



**Innlandet**  
fylkeskommune

**Reguleringsplan**  
24.01.2024

# Planbeskrivelse

Fv. 2508 Skolte bru - Øystre Slidre kommune



# Innhold

<b>1. Sammendrag .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Planprosess og medvirkning .....</b>	<b>4</b>
2.1. .... Planområdet	4
2.2. .... Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredninger	6
2.3. .... Tiltakets forankring i handlingsprogram for fylkesveger	7
<b>3. Planprosess og medvirkning .....</b>	<b>8</b>
3.1. .... Varsel om planoppstart og offentlig ettersyn	8
3.2. .... Roller og ansvar	8
<b>4. Beskrivelse av reguleringsplanen .....</b>	<b>9</b>
4.1. .... Planlagt arealbruk	9
4.2. .... Beskrivelse av regulerte løsninger	9
4.3. .... Alternativsvurderinger	13
<b>5. Eksisterende situasjon og virkninger av reguleringsplanen .....</b>	<b>14</b>
5.1. .... Kommuneplan og reguleringsplan	14
5.2. .... Veg og trafikkforhold	14
5.3. .... Adkomster nære brua	15
5.4. .... Trafikksikkerhet	17
5.5. .... Teknisk infrastruktur	18
5.6. .... Eiendomsforhold og naboer	18

5.7.	.....	Landskapsbilde	19
5.8.	.....	Nærmiljø og friluftsliv	19
5.9.	.....	Naturmangfold og naturressurser	20
5.10.	Kulturmiljø .....		22
5.11.	Hydrologi .....		23
5.12.	Geoteknikk/geologi .....		23
5.13.	Støy .....		23
<b>6.</b>	<b>Risiko og sårbarhet (ROS-analyse) .....</b>		<b>24</b>
<b>7.</b>	<b>Gjennomføring av regulert tiltak .....</b>		<b>31</b>
<b>8.</b>	<b>Innspill til varsel om planoppstart .....</b>		<b>32</b>

# 1. Sammendrag

Innlandet fylkeskommune har utarbeidet forslag til reguleringsplan for fv.2508 Skolte bru i Øystre Slidre kommune. I tillegg til selve brua omfatter planforslag ca. 190 meter (inkludert brua) av fylkesvegen, samt to private avkjørsler.

Hensikten med planarbeidet er å skifte ut de 2 smale bruene ved Skolte, og erstatte disse med en ny sammenhengende og bredere bru. Eksisterende bruer er svært smale, har et dårlig tredekke og behov for vedlikehold. Ny bru vil bli en ca. 54 m lang bjelkebru på ca. 8,6 meters bredde. Bruen skal ha to kjørefelt med en føringsbredde på 7,5 meter. I tillegg til landkarene vil det bli et fundament midt på bruene. Fundamentet midt på brua vil stå på fast grunn mellom dagens to bruer. De tre fundamentene som står i vannet på eksisterende bruer vil bli fjernet. Bruen vil bli plassert på tilsvarende sted som eks bruer slik at det gjøres minst mulig tiltak utenfor brua. Tilstøtende veg skal videreføre eksisterende bredder.

Ny bru bygger ca. 1 meter mer i høyden enn eksisterende bruer. Dette gjør at topp asfalt blir ca. 1 meter høyere enn eks bruer. Bruen tilfredsstiller 200- års flom, men Statens vegvesen har innvilget fravik på kravet til ytterligere 0,5 m sikkerhetspåslag.

Grunnet hevingen av fylkesvegen på ca. 1 meter må det gjøres tiltak på eksisterende avkjørsler øst og vest for brua. Det gjøres også mindre tilpasninger for å koble seg fra bruene og inn på eksisterende fylkesveg.

Prosjektet har fokus på å gjøre minst mulig tiltak som berører elva/Hedalsfjorden samt Skolte kraftverk.

Det er planlagt oppstart bygging i 2024. Det har beklageligvis tatt lang tid fra varsel om planoppstart til vi har fått ferdigstilt et høringsforslag. Dette skyldes at før vi fikk innvilget fravik på bru høyde fra Statens vegvesen, jobbet vi med andre forutsetninger i prosjektet. Dette ville medført betydelige økte kostnader, og det var usikkert om prosjektet kunne gjennomføres grunnet manglende finansiering.

Det er Øystre Slidre kommune som er planmyndighet, og det er kommunestyret som skal sluttbehandle planforslaget.

## 2. Planprosess og medvirkning

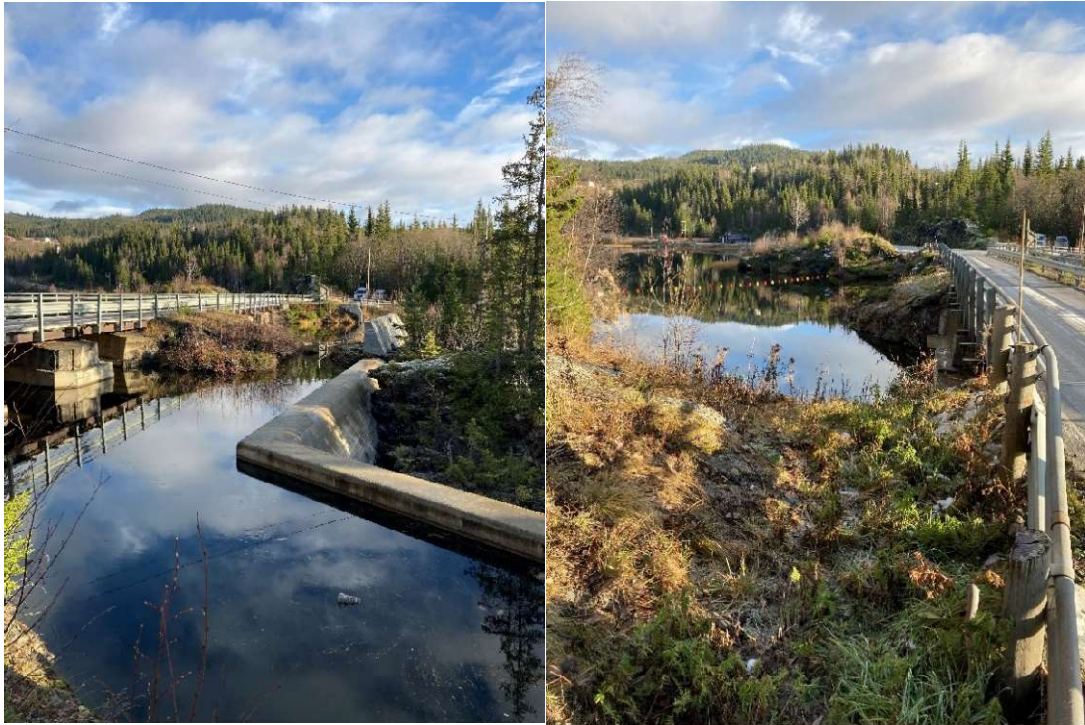
### 2.1. Planområdet

Planområdet ligger langs fv. 2508 Skøltevegen i Øystre Slidre kommune. Området ligger mellom Beitostølen og Fagernes, langs vegen over Eggeåsen.



Oversiktsplassering avr planområdet, markert med blå prikk.

Fv. 2508 er en samleveg som forbinder fv.51 i Øystre Slidre kommune med E16 i Vestre Slidre. Sommerstid er fv.2508 en snarveg mellom øvre deler av Valdres og fv. 51 Valdresflya. Trafikkmengden/ÅDT'en på strekningen er 340. Sommerstid er trafikken høyere og det er også betydelig tungtrafikk sommerstid.



Bildet til venstre viser brua og damanlegget sett fra sørvest. Damanlegg ved Skoltefossen lengst til høyre i bildet. Bildet til høyre viser brua sett fra nordvest.

Dagens bru består av to bruer på 14 og 23 meter, som går over utløpsoset av Hedalsfjorden. Begge bruene er svært smale og har tredekke. Det er et stort vedlikeholdsbehov på bruene.

Hensikten med tiltaket er å få bygget en felles og bredere bru som krever mindre vedlikehold, samt å øke trafikksikkerheten og framkommeligheten for trafikantene som benytter fv. 2508.

Fylkesvegen er smal, ca. 5,7 meter.

Skolte bruer ligger like oppstrøms for damanlegget og inntaket til Skoltefoss kraftverk.

På begge sider av bruene er det private adkomster.



Bildet viser de to adkomstene som ligger i umiddelbar tilknytning til bruene, samt damanlegget til Skoltefoss kraftverk.

Øst for bruene ligger bolighuset Skøltevegen 159.

## 2.2. Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredninger

Planmyndigheten er ansvarlig for vurderingen av om tiltaket krever konsekvensutredning (KU) etter Plan- og bygningsloven (PBL) § 12-10, 1. ledd og § 4-2 med tilhørende forskrift. Etter KU forskriften § 2 og tilhørende vedlegg I og II vurderes det også om tiltaket krever både planprogram og konsekvensutredning. Formålet med bestemmelsene om konsekvensutredninger i PBL er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsen av planer eller tiltak, og når det tas stilling til om, og på hvilke vilkår, planer eller tiltak kan gjennomføres.

Tiltakshaver har etter § 4 i forskriften vurdert at tiltaket ikke er av et slikt omfang at det faller inn under planer som alltid skal ha konsekvensutredning etter forskriftens §§ 6 og 7. Konsekvensene av tiltaket anses ikke å ha vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. Planen påvirker ikke verneområder for natur eller kultur, truede arter og naturtyper, naturressurser, mineralressurser eller større omdisponering av LNF-områder. Planen anses ikke å ha negative konsekvenser for befolkningens helse, eller medføre vesentlig forurensning, klimautslipp eller vesentlig belastning på miljøet.

Samlet sett er tiltakene av en såpass begrenset karakter at det ikke omfattes av krav til konsekvensutredning. Spørsmålet om konsekvensutredning ble tatt opp under oppstartsmøte, og Øystre Slidre kommune bekreftet at planen ikke medfører krav til konsekvensutredning.

## **2.3. Tiltakets forankring i handlingsprogram for fylkesveger**

Tiltaket er prioritert i Handlingsprogram for fylkesveger (2022-2025), med en bevilgning på 28,1 millioner i 2023 og 2024.

Tiltaket har dermed bevilgning og forankring i handlingsprogrammet.



# 3. Planprosess og medvirkning

## 3.1. Varsel om planoppstart og offentlig ettersyn

Planprosessen startet med oppstartsmøte med Øystre Slidre kommune, den 26.10.2021.

I brev av 29.11.2021 ble det varslet oppstart av planarbeidet, med frist for innspill 15.januar 2022. Det ble sendt ut skriftlig varsel til alle berørte parter. Det kom inn 6 skriftlige merknader. Disse er oppsummert og kommentert i pkt. 8. I forbindelse med varsel om oppstart ble det avholdt befaringsreise den 15.12.2021.

Innlandet fylkeskommune er vegeier og tiltakshaver for planarbeidet. Til selve planarbeidet har Innlandet fylkeskommune fått konsulentbistand fra Verkis.

Det har beklageligvis tatt lang tid fra varsel om planoppstart til vi har fått ferdigstilt et høringsforslag. Dette skyldes at før vi fikk innvilget fravik på bruksøyde fra Statens vegvesen, jobbet vi med andre forutsetninger i prosjektet. Dette ville medført betydelige økte kostnader, og det var usikkert om prosjektet kunne gjennomføres grunnet manglende finansiering.

Planforslaget er fremmet etter plan- og bygningslovens § 3-7, dvs at vegeier har hjemmel til å sende planen ut på høring.

## 3.2. Roller og ansvar

Innlandet fylkeskommune er eier av fylkesvegen og har ansvar for regulering, økonomi og bygging. Til utarbeidelsen av reguleringsplanen har Innlandet fylkeskommune benyttet konsulent, Verkis.

Øystre Slidre kommune er planmyndighet. Det er kommunen som skal sluttbehandle og vedta reguleringsplanen. Planarbeidet er utført i samråd med kommunen.

# 4. Beskrivelse av reguleringsplanen

## 4.1. Planlagt arealbruk

Tabellen nedenfor viser arealfordelingen i planforslaget.

Arealformål	Areal i daa <sup>2</sup>
2011 - Kjøreveg (5)	1,9
2019 - Annen veggrunn-grøntareal (11)	2,3
5110 - Landbruksformål (6)	1,2
6001 – Bruk og vern av sjø og vassdrag (1)	1,1
<b>SUM</b>	<b>6,5</b>
0 - Midlertidig anleggsområde (8)	2,5

Planforslaget berører ikke dyrka mark. Det berøres noe «skogsmark» i vegskråning og skråning mot elva.

## 4.2. Beskrivelse av regulerte løsninger

### Bru

Hensikten med planarbeidet er å skifte ut de 2 smale bruene ved Skolte, og erstatte disse med en ny sammenhengende og bredere bru.

Eksisterende to bruer er svært smale, har et dårlig tredekke og et stort behov for vedlikehold. De to bruene er henholdsvis 14 og 23 meter lange. Bruene står på hver side av et felles landkar på en bergnabb i vassdraget. Bruene har i tillegg til landkarene henholdsvis 1 og 2 fundamenter i vassdraget. Dette gjør at eksisterende bruer har svært korte spenn, med henholdsvis 7 og 8 meter som lengste spenn.

Ny bru vil bli en ca. 54 m lang bjelkebru på ca. 8,6 meters bredde. Bruen skal ha to kjørefelt med en føringsbredde på 7,5 meter. I tillegg til landkarene vil det bli et fundament midt på brua. Fundamentet midt på bruene vil stå på fast grunn mellom dagens to bruer, dvs på bergnabben i vassdraget. De tre fundamentene som står i vannet på eksisterende bruer vil bli fjernet. Bruen vil bli plassert på tilsvarende sted som eks bruer slik at det gjøres minst mulig tiltak utenfor bruene.



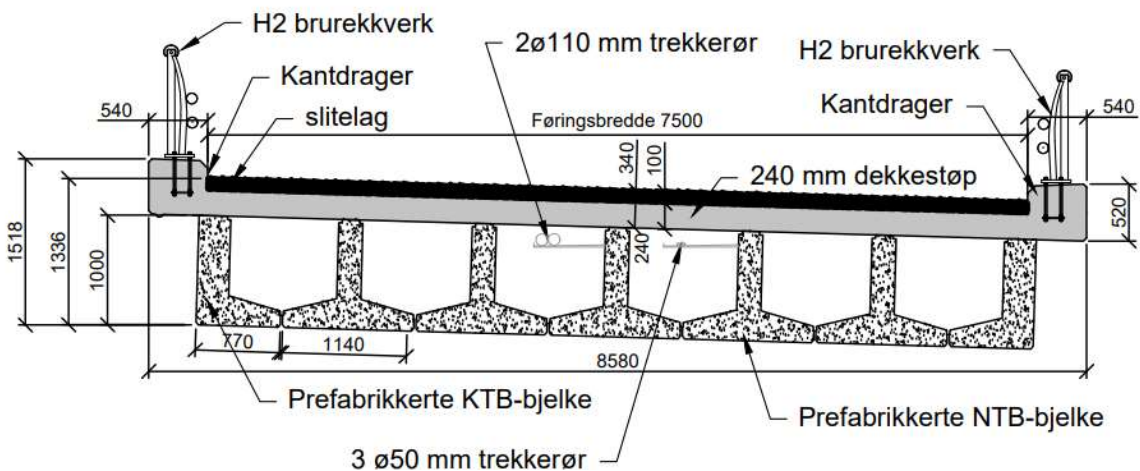
Bildet viser eksisterende 2 bruer.





Bildene viser dagens to bruer, med de tre fundamentene i elva som skal fjernes ved bygging av ny bru.

Ny bru bygger ca. 1 m mer enn eksisterende bruer. Dette gjør at topp asfalt blir ca. 100 cm høyere enn eks bruer. Brua tilfredsstill 200- års flom, men Statens vegvesen har innvilget fravik på kravet om ytterligere 0,5 m sikkerhetspåslag. Tilstøtende veg skal videreføre eksisterende bredder. Grunnet hevingen av fylkesvegen på ca. 1 m må det gjøres tiltak på eksisterende avkjørsel øst og vest for bruen. Det gjøres også mindre tilpasninger for å koble seg fra bruen og inn på eksisterende fylkesveg.



Bildet viser oppbyggingen av den nye bjelkebrua.

## Adkomster

På begge sider av bruene ligger det avkjørsler. Avkjørslene ligger i direkte tilknytning til bruene. Grunnet hevingen av fylkesvegen på ca. 1 m og bredere veg/bru, må det gjøres tiltak på begge avkjørslene. Eksisterende adkomster stiger forholdsvis bratt opp mot fylkesvegen, med en ytterligere heving av fylkesvegen medfører det at vi må gjøre tiltak forholdsvis langt nedover adkomstene. Dette for å sikre akseptable stigningsforhold. For blant annet å sikre tilfredsstillende siktforhold forskyves begge adkomstene ca. 6 m vekk fra bruene.

## Eiendomsinngrep.

Planområdet omfatter i all hovedsak veggrunn og sidearealer ned mot elva. I tillegg til offentlig veggrunn berører planforslaget noe privat skogsmark, og to private adkomstveger.

Det er foreslått svært begrensede eiendomsinngrep. Det er 5 eiendommer som berøres av tiltak/inngrep. Totalt er ca. 491 m<sup>2</sup> privat eiendom foreslått permanent ervervet, ca. 711 m<sup>2</sup> er foreslått klausulert og ca. 1605 m<sup>2</sup> midlertidig ervervet i byggeperioden. Forholdet til naboer og eiendomsinngrep er redegjort for nærmere i eget punkt 5.6.

## Fravik

Bruene tilfredsstiller 200- års flom, men Statens vegvesen har i brev av 23.02.2023 innvilget fravik på krav et til ytterligere 0,5 m sikkerhetspåslag. Fraviket medfører at vi klare å beholde de to avkjørslene som ligger på hver sin side av bruene. Dersom bruene skulle vært hevet ytterligere 0,5 meter hadde det vært krevende å tilpasse avkjørslene uten større og kostnadskrevenne tiltak.

Tilstøtende veg har i dag en utforming som ikke er i henhold til dagens krav til utforming av ny veg, både horisontal og vertikalkurvatur. Derfor har det også vist seg utfordrende å tilfredsstille alle krav som håndbøkene stiller, for vår tilpasning mot eksisterende veg og geometri over bruene. Det var derfor et behov for å søke om fravik. Fravikssøknaden ble godkjent.

Det er også søkt fravik for å redusere terrenginngrep på eiendom gnr/bnr 18/77, ved å redusere fanggrøftbredden fra håndbokkrav på 3,4 meter til en planlagt bredde på 2,0 meter. Fravikssøknaden ble godkjent.

## Byggeperiode

Byggeperioden antas å ta ett år. Grunnet nærheten til Skolte kraftverk og de fysiske forholdene på stedet er det svært krevende å få til en midlertidig løsning for fv.2508 i anleggsfasen. I anleggsfasen vil bruene og fylkesvegen derfor måtte stenges. Det vil bli omkjøring via den kommunale Dalsvegen. Dette medfører at det vil bli ca. 3 km omveg mellom Melby (fv. 2508) og Skammestein (fv. 51).

### 4.3. Alternativsvurderinger

Grunnet de fysiske forutsetningene på stedet, med blant annet damanlegget til Skoltefoss kraftverk, er det få eller ingen alternativ plassering av bruene. Av samme årsak er det også svært krevende å få laget en midlertidig veg i anleggsfasen. Dette medfører at man er avhengig av å stenge bruene ved bygging. Det er derfor få vurderinger av alternativer i prosjektet.

Når det gjelder selve bruene så er det derimot flere mulige alternativer. Dette gjelder både brubredde og brutype.

I forhold til brubredde har det vært vurdert en føringsbredde på 6,5 meter. En føringsbredde på 6,5 m gir noe reduserte kostnader, men dette er marginalt i forhold til fordelene mht fremkommelighet, trafiksikkerhet og eventuelle fremtidige økte behov, som man oppnår ved en økt bredde på 7,5 m.

Bruas krav til frihøyde ifht flom tilsier at underkant bru skulle heves 0,5 meter i forhold til eksisterende bruer. Ny bru bygger ca. 1,0 meter mer i høyde enn eksisterende bruer. Dette tilsier at topp asfalt på bruene ville bli 1,5 m høyere enn eks. bru. Før vi i februar 2023 fikk fraviket fra Statens vegvesen på bruhøyde, jobbet vi derfor med andre forutsetninger i prosjektet. Tiltaket omfattet da delvis omlegging av adkomst, økte tilpasninger på fylkesvegen og betydelig økte kostnader. Tiltakene var så omfattende at det var usikkert om prosjektet kunne gjennomføres grunnet manglende finansiering.

# 5. Eksisterende situasjon og virkninger av reguleringsplanen

## 5.1. Kommuneplan og reguleringsplan

### Eksisterende situasjon

#### Gjeldende arealplaner

Planområdet omfattes av kommuneplanens arealdel, vedtatt 26.01.2017. Vannarealet er avsatt til bruk og vern av sjø og vassdrag, mens landarealet er avsatt til LNF. Fylkesvegen er avsatt til samferdsel. Områdene langs vassdraget er avsatt til hensynssone flom.

Boligen, Skøltevegen 159, er avsatt til LNF spredt boligbebyggelse.

Området er uregulert.

### Virkninger av reguleringsplanen

Planforslaget medfører ingen vesentlige endringer i forhold til arealbruken i gjeldende kommuneplan. Planforslaget medfører derimot noe utvidelse av vegformålet rundt bruene. Dette medfører noe inngrep på 5 eiendommer langs strekningen. Det vises her til pkt. 5.6 om eiendomsinngrep.

## 5.2. Veg og trafikkforhold

### Eksisterende situasjon

Fv. 2508 har en bredde på ca. 5,7 meter og en fartsgrense på 80 km/t. Fylkesvegen har noe varierende bredde avhengig av stedlige forhold.

Trafikkmengden (ÅDT) er på ca. 340 biler i døgnet.

Fv. 2508 er en samleveg som forbinder fv.51 i Øystre Slidre kommune med E16 i Vestre Slidre. Sommerstid er fv.2508 en snarveg mellom øvre deler av Valdres og fv. 51 Valdresflya. Sommerstid er derfor trafikken høyere og det er også økt tungtrafikk sommerstid.

## Virkninger av reguleringsplanen

Planforslaget øker brubredden til 7,5 m føringsbredde slik at det blir tofeltsveg over bruene. Ny bru øker fremkommeligheten og trafiksikkerheten betydelig over brua.

Ved at topp asfalt på ny bru blir ca. 1,0 m høyere enn eksisterende bruer så medfører det at også fylkesvegen blir hevet 1 m. Den økte høyden og bredden på brua/fylkesvegen tilpasses inn mot eksisterende fylkesveg på kortest mulig strekning. Dette gjør likevel at ca. 150 m fylkesveg blir berørt. Det gjøres ingen ytterligere tiltak på selve fylkesvegen, med unntak av ovennevnte nødvendig påkobling fra ny bru og inn mot eksisterende veg på begge sider av bruene.

### **5.3. Adkomster nære brua**

#### Eksisterende situasjon

På begge sider av brua ligger det avkjørsler. Avkjørslene ligger i direkte tilknytning til bruene.

På østsiden av bruene ligger adkomstene til Skøltevegen 142 og 144.

På vestsiden av bruene ligger det en fellesadkomst for flere eiendommer.



Bilde viser adkomsten på begge sider av brua. Boligen Skøltevegen 159 vest for brua. Damanlegget for Skoltefoss kraftverk rett nedstrøms eksisterende bruer.



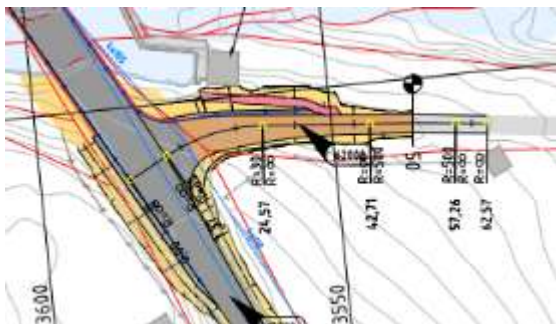
## Virkninger av reguleringsplanen

### Vestre avkjørsel, KV2 på plankartet

Her blir fylkesvegen hevet ca. 100 cm. For å sikre best mulig stigningsforhold gjøres det tiltak ca. 50 meter nedover avkjørselen. Adkomsten har i dag en stigning på ca. 6,5% og blir ca. 10,5% i ny situasjon, med noe utflating inn mot fylkesvegen. For å sikre best mulig tilpasning av avkjørselen mht radier, stigningsforhold og frisisikt, forskyves avkjørselen ca. 6 meter mot vest. Vest for avkjørselen vil det bli gjort noe fjerning av masser, noe som bedrer siktforholdene i avkjørselen.

Øvre del av avkjøring gjøres ekstra bred slik at det kan parkeres en bil ifm. drift og tilsyn av damanlegget.

Vi vurderer avkjørselen som tilfredsstillende ivaretatt i planforslaget.



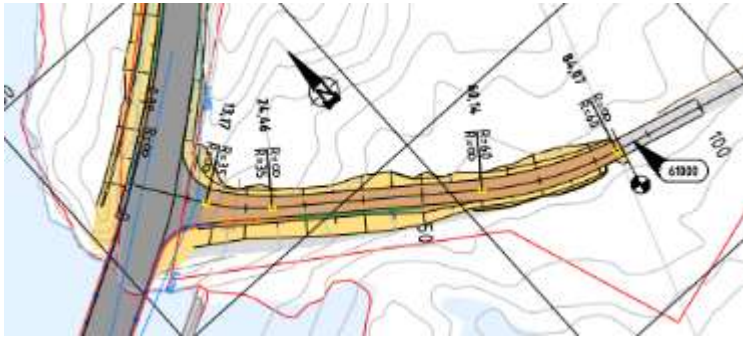
Tegning av ny adkomst.

### Østre avkjørsel, KV3 på plankartet

Her blir fylkesvegen hevet ca. 80 cm. For å sikre best mulig stigningsforhold gjøres det tiltak ca. 75 meter nedover avkjørselen. I nedre del av eksisterende adkomstveg er det en «dump»/lavbrekk. Her fyller vi opp slik at adkomstvegen heves i nedre del. Dette gjør at stigningsforholdene blir akseptable og jevne over en lengre strekning. Eks stigningsforhold er på ca. 11,5% og blir ca. 10,5% i ny situasjon.

For å sikre best mulig tilpasning av avkjørselen mht radier, stigningsforhold og frisisikt, forskyves avkjørselen ca. 6 meter mot øst. Avkjørselen kommer da lengre unna brua og hevingen av avkjørselen kommer på denne måte ikke i konflikt med eller nærmere elva.

Vi vurderer avkjørselen som tilfredsstillende ivaretatt i planforslaget.



Tegning av ny adkomst.

## 5.4. Trafikksikkerhet

### Eksisterende situasjon

Dagens bru oppfyller ikke dagens krav til rekkverkssikring, særlig med fokus på rekkverkslengder før og etter selve brua. Dette gjelder begge sider av bruen.

Tredekke kan fort oppleves glattere enn ordinært asfaltdekke særlig med tanke på at konstruksjonen er over åpent vann.

Dagens bru er smal hvilket påvirker fremkommeligheten og opplevelsen for harde og myke trafikanter som krysser bruen.

### Virkninger av reguleringsplanen

Ny enhetlig bru gir bedre forhold, inklusive rekkverk i begge ender, slik av de oppfyller dagens krav til rekkverksutforming og lengder.

Med ny bru bør vil avkjørslene utformes på en god trafikksikker måte, inkludert frisisiktsoner. Det er viktig at brurekkverket ikke virker sikthemmende i avkjørslene.

Ny bru med asfaltdekke vil øke den generelle trafikksikkerheten, og sikre lik vegfriksjon over hele strekningen ifht dagens tredekke.

Betydelig økt bredde på ny bru vil forbedre opplevelsen for trafikantene som krysser bruen, særlig for myke trafikanter. Samtidig kan økt bredde bidra til å øke fartsnivået, noe som kan oppleves utrygt for myke trafikanter.

## 5.5. Teknisk infrastruktur

### Strøm

Det er luftstrek for strøm i planområdet. Griug som ledningseier har oversendt informasjon på strømmettet, og tiltaket kommer trolig ikke i konflikt med eksisterende stolper. I byggeplanen vil strømmett bli ivaretatt.

### Skoltefoss kraftanlegg sitt damanlegg

Damanlegget til kraftverket ligger rett nedenfor eksisterende bruer. I 2012 ble det foretatt en oppgradering av damanlegget med blant annet støpning av nye damkroner. Multiconsult As utarbeidet i 2012 hydrologiske beregninger som grunnlag for høyde på damkronene. Beregningen fra 2012 stemmer godt med Verkis sine beregningen nå i 2023 vedrørende flomhøyder.

Inntaket til kraftverket er på vestre side av damanlegget. Prosjektet berører ikke damkronene eller inntakskanalene. I anleggsfasen vil vi ha et spesielt fokus på å hindre at det kommer bygge- eller rivningsmaterieell inn i inntaket på kraftverket. I byggeplanfasen vil det være tett dialog med kraftverket.

Daminntaket har i dag gangadkomst, samt at det parkeres bil i adkomstvegen ifbm drift, ettersyn og vedlikehold. Etter omlegging av adkomsten blir det gjort tiltak for å opprettholde gangadkomsten samt at det blir bredding av øvre del av adkomsten, slik at det fremdeles er mulig med å parkere en bil ifbm anlegget.

## 5.6. Eiendomsforhold og naboer

Planforslaget ligger ved utløpsoset av Hedalsfjorden. Området ligger ca. 8 km nedenfor Beitostølen, og ca. 1,5 km vest for Skammestein og fv. 51. Nærområdet preges av skog og Hedalsfjorden med spredte innslag av landbruk og bosetting. Planområdet preges av kryssing av utløpsoset av Hedalsfjorden og daminntaket for Skoltefoss kraftverk.

Planområdet omfatter i all hovedsak veggrunn og sidearealer ned mot Hedalsfjorden. I tillegg til offentlig veggrunn berører planforslaget noe privat landbruksareal inkludert to private adkomstveger.

For på en best mulig måte belyse effekten av planforslaget har vi utarbeidet grunnervervskart over de berørte eiendommen. Grunnervervskartene (W-tegningene) følger som et vedlegg til planforslaget. Nedenfor følger en oppsummering av arealbeslagene som planforslaget legger opp til. Dette viser at 5 eiendommer er berørt av tiltak/inngrep. Totalt er ca. 491 m<sup>2</sup> privat eiendom foreslått permanent ervervet, ca. 711 m<sup>2</sup> klausulert areal og ca. 1605 m<sup>2</sup> midlertidig ervervet i byggeperioden. Når reguleringsplanen er vedtatt vil de berørte eiendommene bli kontaktet av en grunnerverver fra Innlandet fylkeskommune. Det må

foreligge en avtale mellom eier og Innlandet fylkeskommune før bygging. Dersom det ikke oppnås enighet, er en vedtatt reguleringsplan grunnlag for bruk av tvangsmidler/ekspropriasjon.

Grunnervervsliste			Ervervet areal m <sup>2</sup>		
Takst nr.	Gnr./Bnr.	Adresse.	Permanent	Midlertidig	Klausulert
1	18/77	Skøltevegen 159, 2950 Skammestein	73	0	0
2	18/2	Skøltevegen 160, 2950 Skammestein	66	75	0
3	18/72	Øystre Slidre kommune	33	538	0
4	11/4	Kjøkkevegen 66, 2950 Skammestein	319	982	711
5	11/3	Skøltevegen 144, 2950 Skammestein	0	10	0

## 5.7. Landskapsbilde

### Eksisterende situasjon

Planområdet er åpent innlandsdallandskap under skoggrensen med bebygde områder (LA-TI-I-D-3). Landskapet er delt mellom skogsområder og jordbruksareal. Skogsområder er blandingskog av furu, gran og lauvskog. Vegetasjonen nærmest vegen og bruene er dominert av bjørk og gran (nibio.no). Planområdet preges av nærheten til Hedalsfjorden.

### Virkninger av reguleringsplanen

Landskapet vil i liten grad bli påvirket av tiltaket.

## 5.8. Nærmiljø og friluftsliv

### Eksisterende situasjon

Eksisterende bruer er smale og er ikke tilrettelagt for myke trafikanter. Selv om bruene til sammen omfatter en lengde på ca. 50 meter er trafikkmengden såpass lav at det i de fleste tilfeller er kurant å krysse bruene.

Sommerstid brukes området av syklister, rulleskiløpere og gående. I høysesong sommerstid er biltrafikken vesentlig høyere enn resten av året, og det er også da det er størst konflikt mellom trafikantene ved kryssing/passering av området. Området er også brukt av lokalbefolkningen ifbm gåturer. Med unntak av sommermåneden utgjør lokalbefolkningen hovedvekten av myke trafikanter.

Områdene ned mot Hedalsfjorden har god tilgjengelighet til bruk for fiske og friluftsliv.

## Virkninger av reguleringsplanen

Ny bru blir vesentlig bredere og gir dermed betydelig bedre forhold for myke trafikanter. Det er ikke lagt opp til noe eget areal for myke trafikanter.

Prosjektet gjenbraker eksisterende bruplassering og har liten påvirkning på sidearealene mot Hedalsfjorden.

## **5.9. Naturmangfold og naturressurser**

Vurderingen av tiltaket sin virkning på naturmiljøet tar utgangspunkt i SVV sin håndbok V712 Konsekvensanalyser med tanke på avgrensning av fagområdet. Ettersom det ikke skal gjøres en konsekvensutredning, men kun en vurdering, så blir det ikke fastsatt noe nivå for konsekvens med utgangspunkt i verdi og omfang av de enkelte elementene. I tillegg til omtale av aktuelle elementer, er kravene i naturmangfoldloven §§ 8-12 kommentert. Utsjekk av viktige naturtyper og artsdata er gjort mot Miljødirektoratets Naturbase, Artsdatabanken og andre kilder som er nevnt i teksten. Denne utredningen viser hvordan naturmiljøet på strekningen Fv 2508 Skoltebru blir påvirket av et utbyggingsprosjekt. Det er også lagt vekt på hvilke tiltak som kan være aktuelle for å begrense skadelig effekt på naturmangfoldet. Det er ikke gjort undersøkelser i felt og det ligger en begrensning i tilstrekkelig tilgang på kunnskap om alle forhold på tidspunktet for planlegging.

### **Naturmiljø**

#### Verneområder

Ut fra søk i relevante databaser er planområdet ikke naturvernområde.

#### Verdifulle naturtyper

Ut fra søk i relevante databaser er det ikke funnet registrert noen verdifulle naturtyper i prosjektområdet.

#### Truede og sårbare arter

Rødlistede fugleartene grønnfink (VU - Sårbar) og granmeis (VU) er registrert utenfor prosjektområdet. Det er ikke registrert noen rødlistede arter innenfor prosjektområdet.

#### Fremmede skadelige arter

Det er ikke registrert noen fremmede arter innenfor eller i direkte tilknytning til prosjektområdet.

### **INON-områder**

Ut fra søk i relevante databaser, (naturbasen.no), er planområdet ikke inngrepsfrie områder, INON-områder.

## Vann

Rett nede for Skolte brua er Skoltefoss, mellom Hedalsfjorden og Mørstadvfjorden passerer vannet Skoltefoss kraftverk. Hedalsfjorden og Mørstadvfjorden ha god økologisk tilstand potensial (naturbase.no). Ifølge artdatabanken i Hedalsfjorden og Mørstadvfjorden er det registrert arter som skjoldkrepss, ørret og ørekyte. Ingen av disse artene er rødlistet. Prosjektområdet anses ikke å være gyte- eller oppvekstområde.



Figur 2 Ortofoto av Hedalsfjorden, Skoltefoss og Mørstadvfjorden.

Anleggsaktiviteten/prosjektet skal ikke bidra til slamming i vann og/eller vassdrag som kan påvirke negativt i Neselva, eventuelle forekomster av vannlevende organismer. I videre prosjekteringen skal tiltak for å unngå slamming i utbyggingsfasen detaljeres og inkluderes i kontrakten med entreprenøren ved utbygging.

## **Naturressurser**

Naturressurser inkluderer jordbruk, reindrift, utmark, fiskeri, vann og mineralressurser. Planområdet ligger i et landbruksområde. Øst for Skolte bru er det jordbruksflater på begge sider av vegen. «Lokaliteten inngår i et småskalert kulturlandskap, satt sammen av småstykker av natureng og oppdyrket mark, med ulik grav av gjengroing og preg av forskjellig bruk som beite- og slåttemark» (naturbase.no). Etter søk i relevante databaser og nettsteder berører ikke planområdet fiskeressurser. Det er ingen reindrift eller utmark innenfor planområdet.

## **Forholdet til naturmangfoldloven kap. II, §§ 8-12**

### **§ 8; Kunnskapsgrunnlaget**

Tilgjengelig informasjon om naturverdiene er innhentet fra naturbasen (Miljødirektoratet), artskart (Artsdatabanken) Norges geologiske undersøkelser samt flere kilder nevnt i teksten.

Kravet til kunnskapsgrunnlaget jf. Naturmangfoldloven § 8 om at det baseres på eksisterende og tilgjengelig kunnskap anses å være oppfylt. På bakgrunn av dette er § 9; Førre-var-prinsippet, lite relevant.

### **§ 10; Økosystemtilnærming og samlet belastning**

Planlagt konstruksjon og tiltak i planområdet er forholdsvis lite. Inngrepene som er planlagt ligger tett inntil eksisterende veg og bru. Et mulig faremoment kan være at det i anleggsperioden skjer uhell som kan føre til avrenning eller at forurensing renner ut i Neselvi og i Hedalsfjorden, som kan påvirke forekomster av vannlevende organismer i Hedalsfjorden og Mørstadvfjorden negativt. Derfor må det tas forholdsregler på byggestadiet for å redusere risikoen om at dette skjer.

### **§ 11; Kostnadene ved miljøforringelse bærers av tiltakshaver**

Kostnadene som skal gjøre at tiltaket gir minst mulig skade på natur skal dekkes av tiltakshaveren.

### **§ 12; miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder**

Det er en forutsetning at de mest miljøvennlige og skånsomme teknikker og metoder blir lagt til grunn. I denne saken gjelder dette først og fremst å sørge for at finstoff og forurensing ikke renner videre ut i Hedalsfjorden og ut i Neselvi. Disse metodene skal detaljeres og omtales i miljørisikovurderingen i byggeplanfasen og blir inkludert i konkurransegrunnlaget.

Vegens omgivelser skal formes slik at de framstår som en del av naturlige elementer i landskapet. Ved elva og veg skal det revegeteres med vegetasjon som finnes på stedet.

## **5.10. Kulturmiljø**

Det er foretatt kulturminneregistreringer i planområdet sommeren 2022, og det ble ikke funnet kulturminner innen området.

## 5.11. Hydrologi

Det er utarbeidet hydrologisk rapport for tiltaket. Beregningen samsvarer godt med beregningen som ble utført ifbm med utbedring av damanlegget til Skoltefoss kraftanlegget i 2012.

Ny bru får samme høyde underkant bru som eksisterende bruer. Ny bru bygger ca. 1 m mer i høyden enn eks bruer. Dette gjør at topp asfalt ny bru blir ca. 1 m høyere enn eks bru.

Ny bru tilfredsstillter 200-årsflom, men tilfredsstillter ikke kravet om 0,5 m tillegg over 200-årsflom. Statens vegvesen ga i brev av 23.02.2023 fravik fra kravet om 0,5 m tillegg over 200-årsflom. Ny bru er dimensjonert slik at den tåler å bli oversvømt.

Ved bygging av ny bru fjernes tre større fundamenter i elva. Dette gjør at den reelle vannmengden under brua økes vesentlig ifht til eksisterende bru.

Hydrologisk rapport følger reguleringssaken.

## 5.12. Geoteknikk/geologi

Verkis har utarbeidet et ingeniørgeologisk notat ifht til tiltaket.

De geologiske forholdene i området fremstår homogene. Bergskjæringene langs fylkesvegen på begge sider av brua viser tilsynelatende samme foliasjon og oppsprekking. Det er gjort målinger i skjæringen på vestsiden av brua og et antas at skjæringen er representativ også for bergmassene under brua.

NGU`s løsmassekart viser at løsmassedekket består av sammenhengende til tykt morenemateriale. Under befaring ble det observert hovedsakelig bart fjell under og rundt brua, som viser at løsmassene er tynnere her.

Det er ikke registrert skredhendelser og området faller ikke innenfor områdene for aktsomhetsområde skred.

## 5.13. Støy

I forbindelse med planarbeidet er det utført støyberegninger. Det er ikke forventet signifikant økning i støy nivå som følge av ny bru, på verken fasader eller uteområder. Ved både eksisterende og fremtidig situasjon er støyverdiene under 55 dB.

Grenseverdiene i T-1442/2021 /1/ for endring av veigeometri i forbindelse med nye samferdselsprosjekter anses derfor for å være oppfylt, og det trengs ikke å gjøres tiltak.

Støyberegningen er vedlagt reguleringssaken.



## 6. Risiko og sårbarhet (ROS-analyse)

I alt planarbeid skal det gjøres en ROS-analyse. Direktoratet for Samfunnssikkerhet og beredskap, DSB, har laget en metode for ROS- i arealplanlegging, og vi ser det som naturlig å følge denne metoden.

DSB sin ROS-analyse bygger på:

- Risiko- og sårbarhetsforhold som er vesentlig for å ivareta samfunnssikkerhet.
- Forhold i omkringliggende områder som kan få konsekvenser for planområdet.
- Endringer i risiko- og sårbarhetsforhold som følge av planlagt utbygging.
- Risiko- og sårbarhetsforhold i kombinasjon, herunder vurdering av endrede konsekvenser når det legges på klimapåslag for relevante naturforhold.
- Mulige konsekvenser av utbyggingen for omkringliggende områder.
- Vurdering av om kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig for å vurdere risiko og sårbarhet, eller om ROS-analysen må følges opp gjennom nærmere kartlegginger.

### Beskrivelse av tiltaket

Hensikten med planarbeidet er å skifte ut de 2 smale bruene ved Skolte, og erstatte disse med en ny sammenhengende og bredere bru. Eksisterende bruer er svært smale, har et dårlig tredekke og behov for vedlikehold. Ny bru vil bli en 54 m lang bjelkebru på ca. 8,6 meters bredde. Bruen skal ha to kjørefelt med en føringsbredde på 7,5 meter.

I tillegg til landkarene vil det bli et fundament midt på bruene. De tre fundamentene som står i vannet på eksisterende bruer vil bli fjernet. Bruene vil bli plassert på tilsvarende sted som eksisterende bruer slik at det gjøres minst mulig tiltak utenfor bruene. Ny bru bygger ca. 1 m mer i høyden enn eksisterende bruer. Dette gjør at topp asfalt blir ca. 100 cm høyere enn eksisterende bruer. Bruen tilfredsstiller 200- års flom, men Statens vegvesen har innvilget fravik på kravet til ytterligere 0,5 m sikkerhetspåslag. Grunnet hevingen av fylkesvegen på ca. 1 m må det gjøres tiltak på eksisterende avkjørsel øst og vest for bruene. Økt bru høyde og brubredde medfører at det gjøres tilpasning til eksisterende fylkesveg og begge sider av bruene. Prosjektet har fokus på å gjøre minst mulig tiltak som berører elva/Hedalsfjorden samt Skolte kraftverk.

Fv. 2508 er en samleveg som forbinder fv.51 i Øystre Slidre kommune med E16 i Vestre Slidre. Sommerstid er fv.2508 er snarveg mellom øvre deler av Valdres og fv. 51 Valdresflya. Trafikkmengden/ÅDT'en på strekningen er 340. Sommerstid er trafikken høyere og det er også betydelig tungtrafikk sommerstid.

Byggeperioden antas å ta ett år. Grunnet nærheten til Skolte kraftverk og de fysiske forholdene på stedet er det svært krevende å få til en midlertidig løsning for fv.2508 i anleggsfasen. I anleggsfasen vil bruene og fylkesvegen derfor måtte stenges, og det vil bli omkjøring via den kommunale Dalsvegen. Dette medfører at det vil bli ca. 3 km omveg mellom Melby (fv. 2508) og Skammestein (fv. 51).

## Kartlegging av mulige risikoforhold

Når man skal jobbe med å avdekke mulige risiko- og sårbarhetsforhold innen planområdet, er det naturlig å ta utgangspunkt i tabell nr. 2 i DSB sin veileder.

KATEGORIER	EKSEMPLER PÅ RISIKO- OG SÅRBARHETSFORHOLD
<b>Naturgitte forhold</b> <i>(inkl. ev. klimapåslag)</i>	Sterk vind Bølger/bølgehøyde Snø/is Frost/tele/sprengkulde Nedbørmangel Store nedbørmengder Stormflo Flom i sjø/vassdrag Urban flom/overvann Havnivåstigning Skred (kvikkleire, jord, stein, fjell, snø), inkludert sekundærvirkninger Erosjon Radon Skog- og lyngbrann
<b>Kritiske samfunnsfunksjoner og kritiske infrastrukturer</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Samferdselsårer som vei, jernbane, luftfart og skipsfart.</li><li>• Infrastrukturer for forsyninger av vann, avløps- og overvannshåndtering, energi, gass og telekommunikasjon.</li><li>• Tjenester som skoler, barnehager, helseinstitusjoner, nød- og redningstjenester.</li><li>• Ivaretagelse av sårbare grupper.</li></ul>
<b>Næringsvirksomhet</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Samlokalisering i næringsområder.</li><li>• Virksomheter som forvalter kritiske samfunnsfunksjoner og kritiske infrastrukturer.</li><li>• Virksomheter som håndterer farlige stoffer, eksplosiver og storulykkevirksomheter.</li><li>• Damanlegg.</li></ul>
<b>Forhold ved utbyggingsformålet</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Om utbyggingen medfører nye risiko- og sårbarhetsforhold i planområdet.</li></ul>
<b>Forhold til omkringliggende områder</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Om det er risiko og sårbarhet i omkringliggende områder som kan påvirke utbyggingsformålet og planområdet.</li><li>• Om det er forhold ved utbyggingsformålet som kan påvirke omkringliggende områder.</li></ul>
<b>Forhold som påvirker hverandre</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Om forholdene over påvirker hverandre, og medfører økt risiko og sårbarhet i planområdet.</li><li>• Naturgitte forhold og effekt av klimaendringer.</li></ul>

TABELL 2. Eksempler på risiko- og sårbarhetsforhold.

I DSB sin veileder er det i vedlegg nr. 5 en sjekklister over mulige uønskede hendelser. Sjekklister samt tabell nr. 2 har vært grunnlaget for vurdering av risikoforhold innen planområdet.

Arbeid med utskifting av bru krever arbeid i nærrområde til vann, noe som øker potensielle konfliktpunkter. Når vegen stenges, dvs at det ikke skal være trafikk innen anleggsområde, så reduseres den generelle risikoen for ulykker i anleggsområdet. Når vegen stenges vil det kreve omkjøring, noe som medfører potensielle hendelser på omkjøringsveg samt økt responstid for nødetater. Vanninntaket til Skoltefoss kraftverk medfører en risiko som man må ha fokus på i prosjektet.

## Risiko- og sårbarhetsvurdering av mulig uønskede hendelser

NR.: 1	Ulykke ifbm bru og vegarbeidet			
<u>Beskrivelse av uønsket hendelse:</u> Ulykke i arbeidsvarslingsområde. Kan arbeidere eller anleggsmaskiner, og eventuelt trafikanter som ikke skulle vært i anleggsområdet.				
OM NATURPÅKJENNINGER (TEK 17)	SIKKERHETSKLASSE FLOM/SKRED			FORKLARING
<b>ÅRSAKER</b>				
Vegen stenges, noe som øker oversiktligheten. Arbeid med bru og kryssing av vassdrag medfører økt risiko.				
<b>EKSISTERENDE BARRIERER</b>				
Vegen stenges for trafikk. Krav om utarbeidelse av arbeidsvarslingsplaner. HMS skal være tema på hvert enkelt byggemøte.				
<b>SÅRBARHETSVURDERING</b>				
Stenging av vegen reduserer sannsynligheten for ulykker. Bruarbeid medfører arbeid over og i tilknytning til vann, noe som øker konsekvensene ved generelle arbeidsulykker hos entreprenør.				
SANNSYNLIGHET	HØY	MIDDELS	LAV	FORKLARING
			X	
<u>Begrunnelse for sannsynlighet:</u> Et anleggsområde uten trafikk reduserer konfliktpunktene.				
<b>KONSEKVENSVURDERING</b>				
	Konsekvenskategorier			
<b>KONSEKVENSTYPER</b>	<b>HØY</b>	<b>MIDDELS</b>	<b>SMÅ</b>	<b>IKKE RELEVANT</b>
Liv og helse		x		
Stabilitet			x	Stort innslag av fjell
Materielle verdier			x	Anleggsmaskiner og bruelementer
<u>Samlet begrunnelse av konsekvens:</u> Fravær av trafikk og myke trafikanter tilsier begrenset konsekvens. Arbeid nært et vassdrag øker derimot konsekvensene.				
<b>USIKKERHET</b>			<b>BEGRUNNELSE</b>	
<b>FORSLAG TIL TILTAK OG MULIG OPPFØLGING I AREALPLANLEGGINGEN OG ANNET</b>				
Tiltak			Oppfølging gjennom planverktøy/info til kommunen etc.	
Arbidsvarslingsplaner og HMS på byggemøter.				

NR.: 2	<b>Hendelser ifbm omkjøring ved stenging av veg</b>			
<u>Beskrivelse av uønsket hendelse:</u> Noe økt responstid for nødetaer ved omkjøring, samt eventuelle hendelser på omkjøringsveg grunnet l økt trafikk.				
<b>OM NATURPÅKJENNINGER (TEK 17)</b>	<b>SIKKERHETSKLASSE FLOM/SKRED</b>			<b>FORKLARING</b>
<b>ÅRSAKER</b>				
Kan skje ulykker på omkjøringsvegen grunnet økt trafikk. Nødetaene kan ved hendelser bruke lengere utrykningstid, samt at det kan oppstå misforståelser vedr vegvalg.				
<b>EKSISTERENDE BARRIERER</b>				
<b>SÅRBARHETSVURDERING</b>				
<b>SANNSYNLIGHET</b>	<b>HØY</b>	<b>MIDDELS</b>	<b>LAV</b>	<b>FORKLARING</b>
			x	
<u>Begrunnelse for sannsynlighet:</u> Omkjøringsveg er ganske kort, 3 km. Nødetaer blir informert om stenging av fylkesvegen.				
<b>KONSEKVENSVURDERING</b>				
	Konsekvenskategorier			
<b>KONSEKVENSTYPER</b>	<b>HØY</b>	<b>MIDDELS</b>	<b>SMÅ</b>	<b>IKKE RELEVANT</b>
Liv og helse			x	
Stabilitet				X
Materielle verdier				X
<u>Samlet begrunnelse av konsekvens:</u> Marginalt økt responstid for nødetaer. Eventuelle ulykker på omkjøringsveg vil trolig ha lav konsekvens grunnet lav fart.				
<b>USIKKERHET</b>			<b>BEGRUNNELSE</b>	
<b>FORSLAG TIL TILTAK OG MULIG OPPFØLGING I AREALPLANLEGGINGEN OG ANNET</b>				
Tiltak			Oppfølging gjennom planverktøy/info til kommunen etc.	
Informasjon til beboere og nødetaer. Samt oppfølging av tilstand på omkjøringsveger.				

<b>NR. 3</b>	<b>Byggmaterialer eller rivningsvirke kommet inn i inntaket til kraftverket</b>			
Beskrivelse av uønsket hendelse: Inntaket til Skoltefoss kraftverk ligger umiddelbart nedenfor brua. Spesielt ved rivning av eks bruer og fundamenter kan det komme materialrester inn i vanninntaket.				
<b>OM NATURPÅKJENNINGER (TEK 17)</b>	<b>SIKKERHETSKLASSE FLOM/SKRED</b>			<b>FORKLARING</b>
<b>ÅRSAKER</b>				
Rivningsmateriale og byggematerialer kommer på avveie og følger med vannstrømmen og inn i inntaket til kraftverket.				
<b>EKSISTERENDE BARRIERER</b>				
Fysisk inntaksbarriere i vanninntaket.				
<b>SÅRBARHETSVURDERING</b>				
<b>SANNSYNLIGHET</b>	<b>HØY</b>	<b>MIDDELS</b>	<b>LAV</b>	<b>FORKLARING</b>
		x		Arbeidet foregår tett på inntaket.
Begrunnelse for sannsynlighet:				
<b>KONSEKVENSVURDERING</b>				
	Konsekvenskategorier			
<b>KONSEKVENSTYPER</b>	<b>HØY</b>	<b>MIDDELS</b>	<b>SMÅ</b>	<b>IKKE RELEVANT</b>
Liv og helse			x	
Stabilitet			x	
Materielle verdier		x		
Samlet begrunnelse av konsekvens: Konsekvensen er fare for ødeleggelse på tekniske innretninger til kraftverket.				
<b>USIKKERHET</b>			<b>BEGRUNNELSE</b>	
Hvor godt man klarer å hindre at materialer kommer på avveie.				
<b>FORSLAG TIL TILTAK OG MULIG OPPFØLGING I AREALPLANLEGGINGEN OG ANNET</b>				
Tiltak			Oppfølging gjennom planverktøy/info til kommunen etc.	
Tett dialog med dameier i byggeplanfasen, samt driftsfase. Kan være aktuelt med fysisk sikring som for eksempel fangnett.				

NR.: 4	Flom
Beskrivelse av uønsket hendelse: Flom i vassdraget som medfører oversvømmelse av brua	

OM NATURPÅKJENNINGER (TEK 17)	SIKKERHETSKLASSE FLOM/SKRED	FORKLARING

<b>ÅRSAKER</b>
Store nedbørsmengder, eventuelt i kombinasjon med snøsmelting.

<b>EKSISTERENDE BARRIERER</b>
Vassdraget er oppdemt i flere ulike damanlegg høyere opp i vassdraget.

<b>SÅRBARHETSVURDERING</b>
Det ligger damanlegg rett nedstrøms brua. Vannhastigheten er lav. Ny bru er dimensjonert slik at den skal tåle å bli oversvømt. Ny bru fundamenteres på fjell.

SANNSYNLIGHET	HØY	MIDDELS	LAV	FORKLARING
		x		Innvilget disp på 0,5 m høyde.
<u>Begrunnelse for sannsynlighet:</u> Vegdirektoratet har gitt dispensasjon fra sikkerhetspåslaget på 0,5 m over 200-årsflomnivå. Dette gjør at sannsynligheten for flomhendelse øker <del>ifht</del> andre bruprosjekter..				

<b>KONSEKVENSVURDERING</b>					
	Konsekvenskategorier				
<b>KONSEKVENSTYPER</b>	<b>HØY</b>	<b>MIDDELS</b>	<b>SMÅ</b>	<b>IKKE RELEVANT</b>	
Liv og helse			x		Personer blir trolig ikke berørt.
Stabilitet			x		Prosjektert for å tåle belastning ved oversvømmelse, samt fundamentert på berg.
Materielle verdier			x		Trolig begrenset omfang.
<u>Samlet begrunnelse av konsekvens:</u> Lav konsekvens. Medfører stenging av vegen for en periode. Det er omkjøringsmuligheter i området.					

USIKKERHET	BEGRUNNELSE
Fremtidig klimautvikling	

<b>FORSLAG TIL TILTAK OG MULIG OPPFØLGING I AREALPLANLEGGINGEN OG ANNET</b>	
Tiltak	Oppfølging gjennom planverktøy/info til kommunen etc.
Dimensjonert brua for å tåle å bli liggende under vann.	

### **Oppsummering av ROS-analysen for planforslaget**

Ved arbeid som berører kryssing av elv medfører dette økt risiko for uønskede hendelser. Fylkesvegen vil være stengt i anleggsperioden, og trafikken må gå via omkjøringsveg. Vanninntaket til Skoltefoss kraftverk umiddelbart nedstrøms anleggsområdet medfører en risiko for at eventuelle fysiske materialer kan komme inn og påføre skade på kraftverket. Dette er en spesifikk risiko i dette aktuelle prosjektet som må ha særskilt fokus.

Risikoen er i ROS-analysen vurdert som godt ivaretatt og akseptabel.

ROS-analyse av planforslaget er foretatt uten at det er avdekket risikoelementer med særlig alvorlighetsgrad.

Innlandet fylkeskommune har et særskilt fokus på HMS i alle plan- og utbyggingsprosjekter. Det utarbeides SHA-plan, arbeidsvarslingsplaner og HMS er ett tema på hvert enkelt byggemøte med entreprenør. Med disse tiltakene vurderes risikoen i planen som akseptabel.

## 7. Gjennomføring av regulert tiltak

Tiltaket er prioritert i Handlingsprogram for fylkesveger (2022-2025), med en bevilgning på 28,1 millioner i 2023 og 2024. På grunn av at planprosessen har tatt lengre tid enn planlagt er prosjektet forsinket. Det er planlagt oppstart bygging i 2024.

Vedtatt reguleringsplan danner grunnlag for bygging. Før bygging skal det utarbeides en detaljert byggeplan der detaljer mht blant annet teknisk infrastruktur fastlegges.

Vedtatt reguleringsplan danner grunnlag for erverv av nødvendige arealer. For de eiendommene der det er behov for å erverve, enten permanent eller midlertidig areal, vil eierne av eiendommene bli kontaktet av en grunnerverver i etterkant av planvedtaket.

Byggeperioden antas å ta ett år. Grunnet nærheten til Skolte kraftverk og de fysiske forholdene på stedet er det svært krevende å få til en midlertidig løsning for fv.2508 i anleggsfasen. I anleggsfasen vil brua og fylkesvegen derfor måtte stenges, og det vil bli omkjøring via den kommunale Dalsvegen. Dette medfører at det vil bli ca. 3 km omveg mellom Melby (fv. 2508) og Skammestein (fv. 51).

Ved bygging har Innlandet fylkeskommune et særskilt fokus på sikkerhet og HMS, og det vil bli utarbeidet en SHA-plan(sikkerhet, helse og arbeidsmiljø) før oppstart av bygging.



## 8. Innspill til varsel om planoppstart

Nedenfor er det en oppsummering av mottatte innspill ved varsel om oppstart. Hvert innspill er vurdert og kommentert, vår kommentar er ført med kursiv.

I forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet kom det inn 6 skriftlige merknader.

### **Statens vegvesen, den 07.01.2022**

På begge sider av bruene er det avkjørsler og kryss. Det er viktig å sikre at krav til frisisikt er ivarettatt ihht vegnormalene. Ellers ingen merknader.

*IFK sin vurdering av merknaden: Frisiktsonene er innarbeidet på plankartet.*

### **NVE, den 07.12.2021**

På grunn av stor saksmengde har NVE kommet med en generell merke ifbm varsel om oppstart. I plandokumentene må det gå tydelig frem hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen.

*IFK sin vurdering av merknaden: Tas til orientering.*

### **Direktoratet for mineralforvaltning, den 13.12.2021**

DMF kan ikke se at planarbeidet berører registrerte forekomster av mineralske ressurser, bergrettigheter eller masseuttak i drift. DMF har derfor ingen merknader til planforslaget.

*IFK sin vurdering av merknaden: Tas til orientering.*

### **Griug, den 06.01.2022**

Det er lavspent i området. Denne må ivaretas.

*IFK sin vurdering av merknaden: Strømnettet er tatt med i planarbeidet. Det vil bli dialog med Griug før utarbeidelse av byggeplaner og strøm blir innarbeidet på byggetegningene.*

## **IFK, den 17.01.2022**

Ved detaljutføring av tiltaket vil det være viktig å begrense inngrepet i kantsoner til vassdraget Hedalsfjorden. Kantsoner til vann og vassdrag har generelt høy verdi både som landskapselement, for friluftsliv og for biologisk mangfold.

*Kulturminner:* I nærområdet til planen er det et rydningsrøysfelt med uavklart vernestatus. I tillegg er det ei registrert kullgrop og minst ei uregistrert kullgrop. I selve planområdet er utoset til Hedalsfjorden. Til tross for at det er begrenset med areal som ser ut til å være uberørt av moderne tiltak, regnes det for å være et potensial for steinalderlokaliter i tilknytning til utoset. Grunnet ovennevnte skal det gjennomføres en kulturminneregistrering av planområdet.

*IFK sin vurdering av merknaden:* Kulturminneregistreringen ble gjennomført sommer 2022 uten at det ble påvist kulturminner i planområdet. Ny bru ligger på samme plassering som eksisterende bruer, med unntak av fjerning av tre stk fundamenter i elva så gjøres det minimalt med inngrep mot vassdraget.

## **Statsforvalteren, den 13.12.2021**

Minner om at det skal utarbeides ROS-analyse for tiltaket. Vestlige deler av planområdet er fulldyrka jord og Statsforvalteren forventer at hensynet til jordvern ivaretas. Generelt vises det til de generelle nasjonale og regionale forventningene til planarbeid.

*IFK sin vurdering av merknaden:* ROS-analyse er utført uten at det er avdekket særskilte forhold. Planforslaget berører ikke dyrka mark.

## **Innspill mottatt etter innspillsfristen den 15.01.202**

### **Ernst Løksa, 12.09.2022**

Løkra bor i Skoltevegen 159 og er nærmeste nabo til brua. Løkra var på befaring i desember 2021. Løkra har ikke fått tilsendt planforslaget på høring.

Det er veldig bra at det bygges ny bru, da eks bru ikke er brukbar for dagens trafikk. Det er viktig at ny bru bygges med arealer for fotgjengere som er fysisk adskilt fra biltrafikken. Dette pga:

- Brua har fått mere biltrafikk
- Brua brukes av mange fotgjengere både lokale og turister

- Sommerstid er brua hyppig brukt av syklister og rulleskiløpere og det er observert flere nestenulykker.

*IFK besvarte brevet den 19.10.2022, med oppsummering av at ny bru vil bli bredere, men det kan ikke påregnes noen egne tiltak for myke trafikanter.*



**Innlandet**  
fylkeskommune