



DOVRE KOMMUNE

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2022/1007-15

Saksbehandlar: Kari Bentsdal

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utval
2024/38	17.09.2024	Plan-, nærings- og utviklingsutvalget

Gnr/bnr 83/1 Grønbogen - forslag til reguleringsplan - 1.gongsbehandling

Vedlegg

- 1 2022.11.24 Forhåndsvarsel om pålegg om stans av arbeid og ileggelse av tvangsmulkt etter PBL.pdf
- 2 2022.12.21 Nordplan Svar til førehandsvarsel om stans mm.pdf
- 3 Gnr. bnr. 931 og 831 - Pålegg om stans av arbeid etter PBL §§ 32-3 og 32-4.pdf
- 4 Planinitiativ Grønbogen 211222.pdf
- 5 2023.01.27 Oppstartsmøte reguleringsplan Grønbogen fjelltak og masselagringsplass.pdf
- 6 2023.05.03 Referat Regionalt planforum 3. mai 2023 - Grønbogen detaljreguleringsplan.pdf
- 7 Varslingsbrev 24022023.pdf
- 8 Planområde-A1-L.pdf
- 9 0 Grønbogen regulerings - samla merknader til oppstart.pdf
- 10 1 1-Grønbogen - disp etter jernbanelova.PDF.pdf
- 11 Plankart A1-L 130524.pdf
- 12 Planomtale Grønbogen 140524.pdf
- 13 Føresegner 130524.pdf
- 14 OV-plan 020424.pdf
- 15 ROS-analyse Grønbogen 130524.pdf
- 16 SGS 0324C.pdf
- 17 2013 Planbeskrivelse Detaljregulering Grønbogen fjelltak.pdf
- 18 2013 Særutskrift - Detaljreguleringsplan for Grønbogen pukkverk vedtak.pdf
- 19 2014 Innvilgelse av driftskonsesjon Grønbogen steinbrudd.pdf
- 20 2014 Grønbogen masselagringsplass planbeskrivelse.pdf
- 21 2014.06.16 Grønbogen masselagringsplass – detaljregulering - vedtak.pdf
- 22 2016 Grønbogen masselagringsplass - dispensasjon for oppføring av asfaltverk.pdf

Saksutgreiing:

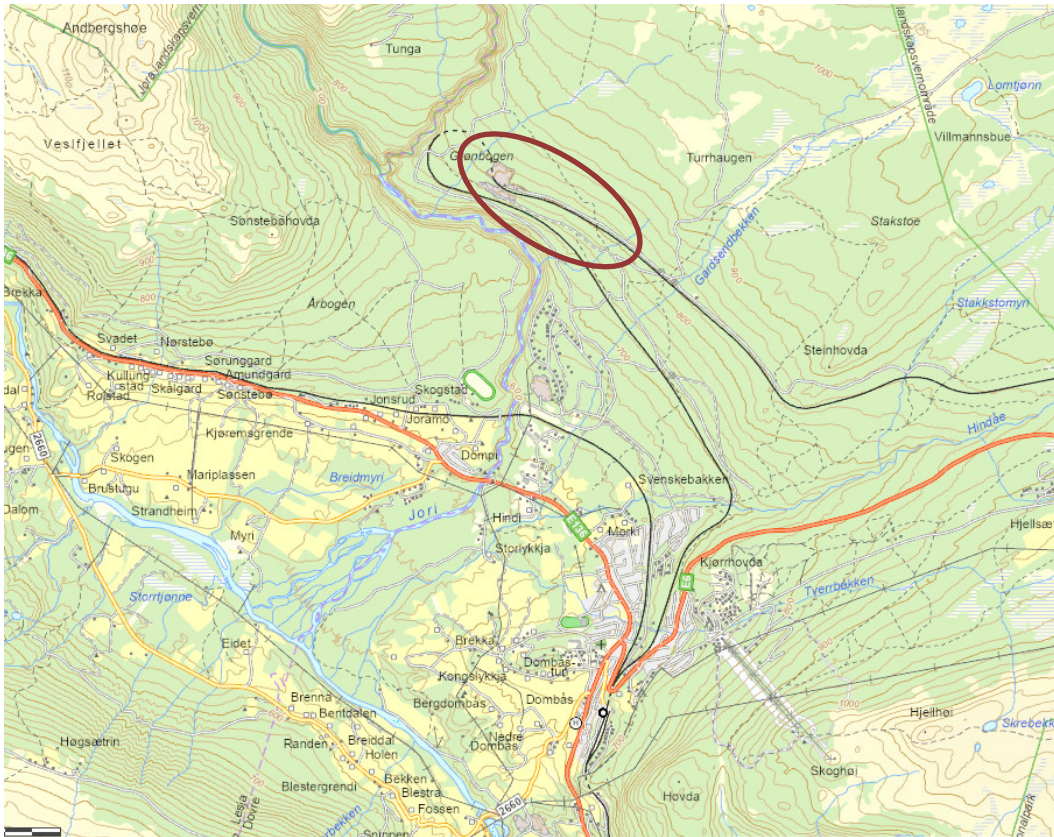
På vegne av Korsvoll Maskin AS, har Nordplan AS sendt forslag til detaljreguleringsplan for Grønbogen fjelltak og masselagringsplass, til Dovre kommune. PlanID er 34310093. Planen skal erstatte to eksisterande planar for området; Detaljreguleringsplan for Grønbogen fjelltak (2013), planID 05110070, og detaljreguleringsplan for Grønbogen masselagringsplass (2014), planID 05110075.

Føremålet med planarbeidet er å gjennomføre reguleringsendring av dei to eldre planane, Grønbogen fjelltak og Grønbogen masselagringsplass, samt å utvide eksisterande areal for fjelltak og masselagringsplass i Grønbogen. Planområdet inkluderer areal der det tidlegare er gjeve dispensasjon for midlertidig asfaltverk, og areal som er tilliggjande eks. reguleringsplanar. Regulanten melder at det er behov for meir plass lokalt for midlertidig lagring av massar i driftsfasen og har ynskje om å oppføre eit verkstadbygg.

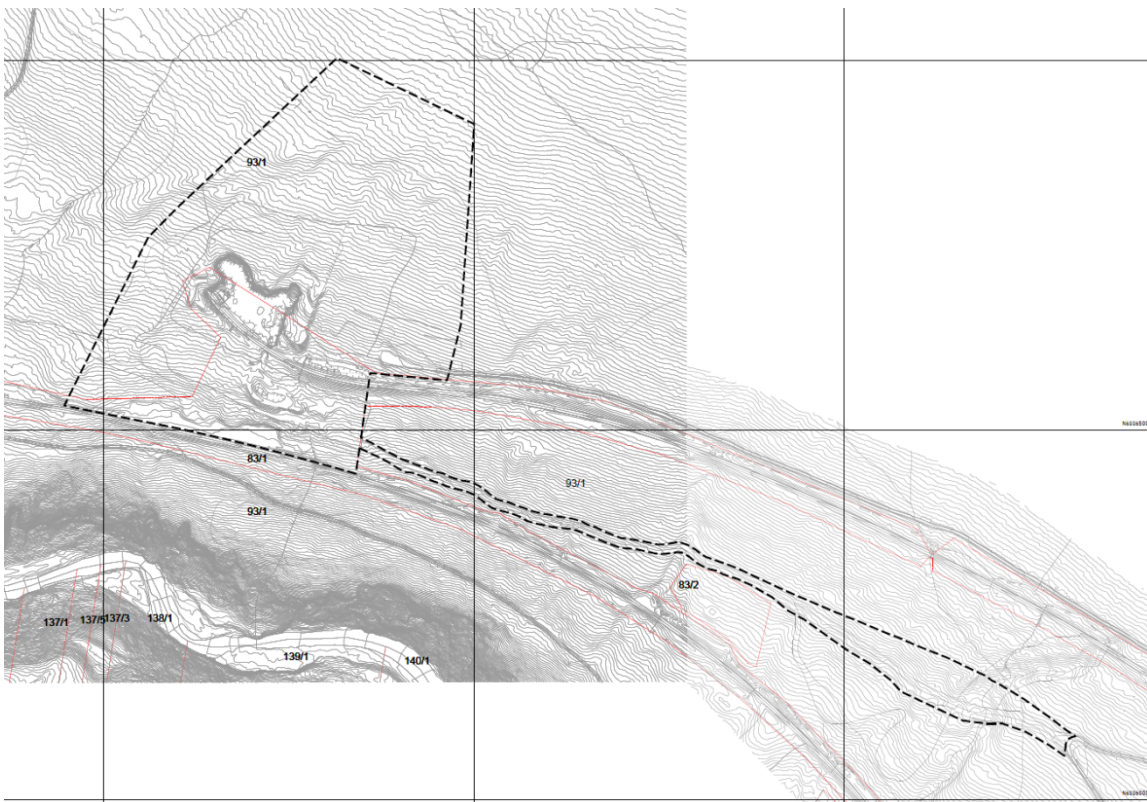
Planområdet ligg om lag 4 km nordvest for Dombås sentrum, nær elvene Grøna og Jora, og langs Dovrebanen, ved det som blir kalla "andre og tredje lina" og ved vendetunnelen. ("Fyrste lina" er Raumabanen.) Planområdet utgjer eit areal på om lag 217 daa, og inkluderer utvidingar av eksisterande uttaks- og masselagringsområde, samt noko areal ved sørleg del av tilkomstveg frå Grønsetervegen.

Følgande dokument set i dag rammer for drift av fjelluttaket:

- Detaljreguleringsplan for Grønbogen fjelltak, Plan-ID 05110070, vedtatt i kommunestyret den 06.05.2013. (Vedlagt.)
- Reguleringsplan for Grønbogen masselagringsplass, Plan-ID 05110075, vedtatt i kommunestyret den 16.06.2014. (Vedlagt.)
- Dispensasjonsvedtak *Grønbogen masselagringsplass - dispensasjon for oppføring av asfaltverk*, datert 07.03.2016, kommunens ref. 2011/797/29/K53. (Vedlagt.)
- Driftskonsesjon *Korsvoll Maskin AS - driftskonsesjon for Grønbogen steinbrudd del av gnr. bnr. 93/1 i Dovre kommune*, datert, datert 12.12.2014 og utstedt av Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard. (Vedlagt.)
- Utbyggingsavtale av 11.04.2013 mellom Dovre kommune og Joramo bygdealmening, med vedtak i PNU-styret (nå PNU utvalget) den 29.04.2013. Avtalen har hjemmel i plan- og bygningsloven.



Illustrasjon viser planområdet sett i forhold til Dombås og jernbanen/Dovrebanen.



Illustrasjon viser avgrensning av planen, slik det er varslet ved planoppstart. Utviding av areal langs tilkomstvegen fra Grønsetervegen, er tatt med for å flytte regulert veglinje til faktisk veglinje.

Saksgang så langt:

- Planinitiativ 21.12.2022
- Oppstartsmøte 27.01.2023
- Regionalt planforum 03.05.2023
- Planforslag journalført i kommunen 16.05.2024

Etter planinitiativ frå regulanten, blei det gjennomført oppstartsmøte den 27.01.2023. Foreslått plangrense vart drøfta og justert for å oppnå ein saumlaus planbase. Ein rekke tema vart drøfta og møtoreferatet gjev ein oversikt over dei viktigaste tema som skal vurderast i planarbeidet. Saken blei drøfta i regionalt planforum, der referatet følger saken. Dovre kommune mottok deretter planforslag, som er journalført den 16.05.2024.

Saka er vurdert etter KU-forskrifta. Dovre kommune meiner at planarbeidet fell inn under forskrift om konsekvensutgreiing § 8 første ledd bokstav a, jf. vedlegg II punkt 2 bokstav a, og punkt 11 bokstav k, på grunn av eigenskapane til tiltaket. Det vil si at det er krav om konsekvensutgreiing (KU), men ikkje krav om planprogram. I referatet frå oppstartsmøtet er tema som skal inngå i KU omtalt, saman med tema som skal inngå i planomtalen.

Desse dokumenta utgjer planforslaget:

- Plankart
- Planføresegner
- Planomtale med KU
- OV plan (plan for handtering av overflatevatn)
- Vurdering av geologien Grønbogen vendetunnel, Dovrebanen
- ROS analyse
- Planinitiativ, datert 21.11.2022
- Referat frå oppstartsmøtet, datert 27.01.2023

Historikk

Dette er ein samansett og kompleks sak, der det tidlegare m.a. er søkt om dispensasjon i etterkant av tiltak, der det er gjeve avslag på søknad om tiltak og der det pågår ulovlegheitsoppfølging på del av verksemda i fjelltak og masselagringsplass.

Førehandsvarsel om pålegg om stans av arbeid og illeggelse av tvangsmulkt etter PBL og pålegg om stans for del av verksemda i anlegget etter PBL §§ 32-3 og 32-4, er vedlagt denne saka.

Det er søkt dispensasjon på tiltak som er etablert innanfor sikkerheitssona langs jernbanen. Dispensasjonssøknaden gjeld verkstadbygg og rekke med to containerbygg og det er søkt om dispensasjon både etter jernbaneloven og etter plan- og bygningsloven. Bane NOR har i vedtak datert 10.01.2024 gjeve løyve til tiltak, med vilkår, etter jernbaneloven §10 for bygg nær spor. Saken blir handsama etter plan- og bygningsloven av PNU utvalet samtidig med denne saken, den 17.09.2024.

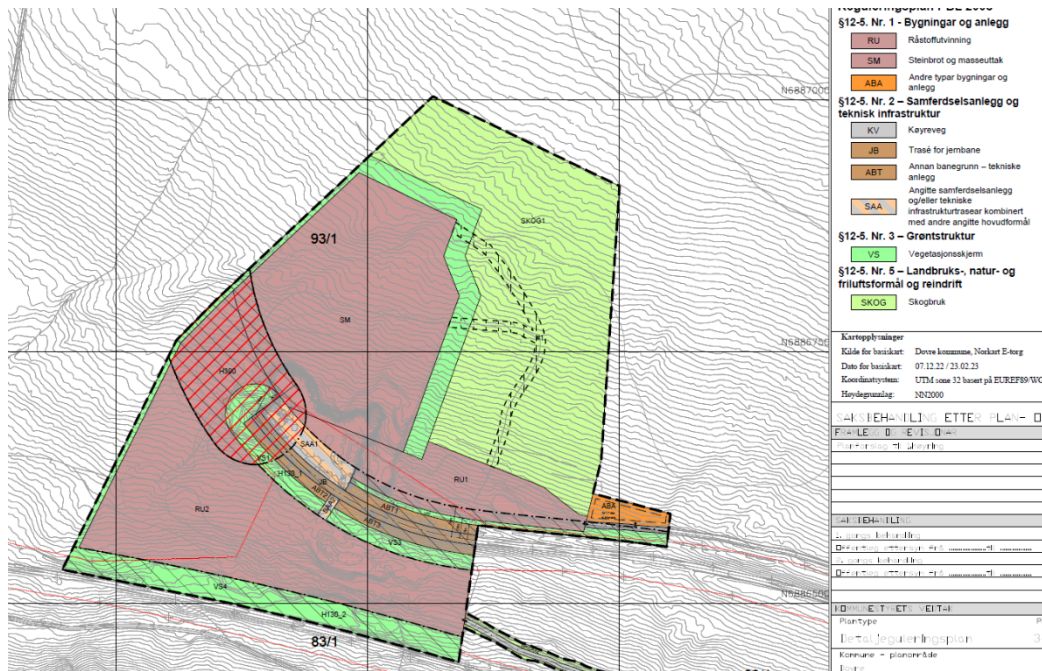
Nordplan AS søkte på vegne av tiltakshavar, Korsvoll Maskin AS, om løyve til oppføring av verkstadhall og lastebilvekt innanfor reguleringsområdet Grønbogen Fjelltak på område avsett som LNF (landbruk,- nærings- og friluftsføremål). Bygget skulle få eit volum på 15,3 m x 25,3 m x 12,2 m mønehøgde. Kommunen gav eit foreløpig svar på søknaden om oppføring av verkstadbygg og lastebilvekt den 17.07.2023. I brevet viste kommunen til førehands varsel om ulovlege tiltak og den pågåande reguleringsprosessen og at kommunen ville stille seg negative til nye tiltak i området før reguleringsprosessen er ferdig og arealbruken er avklara. Tiltakshavar gav tilbakemelding på at det var eit ynskje å få saken behandla politisk. Søknaden blei den 12.09.2023 avslått av PNU utvalet.

Det er etablert eit mini jernbanemuseum i området, også dette utan at det er sendt søknad om tiltak til kommunen. Kommunen meiner slik at museet er ulovleg etablert. På spørsmål frå regulanten om føremål som kan vera dekkande for museum kan inngå som del av reguleringsplanen, har kommunen svart følgjande (journalført) :

Nordplan har på vegne av regulant Korsvoll Maskin AS, sendt e-post med ynskje om å utvide plangrense og legge til nytt føremål, til tidlegare varsla planområde for reguleringsplan i Grønbogen. Tidlegare varsla område er på om lag 372 daa. Ynskjet er å legge til eit areal på ca. 3,1 daa. Det er sett opp eit bygg som er brukt til museum/ gjenstands- og dokumentlager på dette tre daa store arealet avsett til LNF føremål. Kommunen har ikkje motteke søknad om dispensasjon frå plan- og bygningslova og heller ikkje søknad om tiltak for dette bygget med terrengarbeid. Bygg og terrengarbeid er dermed ikkje lovleg sett opp og utført.

Administrasjonen i kommunen ser med skepsis på forslag til utvida omfang av reguleringsplanen, særleg med tanke på formålet. Den foreløpige vurderinga til administrasjonen er at formålet museum/gjenstands- og dokumentlaget ikkje er noko vi kan gå inn for i dette området sentralt i Grønbogen. Føremålet er ikkje i tråd med overordna plan, kommuneplanens arealdel og eit museumsområde er ikkje foreinleg med aktiviteten det er lagt til rette for i område; fjelltak og masselagring og LNF område.

På bakgrunn av dette, meiner administrasjonen at føreslått utviding av plangrense og planomfang, ikkje er ei lita endring. Om regulanten vil gå vidare med reguleringsforslaget som no ligg føre, vurderer kommunen at regulanten må varsle oppstart på nytt, der alle partar som tidlegare har vorte varsla blir tilskrive på nytt og det blir annonsert i lokalpresse og på kommunen si heimeside som ved tidlegare varsel om oppstart. Om regulanten går vidare med saken, bør det i tillegg bli vurdert om det er behov for å inkludere areal som kan omfatte tilkomst, parkerings- og snuareal, servicefunksjonar, mm. knytt til føremålet museum/ gjenstands- og dokumentlager.



Illustrasjon viser det området der det er etablert eit mindre museumsbygg (oransje felt). Illustrasjon utarbeidd av Nordplan og sendt til kommunen i forbindelse med spørsmål om mogleg utviding av planområdet. Museumsområdet er seinare trekt ut og inngår ikkje i det aktuelle planforslaget.

Det er innanfor planområdet utført tiltak som truleg går ut over ramane gjeve for fjelluttaket og masselagringsplass, som det ikkje er søkt om løyve til tiltak for og som det heller ikkje er søkt om dispensasjon etter plan- og bygningslova for. Desse tiltaka er gjort greie for i *Førehandsvarsel om pålegg om stans av arbeid og ileggelse av tvangsmulkt etter PBL* (vedlagt saksframlegget), samt i svar på førehandsvarselet frå Nordplan, sendt på vegne av Korsvoll maskin (også vedlagt dette saksframlegget). Det mest alvorlege tiltaket, slik rådmannen har vurdert det, er masselagring på tunneltaket og innanfor sikkerheitssona til jernbanen (areal avsett til omsynssone sikringsone langs jernbane og omsynssone annan fare i gjeldande reguleringsplanar).



Illustrasjon viser inngrep i området, der ein god del av anlegget er iht. ramane som er sett for aktiviteten, men der noko klart går ut over desse ramane.

Vurdering:

Det er levert eit solid planmateriale, som viser eit ynskje om å få gode rammer for vidare lovleg drift av fjelluttak og masselagringsplass.

Rådmannen meiner det gjennom reguleringsplan ikkje bør bli ytterlegare lagt til rette for aktivitetar innanfor sikkerheitssona langs jernbanen og i omsynssone annan fare på tunneltaket, ut over det som Bane NOR i behandling av søknad om dispensasjon etter jernbaneloven §10, med vedtak datert 10.01.2024, har gjeve løyve til. Dette gjeld da verkstadhall og containerrekke i areal som er foreslått med føremål SAA1. Det er korkje søkt om løyve til tiltak eller dispensasjon etter jernbanelova og plan- og bygningslov for massedeponi, som delvis er etablert på tunneltaket og innanfor sikringssone (H130) og faresone (annan fare H390). Det er heller ikkje søkt om løyve til eller dispensasjon for dei etablerte driftsvegane gjennom LNFR område i gjeldande reguleringsplanar. Ei regulering av desse midlertidige driftsvegane vil vera ryddig. Det må framleis søkast om tiltaka.

Rådmannen ser alvorleg på at det er etablert ei ulovleg massedeponi/tipp, med stort omfang, delvis på tunneltaket og innanfor sikringssona til jernbanen. ROS analysen som er del av planforslaget peiker på kollaps av jernbanetunnelen som ein potensielt uynskt hending og ein fare som dei har greia ut vidare. Konsulentselskapet SGS AS har på vegne av regulanten vurdert styrken til tunneltaket og konkludert med at tunneltaket er sterkt nok til at massedeponiet ikkje utgjør ein fare for jernbanen. Tekst frå ROS analysa, side 12: *SGS as meiner derfor at det ikkje er noko ved dagens drift og plassering av tippet som utgjør fare for Grønbogen vendetunnelen.* Rådmannen vurderer likevel at det kan vera knytt vesentlege ulemper til deponiet og vil heller ikkje sjå heilt bort ifrå at det kan vera knytt noko fare til dette massedeponiet. Rådmannen meiner at kommunen ikkje kan ta nokon som helst risiko knytt til vurdering av fare og sikkerheit knytt til deponiet og at kommunen dermed ikkje kan gå inn for regulering av deponiet til føremål SM og RU2, slik det er foreslått i planforslaget. Rådmannen meiner området innanfor sikringssona bør regulerast til føremål grøntstruktur, vegetasjonsskjerm i tillegg fareområde. Regulanten bør søke om dispensasjon frå sikringssona, føremålet grøntstruktur, vegetasjonsskjerm og omsynssone annan fare, slik at det etablerte midlertidige deponiet/masselageret eventuelt kan kome under lovlege formar. Bane NOR vil da få ansvaret for å vurdere sikkerheit omkring jernbanetunnel og tunneltaket.

Det vil vera viktig å oppretthalde ei god buffersone i form av grøntstruktur, vegetasjonsskjerm langs fjelltak, masselagring og vegar. Det kan tenkast at skogen blir hogd ut heilt inn på grensa til reguleringsplanen og ein regulert buffersone vil dermed vera avgjerande som visuell skjerming av tiltaka og uttaket av fjell innanfor reguleringsplanen, men og i forhold til å dempe støyplagar, avrenning, mm. Rådmannen meiner det bør bli avsett eit grøntbelte på minimum 15 meter, til føremål §12-5, nr. 3 grøntstruktur, vegetasjonsskjerm VS, langs vestre grense av planområdet.

I plan for handtering av overflatevatn, OV plan, som følger med planforslaget er m.a. følgende konkludert med i forhold til avrenning frå fjelltaket (side 18 i rapporten):

Det er nødvendig å etablere et sedimenteringsanlegg med et areal på 315 m², en sedimenteringsdybde på 0,6 m og en lagerdybde på 0,5 m (Tabell 3). Volumet til sedimenteringsanlegget (uten sedimentlager) skal ligge på 160 m³.

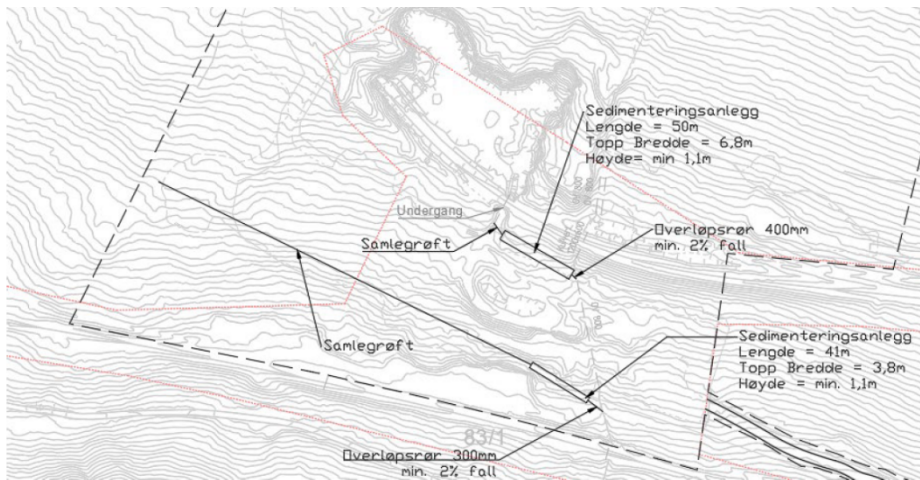
Vidare er følgende konkludert med i forhold til avrenning frå masselager (side 19 i rapporten):

Det er nødvendig å etablere et sedimenteringsanlegg med et areal på 160 m², en sedimenteringsdybde på 0,6 m og en lagerdybde på 0,5 m (Tabell 4). Volumet til sedimenteringsanlegget (uten sediment lager) skal ligge på 70 m³.

I rapporten blir det presisert at endelege løysingar på sedimentbasseng med samlegrøft, inkludert plassering og utforming, blir detaljprosjekttert og at det blir anbefalt to distinkte sedimentanlegg. I figur 20, side 22, er sedimentanlegg plassert delvis innanfor sikringssone langs jernbanen.

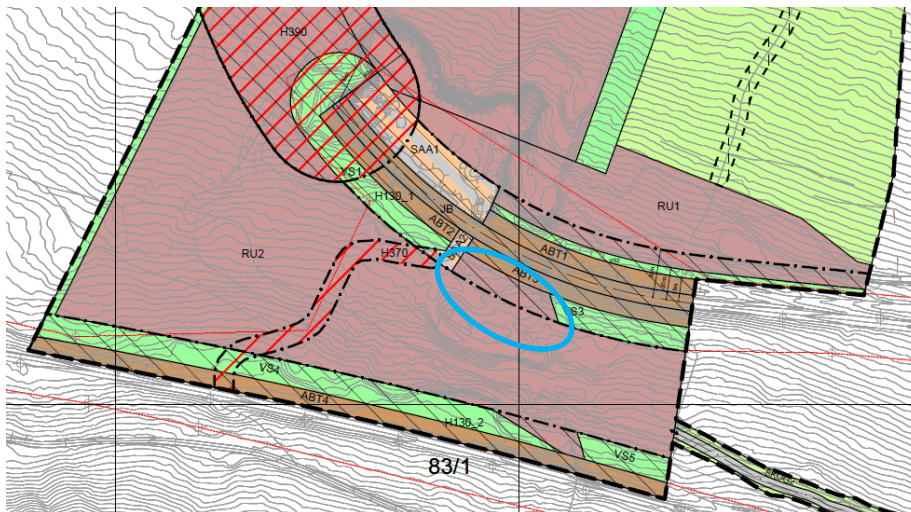
Rådmannen meiner det øvste sedimentanlegget bør bli plassert utanfor sikringssona langs jernbanen, medan planlagd samlegrøft frå eksisterande undergang under jernbanen ("jernbaneline 3"), kan bli plassert innanfor sikringssona, men da innanfor føremål vegetasjonsskjerm VS.

Rådmannen meiner at det må kome klart fram av reguleringsføresegnene, under rekkefølgeføresegner, at det er eit krav at sedimentanlegg, inkludert samlegrøfter, blir etablert før bruksløyve for areal SM og RU 1-2 vert gjeve og vidare av føresegnene at det øvste sedimentbassenget (langs "jernbaneline 3") blir plassert utanfor sikringssona langs jernbanen.



Figur 20 – Foreslått plassering av de to sedimenteringsanlegg samt samlegrøft og utløp/overløp

Illustrasjon er klipp fra OV- planen som er del av planforslaget, figur 20, side 22.



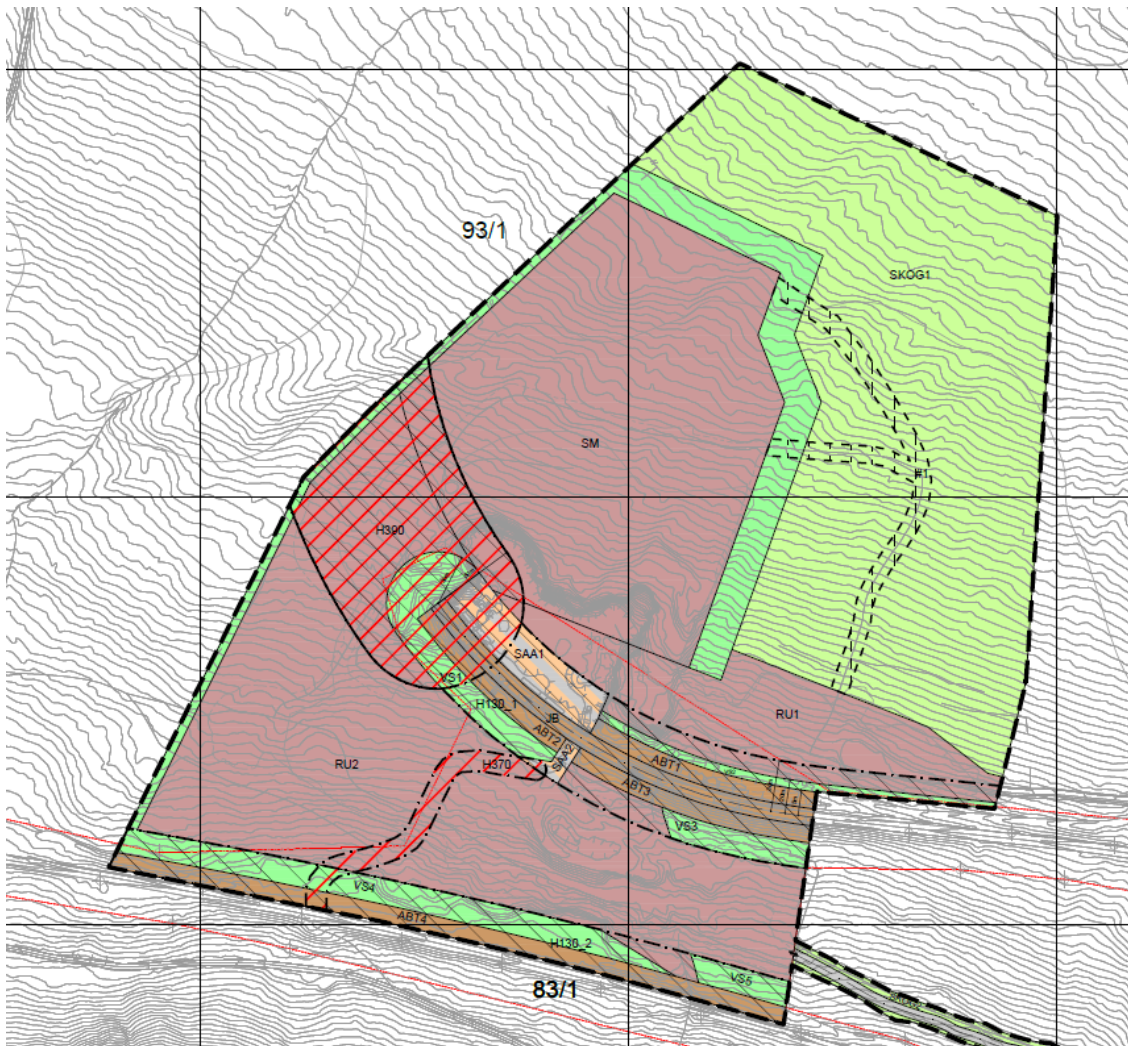
Illustrasjon er klipp frå plankartet som er del av planforslaget og viser del av RU2 innanfor sikringssona (merka omtrentleg med cyan farga sirkel), der del av det øvste sedimentanlegget er tenkt plassert.

Rådmannen vurderer at tilkomstveg med bredde på 6,0 meter, slik det er foreslått i planforslaget, er unødvendig brei og at ein slik bredde vil legge unødig beslag på skogsareal. I dag er tilkomstvegen regulert med køyrebanebredde på 4,5 meter og total reguleringsbredde på 5,5 meter. Denne totalbredda på 5,5 meter inkluderer vegskulder på begge sider av køyrebanebredde.

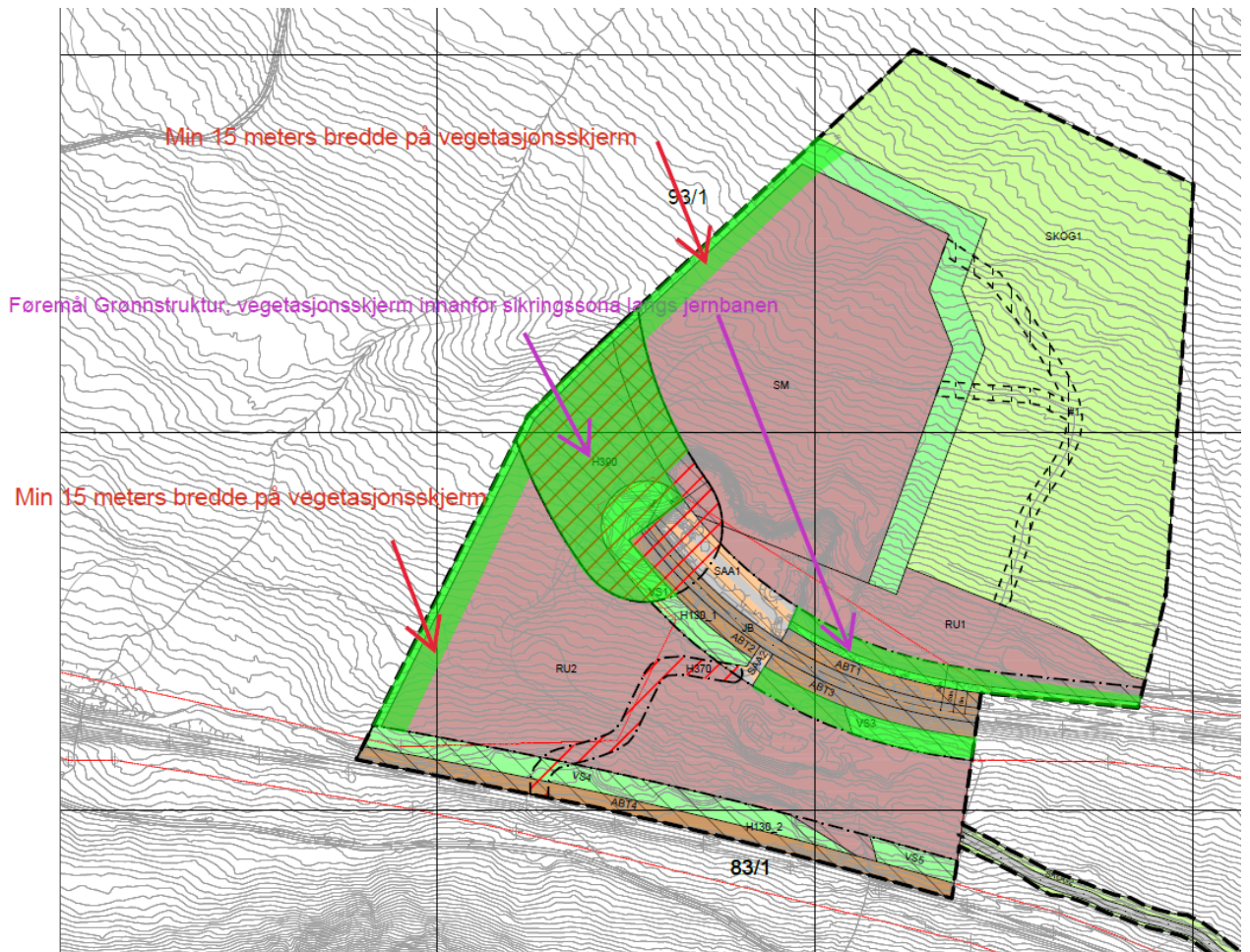
Under føresegn 3.2.4 Kombinert formål: Annan banegrunn – tekniske anlegg kombinert med råstoffutvinning (SAA1-2), står er følgande formulering foreslått av regulanten: *Formålet regulerer areal for kombinert formål tekniske anlegg og råstoffutvinning. Innanfor formålet tillatst det etablert anlegg/tiltak i tråd med formåla.* Rådmannen meiner det er viktig å synleggjere at dette ikkje gjev ei "blankofullmakt" til tiltak i dette føremålet som ligg innanfor sikringssona langs jernbanen,

men at ein også innanfor dette arealet må søke etter gjeldande lovverk og foreslår at ein føyer til følgande tekst: *forutsett at det ligg føre naudsynte løyver frå offentlege myndigheiter.*

Direktoratet for mineralforvaltning minner om at det er viktig å ta stilling til korleis området skal utformast og brukast etter avslutta drift og har tilrådd at ein legg til følgande planføresegn: etter avslutta uttak og opprydding skal arealet settast i stand til arealbruken skogbruk (til dømes). Rådmannen støtter dette. Regulanten har skreve følgande under pkt. 6.3.1 i forslag til reguleringsføresegner: *Avslutning av anlegg: Anlegget skal seinast to år etter avslutta drift vere istandsett og revegetert til formål LNFR – skogbruk.* Rådmannen meiner at det er viktig å presisere at dette også gjeld rydding av området, slik direktoratet skriv.



Illustrasjon viser planforslaget.



Illustrasjon, skisse 1, viser rådmannen sine foreslåtte endringer i plankartet, som følger:

Rådmannen foreslår følgende justeringar av føremål i plankartet, vist med sterk grøn farge og tekst:

- Tunneltaket, innanfor omsynssone H130 og H390 og med avgrensing som vist i skisse 1, blir avsett til §12-5, nr. 3, føremål grøntstruktur, vegetasjonsskjerm VS.
- Det blir avsett eit grøntbelte på min 15 meter, til føremål §12-5, nr. 3 grøntstruktur, vegetasjonsskjerm VS, langs vestre grense av planområdet.
- Innanfor sikringszone langs jernbanen, langs areal JB, ABT1 og ABT3, blir føremål §12-5, nr. 3, grøntstruktur, vegetasjonsskjerm VS brukt. Dette gjeld eksklusive areal som er foreslått til samferdselsanlegg og/eller tekniske infrastrukturtrasear kombinert med andre angitte hovudføremål, areal SAA.

Rådmannen si innstilling:

Plan-, nærings- og utviklingsutvalet vedtak:

1. Med heimel i plan- og bygningslova §5-2, §§12-10 og -11, samt delegeringsreglementet i Dovre kommune, blir forslag til detaljreguleringsplan for Grønbogen fjelltak og masselagringsplass på deler av gnr./bnr. 83/1 og 93/1, plan-ID 34310093, sendt på høyring og lagt ut til offentlig ettersyn, med endringar i plankart og føresegnar som vist i kulepunkt under.

- Tunneltaket, innanfor omsynssone H130 og H390 og med avgrensing som vist i skisse 1, blir avsett til §12-5, nr. 3, føremål grøntstruktur, vegetasjonsskjerm VS.
- Det blir avsett eit grøntbelte på min 15 meter, til føremål §12-5, nr. 3 grøntstruktur, vegetasjonsskjerm VS, langs vestre grense av planområdet.
- Innanfor sikringsone langs jernbanen, langs areal JB, ABT1 og ABT3, blir føremål §12-5, nr. 3, grøntstruktur, vegetasjonsskjerm VS brukt. Dette gjeld eksklusive areal som er foreslått til samferdselsanlegg og/eller tekniske infrastrukturtrasear kombinert med andre angitte hovudføremål, areal SAA, samt tilkomstveg som er etablert i område RU1 og som delvis ligg innanfor sikringssona langs jernbanen.
- Føresegn 2.2.1 Terrenngrep, blir endra som vist med blå skrift:
Ved inngrep i terreng som medfører fjerning av toppdekke, skal dette lagrast for attendeføring ved anleggsslutt. Alle terrenngrep skal arronderast og revegeterast, med stadeigen vegetasjon frå omkringliggende skog, ved anleggsslutt for attendeføring til LNFR-erstatt.
- Føresegn 3.2.1 Køyreveg, privat (KV) blir endra som vist under med blå skrift, slik at vegen blir regulert med køyrebredde på maksimalt 4,5 meter:
Formålet regulerer privat tilkomst til formål RU2. Vegen er regulert med ei breidd på 6 m, inkludert køyrebane og naudsynt sideareal køyrebanebreidd på 4,5 meter og vegskuldre på 0,5 meter på kvar side av køyrebane, totalt 5,5, meters reguleringsbreidd. Det kan etablerast møteplassar langs vegen, med ei total breidd på køyreveg, møteplass og vegskuldre på til saman 6,0 meter, og med plassering som vist i plankartet. Vegen skal ha grusdekke. Tilkomstveg skal stengast med låsbar bom for å hindre uvedkommande tilgang til området., jf. pkt. 5.2.2.
- Føresegn 3.2.4 Kombinert formål: Annan banegrunn – tekniske anlegg kombinert med råstoffutvinning (SAA1-2), får tillegg som vist med blå skrift under:
Formålet regulerer areal for kombinert formål tekniske anlegg og råstoffutvinning. Innanfor formålet tillatast det etablert anlegg/tiltak i tråd med formåla, forutsett at det ligg føre naudsynte løyver frå offentlege myndigheiter.
- Føresegn 6.3.1 Avslutning av anlegg, får følgjande tillegg vist med blå skrift:
Anlegget skal seinast to år etter avslutta drift vera rydda, istandsett og revegetert til formål LNFR – skogbruk.
- Det må kome klart fram av reguleringsføresegnene, under punkt om rekkefølgeføresegnar, at det er krav om at sedimentanlegg, inkludert samlegrøfter, blir etablert før bruksløyve for areal SM og RU 1-2 vert gjeve og vidare skal det kome fram av føresegnene at det øvste av dei to planlagde sedimentbassenga blir plassert utanfor sikringssona langs jernbanen.

Plan-, nærings- og utviklingsutvalgets behandling av sak 38/2024 i møte den 17.09.2024:

Behandling

Rådmannens endrede innstilling (endringer i gult):

Plan-, nærings- og utviklingsutvalet vedtak:

Med heimel i plan- og bygningslova §5-2, §§12-10 og -11, samt delegeringsreglementet i Dovre kommune, blir forslag til detaljreguleringsplan for Grønbogen fjelltak og masselagringsplass på delerav gnr./bnr. 83/1 og 93/1, plan-ID 34310093, sendt på høyring og lagt ut til offentlig ettersyn, med endringar i plankart og føresegner som vist i kulepunkt under.

- Tunneltaket, innanfor omsynssone H130 og H390 og med avgrensing som vist i skisse 1, blir avsett til §12-5, nr. 3, føremål grøntstruktur, vegetasjonsskjerm VS.
 - Det blir avsett eit grøntbelte på min **10 meter**, til føremål §12-5, nr. 3 grøntstruktur, vegetasjonsskjerm VS, langs vestre grense av planområdet.
 - Innanfor sikringssone langs jernbanen, langs areal JB, ABT1 og ABT3, blir føremål §12-5, nr. 3, grøntstruktur, vegetasjonsskjerm VS brukt. Dette gjeld eksklusive areal som er foreslått til samferdselsanlegg og/eller tekniske infrastrukturtrasear kombinert med andre angitte hovudføremål, areal SAA, samt tilkomstveg som er etablert i område RU1 og som delvis ligg innanfor sikringssona langs jernbanen.
 - Føresegn 2.2.1 Terrenningrep, blir endra som vist med blå skrift: Ved inngrep i terreng som medfører fjerning av toppdekke, skal dette lagrast forattendeføring ved anleggsslutt. Alle terrenningrep skal arronderast og revegeterast, **med stadeigen vegetasjon frå omkringliggande skog**, ved anleggsslutt for attendeføring til **LNFR-føremål**
 - Føresegn 3.2.1 Køyreveg, privat (KV) blir endra som vist under med blå skrift, slik at vegen blir regulert med køyrebredde på maksimalt 4,5 meter:
Formålet regulerer privat tilkomst til formål RU2. Vegen er regulert med ei ~~breidd på 6 m, inkludert køyrebane og naudsynt sideareal~~ **køyrebanebredde på 4,5 meter og vegskuldre på 0,5 meter på kvar side av køyrebane, totalt 5,5, meters reguleringsbredde. Det kan etablerast møteplassar langs vegen, med ei total bredde på køyreveg, møteplass og vegskulder på tilsaman 6,0 meter, og med plassering som vist i plankartet. Vegen skal ha grusdekke.**
- Tilkomstveg skal stengast med låsbar bom for å hindre uvedkommande tilgang til området., jf. pkt. 5.2.2.
- Føresegn 3.2.4 Kombinert formål: Annan banegrund – tekniske anlegg kombinert med råstoffutvinning (SAA1-2), får tillegg som vist med blå skrift under: Formålet regulerer areal for kombinert formål tekniske anlegg og råstoffutvinning. Innanfor

formålet tillatast det etablert anlegg/tiltak i tråd med formåla, [forutsett at det ligg føreundersynte løyver frå offentlege myndigheiter](#).

- Føresegn 6.3.1 Avslutting av anlegg, får følgande tillegg vist med blå skrift:
Anlegget skal seinast to år etter avslutta drift vera rydda, istandsett og revegetert til formål LNFR – skogbruk.
- Det må kome klart fram av reguleringsføresegnene, under punkt om rekkefølgeføresegner, at det er krav om at sedimentanlegg, inkludert samlegrøfter, blir etablert før bruksløyve for areal SM og RU 1-2 vert gjeve og vidare skal det kome fram av føresegnene at det øvste av dei to planlagde sedimentbassenga blir plassert utanfor sikringssona langs jernbanen.

Vedtak:

Rådmannens endrede innstilling ble enstemmig vedtatt.

Vedtaket blir etter dette:

1. Med heimel i plan- og bygningslova §5-2, §§12-10 og -11, samt delegeringsreglementet i Dovre kommune, blir forslag til detaljreguleringsplan for Grønbogen fjelltak og masselagringsplass på delerav gnr./bnr. 83/1 og 93/1, plan-ID 34310093 , sendt på høyring og lagt ut til offentleg ettersyn, med endringar i plankart og føresegner som vist i kulepunkt under.
- Tunneltaket, innanfor omsynssone H130 og H390 og med avgrensing som vist i skisse 1, blir avsett til §12-5, nr. 3, føremål grøntstruktur, vegetasjonsskjerm VS.
 - Det blir avsett eit grøntbelte på min 10 meter, til føremål §12-5, nr. 3 grøntstruktur, vegetasjonsskjerm VS, langs vestre grense av planområdet.
 - Innanfor sikringssone langs jernbanen, langs areal JB, ABT1 og ABT3, blir føremål §12-5, nr. 3, grøntstruktur, vegetasjonsskjerm VS brukt. Dette gjeld eksklusive areal som er foreslått til samferdselsanlegg og/eller tekniske infrastrukturtrasear kombinert med andre angitte hovudføremål, areal SAA, samt tilkomstveg som er etablert i område RU1 og som delvis ligg innanfor sikringssona langs jernbanen.
 - Føresegn 2.2.1 Terrenginngrep, blir endra som vist med blå skrift: Ved inngrep i terreng som medfører fjerning av toppdekke, skal dette lagrast forattendeføring ved anleggsslutt. Alle

terrenginngrep skal arronderast og revegeterast, med stadeigen vegetasjon frå omkringliggende skog, ved anleggsslutt for attendeføring til LNFR-føremål

- Føresegn 3.2.1 Køyreveg, privat (KV) blir endra som vist under med blå skrift, slik at vegen blir regulert med køyrebredde på maksimalt 4,5 meter:
Formålet regulerer privat tilkomst til formål RU2. Vegen er regulert med ei køyrebanebredde på 4,5 meter og vegskulder på 0,5 meter på kvar side av køyrebane, totalt 5,5, meters reguleringsbredde. Det kan etablerast møteplassar langs vegen, med ei total bredde på køyreveg, møteplass og vegskulder på til saman 6,0 meter, og med plassering som vist i plankartet. Vegen skal ha grusdekke.
Tilkomstveg skal stengast med låsbar bom for å hindre uvedkommande tilgang til området.,jf. pkt. 5.2.2.
- Føresegn 3.2.4 Kombinert formål: Annan banegrunn – tekniske anlegg kombinert med råstoffutvinning (SAA1-2), får tillegg som vist med blå skrift under:
Formålet regulerer areal for kombinert formål tekniske anlegg og råstoffutvinning.
Innanfor formålet tillatast det etablert anlegg/tiltak i tråd med formåla, forutsett at det ligg føre naudsynte løyver frå offentlege myndigheiter.
- Føresegn 6.3.1 Avslutting av anlegg, får følgande tillegg vist med blå skrift:
Anlegget skal seinast to år etter avslutta drift vera rydda, istandsett og revegetert til formål LNFR – skogbruk.
- Det må kome klart fram av reguleringsføresegnene, under punkt om rekkefølgeføresegner, at det er krav om at sedimentanlegg, inkludert samlegrøfter, blir etablert før bruksløyve for areal SM og RU 1-2 vert gjeve og vidare skal det kome fram av føresegnene at det øvste av dei to planlagde sedimentbassenga blir plassert utanfor sikringssona langs jernbanen.