

# ROS-ANALYSE FOR DETALJREGULERINGSPLAN BOLSTADØYRI STASJON

## Datert 20.08.19

### 1. METODE

Plan- og bygningslova § 4-3 krev risiko- og sårbarheitsanalyse (ROS-analyse) for alle planar som inneheld utbyggingsformål. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarheitstilhøve som har betydning for om arealet er eigna som utbyggingsformål, og eventuelle endringar i slike tilhøve som følgje av planlagd utbygging.

I ROS-analysen er moglege uynskte hendingar ut frå ei generell/teoretisk vurdering sortert i hendingar som kan påverke planområdet sin funksjon, utforming m.m., og hendingar som direkte kan påverke omgjevnadane, meir presist verknader **for** og verknader **av** planforslaget.

Denne ROS-analysen er utarbeidd i samband med mindre endring av detaljreguleringsplan for Bolstadøyri stasjon. Analysen gjelder for heile planområdet og erstattar ROS-analysen som er knytt til opphavleg plan. ROS-analysen vidarefører dei punkta som er aktuelle frå opphavleg ROS, men er meir detaljert og baserer seg på nye akseptkriterier og metodeval vedteken av Voss kommune. Klassene for vurdering av sannsyn og konsekvens er inndelt etter 6 graderingar, ikkje 4 som i opphavleg ROS. Det vert på denne måten oppnådd eit meir nyansert bilede på risiko og sårbarheit. ROS-analysen er gjennomført i samsvar med teknisk forskrift. Rettleiar frå Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) om «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging» er nytta.

Kjelder nytta i ROS-analysen er kunnskapsgrunnlag frå opphavleg reguleringsplan og ROS, fagkjelder og kartdatabaser på nett (NVE Atlas, Geo NGU, Naturbase, Askeladden, met.no, Vegkart) samt meir detaljerte undersøkingar gjort i samband med detaljprosjektering av planområdet (gjelder m.a. støy, hydrologi, geoteknikk, ytre miljø inkl. fiskebiologi).

#### Voss kommune definerer sitt akseptkriterium som følgjande:

Dei analyseområda som fell inn under grøn risikoklasse i ROS-analysen er å sjå på som akseptable.

Dei som vert raude er i utgangspunktet uakseptabel risiko og det må gjennomførast risikoreduserande tiltak i form av førebygging eller skadebøting.

Dei i gult område må gjennom ein kost- nyttevurdering før ein avgjer om risikoen er akseptabel.

Risiko verdi:

	Akseptabel
	Skal vurderast
	Uakseptabel risiko

Risiko defineres som: Risiko = sannsyn x konsekvens.

Nedanfor vises risikomatrisane som etter Voss kommunes akseptkriterium skal nyttast for temaene liv og helse, ytre miljø og materielle verdiar.

### LIV OG HELSE

s a n s y n	<b>S6. Særs sannsynleg</b> <i>Skjer oftare enn kvart 20.år</i>						
	<b>S5. Mykje sannsynleg</b> <i>Skjer ein gong kvart 20-100 år.</i>						
	<b>S4. Sannsynleg</b> <i>Skjer ein gong kvart 100 -200 år.</i>						
	<b>S3. Mindre sannsynleg</b> <i>Skjer ein gong kvart 200 -1000 år.</i>						
	<b>S2. Lite sannsynleg</b> <i>Skjer ein gong kvart 1000 -5000 år.</i>						
	<b>S1. Usannsynleg</b> <i>Skjer sjeldnare enn kvart 5000 år.</i>						
	<b>K1. Ubetydeleg</b> <i>Personskader kan forekomme.</i>	<b>K2. Liten</b> <i>Mindre skadar som treng medisinsk handsaming.</i>	<b>K3. Ein viss fare</b> <i>Fare for alvorlige personskadar, fleire mindre personskadar.</i>	<b>K4. Alvorleg</b> <i>Inntil 1 død, og/eller fare for alvorlig skadde personar.</i>	<b>K5. Kritisk</b> <i>1-5 døde, og/eller fleire alvorlig skadde / sjuke.</i>	<b>K6. Katastrofalt</b> <i>Fleire enn 5 døde, og/eller fleire enn 10 alvorlig skadde/sjuke.</i>	
<b>konsekvens</b>							

**YTRE MILJØ**

s a n s y n	<b>S6. Særs sannsynleg</b> <i>Skjer oftare enn kvart 20.år</i>						
	<b>S5. Mykje sannsynleg</b> <i>Skjer ein gong kvart 20-100 år.</i>						
	<b>S4. Sannsynleg</b> <i>Skjer ein gong kvart 100-200 år.</i>						
	<b>S3. Mindre sannsynleg</b> <i>Skjer ein gong kvart 200-1000 år.</i>						
	<b>S2. Lite sannsynleg</b> <i>Skjer ein gong kvart 1000 -5000 år.</i>						
	<b>S1. Usannsynleg</b> <i>Skjer sjeldnare enn kvart 5000 år.</i>						
	<b>K1. Ubetydeleg</b> <i>Få eller ingen skade på miljø.</i>	<b>K2. Liten</b> <i>Mindre skadar på miljø, men som naturen sjølv utbetrar på kort tid.</i>	<b>K3. Ein viss fare</b> <i>Moderate skadar på miljø, eller skadar som krev mindre tiltak.</i>	<b>K4. Alvorleg</b> <i>Store og alvorlege miljøskader som det vil ta tid å utbetre</i>	<b>K5. Kritisk</b> <i>Omfattane langvarige miljøskadar som krev større tiltak.</i>	<b>K6. Katastrofalt</b> <i>Varig skade på miljø av stort omfang</i>	
<b>konsekvens</b>							

**MATERIELLE VERDIAR**

s a n s y n	<b>S6. Særs sannsynleg</b> <i>Skjer oftare enn kvart 20.år</i>						
	<b>S5. Mykje sannsynleg</b> <i>Skjer ein gong kvart 20.-100 år.</i>						
	<b>S4. Sannsynleg</b> <i>Skjer ein gong kvart 100 -200 år.</i>						
	<b>S3. Mindre sannsynleg</b> <i>Skjer ein gong kvart 200 -1000 år.</i>						
	<b>S2. Lite sannsynleg</b> <i>Skjer ein gong kvart 1000 -5000 år.</i>						
	<b>S1. Usannsynleg</b> <i>Skjer sjeldnare enn kvart 5000 år.</i>						
	<b>K1. Ubetydeleg</b> <i>Skadar for inntil kr 100.000 Produksjonstans &lt; 1 uke</i>	<b>K2. Liten</b> <i>Skadar mellom kr 100.000 –1mill. Produksjonstans &lt; 1 mnd</i>	<b>K3. Ein viss fare</b> <i>Skadar mellom kr 1 mill-10 mill. Produksjonstans &gt;1 mnd</i>	<b>K4. Alvorleg</b> <i>Skadar mellom kr 10mill-100mill Produksjonstas &gt; 3 mnd</i>	<b>K5. Kritisk</b> <i>Skadar mellom kr 100 mill-500mill. Produksjonstas &gt; 1 år</i>	<b>K6. Katastrofalt</b> <i>Skadar for meir enn kr 500 mill. Varig produksjonstans</i>	
<b>konsekvens</b>							

## 2. RISIKO- OG SÅRBARHEITSTILHØVE

I dette kapittelet er risiko- og sårbarheitstilhøve knytt til planområdet vurdert. Moglege hendingar, risikovurdering og tiltak er samanfatta i ein tabell.

<b>Naturbasert sårbarheit</b>				
Uønska hending/forhold	Potensiell risiko for:			Merknad (kommentar/tiltak)
	Menneske	Miljø	Økonomi	
<b>Ekstremvær</b>				
1. Sterk vind	S4/K2	S4/K2	S4/K2	Området er ikkje spesielt vindutsett, men det er eit opent drag for austlig vind, som er framherskande vindretning. Brua over Bolstadelvi går på tvers av denne vindretninga. Køyretøy kan ved ekstremvær velte.
2. Store nedbørmengder	S4/K2	S4/K2	S4/K2	Området er ikkje spesielt utsett. På generelt grunnlag er det ei forventa auke i nedbør og i nedbørsintensitet.
3. Store snømengder	S4/K2	S4/K1	S4/K2	Området er ikkje spesielt utsett. På generelt grunnlag er det forventa auke i nedbør, men mildere klima gir mindre snø.
<b>Flaumfare</b>				
4. Flaum i elvar / bekkar	S5/K2	S5/K2	S5/K3	Ved uventa mykje nedbør kan elvene gå over sine breidder. Det vert varsla i forkant og vil kunne få merkbare konsekvensar for materielle verdiar. Tiltak: Plastring i elv, jernbanefylling, brufundament og spor vert bygd for å tole flaum (periodar med vann over spor). Den einskilde må sjølv sikre sine verdiar.
5. Flaum i vassdrag/ innsjøar				Omtalt i pkt. 4 ovanfor. Bolstadelvi er en del av Vossovassdraget.
6. Overvasshandtering				Lite relevant. Tiltaka i planen medfører ikkje store endringar i avrenning og infiltrasjon. Gjennomtrengbare flater og mykje naturleg terreng.
7. Springflod / stormflod	S3/K2	S3/K2	S3/K1	Kommer ikkje brått på og vert varsla i forkant. Tiltak: Den einskilde må sjølv sikre sine verdiar.
8. Historisk flaumnivå	S3/K2	S3/K3	S3/K3	Flaumen som var i 2014 var ei historisk hending (200-årsflaum). Ved historisk flaumnivå kan det få konsekvensar for både miljø og materielle verdiar. Tiltak: Oppbygging av elvekant/plastring, flaumsikring, jernbanefylling og spor vert bygd for å tole flaum (periodar med flaumvatn over spor).

<b>Skredfare</b>				
9. Kvikkleireskred				Ikkje aktuelt. Det er ikkje registrert fare for kvikkleire etter NVEs kartleggingar.
10. Lausmasseskred	S5/K2	S5/K2	S5/K3	Det er bratte fjellsider, noko leire og jord. NVE har registrert tre aktsemdområder for jord- og flaumskred som rårer deler av planområdet, to sør for Leiro og eit ved Rasdalselvi. Elles er nokre små hendingar i området registrert. Veg (E16) er klart meir utsett enn bane. Tiltak: Nytt spor er plassert på nordvestsida av eksisterande spor. Dette reduserer konsekvensane ved evt. skred. Vassføring i Rasdalselvi sikrast med ny jernbanebru. Plastring i elv og fast dekke på gangareal under bru vil hindre utvasking av massar.
11. Is- og snøskred	S4/K3	S4/K2	S4/K3	Det er fare for snøskred i området i nærleiken av planlagt ny vegbru. Det er registrert ei hending her.
12. Steinras, steinsprang	S4/K1	S4/K2	S4/K2	Det er fare for steinras/steinsprang i ein mindre del av planområdet i søraust, knytt til fjellside ovanfor E16. Vegen er meir utsett, og konsekvensane for planområdet er vurdert som mindre.
13. Historiske hendingar				Ikkje aktuelt, nemnt i pkt. 10 og 11.
<b>Byggegrunn</b>				
14. Setningar	S6/K1	S6/K1	S6/K1	Setningar er forventta som følgje av fylling. Ubetydelige konsekvensar.
15. Utglidingar	S6/K1	S6/K1	S6/K1	Mindre utglidingar kan førekomme. Ubetydelige konsekvensar.
16. Radon				Aktsohmetsgraden for radon er satt til moderat og usikker i planområdet. Nærmare vurdering ikkje aktuelt for dette planforslaget.
<b>Plante og dyreliv</b>				
17. Planter	S2/K1	S2/K3	S2/K2	Mudderbanken på Leiro er registrert som ein sjeldan naturtype med samfunn av pusleplantar, m.a. firling. Nytt jernbanespor vil ikkje råke dette området. Det kan likevel vere noko risiko for påverknad. Viser også til pkt. 22 knytt til utbygging/gjennomføring.
18. Fisker (laks)	S3/K1	S3/K5	S3/K3	Nytt jernbanespor er lagt på elvesida av dagens spor. Det er registrert eit gyteområde som kan verte påverka av planforslaget. Det er naudsynt

				med tiltak for å unngå eventuelle negative konsekvensar på laksebestand. Tiltak: I føresegnene er det stilt krav om Ytre miljøplan og sikring av fiskebiologiske anbefalingar i denne, kompetansekrav ved utforming og gjennomføring, avbøtande tiltak etter gjennomføring.
19. Fuglar	S2/K1	S2/K3	S2/K2	Mudderbanken på Leiro har ein viss verdi som rasteplass (og mulig hekkeplass) for fuglar. Påvist hekkande fossefall i Rasdalselva. Tiltak: I føresegnene er det stilt krav om rigg- og marksikringsplan og ein Ytre miljøplan.
20. Andre dyr	S2/K1	S2/K2	S2/K1	Det er registrert eit kryssande hjortetrekk frå fjell i sør og via Leiro.
21. Vassdragsområde	S2/K1	S2/K5	S2/K3	Bolstadelvi er ein del av Vossovassdraget som er eit nasjonalt laksevassdrag, verna oppstrøms Vangsvatnet. Det verna området vert ikkje råka. Større konsekvensar for vassdraget er vurdert som lite sannsynleg. Tiltak: Sjå pkt.18.
22. Spesielle tilhøve ved utbygging/gjennomføring	S3/K1	S3/K3	S3/K2	Dyrelivet kan verte forstyrra i anleggsfasen da området har trekkvegar for hjort og fugl. Eit av rigg- og anleggsområda er lokalisert ved Leiro. Tiltak: I føresegnene er det stilt krav om rigg- og marksikringsplan og ein Ytre miljøplan.
<b>Andre uønska hendingar</b>				
23. Skog- og vegetasjonsbrann	S2/K3	S2/K4	S2/K4	Området er ikkje spesielt utsett.
24. Jordskjelv	S2/K1	S2/K1	S2/K1	Området er ikkje spesielt utsett.
25. Fornminne	S6/K1	S6/K5	S6/K3	Tiltak: Vernesone rundt gravrøys er ivareteke.
26. Kulturminne/miljø	S6/K1	S6/K5	S6/K3	Tiltak: Bevaringssone rundt stasjonsbygning er ivareteke.

<b>Verksemdsbasert sårbarheit</b>				
Uønska hending/forhold	Potensiell risiko for:			Merknad (kommentar/tiltak)
	Menneske	Miljø	Økonomi	
<b>Brann/eksplosjon</b>				
27. Brannfare	S2/K4	S2/K3	S2/K3	Brann kan førekomme, og alle hus skal ha forskriftsmessig sikring. Tilgjenge for brannvesen er betra som følge av ny bru utan kryssing av

				jernbanespor i plan.
28. Eksplosjonsfare				Ikkje aktuelt. Ingen kjente eksplosjonsfarar.
<b>Energitransport</b>				
29. Høgspenning	S6/K1	S6/K1	S6/K1	Det går ei høgspenninglinje over Bolstadelvi ved ny vegbru. Flytting og kabling av den er naudsynt i samband med bygging.
30. Lågspenning				Ikkje aktuelt.
31. Gass				Ikkje aktuelt.
<b>Forureina vatn</b>				
32. Drikkevasskjelde				Ikkje aktuelt. Det er ikkje drikkevasskjelder i nærleika.
33. Badevatn, fiskevatn, vassdrag o.l.				Ikkje aktuelt.
34. Nedbørsfelt				Bolstadelvi er ein del av Vossovassdraget og har eit stort nedbørsfelt og store flaumvassføringar. Rasdalselvi har 15 km <sup>2</sup> nedbørsfelt. Tiltaka som planen medfører gir ingen endringar.
35. Grunnvassnivå				Grunnvassnivået er antatt til ca. 3 m under jernbanefylling. Tiltaka som planen medfører gir ingen endringar.
<b>Forureining – grunn</b>				
36. Kjemikalieutslepp				Omtalt i pkt. 52.
37. Støv/partiklar/røyk				Omtalt i pkt. 49.
38. Støy				Det er støy frå veg og jernbane i dag. Omtalt i pkt. 50
39. Lukt				Ikkje aktuelt.
<b>Friluftsliv og tilgjenge til sjø</b>				
40. Fri ferdsel langs Sjø/vassdrag	S6/K1	S6/K2	S6/K1	Nytt spor på nordvestsida av eksisterande spor tek areal frå strandsona langs Bolstadelvi. Ferdsel vert i noko grad begrensa på grunn av arealbeslaget, men liten endring frå eksisterande situasjon. Tiltak: Tilgjenge til elva og elvebankar er sikra i føresegnene og i plankart med regulerte gangstiar.
41. Friluftsliv	S6/K1	S6/K2	S6/K1	Friluftsliv vert i noko grad begrensa på grunn av arealbeslag ved Bolstadelvi. Tiltaket er langs eksisterande spor, dermed liten endring frå eksisterande situasjon. Tilgjenge ivaretekast. Tiltak: Tilgjenge til elva og elvebankar er sikra i føresegnene og i plankart med regulerte gangstiar. Det er i dag 4 planovergangar som fritidsfiskarar nyttar. Desse vert erstatta med kulvert under ny



				bru ved Rasdalselva.
<b>Andre uønska hendingar</b>				
42. Brann/politi/SF	S2/K3	S2/K1	S2/K3	Tilgjenge for brannvesen, politi og sivilforsvar er betra som følge av ny bru uten kryssing av jernbanespor i plan.
43. Landbruk	S6/K1	S6/K3	S6/K1	Noko landbruksareal vert råka. Tiltak: Tilbakeføring til landbruksareal etter anleggsperiode. Tilgjenge sikrast gjennom føresegner.

<b>Sårbarheit knytt til infrastruktur</b>				
Uønska hending/ forhold	Potensiell risiko for:			Merknad (kommentar/tiltak)
	Menneske	Miljø	Økonomi	
<b>Trafikkfare</b>				
44. Trafikkulykker på veg	S5/K3	S5/K1	S5/K1	Trafikkulykker på veg kan førekomme. Innanfor planområdet er det fleire smale veger med bratte stigningar og veg kryssar jernbanespor i dag. Tiltak: Trafikksituasjonen er betra med planforslaget. Ny vegbru gir trygg overgang og meir flyt i vegsystemet.
45. Ulykker i avkøyrslar	S5/K2	S5/K1	S5/K1	Kryss mot E16 er fullkanalisert. Det er elles fleire smale veger, ulykker kan førekomme. Fråvik frå linjeføring og stigning i kryss på nordsida av ny vegbru, men låg fart. Tiltak: Linjeføring og stigning er optimalisert så mykje som mogleg og tilpassa eksisterande veger. Sikt og høgde er ivareteke. Samla sett mindre risiko for ulykker enn med eksisterande situasjon.
46. Ulykker med gåande /syklende	S5/K3	S5/K1	S5/K1	Det er fleire smale veger, ulykker kan førekomme. På sørsida av ny vegbru vil det ikkje være mogleg å etablere gangfelt frå fortau på bru til gangveg mot vest, men god sikt her. Tiltak: Det er avsett areal til gangveger og fortau. Samla sett mindre risiko for ulykker enn med eksisterande situasjon.
47. Jernbaneulykker	S5/K5	S5/K2	S5/K3	Jernbaneulykker kan førekomme, varierende omfang. Dagens planovergang er utrygg. Tiltak: Tryggingstiltak ved jernbanespor og etablering av planfritt kryss er naudsynt for å unngå jernbaneulykker. I føresegnene er det stilt

				krav om at ny bru over Bolstadelvi skal være bruksklar før eksisterande planovergang vert stengt.
48. Farlig gods	S3/K5	S3/K4	S3/K3	Transport av farlig gods kan førekomme både på bane og veg, men ulykker er mindre sannsynleg. Tiltak: Jernbaneverket har prosedyrar for handtering av farlig gods.
<b>Forureining</b>				
49. Støv/partiklar	S6/K1	S6/K2	S6/K1	Noko forureining frå veg og jernbane kan førekomme. Anleggsarbeid utgjer en generell risiko for forureining til vatn og grunn. Tiltak: det er stilt krav om YM-plan og ein rigg- og marksikringsplan.
50. Støy	S6/K2	S6/K1	S6/K1	Nokre er utsett for støy frå både veg og jernbane. Sjå eigen støyrapport. Tiltak: Støyskjermer er avsett i plankartet der det er aktuelt. Eige punkt i føresegnene.
51. Lukt				Ikkje aktuelt.
52. Utslepp/kjemikalier	S6/K1	S6/K2	S6/K1	Noko forureining kan førekomme. Anleggsarbeid utgjer en generell risiko. Tiltak: det er stilt krav om YM-plan og ein rigg- og marksikringsplan.
<b>Ulykker på nærliggjande vegar/transportåre</b>				
53. Veg	S6/K5	S6/K2	S6/K3	Ulykker på E16 kan førekomme. E16 er generelt ei ulykkesbelasta strekning. Det er ikkje relevant med tiltak som følgje av denne planen.
54. Sjø				Ikkje aktuelt.
55. Luft				Ikkje aktuelt.
<b>Andre uønska hendingar</b>				
56. Ulykke ved anleggsgjennomføring	S6/K3	S6/K1	S6/K1	Det kan skje ulykker ved anleggsgjennomføring, men skadegrad varierar. Det er knytt noko risiko til anleggstrafikk på smale veger. Tiltak: Planlegging og gjennomføring av SHA i byggeperioden. Gjennomføring av faseplaner som spesielt skal sikre tilgjenge og trafiksikkerheit for mjuke trafikantar.

### 3. OPPSUMMERING/KONKLUSJON

ROS-analysen konkluderer med at 37 hendingar er aktuelle. 10 av hendingane har risiko i raud kategori, der det i hovudsak knytt seg risiko til eksisterande situasjon. Hendingar i raud kategori er ikkje akseptable, medan dei i gul kategori skal vurderast etter ei kost-nyttevurdering. Dei avbøtande tiltaka som er føreslått i tabellen ovanfor er innarbeidd i planforslaget, ivareteke i lovverk eller dei knyt seg til tilhøve utanfor planens verknadsområde. Situasjonen etter gjennomføring av avbøtande tiltak er vurdert til å vere tilfredsstillande. Risikoen vil ikkje lenger ligge i raud/uakseptabel kategori for dei aktuelle hendingane.

Nedanfor følgjer ei oppsummering av dei største risikofaktorane som knytt seg til planområdet:

- **Veg/trafikk**

Det er avdekkja fleire potensielle risikohendingar for liv og helse knytt til veg og trafikk i og i nærleiken av planområdet. Dei eksisterande vegane er smale med stigningar og det er knytt fare til eksisterande planovergang over jernbanen. Generelt er farta låg og graden av alvor for liv og helse er difor satt til ein viss fare. Trafikksituasjonen vert betrakteleg betra med planforslaget. Ny vegbru gir trygg overgang over jernbana og betre flyt i vegsystemet. Vidare er det knytt høg risiko til eksisterande Europaveg 16 som grensar til planområdet. Det er ikkje relevant med tiltak søm følgje av denne planen. Avkøyring til Bolstadøyri er fullkanalisert.

- **Jernbaneulykker/farlig gods**

Det kjem tydelig fram ei eksisterande risiko for liv og helse knytt til jernbane. Her er det også noko risiko for ytre miljø og materielle verdiar. På Bolstadøyri er det i dag ingen trygg planovergang for gåande eller køyrande. Med ei aukiing i frekvens av tog, større tog og meir gods er det også en auka risiko for meir alvorlege ulykker. Risikoen viser behovet for ei ny trygg kryssing av jernbana med overgangsbru for fotgjengarar og ny vegbru, samt utbetring av stasjonsområdet til å takle trafikken. Planforslaget reduserer risikoen betraktelig.

- **Anleggsgjennomføring**

Det er generelt risiko for ulykker knytt til liv og helse ved anleggsgjennomføring, men skadegrad varierer. I planområdet er smale veger ein aktuell risikofaktor. Gjeldande regelverk og fokus på sikringsarbeid er med på å redusere risikoen. Ein viktig del av dette er planlegging og gjennomføring av SHA i byggeperioden og faseplaner som spesielt skal sikre tilgjenge og trafikksikkerheit for mjuke trafikantar.

- **Landbruk**

Landbruk er gitt raud risiko for ytre miljø fordi det krevjast tiltak for oppretting. I føresegnene er det stilt krav om tilbakeføring av rigg- og anleggsområder til eksisterande føremål. Det same er gjort i areal som er avsett til annan veggrunn under ny vegbru på nordsida av Bolstadelvi. Her er det også lagt til ei føresegne om at tilgjenge til landbruksareal skal sikrast.

- **Fornminne/kulturmiljø**

Det er knytt risiko til fornminne og kulturmiljø for tema ytre miljø og materielle verdiar. Bolstadøyri stasjon har særleg verneverdi, og ligg innanfor Bane NOR sin heilskepelege verneplan for Vossebana. Det same gjeld den eksisterande brua som går over Bolstadelva rett ved stasjonsområdet. Det er funne ei automatisk freda gravrøys frå jernalder i den nordaustlege enden av planområdet, og to gravhaugar like nordvest for planområdet. Desse kulturminneverdiane er ivareteke i planforslaget. I plankartet er det avsett vernesone rundt gravrøys og bevaringssone rundt stasjonsbygning og bru.

- **Fisker (laks)**

Det er avdekkja raud risiko til fisk for tema ytre miljø. Risikoen knytt seg i hovudsak til mogleg konsekvens. Sannsynet for negative konsekvensar er vurdert som mindre med bakgrunn i dei vurderingane som er gjort av biologar (NORCE 2019 og Rådgivende biologer 2010). Det er innarbeida ei rekke førebyggjande og avbøtande tiltak i planforslaget. Det gjeld krav om ein Ytre miljøplan og sikring av fiskebiologiske anbefalingar i denne, kompetansekrav ved utforming og gjennomføring, samt kartlegging av gyteforhold og iverksetting av eventuelle naudsynte tiltak etter anleggsfasen.