÅL

BESTEMMELSESMÅL

Anlegg og riggområde

BEBYGGELSE OG ANLEGG (PBL § 12-5 2. ledd nr. 1)

Næringsbebyggelse

SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR (PBL § 12-5 2. ledd nr.2)

Kjøreveg

Fortau

Gang-/sykkelveg

Annen veggrunn - grøntareal

Kollektivholdeplass

GRØNNSTRUKTUR (PBL § 12-5 2. ledd nr.3)

Naturområde

FARESONE (PBL § 12-6, jfr. 11-8 bokstav a)

Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler)

STREKSMBOLER MV.

Planens begrensning

Formålsgrense

Grense for fareområde

Anleggsbelte

Friskiklinje

Byggegrense

SYMBOLER m.v.

Avkjørsel

Offentlig formål

Rambøll Norge as står ikke ansvarlig for feil som skyldes unøyaktighet i kartgrunnlaget. Redigering og grafisk utforming utført av Rambøll Norge as
 Ekvivalens 1m/5m
 Kartmålestokk 1:1000 i A1 / 1:2000 i A3
 Planens totale areal = 123,0 daa



FORSLAG TIL REGULERINGSPLAN FOR:

E136 BJORLI, LESJA KOMMUNE

MED TILHØRENDE REGULERINGSBESTEMMELSER

SAKSBEHANDLING IFLG. PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

Kartblad:
Kartproduzent:

SAKS-NR	DATO	SIGN.

Revisjon			
Revisjon etter offentlig ettersyn		-	-
Revisjon etter 2.gangs offentlig ettersyn		-	-
Kommunestyrets vedtak:			
3.gangs behandling i det faste utvalg for plansaker			
Offentlig ettersyn fra	til		
2.gangs behandling i det faste utvalg for plansaker			
Offentlig ettersyn fra	til		
1.gangs behandling i det faste utvalg for plansaker			
Kunngjøring av oppstart av planarbeidet			31.01.2011

PLANEN UTARBEIDET AV:



LØKKEGATA 9
2015 LILLEHAMMER
+47 61270500

SAKS-NR.	TEGN-NR.	DATO	SAKS-BEH.
4100122	R104	23.06.2011	SOD

