

Planbeskrivelse

Fv. 2670 Lesjaskog skole, Lesja kommune



Innhold

1. Sammendrag og innledning.....	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	5
2.4. Tiltakets forankring i handlingsprogram for fylkesveg.....	6
2.5. Tilgrensende reguleringsplaner.....	6
3. Beskrivelse av reguleringsplanen.....	7
3.1. Planlagt arealbruk	7
3.2. Beskrivelse av regulerte løsninger	8
3.3. Alternativsvurderinger.....	9
4. Eksisterende situasjon og virkninger av reguleringsplanen	11
4.1. Kommuneplan og reguleringsplan.....	11
4.2. Veg.....	13
4.3. Hydrologi og overvannshåndtering	15
4.4. Bru	23
4.5. Teknisk infrastruktur	29
4.6. Eiendomsforhold og naboer	30
4.7. Landskapsbilde	31

4.8.	Nærmiljø og friluftsliv.....	32
4.9.	Naturmangfold og naturressurser	32
4.10.	Kulturmiljø	36
4.11.	Geoteknikk/geologi/skredfare/flomsone	36
4.12.	Støy	40
5.	Risiko og sårbarhet (ROS-analyse)	42
5.1.	Usikkerhet og avgrensning for analysen	42
5.2.	Beredskap	43
5.3.	Identifisering av uønskede hendelser	43
5.4.	Identifisere tiltak for å redusere risiko og sårbarhet.....	45
5.5.	Dokumentere analysen og hvordan den påvirker planforslaget	45
6.	Gjennomføring av regulert tiltak.....	46
6.1.	Byggetid og rekkefølge	46
6.2.	Trafikkavvikling i anleggsperioden.....	46
6.3.	Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA).....	46
7.	Innspill til varsel om planoppstart.....	47
8.	Innspill til varsel om endring av planområde.....	51

Redaksjon: Beata Glazewska

Design og produksjon: Innlandet fylkeskommune **Foto:** Innlandet fylkeskommune

1. Sammendrag og innledning

Innlandet fylkeskommune har utarbeidet forslag til reguleringsplan for fv. 2670 Lesjaskog skole – gang- og sykkelveg.

Det reguleres inn en gang- og sykkelveg langs fylkesveg 2670 i vestgående retning fra eksisterende gang- og sykkelveg på E136 og frem til Lesjaskog skole. Løsningen kobler sammen eksisterende gang- og sykkelveg fra E136 med tilbudet videre langs fv. 2670 i Lesjaskog. Det blir også regulert en ny bru over Skottåe, med separat tilbud for gående og syklende, for å tilfredsstille krav til trygg ferdsel for myke trafikanter. Det blir også regulert inn et krysningspunkt ved skolen.

Ny gang- og sykkelveg vil innebære berøring av eiendommer langs vegen, både permanent og midlertidig. Skottåe vil med regulert løsning få utvidet løp ved kryssing av fv. 2670 for å ivareta 200-årsflom. Dette vil påvirke naturmiljøet i elva. Alle virkninger av reguleringsplanen kommer fram i kapittel 4 i dette dokumentet.

Dette vil innebære en vesentlig forbedring av trafikksikkerheten for gående og syklende, og en sikrere skoleveg for barn og ungdom, med overgang over fylkesvegen.

Risiko- og sårbarhetsanalysen i kapittel 5 er utarbeidet i henhold til DSB sin metode. Det er ikke funnet punkter som må analyseres videre.

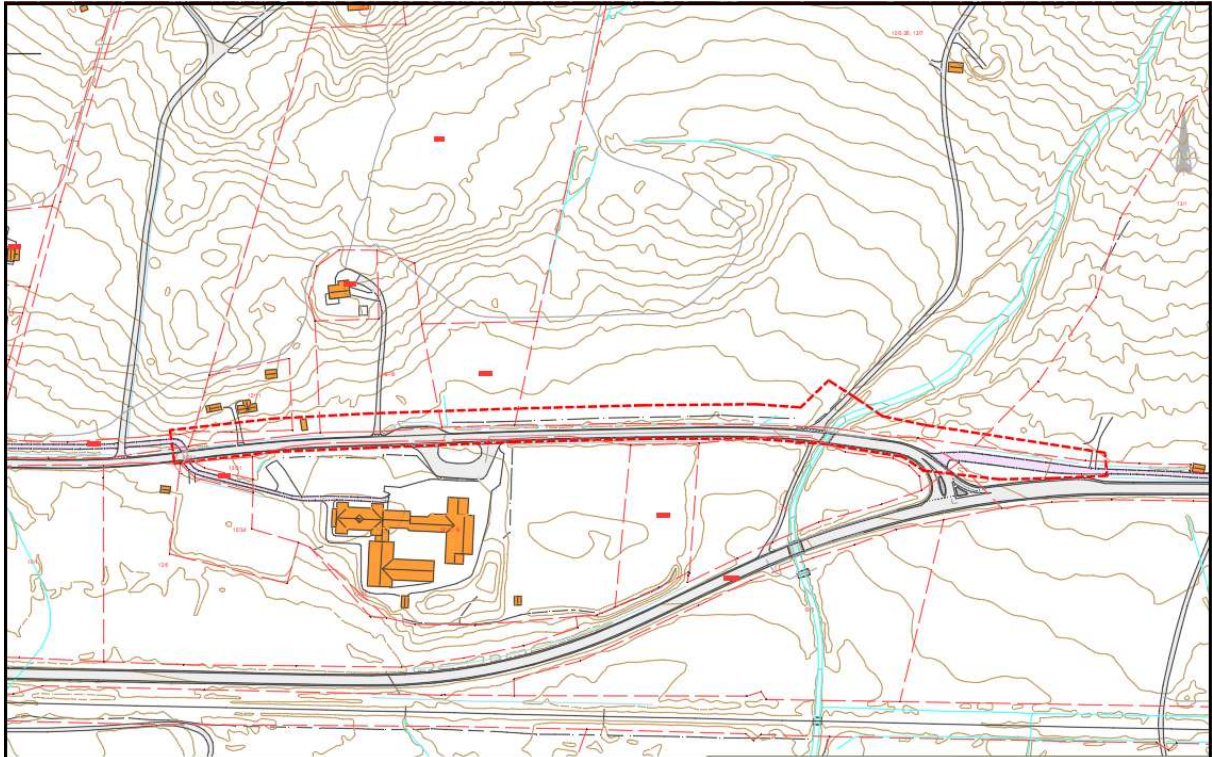
Denne planbeskrivelsen inneholder beskrivelser og virkningsvurderinger innenfor hele reguleringsplanens utstrekning. I Handlingsprogram for 2022-25 er det vedtatt bevilget midler for å gjennomføre utbygging av gang- og sykkelveg langs fylkesveg 2670 i vestgående retning fra eksisterende gang- og sykkelveg på E136 og frem til Lesjaskog skole inkludert skifting av Skottåe bru.

Grunnerverv blir gjennomført foreløpig bare på strekningen utenfor bruområde. Bygging av ny bru har ikke avklart finansiering og byggestart.

2. Planprosess og medvirkning

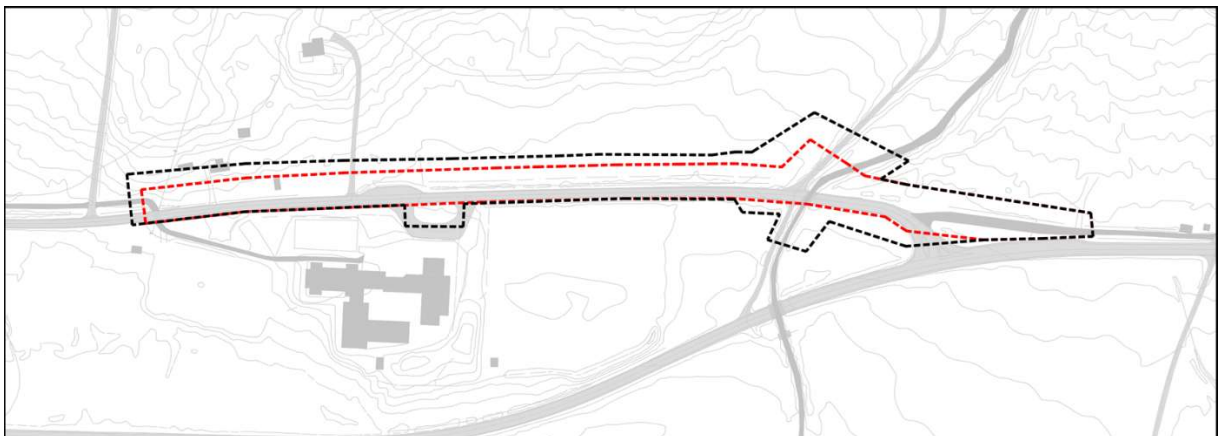
2.1. Beskrivelse av planområdet

Planområdet ligger langs fv. 2670, i vestgående retning fra eksisterende gang- og sykkelveg på E136 og frem til Lesjaskog skole. Det varslede til reguleringsplan er markert med rød strek. Planområdet ligger omtrent 1 km øst for Lesjaskog sentrum.

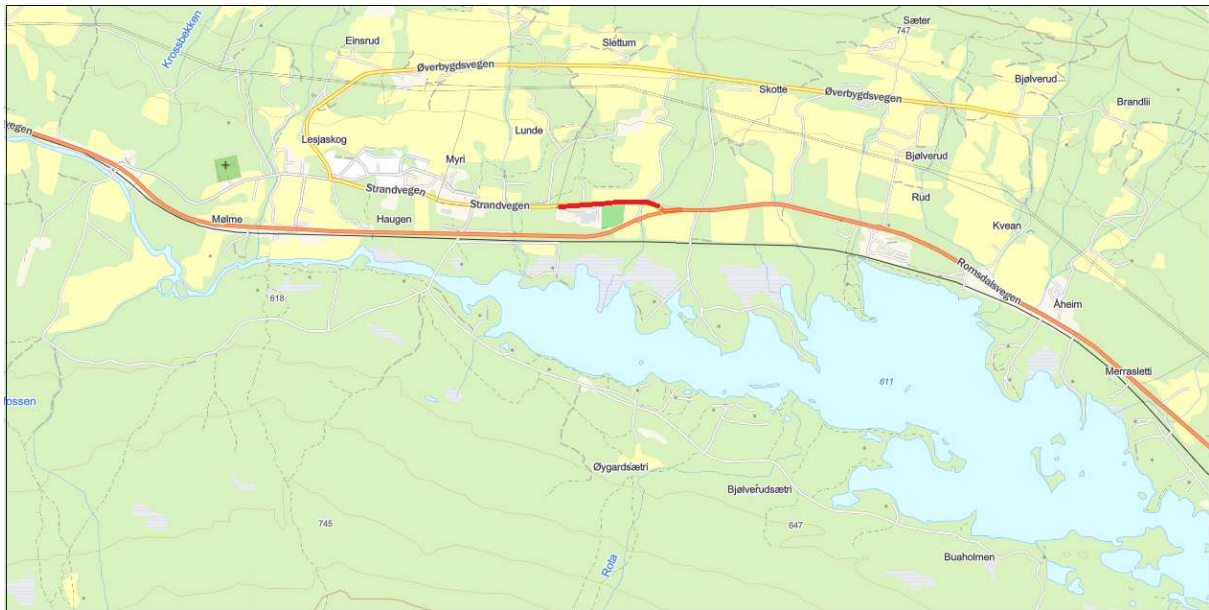


Figur 1. Varslet planområdet som er markert med rød stippet linje.

Planområdet ble utvidet etter nærmere vurdering og behov for mer areal i forbindelse med krav for sikt og etablering av rekkverk over Skottåe bru.



Figur 2. Endring i varslet planområdet som er markert med svart stippet linje.



Figur 3. Strekning markert med rød linje.

Fylkesvegen har lik bredde på 7,5 meter og er relativt flat. Fylkesvegen ligger over sideterrenget. Vegen ligger i nettområde og i nærheten til private eiendommer og skole. Fylkesvegen berører 3 private avkjørsler.

2.2. Varsel om planoppstart og offentlig ettersyn

Varsel om oppstart er utført etter plan- og bygningslovens (pbl) § 12-8. Dette ble sendt ut til grunneiere, regionale myndigheter og andre interessenter i brev, den 26.06.2024. Oppstart av planarbeid ble kunngjort i avisa Vigga.

Det ble gjennomført et befaringsoppdrag den 21.05.2024 med orientering om prosjektet og mulighet til å ta opp problemstillinger med representanter fra Innlandet fylkeskommune. Det var 7 frammøtte. Det kom inn 2 skriftlige merknader fra grunneiere og 6 fra offentlige aktører. Disse er oppsummert og kommentert i kapittel 7. Dette møtet ble gjennomført med utgangspunkt i den varslede plangrensa. Det er allikevel regulert hele strekningen.

Etter det har dukket opp behov for utvidelse av planområde, den 01.09.2025 ble det sendt varsel om endring av planområdet. Innlandet fylkeskommune tok et møte med en grunneier som vil bli mest berørt av endringene for å informere om grunn til utvidelsen og presentere mulige løsninger. Hun er eier av eiendom 13/7, 12/24 og 12/5 som vil bli berørt av endringene. Innlandet fylkeskommune mottok tre uttalelser uten ytterligere merknader fra offentlige aktører.

Planforslaget er fremmet etter pbl. §3-7, der vegeier får hjemmel til å sende planen ut på høring, etter samråd med kommunen

2.3. Roller og ansvar

Innlandet fylkeskommune har utarbeidet reguleringsplanen i egenregi og er forslagsstiller for reguleringsplanen.

Lesja kommune er planmyndighet. Reguleringsplanen er utarbeidet i samråd med Lesja kommune. Innlandet fylkeskommune har sendt planen på høring til grunneiere, regionale myndigheter og lagt planen ut til offentlig ettersyn. Innlandet fylkeskommune oppsummerer merknader som er kommet inn etter høring/offentlig ettersyn og oversender til Lesja kommune. Det er Lesja kommune som vedtar reguleringsplanen.

2.4. Tiltakets forankring i handlingsprogram for fylkesveg

Tiltaket har bevilgning på 10,3 mill kr (prisnivå 2021) i 2024-25 i Handlingsprogram for fylkesveger i Innlandet, vedtatt 27.10.2021.

2.5. Tilgrensende reguleringsplaner

Vest i planområdet ligger det en vedtatt Kommuneplanens arealdel «Kommuneplan for Lesja», vedtatt 19.12.2013, og eldre reguleringsplan «Lesjaskog sentrum», vedtatt 28.05.1984. Begge planene blir berørt av denne reguleringsplanen.

3. Beskrivelse av reguleringsplanen

3.1. Planlagt arealbruk

Området omfatter LNFR-areal øst i varslet planområde, og framtidig og nåværende boligarealer lenger vest. På sørsiden ligger idrettsanlegg og offentlig tjenesteyting (skole). Lenger øst finnes en fiskeførende bekk. Gang- og sykkelveg er tidligere regulert fra Lesjaskog sentrum til bussholdeplassen ved skolen (avkjøringen til Strandvegen 37), og den forsettes i reguleringsplanen videre mot kryss med europaveg. Reguleringsplanområdet berører kun landbruksområde.

I forbindelse med at planområdet er i et naturvernområde, omfatter hensynsone området langs bekken og 5 meters belte på dens begge sider.



Figur 4. Landbruk i planområdet samt tegnforklaring.

Arealregnskapet ser slik ut:

AREALFORMÅL	FELTNAVN
Bebyggelse og anlegg (pbl § 12-5, nr.1)	
Boligbebyggelse (1500)	B (1,6 daa)
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (pbl § 12-5, nr.2)	
Veg	V (3,4 daa)
Kjøreveg (2011)	KV (0,6 daa)
Gang- og sykkelveg	GS (1,9 daa)
Annen veggrunn – grøntareal (2019)	AVG (5,2 daa)
Kollektivholdeplass	KH (0,2 daa)
Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift (pbl § 12-5, nr.5)	
LNFR for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens næringsgrunnlag (5100)	LNFR (6,2 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 (0,6 daa)
Hensynssoner (pbl § 12-6)	
Flomfare (før og etter tiltak)	H320
Høyspenningsanlegg	H370
Bevaring naturmiljø	H560
Bestemmelsesområder	
Anlegg- og riggområde:	# 1-3

3.2. Beskrivelse av regulerte løsninger

Løsningen som ligger til grunn for reguleringsplanen (løsning 1) er langsgående gang- og sykkelveg på nordsiden og en ny bredere bru, som tar utgangspunkt i eksisterende fv. 2670. Gang- og sykkelvegen i reguleringsplanen videreføres mot kryss med europaveg. Bredden på dagens gang- og sykkelveg som avsluttes ved skoleområdet er 3 meter, og bredden opprettholdes på den nyanlagte strekningen.

Gang- og sykkelveg anlegges på nordsiden av vegen, med 3 meter grøft som skiller den fra kjørebanelen. Gang- og sykkelveg blir 3 m bred langs hele strekning med unntak av areal ved busslomma hvor den er ca. 5 m bred inkludert plattform for bussreisende. Grøften blir naturlig område regulert inn som annet vegformål som skal ivareta overvannshåndtering og drenering. Langs landbruksområdet mellom gang- og sykkelvegen og kjørevegen blir det beholdt en bred grøft for drenering og håndtering av overvann og for å ha plass til snøopplag. Det vil spare areal på nordsiden av gang- og sykkelvegen til dette formålet, og den blir 0,5 m dyp. Tverrfall 3 % benyttes på gang- og sykkelveg på grunn av lite lengdefall. Slik sikres god avrenning.

Det er i reguleringsplankartet avsatt arealer til 5 meters midlertidig anleggsbelte i strengningen vest for Skottåe bru. Dette arealet kan benyttes i anleggsarbeidet og skal tilbakeføres til opprinnelig bruk etter ferdigstilt anlegg. Mot øst der det skog er, er det ikke avsatt noe areal til dette formålet.

Eksisterende avkjørsler samt adkomstlandbruksveger blir ivaretatt og justert til ny vegprofil. Avkjørsel til Strandvegen 47 er allerede bratt og har mer enn 20% stigning med ny gang- og sykkelveg på høyde med Strandvegen. Ny gang- og sykkelveg må derfor løftes forbi avkjørselen. Tiltaket krever at avkjørsel Strandvegen 9 ombygges i henhold til vegnormalene og flyttes vestover på grunn av sikt og rekkverk på brua.

Krysningspunkt og belysning

Det etableres 15 lysmaster med forsterket belysning fra hvor ny gang- og sykkelveg påkobles til eksisterende gang- og sykkelveg ved europaveg til påkobling med eksisterende sykkelveg ved skolen. I og med forsterket belysning er det ikke nødvendig å etablere intensiv belysning ved gangfeltene.

Under arbeidet med planen ble to løsninger vurdert. Løsning 1 ligger til grunn for reguleringsplanen. Løsning 2 som er den samme løsningen for gang- og sykkelveg, men hvor denne føres over eksisterende bru. Dette vil bli den permanente situasjonen inntil Skottåe bru må erstattes i framtiden.

Løsning 1

Med reguleringsplan fv. 2670 Lesjaskog skole- gang- og sykkelveg reguleres det også ny bru med egen gang- og sykkelveg over Skottåe bru. Det kreves etablering av nytt rekkverk både på utsiden og imellom gang- og sykkelveg og kjøreveg over brua. Denne løsningen er mulig å bygge i framtida når dagens bru må erstattes med ny bru. Reguleringsplanen gir mulighetsrom for framtidige løsninger, men inntil videre blir eksisterende bru videreført, med eget tilbud for gående og syklende (løsning 2).

Detaljerings av kjøreveg og gang- og sykkelveg samt ny bru presiseres i byggeplanarbeid. Det etableres kjøreveg og gang- og sykkelveg samlet med rekkverk. Ny spennvidde for brua er antatt noe over 10 m for å gi en lysåpning på 10 m for vassdrag under brua, iht. hydrologiske føringer. Det alternativet blir regulert med denne planen og gjennomført i framtida når dagens bru må erstattes.

Løsning 2

Inntil Skottåe bru må erstattes, skal den eksisterende brua beholdes. Det etableres en trygg løsning for gående og syklende. Over brua blir kjørevegen innsnevret til 5 meter asfaltert bredde, og det blir satt kantstein og rekkverk imellom kjøreveg og gang- og sykkelveg som fysisk skille. Gang- og sykkelveg vegen får en bredde på 3 meter over dagens bru.

3.3. Alternativsvurderinger

Alternativsvurderinger er tatt i prosessen i forkant av denne reguleringsplanen. Dette gjelder først og fremst å få til et så godt alternativ som mulig innenfor de midlene prosjektet har til rådighet.

Det har blitt sett på flere alternative løsninger for gang- og sykkelvegen og hvilken side av vegen den skal etableres. Det er gjort alternativ-vurderinger av hvorvidt dagens Skottåe bru skal skiftes eller brukes videre med tilrettelegging for gående og syklende i tillegg til kjørende. Uansett alternativ etableres det gang- og sykkelveg langs fylkesveg 2670 i vestgående retning fra eksisterende gang- og sykkelveg på E136 og frem til Lesjaskog skole.

I forbindelse med overgang over Skottåe bru, ble det vurdert en løsning for separat gang- og sykkelbru ved siden av eksisterende bru. På grunn av vannmengder i en flomsituasjon

oppstrøms brua (oppstuvning av vann) ville det ha vært behov for å legge gang- og sykkelbru 1,5 - 2 m over nivået av kjørebrua. For å unngå heving av brua på grunn av flomkrav ble det vurdert en gang- og sykkelbru lengre oppstrøms (ca. 18 meter unna Skottåe bru). Brua ville ha skapt en stor omveg for myke trafikanter, og det er antatt for lite brukt for å gjøre slik investering. I tillegg gjør en lav ÅDT på 250 kjøretøy/døgn det mulig å finne en annen og trygg løsning.

På bakgrunn av vurderingene ligger det i reguleringsplanen ny framtidig kjørebru med tilbud for gående og syklende. Inntil denne brua blir bygget, gjennomføres løsning 2, som ligger innenfor prosjektets budsjett og innebærer fortsatt bruk av eksisterende Skottåe bru. Brua beholdes som i dag, og det etableres en gang- og sykkelveg for myke trafikanter som skilles fra kjøreveg med rekkverk og kantstein. Både gang- og sykkelvegen og overganger vest for skolen og foran skolen får ny belysning. Det fjernes også vegetasjon samt flyttes melkerampe ved Skottåe bru for bedre sikt. Det ble vurdert at denne løsningen vil øke trafikksikkerheten for brukerne av vegen på en god måte inntil bygging av ny bru blir ferdigstilt på et senere tidspunkt.

4. Eksisterende situasjon og virkninger av reguleringsplanen

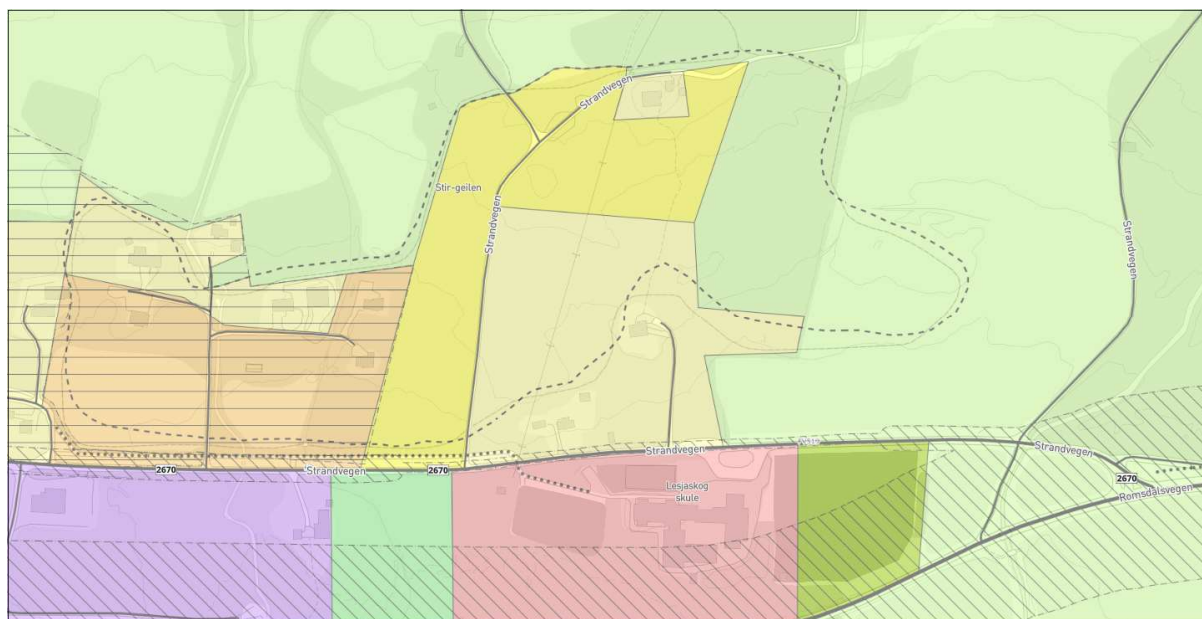
4.1. Kommuneplan og reguleringsplan

Eksisterende situasjon

I kommuneplanens arealdel er området avsatt til LNF-område og bolig på nordsiden av fylkesvegen, og idrettsanlegg og offentlig tjenesteyting på sørsiden. Bestemmelsene i kommuneplan for Lesja kommune for området sier at ikke noen tomt skal beplantes på en slik måte at offentlig ferdsel sjeneres, og området skal nyttes til tradisjonell landbruksdrift (LNFR). I kommuneplan for Lesja kommune er det ingen natur-relaterte hindringer mot tiltaket. Tiltaket befinner seg langs skogsområde og fulldyrka mark.

Reguleringsplan «Lesja sentrum» sier at området skal nyttes til tradisjonell landbruksdrift.

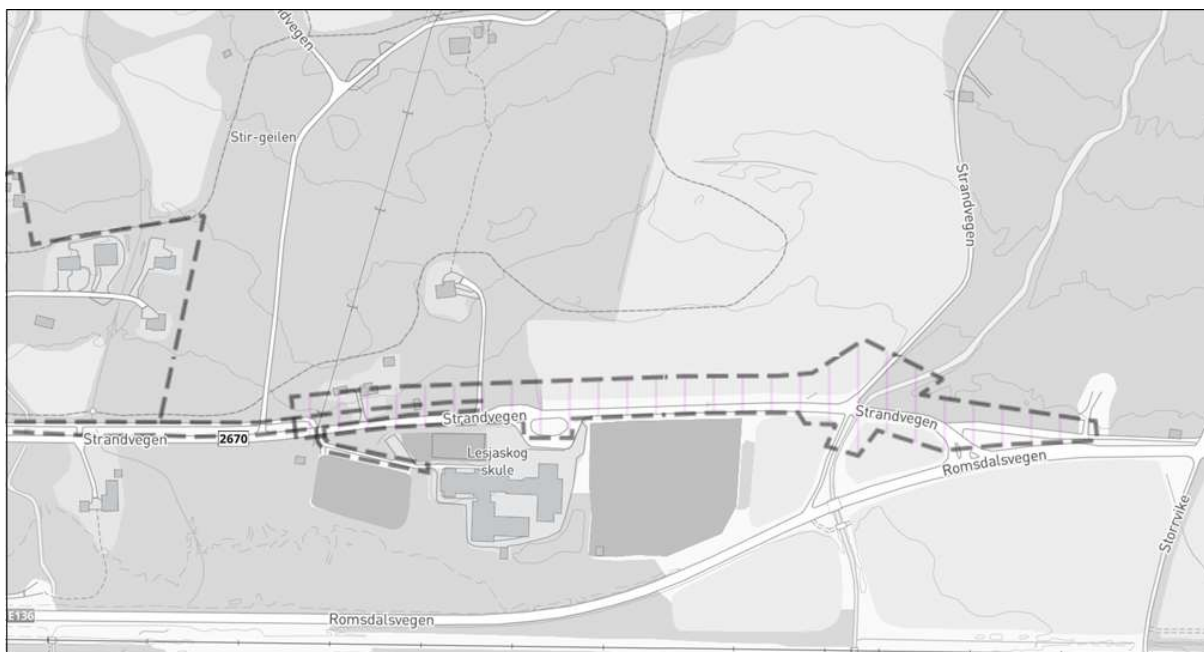
Reguleringsplaner gjelder framfor kommuneplanen.



Figur 5. Figuren viser utklipp av Kommuneplan for Lesja kommune for området.



Figur 6. Figuren viser gjeldende reguleringsplan for Lesjaskog sentrum (barnehage).



Figur 7. Figuren viser gjeldende reguleringsplan for Fv. 2670 Lesjaskog skole. Reguleringsplanen overlapper den gjeldende planen som vist.

I nærheten av planområdet finnes det en skiløype for langrenn. Brukere har mulighet til å kjøre ned skisport til eksisterende parkeringsplassen ved Lesjaskog skole (Figur 8).



Figur 8. Figuren viser lysløype for skiløype nært område. Lilla stiplede linje viser trase for kjøring ned skisport til parkeringsplassen ved skolen.

Virkninger av reguleringsplanen

Reguleringsplanen overlapper delvis planen for Lesjaskog sentrum (barnehage), og går utenfor fylkeskommunens grense i dette området. Reguleringsplanen endrer delvis arealbruken sammenlignet med kommuneplanen, da den åpner for gang- og sykkelveg på arealer som i kommuneplanen er avsatt til LNFR, og framtidig og nåværende boligbebyggelse.

Etablering av gang- og sykkelveg langs fylkesveg 2670 vil skape trygge ferdselsårer for myke trafikanter gjennom kommunen og gir innbyggerne gode forutsetninger for fysisk aktivitet. Planen vil således kunne påvirke folkehelsen hos innbyggerne i positiv retning. Trafikksikker ferdsel i nærheten av E136 gir gode muligheter for aktivitet og mobilitet for barn og unge.

Etablering av gang- og sykkelveg langs fylkesveg 2670 vil ikke ha noen påvirkning på eksisterende skiløype og trase for skisport.

4.2. Veg

Eksisterende situasjon

Forholdene for gående og syklende langs Strandvegen er dårlige med tanke på trafiksikkerhet. Gående og syklende har ikke eget tilbud langs strekningen. Imidlertid er det gang- og sykkelveg i begge ender av prosjektslekningen. Fv. 2670 Strandvegen har bredde og er ca. 7,5 meter og rimelig flat med en liten sving rett etter brua. Gjennomsnittlig trafikk er

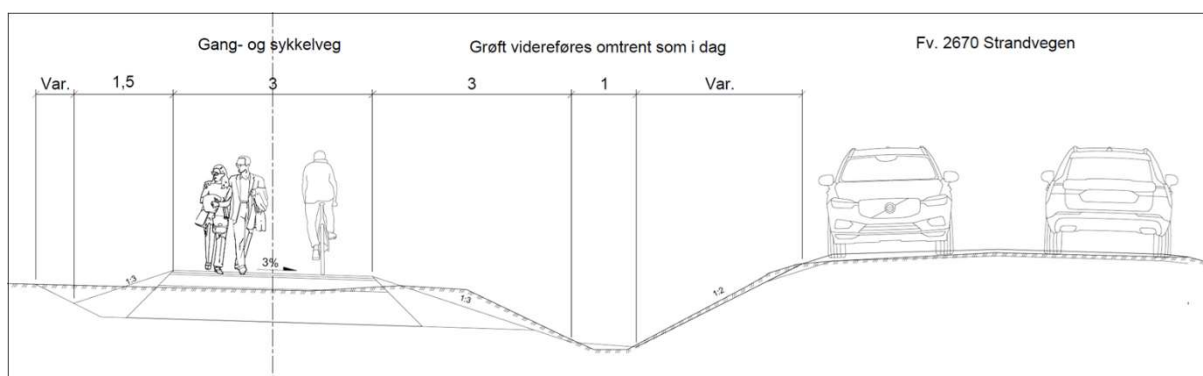
250 kjøretøy i døgnet. Tungtrafikkandelen er ca. 10%. Fartsgrensa i planområdet er 60 km/t over brua og 40 km/t forbi skolen.

Virkninger av reguleringsplanen

Både løsning 1 og løsning 2 gir vesentlig forbedring i både trafiksikkerhet og framkommelighet, for både gående, syklende, sammenlignet med eksisterende situasjon. Kjørende får en bedre situasjon ved at gående og syklende får eget tilbud og ikke ferdes i kjørebanelen.

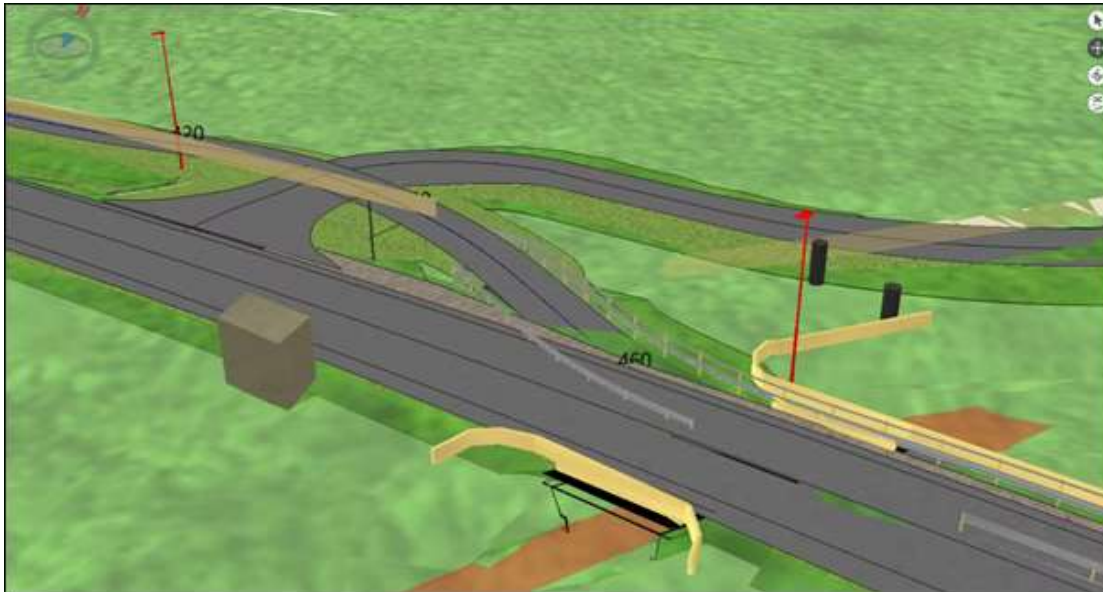
Gjeldende fartsgrense beholdes som 60 km/t frem til halve fotballbanen, 40km/t forbi skolen og så 60 km/t gjennom bebyggelsen i Lesjaskog.

Løsning 1 som innebærer gang- og sykkelbru ved siden av Skottåe bru er et utgangspunkt til reguleringsplan. Både kjøreveg og gang- og sykkelveg vil ligge på én bruplate, og skilles ut fra hverandre med rekkverk. Det er benyttet tverfall 3% på hele brua.



Figur 9. Illustrasjon som viser normalprofil for ny gang- og sykkelveg og fylkesveg.

Løsning 2 vist i Figur 10 innebærer at eksisterende bru blir videreført. Derfor må det etableres innsnevring av kjørebanelen over brua med tilhørende skilting for å sikre trygg ferdsel for både myke og harde trafikanter som vil benytte brua. Løsning over brua innebærer etablering av en gang- og sykkelveg for myke trafikanter ved siden av kjørefelt for bilister. Feltene blir adskilt av rekkverk og kantstein.



Figur 10. Illustrasjon som viser løsning 2 for ny gang- og sykkelveg.

4.3. Hydrologi og overvannshåndtering

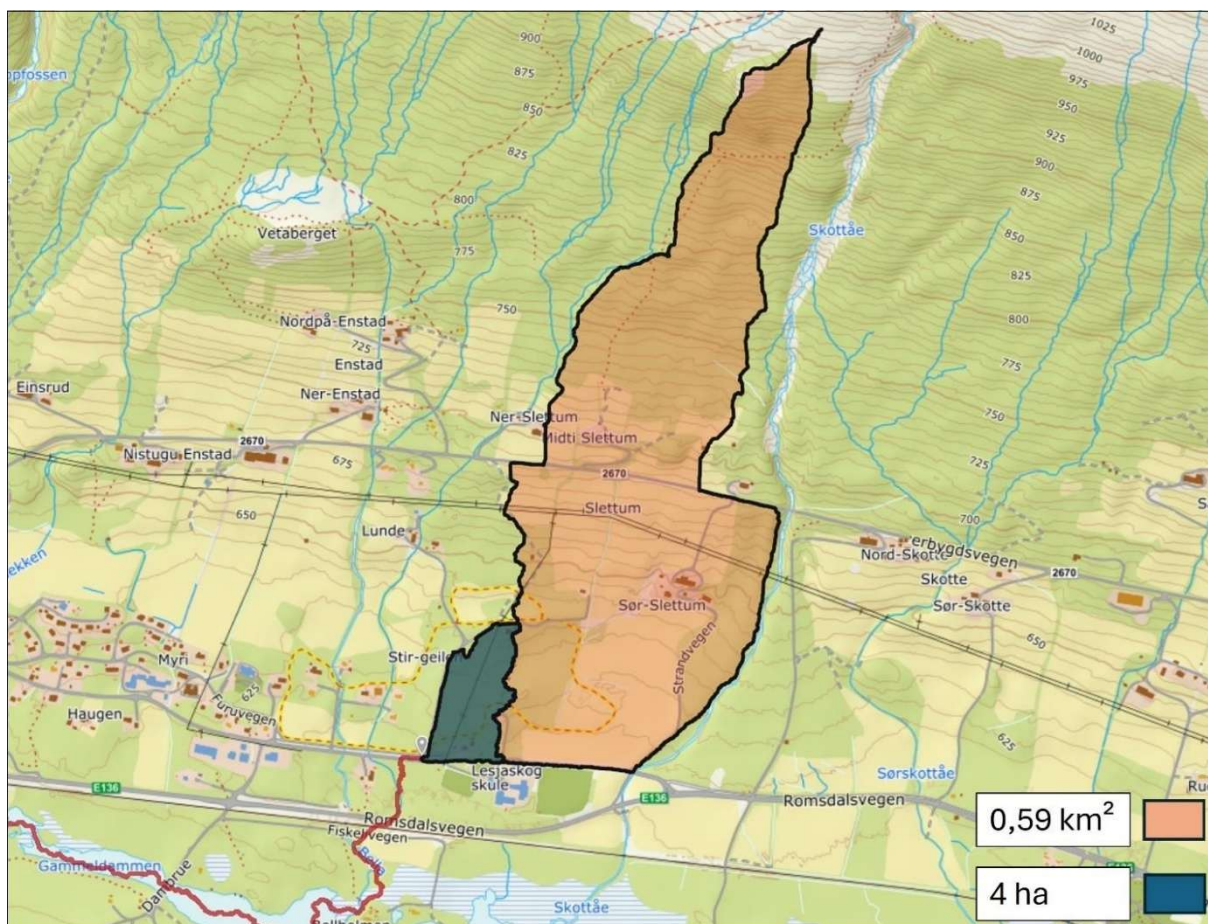
Eksisterende situasjon

Strekket ligger ved Lesjaskog skole mellom de to elvene Skottåe og Bella. Den nye gang- og sykkelvegen er planlagt å etableres fra krysset mellom Strandvegen og Romsdalsvegen like øst for Skottåe.

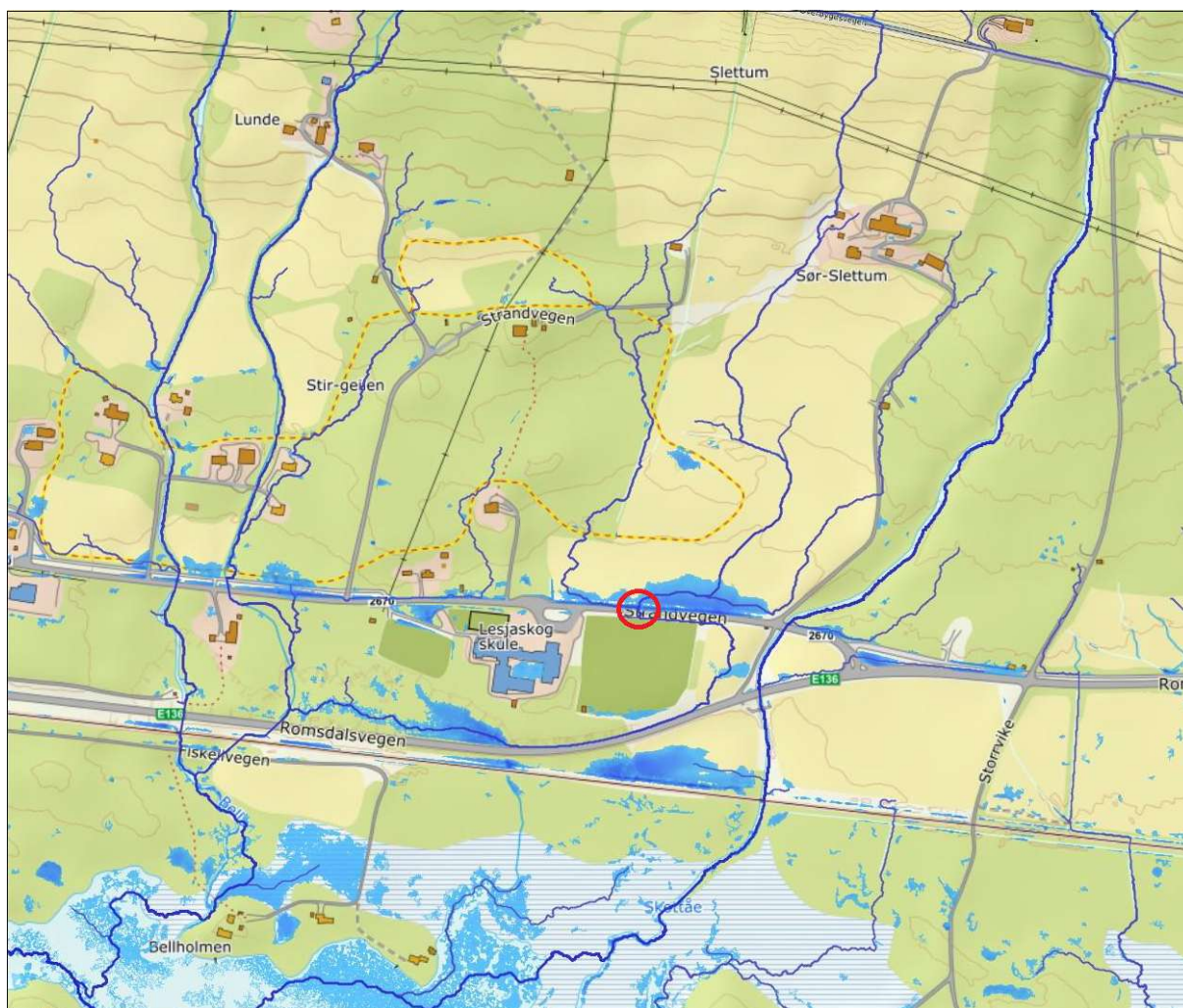


Figur 11. Oversiktskart over strekningen for gang- og sykkelvegen som ligger imellom Bella elva og Skottåe elva.

Flomveiene i området kan deles inn i to ulike nedbørsfelt (Figur 12). Det største nedbørsfeltet (oransje) er svært bratt og har en gjennomsnittshelning på ca. 16%. Det minste nedbørsfeltet (grønt) er slakere og har en gjennomsnittshelning på ca. 4%. Nedbørsfeltene består i hovedsak av skog og dyrkede områder. Hovedflomvegen fra området oppstrøms gang- og sykkelvegen krysser Strandvegen ved gressområdet (fotballbanen) øst for skolen (rød sirkel i Figur 13). Det er en stor og dyp grøft på nordsiden av Strandvegen som har god kapasitet til å håndtere og avskjære store mengder med vann fra det største nedbørsfeltet oppstrøms. Et stort område må bli oppstuvet før vannet går i overløp over Strandvegen ved fotballbanen, som vist i Figur 13. Vannet fra det lille nedbørsfeltet som renner vestover i grøften langs Strandvegen ledes til utløp i elven Bella.

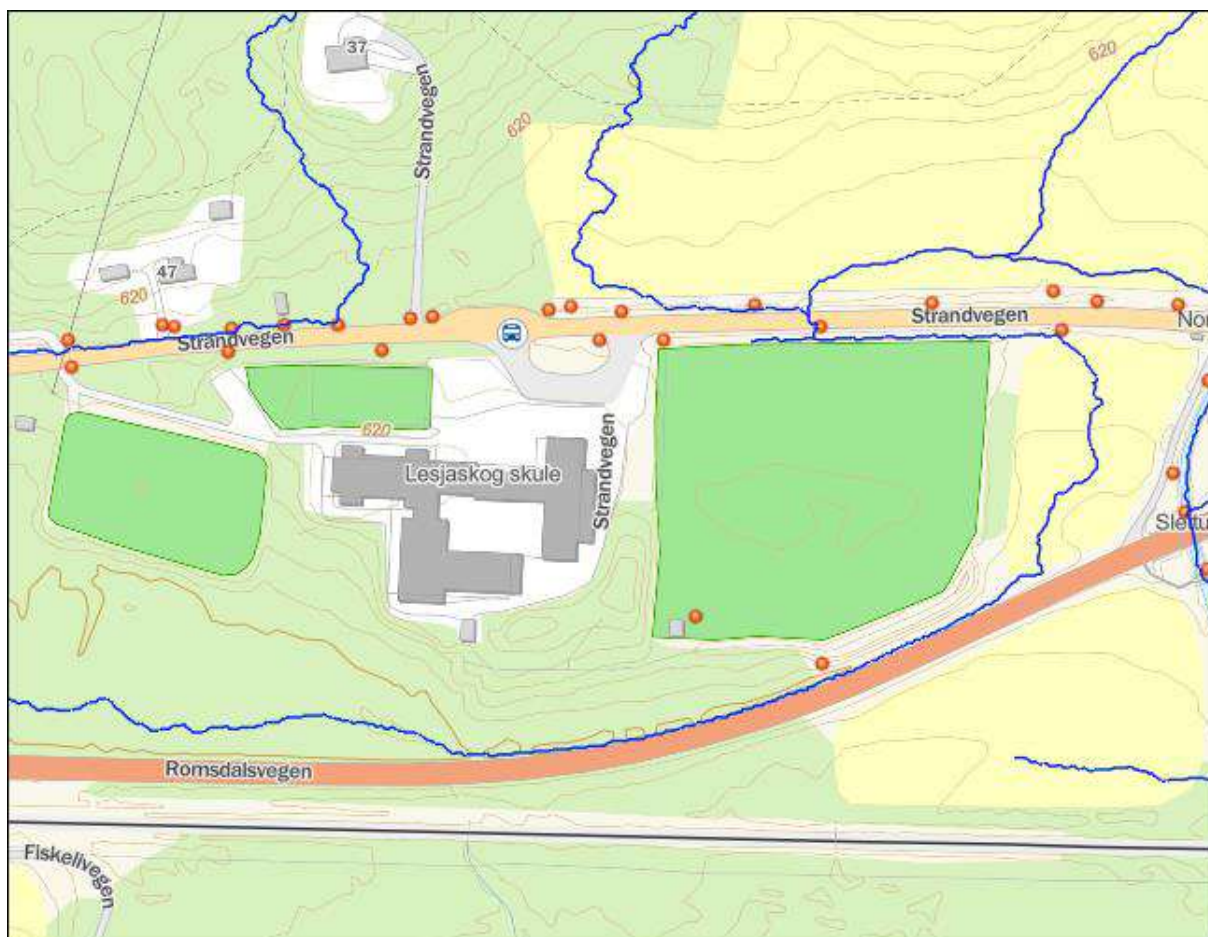


Figur 12. Nedbørsfelt i området.



Figur 13. Oversiktskart over flomveier.

Det er gravd dype grøfter på nordsiden av fylkesveg 2670 som likevel har lite fall og på befaring ble det observert stående vann med et tynt islag på toppen i grøftene. Dette tyder på at eksisterende stikkrenner ikke er lagt dype nok for at grøfta tømmes for vann. Registrerte stikkrenner på befaringen er vist i Figur 14. Stikkrennene er generelt i dårlig tilstand.

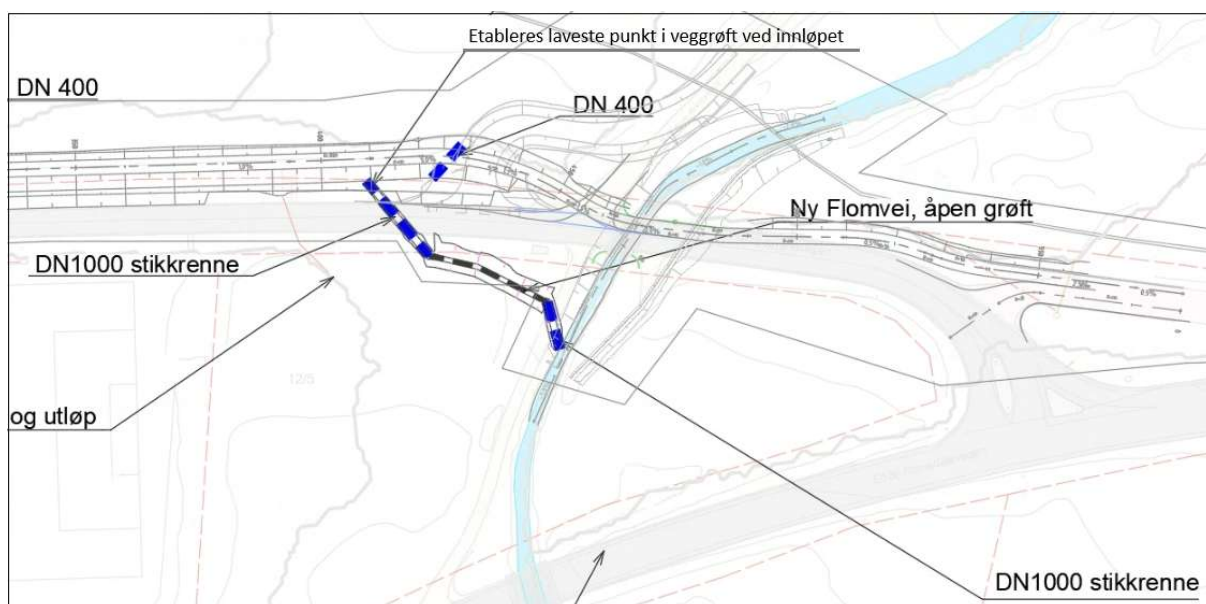


Figur 14. Befarte punkter for overvann langs Strandvegen.

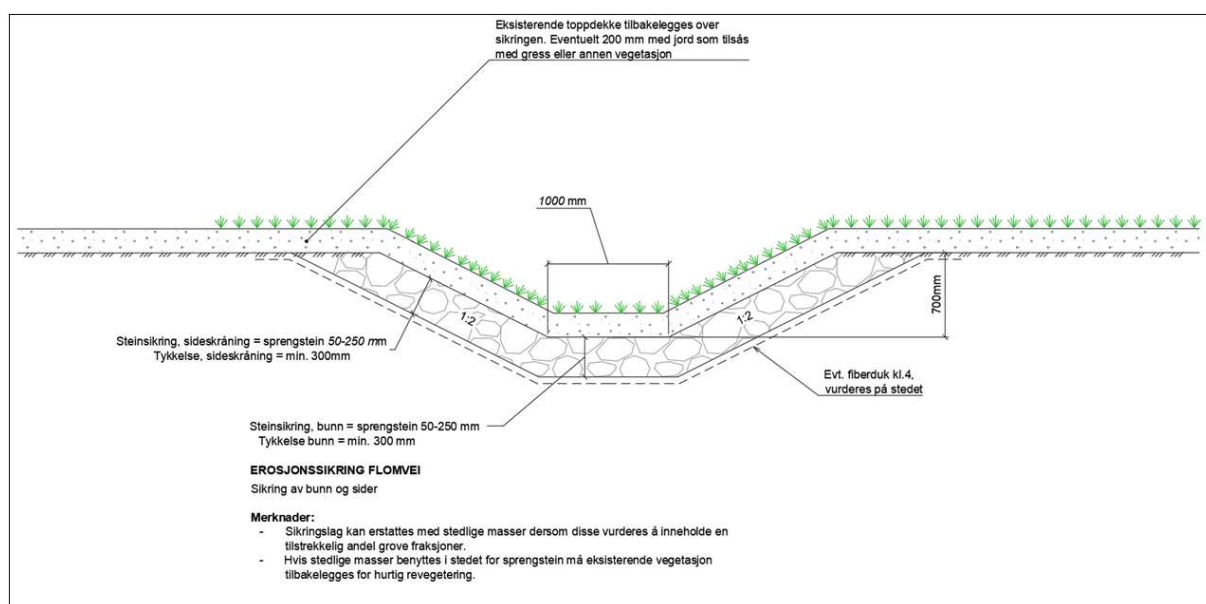
Deler av strekningen til den planlagte gang- og sykkelvegen ligger innenfor NVE sitt aktsomhetskart for flom som vist i Figur 15. Strekningen ligger i vernet område.

Etter at vannet er ledet gjennom gang- og sykkelvegen ved det store nedbørfeltet, vil vannet renne østover langs veggrøften mellom gang- og sykkelvegen og Strandvegen, og ledes til ny 1000 mm stikkrenne og videre via en ny flomvei ut i Skottåe (Figur 16 og Figur 17).

Eksisterende 600 mm stikkrenne gjennom Strandvegen har god kapasitet og beholdes. De skal renses. Stikkrennene under Strandvegen justeres og etableres med riktige høyder i forhold til grøftene slik at vann ikke blir stående i grøftene. Det må gjøres en tilstandsvurdering av alle eksisterende stikkrenner som skal beholdes, og de i for dårlig stand byttes ut med nye stikkrenner.



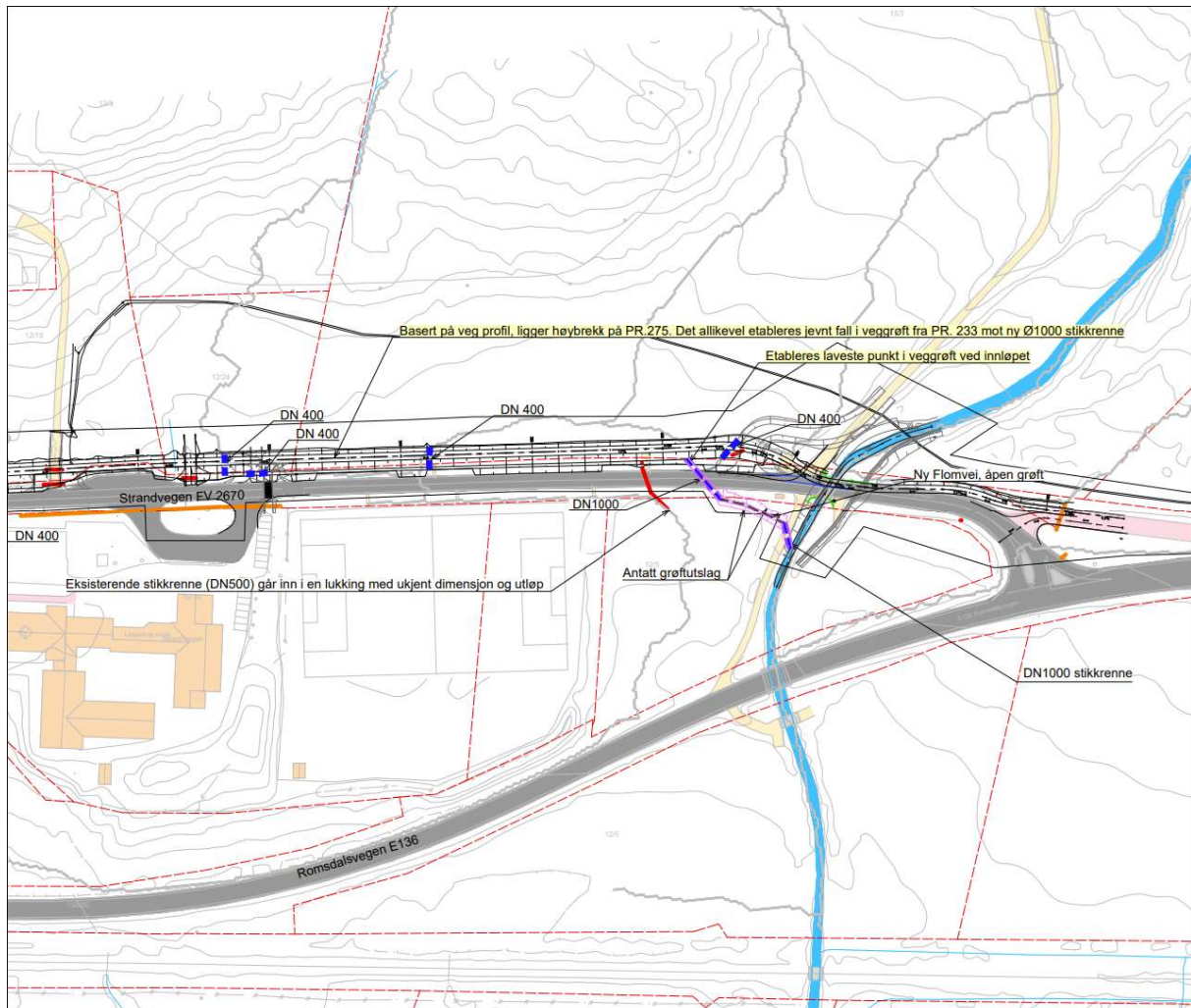
Figur 16. Planlagt flomveg sør for Strandvegen.



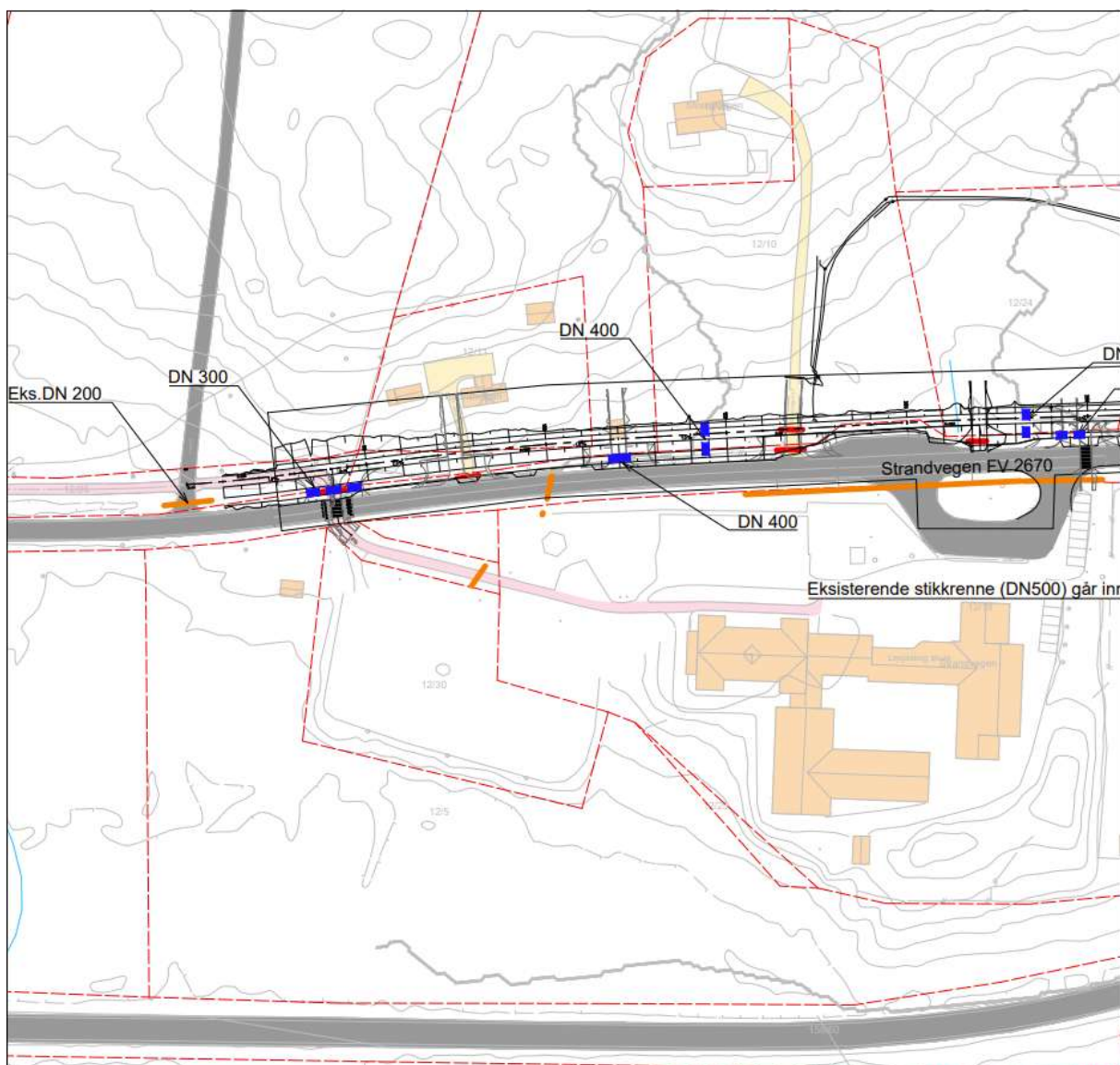
Figur 17. Tverrsnitt av åpen grøft sør for Strandvegen.

Vedlikehold

Med tanke på vedlikehold av veg-anlegg følges det Operativ Standard Innlandet (OSI) – styrende dokument, veg. Inspeksjoner og vedlikehold av bygd tiltak og infrastruktur gjøres av Innlandet fylkeskommune.



Figur 18. Eksisterende og anbefalte stikkrenner og flomveier for det store nedbørfeltet (øst på strekningen). Eksisterende stikkrenner som beholdes er vist med oransje strek, eksisterende stikkrenner som fjernes er vist med rød strek og nye stikkrenner med blå stiplet strek. Eksisterende flomveier er vist med grå linje og ny flomvei med grå stiplet linje.



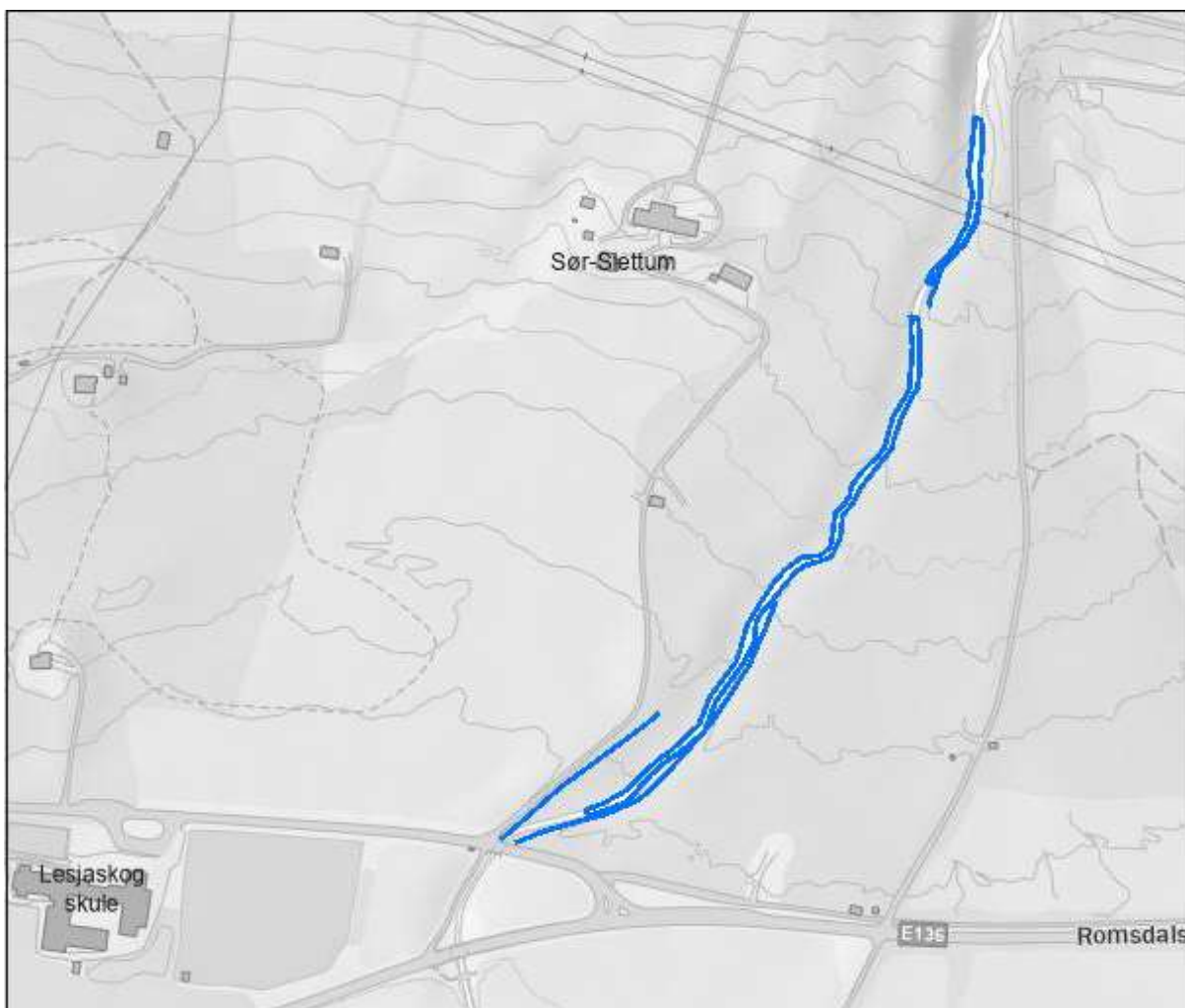
Figur 19. Eksisterende og anbefalte stikkrenner og flomveier for det lille nedbørfeltet (vest på strekningen). Eksisterende stikkrenner som beholdes er vist med oransje strek, eksisterende stikkrenner som fjernes er vist med rød strek og nye stikkrenner med blå stippet strek. Eksisterende flomveier er vist med grå linje.

4.4. Bru

Eksisterende situasjon

Dagens Skottåe bru ble bygget i 1963. Det er målt bredde på brua: 7,4 m imellom vegkantene og 8,2 m mellom rekkverkene på brua. Bru som står i dag, har dårlig kapasitet til å håndtere 200-årsflom.

Skottåe er tidligere flomsikret i 1964 og 1969 oppstrøms Strandvegen. Det er laget voller på begge sider av bekken, samt gjort opprenskninger i bekkeløpet. Strekninger som er sikret er registrert i NVEs kart for sikringstiltak vist i Figur 20. Indre materialer brukt for oppbygging av vollene er ukjent.



Figur 20. Strekninger der det tidligere er gjort erosjonssikring av Skottåe er vist i blått.

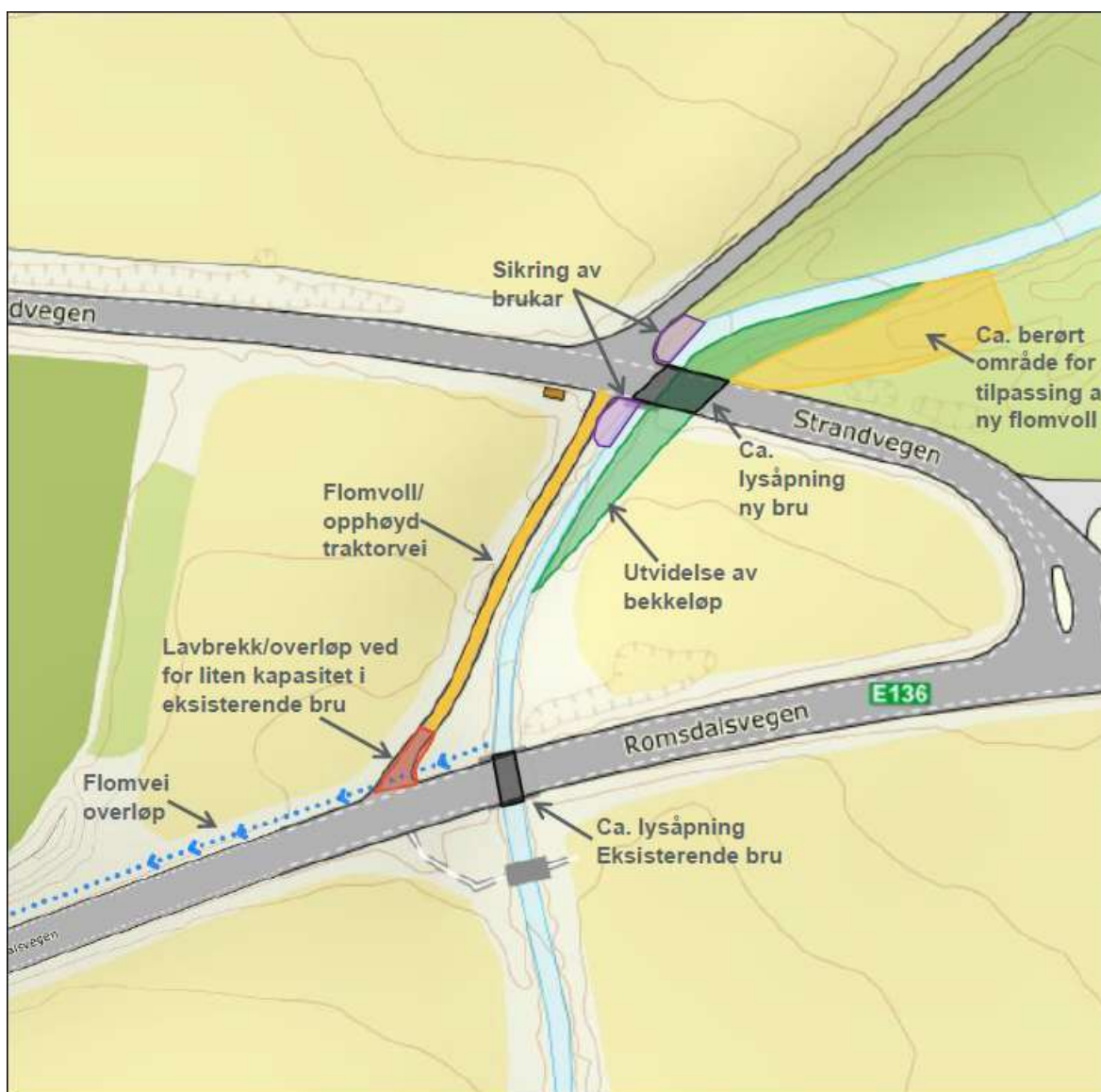
Virkninger av reguleringsplanen

Dagens bru er over 60 år, og bygd i 1963. På tidspunktet den må skiftes, kan K-tegning brukes til det.

Løsning 1 forutsetter at bru skiftes. Det finnes krav at brua håndterer 200 års-flom med 40% klimapåslag. Brua må i tillegg dimensjoneres med et fribord på 0,5 meter og utvides til å ha en lysåpning med bredde på 10 meter. Vinkelen på bekkeløpet vil bli omtrent som i dag, men tverrsnittet på bru utvides og bekkeløpets bredde utvides tilsvarende. Ny bru etableres med å beholde posisjonen til vestre brukar og utvide brua mot øst. Dette vil ha innvirkning på bekkeløpet oppstrøms og nedstrøms brua, da bekkeløpet må tilpasses ny lysåpning. Løsningen krever at vegen må heves 0,5 m for å ikke berøre bekkebunn.

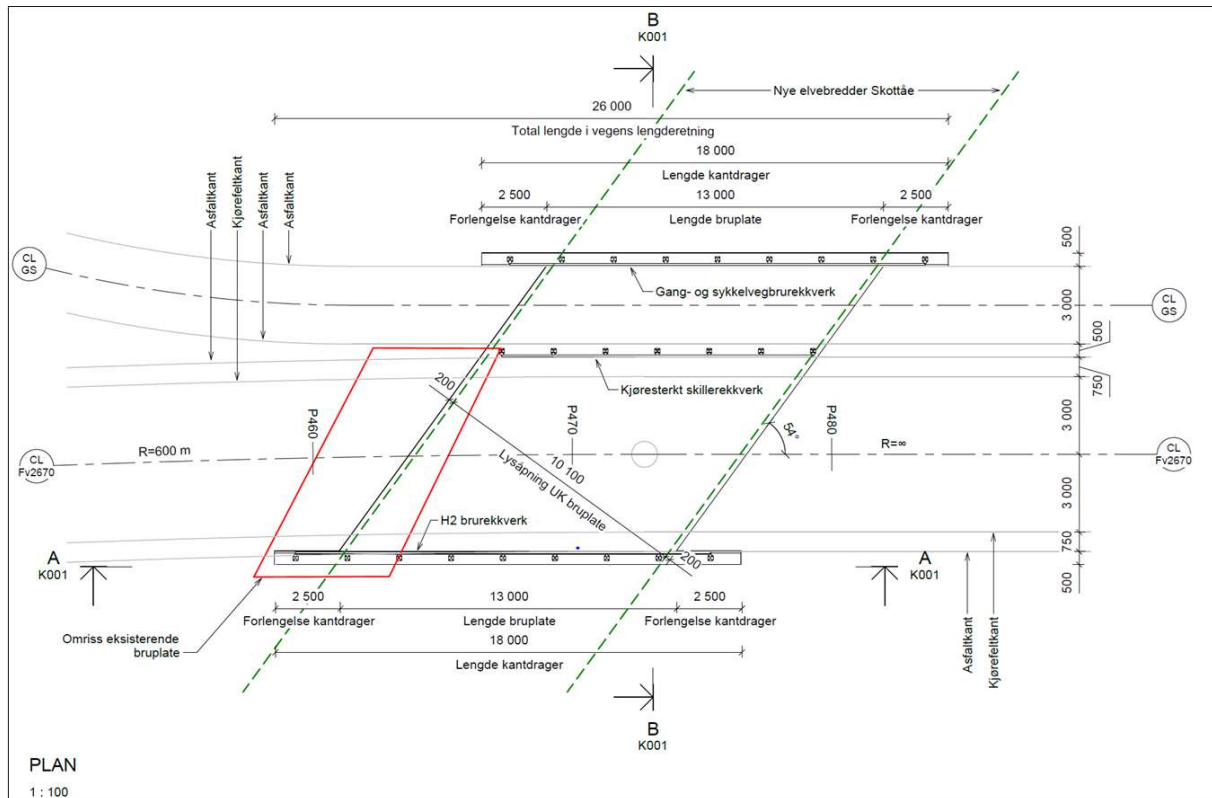
Bekken faller 3% oppstrøms og nedstrøms, og 2% under Strandvegen. Det medfører at Strandvegen må løftes 0,5 m for å oppnå 1,65m fri høyde mellom bekkebunn og bruoverbygning. Ny bekkebunn flukter med eksisterende bekkebunn.

For å tilpasse bekkeløpet til ny bru utvides det bekkeløpet ca. 40 meter oppstrøms og nedstrøms brua, vist med grønn skravur i Figur 21. Eksisterende flomvoll på østsiden av bekkeløpet oppstrøms dagens bru må endres og tilpasses nytt bekkeløp. Det er i Figur 21 lagt inn vist et areal som settes av til endring av eksisterende voll. Nedstrøms brua er det liten kapasitet i eksisterende bekkeløp og det er stor fare for at vann går på avveie ut av bekkeløpet i vest som vist i Figur 21. Vestsiden av bekkeløpet vil med ny bru få noe mer belastning fordi vinkelen til brukarene endres. Det etableres en voll på vestsiden av bekkeløpet som vist i Figur 21. Vollen etableres der det i dag går en traktorvei langs med bekken. Dette minimerer inngrepet i bekken og en har mulighet til å bevare den naturlige vegetasjonen på vestsiden av bekkeløpet. Traktorvegen heves med ca. en halv meter og etableres som en erosjonssikker ledevoll. Den nye brua vil ha kapasitet til å håndtere en 200-årsflom med klimapåslag og føre alt vannet gjennom brua. Brua ved kryssingen av Romsdalsvegen nedstrøms har noe begrensende kapasitet. Det anbefales at denne brua også oppgraderes om nødvendig. Eventuelt anbefales det at det etableres et sikkert overløp til veggrofta i vest.

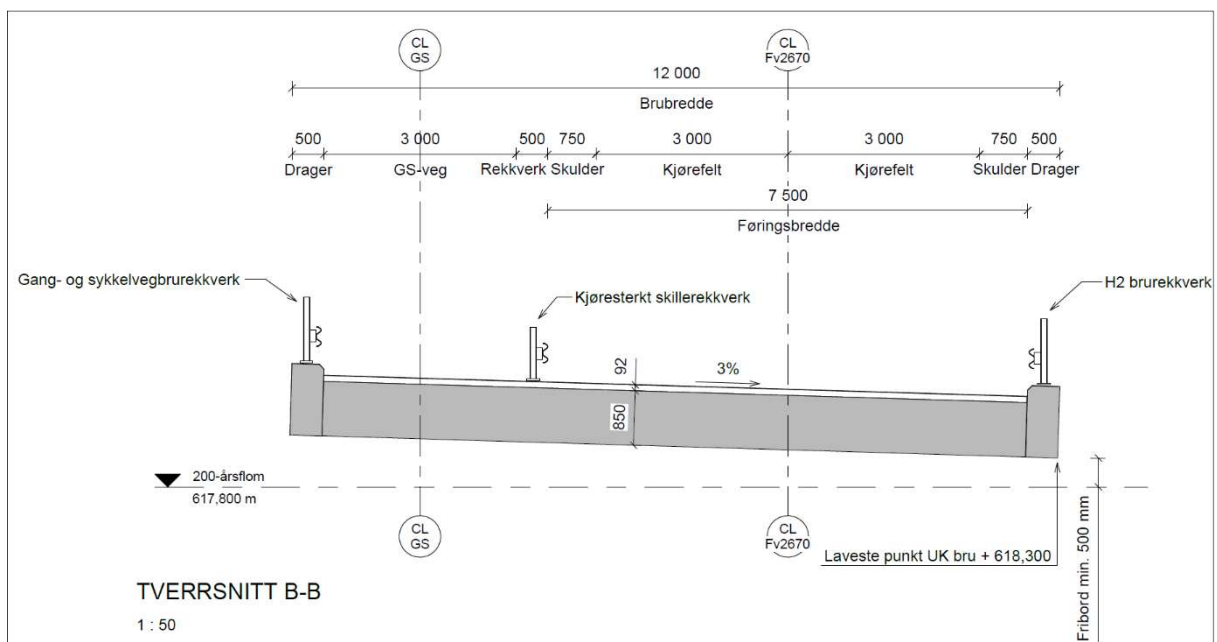


Figur 21. Anbefalte tiltak for ny bru og utvidet bekkeløp.

Det etableres 120 cm høyt H2 ytterrekkverk for å hindre gående å falle i bekken og driftstraktor fra å kjøre i bekken og 80 cm høyt N2 innerrekkverk med maks arbeidsbredde 0,5 m for å hindre biler å kjøre på gående.



Figur 22. Illustrasjon som viser plantegning for ny bru.



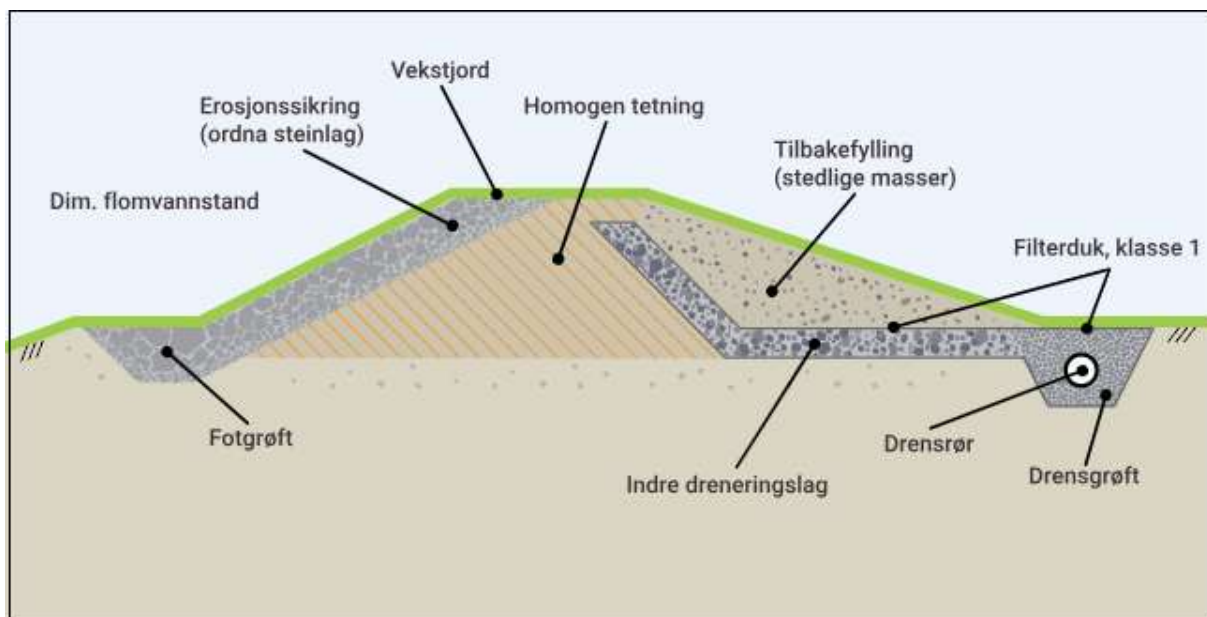
Figur 23. Illustrasjon som viser tverrsnitt for ny bru.

Løsning 2 forutsetter at eksisterende bru beholdes. Det blir ikke noen endringer eller virkninger for eksisterende bru. Det beholdes eksisterende brurekkverk, mens rekkverk på utsida av gang- og sykkelveg forlenges vestover samt det etableres rekkverksavslutninger i begge ender, øst og vest. Hensikten er å hindre myke trafikanter fra å falle ned i bekken. Rekkverket nedstrøms beholdes uendret.

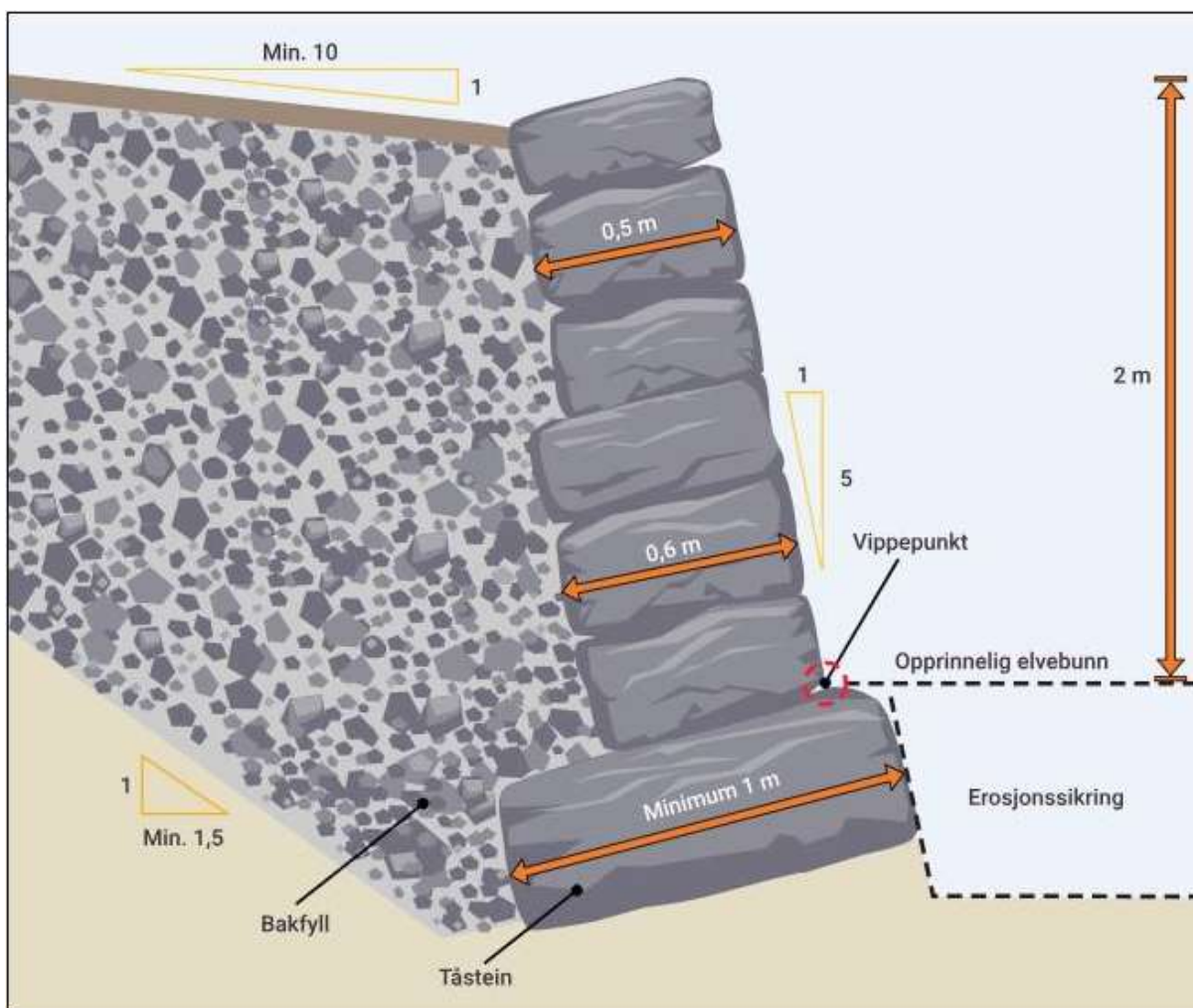
Erosjonssikring

Ved løsning 1 må det gjøres erosjonssikringstiltak. Det skal ved oppgradering av brua berøres eksisterende bekkeløp minst mulig. Noen steder må det gjøres inngrep. Der det gjøres inngrep er det viktig at en etablerer god erosjonssikring som minimerer fare for utvasking, massetransport og erosjonsskader.

Oppstrøms brua er det i dag en eksisterende flomvoll på østre side av bekkeløpet. Denne er i dag høy og bred. I fremtidig situasjon må vollen tilpasses det nye bekkeløpet. Vollen etableres med minimum høyde ca. 1,5 m over bekkebunn. Den vil da ligge ca. 0,4-0,5 m over dimensjonerende vannstand. Et eksempel på hvordan vollen kan etableres er vist i Figur 24.



Figur 24. Prinsipp for flomvoll hentet fra [Sikringshåndboka: Modul F2.301: Flomvoll – Prosjektering](#).



Figur 25. Prinsipp for tørrmur. Mål på tegning er kun vist som prinsipp og må detaljprosjektertes.

De modellerte hastighetene på vannet for en 200-årsflom med klimapåslag ved vollen er beregnet mellom 2-3 m/s. Helningen i Skottåe på strekningen er ca. 2-3 %. Estimert nødvendig steinstørrelse for sikring gir steinstørrelse (D50) på 170-300 mm, beregning for sikring rundt landkar gir en steinstørrelse (D50) på 300mm. Nytt bekkeløp og voller sikres derfor med et rauset lag med sprengstein 100-450 mm eller lignende. Sikringslaget skal ha en tykkelse på minimum 500 mm. Sikringslaget etableres over et filterlag med sprengstein 20-120 mm el.l. med tykkelse på minimum 200mm. Fiberduk klasse 4 vurderes på stedet. Sikring nedstrøms brua vil få tilnærmet lik oppbygning.

Sikringsskråningene til vollen dekkes med et vegetasjonslag og at bekkemasser tilbakelegges over sikringen der det etableres ny bekkebunn eller der eksisterende bekkebunn blir berørt. Om nødvendig bør det også bunnsikres. Bunnsikring bør ha lignende sikringslag som beskrevet for vollen, men det anbefales at en også blander inn lavere fraksjoner i bunnsikringslaget. Det er viktig at en ved utviding av bekkeløpet sikrer at det beholdes en minimumsvannføring i elva for å ikke skape et vandringshinder for fisk. Nye sikringer bør tettes godt slik at alt vannet ikke kun går i sikringslaget, men også åpent. Om nødvendig bør det etableres en djupål i bekken som sikrer vannføringer i åpent profil i

tørkeperioder ev. en langsgående tett terskel som fører vannet i et mindre tverrsnitt i lavvannsperioder.

I tillegg til sikring der bekkeløpet utvides og der en anbefaler flomvoller, må det vestlige brukaret også erosjonssikres. Det anbefales at sikring gjøres med rauset stein som på østsiden av bekken, men er det liten plass kan det etableres en tørrmur med 3:1 helning. Sikringen for det vestlige landkaret må ha en utstrekning på minimum 5 m fra landkaret, men vestsiden sikres hele vegen opp til svingen før brua. Når brua byttes ut, vil en måtte grave i eksisterende bekkeløp nær brua. Dette inngrepet minimeres så langt det er mulig, så en berører eksisterende bekkeløp og kantvegetasjon i minst mulig grad. Der det blir gjort inngrep skal det erosjonssikres, og at bunnmateriale tilbakelegges over sikringen, samt at kantvegetasjon reetableres.

4.5. Teknisk infrastruktur

Eksisterende situasjon

Vann- og avløpsledninger (blå linjer i Figur 26) ligger langs fylkesveg 2670 og utenfor planområdet. Utdrag fra kommunens database viser traseer for dette.



Figur 26. Illustrasjon som viser teknisk infrastruktur i område.

Eksisterende kommunalt veglysanlegg (rosa punkter i vestover retning i Figur 26) tilfredsstiller ikke vegnormalkrav. Det finnes lysmaster kun langs eksisterende gang- og sykkelveg i vest og en lysmast på grønn øy vis a vis skolen.

Telenor ledninger er vist i Figur 26 som grønne linjer. Nettet krysser fylkesvegen videre til Lesjaskole skole.

Elektro/Høyspentlinjer og elektrokabler er vist i Figur 26 som røde linjer. Høyspent linja krysser fylkesveg i sør-vest retning ved gangfelt vest for skolen.

Virkninger av reguleringsplanen

Lesja kommune har nylig etablert ny VA- anlegg i området, og det krysser fylkesvegen ved bussholdeplass. Ved bygging av gang- og sykkelveg må vi ha dialog med kommunen i forbindelse med viltkryssing VA-trase. Vi berører likevel ikke VA i stor grad.

Forsterket belysning langs gang- og sykkelvegen fra hvor ny gang- og sykkelveg påkobles til eksisterende gang- og sykkelveg ved europaveg til påkobling med eksisterende sykkelveg ved skolen inngår i prosjektet. Belysningen som skal settes opp tilfredsstiller vegnormalkrav for den trafikkmengden som er gjeldende på fylkesvegen. Fylkeskommunen bekoster og drifter belysning.

Telenor ledninger og høyspent linjer blir ikke berørt av reguleringsplan.

Der høyspentlinja krysser fv. 2670 ved eksisterende gangfelt, tegnes det inn fareområde på reguleringsplan med en tekst i reguleringsbestemmelsene.

4.6. Eiendomsforhold og naboer

Eksisterende situasjon

I planområdet langs fylkesvegen er det i all hovedsak kommunale og private eiendommer med boligbebyggelse, landbruksareal og noen få arealer med naturlig vegetasjon. Alle eiendommene har direkte avkjørsel til fylkesvegen (Strandvegen).

Virkninger av reguleringsplanen

Eksisterende eiendomsgrenser langs fv. 2670 varierer på strekningen, hvor eiendomsgrensen kan gå fra 2 m til 5 m fra vegkant. Regulert løsning innebærer behov for å erverve grunn fra private eiendommer. Det er behov for å erverve areal til selve gang- og sykkelvegen og til grøft og skråning/fylling, ombygging av avkjørsel Strandvegen 9, og som må tilpasses til terrenget på de ulike eiendommene. Ingen boliger eller andre bygninger vil innløses.

I regulert løsning inngår også et midlertidig bygge- og anleggsområde, som er nødvendig for å få nok plass langs vegen for å kunne bygge fortau. Dette arealet vil brukes for plassering av f.eks. anleggsmaskiner, rigg og midlertidig masselagring. Når byggingen av gang- og sykkelvegen og veg er ferdig, skal områdene som er brukt midlertidig til anleggsformål, tilbakeføres til opprinnelig bruk. Innlandet fylkeskommune er ansvarlig for dette.

Følgende eiendommer blir berørt av reguleringsplanen.

Tabell 1. Grunneierliste.

Gnr	Bnr	Ervervet areal permanent (m ²)	Ervervet areal midlertidig (m ²)
12	1	134	124
12	11	367	317
12	3	566	105
12	10	584	355
12	24	445	200
12	5	0	399
13	7	1675	1751

Før en grunnervvervs-prosess kan starte må reguleringsplanen være vedtatt. 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 skjønn, eller som ekspropriasjon som siste utvei.

Det blir i denne omgang kun utført grunnervverv for berørte eiendommer på strekningen.

4.7. Landskapsbilde

Eksisterende situasjon

Lesjaskog ligger lengst nord i Gudbrandsdalen, og er en fjellbygd der landbruk frem til nå har vært viktigste næringsvei. Terrenget langs fylkesveg 2670 er flat å lett å gjennomføre gang- og sykkelveg.

Området består av dyrka mark med god jordkvalitet, idrettsbane, boligområdet og skoleområdet. Tiltaksområdet ligger innenfor verneområdet for Rauma-vassdraget (103/3), som inngår i Verneplan for vassdrag IV (1993).

Vegetasjonen langs av vegen er først og fremst tilknyttet hager tilhørende boligbebyggelse, og består av noe trevegetasjon, busker, blomsterbed og gressplen. Noen områder har uberørt vegetasjon.

Virkninger av reguleringsplanen

Etablering av gang- og sykkelveg vil ikke medføre endringer i det store landskapsrommet, ettersom det ikke fører til terrengendringer av betydning.

I et mindre og mer lokalt perspektiv, for de som bor og ferdes i området, vil reguleringsplanens løsninger gjøre at landskapsbildet endres, ved at gang- og sykkelvegen gjør asfaltarealet større. Skråning i grøft mellom kjørebane og gang- og sykkelveg beholdes som i dag. Grøft på utsiden av gang- og sykkelveg vil ha dybde 0,5 m og helning 1:3.

Generelt vil virkningen av landskapsendringer være størst rett etter ferdigstilt anlegg og reduseres etter hvert som istandsatte sidearealer gror til igjen.

4.8. Nærmiljø og friluftsliv

Eksisterende situasjon

Fylkesvegen er en del av nærmiljøet for beboerne langs vegen. Arealet innenfor planområdet i seg selv er ikke benyttet til friluftsliv, men vegen brukes for å komme seg til friluftsområder og turstier i nærheten. Fv. 2670 har ikke tilbud for gående og syklende på deler av Strandbygdeven. Gående og syklende må derfor store deler av strekningen gå langs den fylkesvegen. Delvis langs fylkesvegen går skiløype.

Virkninger av reguleringsplanen

Den nye gang- og sykkelvegen vil ha positiv virkning for nærområdet, med bedret trafiksikkerhet for gående og syklende, og bedrer tilgjengeligheten for å bruke området som en del av nærfriluftslivet. Flere gangfelt over fylkesvegen bedrer også sikkerheten for de som krysser vegen til skolen.

4.9. Naturmangfold og naturressurser

Eksisterende situasjon

Vurderingen av tiltaket sin virkning på naturmiljø tar utgangspunkt i SVV sin håndbok V712 Konsekvensanalyser med tanke på avgrensning av fagområdet. Ettersom det ikke skal gjøres en konsekvensutredning, men kun 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 fylkesveg 2670 Lesjaskog skole 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 ifra søk i relevante databaser er planområdet i et naturvernområde.

Verdifulle naturtyper

Ut ifra søk i relevante databaser er det ikke funnet registrerte verdifulle naturtyper i prosjektområde.

Truede og sårbare arter

Rødlistede fuglearten vipe (CR – Kritisk truet) er registrert rett utenfor prosjektområde. Det er ikke registrert noen rødlistearter innenfor prosjektområde.

Fremmede skadelige arter

Det er registrert en forekomst av hagelupin (SE - svært høy risiko) fra 2017. Arten er ikke observert i nyere kartlegging, men det er sannsynlig at frø fortsatt finnes i massene. Nødvendige tiltak skal gjennomføres for å sørge for at fremmede karplanter ikke spres gjennom massehåndtering og andre aktiviteter.

INON-områder

Ut ifra søk i relevante databaser, er planområdet ikke innom inngrepsfrie områder.

Vann

Løsning 1 forutsetter at bekken breddeutvides, denne løsningen og tiltaket vil berøre bekken Skottåe (nedre del, vannforekomst-ID: 103-109-R), som renner ut i Lesjaskogsvatnet, Rauma (vannforekomst-ID: 103-119-1-L). Begge vannforekomster har god økologisk tilstand. Skottåe inngår i den nasjonale verneplanen for vassdrag og omfattes av vernet for Raumavassdraget (ID: 103/3). I Lesjaskogsvatnet er det registrert ørret og harr, samt ørekyte (SE – svært høy risiko, regional fremmed art).

Skottåe er fiskeførende for både harr og ørret, og fungerer som gyte- og oppvekstområde. Det er derfor viktig å sikre vandringsmuligheter under anleggsperioden og unngå endringer i vassdragets morfologi og bunnsubstrat som kan hindre fiskevandring eller påvirke gyteområdets kvalitet.

Anleggsarbeidene skal gjennomføres slik at tilslamming forhindres, for å unngå negativ påvirkning på vannkvalitet og vannlevende organismer i både Skottåe og Lesjaskogsvatnet. Videre i planleggingen skal det utarbeides detaljerte tiltak for å hindre slamutslipp i anleggsfasen. Disse tiltakene skal innarbeides i entreprisekontrakten ved utbygging.

Løsning 2 innebærer ingen direkte berøring av bekken. Det skal imidlertid sikres at gjennomføring av tiltaket ikke medfører negative konsekvenser for vassdraget. Dette gjelder særlig risiko for forurensning, spredning av partikler og påvirkning av kantvegetasjonen. Eksisterende kantvegetasjon skal bevares i størst mulig grad, og eventuelle berørte områder skal istandsettes og reetableres etter avsluttet anleggsarbeid.

Naturressurser

Planområdet ligger i et område med sammenhengende jordbruksarealer av høy kvalitet på begge sider av vegen. Etablering av gang- og sykkelvegen medfører en permanent omdisponering av totalt 1,25 dekar dyrket mark. I tillegg vil flytting av avkjørselen beslaglegge 0,4 dekar. Øvrige naturressurser som reindrift, utmark, fiskeri, vannressurser og mineraler berøres ikke av tiltaket.



Figur 27. Illustrasjon som viser naturressurser.

Grunnvann – drikkevann

Planområdet ligger innenfor grunnvannsforekomsten 103-83-G Lesjaskog, som består av porøse breelvs- og elveavsetninger med betydelig grunnvannspotensial. Det er registrert utveksling med overflatevann, men ingen kjente drikkevannsbrønner eller vannuttak i nærheten av tiltaket. Tiltaket innebærer kun grunne terrenginngrep og det skal ikke graves ned til nivåer som kan påvirke grunnvannstand eller strømningsmønstre.

Overflateavrenningen forventes å være minimal og tilsvarende dagens situasjon. Tidligere anleggsarbeid i området har ikke vist påvirkning på grunnvannsforekomsten.



Figur 28. Illustrasjon som viser grunnvann.

Virkninger av reguleringsplanen

Uttalelse etter naturmangfoldloven §§ 8-12

Naturmangfoldlovens § 8; Kunnskapsgrunnlaget

Vurderingen av naturverdiene i planområdet er basert på tilgjengelig og eksisterende kunnskap fra Naturbasen (Miljødirektoratet), Artskart (Artsdatabanken), Norges geologiske undersøkelser og øvrige kilder omtalt i teksten. Dette oppfyller kravene til kunnskapsgrunnlag etter naturmangfoldloven § 8. Samtidig er det begrenset kunnskap om nøyaktig plassering av gyte- og oppvekstområder for fiskeartene i elva. På bakgrunn av dette er det relevant å anvende føre-var-prinsippet (§ 9) i planlegging og gjennomføring av tiltaket.

Naturmangfoldlovens § 10; Økosystemtilnærming og samlet belastning

All utbygging medfører økt belastning på økosystemene, og dette tiltaket er ikke et unntak. Den planlagte gang- og sykkelvegen følger i hovedsak eksisterende vegtrasé, men krever noe utvidelse og asfaltering av nye arealer. Dette gir et permanent arealbeslag med tap av vegetasjon og arealer med dyrka mark. Det er derfor viktig å være bevisst på omfanget av dyrka mark som blir berørt, og å vurdere tiltak som kan begrense dette tapet og legge til rette for nyttiggjøring av berørt matjord. Selv om det i dag ikke er registrert store naturverdier i den aktuelle delen av vegkorridoren, bidrar prosjektet til en kumulativ belastning, særlig i randsoner mellom ulike arealtyper.

Etablering og utbedring av bru, samt eventuell utvidelse eller bygging av flomvoll, innebærer direkte inngrep i vassdraget. Dette kan påvirke kantsoner, kantvegetasjon, sedimentdynamikk og vannhastighet lokalt. Anleggsarbeid kan i tillegg gi kortvarige forstyrrelser og økt partikkeltransport. Det er derfor avgjørende at bru og nytt bekkeløp utformes på en slik måte at fiskevandring for både ørret og harr opprettholdes. Aktuelle tiltak for å forhindre skadelig partikkeltransport og forringelse av fiskevandringen for ørret og harr vil bli konkretisert i byggeplanfasen og innarbeidet i kontrakten med entreprenør.

Utover dette vurderes tiltak ikke å øke den samlede belastningen på Skottåa og Lesjaskogvatnet, samt landbruksområde som økosystem og naturressurser.

Naturmangfoldlovens § 11; Kostnadene ved miljøforringelse bærers av tiltakshaver

Innlandet fylkeskommune bekoster avbøtende tiltak i forbindelse med behandling av eventuelle fremmede arter innenfor planområdet, samt andre miljøtiltak som er nødvendig ved gjennomføring av prosjektet.

Naturmangfoldlovens § 12; miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Det er en forutsetning at de mest miljøvennlige og skånsomme teknikker og metoder blir lagt til grunn. Her gjelder dette å forhindre at mer dyrkbar mark enn nødvendig blir beslaglagt og at det utarbeides en plan for håndtering og tilgjengeliggjøring av matjorden. I tillegg må man i størst mulig grad å forhindre at finstoff og forurensing slippes ut, og renner videre ut i

Lesjaskogvatnet. Disse metodene skal detaljeres og omtales i miljørisikovurderingen i byggeplanfasen og blir inkludert i konkurransegrunnlaget.

Vegens omgivelser skal formes slik at de fremstår som en del av naturlige elementer i landskapet, så langt dette lar seg gjøre med større asfaltareal. Det skal legges til rette for at kantvegetasjonen og vegetasjonen rundt Skottåe, samt vegetasjonen som blir fjerna i anleggsbeltet revegeteres.

Miljøforsvarlige driftsmetoder skal også gjelde for andre tiltak som blir nødvendig ved gjennomføring av prosjektet. Disse beskrives i miljørisikovurderingen som utarbeides i tilknytning til byggeplanen. Miljørisikovurderingen som skal gjennomføres vil være et viktig verktøy i videre planfaser mht. mål og tiltak for å redusere skadevirkninger på naturmiljøet.

4.10. Kulturmiljø

Eksisterende situasjon

Fylkeskommunen har ikke kjennskap til at vi vil komme i berøring med automatisk fredete kulturminner. I planområdet finnes det ikke kulturminner.

Videre minner vi om meldeplikten etter kulturminneloven

«Dersom det i forbindelse med tiltak i marka blir funnet automatisk fredete kulturminner som ikke er kjent, skal arbeidet straks stanses i den grad det berører kulturminnene eller deres sikringssoner på fem meter, jf. lov om kulturminner §8. Melding skal snarest sendes til kulturminnemyndighetene i Innlandet fylkeskommune slik at vernemyndighetene kan gjennomføre en befaring og avklare om tiltaket kan gjennomføres og eventuelt vilkårene for dette.»

Virkninger av reguleringsplanen

Reguleringsplanens løsninger berører ingen kjente kulturminner. Automatisk fredede kulturminner som oppdages under utbyggingen er sikret i punkt 1.3 i reguleringsbestemmelsene.

4.11. Geoteknikk/geologi/skredfare/flomsone

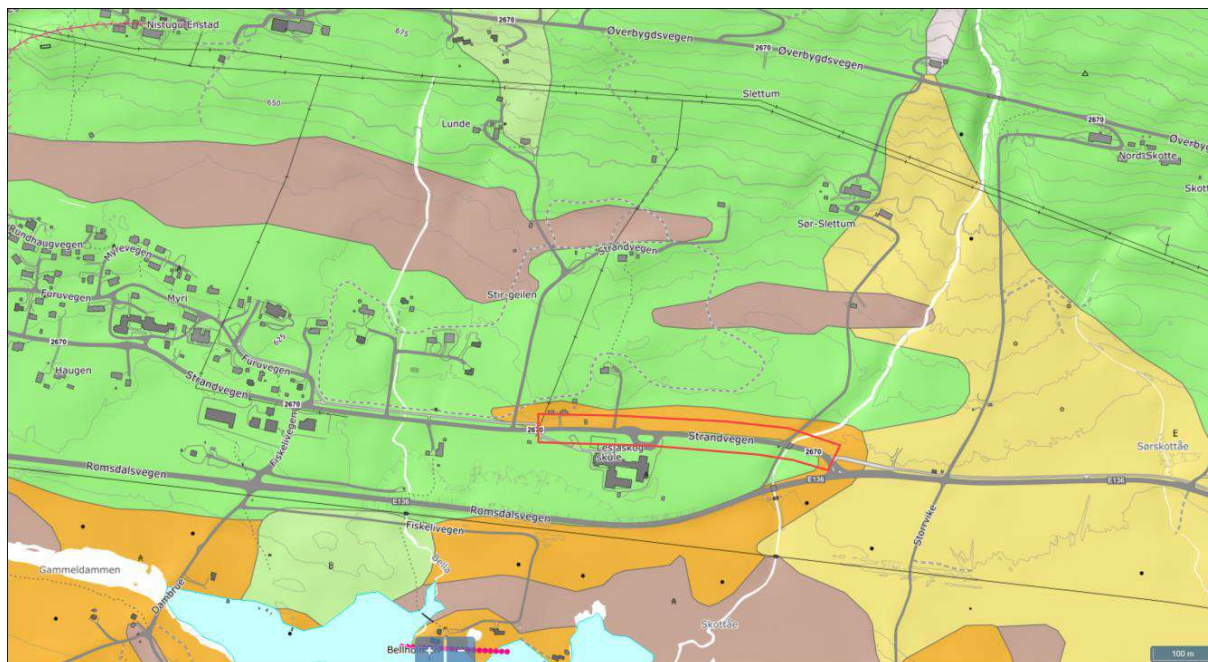
Eksisterende situasjon

Kvartærgeologisk kart i målestokk 1:50 000 (Figur 29) indikerer at det er breelvavsetninger på nordsiden av fylkesvegen og tykk morene på sørsiden. I østenden av gang- og sykkelvegen, ved krysset til E136, er det elveavsetninger. Rundt prosjektområdet er det også stedvis torv og myr. Løsmassekartet til NGU gir kun en indikasjon på hva et øvre lag i jordprofilet består av. Området ligger langt over marin grense, og det er således ingen fare

for kvikkleireskred. Det er ingen registrerte faresoner for skred i bratt terreng i Lesja kommune, men aktsomhetskartet, som kan brukes for å avgrense hensynssoner, dvs. områder hvor skredfaren må utredes, på arealplannivå, indikerer at tiltaket ikke er skredutsatt, se Figur 30. Det ble registrert kun et snøskred ved brua i mai 2010, fra hjemmesiden www.skredregistrering.no. På grunn av forholdsvis flatt terreng, er dette sannsynligvis et sørpeskred av ukjent størrelse. Ved detaljprosjektering av bru i utbyggingsfasen, må det vurderes at dette kan skje igjen. Utover dette er sikkerheten mot skred, jf. Statens vegvesens håndbok N200 derfor tilfredsstillende for tiltaket.

Utførte grunnundersøkelser innenfor prosjektområdet viser at det er relativt grunt til fjell. Det er påvist fjell mellom 2,0 til 6,2 m dybde. Det er dypest til fjell rundt elva Skottåe, og gradvis avtakende løsmassemekthet innover flata forbi Lesjaskog skole. Totalsonderinger sammenholdt med opptatte naverprøver viser at det i all hovedsak er et organisk topplag over siltig sandig jordmateriale med innslag av grus og humus/organisk materiale. Materialet er noe sortert, og kan klassifiseres i telegruppe 2 forutsatt at stedvise torvlag blir masseutskiftet. Dette ser ut til å stemme overens med NGUs tolking av løsmassene som breelavsetninger.

Berggrunnsgeologisk kart i målestokk 1:250 000 fra NGU (www.ngu.no) indikerer at fylkesvegen i det aktuelle området går gjennom glimmerskifer og eventuelt noe anortositt. Det forventes ikke å bli behov for bergskjæringer, på grunn av høy løsmassemekthet. Skulle det bli aktuelt med fundamentering av bru på berg, forventes det ikke problemer med fundamentering på glimmerskifer og/eller anortositt.



Figur 29. Utsnitt fra NGUs løsmassekart [8] over prosjektområdet. Aktuelt område for G/S-veg er markert i rødt. Eget målestokk 1:50 000.



Figur 30. Utsnitt fra NVEs kartlag «Skred i bratt terreng, aktsomhetsområde». Blått punkt viser registrert uspesifisert snøskred.

Virkninger av reguleringsplanen

Utbygging av gang- og sykkelveg langs fv. 2670 vil ikke medføre inngrep på eiendommene, utover det som er nødvendig for anleggsdriften. Tiltaket er av begrenset karakter, og vil ikke gi virkninger av betydning for stabilitet eller skredfare i området. Det bør hensyntas at det er en viss fare for sørpeskred langs Skottåe.

Det må masseutskiftes ned til original mineralsk grunn, for å unngå setninger under gang- og sykkelvegen. Det forventes ikke utgravinger dypere enn 2,0 m for masseutskifting og etablering av underbygning for gang- og sykkelveg. Graveskråninger ned til 2,0 m dybde kan etableres stabilt med helning 1:1 i masser av sand og silt. Oppstår det utfordringer med overflatestabilitet i perioder med nedbør bør det vurderes slakere graveskråninger. Det må legges duk (klasse 3) mellom tilkjørte masser og original grunn.

Ved vinterarbeid må snø og is fjernes graveplanum. Det må også tildekkes og isoleres for å hindre frostnedtrengning og innblanding av snø i massene.

Gang- og sykkelvegen er planlagt omtrent på høyde med eksisterende terreng langs hele lengdeprofilet. Tiltaket medfører derfor ikke økte spenninger på undergrunnen, og det forventes følgelig ikke setninger under veggen.

Utførte grunnundersøkelser ved Skottåe viser at det er faste masser av sand og silt i området for nye landkar. Bergoverflaten ligger omtrent 3,5-5 m under vannspeilet i elva, og det er dypere til fjell på sørsiden av eksisterende bru enn på nordsiden.

På bakgrunn av dette kan ny bru trolig direktefundamenteres, men endelig fundamenteringsløsning må avklares i samråd med RIG (geotekniker) og RIB (byggetekniker).

Plan for kontroll og oppfølging

I tabell 2 er det listet opp ulike kontrollpunkter som må følges opp i forbindelse med gjennomføringen av tiltaket. Listen er ikke uttømmende og er ment å være innspill til blant annet utførende entreprenørs kontrollplan.

Tabell 2. Innspill til kontrollplan for prosjektet.

Kontrollpunkt	Beskrivelse	Kontrollform	Ansvarlig	Tiltak ved avvik
Gravemasser som forutsatt	Det forventes noe fuktige gravemasser av silt og sand, samt stedvis torv/organisk materiale	Visuell inspeksjon og dokumentasjon i form av bilder	Utførende entreprenør	Kontakt geotekniker uten ugrunnet opphold
Masseutskifting	Det skal masseutskiftes med kvalitetsmasser ned til original mineralsk grunn	Sjekkliste og dokumentasjon i form av bilder	Utførende entreprenør	Grav ut og masseutskift
Graveskråninger	Kan etableres stabilt med helning 1:1, forutsatt gravdybde maksimalt 2 meter	Kontrollmåling	Utførende entreprenør	Graveskråninger slakes ut til angitt helning
Filterduk	Det skal legges fiberduk (kl. 3) mellom stedlige og tilkjørte masser	Sjekkliste og dokumentasjon i form av bilder	Utførende entreprenør	Legg filterduk
Fylling og komprimering	Tilførte masser skal komprimeres iht. NS3458, normal komprimering. Eventuell snø/is i traet må fjernes før oppfylling og fundamentering	Sjekkliste og dokumentasjon i form av bilder	Utførende entreprenør	Grave opp og begynne på nytt

- Endring av støyskjermer og støyvoller

Innlandet fylkeskommune vurderer at ingen av disse forholdene inntreffer innenfor planområdet. Veilederen sier også at for mindre tiltak, som ikke er omfattet av punktlisten og som ikke øker lydnivået, så utløses ikke krav om å gjøre avbøtende tiltak for å redusere lydnivået. Veilederen trekker her frem gang- og sykkelveger som eksempel.

På bakgrunn av innholdet i T-1442 og M-2061 anser Innlandet fylkeskommune at ny gang- og sykkelveg langs fv. 2670 i Lesjaskog ikke fører til økt støynivå. Temaet utredes derfor ikke videre i reguleringsplanen.

5. Risiko og sårbarhet (ROS-analyse)

Plan- og bygningslovens § 4-3 krever risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) for alle planer for utbygging. Metode for analysen er basert på DSB-veilederen «Samfunnssikkerhet i kommunens planlegging». Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som er relevant som følge av planlagt utbygging.

En risiko- og sårbarhetsanalyse gjennomføres for å kunne ta risikoinformerte beslutninger med hensyn til sikkerhet i arbeidet med detaljreguleringsplanen. Analysen baseres på faglige vurderinger og erfaringer og skal være et bidrag til å gjøre veg og fortau så sikre som mulig og sikre at miljøet ikke skades. Dette kapittelet dokumenterer prosessen og resultatene fra risiko- og sårbarhetsanalysen.

5.1. Usikkerhet og avgrensning for analysen

ROS-analysen inkluderer konkrete vurderinger av konsekvenser relatert til samfunnssikkerhet og naturfare. Hendelser som vurderes i analysen er forhold som kan oppstå plutselig og uforutsett, og ha konsekvenser for mennesker, miljø og samfunn.

Analysen er avgrenset til planområdet, men det er også foretatt en vurdering av påvirkning fra og til planområdets omland. ROS-analysen vurderer ikke temaer som er sikret gjennom annet regelverk med krav til utredning (TEK 17, naturmangfoldloven, kulturminneloven, forurensningsforskriften, osv.) eller som inngår i planbeskrivelsen (sårbare naturområder, kulturminner, osv.)

ROS-analysen omfatter ikke risikofaktorer knyttet til utbygging av prosjektet. Dette ivaretas i miljørisikoanalyse og SHA-plan (sikkerhet-, helse-, og arbeidsmiljø).

Klassifisering av risiko vil alltid være beheftet med noe usikkerhet i denne type analyser. Dette skyldes flere forhold:

- Manglende metoder for å beregne sannsynlighet: For mange typer hendelser finnes ikke erfaringer eller etablerte metoder for å beregne frekvens, eller modeller og metoder som kan beregne sannsynlighet. I slike tilfeller må sannsynligheten vurderes ut fra et faglig skjønn. Det samme gjelder for vurdering av virkningene av risikoreducerende tiltak.
- Uforutsette hendelser kan oppstå, også hendelser som man ikke har klart å avdekke gjennom det faglige arbeidet med ROS-analysen.
- Analysen som er gjennomført bygger på gjeldende kunnskap. Ny kunnskap kan kaste nytt lys på risikobildet eller sannsynlighetsvurderinger.

5.2. Beredskap

Vegen holdes i utgangspunktet åpen gjennom anleggsperioden. Korte stengninger må påregnes.

I tilfelle hendelse vil det være aktuelt med utrykning fra beredskapsetater.

Tabell 3. Avstand og utrykningstid til beredskapsetater i område.

	Brann	Ambulanse	Politi
Nærmeste	Dombås	Dombås	Lesja
Avstand	43,6 km	43,6 km	29,4 km
Utrykningstid (estimert)	37 min	37 min	25 min

5.3. Identifisering av uønskede hendelser

I arbeidet med reguleringsplanen så har Innlandet fylkeskommune innhentet kunnskap om selve arealet, og om utbyggingen kan medføre endringer i risiko- og sårbarhetsforhold.

Prosjektet dreier seg i stor grad om å redusere risiko og sårbarhet:

- For brukerne: å etablere et trafikksikkert tilbud for myke trafikanter og kjørende som er robust mot ytre påvirkninger (naturfare).
- For veganlegget selv: klimatilpasning av infrastrukturen for å hindre skader på den i en mer ustabil vær- og nedbørsituasjon.

Ved identifisering av uønskede hendelser er tabell 2 og vedlegg 5 i DSB sin «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging» benyttet.

Hvorvidt arealet er egnet for utbyggingsformål er det ikke gått videre inn i analyser av. Nytt fortau 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. Dette, i tillegg til prosjektområdets beliggenhet, gjør at flere temaer ikke er relevante å utrede. Vegen fører ikke til steder som er viktig med tanke på samfunnssikkerhetsmessige hensyn.

Følgende uønskede hendelser er identifisert i arbeidet med reguleringsplanen. Hendelser som er ivaretatt 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:

Tabell 4. Hendelser innenfor ROS analyse.

Nr	Hendelse	Aktuelt	Vurdering	Analyse
Forhold ved utbyggingsformålet og omkringliggende forhold				
1	Innføring av nye risiko- og sårbarhetsforhold i planområdet.	Nei	Utbyggingen fører ikke til at det blir noen nye risiko- og sårbarhetsforhold i planområdet. Det blir noe økt areal av harde flater med ny gang- og sykkelveg. Nytt gang- og sykkelveg er tilpasset forventet vær- og klimautvikling. Overvannssystem oppgraderes.	Nei
2	Risiko og sårbarhet i omkringliggende områder som kan påvirke utbyggingsformålet og planområdet.	Nei	Planområdet ligger innenfor aktsomhetsområde for flom. Det er derfor gjennomført hydrologisk analyse av Skottåe og beregning av overvann for å finne dimensjoner på ny konstruksjon og overvannstiltak. Området er utenfor aktsomhetsområde for skredfare. Løsning 1 tar høyde for 200-årsflom i Skottåe, mens løsning 2 ikke gir endringer for vassdraget sammenlignet med eksisterende situasjon.	Nei
3	Forhold ved utbyggingsformål et som kan påvirke omkringliggende områder.	Nei	Det blir ingen vesentlige påvirkninger i omkringliggende områder. Plassering av fylkesvegen blir uendret. Gang- og sykkelvegen bygges på nordsida, og eksisterende bred grøft beholdes for drenering og plass til snøopplag. Det ivaretar eksisterende landbruksdrenering. Større asfaltflater kan føre til mere overvann. Overvannssystemet oppgraderes.	Nei
Naturreisiko				
4	Svartelistede arter sprer seg i området	Nei	Svartelistede arter omfattes av miljørisikoanalysen som utarbeides som grunnlag for gjennomføring av prosjektet.	Nei
5	Overvann forårsaket av kraftig regn, evt. kombinert med snøsmelting.	Ja	Overvannssystem oppgraderes og tilpasses vannmengder på nivå med 200-årsflom. Stikkrenner med god tilstand og kapasitet beholdes, de med dårlig tilstand og kapasitet skiftes ut. Grøft imellom kjøreveg og gang- og sykkelveg samt på nordsida beholdes og blir et naturlig område til drenering og håndtering av overvann og ha plass til snøopplag.	Nei
Trafikk				
6	Trafikkulykke med et eller flere kjøretøy med myke trafikanter involvert	Ja	Alle offentlige veganlegg er oppgradert til vegnormal-standard, eller har fått innvilget fravik etter en konkret vurdering av virkning for trafiksikkerheten. Hendelser som ikke skyldes fysiske vegforhold kan likevel oppstå.	Nei

5.4. 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.

5.5. Dokumentere analysen og hvordan den påvirker planforslaget

Arbeidet med reguleringsplanen har i stor grad dreid seg om å redusere risiko for at trafikale hendelser skal skje. Å sikre at veganlegget er robust mot naturhendelser er også tillagt vekt. ROS-metodikken har medvirket til hvordan reguleringsplanens løsninger er utformet.

Reguleringsplanen imøtekommer derfor risiko og sårbarhet i naturhendelser gjennom utformingen av løsningene som er valgt, inntil et tilstrekkelig nivå. 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 vegnormal-standard.

6. Gjennomføring av regulert tiltak

6.1. Byggetid og rekkefølge

Prosjektet har bevilget midler til gjennomføring av planprosess i 2025. Vedtatt reguleringsplan gir hjemmel for erverv av grunn.

Det presiseres at utbygging vil i denne omgang bli i vestgående retning fra eksisterende gang- og sykkelveg på E136 og frem til Lesjaskog skole inkludert tilpasning av løsning på eksisterende Skottåe bru.

6.2. Trafikkavvikling i anleggsperioden

Anleggsarbeidet skal gjennomføres innenfor bestemmelsesområdene #1-#3 - Midlertidig bygge- og anleggsområde og offentlig vegformål. Vegen vil holdes åpen i en kjørebane, med lysregulering.

6.3. Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)

Innlandet fylkeskommune forholder seg til byggherreforskriften som blant annet krever at det utarbeides SHA-plan for byggearbeidet og definerer krav til Innlandet fylkeskommune som byggherre.

7. Innspill til varsel om planoppstart

Varsel om planoppstart er gjennomført i perioden 7. mars – 26. april 2024. Det har i alt kommet inn 5 innspill til planarbeidet. Nedenfor følger oppsummering av innspillene med Innlandet fylkeskommunes (forslagsstillers) kommentarer.

NVE (09.07.2024)

Kommunen må vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen.

Forslagsstillers kommentar:

Innspill tas til etterretning og tas med i videre planlegging. Det er foretatt hydrologisk beregning som svarer på utredningsbehovet innenfor aktsomhetsområdet som er beskrevet i kapittel 4.3.

Statsforvalteren (09.09.2024)

- 1) Statsforvalteren påpeker at det ikke er lagt inn planavgrensning i kommunens planbase slik at det vises i InnlandsGIS.

Forslagsstillers kommentar:

Planavgrensningen ble sendt over til kommunen før vi varslet planoppstart.

- 2) Statsforvalteren mener også at reguleringsplanen for gs-veg ikke er i tråd med kommuneplanen, og det er krav om konsekvensutredning etter konsekvensutredningsforskriften § 8, jf. § 10. dvs. uten planprogram. Utredningen vil inneholde temaene trafiksikkerhet, naturmangfold inkludert Skottåe, og dyrket mark.

Forslagsstillers kommentar:

På grunn av begrenset omfanget til tiltaket er det ikke nødvendig å utarbeide en fullstendig konsekvensutredning med alle temaer for tiltaket, men tema naturressurser er ansett som relevant for videre utredning i en konsekvensutredning. Begrenset konsekvensutredning ble utført i kapittel 4.9.

- 3) Med tanke på Skottåe er det krav til å begrense påvirkning i selve bekken. Tid for tiltak må også avgrenses slik at skade på fiskerekutteringa begrenses. Det kan vurderes å sette avgrensning av tid for tiltak til perioden 1. juli til 15. september.

Forslagsstillers kommentar:

Det ble utført hydrologisk beregning som viser behov for utvidelse av bekkeløpet. Dette tiltaket er vurdert i kapittel 4.3., og virkninger er beskrevet. Tidspunkt for tiltak i Skottåe vil avklares i søknad etter forskrift om fysiske tiltak i sjø og vassdrag.

- 4) Med tanke på jordvern er det målet om å redusere omdisponering av dyrket og dyrkbar mark. Det forventes at det velges løsninger som medfører minst mulig beslag på jordbruksareal. Det skal tas i bestemmelser som sikrer at matjordlaget tas vare på

tilbakeføres til jordbruksareal. Det skal lages et arealregnskap som viser omfanget av omdisponering.

Forslagsstillers kommentar:

Det utarbeides en plan for håndtering av matjorden. Innlandet fylkeskommune er åpen for forslag fra grunneierne hvordan jordmasser vil brukes.

- 5) Risiko- og sårbarhetsanalysen skal utarbeides i tråd med veileder *Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging* som Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap ga ut i 2017. Kommunen må sikre at planområdet er tilstrekkelig sikret mot fare eller vesentlig ulempe, og at tiltak ikke fører til fare eller vesentlig ulempe for grunn, jf. plan- og bygningsloven § 28-1. Det er forutsatt at føringer gitt i lovverk og forskrifter blir overholdt.

Forslagsstillers kommentar:

ROS er utført og presentert i kapittel 5.

- 6) Det skal gjøres rede for hvilket kunnskapsgrunnlag som legges til grunn for planleggingen. Når konsekvensene av klimaendringene vurderes, skal høye alternativer fra nasjonale klimaframskrivninger legges til grunn.

Forslagsstillers kommentar:

Det er utført hydrologiske beregninger og overvannsberegninger som er presentert i kapittel 4.3., samt vurdering etter natumangfoldloven §8-12 kapittel som er presentert i kapittel 4.9.

SVV (03.07.2024)

Ingen merknader.

Mattilsynet (03.07.2024)

- 1) Drikkevann:
De må undersøkes om det er drikkevannforekomster i planområdet. Dersom det er noen, må disse kartlegges og tas hensyn til. Det er viktig at vannforsyningene beskyttes mot forurensning og prøvetas før, under og etter anleggsperioden.

Forslagsstillers kommentar:

Det finnes ingen kjente drikkevannsbrønner eller vannuttak i nærheten av tiltaket. Vurderingen ble utført og presentert i kapittel 4.9. Det utføres også miljørisikoanalyse for å sikre at det unngås forurensning av grunnen.

- 2) Fiskehelse/fiskevelferd:
Mattilsynet påpeker at tiltak/inngrep langs vassdrag kan spre sykdommer. Bruk av maskiner, redskap og andre innsatsfaktorer som er benyttet i smittede vassdrag er forbudt uten forutgående vask og desinfeksjon.

Forslagsstillers kommentar:

Innspill tas til etterretning og tas med i videre planlegging. Det skal ivaretas at eventuelle skadelige effekter av gjennomført tiltak blir minst mulig.

3) Plantehelsete:

Det skal hindres smitte og spredning av plantesykdommer. Helst inkludere det i planbestemmelser. Planteskadegjørere kan spres med jordmasser som flyttes, med vann, eller med maskiner med jord, frø og andre planterester. Det gjøres oppmerksom på at regelverket for svartelistede arter, som Miljødirektoratet forvalter, ikke må forveksles med regelverket for plantehelsete som Mattilsynet forvalter. De ber om å bli orientert i det videre planarbeidet.

Forslagsstillers kommentar:

Vurdering etter natumangfoldloven §8-12 ble utført og presentert i kapittel 4.9.

Innlandet fylkeskommune – Samfunnsutvikling (26.08.2025)

1) Planfaglig

Positiv til planen.

2) Kulturvernfaglige forhold:

- a) Det er ikke kjente automatiske fredete kulturminner innenfor eller i umiddelbar nærhet til området.

Den eldste gårdsbosetningen i området stammer mest sannsynlig fra 700-800 tallet og har antagelig vært plassert nær gårdene Ner-Slettum og Midt-Slettum, samt et sted mellom Nordpå-Enstad og Sørpå-Enstad, et godt stykke opp i terrenget der jorda var best og sollyset varte lengst. Det er registrert flere gravminner og gravfunn i tilknytning til de eldste gårdene som bekrefter dette bosetningsmønsteret. Området befinner seg et godt stykke unna den eldste gårdsbosetningen og er delvis skogkledd fra flyfoto på 60-tallet. Området er gjennomgått med data fra flybåren laser. Det ble ikke oppdaget objekter i datasettet som kunne likne på automatisk fredete kulturminner under gjennomgangen.

- b) Det anses derfor som lite sannsynlig at det finnes bevarte automatisk fredete kulturminner som kan bli berørt av tiltaket. På grunnlag av dette vurderes det som ikke nødvendig å foreta arkeologisk registrering i saken.

- c) Det kan finnes eventuelle ikke registrerte kulturminner, derav kulturminner under markoverflaten. Dersom det i forbindelse med tiltak i marken oppdages automatisk fredete kulturminner som tidligere ikke er kjent, skal arbeidet stanses i den utstrekning det berører kulturminnene eller deres sikringssoner på fem meter.

Forslagsstillers kommentar:

Reguleringsplanens løsninger berører ingen kjente kulturminner.

Fjellnett (27.06.2024)

Det gjøres oppmerksom på at Fjellnett har 22 kV høyspentlinje som krysser over området helt i vestre enden av planområdet (blå heltrukken linje).



Forslagsstillers kommentar:

Det ble hensyntatt i plankart faresone 30 m ut fra høyspentlinja til begge sider, og beskrevet i planbestemmelser.

Vegar og Elise Skarphol Amundsen, Strandvegen 9, 2668 Lesjaskog (27.08.2024)

De ser liten grunn til å etablere gangveg, for de mener at det er en oversiktlig strekning med liten trafikk og lav fart. De ser på det som mindre trakkfarlig uten gangvegen. Deres barn bruker vegen som skolevei til daglig, og de har ikke opplevd noen farlige situasjoner. Det har heller ikke skolen få rapporter om. De har forhørt oss med andre foreldre og naboer i nærområdet, og heller ikke de ser noen hensikt med å bygge gangvegen.

De mener at ved bygging av gangveg vil det vinterstid bli et krysningspunkt ved skolen, som blir uoversiktlig pga høye brøytekanter.

De foreslå å etablere en ekstra fartsdump og å e 40 sonen nærmere krysset på E136 for å senke farten ytterligere.

De eier dyrka mark som de vil spare og ikke miste verdi. Derfor mener de at senking av farten med fartsdumpen er en god løsning. Dyrka mark deres benyttes til forproduksjon. De har også dårlig erfaring med anleggsarbeid på jordet, da det ved utbygging av VA anlegg ble ødelagt samtlige dreneringer som resulterte i ekstraarbeid og ny drenering

Forslagsstillers kommentar:

Innspill tas til etterretning og tas med i videre planlegging. Bygging av gang- og sykkelveg vil bidra til bedre og tryggere ferdsel langs fylkesvegen. Senking av farten eller bygging av fartsdump er ikke aktuelt ifølge SVV som er skiltmyndighet.

IFK gjør sitt beste til å bruke minst mulig areal til anlegget ved å følge vegnormaler samtidig. Drenering og overvannshåndtering oppgraderes slik at det ikke vil bli stående vann.

8. Innspill til varsel om endring av planområde

SVV (23.09.2025)

Ingen merknader.

Statsforvalteren (23.09.2025)

Ingen vesentlige merknader.

SVV (03.09.2025)

Ingen merknader.



Innlandet
fylkeskommune