

Planbeskrivelse

Fv. 27 Øygardssetrin – Bølbekken



Innhold

1. Innledning og sammendrag	3
2. Planprosess og medvirkning.....	4
2.1. Beskrivelse av planområdet	4
2.2. Varsel om planoppstart og offentlig ettersyn	5
2.3. Roller og ansvar	6
2.4. Tiltakets forankring i handlingsprogram for fylkesveg.....	6
3. Beskrivelse av reguleringsplanen	7
3.1. Beskrivelse av regulerte løsninger	7
3.2. Planlagt arealbruk	9
3.3. Alternativ-vurderinger.....	11
4. Eksisterende situasjon og virkninger av reguleringsplanen.....	12
4.1. Kommuneplan og reguleringsplan.....	12
4.2. Veg og trafikkforhold	14
4.3. Teknisk infrastruktur	15
4.4. Hydrologi og overvannshåndtering	15
4.5. Eiendomsforhold og naboer	17
4.6. Landskapsbilde.....	18
4.7. Nærmiljø og friluftsliv.....	20
4.8. Naturmangfold og naturressurser	21

4.9. Kulturmiljø	23
4.10. Geoteknikk/geologi	23
4.11. Støy	24
5. Risiko og sårbarhet (ROS-analyse)	25
5.1. Identifisering av risikoelementer	25
5.2. Identifisere tiltak for å redusere risiko og sårbarhet.....	26
5.3. Dokumentere analysen og hvordan den påvirker planforslaget	27
6. Gjennomføring av regulert tiltak	28
6.1. Byggetid og rekkefølge	28
6.2. Ytre miljø	28
6.3. Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA).....	28
7. Innspill til varsel om planoppstart	29

1. Innledning og sammendrag

Innlandet fylkeskommune har utarbeidet reguleringsplan for utbedring av fv. 27 mellom Øygardssetrin og Bølbekken. Utbedringen utføres ved heving av veg på store deler av strekningen og slakere sideterreng, som skal bidra til at snøen blåser over vegbanen og ikke fokker seg i vegbanen som i dag.

Utbedring av veg vil gi betydelig økt trafikksikkerhet gjennom en tidsmessig utforming av veg og sideterreng. Utformingen er utformet for at snøen skal blåse over vegen i større grad, og at snøen i mindre grad vil samle seg i vegbanen. Dette er ventet å redusere omfanget av stenging av vegen på grunn av snø og dårlig sikt, og gi økt åpen-tid for strekningen.

Tiltaket medfører virkninger for eiendomsforhold ved at det er behov for å erverve grunn fra Statskog og tre private grunneiere.

Vedlagt denne planbeskrivelsen er en konsekvensutredning som utreder følgende delområder

- Villrein
- Vegetasjon
- Vassdrag (Bølbekken)
- Funksjonsområder for fugl

Tiltaket vurderes samlet sett å gi ubetydelig påvirkning på naturverdiene i området. Villrein, Bølbekken som fiskeførende vassdrag, vegetasjon og funksjonsområder for fugl berøres i liten grad og vurderes i konsekvensutredningen å bli ubetydelig påvirket av tiltaket. Fjerning av sideveger og en rasteplass, med tilhørende restaurering tilbake til natur vil gi positive virkninger for natur og landskap.

Det er en pågående sak om navngiving i Ringeby. Seternavn som til nå har vært skrevet med sæter, ønskes skrevet seter. Derfor er det skrevet Øygardssetrin i plandokumentene.

2. Planprosess og medvirkning

2.1. Beskrivelse av planområdet

Planområdet ligger på Venabygdsfjellet nordøst i Ringeby kommune, på fv. 27 strekker seg mellom E6 i Ringeby og Enden ved Atna i Stor-Elvdal. Strekningen som reguleres starter ved avkjøringen til Øygardssætrin, rett øst for Spidsbergseter Resort Rondane, og strekker seg til Bølbekken og avkjøringen til Bølvatnet og Langrompa.

Strekningen ligger i et høyfjellsområde på om lag 970-980 moh. Veslbøllia (1062 moh) ligger i nordøst og ellers er det åpent fjellandskap med markvegetasjon, men kun få enkeltstående trær.



Figur 1: Bildet viser strekningen som skal utbedres og navngitte steder i nærområdet.

Planområdet ligger i et sårbart område med sterke restriksjoner knyttet til naturvern og arter (villrein). Planområdet ligger i sin helhet innenfor sone 1 (kjerneområdet) for villreinforvaltning i regional plan for Rondane-Sølnkletten, som håndheves av Innlandet fylkeskommune i samarbeid med Statsforvalteren i Innlandet. Her er det i utgangspunktet byggeforbud.

Soner for leveområde og trekk for villrein krysser fylkesvegen. Nasjonalparkgrense for Rondane ligger litt nord for fv. 27.

Av hensyn til villrein er det uttrykt ønske fra villreinnemd og -utvalg, fjellstyrer, Statsforvalteren og kommunen å redusere ferdsel i fjellet og redusere unormert parkering langs fv. 27 med sideveger.

Fv. 27 er på strekningen i dårlig forfatning med dårlig bæreevne og dekkekvalitet. Veggen har dårlig kurvatur og strekningen har smalere vegbredde enn tilstøtende strekninger. Store deler av strekningen ligger lavt i terrenget og er krevende å brøyte om vinteren, da snø samler seg i vegbanen. Utfordringene på denne strekningen medfører ofte at fv. 27 over Venabygdsfjellet må strenges pga dårlig sikt.

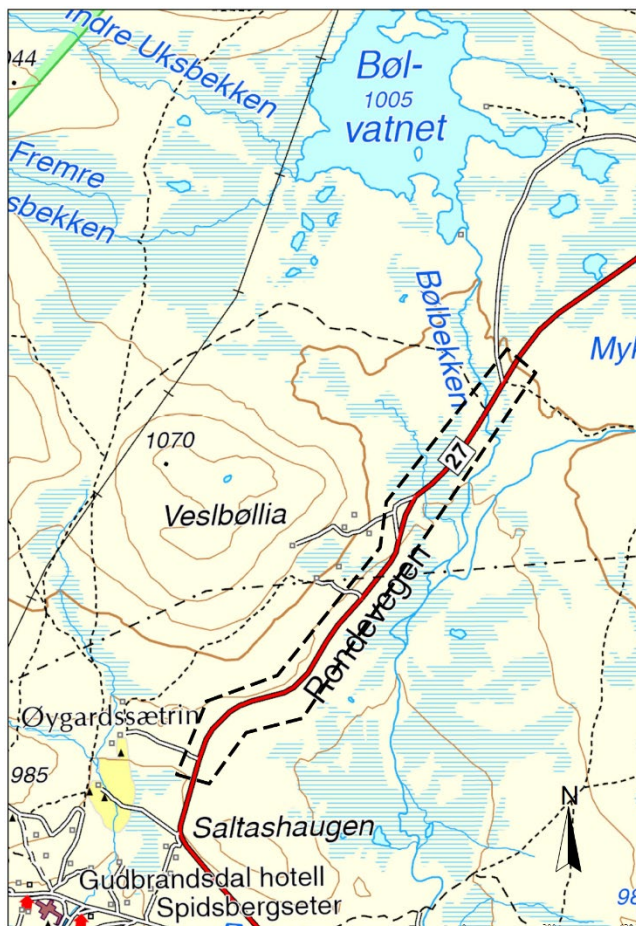
Målene med prosjektet er todelt:

- øke åpen-tida på strekningen vinterstid, med en vegløsning som gir mindre utfordringer med brøyting av snø og snøfokk i vind
- økt trafiksikkerhet med en tidsmessig vegutforming i henhold til vegnormalkrav

I tillegg har det vært ønskelig å øke bæreevnen på vegen for å redusere vedlikeholdsbehovet.

2.2. Varsel om planoppstart og offentlig ettersyn

Varsel om planoppstart ble sendt ut til grunneiere, rettighetshavere, regionale myndigheter og andre interessenter den 4.2.2025, med frist 22.4.2025. Det kom inn 10 innspill til planarbeidet. Disse er oppsummert og kommentert i kapittel 7.



Varslet planområde er omfatter et nokså stort område langs eksisterende veg.

Utvalg for plan og teknisk i Ringeby kommunen vedtok den 25.11.2025 at Innlandet fylkeskommune kan sende reguleringsplan på høring og offentlig ettersyn etter plan- og bygningslovens § 3-7. Reguleringsplanen er sendt på høring 19.12. 2025.

Figur 2: Bildet viser polygon for varslet planområde.

2.3. Roller og ansvar

Innlandet fylkeskommune er vegeier for fv. 27, forslagsstiller for reguleringsplanen, og byggherre for utbyggingen av tiltaket.

Ringeby kommune er planmyndighet og skal behandle og vedta reguleringsplanen.

2.4. Tiltakets forankring i handlingsprogram for fylkesveg

Utbedring av strekningen fv. 27 mellom Øygardssetrin og Bølbekken har bevilgning gjennom hovedprosjektet Øygardssetrin - Snøddaldalen i Handlingsprogram for fylkesveger 2022-25 og 2026-29.

Ny konstruksjon ved Bølbekken har bevilgning i Handlingsprogram for fylkesveger 2026-29.

Begge tiltak er en del av reguleringsplanen og tenkes utført som et felles prosjekt.

3. Beskrivelse av reguleringsplanen

3.1. Beskrivelse av regulerte løsninger

Kunnskapsinnhenting for løsningsutvikling er gjort ved veg- og vegdriftsmiljøet i Innlandet fylkeskommune og Mesta, og gjennom erfaringsutveksling med Finnmark fylkeskommune, som har en rekke værutsatte fjelloverganger. Snøforholdene er målt inn med drone og laserscanner i januar og mars over flere sesonger, noe som gjør at Innlandet fylkeskommune har god oversikt over snøhøyder. I tillegg har ingeniørgeolog og meteorolog fra Skred AS bistått med beregninger av snødriv. Vurdering av alternativer er også drøftet med partene i samarbeidsprosjektet «Fokus fv. 27», som Innlandet fylkeskommune avd. Samfunnsutvikling leder og som avd. Samferdsel er en del av.

Vegløsninger

Fv. 27 Rondevegen skal utbedres innenfor reguleringsplanens utstrekning. Hovedgrepet som gjøres er heving av veglinjen på om lag 1 – 1,3 m generelt på strekningen. Siden ny veglinje får jevnere linje enn eksisterende veg vil heving være varierende på strekningen. For eksempel er det på en kort strekning langs vestre del av Bøllia en vegheving på nærmere 2 m, mens det enkelte andre partier er heving på under 1 m. Dette gjelder f.eks. steder hvor det er høybrekk på eksisterende veg.

Grepet med heving av veg gjøres for å sikre bedre vinterstabilitet på strekningen ved å unngå at snø samler seg opp i vegbanen og gir dårlig framkommelighet og dårlig sikt vinterstid. Disse to faktorene, og spesielt på denne strekningen, er hovedårsaken til at fv. 27 stenges vinterstid. Samtidig vil hevingen gi vesentlig bedre trafiksikkerhet og en veg som i større grad følger de langstrakte landskapsformene.

Linjeføringen på utbedret veg følger i stor grad eksisterende veg, hvor ny senterlinje ligger innenfor vegflaten for eksisterende veg. Det gir marginale endringer i linjeføringen, men nok til at føringene i gjeldende vegnormaler kan overholdes for veg-klassen.

Veghevingen gjøres med grunnlag i flere års kartlegging av snøforhold, med påfølgende analyser av vind- og værforhold. Dermed kan veghevingen holdes på et moderat nivå, ved at utformingen svarer nokså presist på de utfordringene og behov som er på strekningen. Utformingen er gjort direkte ut fra kunnskapen som er opparbeidet. Grepet er ventet å gi økt oppetid på fylkesvegen og færre turer med brøytemaskiner over fjellet.



Figur 3: Illustrasjon av en effekt hvor vinden blåser snøen over vegen, i stedet for at den legger seg i vegbanen.

Nytt rør for Bølbekken

Reguleringsplanen innebærer også nytt rør for Bølbekken. Eksisterende rør er gjennomrustet i bunnen og i dårlig forfatning. Nytt rør er dimensjonert ut fra en 200-årsflom med klimapåslag og sikkerhetsfaktor. Det blir delvis gjenfylt med naturlige bekkebunn-masser for å sikre gode vilkår for fiskevandringen, med nødvendig kapasitet i behold.

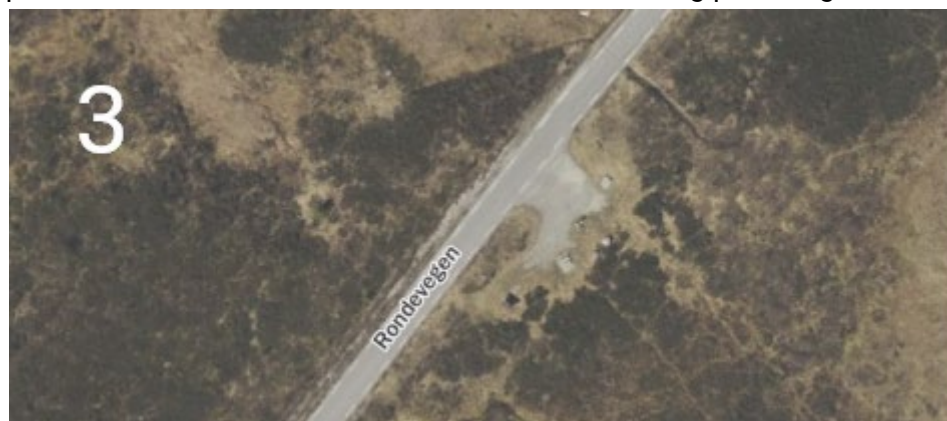
Naturrestaurering av eldre veger og rasteplass

Tiltaksplanen for villrein i Rondane (Miljøverndepartementet, 2025) har angitt ulike tiltak langs fv. 27. Et av tiltakene er fjerning av veglommer og andre flater for villparkering og camping. Reguleringsplanen for Øygardssetrin – Bølbekken følger opp tiltaksplanen ved at flere sideveger og kjørbare vegarmer fjernes og arealene restaureres tilbake til natur.

Dette gjelder den nordre armen for innkjøring til hyttene ved Bøllia (1) og gamle vegfar ved avkjøringen til Øygardssetrin (2). Her vil begge de to vegarmene restaureres tilbake til natur.



I tillegg viser reguleringsplanen fjerning og naturrestaurering av rasteplassen (3) som ligger på sørsida av vegen ved Bøllia. Dersom denne skal reetableres ved hevet veg vil denne bli et fremmedelement i landskapet og fortsatt invitere til villcamping. Det er ikke registrert turstier ved rasteplassen i kartverket. Rasteplassen ligger i underkant av 1,5 km fra parkering ved innkjøring til Spidsbergseter og under 1 km fra avkjøring til vegsløyfa ved Bølvatnet/Langrompa. Det vurderes derfor at disse kan ivareta nødvendig parkering for friluftsliv og jakt. Dette grepet vil føre til færre steder for villcamping og stopp langs fv. 27 på strekningen.



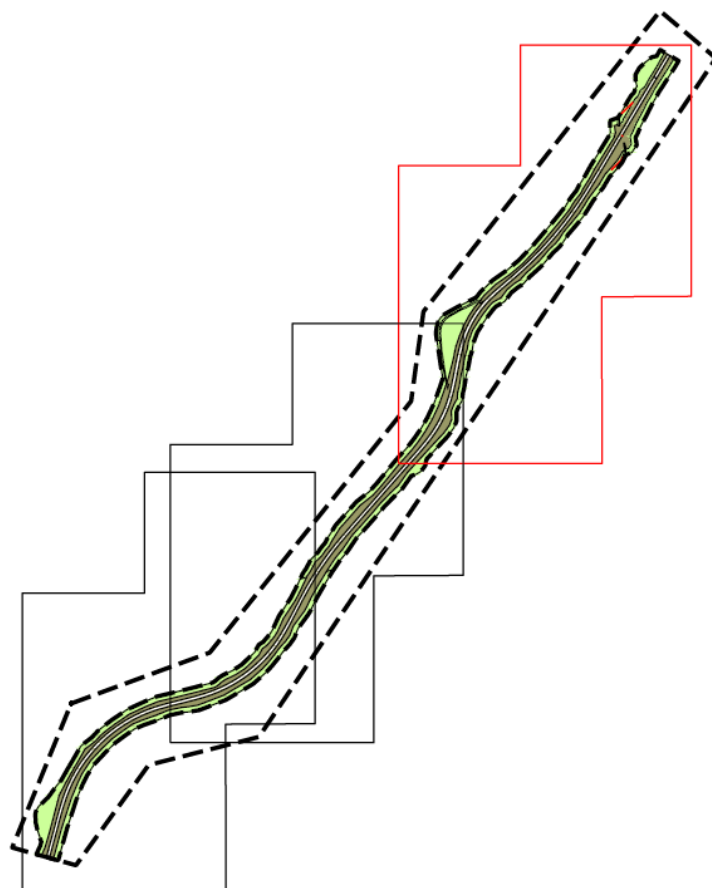
3.2. Planlagt arealbruk

Arealregnskapet ser slik ut:

AREALFORMÅL	FELTNAVN
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (pbl § 12-5, nr.2)	
Veg (2010)	V (13,9 daa)
Annen veggrunn – grøntareal (2019)	AVG (34,1 daa)
Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift (pbl § 12-5, nr.5)	
LNF for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag (5100)	LNFR (47,9 daa)

AREALFORMÅL	FELTNAVN
Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (pbl § 12-5, nr.6)	
Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (6001)	BSV (0,2 daa)
Hensynssoner (pbl § 12-6)	
Flomfare (før og etter tiltak)	H320
Bevaring naturmiljø	H560_1-2
Bestemmelsesområder	
Anlegg- og riggområde:	# 1-4
Utforming	# 5-8

Reguleringsplanen ligger innenfor varslet planområde. Se utstrekningen av reguleringsplanen sammenlignet med varslet planområde nedenfor.



Figur 4: Utstrekning av reguleringsplan sammenlignet med varslet planområde. Rammene indikerer de tre kartbladene som reguleringsplanen består av.

3.3. Alternativ-vurderinger

Opprinnelig var tiltaket tenkt gjennomført som freseveg, det vil si langsgående driftsveg på begge sider av fylkesvegen som brukes til å frese bort snø som har fokket seg til. Under forberedelsene ble det vurdert som alternativ å heve vegstrekningen.

Kunnskapsinnhenting og samarbeid med eksterne er omtalt innledningsvis i 3.1 og vurderingene nedenfor er utført av samme aktører.

Fordeler og ulemper med de to alternativene freseveg og vegheving er vurdert slik:

	Positivt	Negativt
Freseveg	Forholdsvis rimelig i investering	Gir økte driftskostnader pga at freseveg må holdes åpen i tillegg til kjøreveg. Gir ikke fylkesvegen bedre standard (som er dårlig i dag) eller trafikkssikkerhet. Gir anledning til økt villparkering sommerstid, som er vanskelig å håndheve.
Vegheving	Ny, trafikkssikker fylkesveg av moderne standard. Lavere driftskostnader enn freseveg Økt trafikkssikkerhet Ikke behov for å bruke midler til utbedring i tillegg (var tenkt utført i 2024). Berører ikke de mest sårbare områdene for villrein.	Høyere investeringskostnad, noe som gjør at midlene rekker til strekningen Øygardssetrin – Bølbekken, og at videre utbedring retning Muen trenger tilførsel av midler senere.

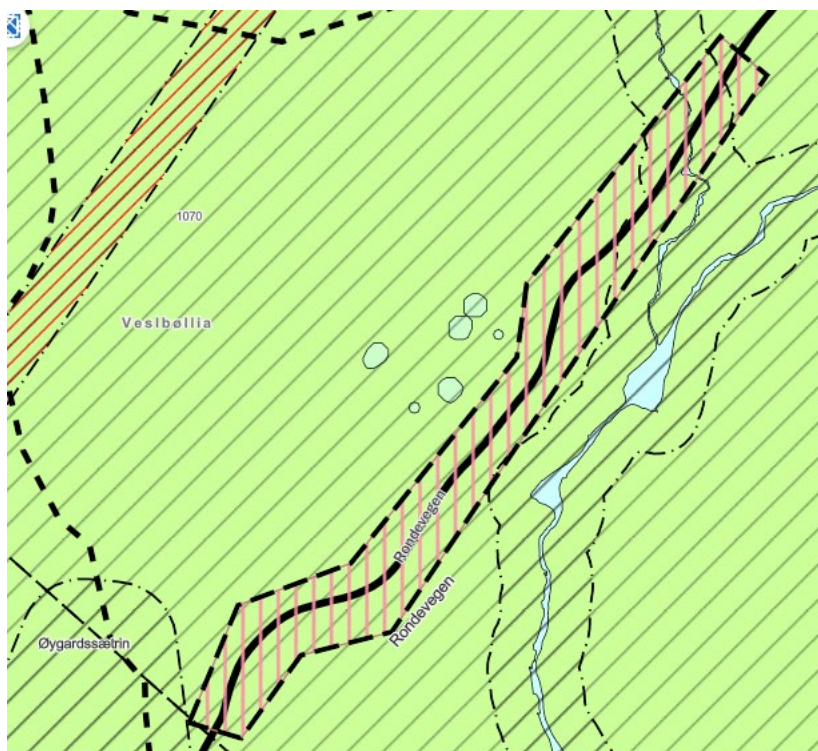
På bakgrunn av en helhetsvurdering, der driftskostnader, trafikkssikkerhet og hensynet til villparkering har veid tungt, ble det besluttet at vegheving legges til grunn for reguleringsplan for tiltaket. I valget av vegheving ligger det også til grunn at det må gjøres en grundig jobb med å planlegge revegetering av vegskråninger og naturrestaurering av vegsløyfer som er rester av gamle veger.

4. Eksisterende situasjon og virkninger av reguleringsplanen

4.1. Kommuneplan og reguleringsplan

Eksisterende situasjon

Kommuneplanens arealdel 2018-2030 for Ringebu gjelder i området, som er regulert til LNRF (landbruk, natur, rein og friluftsliv) rundt planområdet, med hensynssone bevaring av naturmiljø (560) (leveområde for villrein sone 1), samt hensynssone friluftsliv (530) for området rundt vann og vassdrag (inkl. Bølbekken).

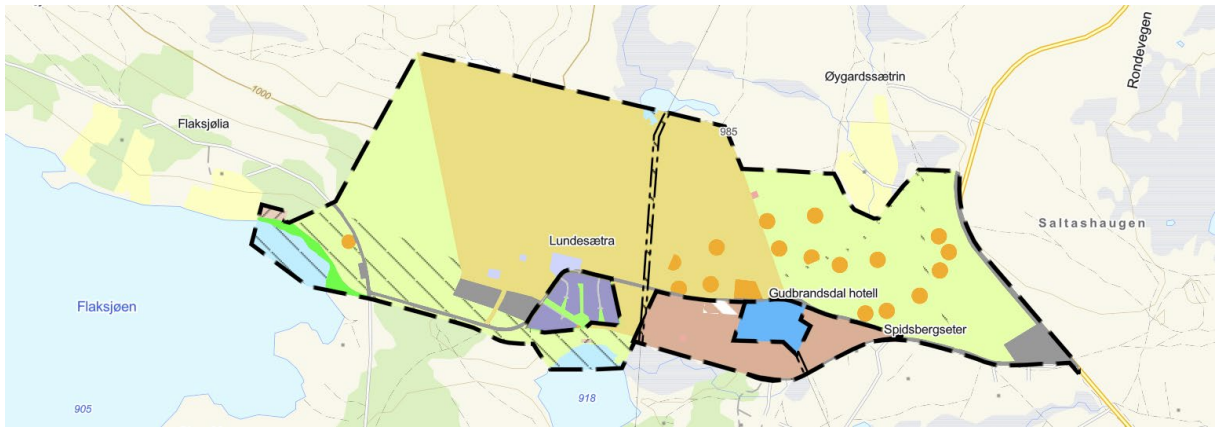


Figur 5. Figuren viser gjeldende kommuneplan for området, samt varslet planområde for heving av fv. 27.

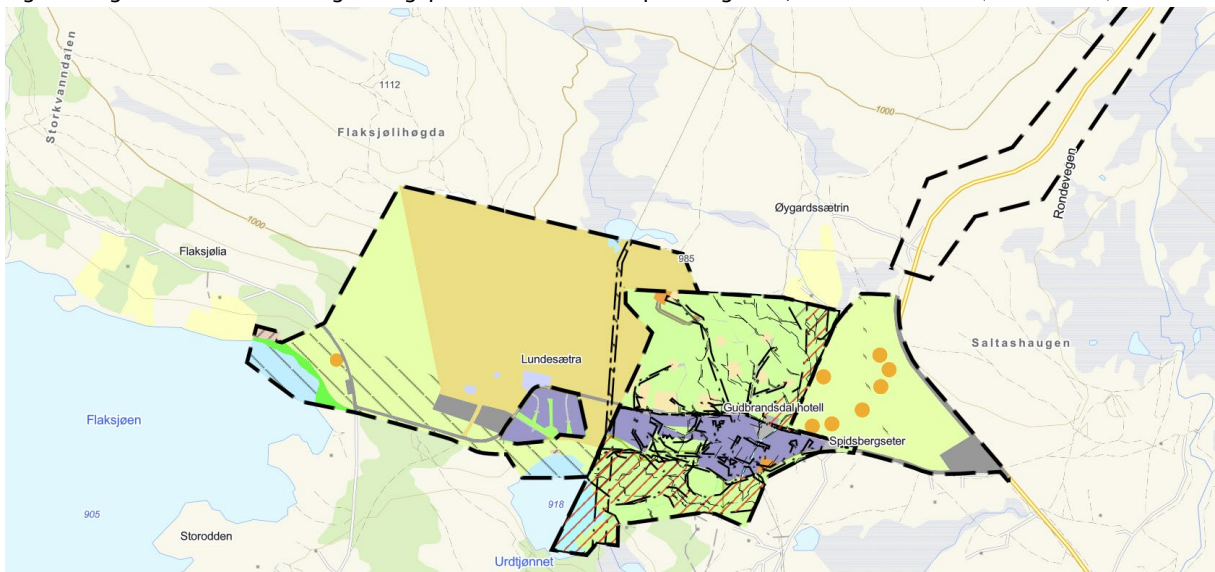
Det ligger vedtatte reguleringsplaner ved Spidsbergseter og ved Muen. Reguleringsplan for Lundseter-Spidsbergseter trådte i kraft 5.3.1998 og strekker seg fra fv. 27 til Flaksjøen. Reguleringsplanen viser utvikling av området rundt Spidsbergseter og Lundseter, og langs

Flaksjølivegen.

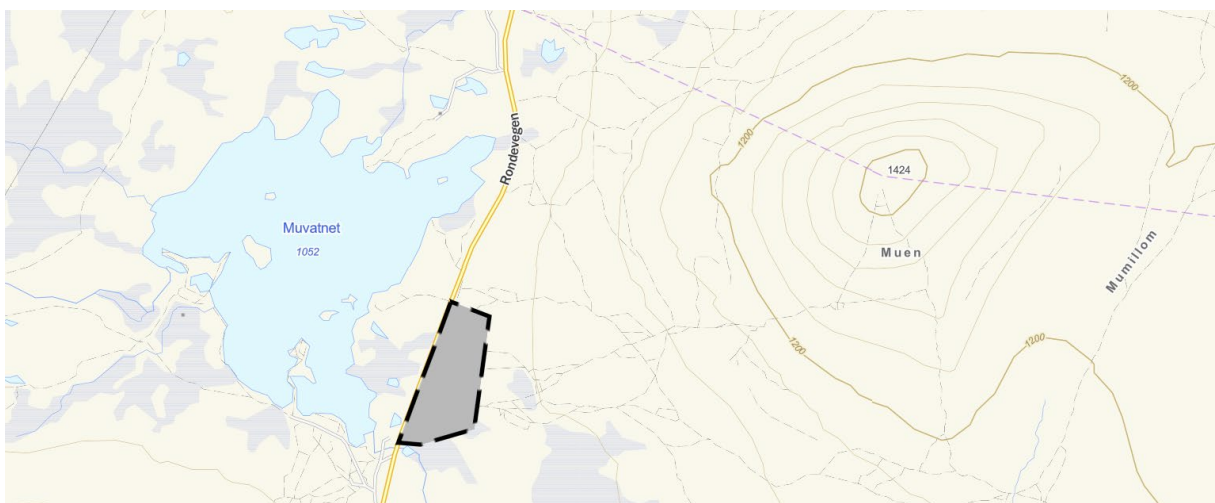
Reguleringsplan for Muen rasteplass mellom fv. 27 og Muen er vedtatt 21.2.2017. Reguleringsplanen er en flateregulering, som legger til rette for opparbeidelse av rasteplass med tilhørende buss- og biloppstilling. Flatereguleringen dekker et forholdsvis stort område. Det ligger restriksjoner for omfang av utbygging innenfor planområdet i reguleringsbestemmelsene. En illustrasjonsplan i planbeskrivelsen viser mulige løsninger, blant annet med oppstilling av to busser og 73 personbiler.



Figur 6: Figuren viser vedtatt reguleringsplan for Lundseter–Spidsbergseter, vedtatt 5.3.1998 (InnlandsGIS).



Figur 7: Figuren viser vedtatt reguleringsplan for Lundseter–Spidsbergseter, med forslag til ny reguleringsplan som er tenkt å erstatte midtre del av den vedtatte reguleringsplanen. Varslet planområde for fv. 27 Øygardssætrin – Bølbekken vises med stiplet linje øverst i høyre hjørne (InnlandsGIS).



Figur 8: Figuren viser reguleringsplan for rasteplass ved Muen, vedtatt 21.2.2017 (InnlandsGIS).

Virkninger av reguleringsplanen

Senterlinje for hevet veg ligger innenfor asfaltflaten på eksisterende veg på hele strekningen. Eksisterende veg ligger i samferdselslinje «veg» i gjeldende kommuneplanens arealdel 2018-2030 for Ringeby kommune. Veglinje i reguleringsplanen for fv. 27 Øygardssetrin til Bølbekken forholder seg derfor i all hovedsak til samferdselslinja i kommuneplanen. Det vil kun være marginale avvik i reguleringsplanen kontra samferdselslinjen.

Reguleringsplanen «Fv. 27: Øygardssetrin til Bølbekken» gir ikke direkte virkninger for andre reguleringsplaner i området.

4.2. Veg og trafikkforhold

Eksisterende situasjon

Fv. 27 over Venabygdsfjellet har i dag generell fartsgrense på 80 km/t utenfor tettbebygd strøk og en gjennomsnittlig trafikkmengde på 900 kjøretøy i døgnet (2024). Fylkesvegen har variasjoner gjennom året og har typisk mer trafikk i ferier og helger enn på vanlige hverdager.

Det er ikke registrert trafikkulykker på strekningen. Det er registrert to utforkjøringsulykker med enslig kjøretøy mellom planområdet og avkjøringen til Spidsbergseter.

Dekkebredden ligger på mellom 5,5 og 6 m, hvor asfalten er i dårlig forfatning. Bæreevnen er svak. Grøfter og sideterreng er ikke tidsmessig. Dårlig linjeføring er problematisk for trafiksikkerheten.

Vegen ligger lavt i terrenget og banen er utsatt for fokksnø vinterstid. Utfordringene med snø på strekningen er ofte årsaken til at fylkevegen stenges vinterstid.

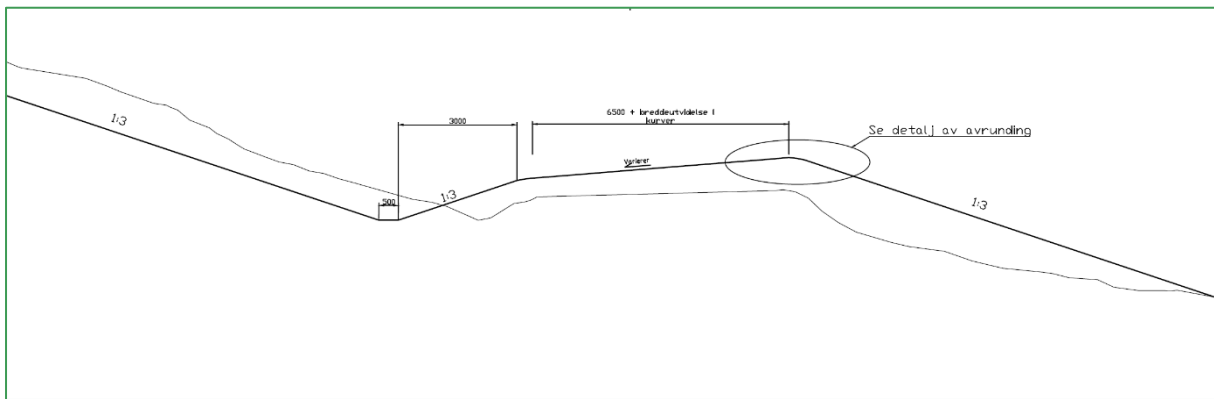
Virkninger av reguleringsplanen

For å imøtekomme problemene med fokksnø og stengning av vegen vinterstid så er veglinjen på strekningen hevet med mellom 1 og 1,3 m. Heving er gjort basert på flere års kartlegging av snøforholdene og forventes derfor å svare godt på snø-problematikken. Det forventes at vegens oppetid øker og at antallet stenginger, og varigheten av dem, vil reduseres.

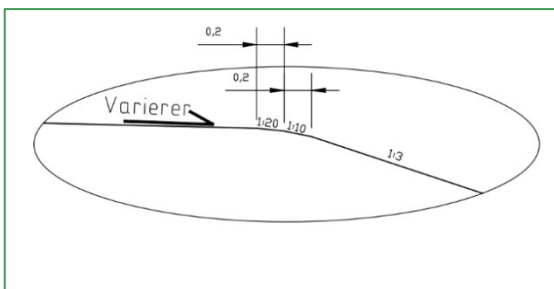
Dette betyr også at antallet turer over fjellet med brøytebil forventes å kunne reduseres. Det gir besparelser i driftskostnader og gir redusert klimagassutslipp.

Fylkesvegen får en oppgradert linjeføring, i tråd med vegnormalene, hvor senterlinje i all hovedsak ligger innenfor asfaltflaten på eksisterende fylkesveg. Endringene i linjeføring er derfor marginale, men nok til at det etter utbedring vil oppleves som en ny veg.

Dette, kombinert med utbedret sideterreng i helling på 1:3, gir en vesentlig økning i trafiksikkerheten.



Figur 10: Figuren viser normalprofil for utbedret og hevet fv. 27. Omfang av skjæring 1:3 og fylling 1:3 vil variere på strekningen.



Figur 9: Detaljbilde av avrunding av vegskulder slik at vinden lettere kan blåse snøen over vegen.

4.3. Teknisk infrastruktur

Eksisterende situasjon

Det er ingen teknisk infrastruktur i planområdet, utover stikkrenner for å lede vann på tvers av vegen. Disse har dimensjon på 300-400 mm. Det ligger en værstasjon i nærheten av Bølbekken, som i dag får energi fra solcellepanel.

Virkninger av reguleringsplanen

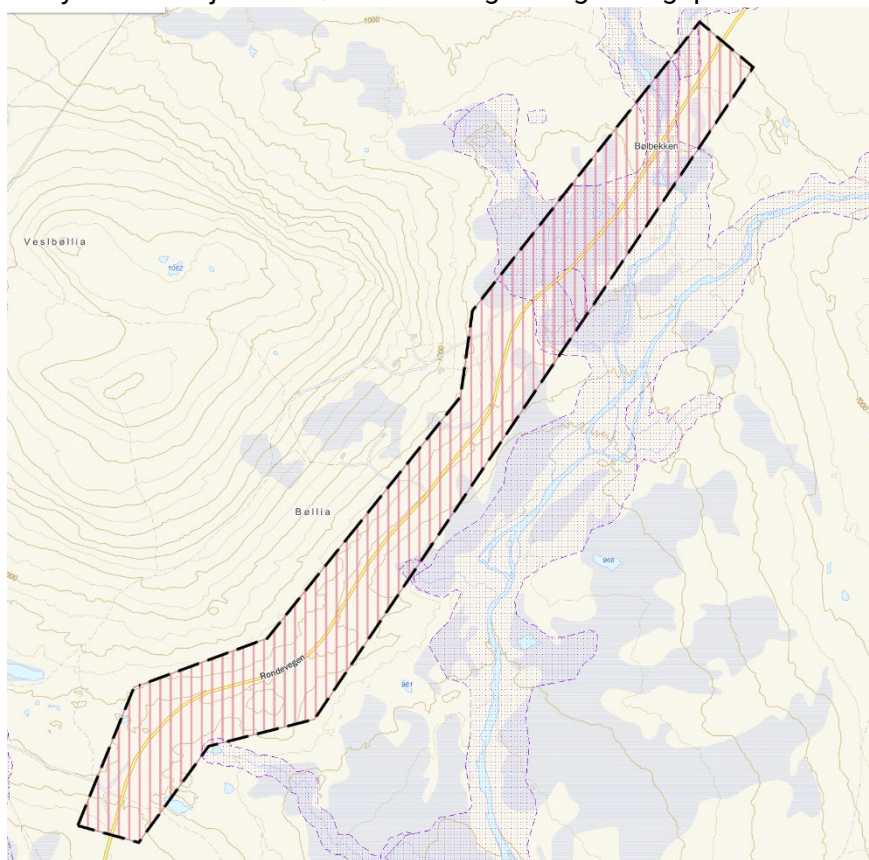
Det er antatt at halvparten av alle stikkrenner vil skiftes. Alle stikkrenner vil få minimum 400 mm med hevet veg.

Det vil i forbindelse med prosjektgjennomføringen etableres trekkerør med strømkabel til værstasjonen ved Bølbekken.

4.4. Hydrologi og overvannshåndtering

Eksisterende situasjon

Innenfor den østre delen av planområdet ligger et aktsomhetsområde for flom. Denne omfatter områdene rundt Bølbekken og en ikke navngitt bekk sørvest for denne. Etablering av ny konstruksjon for Bølbekken inngår i reguleringsplanen.



Figur 11: Varslet planområde og aktsomhetsområde for flom (InnlandsGIS) på 10-60 km² og sikkerhetsfaktor (1,1).

Det er utført en hydrologiske beregninger av nedbørsfeltene innenfor aktsomhetsområdet, for å finne ut hvor store vannmengder vegen og nye konstruksjoner for Bølbekken og den ikke navngitte bekken må håndtere i en 200-årsflom med klimapåslag.

Beregningene viser at det i en situasjon med 200-årsflom vil være en vannmengde på 7,6 m³ i sekundet. Dette inkluderer et klimapåslag på 40 % for nedbørsfelt i Innlandet

Hydrologisk beregning av den ikke navngitte sidebekken som ligger ca. 400 m sørvest for Bølbekken, er utført etter samme metodikk som beregningene for Bølbekken. En 200-årsflom ved bekken er beregnet til 0,61 m³/s, inkludert klimafaktor og sikkerhetsfaktor.

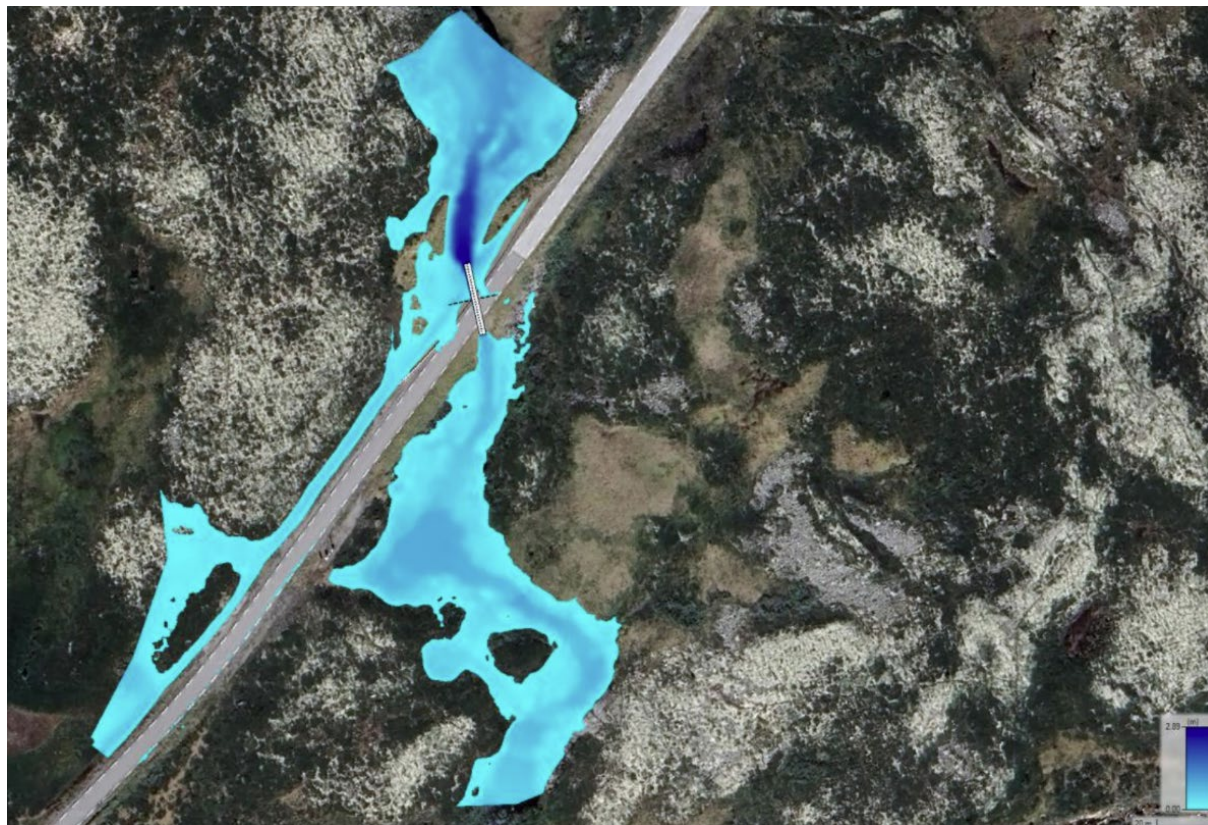
Virkninger av reguleringsplanen

Beregnete vannmengder i Bølbekken og den ikke navngitte bekken har vært grunnlaget for å dimensjonere konstruksjoner der disse krysser fylkesvegen.

Bølbekken får nytt rør på 2,4 m i diameter. Dette røret har en kapasitet på 11 m³/s og har derfor en større kapasitet enn beregnet vannmengde. Røret vil plasseres lavt i vassdraget, og ha delvis gjenfylling, for å sikre gode forhold for fiskevandring. Det er kapasitet nok til gjenfylling opptil 0,5 m i røret. I praksis vil gjenfylling bli ca. 30 cm og dermed er kapasiteten mer enn god nok i røret for å håndtere den beregnede vannmengden i 200-årsflom med klimapåslag.

NVE sitt aktsomhetskart for flom viser at området ligger innenfor et område med risiko for oversvømmelse. Hydrauliske beregninger viser at vannet vil strømme langs vegen nedstrøms

dersom flommen overstiger kapasiteten i stikkrennen, eller dersom stikkrennen blir tett. Videre er det i hydrologisk beregning gjort tester med en stor flomhendelse ($10,75 \text{ m}^3$) med eksisterende terreng. I denne analysen flommer ikke vannet over vegen, men følger vegen i grøfta langs veien. Med en planlagt heving av dagens veg med én meter, vurderes risikoen for oversvømmelse av vegen som liten.



Figur 12: Flomsone ved Bølbekken for påregnelig maksimal flom (Q på $10,75 \text{ m}^3$). Situasjonen er vist uten vegheving som ligger i reguleringsplanen.

Ny stikkrenne for ikke navngitt bekk blir etter den hydrologiske og hydrauliske beregningen dimensjonert for $0,73 \text{ m}^3/\text{s}$ og får diameter 80 cm.

På grunn av vannhastighet på et vil utføres plastring med stein både ved inn- og utløp av nytt rør for Bølbekken. Ved utløp utføres erosjonssikring med steinstørrelse beregnet etter NVE sin veileder for dimensjonering av erosjonssikringer av stein.

4.5. Eiendomsforhold og naboer

Eksisterende situasjon

Reguleringsplanen berører fire eiendommer, utover det som er vegeiendom tilhørende Innlandet fylkeskommune. I planområdet nord-østre halvdel er det ubebygget statlig eiendom, eid av Statskog. I Bøllia er det seks hytter med punkt feste på Statskog sin eiendom. Den sørvestre halvdel av planområdet består av ubebygde eiendommer med privat eierskap.

Det er til sammen tre avkjørsler fra fylkesvegen til de to hyttefeltene i Bøllia. Avkjørsel til det nordligste feltet har to forgreninger.

Virkninger av reguleringsplanen

Regulerte løsninger krever erverv av grunn fra de fire eiendommene langs fylkesvegen. Tallene er basert på regulerte arealer til vegformål og annen veggrunn, samt omfang av bestemmelsesområder for rigg- og anleggsområde. Tallene er foreløpige, og det kan bli justeringer etter høring av reguleringsplanen.

Tabell 1: Oversikt over erverv fra de berørte eiendommene. Tallene er foreløpige, og det kan bli endringer etter høring av reguleringsplanen.

Eiendom	Permanent erverv	Midlertidig erverv
23/2	5767 m ²	13218 m ²
23/5	825 m ²	5762 m ²
0/0 (Venabygd grunneierlag)	3500 m ²	6008 m ²
194/1 (Ringebu østfjell statsalmenning)	7187 m ²	24118 m ²

Atkomster til hytter i Bøllia beholdes på samme plassering som i eksisterende situasjon og oppgraderes til tidsmessig standard. For den ene avkjørselen som har to forgreninger, vil den nordlige innkjøringen stenges og vegløpet restaureres tilbake til natur med stedlige masser.

4.6. Landskapsbilde

Eksisterende situasjon

Planområdet består av langstrakt, åpent høyfjellslandskap på omkring 1000 moh, med innslag av topper og høydedrag. Fylkesvegen slynger seg gjennom landskapet, nede på terrengnivå. Det er flere gjenstående rester etter den gamle vegen over fjellet, som ligger som sår i terrenget. En rasteplass med grusflate ligger sørøst for vegen ved Bøllia.

Landskapsmessig kan planområdet deles i to deler av noe ulik karakter:

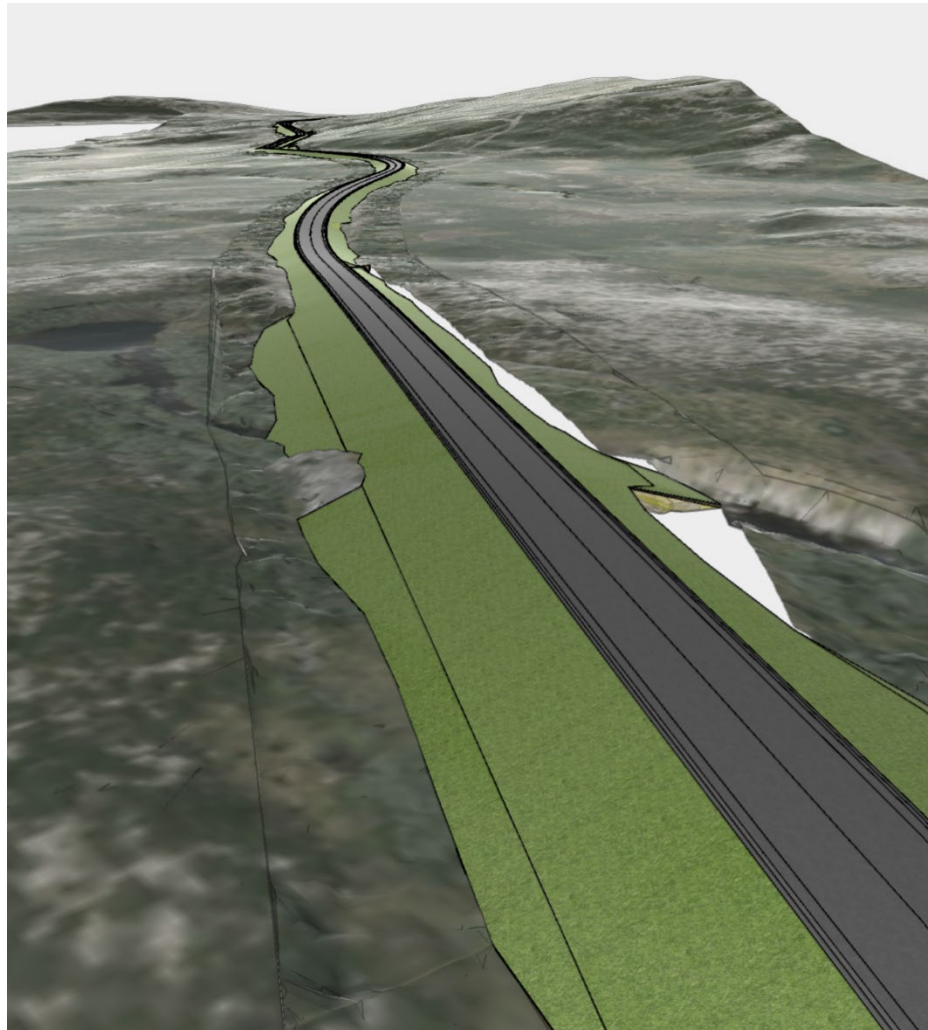
- Den nordøstre delen av planområdet består av flatt viddelandskap med kun små variasjoner i høyde. Området er delvis myrlendt og delvis preget av lyng. Det er kun enkelte trær eller klynger av trær av en viss størrelse.
- Den sørvestre delen av planområdet ligger i foten av den sørvendte hellinga fra fjellet Vestbøllia, som ligger nordvest for fylkesvegen. Sør for fylkesvegen er det svak hellende terreng mot sør.

Virkninger av reguleringsplanen

Hevet veglinje vil gjøre vegen noe mer synlig i landskapet. Linjeføring på hevet veg blir slakere enn eksisterende veg, og vil gjøre at vegen innordner seg det langstrakte åpne

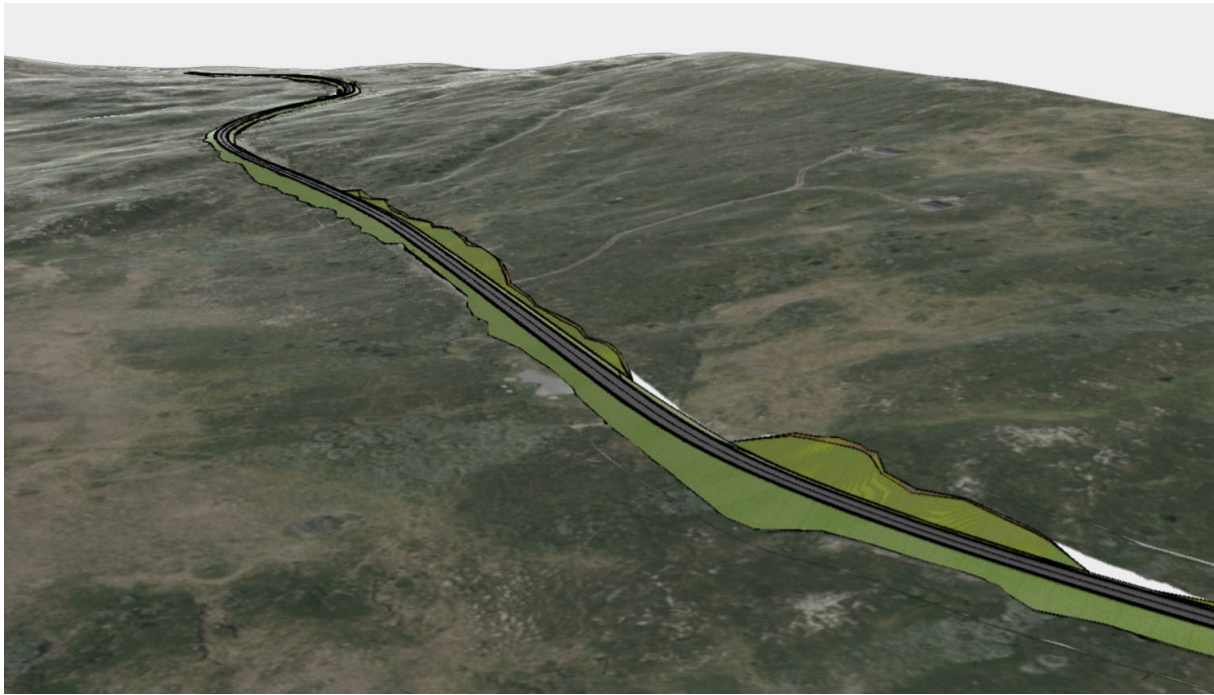
landskapet som området preges av. Tiltakets virkning på landskap vil være ulike i de to delene med ulik landskapskarakter

I den nordøstre delen av planområdet vil hevet veg bli synlig i landskapet, særlig tydelig de første årene etter at hevingen er utført, før sideterreng gror til. Ettersom vegheving er begrenset til ca. 1 m vil virkningen ikke være av vesentlig karakter for landskapet. Vegens sideterreng/fylling vil bli istandsatt og revegetert med stedegne masser. Når vegetasjonen er tilbake så vil den hevede vegen bli mer avdempet i landskapsbildet.



Figur 13: Hevet veg sett fra Bølbekken i retning vest, mot høydedraget Veslbøllia

I den sørvestre delen av planområdet vil heving av veg følge foten av Bøllia og vil dermed ikke være eksponert på lang sikt. Ettersom vegen ligger langsmed de store linjene i landskapet, vil den innordne seg landskapet. Lokalt vil hevet veg gi synlige endringer i det småskala terrenget. De første årene etter at hevingen er utført, før sideterreng gror til, vil vegheving være et synlig sår i terrenget. Sideterreng/fylling vil istandsettes og revegeteres med stedegne masser, slik at den hevede vegen etter hvert bli mer avdempet i landskapsbildet.



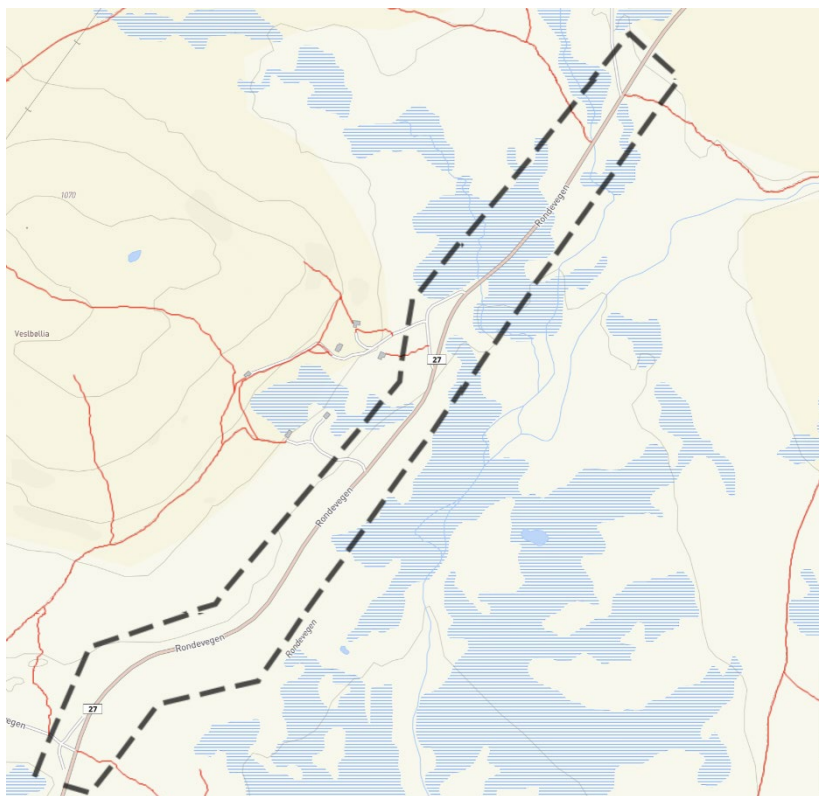
Figur 14: Hevet veg langs foten av Bøllia, sett mot nordvest. Gruslagt rasteplass, som kan sees midt i bildet vil bli restaurert tilbake til natur.

Prosjektet innebærer naturrestaurering av rester etter den gamle fjellvegen samt rasteplassen ved Bøllia. Dette vil være en positiv virkning ved at sår i landskapet settes tilbake til naturlig vegetering.

4.7. Nærmiljø og friluftsliv

Eksisterende situasjon

Det er eksisterende turstier i ytre deler av planområdet. Dette gjelder i området Saltshaugen



Figur 15: Figuren viser varslet planområde med registrerte turstier (kommunekart.com)

til Øygardssetrin, fra hyttene i Bøllia opp til fjellet Vestbøllia og ved på begge sider av fylkesvegen ved Bølbekken.

Etablert skiløype krysser fv. 27 rett sør for planområdet.

Det er ingen ordinære parkeringsplasser for utfart i fjellet innenfor strekningen. Imidlertid er det over tid blitt dannet muligheter for parkering i sideveger etter kjøring utenfor sideveger.

Det er en liten rasteplass sørøst for fylkesvegen i foten av Bøllia møblert med benker og en informasjonstavle.

Virkninger av reguleringsplanen

Reguleringsplanen gir ingen konkret virkning på tema nærmiljø og friluftsliv, da den ikke gir endringer for turstier, skiløyper eller ordinær parkering knyttet til disse. Rasteplassen ved foten av Bøllia fjernes. Med dette grepet forsvinner et stoppested langs vegen over fjellet. Det er imidlertid ikke registrert turstier med utspring i denne. Det er for rekreasjon fortsatt mulig å benytte parkeringsplass ved innkjøring til Spidsbergseter og vegsløyfa ved Bølvatnet/Langrompa.

4.8. Naturmangfold og naturressurser

Eksisterende situasjon

Eksisterende naturmangfold beskrives i konsekvensutredningen som er vedlegg til planbeskrivelsen.

Naturressurser

Planområdet ligger i et fjellandskap med begrenset næringsgrunnlag og uten naturressurser av vesentlig økonomisk verdi. Det finnes ikke jordbruksarealer eller skog med driftsmessig potensial innenfor planavgrensningen. Terrenget består i hovedsak av fjellhei og

lyngdominert fastmark, karakteristisk for høyfjellsområder med lave produksjonsmuligheter. Området benyttes noe til utmarksbeite for husdyr, men i et lite omfang. Den viktigste ressursverdien er knyttet til villrein, som bruker området som del av et større beite-, trekk- og leveområde i Rondane.

Vurdering av naturmangfoldloven §§ 8-12

§ 8 – Kunnskapsgrunnlaget

Det foreligger et bredt og relevant kunnskapsgrunnlag for vurdering av naturmangfold. Informasjon er innhentet gjennom feltundersøkelser av vegetasjon og naturtyper (utført av Sweco i august 2024), tilgjengelige databaser om fisk og fugl og rapporter om villrein, samt offentlig kartgrunnlag. Det er ikke registrert noen rødlistede plantearter, og heller ingen fremmede arter innenfor planområdet. Kunnskapen vurderes som tilstrekkelig for planlegging og beslutning.

§ 9 – Føre-var-prinsippet

Det er identifisert noe usikkerhet knyttet til villreinens trekk mønstre og om fisk bruker Bølbekken som vandrings- eller gyteområde. Før anleggsstart skal det gjennomføres en habitatkartlegging av bekken for å avklare behov for ytterligere tiltak som kan forbedre habitater i forbindelse med utskifting av kulverten. Den nye kulverten prosjekteres samtidig slik at det ikke utgjør en vandringsbarriere for fisk i fremtiden. blir skapt noen fremtidige vandringshindre for fisk. Anleggsaktivitet planlegges gjennomført utenfor de mest sårbare periodene for villreinens bruk av området. Samlet vurderes dette å redusere risiko for negativ miljøpåvirkning til et lavt nivå, og føre-var-prinsippet anses derfor tilfredsstillende ivaretatt.

§ 10 – Økosystemtilnærming og samlet belastning

Tiltaket ligger i eksisterende vegtrasé og innebærer ingen utvidelse av inngrepsbeltet i villreinens kjerneområde. Tiltaket forventes ikke å øke samlet belastning i Rondane, og kan på sikt bidra til redusert barrierevirkning gjennom lavere brøytekanter og mindre vinterdrift. Økologiske funksjoner for arter i området opprettholdes.

§ 11 – Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver

Tiltakshaver dekker nødvendige avbøtende tiltak, restaurering av gamle vegsløyfer, revegetering og overvåking for å sikre at tiltaket ikke gir uheldige miljøkonsekvenser.

§ 12 – Miljøforsvarlige driftsmetoder og teknikker

Valgt løsning innebærer heving av vegen i stedet for å etablere ny veg eller freseveg, noe som reduserer både arealinngrep og risiko for økt ferdsel i sårbare områder. Det etableres tiltak for å sikre vassdraget under anleggsarbeid, samt forsvarlig håndtering av masser og terreng.

Virkninger av reguleringsplanen

Virkninger/konsekvenser av reguleringsplanens løsninger for naturmangfold beskrives i konsekvensutredningen som er vedlegg til planbeskrivelsen.

Det finnes verken jordbruksarealer eller produktiv skog innenfor planområdet, og disse ressursene blir derfor ikke berørt av tiltaket. Utmarksbeite kan bli påvirket lokalt i anleggsfasen, men omfanget vurderes som lite, ettersom inngrepene i all hovedsak skjer langs eksisterende veg og berører arealer med lav beiteverdi. For nærmere vurdering av tiltakets virkninger for villrein vises det til konsekvensutredningen for naturmangfold.

4.9. Kulturmiljø

Eksisterende situasjon

Det er ikke kjent automatisk fredete kulturminner i planområdet. Nærmeste registrerte arkeologiske minne ligger ved Gunstadsætra, omtrent 8 km nord for planområdet.

Virkninger av reguleringsplanen

Reguleringsplanens løsninger berører ingen kjente kulturminner. Dersom automatisk fredete kulturminner oppdages under byggingen, vil anlegget bli stanset og området sikret, i henhold til kulturminnelovens § 9. Dette er også hjemlet i reguleringsbestemmelsene punkt 1.1.

4.10. Geoteknikk/geologi

Eksisterende situasjon

NGU løsmassekart indikerer at løsmassene i tiltaksområdet består av sammenhengende moreneavsetninger, markert med grønn farge. Morene er materiale transportert og avsatt av isbreer. Det er generelt dårlig sortert, ofte kompakt og kan inneholde alle kornstørrelser, alt fra leir til stein og store blokker. I området nord er også vist torv/myr indikert med brun farge. Dette er organisk materiale er dannet av ikke-nedbrutte planterester, akkumulert gjennom perioden etter siste istid.

Ifølge NVE Atlas faller ikke tiltaksområde innenfor kvikkleiresoner og ligger over marin grense.

Virkninger av reguleringsplanen

Det er utført 41 totalsonderinger innenfor planområdet. Resultatene viser fra middels faste til meget faste løsmasser. Dybde til fjell varierer fra 3 m til 7 m, hvor de fleste dybder ligger på 4-6 m.

Det er funnet torv/myr ved enkelte borpunkter. Disse ligger i nordlige halvdel langs strekningen. Totalt anslås det cirka 150 meter vegstrekning langs torv/myr, med dybde 0,5-2 meter og fast morene under. Det forventes behov for masseutskifting disse stedene.

Ellers går det fram at det er morene, ut fra grunnundersøkelsene. Denne er fast, og det forventes få problemer med stabilitet og setninger.

Generelt samsvarer resultatene med det som ligger i offentlig kart for løsmasser, det vil si i hovedsak morenemasser med sporadiske avsetninger av torv/myr.

Generelt forventes det ellers ikke større virkninger ut fra kjennskap til grunnforholdene. I morene kan løsmasseskjæringer i utgangspunktet stå så bratt som 1:1,5, men må i stor grad vurderes vesentlig slakere for å redusere problemet med drivsnø. Fyllinger forventes å kunne stå stødig med helling på 1:2 ved bruk av stedlige masser. I prosjektet er det lagt til grunn helling 1:3.

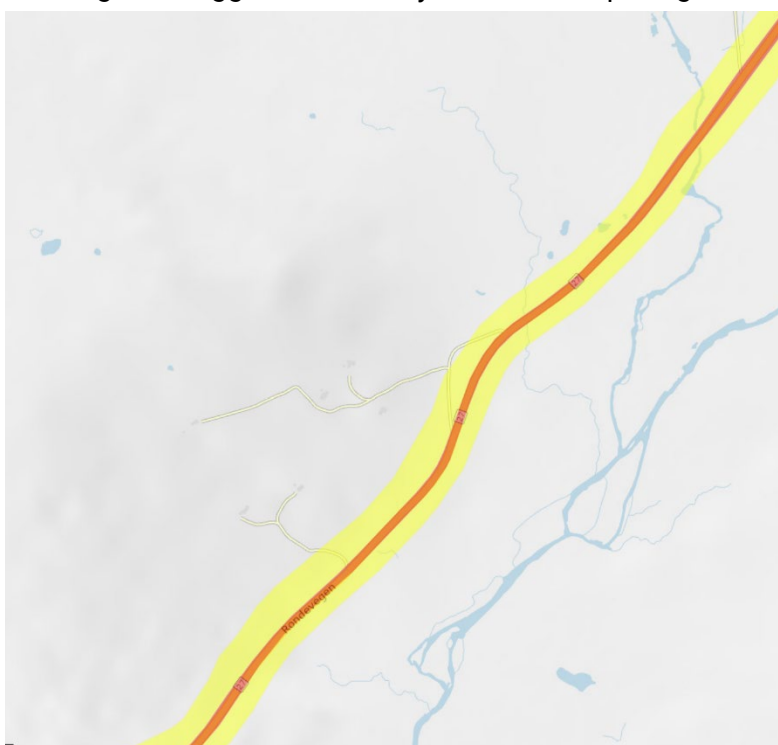
4.11. Støy

Eksisterende situasjon

I støyvarselkart utarbeidet av Statens vegvesen ligger det rød støysone akkurat på vegflata for eksisterende fylkesveg. Gul støysone ligger i et belte på begge sider. Ingen boliger ligger innenfor gul støysone. Seks hytter ligger godt utenfor støysonen.

For hytter/fritidsboliger, er det kun krav til utendørs støynivå som gjelder. Det er ingen krav til innendørs støynivå (ref. T-1442/2021 kap. 4.4). Det vil si at de skal ha et utendørs oppholdsareal der støynivået er lavere enn 55 dB

Figur 16: Figuren viser støysoner for veg langs fv. 27. Gult viser støy mellom 55 og 65 dB, rødt over 65 dB.



Virkninger av reguleringsplanen

Ingen boliger ligger innenfor støyvarselkartets gule sone og de seks hyttene ligger godt utenfor støysone i støyvarselkart. Vegløsningen i reguleringsplanen gir ikke økt kapasitet, økt fartsgrense, økt tungtrafikkandel eller endringer av eksisterende støyskjerming.

Vegløsningen innebærer at vegen heves 1 m, noe som vil påvirke utstrekningen av støysonen i noen grad. Nærmeste hytte ligger ca. 110 m fra fylkesvegen, mens fem av de seks hyttene ligger over 140 m fra fylkesvegen. Ut fra dette vurderes det at endringer i støynivå ikke vil ha et omfang som gir økt støy over 1 dB som følge av tiltaket.

5. Risiko og sårbarhet (ROS-analyse)

Med utgangspunkt i detaljregulering for fv. 27 Øygardssetrin – Bølbekken, er det gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Denne skal etterkomme plan- og bygningslovens krav om ROS-analyser ved alle planer for utbygging innenfor et planområde (jf. §4-3).

5.1. Identifisering av risikoelementer

I arbeidet med reguleringsplanen så har Innlandet fylkeskommune innhentet kunnskap om selve arealet, og om utbyggingen kan medføre endringer i risiko- og sårbarhetsforhold. Hvorvidt arealet er egnet for utbyggingsformål er det ikke gått videre inn i analyser av. Utbedret veg nye konstruksjoner for Bølbekken og sidebekken må ligge langs eksisterende veg.

Analysene som er gjort i prosjektet omhandler derfor hvilke tiltak som er nødvendig for at sannsynlighet og risiko for uønskede hendelser skal reduseres til et minimum.

Prosjektet omhandler utbedring av veg med tanke på økt åpen-tid for vegstrekningen vinterstid, og utskifting av rør under vegen som er i dårlig forfatning. Hensikten med reguleringsplanens løsninger er dermed også å redusere risiko- og sårbarhetsselementer:

- For brukerne: å etablere et trafiksikkert tilbud for brukerne, som er robust mot snødriv og ytre påvirkninger fra vassdrag (naturfare).
- For veganlegget selv: klimatilpasning av infrastrukturen for å hindre skader på den i en mer ustabil vær- og nedbørsituasjon.

Veganlegget som ligger i reguleringsplanen, tar høyde for en rekke hendelser knyttet til naturrisiko. Det er vurdert at utbyggingen ikke tilfører nye risiko- og sårbarhetsforhold i området. Anleggsarbeid er ikke medregnet, siden det for denne fasen gjelder egne regler.

Ved identifisering av uønskede hendelser er tabell 2 og vedlegg 5 i DSB sin «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging» benyttet. Tabellen nedenfor viser kun hvilke hendelser som er identifisert i arbeidet med reguleringsplanen. Hendelser som er ivare tatt med tiltak i en slik grad at sannsynligheten er vesentlig redusert, er ikke aktuelle for videre analyse. Tabellen sier om de aktuelle hendelsene analyseres videre i ROS i reguleringsplan:

Nr	Hendelse	Aktuelt	Vurdering	Analyse
Forhold ved utbyggingsformålet og omkringliggende forhold				
1	Innføring av nye risiko- og	Nei	Utbyggingen fører ikke til at det blir noen nye risiko- og	Nei

	sårbarhetsforhold i planområdet		sårbarhetsforhold i planområdet. Nytt veganlegg er tilpasset forventet vær- og klimautvikling. Bekkekryssinger og overvannssystem oppgraderes.	
2	Risiko og sårbarhet i omkringliggende områder som kan påvirke utbyggingsformålet og planområdet.	Ja	Det er aktsomhetsområde for flom i nordre del av planområdet. Dette er behandlet videre i hydrologisk beregning, se kap. 4.4.	Nei
3	Forhold ved utbyggingsformålet som kan påvirke omkringliggende områder.	Nei	Det er ikke avdekket forhold ved utbyggingsformålet som kan påvirke omkringliggende områder. Heving av veg har moderat omfang og grunnforholdene er stabile morenemasser.	Nei
Naturrisiko				
4	Flom i Bølbekken som gir fare for brukonstruksjon og trafikkavvikling.	Ja	Det er registrert aktsomhetsområde for flom innenfor planområdet, i området ved Bølbekken. Det er derfor utført en hydrologisk beregning som gir grunnlag for dimensjon på rør for Bølbekken, samt en navnløs sidebekk. Se kapittel 4.4.	Nei
5	Jord- og flomskred, snøskred	Nei	Det er ikke aktsomhetssoner for jord- eller flomskred, eller snøskred innenfor eller nær planområdet.	Nei
6	Erosjon i elv/elveløp	Ja	Det vil iverksettes erosjonssikring rundt inn og utløp av nye rør.	Nei
7	Svartelistede arter sprer seg i området	Nei	Det er ikke registrert noen svartelistede arter i tiltaksområdet.	Nei
8	Overvann forårsaket av kraftig regn, evt kombinert med snøsmelting.	Ja	Overvannssystem oppgraderes og tilpasses vannmengder på nivå med 200-årsflom.	Nei
Transport				
9	Trafikkulykke med et eller flere kjøretøy med myke trafikanter involvert	Ja	Offentlig veganlegg er oppgradert til vegnormalstandard. Dette tilsier minimal risiko for ulykker som skyldes vegtekniske forhold. Hendelser som ikke skyldes vegtekniske forhold kan likevel oppstå.	Nei

5.2. Identifisere tiltak for å redusere risiko og sårbarhet

De analyserte hendelsene har ikke avdekket behov for å sette inn tiltak som medfører endringer i reguleringsplanen.

5.3. Dokumentere analysen og hvordan den påvirker planforslaget

Tiltakene som ligger i reguleringsplanen, vil i utgangspunktet redusere risiko for at naturhendelser og trafikale hendelser skal påvirke infrastruktur (veg og vassdrag) og gi uønskede hendelser for infrastrukturen og brukere av veganlegget.

ROS-metodikken har gitt føringer for hvordan reguleringsplanens løsninger er utformet. Reguleringsplanen imøtekommer derfor risiko og sårbarhet i naturhendelser gjennom utformingen av løsningene som er valgt, inntil et tilstrekkelig nivå. For eksempel er ivaretagelse av 200-årsflommen med klimapåslag vurdert til å være tilstrekkelig. Dette gjelder for flom i bekk og overvannshåndtering.

Når det gjelder de trafikale hendelsene så er det mange tilfeldigheter som kan utløse disse som det ikke er mulig å gardere seg mot. Vegtekniske løsninger forholder seg til vegnormalstandard. Utforming av veganlegget anses tilstrekkelig godt for å unngå alvorlige trafikale hendelser.

6. Gjennomføring av regulert tiltak

6.1. Byggetid og rekkefølge

Det er flere forhold som gir begrensninger i anleggsarbeid innenfor prosjektstrekningen.

- Kalvingsperiode for villrein er bakgrunn for stoppforbud på strekningen fra januar til 18.mai.
- Tidsperiode for tiltak i vassdrag er generelt ønskelig fra 1.juni – 15.september.
- Værforholdene vinterstid gjør at det ikke er egnet med anleggsvirksomhet på vinter

Innlandet fylkeskommune vil så godt det lar seg gjøre forholde seg til begrensningene. Dersom det oppstår situasjoner hvor anleggsdrift er hensiktsmessig i strid med dette vil Innlandet fylkeskommune gjøre nødvendige avklaringer med aktuelle myndigheter.

Foreløpig er det vurdert at anleggsvirksomhet er mest aktuelt på sensommer – høst. Dette betyr at anleggsdrift innenfor planområdet vil foregå i korte perioder i minst 2 sesonger.

Det er aktuelt å stenge fv. 27 i perioder for å gjennomføre anlegget.

6.2. Ytre miljø

Miljørisikovurdering er definert som krav i internkontrollforskriften og er utarbeidet for dette prosjektet. Vurderingen har gitt føringer inn i planens dokumenter og de løsningene som er valgt. Risikovurderingen oppdateres i byggeplanfase og er et av grunnlagene for konkurransegrunnlaget for utbyggingen.

Prosjektet har et stort masseunderskudd. Det er behov for tilkjøring av kvalitetsmasser til vegoverbygning, og fyllmasser for oppbygging under vegoverbygning samt slake vegskråninger.

6.3. Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)

Det vil bli utarbeidet en felles SHA-plan (plan for sikkerhet, helse og arbeidsmiljø) i forbindelse med de planlagte arbeider.

7. Innspill til varsel om planoppstart

Varsel om planoppstart er gjennomført i perioden 2. februar – 22. april 2025. Det har i alt kommet inn 9 innspill til planarbeidet. Nedenfor følger oppsummering av innspillene med Innlandet fylkeskommunes (forslagsstillers) kommentarer.

NVE (17.3.2025)

NVE sender sitt standardbrev som veileder om tema direktoratet er sektormyndighet for. NVE vil ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn dersom planen berører direktoratets saksområder. Ber om at det i plandokumentene går tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger.

Forslagsstillers kommentar:

Tas til etterretning. NVE sine ansvars- og interesseområder er ivaretatt gjennom den hydrologiske beregningen av Bølbekken med tilhørende aktsomhetsområde, samt geotekniske vurderinger og undersøkelser i marka.

Marit Vorkinn, Villreinnemnda for Rondane og Sølnekletten (19.3.2025)

Varsel om oppstart har vært en sak i Arbeidsutvalget for Villreinnemnda for Rondane og Sølnekletten. Protokoll fra dette er sendt som innspill til varsel om planoppstart:

- Villreinens arealbruk: Opplyser om at kalvings- og oppvekstområdet for villrein som er avmerket i reguleringsplanområdet er et område som ble mer brukt tidligere, og at hovedområdet for trekk over fv. 27 er i dag i Muen-området. Det er fortsatt viktig at det ikke gjennomføres tiltak som kan hindre at villreinen tar områdene mer i bruk igjen i framtiden, med tanke på villreinens sykliske arealbruk. Rettighetshavere (Ringebru fjellstyre/Rondane Sør Villreinutvalg) vurderer planene i utgangspunktet som ikke spesielt problematiske.
- Vurdering: Viser til forslagene til den villreinfaglige prosjektgruppa som har levert en tilråding til tiltaksplan for villrein i Rondane. Venabygdsfjellet er et av de viktige funksjonsområder som fortsatt brukes, men der konsekvensene vil være store dersom bruken opphører, og det er behov for forebyggende tiltak og overvåking av bruken. Samtidig er fv. 27 en viktig forbindelse mellom Sollia/Atndalen og Gudbrandsdalsida for skolebarn, arbeidstakere på reiselivsbedriftene på Venabygdsfjellet og for togforbindelse til Oslo fra Ringebru. Det er også den eneste vinteråpne forbindelsen mellom Gudbrandsdalen og Østerdalen mellom E6 over Dovrefjell og fv. 25/rv. 3 mellom Hamar og Elverum. Prosjektgruppa har derfor ikke foreslått vinterstenging av fv. 27 på bakgrunn av dette, og at en vinterstenging av vegen vil være særlig negativ for bosatte i Sollia/Atndalen. Prosjektgruppa foreslår heller å forlenge stopp- og parkeringsforbudet langs veien til 18. juni, og å sanere avkjørsler og veilommer langs fv. 27 på strekningen Spidsbergseter-Enden.

- Vedtak: Villreinnemnda vurderer at det ut fra en samlet vurdering av villreinhensyn er akseptabelt å gjennomføre en utbedring av vegen dersom følgende vilkår settes:
 - Sanering av parkeringsplass ved Øygardssetra og rasteplass ved almenningsgrensa tas inn i reguleringsplanarbeidet.
 - Tiltakene skal ikke forverre villreinens trekkmuligheter over fv. 27. For å sikre dette skal det være tett samarbeid med rettighetshaverne (Ringebu fjellstyre/ Rondane Sør Villreinutvalg) i planprosessen.
 - Anleggsarbeidet skal ikke starte opp før 18. juni.

Forslagsstillers kommentar:

Angående villreinens arealbruk: Innspillene tas til etterretning. Kunnskapen om temaet er oppsummert og vurdert metodisk i konsekvensutredningen som er vedlagt plandokumentene.

Innlandet fylkeskommune avd. Samferdsel har gjennom prosjektgruppa «Fokus fv. 27» dialog med Rondane sør villreinutvalg, Sollia fjellstyre og fagpersoner med villreinfaglig bakgrunn fylkeskommunen avd. Samfunnsutvikling.

Vilkårene er tatt hensyn til i den videre planleggingen av tiltaket. Sanering av parkeringsplass ved Øygardssetra og rasteplass ved almenningsgrensa er lagt til grunn i reguleringsplanene. I reguleringsbestemmelsene er det gitt føringer om at bygging ikke skal skje i perioden 1.januar til 18.juni.

Kjersti og Øivind Åvik (25.3.2025)

Eier hytte i området. Har følgende innspill:

- Informerer om avkjøring inn til egen hytte, og at tilgjengelighet opp bakken mot hyttene er viktig for levering av ved, vann og brannsikkerhet. De benytter parkeringsfeltet for 3-4 biler på høyre side av veien inn mot hyttene, og ser det nødvendig at de kan beholde tilgjengelighet og parkering for hyttene som i dag.

Forslagsstillers kommentar:

Tas til etterretning. Reguleringsplanen opprettholder atkomstvegen fra sør inn til hyttene, mens den nordre atkomsten stenges og restaureres tilbake til natur.

Statens vegvesen (9.4.2025)

I denne saken uttaler SVV seg som statlig fagmyndighet for veitransport, men også ut fra ansvaret de har for å utvikle og følge opp attraksjonen Nasjonale turistveger. De har følgende innspill:

- Informerer om Nasjonal turistveg Rondane, som er en del av fv. 27, og kvalitetene som bidrar til opplevelsen av å bruke Nasjonale turistveger. Mener det er viktig at tiltaket tilpasses landskapet også utenfor kjernestrekningen. Ønsker at Statens vegvesen ved Nasjonale turistveger blir involvert i den videre dialogen om endelig løsning.

Forslagsstillers kommentar:

Tas til etterretning. Nasjonale turistveger er informert om løsningene i reguleringsplanen underveis i prosessen.

Mattilsynet (11.4.2025)

Informerer om sin rolle, og viser til veileder for hva som må være med når reguleringsplaner kommer på høring. Forventer at Mattilsynets forventninger til innhold i plansaker kommer tydelig fram når saken kommer på høring.

Forslagsstillers kommentar:

Tas til etterretning.

Kari Skjølaas og Sigmund Lindekleiv (14.4.2025)

Eier hytte i området. Har følgende innspill:

- Informerer om avkjøring inn til to hytter (Rondevegen 1302 og 1304), og en veg på privat grunn som brukes til å frakte nødvendige varer av ulike slag til hytta. Har i samråd med grunneierlaget sett at det ikke er noen reelle alternativer for adkomst til hyttene og ber om at nevnte avkjøring blir reetablert etter oppgradering av fylkesvegen. Opplyser om at reetablering av avkjørselen er i tråd med den foreslåtte tiltaksplanen for villrein, og at eiendomsvernet også omfatter den som har bruksrettigheter.
- Informerer om at de har hevd på bruk av parkeringsplass ved fylkesvegen og veien opp til hyttene.
- Kommer med forslag til hvordan villcamping kan forhindres ved reetablering av avkjørsel. Disse innebærer å sette opp bom ved avkjørselen, eller flytte parkeringsplassene til krysset mellom hyttene. Poengterer at løsningene bør synliggjøres i detaljreguleringsplanen.

Forslagsstillers kommentar:

Angående reetablering av avkjørsel: avkjørsel blir reetablert etter utbedring/heving av fylkesvegen. Reetablering av parkeringsplasser og evt oppføring av bom avklares videre gjennom byggeplanleggingen.

Ingeborg Ljødal (21.4.2025)

Eier hytte i området. Har følgende innspill:

- Informerer om avkjøring inn til to hytter (Rondevegen 1302 og 1304), og en veg på privat grunn som brukes til å frakte nødvendige varer av ulike slag til hytta. Har i samråd med grunneierlaget sett at det ikke er noen reelle alternativer for adkomst til hyttene og ber om at nevnte avkjøring blir reetablert etter oppgradering av fylkesvegen. Opplyser om at reetablering av avkjørselen er i tråd med den foreslåtte tiltaksplanen for villrein, og at eiendomsvernet også omfatter den som har bruksrettigheter.
- Informerer om at hun har hevd på bruk av parkeringsplass ved fylkesvegen og veien opp til hyttene.
- Kommer med forslag til hvordan villcamping kan forhindres ved reetablering av avkjørsel. Disse innebærer å sette opp bom ved avkjørselen, eller flytte parkeringsplassene til krysset mellom hyttene. Poengterer at løsningene bør synliggjøres i detaljreguleringsplanen.

Forslagsstillers kommentar:

Angående reetablering av avkjørsel: avkjørsel blir reetablert etter utbedring/heving av fylkesvegen. Reetablering av parkeringsplasser og evt oppføring av bom avklares videre gjennom byggeplanleggingen.

Norges Lastebileierforbund region Innlandet (21.4.2025)

NLF Innlandet støtter fylkeskommunens vurdering av dagens veg, og opplyser om at vegen mellom Øygardsetrin og Bølbekken er den mest krevende strekningen langs fv. 27. De beklager også sterkt at fylkeskommunen har gått bort fra løsningen om å etablere freseveg, som de mener vil føre til færre stengte dager. Slik de har forstått det, ville dette kun være aktuelt hvis en gjorde mindre arbeid på dagens veg, men mener at det bør vurderes også ved større arbeider langs vegen. Kommer også med forslag om at trafikantens framkommelighet må vektlegges, og at forbud mot parkering sommerstid bør kunne løses med skilting. Andre kommentarer er at vegbredden må bli minimum åtte meter uten fresespor, at ny bru over Bølbekken bygges samtidig som strekningen utbedres, og at de håper at det er mulig å samle snø på utsiden av vegbanen når denne heves. De stiller seg positive til nye fjernstyrte bomber.

Forslagsstillers kommentar:

Innspillet tas til etterretning. NLF ønsker en annen løsning enn IFK har lagt til grunn for reguleringsplanen. Bakgrunnen for og beskrivelse av valg av løsning framgår i kapittel 3. IFK mener at løsningen som er lagt til grunn vil gi en god situasjon for NLF sine medlemmer. Vi minner om at utbedring av selve vegen trolig ikke ville blitt gjennomført dersom freseveg var blitt valgt. Vegstandarden blir derfor vesentlig bedre med valgt alternativ.

Statsforvalteren i Innlandet (23.4.2025)

- Konsekvensutredning (KU): antar at utgangspunktet er KU-forskriftens 8a, siden det ikke medfølger planprogram. Statsforvalteren gir innspill om relevante utredningstema.
- Planfaglig: minner om bestemmelse i kap 5 i KU-forskriften som omhandler innhold i KU, samt veiledere til KU fra kommunal- og distriktsdepartementet og Miljødirektoratet. Anbefaler at det utarbeides et planprogram selv om det ikke er krav om det.
- Villrein: påpeker at planområdet ligger innenfor både vinter- og sommerbeite samt trekkområder og kalvings- og oppvekstområder iht grunnlagskart. Viser til innspill fra Villreinnemda. Påpeker at det er positivt at tiltakshaver selv vurderer sanering av vegareal som gir uønska parkering og naturrestaurering av dette.
- Naturmangfold og myr: Positiv til at det allerede er utført naturkartlegging. Minner om naturmangfoldlovens §§ 8-12 som må vurderes. Påpeker at det er en del myr i området hvor inngrep bør unngås.
- Landskap: Påpeker at planområdet ligger i et sårbart og åpent høyfjellslandskap. Dette må tas hensyn til i planleggingen og anleggsarbeidet. Dette må utredes og det må settes vilkår om god landskapstilpasning.
- Vassdrag: Bølbekken renner gjennom planområdet. Vannstreng bør holdes åpen i størst mulig grad og sideareal bør bevares i størst mulig grad. Mindre bekker og flomløp bør ses i sammenheng med planleggingen for overvannshåndtering og samfunnssikkerhet og beredskap. Minner om Vannforskriftens mål og dens § 12.
- Massehåndtering og deponi: Disponering og deponering av reine masser innfor tiltaksområdet må avklares og tydeliggjøres i planen. Reine masser som ikke kan disponeres på en hensiktsmessig måte i tiltaksområdet eller som ikke kan deponeres i areal avsatt til annet veganlegg/deponi forventer vi at blir levert til andre lovlige mottak. Alternativt må de disponeres på annen måte i form av lovlig gjenvinning, utafor prosjektet. Dersom disponering av masser i prosjektet medfører fare for forurensning, kan det være nødvendig å innhente tillatelse etter forurensningslovens § 29, jf. § 11. Det er tiltakshaver som er ansvarlig for å vurdere disse forholdene og å innhente tillatelse etter forurensningsloven der dette er nødvendig.
- Samfunnssikkerhet: Minner om at samfunnssikkerhets- og beredskapsmessige forhold skal ivaretas i ROS-analyser. Minner om rundskriv H-5/18 og DSB sin veileder om ROS-analyser. Viktig å sikre planområdet mot vesentlig fare eller ulempe, og at tiltak ikke fører til fare eller vesentlig ulempe for grunn (pbl. § 28-1). Det skal i alle planer etter plan- og bygningsloven gjøres rede for hvilket kunnskapsgrunnlag som legges til grunn for planlegginga. Når konsekvensene av klimaendringene vurderes, skal høye alternativer fra nasjonale klimaframskrivninger legges til grunn (fylkesvise klimaprofiler)

- Plankart: plankart må utformes i samsvar med KDDs lovkommentar til plandelen av plan- og bygningsloven (2022), gjeldende nasjonal produktspesifikasjon for arealplan og digitalt planregister, samt gjeldende utvekslingsformat for SOSI Plan. Reguleringsplan må være tilgjengelig i InnlandsGIS senest ved oppstart høring.

Forslagsstillers kommentar:

- Konsekvensutredning: Det er korrekt at hjemmelen for KU er fra forskriftens § 8a. I varslingsbrevet vises det til fagtema naturmangfold, herunder hensynet til villrein, vegetasjon, naturmiljø og myr. Myr er ikke blitt konsekvensutredet ettersom det i geotekniske undersøkelser er påvist myr kun i et begrenset område langs fylkesvegen. Dette redegjøres for i geoteknisk fagrapport.
- Planfaglig: Planprogram er ikke utarbeidet for denne reguleringsplanen. Konsekvensutredningen følger de krav som er satt.
- Villrein: Her viser IFK til konsekvensutredningen som er vedlagt planforslaget
- Naturmangfold og myr: Omfanget av myr er kartlagt gjennom geotekniske undersøkelser og omfanget er lavt. Vurdering av naturmangfoldlovens §§ 8-12 er gjort i kapittel 4.8.
- Landskap: Se redegjørelse i kapittel 4.6. Se også konsekvensutredning av delområde vegetasjon, hvor tiltak for å ivareta og reetablere denne er beskrevet.
- Vassdrag: Se beskrivelse av hydrologiske vurderinger i kap. 4.4. Det er lagt inn en hensynssone for naturmiljø i 6 m bredde på begge sider av Bølbekken. Det er knyttet bestemmelser til hensynssonen og ivaretagelse av vassdrag i byggeperioden i bestemmelsesområde for midlertidig rigg- og anleggsområde.
- Massehåndtering og deponi: Massehåndtering vil bli planlagt og ivaretatt i byggeplan- og byggefase.
- Samfunnssikkerhet: Dette er beskrevet i kapittel 5, med hydrologiske vurderinger oppsummert i kapittel 4.4.
- Plankart: plankart er utarbeidet etter gjeldende regler.



Innlandet
fylkeskommune